

STANOVISKO EXPERTŮ

k prohlášení Komise pro životní prostředí AV ČR k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Dne 26. února 2014 vydala Komise pro životní prostředí AV ČR text s názvem **Stanovisko Komise pro životní prostředí Akademie věd České republiky k projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe**. V tomto textu je řada ultimativních a přitom povrchních, nepoučených, a často dokonce nepravdivých tvrzení, která je nutné uvést na pravou míru. Samozřejmě řadu otázek by bylo vhodné při další přípravě řešit podrobněji, nejlépe za účinné a neprestížní spolupráce vědců a odborníků nejrůznějších profesí.

Naše reakce chce ale především upozornit na dvě skutečnosti:

- a) Složitým problémům a otázkám, navíc mnohaoborovým, viditelně nesvědčí jednostranné pohledy, neprovázané s pohledy a znalostmi dalších odborníků.
- b) Možná již přišel čas, kdy společenské povědomí v jakékoli oblasti našeho života a konání by nemuselo vznikat pouze vzájemným osočováním, ale naopak tvůrčí komunikací, potažmo spoluprací.

Navrhujeme, aby oba texty – tedy text Komise pro životní prostředí AV ČR a text náš – se staly prvním východiskem pro široký dialog.

Texty v rámečcích jsou doslovným, nekráceným přepisem ze Stanoviska Komise pro životní prostředí Akademie věd České republiky, pod rámečky je stručný popis skutečného stavu.

Komise pro životní prostředí Akademie věd zásadně nesouhlasí s případnou výstavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe, která by byla jedním z největších zásahů člověka do fungování zbytků relativně přirozených ekosystémů ČR a střední Evropy za účelem krátkodobého ekonomického prospěchu.

Skutečnost:

- V žádném případě se nejedná o velký, či dokonce jeden z největších „zásahů“; jedná-li se vůbec o „zásah“, je podstatně menší, než například plánované dálnice a vysokorychlostní tratě (aniž je tím zpochybňujeme!) nebo fotovoltaické elektrárny.
- Stran ekosystémů: Pokud je nám známo, za cenné ekosystémy se v tomto směru považují hlavně vodní toky. Již dnes se pro trasu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe využívají jen ty říční úseky, které již dříve prošly z různých důvodů úpravami (především z protipovodňových důvodů). Zbytek trasy je veden mimo říční toky.
- Tvrzení o „krátkodobém finančním prospěchu“ je zcela nepodložené a oficiální studie mluví spíše o opaku ^(1, 2). Sami akademici si zde navíc protirečí, když dále o jakémkoliv ekonomickém prospěchu pochybují.
- Při přípravě vodního koridoru D-O-L bude použito udržitelné plánování a při součinnosti odborníků z mnoha oblastí se bude hledat „livable“ řešení s cílem vybudovat v ČR dopravní „blue-green networks“.

1. Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe by si vyžádala rozsáhlé zemní práce, které by těžce narušily přirozený rozklad organických látek a následně způsobily ztrátu vody z dotčených půd a snížení jejich sorpční schopnosti.

Skutečnost:

- Pojem „rozsáhlé zemní práce“ je věcně neuchopitelný. Pro přesnější vymezení by bylo vhodné tento pojem kvantifikovat a porovnat s jinými infrastrukturními koncepcemi (dálniční síť, síť vysokorychlostních tratí).
- Ztrátu vody vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v žádném případě nezpůsobí. Právě naopak – při dobrém návrhu přispěje k udržení vody v krajině, protože sníží okamžité odtoky (akumulace vody).
- Sorpční schopnosti se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe nedotkne: buď budou jeho úseky od okolního prostředí zcela izolované (utěsněné), nebo naopak budou výhodně korespondovat s okolním prostředím – obě tato pojetí jsou známá, vyzkoušená a osvědčená.

2. Extrémní investiční náročnost projektu ve výši stovek miliard Kč (200–400?) je mimo reálné možnosti veřejných zdrojů zadlužené a dluh zvyšující české ekonomiky. Projekt přitom není preferován ani Evropskou unií ani některými sousedními zeměmi.

