

## Potřebujeme vodní koridor Dunaj – Odra – Labe?

### Komentář

*Česká republika stojí před zásadním rozhodnutím, zda pokračovat s přípravou vodního koridoru DOL. Pro jednání vlády je připravena Studie proveditelnosti záměru. Senát uspořádal k projednání strategického rozhodnutí veřejné slyšení. Výsledkem je více nezodpovězených otázek než odpovědí.*

Dopravní propojení moří na severu a jihu našeho kontinentu umělou vodní cestou přes evropské rozvodí lákalo panovníky a prospektory již od dob Karla IV. Jednoduchá čára na mapě se ale v praxi ukázala nereálná. Vytlačit dostatek průplavní vody a lodě přes naši „střechu Evropy“ by bylo technicky náročné a znamenalo nevratné finance. Ani velmi důkladná analýza tzv. průplavu DOL v roce 1968, kdy se pod heslem „Poručíme větru, dešti“ budovaly betonové megalomanské stavby a pomalá vodní doprava sloužila vysoké frekvenci přepravy uhlí a železných rud, nebyl finančně nevratný projekt schválen. Velmi snadné ale bylo, za tehdejšího totalitního nakládání s cizím majetkem, vyhlášení desítek kilometrů chráněného pásma, které je, přes námitky a požadavky vlastníků, udržováno dodnes.

Po devadesátém roce se záměru ujaly komerční, převážně velké stavební firmy. Předmětem jejich zájmu není ani tak vodní doprava, ale stavba samotná, pro kterou se podle momentálních politických nálad hledá vhodné opodstatnění. Vlády podléhající více či méně stavební lobby po celou dobu desítkami milionů ročně vždy živí několik úředníků, kteří projekt oprašují.

Aktuálně je k rozhodnutí vlády předložena Studie vypracovaná na zadání ministerstva dopravy (náklady cca 26 mil. korun) komerčním „Sdružení DOL“ prosazujícím stavbu průplavu. Cílem studie mělo být prověření přepravní účinnosti, investiční náročnosti a evropských souvislostí.

Studie prokázala, že záměr je investorsky finančně nevýhodný ve všech variantách. Byl tedy vyhodnocen jako strategický v širším zájmu celospolečenském. Analýza ekonomické návratnosti vyšla pozitivně pouze pro větev Dunaj – Odra (dále DO). Náklady celé stavby DOL jsou odhadnuty na území ČR na 585 miliard korun, část DO na 283 miliard korun. Stavba má být realizovaná v letech 2030 – 2045. Rentabilní se má stát zejména díky tzv. celospolečenským benefitům až v roce 2079. Základem návratnosti je souhrn rozsáhlých doprovodných socioekonomických přínosů (zvýšení ceny pozemků, zaměstnanost, rekreační plavba, výroba lodí), zatímco provoz dopravy činí jen 9,5 % z celkových ekonomických přínosů. Nekvantifikované byly přínosy protipovodňové ochrany, vodohospodářských a ekosystémových služeb.

Studie uvádí, že projekt je finančně a procesně mimořádně velmi náročný (zejména silná interakce se složkami ŽP), ale technicky proveditelný. Záměr vodního koridoru je odůvodňován

jako multifunkční, doprava je rozšířena o benefity energetické, rekreační, environmentální, strategické bezpečnostní a nově také vodohospodářskou ochranou před suchem či povodněmi.

Současná územní rezerva je chráněná v linii široké desítky metrů přes pět krajů (Pardubický, Olomoucký, Moravskoslezský, Zlínský, Jihomoravský). Ochrana rezervy koridoru si vyžádala stovky milionů korun, omezila a zásadně ovlivnila využití území, trasy strategických staveb a rozvoj mnoha měst a obcí.

Studie navrhuje trasu částečně změněnou proti dlouhodobé rezervě koridoru, po schválení vládou má být závazně jako trasa návrhová zařazena do aktualizace Politiky územního rozvoje. Celková délka kanálu má činit 417 - 475 km (existuje více variant).

Změny trasy a jejich nová ochrana, příprava a možná realizace průplavu budou mít zásadní vliv a dopady do rozsáhlého souboru oblastí rozvoje a života občanů dotčených regionů. Náklady na přípravu a případnou realizaci a provoz průplavu si vyžádají značné finanční nástroje z veřejných rozpočtů, odčerpání podílu pro budování a rekonstrukce silnic, dálnic a železnic, očekávat lze některá legislativní a právní opatření.

K projednání takto zásadního strategického rozhodnutí s ekonomickými, environmentálními a sociálními vlivy, nejen v rámci České republiky, se Senát proto rozhodl uspořádat veřejné slyšení, které se konalo 14. června 2019.

Výsledkem veřejného slyšení Senátu je více nezodpovězených otázek než odpovědí. Přesto, že se jedná o jednu z největších studií proveditelnosti (3500 stran), stěžejní analýza investičně náročného projektu s vysokými riziky byla vypracovaná ne zcela nestranným týmem a jak se ukázalo, na základě širokého spektra odhadů a předpokladů.

