

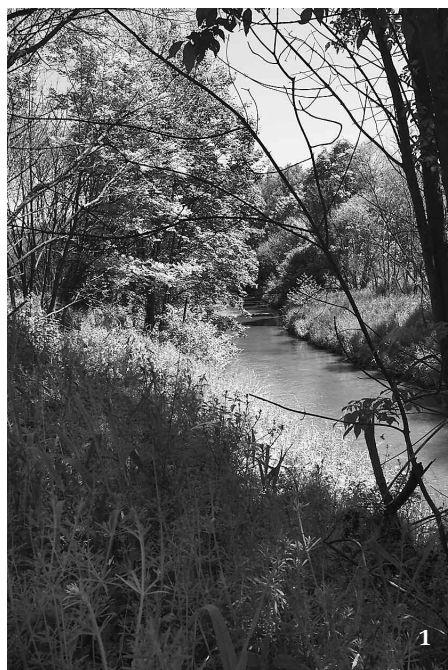
Hydrologická „střecha Evropy“ s kanálem Dunaj–Odra–Labe?

„Doufám, že myšlenka splavit Odru a postavit přístav v Bohumíně dojde naplnění. A to co nejdříve, dokud jsou dostupné fondy Evropské unie, které by to mohly spolufinancovat. A pak bude možné navázat stavbou kanálu Dunaj–Odra–Labe.“ Tak citovali výrok říčního kapitána S. Stanislawského, předsedy dozorčí rady společnosti Ponadnarodowe Centrum Logistyczne – TILC v článku na internetovém zpravodajském serveru idnes.cz dne 2. října 2014. Kanál Dunaj–Odra–Labe (D–O–L) by způsobil velké škody na životním prostředí, shrnuje dokument, který vznikl při diskusi na Masarykově univerzitě v Brně 23. října 2014 a podepsali se pod něj vědci z Masarykovy univerzity, Univerzity Palackého v Olomouci, Univerzity Karlovy v Praze, Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích a z dalších přírodovědeckých organizací. „Dopady, které by stavba měla, by byly nedozírné“ (M. Rulík, předseda výboru České limnologické společnosti; článek z 23. října 2014 zveřejněný v internetovém zpravodajství ekologist.cz). Oba názorově příkře kontrastující postoje z poslední doby, dohledané až po napsání tohoto článku, ilustrují potřebu soustředit na menší ploše ekologickou argumentaci a její vývoj za dobu rozvíjení úmyslu zvětšit škálu lidského zásahu nad přirozená měřítká fungování středoevropské přírody a krajiny – projektem kanálu Dunaj–Odra–Labe.

Kontakt sběrných ploch pro povrchové vody odváděné do tří velkých povodí (Dunaje, Odry a Labe) bývá barevnou linií vyznačen na mapách České republiky v klaticím se pásu zhruba na ose jihozápad-severovýchod přes pomezí Čech, Moravy až Slezska. Periodicky oživaný projekt kanálu D–O–L překonává topografické bariéry umělou vodní cestou, jež propojuje tři zmíněná spádová území. Objevuje se v řadě modifikací už přibližně 250 let – v plánech sociálně-politických vizionářů i technokratů, dnes navíc u betonářských lobby a politických populistů. Nejčastěji v dobách hospodářských potíží, kdy investice podobného rozměru nabývají funkce „hladové zdi“ a přinášíjí body u zchudlé společnosti především těm, kdo chtějí být zvoleni či znovuzvoleni do vlivných pozic. V minulosti zatím vždy konstrukční a ekonomická nákladnost projektu zarazila jeho realizaci. Mezitím zhoustla síť jiných druhů přepravy jak osobní, tak nákladní. Vodní koridory se staly neekonomické, s dnešními požadavky na stále rychlejší přepravu pomalé a při zvýšeném povědomí lidí ve vyspělých státech o hodnotách nenarušených ekosystémů nabývají na významu jako předmět ochrany prostředí při vyloučení dopravy. Tím pádem se zájem regionálních a místních správ v ČR přesunul k preferencím jiných druhů rozvoje území a starostům stále více vadí dlouhodobá blokáda pozemků v potenciální trase kanálu. V době posledních prezidentských voleb visela ve vzduchu otázka, co bude nově zvolený prezident státu v hospodářské politice prosazovat. Navzdory mé autorské

netknutosti podobnou praxí, jakou poskytoval Prognostický ústav Československé akademie věd (1984–92), se můj pokus o předpověď preferencí zvolené hlavy státu (viz Živa 2013, 1: V) potvrdil – kromě jiných aspektů právě v oblasti životního prostředí a specificky ve vztahu k prosazování gigantomanických projektů typu D–O–L na půdě nejen domácí, ale i celoevropské.

