

Vliv vodní cesty Dunaj-Odra-Labe na krajinu.

Antonín Buček, Doc., Ing., CSc
bucek@mendelu.cz

Ústav lesnické botaniky, dendrologie a geobiocenologie,
Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně, Zemědělská 1, 61300 Brno

Před rozhodnutím o osudu každého technického záměru, který významně ovlivní krajinu jako životní prostředí člověka je třeba pečlivě zvážit přínosy a rizika a využít přitom všech disponibilních poznatků. Naplnění tohoto v současné době již samozřejmého požadavku je ovšem neobyčejně obtížné v případě projektu průplavního spojení tří největších střeoevropských řek, který dlouhodobě ovlivňuje krajinu širokých říčních niv našich řek a determinuje jejich využití. Rozsahem, intenzitou a dlouhodobostí ovlivnění krajiny ani výší potřebných nákladů nemá plánovaná vodní cesta Dunaj-Odra-Labe (DOL) v České republice obdobu. Přitom v celé dnes již více než 350-leté historii projektů DOL naprosto převládají studie, řešící technickou a ekonomickou problematiku výstavby a provozu. Při posuzování vlivů a predikci vlivů velkých technických děl na krajinu a životní prostředí je nezbytné utřídit soustavu disponibilních informací tak, aby dílčí analýzy směřovaly k dílčím závěrům a k souhrnné syntéze poznatků, využitelné jako podklad pro rozhodování. Obecně je uznávána potřeba systémového, holistického, celostního přístupu, ale racionální aplikace tohoto přístupu v případě tak komplikovaných záměrů jako DOL vůbec není jednoduchá. Ve studii, hodnotící geoeologické aspekty záměru výstavby DOL (BUČEK 2004) byl aplikován především metodický postup biogeografické diferenciacie krajiny v geobiocenologickém pojetí, shrnující a sjednocující moderní koncepční přístupy biogeografie, ekologie krajiny a geobiocenologie. Cílem biogeografické diferenciacie krajiny v geobiocenologickém pojetí je vytvoření ucelené soustavy podkladů pro péči o krajinu a krajinné plánování, směřující k trvale udržitelnému využití kulturní krajiny (Buček, Lacina 1979, Buček 2003).

V souvislosti se současnými diskusemi o záměru výstavby DOL je účelné alespoň stručně shrnout a vyhodnotit hlavní dosavadní aktivity, spojené se záměry, plány a realizací splavnění dotčených řek. Labe bylo vždy využíváno k dopravě jako přirozená vodní cesta. Až do poloviny 19. století měly regulační zásahy, vyvolané snahou o odstranění překážek, které bránily plavbě, pouze lokální charakter a neovlivňovaly podstatně převážně přirozený charakter řeky. K takovýmto opatřením patřilo například vylomení nejnebezpečnějších skal v korytě řeky pod Střekovem, provedené na základě příkazu císaře Karla IV. Výraznější zásahy do říčního koryta začaly v souvislosti s rozvojem plavby ve 2. polovině 18. století. Díky všem provedeným zásahům se Labe postupně změnilo v umělou řeku. Došlo k celkovému snížení výšky vodní hladiny, nadmořská výška hladiny Labe v Děčíně se v rozmezí let 1850-1950 snížila o 50 cm. V řece přestaly fungovat přirozené fluvialní procesy, formující koryto, břehy a říční nivu. Nivní fenomén jako dynamicky se vyvíjející kontinuální série nivních biotopů zůstal zachován jen ve fragmentech. Říční kontinuum přestalo existovat, výraznými bariérami pro vodní biotu se staly vybudované jezy. Ze sozologického hlediska má zásadní význam jediný nekanalizovaný úsek Labe pod Ústím n. Labem, představující z hlediska biodiverzity výjimečně hodnotné „horké místo“ (hot spot). Kanalizace Labe, vyvolaná především potřebami plavby byla spojena s výrazným omezením prostoru pro řeku. Říční geosystém Labe byl podle pravidel technokratického vodohospodářského paradigmatu změněn na geosystém technický. Katastrofální socioekonomické následky povodně v srpnu roku 2002 v povodí Labe ukázaly, že za situací, které jsou z hlediska vodohospodářských pravidel mimořádné, přestává geotechnický říční systém fungovat.

