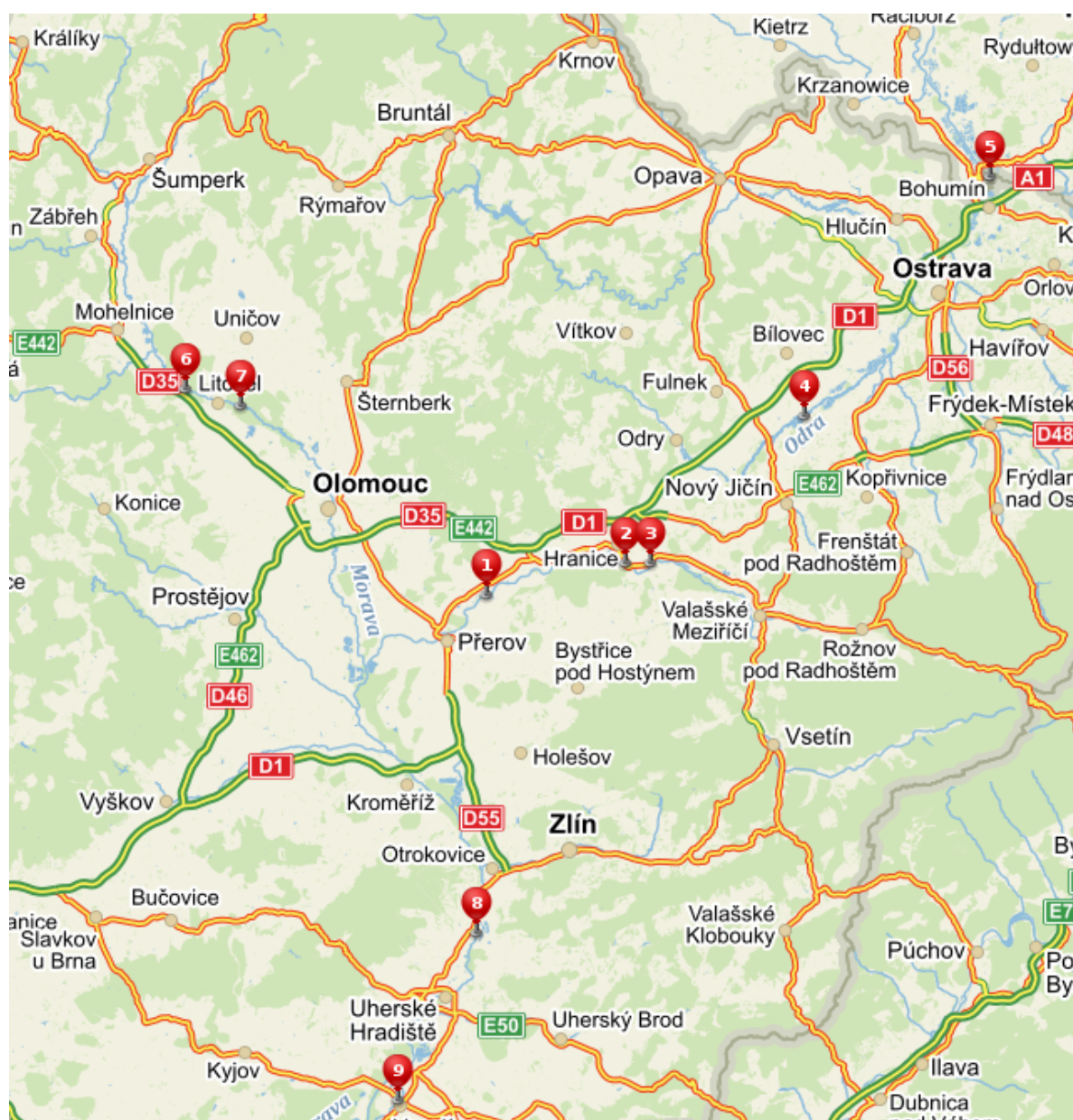


Exkurze APEK I po trase koridoru Dunaj-Odra-Labe (27.-28.4.2017) - zpráva z cesty

V posledních letech byl z hlubin historie opět vytažen a oprášen projekt vodního díla spojujícího Černé, Baltické a Severní moře průplavem Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Jeho realizace by se dotkla mnoha celospolečenských zájmů, včetně zájmu ochrany životního prostředí. Pro obor Péče o životní prostředí tak představuje zajímavý studijní materiál. Vydali jsme se proto na místa, kudy by měl D-O-L vést a zejména na některé přírodně cenné lokality, jež by mohly být výstavbou průplavu ohroženy.