V následujících řádcích vycházím z toho, co jsem sám na dané téma v odborném



tisku publikoval (Novitates Botanicae Universitatis Carolinae 2007, 18: 7–13), a dále z prací, jež zveřejnili jiní specialisté, zejména kolegové z České společnosti pro ekologii krajiny (CZ-IALE), tedy regionální odnože International Association of Landscape Ecology (např. v souborné monografii Buček a Machar 2012). Mezitím v době počátečních příprav tohoto textu zveřejnily nesouhlasná stanoviska s projektem Komise pro životní prostředí (KŽP) Akademie věd ČR (únor 2014) a Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ) – stanovisko č. 125 předsednictva STUŽ (červenec 2014). Na vyjádření KŽP AV ČR reagovala firma Plavba a vodní cesty, o. p. s., protiargumentujícím dopisem (Stanovisko expertů, duben 2014) na adresu vedení Akademie věd. V červenci letošního roku pak proběhla médií poměrně nenápadná zpráva, že ministr dopravy A. Prachař po setkání s prezidentem M. Zemanem změnil názor na to, zda se obří stavbou zabývat či ne, a podpořil zpracování nové studie proveditelnosti do konce r. 2014 v řádové hodnotě milionů Kč. Současný prezident prosazuje kanál, který by měl za stovky miliard Kč propojit tři klíčové evropské toky s hlavním argumentem (v době zvýšené nezaměstnanosti), že výstavba by přinesla 60 tisíc pracovních míst.

Bez ohledu na skutečnost, že v mezinárodním měřítku (Evropy), které je v jakémkoli dopravně-infrastrukturním kontextu staveb neodmyslitelné, perspektivní dohody o návaznostech kanálu D–O–L chybějí, bude užitečné na začátku stručně uvést, jaké kroky rozhodovací orgány ČR v minulé době již udělaly.

Jak běžel čas

Z nejstarší historie namátkou: středověké teritoriální postavení Moravy v Evropě z hlediska obchodních cest vyvolalo první myšlenky na rozšíření splavnosti – v r. 1579 se moravští stavové usnesli na učinění řeky Moravy splavnou, což však překryly válečné starosti. Konkrétnější obrysy dostal projekt až v r. 1700, kdy na popud císařského vícekancléře D. O. Kounice navrhl splavnění počínaje řekou Moravou v úseku od Tovačova až po Děvín L. de Vogemont; v r. 1804 zkoumal podle zadání z vyšších míst možnosti, jak propojit Odru a Dunaj dvorní rada Viebeking. Z r. 1869 pochází říšský vodní zákon a na něj navazuje moravský vodní zákon (1870). V letech 1870–73 zpracoval pro Anglo-rakouskou banku projekt průplavu Dunaj–Odra pro lodě o tonáži 240 tun A. O. Pontzer – k překonání výškových rozdílů bylo naplánováno 84 plavebních komor a průplav měl být dlouhý zhruba 273 km, přičemž součástí byl návrh několika přehrad na Bečvě jako zásobníků pitné vody. Počítalo se s 250 plavebními dny za rok. V r. 1873 získala anglobanka koncesi na výstavbu kanálu, ale do dalšího vývoje zasáhla finanční krize. Po opakovaných odkladech převážně z ekonomických důvodů došlo k obnovení a zpřesnění plánů po schválení vodocestného zákona v r. 1901. Po přelomu století byla vyprojektována řada

