

# Kanál Břeclav-Dunaj

## První etapa stavby kanálu

### Dunaj-Odra-Labe

Ekonomicky i ekologicky kontroverzní projekt kanálu z Dunaje do Břeclavi by stál dvacet miliard korun a poškodil unikátní přírodu lužních lesů a mokřadů podél Moravy a Dyje. Měl by také být prvním krokem k realizaci rozsáhlého plánu Dunaj-Odra-Labe.

Tento informační list shrnuje hlavní výhrady proti projektu. Vláda plán spolu s přístavem v Břeclavi zařadila mezi své priority pro financování z evropského Fondu soudržnosti [1, 2]. Napojení Břeclavi na Dunaj je obsaženo také ve zveřejněném návrhu dopravní politiky do roku 2013 [3].

#### Projekt

První etapa kanálu Dunaj-Odra-Labe by měla vést částečně řekou Moravou, částečně v jejím sousedství, od Vídně nebo Bratislavy do přístavu ležícího buď v Břeclavi, nebo v Lanžhotě. Oficiální rozpočet stavby o délce zhruba 80 kilometrů činí asi 20 miliard korun (včetně přístavu). Vyjma okolí Břeclavi se má týkat zejména Slovenska a Rakouska. Vedle rámcových tras tří variant navržených Ředitelstvím vodních cest (viz obrázek) nejsou o projektu známy žádné podrobnosti. Ministerstvo dopravy je totiž utajuje.

#### Ekonomika

Potřebnost a rentabilita projektu jsou sporné. Vodní doprava v České republice rapidně klesá

v důsledku malé poptávky. Ve srovnání s počátkem devadesátých let se snížila na pouze třetinový výkon a objem přepraveného zboží dokonce jen na 18 %. Zájem o dopravu velkotonážního zboží (štěrk, písku, uhlí, železné rudy, cementu, obilí a podobně) totiž dramaticky poklesl.

Ani prognózy nákladní dopravy na úseku kanálu Dunaj-Břeclav/Hodonín nejsou příliš optimistické. Studie slovenského Výzkumného ústavu dopravního došla k závěru, že předpokládaný objem dopravy ve výši 18–30 milionů tun ročně pět let po dokončení vodní cesty není realistický. Pro srovnání: takové množství nákladů se nevozí ani po mnohem důležitějším Dunaji na úseku Bratislava-Gabčíkovo [4]. Sdružení Dunaj-Odra-Labe [5], které projekt od svého vzniku v roce 1997 prosazuje, v posledních letech své odhady snížilo až na pouhých pět milionů tun ročně. Výstavba ekonomicky sporného kanálu v době, kdy není dostatek peněz ani na údržbu stávající dopravní sítě, je při očekávané nízké poptávce nesmyslný luxus.

#### Škody na vzácné přírodě

Kanál by měl závažné dopady na říční nivy Moravy a Dyje, které patří k nejcennějším biotopům celé střední Evropy. Přírodní koryta, lužní lesy, louky a mokřady jsou domovem řady ohrožených druhů živočichů a rostlin, například bobra, čápa černého, vzácných dravců, bledule letní nebo řady druhů orchidejí.

Každá z uvažovaných tras by zasáhla hned do několika oblastí řazených ke klenotům střeoevropského přírodního bohatství, jež jsou či budou zahrnuty do soustavy chráněných území Natura 2000. Patří mezi ně: oblast Lobau v rakouském národním parku Donauauen, oblast ochrany mokřadů moravsko-dyjských niv March-Thaya-Auen [6], slovenská chráněná krajinná oblast Záhorie a samozřejmě rozsáhlé, vzácné české lužní lesy a květnaté louky na soutoku Dyje s Moravou.

## Znečištění, podzemní vody, povodně

Technické parametry projektu jsou daleko větší než například sporná kanalizace dolního Labe u hranic s Německem. Zdrojem vody pro kanál mají být dodávky z Dunaje. Vodní cesta má však v některých úsecích být s řekami propojená, v případě Moravy z části i vedena korytem řeky. Ve skutečnosti tedy bude ovlivňovat vodní režim, například průtok v řekách nebo podzemní vodu [7].

