

Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe ve středoevropské krajině

Antonín Buček

Rozhodující část trasy průplavu Dunaj-Odra-Labe (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 fluviálních procesech (viz *Veronica, 9.zvl.vydání, 1996, s.15-25*). Trasa DOL zasahuje široké říční nivy 8 biogeografických regionů, náležejících do všech čtyř biogeografických podprovincií, které se vyskytují na území České republiky. Prochází podstatnou částí širokých údolních niv na území ČR, fungujících jako biokoridory, tvořící přirozenou páteř ekologické sítě střední Evropy. Může však cesta, která neexistuje vůbec ovlivnit krajinu? Hledejme odpověď v historii tohoto gigantického záměru.

Labská větev

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.

1764 Byla zřízena plavební komise, o dva roky později plavební fond, kam plynuly peníze z vodních cel. V roce 1770 bylo ustaveno plavební vodní ředitelství, které řídilo všechny vodní stavby na území Čech. Splavné toky byly prohlášeny za státní majetek a rakouský stát převzal povinnost hradit veškeré práce na těchto řekách.

1776 V zájmu plynulosti plavby nařízeno prolomení všech jezů na Labi. Na řece se plaví dřevěné čluny s nosností několika tun a s ponorem 50-60 cm, nevyžadující speciálně upravenou plavební dráhu. Regulační práce byly omezeny na odstraňování plavebních překážek a prohrádku mělčin.

1860 Na přelomu 50. a 60. let 19.století došlo k vybagrování všech labských ostrůvků. Úpravy labského řečiště byly plně podřízovány potřebám plavby. Zavedení paroplavby vyvolalo stavbu nových typů velkých člunů se zvýšenou tonáží a větším ponorem.

1873 Plavební hloubka a šířka plavební dráhy se staly určujícím faktorem úprav labského toku. Byly jim přizpůsobeny veškeré regulační práce, které začaly probíhat a které byly zaměřeny na odstranění starých náplav, úprav ústí potoků a říček, kde se ukládaly šterkopískové nánosy, na odstranění skalních prahů a velkých balvanů v korytě a na zabezpečení již vyhloubené plavební dráhy pomocí podélných opěrných zdí. Výsledkem těchto regulačních prací bylo prohloubení řečiště Labe o 20-30 cm a zpevnění břehů hrázemi.

1896 Zahájena další etapa regulace Labe financovaná ze státních a zemských prostředků. V úseku Mělník-Ústí nad Labem byla řeka kanalizována. V rámci kanalizačního programu byly postaveny plavební stupně – zdymadla, nejmohutnější z nich, Masarykovo zdymadlo pod Střekovem bylo vybudováno v letech 1924-1936. Počátkem 20.století proběhly regulační práce na Labi pod Ústím n.l., bylo vyrovnáno dno a odstraněny přečnívající výstupky, aby bylo dosaženo rovnoměrné výše vodní hladiny. Šíře řečiště činila po úpravách zpravidla 110 m, v úžinách výjimečně 90 m. Výsledkem regulačních a kanalizačních prací bylo prohloubení koryta o 30-35 cm.

1920 Zahájeny práce na kanalizaci středního Labe v úseku Mělník-Pardubice, ukončené v roce 1938.

Díky všem provedeným zásahům se Labe 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, z hlediska biodiverzity výjimečně hodnotný. 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.

Morava-Odra

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.

1700 Lothar de Vogemont vypracoval na popud císařského místokancléře hraběte Kounice projekt na splavnění řeky Moravy a na její spojení s Odrou přes Nový Jičín a s Labem u Hradce Králové.

1719 Norbert Wenzl von Linck vypracoval projekt na úpravu řek Moravy a Odry pro plavbu. Průplavní spojení obou řek situoval u Poruby.

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

1780 Císař Josef II. schválil projekt Rochuse Dorfleuthnera na splavnění řeky Moravy v úseku Děvín-Olomouc a udělil mu na 20 let výsadu výhradního provozování plavby na řece. Dorfleuthner zřídil Hodoníně plavební komoru a v úseku mezi Veselím a Děvínem plavbu opravdu provozoval, podnik však brzy zanikl.

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**. Roku 1807 vznikla na základě tohoto projektu společnost pro provozování plavby na řece Moravě se sídlem v Brně, která se zabývala také myšlenkou propojit řeku Moravu s Odrou a Vislou. Společnost se ucházela o příspěvek vlády na provedení úprav.

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 výše zmíněné soukromé společnosti.

1824 Moravští stavové prohlásili na urgenci dvorní kanceláře, že setrvávají na odmítavém stanovisku k finanční podpoře splavnění Moravy s ohledem na neutěšené finanční poměry. Zamítavé zůstávalo stanovisko vlády i moravských stavů i v dalším letech.

1865 Uherský inženýr Michalík předložil obšírný pamětní spis o regulaci a splavnění řeky Moravy od Olomouce po Děvín, který byl zemským výborem s díky přijat a uložen.

1870-73 Inženýři Artur Oelwein a Pontzen zpracovali pro Anglo-rakouskou banku projekt průplavu Dunaj-Odra pro lodě s tonáží 240 tun. Průplav měl být 273,38 km dlouhý, k překonání rozdílů výšek bylo navrženo 84 plavebních komor, k zásobování průplavu vodou bylo navrženo několik přehrad na řece Bečvě. 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, který v roce 1872 předložila rakouská vláda. Koncesi na provedení Oelweinova projektu získala v roce 1873 Anglobanka. Provedení znemožnila finanční krize, která v roce 1873 vypukla.