1 Jedna z řek, jejichž toky a nivy by byly dotčeny stavbou velkokanálu – Moravská Sázava u Krasíkova (červen 2014)



variant jak z české, tak moravské strany, a není zde prostor všechny popisovat. Mezi obtíže patří např. křížení vodní cesty se železnicí (úsek Pardubice – Ústí nad Orlicí, ať už při vedení od řeky Loučné po trajektorii Divoké anebo Tiché Orlice), nákladnost budování kaskády vodních stupňů, případně tunelů v měkkém slínovcovém podloží svrchních geologických vrstev ve výšce kolem 400 m n. m. (na nejvyšším úseku rozvodí od České a Moravské Třebové, potažmo v trase říček Třebovky, Třebůvky nebo Moravské Sázavy ve směru na Zábřeh), překonání výškového rozdílu (při sestupu k přístavu v Přerově, kde v oderско-dunajské větvi navíc vadí kolize s městským vodovodem), průchod městem Olomouc (ražba cesty podložími nebo využití starého koryta řeky Moravy apod.), řešení interakce s CHKO Litovelské Pomoraví, kde je zachován fenomén „divočící řeky“ jako hlavní předmět ochrany přírody, a to mimo jiné v kontextu evropského programu Natura 2000 atd.

Z toho, co se dá vyčíst z veřejných zdrojů (počínaje materiály Ministerstva dopravy a konče internetovou encyklopedií Wikipedie), vyplývá snaha o rozdělení projektu na etapy, v zásadě čtyři: 1. splavnění Odry do Ostravy a napojení jižního úseku Moravy na Dunaj, 2. při využití již realizovaných úprav Baťova kanálu prodloužení vodní cesty z Hodonína do Přerova, 3. propojení Přerova vodním koridorem s Ostravou (s případnou plavební odbočkou do Olomouce), 4. nastavení vodního koridoru z Přerova/Olomouce do Pardubic.

Důraz se klade na přístavní město plavební cesty Přerov jako křižovatku jednotlivých tras. V současné době stále platí stavební uzávěra v prostoru navrhovaných ramen kanálu.

Aktů, které novodobé orgány státní správy na cestě k potenciální realizaci projektu provedly, existuje dlouhá řada a nelze je bagatelizovat. Vymenujme zde alespoň některé kroky, jež pro možné uskutečnění stavby připravují podmínky a potenciálně ji přibližují (z prostorových důvodů vybírám jen část):

● **1996** – kabinet Václava Klause ukládá vládním usnesením č. 635/1996 ministru dopravy a spojů zahájit jednání v souvislosti s programem rozvoje vodní dopravy s představiteli Polské republiky o společné přípravě splavnění Odry a s příslušnými představiteli Slovenské republiky a Rakouské republiky o společné přípravě splav-

nění dolního úseku Moravy; dále pokračovat v jednání se Spolkovou republikou Německo o koordinovaném zlepšení plavebních podmínek na Labi;

● **1997** – Česká republika v Helsinkách podepisuje Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (dohoda AGN);

● **2006** – vláda premiéra Jiřího Paroubka ukládá vládním usnesením č. 561/2006 ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem dopravy, ministry životního prostředí a zemědělství ustanovit společnou mezirezortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise;

● **2007** – mezirezortní komise doporučuje vládě prodloužení územní ochrany trasy vodní cesty Dunaj–Odra–Labe na základě Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D–O–L;

● **2008** – pět ze šesti ministerstev doporučuje dále hájit trasu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (MD, MPO, MZe, MMR, MF); MŽP konstatuje, že povolení průplavního spojení D–O–L se ve většině úseků procházejících územími se zájmy ochrany přírody a krajiny neslučuje s platnou legislativou v oblasti ochrany přírody a krajiny. Pro další rozhodování vlády České republiky považuje za nezbytné zjistit stav věci v sousedních zemích – Polsku, Rakousku a Slovensku, neboť bez zajištění návaznosti v těchto státech nemá územní ochrana průplavního spojení D–O–L opodstatnění v žádném z variant; podstatné je proto také projednání s příslušnými ředitelstvími Evropské komise z hlediska slčitelnosti záměru s legislativou Evropské unie;