Podle expertů z vědecké sféry základní ekonomické vyhodnocení (Cost-Benefit analýza) zpochybňuje chybná metodika zpracování, která je v rozporu s postupy požadovanými EU (např. dvojí započtení efektů, chybějící indukovaná doprava). Přínosy byly nadhodnoceny a náklady projektu systémově sníženy (nereálné výnosy z poplatků, přesun dopravy na vodní cesty o 1800 % do r. 2040 proti současnosti – EU přepokládá cca 30 %, triviální chyby měrné spotřeby nákladních vozidel – 6,6 l/km, které řádově nadhodnocují úsporu paliv pro vodní dopravu a jsou pak jednou z hlavních položek výpočtu efektivnosti záměru atd.). Do konečné ekonomické kalkulace nebyly zahrnuty ekosystémové služby. Jejich vyhodnocení, již dříve zveřejněná členy Akademie věd, uvádí zápornou bilanci. V případě započítání by to znamenalo ještě další výrazné zhoršení výsledku. (Samo o sobě hovoří prosté srovnání nákladů na průměrný km železniční tratě - cca 40 milionů a km kanálu - cca 1400 milionů).

Důvěryhodná odpověď nezazněla ani na základní otázku, kde pro průplavní kanál vezmeme vodu. Stálé nadržení vody má pro DOL činit 73,3 mil. m<sup>3</sup>. Studie uvádí tři varianty získávání vody: za nejvhodnější považuje odebrání vody z větších hydrologicky významných toků (Morava, Bečva, Dyje, Odra ), jiných nádrží v okolí (žádná bilance není ve studii uvedena) nebo přečerpávání v uzavřeném oběhu (energeticky náročné vracení vody řeky Moravy od posledního stupně před soutokem s Dunajem).

Podle zcela rozdílných výpočtů zpracovatelů a oponentů může být jen na doplňování výparu z kanálu potřeba 2,4 – 5,0 mil. m<sup>3</sup> vody ročně. Zcela chybí vyhodnocení běžných provozních ztrát vody na zdymadlech a přečerpávacích stanicích. Bilance průtoků v řekách použitá pro výpočty již současné situaci neodpovídá. V důsledku klimatických změn se průměrné roční průtoky výrazně snížily (Qa Moravy kleslo poslední roky až pod 50 %, Odry na 55 % dlouhodobého ročního průměru). Většina toků je již nyní bilančně napjatá, odběry v období sucha mohou znamenat zásadní kolize s povolenými odběry a vypouštěním (nepřípustný nárůst koncentrace znečištění). Voda Dunaje je pro průplav nevhodná z důvodu chemizmu a vysokého obsahu sedimentů. Také u této mohutné řeky, o kterou se projekt opírá, se bohužel očekává v horizontu příštích desítek let výrazné snížení vodnosti v důsledku odtání zdroje z Alpských ledovců. Vysokou míru nejistoty přiznávají autoři studie pro získání samotného povolení k odběru dunajské vody.

Chimérou se jeví kapacita potřebná pro nově slibované zemědělské závlahy, lužní lesy a umělou infiltraci podzemních vod. Disponibilní zásoba vody průplavu má činit 21, 2 mil. m<sup>3</sup> (DO 17,8 mil. m<sup>3</sup>) což nedosahuje např. ani desetiny zásoby vodní nádrže Orlík (VN Orlík 720 mil. m<sup>3</sup>, Šance 62 mil. m<sup>3</sup>) a je zanedbatelná proti množství vody zadržené již nyní u nás rybníky (23 000 rybníků s celkovým objemem 400 – 500 mil. m<sup>3</sup>). Technické řešení návrhu podle autorů Studie umožňuje čerpání max. 10 m<sup>3</sup>/s (315 mil. m<sup>3</sup> ročně) ovšem v kolizi s vlastní průplavní funkcí kanálu. Celkové odběry vody v ČR činí cca 1,7 mld. m<sup>3</sup> ročně. (Závlahy zemědělské půdy byly v r. 2016 realizované na 60 000 ha se spotřebou 50 mil. m<sup>3</sup> ročně. Poškozeným zemědělským půdám ale chybí z možné kapacity zadržení více než 3,3 mld. m<sup>3</sup>). Průplavní kanál nás před suchem nezachrání. Pokud bychom mohli vodu přivádět, pak jistě efektivnějším a o stovky miliard levnějším zařízením. Řešením (mezinárodně nekonfliktním) je zadržení vody v naší krajině, půdě a nádržích.

Jedna z nejzávažnějších a složitě a náročně řešitelná je pro projekty vodních průplavů interakce s podzemními a povrchovými vodami. Na křížení kanálu s vodními toky dochází k ovlivnění hydrologickému, kvantitativnímu a migračnímu. Studie navrhuje na křížení s některými toky jezy, které budou regulovat přítok a opět odtok zpátky do kanálu. Kanál urychlí šíření invazivních druhů a patogenů.