Odlišné přírodní podmínky na řekách Moravě a Odře a odlišná socioekonomická situace a poloha Moravy a Slezska způsobily, že při regulaci toků nebyla prioritní jejich splavnost, ale především omezení záplav přilehlých pozemků v nivách. Morava ani Odra nebyly souvisle kanalizovány a zachovaly se zde významné úseky neupravené. Všechny plány splavnění a vybudování průplavu Dunaj-Odra, případně DOL skončily vypracováním projektů, případně jejich schválením, k jejich realizaci nedošlo (SMRČEK 1990). Řeka Morava byla za příznivého stavu vody splavná pro malé čluny, pramice a od ústí Bečvy byla využívána pro plavbu vorů. Podobně splavná byla i Odra pod ústím Opavice. Překážkou pro volnou plavbu se stávaly postupně zřizované jezy, proto bylo roku 1542 mlynářům nařízeno, aby plavba vorů na jezích nebyla ztěžována. Roku 1579 pak byla ustavena k vyšetření špatných plavebních poměrů zvláštní komise.

1653 Za první úřední zmínku o průplavu Dunaj-Odra lze pokládat usnesení moravských stavů o tom, aby byla řeka Morava učiněna splavnou, byla spojena s Odrou a aby k tomu byly vypracovány potřebné plány. Provedení překazila válka.

1771 Obrist Brequin zpracoval projekt úprav řeky Moravy, zaměřený především k omezení záplav. Náklady, které činily **874 000 zlatých**, nechťeli vlastníci pozemků na březích hradit, takže k realizaci nedošlo.

1795 Inženýr stavebního ředitelství Stošek zpracoval projekt regulace Moravy k plavebním účelům a k odstranění záplav. Včetně spojení s Odrou činily náklady **2 328 033 zlatých**. Provedení projektu překazila válka.

1804 Dvorní rada Wiebeking vypracoval projekt na úpravu Moravy, náklad pro zřízení plavby činil **704 000 zlatých**.

1809 Dvorní rada Josef Schemerle na základě požadavku vlády vypracoval nový projekt na úpravu Moravy s náklady **9 milionů zlatých**. Projekt byl schválen, ale vláda, podobně jako zemské zastupitelství na Moravě odmítlo finanční podporu s tím, že splavnění Moravy je záležitostí soukromé společnosti.

1870-73 Inženýři Artur Oelwein a Pontzen zpracovali pro Anglo-rakouskou banku projekt průplavu Dunaj-Odra. Stavební náklad byl vypočten na **40 milionů zlatých**, tedy 146 000 zlatých na 1 km. Roku 1873 schválila poslanecká i panská sněmovna návrh zákona na stavbu dunajsko-oderského průplavu. Koncesi na provedení Oelweinova projektu získala v roce 1873 Anglobanka. Provedení znemožnila finanční krize, která v roce 1873 vypukla.

1901 Poslanecká i panská sněmovna schválily vládou předložený vodocestný zákon. Podle tohoto zákona měl být vybudován průplav mezi Dunajem a Odrou s celkovým nákladem **140 milionů korun** a plavební kanál, spojující tento průplav s Labem nákladem **112,1 milionů korun**. Kromě toho měl být vybudován průplav mezi Dunajem a Vltavou u Budějovic a plavební spojení průplavu Dunaj-Odra s Vislou a dále až ke splavnému úseku Dněstru. Tato velkolepá síť vodních cest měla být vybudována za 20 let. K provedení tohoto zákona byl v roce 1902 rakouským ministerstvem obchodu zřízen nový úřad „C.k. ředitelství pro stavbu vodních cest“ ve Vídni a později zřízeny expozitury v Praze (1903), Krakově (1905) a v Přerově (1907). Tento úřad, o kterém A.SMRČEK (1990) píše, že „byl bohatě potřebným personálem technickým i administrativním a všemi prostředky vybavený“ a že „vyvinul ihned po svém zřízení horlivou činnost“ byl ovšem to jediné, co bylo z vodocestného zákona realizováno.

