

Kanál Dunaj–Odra–Labe

Kanál propojující 3 úmoří je úzce spjat s osobou prezidenta Miloše Zemana, který se jej dlouhodobě snaží prosadit. Nic naplat, že projekt není ekonomicky smysluplný a že představuje obrovské riziko pro moravskou i českou krajinu a její ekosystémy. Přestože projekt může být jen těžko realizovatelný, v studiích a plánech už nyní mizí desítky milionů korun.

Jak šel čas s projektem

Návrh na propojení řek přes české území tak, abychom získali přístup k moři, se táhne daleko do středověku. Konkrétní požadavek na spojení řek Dunaj – Odra – Labe (DOL) však přišel v roce 1901, kdy byl podepsán Vodocestný zákon, ve kterém byla zakotvena výstavba průplavu. V současné době je hlavním propagátorem tohoto projektu prezident **Miloš Zeman, který jej prosazuje již od svého působení ve funkci premiéra a který ho měl označit na česko-rakouském obchodním fóru jako svůj sen.**

Ministerstvo dopravy nechalo vypracovat v letech 1998-2018 celkem 55 analýz a studií o smyslu proveditelnosti stavby. Kolik tyto studie dohromady stály neumělo ministerstvo nikdy kontrolorům doložit, sdělilo pouze částku za studii poslední – 22 milionů korun. Právě na tuto nedávnou studii pořízenou vládou současní zastánci nejvíce poukazují. Byla dokončena v říjnu roku 2018 a potvrzuje ekonomickou výhodnost celého projektu. Její provedení ale vyvolalo kontroverze, prováděly ji totiž 3 firmy – Sweco Hydroprojekt, Aquatis a Vodní cesty – všechny tři se přitom zabývají projektováním a realizací vodních staveb. Stavba obřího průplavu by tak pro ně znamenala významné obchodní příležitosti. Ministerstvo dopravy jakýkoliv střet zájmů vyloučilo, studii doplnili také hodnocením od zástupců vysokých škol.

Nejdůležitější závěry představilo Ministerstvo dopravy v listopadu 2018. Tehdejší ministr dopravy Dan Ťok shrnul studii s tím, že „to není megalomanský projekt a má smysl se o něm bavit dál“. Kompletní projekt by podle studie po propojení všech tří větví v roce 2079 odlehčil nákladní dopravě o 1,8 %. Po vybudování pouze ekonomicky nejefektivnější části kanálu, tedy po propojení Dunaje a Odry, by kamionová zátěž poklesla o 1,1 % (tj. ubylo by denně o necelé tři tisíce nákladních vozidel). Ministr Ťok dále poukazoval na další funkce jako například na zadržování vody.

Když se přitom posouzením ekonomické návratnosti kanálu zabývala čtyři roky předtím Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR, došla k přesně opačnému závěru než nyní autoři studie proveditelnosti. A to i přesto, že komise počítala s výrazně nižšími investičními náklady – 200 až 400 miliard oproti 582 miliardám.

V únoru 2019 se Ministerstvo dopravy rozhodlo skončit s výstavbou vodních děl na tuzemských vodních cestách a přenechalo projekt DOL Ministerstvu zemědělství. Ministerstvo se také rozhodlo, že chce kvůli neúměrné technické náročnosti a vysoké ceně osekát z projektu jeho labskou větev a soustředit se jen na propojení Dunaje a Odry.

O tomto kroku bylo následně rozhodnuto další rok **v říjnu 2020, kdy vláda schválila přípravu stavby kanálu z Ostravy do Polska**, kde by se měl napojit na polský průplav a řeku Odru. Tato první etapa by měla stát zhruba 15 miliard a měla by začít v roce 2030. Propojení s Labem zatím stát nechává v rezervě. Stavět by se mělo dalších 20 let a je navrženo několik variant trasy.

Největší rizika kanálu DOL

Zatímco odborná veřejnost varuje před obrovskými riziky zejména v oblasti životního prostředí (ale i v oblasti ekonomické), klady projektu bychom mohli spočítat na prstech jedné, možná jedné a půl, ruky. Kanál by posloužil k dopravě surovin, zboží a nadrozměrného nákladu, čímž by se ulehčilo silnici a železnici. Potenciální možnosti je i turistické využití. **Kanál však představuje významnou hrozbu v řadě ohledů.**

- Stavba není v plánech EU, ani většiny okolních zemí, které by byly nuceny provést úpravy toku. A ani se k tomu

nehystají.

- Není jasné, kde by kanál bral vodu – běžný průtok v řekách totiž nestačí. Většina řek je po velkou část roku nesplavná. Česká říční flotila je zastaralá.
- Skrze území obcí – nejen na Přerovsku – je narýsována trasa přes řadu oblastí určených k rezidenční zástavbě. Někde nemilosrdně určuje budoucí demolice staveb včetně rodinných domků, hospodářských budov i památných sakrálních staveb.
- Stavba by nenávratně zničila krajinu a přírodní ekosystémy.
- Stavba by přinesla nutnost budovat lodní výtahy s převýšením dvě stě padesát metrů, prokopání stovky metrů dlouhých tunelů pro lodě, stavbu desítek mostů, přeložení desítek silnic či železnic.
- Lodní doprava všude v Evropě skomírá, důkazem je i protagonisty často zmiňovaný kanál Dunaj-Rýn-Mohan, na němž přeprava zboží meziročně klesá.
- Vládní rozhodnutí o stavbě první etapy přináší obrovský potenciál pro tvorbu nerealizovatelných studií, v nichž můžou mizet stovky milionů.
- Ministerští úředníci-odborníci vidí projekt jako finančně rizikový, mnoho z nich doporučuje radši investovat do dálnic a vysokorychlostních železnic.
- Autoři výše zmíněné studie jsou podle HN podezřelí z korupce a celá studie je velmi kontroverzní.