Nepřirozené rozkolísání hladiny podzemní vody v říční nivě ovšem hrozí v každém případě, například vlivem nepřirozeného, částečně izolovaného betonového tělesa kanálu. Výstavba povede k narušení nebo zničení vodního režimu, na kterém životně závisí vzácné přírodní biotopy, zejména mokřady, a druhová rozmanitost květnatých luk.

Posílením regulace částí řek a případným omezením prostoru pro neškodné rozlévání záplav do luk a lesů v nivě může projekt také snížit schopnost krajiny zadržovat povodně. Z podobného důvodu poškodí samočisticí schopnost řeky, tedy zadržování nečistot a látek s obsahem dusíku a fosforu v přirozeném prostředí.

## Dopravní význam

Drahý kanál přitom nepomůže snížit kamionovou dopravu na silnicích. Automobilová a vodní doprava si totiž prakticky nekonkurují. Lodě převážejí rozměrné náklady, u kterých nehraje velkou roli přepravní čas – například stavební suroviny. Takové materiály se samozřejmě nepřevážejí v kamionech. Lodě proto mohou konkurovat jen železnicí.

Přitom podél plánovaného kanálu už teď jsou v provozu kapacitní železniční koridory. Velikost exhalací je u vnitrozemské lodní dopravy srovnatelná s elektrifikovanou železnicí [8]. Podle některých zdrojů je na tom železnice i výrazně lépe:

například emise CO<sub>2</sub> v nákladní dopravě jsou u elektrifikované železnice 29 g/tkm, u vodní dopravy 31 g/tkm. U emisí oxidů dusíku a prachových částic hovoří čísla jednoznačně ve prospěch železnice [9].

## Stav projektu

Napojení Břeclavi na Dunaj je uvedeno jako jedna z priorit návrhu dopravní politiky pro léta 2005–2013, který v prosinci 2004 zveřejnilo ministerstvo dopravy. Návrh má být do června 2005 předložen do vlády. Vláda kanál zařadila také na seznam prioritních českých dopravních projektů pro evropský Fond soudržnosti pro léta 2007–2013.

Slovensko ani Rakousko přitom s kanálem pro nejbližší období nepočítají. Slovensko jej zatím ani nezařadilo do územních plánů, ačkoli o něm v dlouhodobé perspektivě uvažuje. Odborné studie poukazují na nerentabilitu investice a na vážné ekologické nebo sociální dopady. Rakouská varianta kanálu probíhá uvnitř nebo bezprostředně na okraji nivy řeky Moravy. Nejtěžší zásahy je možno očekávat na trase varianty z Angernu do Hohenau a Bernardsthalu. V úzkém prostoru podél řeky Moravy jsou natěsnány obce, železnice i silnice. Kanál by procházel těsně vedle obcí nebo přímo přes ně [10].

## Ministerstvo dopravy: v režimu utajení?

Na úsek kanálu Břeclav-Dunaj byla v roce 2004 vypracována takzvaná studie proveditelnosti, na jejímž základě se ministerstvo dopravy pokouší jednat se Slovenskem a Rakouskem [11]. Studie byla zaplácena z prostředků daňových poplatníků. Šimonovského úřad ji přesto odmítá zveřejnit s argumentem, že se jedná o „*neprojednaný podkladový materiál určený pro projednání na mezinárodní úrovni*“ [12]. Takové zdůvodnění je ovšem v naprostém rozporu se zákonem o svobodě informací. Hnutí DUHA se proto obrátilo na soud.