1931 V Československé republice byl přijat nový vodocestný zákon. Celkové náklady na DOL byly stanoveny na **3 miliardy Kčs**. Výstavba měla proběhnout ve dvou šestiletých etapách, v první etapě měl být vybudován průplav Dunaj-Odra, který měl být ve druhé etapě propojen s Labem.

1938-1943 V nacistickém Německu bylo rozhodnuto umístit hlavní dunajský přístav průplavu DOL k Vídni. Na východním okraji Vídně u Lobau byly s pomocí vězňů koncentračních táborů vybudovány 3 úseky kanálu, který měl spojit Dunaj s řekou Moravou

u Angern. Těchto 9 km kanálu představuje jediný realizovaný úsek průplavu Dunaj-Odra v celé 350-ti leté historii záměru.

1966-1970 Hydroprojekt Praha zpracoval „Generální řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe“, představující nejucelenější a nejpodrobnější projekt DOL. Generální řešení se stalo podkladem usnesení vlády ČSSR o hájení trasy DOL v územních plánech všech stupňů.

1989 V červnu byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia, jejímž hlavním cílem bylo zahájit budování vodní cesty Dunaj-Ostrava. Náklady na vybudování DOL byly odhadnuty na **14 miliard Kčs**. Podle důvěryhodných pramenů bylo jedním z prvotních impulzů pro budování kanálu Dunaj-Ostrava využití velkého mobilního rypadla, které bylo na objednávku sovětské strany zkonstruováno v Uničovských strojárnách pro megalomanský plán obrácení toku sibiřských řek.

1996 Vláda ČR přijala usnesení č.635/1996, kterým ukládá ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a spojů zabezpečit ochranu území pro výhledové splavnění vodních toků Morava a Odra a trasy uvažovaného průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků.

1997 Vzniklo zájmové sdružení na podporu vodní cesty Dunaj-Odra-Labe se sídlem v Praze. Toto sdružení provedlo vyhodnocení nákladů na vybudování DOL v délce 499 km. Celkové náklady zveřejněné v cenové úrovni roku 2001 činí **206,58 miliard Kč**, měrné náklady na 1 km činí **413 milionů Kč**.

Přehled historie aktivit souvisejících s plány na realizaci DOL ukazuje, že k intenzivnějšímu prosazování této stavby docházelo obvykle v obdobích společenských převratů a nestálé ekonomiky. První úřední zmínka pochází z období velkých společenských změn v českých zemích po třicetileté válce. Jediný existující úsek DOL u Vídně byl vybudován v podmínkách totalitního hitlerovského Německa. Usnesení Štrougalovy vlády, které zavazovalo k ochraně trasy DOL bylo vydáno na počátku 70.let 20. století na začátku období normalizace. Analýza historie plánů na výstavbu DOL ukazuje, že dosud nikdy nedošlo k uvolnění veřejných ani soukromých prostředků, které by umožnily tuto grandiózní stavbu zahájit. Důvody pro odmítnutí finančních prostředků na výstavbu byly přitom v minulosti vždy ryze ekonomické. Výstavba DOL pro státní, veřejný ani pro soukromý kapitál neposkytovala dostatečné záruky ani minimální návratnosti prostředků. Ekologické a environmentální aspekty začaly být brány v úvahu až koncem 20.století, při posuzování záměrů a.s. Ekotrans Moravia a spolu s argumenty ekonomickými vedly k zamítnutí výstavby (VITHA 1990).