Skutečnost:

- Projekt není „extrémně investičně náročný“. Nejedná se o jeden projekt, ale o soustavu jednotlivých funkčních úseků, budovaných postupně v období odhadovaném na 25-30 let. V době realizace tohoto projektu se předpokládá, že již hlavní infrastrukturní silniční a železniční systém bude dobudován, a tak bude možné alokovat z veřejných zdrojů příslušné zdroje, které by bylo možné významně doplnit o dotace z EU.
- Přitom projekt v řadě úseků řeší i protipovodňovou ochranu, která by – při nesmyslném samostatném budování stála sama o sobě miliardy Kč – takže lze investiční náročnost projektu o tyto „protipovodňové“ výdaje snížit.
- Zadlužení české ekonomiky má řadu příčin. Systémově k tomu bohužel přispívá drahá přeprava české exportní produkce do námořních přístavů; to jednak snižuje zisk producentů, jednak dokonce zcela znemožňuje přijmout a realizovat některé zakázky. Plavební připojení k námořním přístavům tento stav zlepšit – ve prospěch české ekonomiky.
- Preference Evropské unie jsou mnohotvárné, někdy dokonce protichůdné. Nicméně platí cíle evropské dopravní politiky (do roku 2030 zvýšit podíl železniční a **vodní dopravy** u přeprav nákladů na 30%, do roku 2050 na 50%).
- Evropské finanční nástroje (Fond soudržnosti a CEF-Connecting Europe Facility) rovnocenně upřednostňují železniční a vodocestné projekty.

3. Nízká vodnatost dotčené české krajiny a nutnost překonávání velkých výškových rozdílů by zvyšovaly provozní náklady natolik, že nelze očekávat využití kanálu pro pravidelnou nákladní kontejnerovou dopravu. Ta by navíc zhoršovala hospodářské výsledky v současnosti kapacitně značně nevytížené souběžné železniční dopravy

Skutečnost:

- Výše uvedená tvrzení patří mezi často opakované mýty. Vodnatost českých toků a výškové rozdíly jsou ve skutečnosti velmi podobné plavebně intenzivně

využívaným evropským tokům (namátkou Mosela, Saara, Neckar, horní Rýn) a často i prokazatelně příznivější⁽³⁾.

- Vodní cesty v principu vodu nespotřebovávají, mohou ji naopak dokonce přivádět do vodohospodářsky deficitních oblastí, a to zejména v případě sucha (příklad nad jiné – průplav Rýn-Mohan-Dunaj). Náklady na čerpání vody se sanují jednak vlastní dodávkou vody, jednak funkcí přečerpávací vodní elektrárny (v době preference nestabilních zdrojů energie je to zvláště důležité).
- Tímto způsobem se zaručuje, že provozní náklady nerostou, takže se příslušné vodní cesty plně využívají, a to i pro pravidelnou nákladní kontejnerovou dopravu.
- Vytíženost souběžné železniční dopravy je velmi rozdílná, nelze to říci paušálně. Nicméně důležité dopravní trasy disponují všemi druhy pozemní dopravy, a to ku prospěchu příslušných regionů. Také metodika transevropských dopravních sítí TEN-T předpokládá u hlavních aglomerací dostupnost silniční, železniční a **vodní dopravy**⁽⁴⁾.
- Porovnáním, jaké přepravní proudy by se měly přesunout (dle strategie EU Doprava 2050) z kamionové dopravy jen na železnici je zřejmé, že železnice nebude schopna tyto objemy přepravit bez nezbytné výstavby nových tratí a hlavně přestavby uzlů. Přesun části zboží ze silnice na železniční a také na vodní dopravu je v horizontu 5–10 let žádoucí. Dojde tím k výraznému odlehčení přetížených silničních tras, ale zejména k vyššímu využití ekologické přepravy po vodě i železnici, a tím i ke zlepšení životního prostředí. Z hlediska strategického pohledu rozvoje jednotlivých dopravních módů je tak důležité věnovat pozornost také rozvoji vodních cest.

4. Doc. Machar z Univerzity Palackého v Olomouci odhadl pomocí metody hodnocení biotopů ČR (<http://fzp.ujep.cz/projekty/VAV-61-0-5-0L/HodnoceniBiotopuCR.pdf>) ekologickou újmu z výstavby ve výši 1,043 miliardy bodů (Machar I., Urbanismus a územní rozvoj, XIII, č.4/2010, s, 20), což při aktuální hodnotě bodu za rok 2013 (15,88 Kč/bod) představuje ztrátu biotopové kapitálové hodnoty ve výši 16,5 mld. Kč. Následný pokles biodiverzity a zejména každoroční úbytek nejohroženějších životodárných podpůrných a regulačních služeb ekosystémů lze metodou energie-voda-vegetace odhadovat v řádu minimálně desítek miliard Kč (<http://fzp.ujep.cz/projekty/HodnoceniFunkciASluzebEkosystemuCR.pdf>).