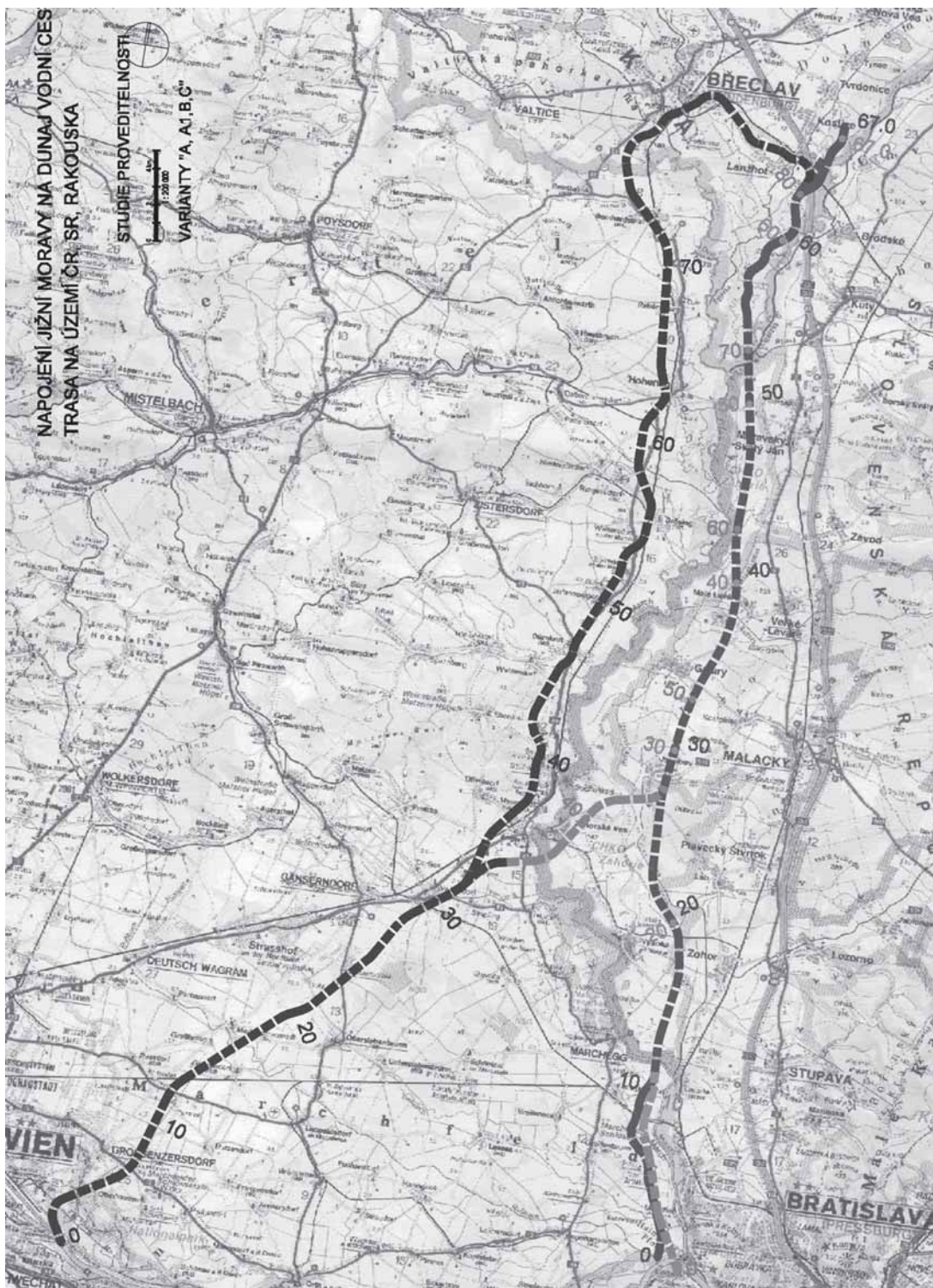
Je nepřijatelné, aby plán, který ovlivní život desítek obcí a tisíců lidí, poškodí vzácnou přírodu a bude daňové poplatníky stát miliardy korun, si pro sebe utajovali vybraní zpracovatelé a úředníci. Studie by například měla ukazovat, zda bude projekt rentabilní. Přitom klíčové rozhodnutí, zda kanál zařadit do dopravní politiky, padne během několika měsíců. Hnutí DUHA proto požaduje, aby ministerstvo dopravy důležité

podklady okamžitě zveřejnilo a zahájilo otevřenou veřejnou diskusi o záměru.