● **2009** – ministr dopravy P. Bendl měl předložit dokument s názvem Návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v souvislosti s reálností a účelností územní ochrany průplavního spojení D–O–L, ale dokument byl na návrh ministra životního prostředí M. Bursika z jednání vlády stažen; následně nový ministr dopravy G. Slamečka chtěl dořešit územní ochranu vodního koridoru D–O–L jako jednu ze svých priorit; vláda ČR schválila návrh politiky územního rozvoje ČR, v němž se uvádí vodní cesta Dunaj–Váh–Odra; průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe se týká související vládní usnesení č. 929;

● **2010** – Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR přijal usnesení, v němž doporučil Ministerstvu dopravy, Ministerstvu pro místní rozvoj a Ministerstvu životního prostředí, aby se pokračovalo v územní ochraně víceúčelového vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Žádá příslušné ministry, aby ve vzájemné dohodě rozhodli o přípravě a financování tohoto koridoru. Uskutečnilo se jednání se Spolkovým Ministerstvem dopravy, výstavby a rozvoje měst Spolkové republiky Německo v Berlíně. Německá strana uvedla, že vzhledem k tomu, že se jí případná výstavba zmíněného multifunkčního průplavního spojení územně přímo nedotýká a současně není zřejmý význam tohoto spojení pro realizaci přeprav po vnitrozemských vodních cestách v relacích do a ze SRN, nemá v současné chvíli zájem podílet se na zadání a zpracování studie k posouzení dopravních, ekonomických, vodo hospodářských přínosů a ekologických vlivů. Polská delegace Ministerstva infrastruktury a Ministerstva životního prostředí podepsala v Praze spolu se zástupci českého Ministerstva dopravy dodatek k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty z r. 2000. Tímto dodatkem je mimo jiné reaktivována činnost dosavadní česko-polské pracovní skupiny OKO (Odra–Kozlí–Ostrava), která byla přejmenována na pracovní skupinu DOL (Dunaj–Odra–Labe). Také proběhlo jednání se Spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologií Rakouska, a to po urgencích ze strany Ministerstva zahraničních věcí ČR. Rakouská strana sdělila, že problematika výstavby multifunkčního průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe představuje pro Rakousko velmi citlivé téma. Území, jichž by se výstavba vodního koridoru D–O–L v některých variantách v Rakousku mohla dotýkat, jsou zařazena do systému chráněných oblastí Natura 2000, současně jde o chráněnou krajinnou oblast ve smyslu národní rakouské legislativy. S přímým zapojením do realizace případné studie Rakousko nepočítá;

● **2011** – vláda ČR schválila návrh Ministerstva dopravy týkající se prověřování potřebnosti průplavního spojení D–O–L. Usnesení vlády č. 49/2011 ukládá ministru dopravy pokračovat ve spolupráci s prvním místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí v prověřování potřebnosti průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe a v projednání koridoru tohoto prů-



2 a 3 Stavba kanálu Dunaj–Odra–Labe by ovlivnila i další toky: na snímku Morava u Přerova (obr. 2, červen 2014, foto M. Kovář) a Tichá Orlice u Brandýsa nad Orlicí (obr. 3, říjen 2014).

4 Labe nedaleko Děčína – splavný koridor se zpevněnými břehy jako jedna ze tří souběžných dopravních linií: vodní cesta, silnice a železnice (červen 1993)

5 Labe u Chvaletic před splavněním pro remorkéry dopravující uhlí do tepelné elektrárny. Břehy lemovaly široké porostní pásy vodních makrofyt, které jako ekotonální mělčiny oplývají značnou druhovou rozmanitostí vodního ptactva a dalších živočichů (červen 1974). Snímky P. Kováře, není-li uvedeno jinak

plavního spojení s představiteli sousedních států a s Evropskou komisí (EK), včetně signatářů Dohody AGN;

● **2012** – vláda ČR vzala na vědomí Zprávu o stavu vnitrozemské vodní dopravy v ČR a možnostech jejího rozvoje a souhlasí s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy; dále ukládá zainteresovaným resortním ministrům komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru D–O–L a jeho přínosů a dopadů na zájmy ČR, projednat ji s představiteli sousedních států a s EK a informovat o tom vládou do konce r. 2013;

