

There are no translations available.

**Expertí a vědci brání v. koridor Dunaj-Odra-Labe:
Není megalomanský, bude nezbytný!**

Skupina 42 vědců a expertů z oblasti dopravy, vodohospodářství, hydrometeorologie, geologie, energetiky, ekonomie, urbanismu a životního prostředí zabývajících se otázkami možného dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, mezi nimiž jsou rektori, děkani, profesori a další odborníci, reaguje na prohlášení poradního orgánu Akademie věd ČR – Komise pro životní prostředí, která tento projekt koncem února odsoudila jako „neekonomický, nesociální a neekologický“.

Skupina expertů považuje takové vyjádření poradního orgánu AV ČR za politováníhodné, které snižuje důvěryhodnost této instituce.

Vede je k tomu především fakt, že poslední oficiální studie (Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovaná pro Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR v roce 2006 a Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe pro

vládu ČR v roce 2007) doporučily pokračování územní ochrany trasy vodního koridoru D-O-L a další pokračování přípravy projektu, přičemž ukázaly na pozitiva socioekonomická, vodohospodářská a energetické využitelnosti i dopravního významu projektu D-O-L.

Zpracování analýz se zaměřením na krátkodobé i dlouhodobé přínosy dokončení vodního koridoru D-O-L a vyhodnocení eliminace možných konfliktů výstavby D-O-L se zájmy ochrany životního prostředí doporučili usnesením Asociace krajů ČR v dubnu 2013 také všichni hejtmani.

Experti chápou, že komise pro životní prostředí AV ČR obsahuje odborníky pro oblast životního prostředí, avšak ostatní odbornosti jsou mimo posuzovaný projekt (epidemiolog, fyzikální chemik, rekreolog, botanik, odborník na chemické procesy, molekulární genetik, odborník na fyziku atmosféry, biolog termitů, apod.). Řada ultimativních a přitom povrchních, nepoučených, a často dokonce nepravdivých tvrzení jenom dokazuje, že k ostatním otázkám projektu D-O-L jim odborné znalosti scházejí. Experti jsou si vědomi, že řadu otázek by bylo vhodné při další přípravě projektu D-O-L řešit podrobněji, nejlépe za účinné spolupráce vědců a odborníků nejrůznějších profesí.

Reakce expertů na jednotlivé body prohlášení komise pro životní prostředí AV ČR:

1) „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 a povede k akumulaci vody.

„Sorpční schopnosti půd“ se vodní koridor D-O-L 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) 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.

Rozvoj vnitrozemských vodních cest je v souladu s politikou Evropské unie, která chce navyšovat podíl vnitrozemské vodní dopravy, především na větší vzdálenosti.

3) Tvrzení o „nízké vodnatosti české krajiny“ 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.

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).

K tvrzení, že by vodní cesta „zhoršovala hospodářské výsledky v současnosti kapacitně značně nevytížené souběžné železniční dopravy“ uvádí železniční expert Emanuel Šíp: *„Souběh železničních tratí s vodními cestami je v Evropě běžným a vítaným jevem, protože vytváří pozitivní konkurenční prostředí, ale také prostor pro žádoucí propojení těchto dopravních módů.“*

Vladimír Žák z Centra dopravního výzkumu dodává: *„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 nutné výstavby třetích kolejí a hlavně přestavby uzlů. Přesun části zboží ze silnice na železniční a vodní dopravu bude v horizontu 5–10 let nezbytný. 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.“*

Také koncepce transevropských dopravních sítí TEN-T předpokládá u hlavních aglomerací dostupnost silniční, železniční a vodní dopravy.

4) V otázce ochrany životního prostředí experti uvádějí jako dobrý příklad nedávnou realizaci německého průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, který byl přijat jak obyvatelstvem a statisíci návštěvníků, tak přírodou ve všech jejích složkách. Před výstavbou i po dokončení stavby průplavu zde po dlouhá léta fungovaly monitorovací stanice, sledující skutečný stav. Obavy se nenaplnily, dokonce naopak; proto již byla činnost monitorovacích stanic ukončena.

Lze konstatovat, že na cca 80% trasy D-O-L bude přeměněna orná půda s nejmenší

ekologickou hodnotou na nejhodnotnější druhy území typu vodní plochy, mokřady, močály a mělké pobřežní zóny.

Profesor Miloslav Šlezinger z Ústavu inženýrských staveb, tvorby a ochrany krajiny Mendelovy univerzity Brno dodává: *„Ekologické aspekty začlenění takového díla do krajiny jsou oproti dálničním či železničním koridorům nesrovnatelně příznivější. Vodní cesta se také stane důležitým prvkem protipovodňové ochrany, její okolí může být - právě s aktivním přispěním odborníků v oblasti krajinné ekologie - významným biokoridorem v krajině i prvkem kostry ekologické stability.“*

K otázce „dematerializující se evropské ekonomiky“ dodává vedoucí Katedry podnikové ekonomiky VŠE profesorka Eva Kislingerová: *„Pokud by dokončení celého vodního koridoru D-O-L trvalo 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.“*

„Každý laik po pohledu na mapu vodních cest Evropy nepochybně dojde k závěru, že dokončení vodních cest spojujících Dunaj s Odrou a Labem bude dříve nebo později nezbytné a užitečné. Proto naši prozíraví předkové vytvořili na příslušných pozemcích stavební uzávěru umožňující budoucí výstavbu tohoto průplavu,“ říká prezident Klubu Stratég profesor Zdeněk Souček.

„Energetika je další zajímavá skutečnost ve vztahu k výstavbě průplavu D-O-L. Správný ekolog by, podle mého názoru, měl hlásat omezme kamionovou dopravu náročnou na spotřebu energie a převedme co největší množství přepravovaného nákladu na energeticky málo náročnou dopravu po vodě,“ dodává profesor Vladimír Strakoš z Vysoké školy logistiky v Přerově.

„Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dokáže posílit energetickou bezpečnost republiky čtyřmi desítkami vodních elektráren s reversibilními turbinami a vnitrozemská plavba zlepší podmínky pro zásobování energetickými surovinami,“ říká vodohospodář a rozvojový expert OSN Milan K. Jermář.

„Tak jako každý jiný dopravní obor, tak i vodní doprava posouvá dopředu technickou, vzdělanostní a společenskou úroveň. Každý, kdo vnímá průřezově celospolečenský vývoj, pak musí konstatovat, že pro vodohospodářství a vodní dopravu jsou naše výkony v posledních 25 letech velmi nepatrné,“ říká profesor Václav Cempírek z Univerzity Pardubice.

Další oblastí, na kterou experti upozorňují, je doposud podceňovaná možnost využití vodního koridoru D-O-L k ochraně před extrémními výkyvy počasí, tedy před povodněmi a suchem, které v posledních letech trápí ČR. *„Takový systém úspěšně funguje již přes 20 let na německém průplavu Rýn-Mohan-Dunaj a pro ČR se stane v budoucnu nezbytností,“* potvrzuje hydrometeorolog Vilibald Kakos.

„Z krajinného a urbanistického hlediska experti hodnotí projekt D-O-L spíše jako výzvu pro odvážná řešení, než jako hrozbu pro českou a moravskou krajinu,“ dodává architekt Jan Fibiger, předseda Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství a předseda správní rady ČVUT Praha.

Experti odmítají lživou mediální kampaň vedenou proti projektu D-O-L a vítají rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR pokračovat v přípravě dokončení vodního koridoru D-O-L, která by měla zahrnovat také zpracování komplexních podkladů pro další projednávání a přípravu projektu.

STANOVISKO je ke stažení zde: http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/16-?download=137%3Astanovisko_expertu