Průplav zasáhne do režimu vysokého počtu vodohospodářsky významných vodních útvarů, prochází přes infiltrační oblasti zdrojů pitných vod. Více než čtyři metry hluboké betonové koryto kanálu stejně jako – proti současnému stavu – násobné zahloubení koryta řek pro požadované ponory lodí jsou nebezpečím pro přirozený oběh a akumulaci podzemní vody. Hrozí pokles hladin vody ve studních nebo omezení a ztráta zdrojů pitné vody. Studie je v této oblasti hodnocení nedostatečná. Přiznává na desítkách kilometrů u každé z jeho tří větví negativní hydrogeologické ovlivnění a odkazuje na další průzkumy a modely, které bude nutné udělat pro upřesnění technických řešení tak, aby byl nepříznivý vliv zásadně snížen.

Autory studie uváděná protipovodňová ochrana předpokládá provádění povodní přímo kanálem. Mezinárodní dohoda AGN, které by měl být kanál součástí, ale odvádění povodňových vod dopravní vodní cestou výslovně nedoporučuje!

MŽP ČR, gestor vlády v oblasti environmentální, namítá chybějící vyhodnocení dopadů na půdu (předpokládaný zábor cca 50 km<sup>2</sup>) a milionů tun vytěžené zeminy, neřešení střetu záměru s limity české a evropské legislativy (Rámcová směrnice o vodách 2000/60/ES – dosažení dobrého ekologického stavu) a zásadní rozpor studie se Strategií přizpůsobení se změně klimatu (Usnesení vlády ČR 2015).

Zásadní slabinou celého záměru v rámci strategických evropských vodních cest jsou úzká, pro plánovanou třídu lodí kanálu neprůchodná místa na zahraničních úsecích toků na Labi (mezi Děčínem a Magdeburkem), ale i na Dunaji (německý úsek mezi Straubingem, km 2321 a Vilshofenem, km 2249 a v dalších úsecích omezené a nespolehlivé ponory) nebo na Odře (zejména úseky Widuchov – Kožle – Szczecina). Pokud nedojde po roce 2030 k odstranění úzkých úseku je ve Studii uvedeno, že všechny její ekonomické výpočty vázané na očekávané evropské dopravní proudy jsou zcela irelevantní. Německo o zprůchodnění od Děčina neuvažuje. (Provozní náklady obdobného vodního koridoru Dunaj – Mohan – Rýn, aby mohl být využíván, musí být z 80 % hrazeny dotací z veřejných zdrojů). Jednání s polskou stranou trvají již několik roků. Pokud dílo v ČR vybudujeme, může se stát, že mimo vnitrozemskou přepravu povede odnikud nikam.

Proklamovaný argument zastánců průplavu o vodní dopravě jako ekologické a levné neobstojí ve světle nutného prvotního vybudování extrémně náročné stavby kanálu se spotřebou cca 24 milionů tun cementu. Ve srovnání s železniční dopravou jsou externí náklady znečištění ovzduší z lodní dopravy vyšší, produkce skleníkových plynů je u obou variant blízká a předmětem diskuzí. V neposlední řadě kanál zasáhne krajinný ráz a rozdělí krajinu a osídlené území. Plánováno je 32 plavebních komor a zdvihadel (doprovodné stavby dosahují výšky až šestipatrového domu) a 19 mostních „akvaduktů“ a tunelů. (Před každým tunelem je navrženo rozšíření pro rejdy a čekání na proplutí, u tunelů delších než 500 m mají být lodě protahovány vlekem na laně bez motoru).

Studie provedla analýzu citlivostních parametrů a kritických proměnných. O vysoké míře rizika svědčí následující vyhodnocení. Při poklesu poptávky na objem výpočty předpokládané přepravy o 5 % dojde u základní varianty DOL ke snížení hodnoty na neefektivní. Projekt by byl považován za nevýhodný z hlediska celospolečenského, pokud by jeho investiční hodnoty byly vyšší než 103,2 % z původní hodnoty a než 123,2 % pro část DO při uvažování 50-ti letého referenčního období. Zkušeností velkých staveb ČR (např. tunel Blanka, JE Temelín) téměř zpravidla prokazují násobně vyšší investiční náklady než původní odhady.

*Nelze než souhlasit s názorem dopravních expertů, že naše země potřebuje zajistit udržitelnou, rychlou a bezemisní mobilitu dopravních sítí po celé ploše území ČR a propojení s ostatními zeměmi. Finančně náročný DOL, paralelní se současnou rychlejší a energeticky méně náročnější železnicí, není přínosem, ale může naopak způsobit značné a nevratné škody.*

*Veřejné slyšení Senátu upozornilo na závažné nedostatky studie proveditelnosti. Odhady a předpoklady ekonomických, celospolečenských a environmentálních významů a vlivů záměru jsou nepřesvědčivé, potřeba a pozitivní přínos záměru nebyl prokázán.*

V Praze 18. 7. 2019

RNDr. Jitka Seitlová, senátorka Parlamentu České republiky