● **2013** – nově zvolený prezident ČR Miloš Zeman při prvních telefonních rozhovorech se svým slovenským a polským protějškem vyjádřil zájem posílit vzájemné vztahy mezi státy, především v rámci projektu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe; dále M. Zeman jednal s předsedou Evropské komise José Manuelem Barrosem během jeho návštěvy v ČR v souvislosti s vyvěšením vlajky EU o projektu vodního koridoru D–O–L v rámci transevropských dopravních sítí – chtěl by vyjednat spolupřínocování jeho výstavby; vláda premiéra J. Rusnoka uvádí mezi svými prioritami v oblasti dopravy, že bude usilovat o vytvoření předpokladů pro dosažení splavnosti Labe, zajistí zpracování komplexní studie proveditelnosti a SEA (studie hodnocení vlivu koncepcí a územních plánů na životní prostředí) vodního koridoru D–O–L; ministr dopravy Z. Žák oznámil, že 1. září 2013 byla zahájena příprava do dokončení vodního koridoru D–O–L: první prioritní úseky by se mohly začít realizovat do několika let a vodní koridor by mohl být kompletně dokončen do r. 2039;

● **2014** – na půdě Evropského parlamentu uspořádal 26. února 2014 europoslanec ze ČSSD Vojtěch Mynář mezinárodní odbornou debatu k tématu dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Součástí byla doprovodná putovní výstava, kterou během své návštěvy plenárního zasedání zahájil prezident M. Zeman. Na závěr verisáže pak podepsal memorandum o rozvoji vodních cest středoevropských členů EU; v červnu M. Zeman obdržel osobní dopis od polské Rady kapitánů vnitrozemské plavby s informací, že mu bylo uděleno ocenění za podporu výstavby významných vodních koridorů – cena kapitánů vnitrozemské plavby „Držet kurz“. Cenu doprovází latinský citát Horacia *Dimidium facti, qui coepit, habet* – Ten, kdo začal, má už polovinu hotovou.

O odmítavých stanoviscích k projektu ze strany Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR a dalších organizací v tomto roce již padla zmínka v úvodu, takže se vraťme k meritu věci.

Slabá místa

Je důležité si uvědomit, že struktura diskuze se posunuje v čase: na jiný prostorový, infrastrukturně-dopravní nebo ekonomický rámec narazíme před 100 lety, na jiný před 20 lety a ještě jiný v současnosti, přičemž vývojové změny se zrychlují a oscilace v některých ukazatelích „nahoru“ a „dolů“ zvyšují svou frekvenci. Např. setrvalý trend kontinentalizace klimatu způsobuje náhlé epizody přebytku vody v krajině stejně jako náhlá sucha, navíc často v atypických obdobích ročního cyklu; krajinný prostor je stále více fragmentován liniovými strukturami různých druhů dopravních staveb, přičemž zbývá stále méně prostoru na žádoucí „pufační“ pásové linie provázející tyto stavby, zatímco v jiných územních segmentech, kde byly opuštěny tradiční typy využívání, vzniká pseudo-přírodní „nekontrolovaná divočina“; a do třetice – krizové jevy v ekonomice způsobují rozestavenost a nenávratnost investic, stejně jako chybně alokované dotace a přerozdělování bezužitnost nebo dokonce přímou škodlivost výsledku. Jmenované příklady ze tří vzájemně propojených sfér lze pro názornou lapidárnost spojit i do možného, ba pravděpodobného scénáře navrhované, vpravdě „faraónské“ stavby plavebního průplavu Dunaj–Odra–Labe výškové členitou souší, pokud platí odhadované náklady (pouhé čisté stavby, bez

kalkulace následků) v hodnotě 250–300 miliard Kč. Otázkou je, jak velké ztráty už vznikly a dále budou narůstat blokací obecního pozemkového fondu na trase kanálu, která po desetiletí podvazuje rozvoj infrastruktury a podnikání v příslušných sídelních okrscích, jak upozorňují starostové.