Možným ekologickým a environmentálním vlivům budování a provozu DOL začala být věnována větší pozornost až od konce 20.století. Na přelomu 80. a 90. let postupně vznikala řada geografických environmentálních studií, vyvolaných aktivitami a.s.Ekotrans Moravia. Tyto studie se zabývaly především vlivy různých variant tehdy prosazované trasy Dunaj-Ostrava (BUČEK, KRÍŽ a kol. 1989a, Kol. ČSAV 1990) a průplavního spojení Moravy a Labe (VLČEK a kol. 1992). Dílčí studie byla věnována projektům plavebního stupně Kúty-Sekule a říčního přístavu Lanžhot-Brodské (BUČEK, KRÍŽ a kol.1989b). Na aktivitu Zájmového sdružení na podporu vodní cesty Dunaj-Odra-Labe v Praze reagovala přehledná analýza plánované vodní cesty DOL z hlediska ochrany přírody, krajiny a životního prostředí (UNGERMAN, ZWIEBOVÁ a kol 2002). Hodnotit geoekologické vlivy tak rozsáhlého technického díla jako je DOL pochopitelně vůbec není jednoduché. Projekt DOL představuje soubor technických objektů (stupňů, hrází, plavebních komor, přístavů, laterálních kanálů) a nezbytných doprovodných investic, jejichž budování a provoz by vedly k intenzivnímu přetvoření struktury a fungování krajiny v celé 500 km dlouhé trase. Navrhované parametry technického řešení DOL, trasa vodní cesty i navrhovaná řešení technických objektů existují často v mnoha variantách, které jsou z nejrozmanitějších důvodů měněny. Přitom nelze připustit pouze separátní posuzování vlivů jednotlivých objektů na krajinu a životní prostředí, bez kontextu a souvislostí celého záměru a posouzení vlivu celého projektu DOL na krajinné

komplexy. Při odděleném posuzování pouze dílčích aspektů, jednotlivých úseků či staveb může dojít k nesprávnému, nekomplexnímu vyhodnocení vlivů s opomenutím širších územních souvislostí, které v případě DOL mohou mít rozhodující význam.

Rozhodující část trasy DOL je situována v krajině širokých říčních niv, kde existuje charakteristická škála biologicky neobyčejně produktivních a druhově bohatých nivních ekosystémů. Tyto ekosystémy se vyskytují v charakteristické mozaice, tvořící nivní fenomén, jehož uchování je závislé na přirozených fluvialních procesech (BUČEK 2000). Katénu nivních geobiocénů tvoří 11 skupin typů geobiocénů širokých říčních niv, odlišných především hydrickým režimem půd. Rozhodující část segmentů nivních geobiocénů na území ČR by byla výstavbou a provozem DOL ovlivněna. Trasa DOL prochází podstatnou částí širokých údolních niv na území ČR, ovlivní tedy jejich strukturu a fungování. Řeky Morava, Bečva, Odra a Labe a jejich říční nivy fungují jako nenahraditelné nadregionální biokoridory, tvořící páteř ekologické sítě střední Evropy. Trasa DOL zasahuje široké říční nivy 8 biogeografických regionů, náležejících do všech čtyř biogeografických podprovincií, které se vyskytují na území České republiky. Hlavní vlivy na krajinu, které je třeba zvažovat v souvislosti s plány na budování a provoz DOL lze utřídít takto:

- blokování možnosti harmonického vývoje krajiny ochranou trasy DOL
- změna fluvialních geomorfologických procesů
- destrukce biocenóz přímým narušením
- změna vodního režimu biocenóz
- narušení konektivity a přirozené dynamiky vývoje biocenóz
- narušení přirozených biogeografických bariér
- narušení biocenóz invazí neofytů
- prostorová izolace biocenter a přerušení biokoridorů
- trvalý zábor zemědělské a lesní půdy
- rušení živočišné složky biocenóz hlukem
- degradace hydrobiocenóz zvýšeným znečištěním vody
- narušení krajinného rázu.

Ochrana trasy DOL v územních plánech konzervuje současný stav využití krajiny v ochranou dotčeném území a blokuje tak všechny aktivity, které by mohly vést k harmonizaci krajiny. K ochraně trasy DOL musí logicky být přihlíženo již při zpracování projektů a při předběžných úvahách o možnostech jejich realizace. Takto je blokována možnost renaturalizace kanalizovaných úseků řek, možnost uplatnění řady opatření, vedoucích k revitalizaci říčních systémů, v trase DOL není racionální uvažovat o zakládání nových biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, tvořících územní systém ekologické stability krajiny. Územní ochrana trasy DOL omezuje rozvoj řady sídel a sídelní infrastruktury. Ke střetu sídelních aktivit s ochranou trasy DOL dochází především v řadě měst, situovaných podél řeky Moravy. Následky blokování harmonického vývoje krajiny územní ochranou trasy DOL je obtížné objektivně kvantifikovat, právě proto, že územní ochrana blokuje samotný vznik optimalizačních záměrů. Omezit toto skryté působení DOL na krajinu, především na krajinu údolních niv, kde je převážná část trasy DOL situována, je možné jedině zrušením priority územní ochrany DOL. V územních plánech by trasa DOL neměla být považována za součást závazné části plánu, měla by být posuzována ve směrné části v konfrontaci s potřebami optimalizace využití krajiny. Rozsah a intenzita změn krajinného rázu v oblastech, dotčených trasou DOL jsou v podmínkách ČR srovnatelné jedině s vlivem budování a provozu dálniční sítě. Ke změně krajinného rázu by došlo především v krajině údolních niv, kam je situována rozhodující část trasy. V jinak monotónní převážně polní zemědělské krajině nížin přitom v údolních nivách vznikly úseky s charakteristickou strukturou využití krajiny a s vysokou estetickou hodnotou, jejichž historicky podmíněný krajinný ráz patří mezi významné přírodní a kulturní hodnoty naší krajiny. Z hlediska