Skutečnost:

V této oblasti musíme předpokládat, že znalosti členů Komise pro životní prostředí AV ČR budou vyšší, než naše. Nicméně poskytneme alespoň některá vodítka ze zahraničních zkušeností:

- Nejmodernější evropské průplavní spojení Rýn-Mohan-Dunaj prochází mimo jiné údolím říčky Altmühl, které je nejstarší bavorskou chráněnou krajinnou oblastí.
- Panovaly nejrůznější obavy stran ovlivnění spodních vod, degradace fauny a flóry, snížení biodiverzity atd., kvůli protestům byla výstavba na řadu let zastavena.
- Před výstavbou i po dokončení stavby zde po dlouhá léta fungovaly monitorovací stanice, sledující skutečný stav.
- Obavy se nenaplnily, dokonce naopak; proto již byla činnost monitorovacích stanic ukončena.
- Existence průplavu Rýn-Mohan-Dunaj byla přijata jak obyvatelstvem a statisíci návštěvníků, tak přírodou ve všech jejích složkách.

Dlužno říci, že k tomuto úspěchu nemalou měrou přispěl renomovaný **ekolog prof. Grebe**, který úzce spolupracoval s techniky a projektanty – v podstatě jim „diktoval“ některá vhodná řešení. Dnes lze výstavbu průplavu Rýn-Mohan-Dunaj považovat nejen za jeden z příkladů ekologicky úspěšné výstavby, ale zejména za **příklad dobré spolupráce odborníků různých oborů**.

- Lze konstatovat, že na cca 80% trasy vodního koridoru D-O-L bude přeměněna orná půda s nejmenší ekologickou hodnotou na nejhodnotnější druhy území typu vodní plochy, mokřady, močály a mělké pobřežní zóny.
- Evropská komise vydala v roce 2012 metodický dokument o plánování vodních cest v chráněných oblastech NATURA 2000, který má za cíl ukázat možnosti potřebného rozvoje vodních cest a plavby při dodržení evropských směrnic a s ohledem na životní prostředí. V dokumentu se píše: „Chráněná území NATURA 2000 nejsou navržena jako "nerozvojové zóny“ a nový rozvoj není vyloučen. Místo toho jejich vytyčení vyžaduje, aby všechen nový rozvoj, který se v místě uskuteční, byl proveden způsobem, který zaručí typy stanovišť pro živočišné druhy, pro které byla lokalita určena.“⁽⁵⁾

Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe v současnosti nemá ekonomické, sociální ani ekologické zdůvodnění a opodstatnění. Jde o investičně velmi náročný projekt, který v nynější dematerializující se evropské ekonomice prokazatelně nezaručuje ekonomickou návratnost a navíc by v české krajině vytvořil nevratné ekologické ztráty na zbytcích relativně přirozených nivních biotopů české krajiny jako „střechy Evropy“, jejichž ekosystémy zadržují a uvolňují vodu do povodí tří moří.

Skutečnost:

- Dovolujeme si konstatovat, že stran ekonomické a sociální stránky členům Komise pro životní prostředí AV ČR evidentně chybí informace. Poslední zatím existující významnější dokument (Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovaná v roce 2006 pro Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR) ekonomickou výhodnost jasně prokazuje. Tato studie byla kladně oponována řadou špičkových odborníků.
- O investiční náročnosti již byla řeč. Vhodné je ještě dodat, že analýzou evropských statistik přeprav a investic lze prokázat, že **investice do vodních cest jsou nejrentabilnější**.
- K tomu je nutné připočítat i „nedopravní“ přínosy – **protipovodňová funkce, funkce zadržení vody v krajině, turismus, zhodnocení pozemků, bydlení u vody, vodní energetika atd.**
- **Zapomenout nelze ani na otázky energetické a surovinové bezpečnosti země** – vodní doprava, připojená k námořním přístavům, umožňuje diverzifikovat zdroje a přepravní trasy pro suroviny, zejména energetické (ropa, uhlí, zkapalněný zemní plyn).⁽⁶⁾
- Ekologické zdůvodnění jasně vyplývá z propočtů tzv. externalit, tedy vlivů jednotlivých typů dopravy na životní prostředí (exhalace, hluk, prašnost, smrtelné nehody, znečištění vod, zábor půdy) – vodní doprava je prokazatelně nejvýhodnější.
- Malá energetická náročnost vodní dopravy je prokázána. Využití nízkouhlíkaté dopravy je budoucností Evropy.
- Otázka, zda budoucí ekonomika Evropy bude „dematerializující“, je jednou z nejsložitějších otázek současnosti. Řada ekonomů již poukazuje na fakt, že hospodářský systém, neprodukující „hmotu“, je neudržitelný. Přitom spotřeba „hmoty“ je neoddiskutovatelná.