Pro představu rozměru zasazení díla do krajiny vyberme nejzákladnější prostorové a kvantitativní ukazatele: šířka plavební dráhy 40 m, šířka plavebních komor 12 m, délka plavebních komor 190 m, šířka lichoběžníkového profilu průplavu v hladině 54 m, hloubka lichoběžníkového profilu průplavu 4–5 m, maximální nosnost motorových nákladních lodí 2 700 t, přípustná délka motorových nákladních lodí 135 m, přípustná šířka plavidel 11,4 m, přípustný ponor 2,8 m, přípustná délka tlačných souprav 185 m, maximální nosnost souprav 4 000 t, podjezdová výška mostů 7 m.

Uvedený rámec naznačuje, že smysluplnost staveb na dané škále lze očekávat jen u krajin bohatě zásobených vodou nebo převážně nížinných (planárních), kam lze vodu bez velkých přesunů nebo zemních a podložitých zásahů dostat. Krajinu s dominantním reliéfem ramenných oblastí, se spleť sítí menších řek a potoků, s hlubokými zářezy procházejícími různorodými geologickými vrstvami (při převaze usazených hornin) napříč asymetrickými hřebeny (kuestami) a zlomy lze v tomto kontextu označit jako rizikovou. I kdyby technologie primární stavby slavily úspěch, dlouhodobá údržba bude nepředvídatelně drahá. Rastrové zrno takových krajinových struktur si žádá míru jednotek až desítek nebo stovek metrů, stavební práce se ovšem nutně dotknou měřítek řádově vyšších. Všechny příklady, které se uvádějí jako úspěšné konstrukce plavebních kanálů, nahoře zmíněným kritériím odpovídají – v krajině jezer a nejrůznějších vodotečí funguje vodní přeprava na značné části severoamerického kontinentu nebo v Pobaltí a Fennoskandii (Litva, Finsko). V plochých aluviálních krajinách dalších států Evropy najdeme takové případy rovněž (dolní Německo, Polsko, Nizozemsko, Francie, rumunské Podunají, dolní Rakousko ad.). Několik argumentačně používaných staveb kanálů (např. na Mosele, horním Rýnu, horním toku Sáry) coby uskutečněných ve srovnatelných podmínkách s našimi v oblastech, kde má probíhat D–O–L, se po podrobnějším zkoumání ukáží jako méně srovnatelné. V případě

Mosely kanál kopíruje poměrně hluboký zpevněný zářez řeky (která pramení zhruba v 700 m n. m.) ve vyvěřelinách, převážně žulách (zčásti jsou Vogézy tvořeny ještě sedimenty – červenými pískovci v hluboké vrstvě s profilem kolem 500 m). Podobný hydro-geologický charakter nalezneme u Sáry, ostatně v blízké oblasti. Horní Rýn je i při daném přívlastku už mohutnou řekou s terasovitým okolím, zásobovanou po celý rok hojně vodou z rozsáhlé sběrné plochy v Alpách (průměrný průtok v oblasti obnáší řádově stovky m³/s).

Dopravní inženýři propagující koridor Dunaj–Odra–Labe označují poukaz na nižší vodnatost nejvyšších partií protuněho území za mýtus s tím, že kanál dokonce může ve srážkově deficientních letech naopak vodu do oblasti přivést. Odkud? Přečerpáváním z předzásobené kaskády zdrží? Mýtem je zjevně toto tvrzení. Ostatně na něj navazuje též naruby obrácený argument o zlepšení „biokoridorové“ funkce nového vodního liniového prvku coby součásti ekologicky příznivé cílové (dopravní) „blue-green network“ (modro-zeleňá síť). V této souvislosti se často obnažuje konstruktérská představa, že vlastním nositelem ekologizace jsou vodní toky samy o sobě. Patrně se musí více zdůraznit a osvětlit, že vodoteč tvoří pouze determinující osu celé poříční (potoční) nivy, tedy soustavy sprážených biotopů, které fungují ve všech třech prostorových dimenzích: longitudinální (ve směru toku), laterální (napříč nivou) a vertikální (po svislém řezu geohistorickými sedimenty, ložem vodního tělesa a povrchovými strukturami nad kolísající hladinou). Nevyhne se ani čtvrté dimenzi: času, jenž obnáší víceměřítkovou dynamiku, minimálně od kvartérního střídání erozních a sedimentárních period po každoroční pravidelnou oscilaci záplav po jarním tání a při medardovském letním monzunu. Pouze celý tento komplex v interakci s formacemi vytvořenými v postglaciálním období (např. různé typy slatinných/rašelinných mokřadů nebo lužních lesů) je schopen zajistit rovnováhu vododržné funkce pramenného evropského rozvodí.