1882 Zemský stavební rada Ing. Theodor Nosek předložil moravskému zemskému sněmu odůvodněné návrhy na úpravy řeky Moravy a vybudování průplavu Dunaj-Odra s celkovými náklady **40 034 000 zlatých**. Sněm vyzval rakouskou vládu k jednání o tom, za jakých podmínek by byla ochotna tento projekt podpořit. Vláda odpověděla po četných urgencích až v roce 1889, že je jí těžko v otázce tak složité zaujmout pro budoucnost závazné stanovisko.

1892 Firma Hallier a Dietz Monnin v Paříži, jednající jménem soukromého francouzského kapitálového syndikátu zpracovala s pomocí rakouských inženýrů další projekt průplavu Dunaj-Odra, který předložila rakouské vládě se žádostí o udělení koncese. Ani tento projekt nebyl realizován.

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 napsal, 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 V prosinci se sešla v Přerově za předsednictví profesora A. Smrčka výborová schůze Moravského říčního a průplavního spolku, kde bylo před zástupci mnoha moravských měst konstatováno, že se projekt dunajsko-oderského průplavu dostává konečně po 37 letech do skutečně akutního stadia s tím, že do dvou let má být vypracován projekt a ten má být v dalších osmi letech realizován.

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. Vodní cesta je dokumentována situačně v mapách 1 : 10 000, zpracovány jsou podélné profily a výkresy hlavních plánovaných objektů. Generální řešení se stalo podkladem realizace usnesení vlády

ČSSR č.167/1971 a usnesení předsednictva vlády č. 299/1972. Podle těchto usnesení byla trasa DOL hájena v územních plánech všech stupňů.

1989 V červnu byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia, jejímž hlavním cílem bylo zahájit budování vodní cesty Dunaj-Ostrava. Budování mělo být zahájeno výstavbou přístavu v lokalitě Lanžhot-Kúty. Mezi nejdůležitější zakladatele a.s. Ekotrans Moravia patřilo Jednotné zemědělské družstvo Agrokombinát Slušovice a koncern Vítkovické železářny Klementa Gottwalda. 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. Postupně získala a.s. Ekotrans Moravia více než 100 akcionářů a shromáždila nich kapitál 500 milionů Kčs. Generálním ředitelem akciové společnosti byl Ing. Josef Podzimek, předsedou správní rady Ing. Jaroslav Kubec, CSc. V posudcích, zpracovaných v roce 1990 se k zahájení výstavby DOL negativně vyjádřila všechna dotčená federální ministerstva ČSFR i národní ministerstva ČR a SR. V první polovině 90.let 20.století a.s. Ekotrans Moravia zanikla.

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**.

V 19. i 20.století byly opakovaně předkládány různé návrhy a projekty na splavnění řek Moravy, Bečvy a Odry. S výjimkou Bařova kanálu, vybudovaného v letech 1934-38, který byl ovšem vybudován nezávisle na DOL a jehož využití pro vodní dopravu skončilo v roce 1961, nedošlo nikdy k žádné realizaci. Toky řek nebyly zcela kanalizovány, v rozsáhlých úsecích ani regulovány, takže se v jejich nivách zachovaly segmenty krajiny, kde dosud fungují přirozené fluviální procesy, podmiňující nivní fenomén. Význam těchto území pro zachování biodiverzity a geodiverzity středoevropské krajiny je nezastupitelný. Především na území chráněných krajinných oblastí Litovelské Pomoraví a Poodří a přírodního parku Strážnické Pomoraví, kde jsou rozsáhlejší zbytky krajiny s typickými ukázkami biotopů nivního fenoménu chráněny, nelze v žádném případě připustit narušení stavu krajiny ani jejího přirozeného dynamického vývoje.

Poučení z historie

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 českých zemí 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.

Omezení harmonického vývoje nivní krajiny

Od roku 1970 až do současné doby je v územních plánech závazně zajištěna územní ochrana celé takřka 500 km dlouhé trasy DOL podle tzv. generálního řešení, případně jeho různých dílčích lokálních variant. Ochrana trasy průplavu v územních plánech konzervuje současný stav využití krajiny v ochranou dotčeném území a blokuje tak všechny aktivity, které by mohly vést k harmonizaci krajiny. 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 vodní cesty dochází především v řadě měst, situovaných podél řeky Moravy. Omezit toto skryté působení vodní cesty na krajinu, především na krajinu údolních niv, kde je převážná část trasy situována, je možné jedině zrušením priority územní ochrany DOL.

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 všech dalších záměrů, souvisejících s DOL. Při tomto posuzování se bude stále více prosazovat celospolečenská potřeba změny v minulosti převládajícího technokratického vodohospodářského paradigmatu, potřeba uvolnění prostoru řekám a potřeba zajištění harmonického vývoje krajiny říčních niv jako přirozené ekologické páteře středoevropské krajiny.

Citace:

BUČEK, A.: Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe ve středoevropské krajině. Veronica, 2005, roč. 19, č. 1, s. 5-7