krajinného rázu velmi cizorodým prvkem je trasa průplavního spojení Moravy a Labe, procházející geomorfologicky i geoekologicky velmi různorodými typy krajiny.

Rozsahem postiženého území a intenzitou vlivů nemá DOL v ČR obdobu. Složitost hodnocení důsledků vlivů budování a provozu DOL na krajinu vyplývá z toho, že jednotlivé vlivy nebudou působit izolovaně, ale může dojít k synergickému působení stresových faktorů, které znásobí intenzitu odezvy krajinných systémů. V krajině ČR a především v nívné krajině známe řadu příkladů, kdy dlouhodobé stresové působení antropických vlivů vyvolalo příznaky ekologické krize až katastrofy, doprovázené zhroucením dříve dobře fungujících ekosystémů. Klasickým příkladem je stav krajiny v oblasti Novomlýnských nádrží na Dyji (BUČEK, MADĚRA, PACKOVÁ 2004). Při rozhodování o budoucnosti DOL je třeba při posuzování ovlivnění krajiny nezbytně uplatnit princip předběžné opatrnosti i s ohledem na synergické působení stresových faktorů. Z ekologického a environmentálního hlediska optimální variantou je zrušení územní ochrany DOL. Došlo by k uvolnění prostoru v dotčené krajině, především v říčních nivách Moravy, Bečvy, Labe a Odry pro realizaci potřebných ekologických optimalizačních opatření. Trasa DOL by mohla být prezentována v nezávazné části územně plánovací dokumentace a orgány samosprávy, vlastníci a uživatelé dotčených pozemků by k ní mohli přihlížet při rozhodování o budoucím vývoji území. Historické zkušenosti ukazují, že tímto opatřením by nebyla zcela eliminována možnost výstavby DOL v budoucnosti. I když trasa vodní cesty DOL nebyla v minulosti závazně hájena, opakovaně se objevovaly různé projekty výstavby průplavního spojení. Realnost záměru výstavby DOL v 1.polovině 21.století je třeba posuzovat v kontextu nepříznivého vývoje krajiny a životního prostředí na území České republiky v 50.-80. letech 20.století. Řada chybných rozhodnutí a uplatňování environmentálně nevhodných koncepcí způsobila vznik ekologických zátěží, jejichž nezbytné odstranění bude v následujících desetiletích vyžadovat obrovské finanční prostředky z veřejných zdrojů. Přitom v oblasti péče o krajinu díky limitovaným finančním prostředkům stále ještě narůstá deficit, bránící harmonizaci využití krajiny (BUČEK 2005).

Na základě historických zkušeností nelze pochybovat o tom, že záměr průplavního spojení tří významných středoevropských řek bude pokračovat i v budoucnu. Při jeho posuzování se bude ovšem stále více prosazovat celospolečenská potřeba změny dosud převládajícího technokratického vodohospodářského paradigmatu, potřeba uvolnění prostoru řekám a potřeba zajištění harmonického vývoje krajiny říčních niv jako přirozené ekologické páteře středoevropské krajiny. V kontextu stavu a vývoje krajiny a životního prostředí v České republice na počátku 21.století lze záměr budování vodní cesty Dunaj-Odra-Labe odpovědně označit jako nereálný a neúčelný. Proto není racionální vynakládat veřejné zdroje na územní hájení trasy a na opakované zpracovávání, posuzování a projednávání různých projektů, souvisejících s DOL. Velmi potřebné je naopak zpracování koncepčního materiálu, řešícího ekologicky optimální a ekonomicky přijatelné využití krajiny údolních niv dotčených řek. Podrobný krajinný plán niv Moravy, Odry, Bečvy a Labe by stal základem postupné harmonizace krajiny a mohl by také sloužit jako východisko pro posuzování dalších záměrů, souvisejících s DOL.