Specifika aluviálních niv můžeme shrnout do následujících atributů: 1. energetické, materiální a informační (např. genetické) toky v nivách jsou rychlé a mají otevřený charakter; s ohledem na vzájemnou provázanost vyhraněných nivních ekosystémů převažují vstupy a výstupy (potravní řetězce, živiny atd.) v různosměrných transpotech v rámci tohoto životadárného segmentu krajiny; 2. nivy charakterizuje velká časovo-prostorová heterogenita; 3. nivní prostředí se vyznačuje vysokou produktivitou.

Je mimořádně obtížné udržet si představa, že nákladně vystavěné „skořepiny“ z odolných materiálů zadržující vodu v žadaných proporcích kanálu zajistí všechny funkce, které dotčená krajina plnila předtím a které měly dosah (po spádnici) až na okraje evropského kontinentu. Stačí dosavadní zkušenosti v „mikroměřítku“, ať se to týká údolních přehrad (každoroční problémy s kumulací splachů z okolí, přemnožením sinic, toxicitou vody a výraznými změnami teploty vody, zproblematizovaným rekreačním využitím atd.) anebo měl-

kých umělých nádrží (zanášení půdními splachy, eutrofizace pozadovým, tedy nikoli lokálním, spadem dusíku, nedostatek kyslíku, obsah botulotoxinu způsobující otravy vodního ptactva, hynutí fauny, následně obtížnost přebývání v blízkých sídlech apod.). Srovnání toku Labe před a po splavnění pro remorkéry dopravující uhlí ze severních Čech do chvaletické elektrárny také nevychází zrovna ve prospěch navázání dalším úsekem k Pardubicím – podemílání břehů častým vlnobitím od plavidel, likvidace příbřežních porostů makrofyt a tudíž hnízdních možností vodních ptáků, imigrace invazivních rostlin po otevřených nábřežních navigacích podél toku, to vše máme již zdokumentováno. U projektu D–O–L zůstává nejcitlivější a nejspornější ta část, která je plánována jako zcela umělý kanál (úsek Pardubice–Přerov). Zároveň z více důvodů se jeví jako nejzbytečnější „labské rameno“ (technická náročnost a hloubka zásahů při překonávání rozvodí Labe–Morava a nezájem německé strany o provozování lodní dopravy po Labi).

Protiokosystémové služby

Druhové bohatství, které je nikoli zbytečnou (podle představ velké části laické veřejnosti) součástí zdravého obyvatelného prostoru v jednotlivých povodích, má-li zůstat funkční, nezajistí jeden typ „zeleň“ výplně krajiny“, např. lužního lesa. Při bližším průzkumu plně funkční lotické (poříční) soustavy stanovišť lze podle pozice na toku rozlišit přinejmenším desítku vzájemně se doplňujících a strukturálně odlišných společenstev, od pobřežního měkkého luhu s vrubami přes olšiny na zazenňovaných slepých ramenech, či topolové lesy s množstvím jarních geofytů po jilmové jaseniny, bezkolencové vlhké doubravy, nebo třeba dubohabřiny na starších terasách. Do této matrice vsazená jemnozrná mozaika mikrostanošť, některých v sezóně zanikajících a jiných vznikajících podle měnících se hydrologických podmínek, umocňuje sekvenci výskytů střídající se fauny a flóry. Je technokratickou iluzí, která „v dobré vůli“ občas zaznívá, že by se kanál mohl stát plnohodnotnou součástí krajinné kostry ekologické stability. Spíš se za tvrzením skrývá víra v možnost plnění role protipovodňové regulace, což svědčí o nepoučitelnosti po stále masivněji prokazovaných ničivých efektech silnic lokálních záplav vůči postaveným zábranám a regulacím v posledních 10–15 letech progresivního trendu v měnícím se klimatu a v intenzitě epizodických výkyvů. Řadu podstatných dopadů stavby ukázali limnologové, což v souhrnném vyjádření ústí v obecnou souvztažnost, a to, že pokud perspektiva stavby závisí na nutném propojení dosavadního hydrologického systému řek a umělého kanálu, pak právě tento fakt je základním environmentálním problémem záměru. Výrazné riziko představuje také invaze nepůvodních druhů (např. možné pronikání hlaváčů rodu *Ponticola* z Černého moře přes Dunaj a kanál do povodí Baltského a Severního moře).