- I přes současnou rozsáhlou závislost na výrobě „hmoty“ mimo Evropu přepravní objemy v Evropě neklesají, naopak stoupají. To, že roste zejména silniční přeprava, není jistě vítáno ani ekology, a to ani profesními.
- Pokud by dokončení celého vodního koridoru D-O-L trvala cca 40 let, pak můžeme s klidným svědomím předpokládat, že na konci této výstavby bude poptávka po přepravních kapacitách uvnitř Evropské unie minimálně dvojnásobná, poptávka po kapacitách směřujících mimo hranice Unie se zvýší nejméně o 80 procent, i zde je však vysoká pravděpodobnost násobného růstu.
- Jestliže tedy staví oponenti vodního koridoru D-O-L svoji argumentaci na tom, že vyspělé země v příštích desetiletích nebudou mít potřebu přepravovat takové objemy nákladu jako v minulosti, pak to je tvrzení, které je třeba odmítnout.

Na rozdíl od členů Komise pro životní prostředí AV ČR považujeme postupné dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe – po jednotlivých funkčních úsecích – za užitečné, efektivní a potřebné. Možná proto, že o něm podstatně více víme. Kolegové z AV ČR zase vědí podstatně více o přírodě, chceme věřit že dokonce tolik, jako profesor Grebe.

Jsme zastánci sdílení a rozvíjení znalostí, tvořivého ducha a vzájemného obohacování, nikoliv konfrontace.

Reference:

- 1) **Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovaná v roce 2006 pro Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR**
<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/6->
- 2) **Analýza hospodářského potenciálu dopravního koridoru Dunaj-Odra-Labe, Ředitelství vodních cest ČR 2012**
http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/27-analyza_hospodarstvi
- 3) **Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe zpracovaná v roce 2007 pro Ministerstvo pro místní rozvoj ČR**
<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/5->
- 4) **Bílá kniha dopravy – Strategie dopravy EU 2050**
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_cs.htm?locale=en
- 5) **Pokyny k udržitelnému rozvoji a správě vnitrozemských vodních cest v kontextu směrnic EU o ochraně ptáků a o ochraně přírodních stanovišť (Guidance document on Inland waterway transport and Natura 2000)**
http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/IWT_BHD_Guidelines.pdf
- 6) **Modrá kniha – Blue Book first revised Edition – Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (New York, Geneva 2012).**
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2012-inf07e.pdf>

Se stanoviskem se ztotožňují:

JUDr. Ivan **Barančík** - rektor Vysoké školy logistiky o.p.s.

prof. Ing. Václav **Cempírek**, Ph.D. - Oddělení logistických systémů Dopravní fakulta, Univerzita Pardubice

prof. Ing. Jindřich **Cigánek**, CSc. - odborník na revitalizaci krajiny, stavební expert - osobnost stavebnictví r. 2013, pořadatel „zakázané“ konference D-O-L 1972, zakládající děkan Fakulty stavební VŠB-Technické univerzity Ostrava

Ing. arch. Jan **Fibiger** CSc. - předseda správní rady ČVUT, předseda Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství

Ing. Petr **Forman** - koordinátor vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe MD ČR, bývalý náměstek ministra dopravy a ministra pro místní rozvoj ČR

doc. Dr. Ing. Pavel **Fošumpaur** - zástupce vedoucího Katedry hydrotechniky, Fakulta stavební, České vysoké učení technické v Praze

Prof. Ing. Dr.h.c. Pavel **Gabriel**, DrSc. - čestný předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení; dlouholetý pracovník katedry hydrotechniky ČVUT Praha a Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.M. v Praze (Min. živ. prostředí ČR)

prof. Ing. Václav **Havlíček**, CSc. - Fakulta elektrotechnická ČVUT, bývalý rektor Českého vysokého učení technického v Praze

Ing. Ivan **Hošek** - vodohospodářský expert, prognostik

Ing. Milan K. **Jermář**, DrSc. - vodohospodář a rozvojový expert OSN, KfW, ADB a Evropské komise, em. spolupracovník Centre for Natural Resources, Energy and Transport, UN New York

doc. Pavel **Jurášek** - dopravní expert, předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení, bývalý pracovník Ministerstva dopravy ČR