Literatura

BUČEK, A. (2000): Vodohospodářské paradigma, povodně a nívné fenomény. Sb.předn.konf. Niva řeky Bečvy. MU Brno, s.5-6

BUČEK, A (2003): Vznik, aplikace a výuka biogeografické diferenciacie krajiny v geobiocenologickém pojetí. In : Herber, V. (ed.): Fyzickogeografický sborník 1, Masarykova univerzita v Brně. s.152-160

- BUČEK, A. (2004): Geoekologické aspekty záměru výstavby vodní cesty Dunaj-Odra-Labe v kontextu vývoje krajiny a životního prostředí v České republice. Dílčí studie projektu VaV 2003/610/02/03, Brno. 66 s.
- BUČEK, A. (2005): Ekonomické paradigma a osud krajiny. Sb. ref. konf. Tvář naší země. Praha – Průhonice. (V tisku)
- BUČEK, A., KRŽÍŽ, H. a kol. (1989a): Geografické posouzení vlivu navrhované vodní cesty Dunaj-Ostrava na krajinu a životní prostředí. Geografický ústav ČSAV Brno. 109 s., 15 kart.
- BUČEK, A., KRŽÍŽ, H. a kol. (1989b): Vliv výstavby a provozu stupně Sekule-Kúty a říčního přístavu Lanžhot-Brodské na krajinu a životní prostředí. Geografický ústav ČSAV Brno. 54 s.
- BUČEK, A., LACINA, J. (1979): Biogeografická diferenciacie krajiny jako jeden z ekologických podkladů pro územní plánování. Územní plánování a urbanismus 6 : 382-387.
- BUČEK, A., MADĚRA, P., PACKOVÁ, P. (2004): Hodnocení a predikce vývoje geobiocenóz v PR Věstonická nádrž. Geobiocenologické spisy, sv.č.8, MZLU v Brně, , 96 stran + přílohy na CD
- Kol. ČSAV (1990): Vliv průplavního spojení Dunaje s Odrou na krajinu a životní prostředí. Československá akademie věd, Brno. 108 s., 7 kartogr.
- SMRČEK, A. (1990): Nástin historie vodní cesty Dunaj-Odra-Labe v souvislosti s úpravou řeky Moravy. Ekotransmoravia, č.3. Nestr. příl. 8 s.
- UNGERMAN, J., ZWIEBOVÁ, K. a kol. (2002): Plánovaná vodní cesta Dunaj-Odra-Labe z pohledu ochrany přírody a životního prostředí. Veronica Brno.15 s.
- VITHA, O. (1991): Průplav Dunaj-Odra-Labe: vývoj problematiky a střet názorů. Veronica, 5: 1 : 25-29
- VLČEK, V. a kol. (1992): Ekologicko-technická studie vodních cest ČR. Geografický ústav ČSAV Brno. 111 s.

Summary

Influence of the waterway Danube-Oder-Elbe on the landscape

Long-term history of the plans for building canal Dunaj-Odra-Labe is briefly discussed. Planned waterway will hardly influence or even destroy structure and function of the ecologically very valuable floodplain landscape of the main Central-European rivers. Rivers Morava, Odra, Bečva and Labe and its floodplains function like provincial biocorridors in the European Ecological Network. For future sustainable and harmonious development of the floodplains it is necessary to prepare complex landscape plan.

Pozn. Příspěvek byl zpracován v rámci řešení výzkumného záměru LDF MZLU v Brně (MSM 6215648902)

Citace:

BUČEK, A.: Vliv vodní cesty Dunaj-Odra-Labe na krajinu. In: Herber, V. (ed.):
Fyzickogeografický sborník 3. Masarykova univerzita v Brně, 2005, s. 43-48