Další, více ekonomický argument zastánců průplavu, že nemá jít o „velké dílo“, ale o sadu v čase rozložených (do celkových 30–40 let) úseků k vybudování, zní poně-

kud farizejsky, pokud ze zkušenosti víme, že jde o klasickou taktiku rozestavenosti „salámovou“ metodou, kdy se věc dokončit „musí“, když už se začala, aby dosud proinvestované prostředky nepříšly vniveč (následky vidíme např. u kauzy velkoplošného půdního sesuvu na dálnici budované Českým středohořím, na jehož riziko upozorňovali geologové opakovaně, už za minulého režimu; ale nejen tam). Kromě toho, zrychlování trendů vývoje jak v odpočívání přírody na velkoplošné změny krajiny, tak v rozvoji technologií silně zpochybňuje věrohodnost zmíněného časového horizontu (ve smyslu: kolik čeho v té době bude potřeba). Proto mnohem uvěřitelnější je názor oponentů stavby, že jde o krátkodobý finanční prospěch neohlížející se na dlouhodobé provozní náklady na případně dohotovené dílo, jinými slovy docílení zakázek ze strany státu a případně EU, a tedy vytažení co nejvíce přerozdělených prostředků z kapes ať už tuzemských nebo evropských daňových poplatníků. Nezřídka bývá v rámci ideologie tržnosti nabídka manifestována myšlenka, že tři základní druhy dopravy – silniční, železniční a vodní, často díky vhodnosti terénu vedené souběžně, nejsou plýtváním, ale že si mají v rámci „efektivit“ konkurovat. Jindy zase slyšíme argument, že v rámci ekologizace dopravy bude užitečné přenést břímě obrovského objemu transportů v karmiónech po silnicích více na vodu, až k vlastní vodní cestě dobudujeme překladovou logistiku. Což jaksí mate, totéž už mohlo dávno nastat ve prospěch (také ekologičtější) dopravy železniční, pokrývající od první republiky mnohem hustší plošnou síť na území ČR. A když jsme na nule v případě železnic, proč s tím přicházet teď u tří řek (plus chimérického kanálu), které vystoupají v průměru jednou ročně na povodňový stupeň a ve zbytku roku zůstávají skoro na suchu?

Mýtus, patrně účelový, o protipovodňové funkci kanálu D–O–L rozpozná snad i úplný laik, pomyslí-li na složitost a citlivost celkové konstrukce soustavy při několika desítkách komor, resp. zdymadel, jejichž činnost jakýkoli hydrometeorologický výkyv naruší a každá odstávka nebo čištění bude něco stát. Trend opuštění vodní dopravy založené na delších tradicích propojení říční sítě je zřejmý a v některých zemích nápadný (např. na území někdejšího Sovětského svazu nebo ve Velké Británii). Politici a sociálně-techničtí inženýři zcela jistě budou hájit několik užitečných funkcí plavebních kanálů – může jich být dohromady asi tak do počtu prstů na jedné ruce. Naproti tomu ekosystémových služeb méně dotčených vodních linií s přílehlým okolím v krajíně a ekonomicky vyčíslitelných známe zatím ke třicítce. Je fakt, že dosud na podporu kanálů ještě nikdo nepřišel s argumentem užitečnosti pro chov cirkusových delfínů, nebo ještě lépe kabelkových či masných aligátorů, ale u nás se to dá očekávat. K tomu snad jen okrajová poznámka, že bohužel ani zdatný lachtan Gaston vyplavený do Vltavy a pak do Labe z pražské zoologické zahrady v r. 2002 tehdejší povodeň nepřežil.

Seznam použité literatury a odkazy na internetové zdroje na webu Živý.