RNDr. Vilibald **Kakos** - hydrometeorolog, emeritní člen Ústavu fyziky atmosféry AV ČR

Ing. Jan **Kareis**, Ph.D. - vyučující Fakulty dopravní ČVUT v Praze, ředitel projekční firmy Vodní cesty a.s.

prof. Ing. Eva **Kislingerová**, CSc. - ekonomka, vedoucí Katedry podnikové ekonomiky Vysoké školy ekonomické

Ing. Miroslav **Kos**, CSc., MBA - vodohospodářský expert, předseda představenstva a generální ředitel Sweco Hydroprojekt

RNDr. Jan **Koukal**, CSc. - emeritní člen Akademie věd, bývalý primátor Prahy a velvyslanec ČR v Rakousku

Ing. Bohumil **Kujal** – předseda České společnosti vodohospodářské ČSSI

Ing. arch. Miroslav **Kukrál** - autor arch. návrhu Křižovatky tří moří u Přerova

Ing. Pavel **Kutálek** - vodohospodářský expert, generální ředitel Pöyry Environment a.s.

doc. Ing. Martin **Leso**, Ph.D. - Fakulta dopravní, ČVUT Praha

prof. Ing. Petr **Moos**, CSc. - prorektor pro rozvoj ČVUT Praha, České vysoké učení technické v Praze, bývalý ministr dopravy ČR

Ing. Pavel **Neset**, CSc. - expert vodní dopravy Českého plavebního a vodocestného sdružení pro Moravu

prof. Ing. Mirko **Novák**, DrSc. - Fakulta dopravní, ČVUT Praha

doc. Ing. Jana **Pařílková**, CSc. - Ústav vodních staveb, Fakulta stavební, Vysoké učení technické v Brně (podpora s výhradou)

Ing. Josef **Podzimek** - vodohospodářský a vodocestný expert, na rozvoji vodních cest v ČR se podílí od 60. let 20. století

Ing. Jaroslav **Pospíšil** - předseda Spolku pro podporu Pomoraví

Ivo **Rýc** - ředitel poradenských služeb Asociace financování infrastruktury pro mobilitu, o. s.

prof. Ing. Ctirad **Schejbal**, CSc. - logistika cestovního ruchu, globální přírodní systémy, logistika přírodních surovinových zdrojů, Vysoká škola logistiky o.p.s., emeritní děkan Hornicko-geologické fakulty VŠB TU Ostrava, bývalý člen Surovinové rady MPO

Ing. Jan **Skalický** - místopředseda Asociace D-O-L, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR

prof. Dr. Zdeněk **Souček**, DrSc. - prezident Klubu Stratég

prof. Ing. Vladimír **Strakoš**, DrSc. - Vysoká škola logistiky o.p.s., zakládající rektor

doc. Ing. Pavel **Šaradín**, CSc. - dopravní logistika, Vysoká škola logistiky o.p.s.

Ing. Emanuel **Šíp** - dopravní expert, bývalý generální ředitel Českých drah a náměstek ministra dopravy

prof. Dr. Ing. Miloslav **Šlezinger** - Ústav tvorby a ochrany krajiny, Mendelova univerzita v Brně; Ústav vodních staveb, Fakulta stavební Vysoké učení technické v Brně

Ing. Pavel **Švagr**, CSc. - dopravní expert, bývalý dlouholetý ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, bývalý náměstek gen. ředitele Českých drah

prof. Ing. František **Trnka**, CSc. - ekonom, bývalý děkan zlínské Fakulty managementu a ekonomiky brněnského Vysokého učení technického

Ing. Michael **Trnka**, CSc. - stavební inženýr, expert v oboru hydrotechniky, vedoucí pobočky Pöyry Praha, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR

doc. Ing. Jaroslav **Veselý**, CSc. - Ústav vodních staveb, Fakulta stavební, Vysoké učení technické v Brně (podpora s výhradou)

prof. Ing. Zdeněk **Votruba**, CSc. - člen vědecké rady Fakulty dopravní, ČVUT Praha

prof. Ing. Jiří **Zegzulka**, CSc. - Institut dopravy, Fakulta strojní, VŠB TU Ostrava

Ing. Vladimír **Žák** - dopravní expert, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

V Praze dne 9. dubna 2014