Bez rozsáhlé veřejné diskuse a posouzení projektu jako součásti širšího celku – kanálu Dunaj-Odra-Labe – nelze napojení Břeclavi na Dunaj do dopravní politiky zahrnovat. Dojde-li posouze-

ní k závěru, že by kanálu poškodil vzácnou přírodu a stavba porušila ekologickou legislativu, musí jej ministerstvo dopravy vypustit z mezinárodních i národních rozvojových plánů, operačních programů a dalších koncepcí.

### Navrhované varianty napojení Břeclavi na Dunaj (dle [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz))



**Varianta A** – slovensko-česká (po levém břehu Moravy)

**Varianta B** – rakousko-slovensko-česká (od Vídně po Angern a dále po levém břehu Moravy)

**Varianta C** – rakousko-česká (od Vídně po Angern a dále po pravém břehu Moravy)

## Prameny:

- [1] Detailnější informace o celém plánu propojení Dunaje s Odrou a Labem vodní cestou viz infolist Hnutí DUHA Kanál Dunaj-Odra-Labe znovu na scéně, Brno, březen 2005
- [2] [www.mdcr.cz/text/oblasti/kohefo-p.pdf](http://www.mdcr.cz/text/oblasti/kohefo-p.pdf)
- [3] [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)
- [4] Výzkumný ústav dopravní v Žilině, Divize vodní dopravy Bratislava, 1993: Přehodnocení ekonomické účinnosti projektu Dunaj-Odra-Labe ve vztahu k rozvoji vodních cest a vodní dopravy na Slovensku, úsek Dunaj-Hodonín
- [5] Sdružení sídlí v Praze, mezi jeho přední členy patří vedle českých a slovenských subjektů město Vídeň, spolková země Dolní Rakousy a přístavní správa z polského Štětína a Svinoústí
- [6] Mezinárodní souvislosti kanálu D-O-L, Veronica, Brno 2004
- [7] [www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalenvirof.htm](http://www.tinavienna.at/donauoderelbe/canalenvirof.htm)
- [8] Např. Jan Zeman, K efektivnosti případné výstavby, Dunaj-Odra-Labe, Sborník ze semináře D-O-L: Ekonomie, ekologie a krajina, UP Olomouc 2004
- [9] Umweltschonend mobil, Allianz pro Schiene, Berlin 2003
- [10] Mezinárodní souvislosti kanálu Dunaj-Odra-Labe, ZO ČSOP Veronica, Brno, 2004
- [11] [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)
- [12] Odpověď Ministerstva dopravy na žádost o informace od Hnutí DUHA z 10. 8. 2004

Vydalo Hnutí DUHA  
Pavel Příbyl, březen 2005



**Hnutí DUHA**  
Friends of the Earth Czech Republic

**A** › Bratislavská 31, 602 00 Brno  
**T** › 545 214 431  
**F** › 545 214 429  
**E** › [info@hnutiduha.cz](mailto:info@hnutiduha.cz)  
[www.hnutiduha.cz](http://www.hnutiduha.cz)



Materiál je publikován díky podpoře od UNDP/GEF Danube Regional Project a CEE Bankwatch Network.

Program UNDP/GEF Danube Regional Project vede organizace Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe. Názory vyjádřené v této publikaci nemusejí vyjadřovat politiku nebo názory dárců. Dárci nenesou žádnou přímou či zprostředkovanou odpovědnost za aktivity příjemců.

Česká veřejnost chce žít ve zdravějším a čistějším prostředí. Hnutí DUHA proto navrhuje řešení ekologických problémů, jež přinesou konkrétní prospěch pro kvalitu života každého z nás. Úspěšně prosazuje účinná a realistická opatření, která omezí znečištění vzduchu a řek i produkci odpadů, umožní zachovat pestrou krajinu, snížit kontaminaci potravin a vody toxickými látkami či předejít globálním změnám klimatu. Naše práce zahrnuje jednání s úřady a politiky, přípravu zákonů, kontrolu průmyslových firem, rady zákazníkům a domácnostem, výzkum, vzdělávání, právní kroky i spolupráci s obcemi. Hnutí DUHA působí na celostátní, místní i mezinárodní úrovni. Je českým zástupcem Friends of the Earth International, největšího světového sdružení ekologických organizací.