Na následujícím obrázku je znázorněná vyčerpávající trasa námi navštívených lokalit, kterou jsme absolvovali během dvou dnů. Jedná se většinou o místa přírodně hodnotná a výstavbou vodních děl více či méně souvisejících s D-O-L potenciálně ohrožená. Vzhledem k období, kdy exkurze proběhla, jsme viděli řeky se značně vyššími průtoky, než tomu bude za normálního stavu, což může představu o dostatku vody poněkud zkreslovat.



Body s čísly označují navštívená místa.

Nejprve jsme na Univerzitě Palackého v Olomouci navštívili doc. Martina Rulíka, hydrobiologa, který se stal neoficiálním mluvčím přírodovědecké komunity, mající výhrady k tomuto vodnímu dílu a poukazující na vícero možných ohrožení životního prostředí během i po případné realizaci díla. Po teoretickém úvodu nás pak Martin Rulík provedl některými lokalitami oderské větve koridoru D-O-L.



Doc. Rulík z Univerzity Palackého v Olomouci diskutuje se studenty nad některými aspekty výstavby D-O-L.

Štěrkonosné úseky Bečvy

První navštívenou lokalitou byly, dnes již vzácné, štěrkonosné úseky na řece Bečvě. Ty jsou biologicky velmi zajímavé. Pravidelné nánosy štěrku neregulovanou řekou průběžně zásobují říční břeh materiálem, který se tak stává vhodným prostředím k osidlování novými druhy rostlin při procesu sekundární sukcese. Tvoří tak významný biotop. „V případě zvednutí hladiny jsou břehy schopny pojmout i větší objem vody, který se může rozlévat do okolí, kde nezpůsobí tolik hmotných škod, jako by tomu bylo v případě, že by se voda vylila ve městě. Příklady neregulovaného a kanalizovaného koryta jsou na obrázcích níže. Zatímco v prvním případě je koryto ponecháno volnému působení toku, v druhém případě je voda uvězněna ve zpevněném korytě, které i přes zdání bytelnosti pojme nadměrné průtoky jen do určité míry.



Bečva nedaleko Oseka nad sebou. Chová se tu zcela nezodpovědně. Zatímco na jedné straně nanáší materiál, z druhé strany hlodá. Až dostane rozum a trochu se srovná, možná bude mít i na lodní dopravu.



Proti proudu nad Osekem. Lázně Teplice nad Bečvou. Možná se sem jednou vejdou i lodě.

S docentem Rulíkem jsme se zastavili také o něco výš proti proudu Bečvy, poblíž obce Černotín, kde řeka vytváří dva štěrkopísčité meandry. V návrhu na vodní dílo D-O-L je někde v těchto místech přehrada Skalička, která by měla vytvářet zásobník vody pro plavební kanál a také prvek protipovodňové ochrany Pobečví. Realizací přehrady by tam ale řeka Bečva přišla o vzácné štěrkové nánosy a o výsadu být jednou z posledních štěrkonosných řek.



Další z úseků, kde si může Bečva mezi sešněrovanými úseky trochu přirozeně pohovět. Jenže někde v těchto místech by měla být přehrada Skalička. Rychlostník NS pro vozidla s naklápěcí skříní a nový čistý železniční svršek prozrazují, že je tento úsek hlavní trati z Přerova na Valašské Meziříčí a Púchov poměrně čerstvě rekonstruovaný. V případě výstavby přehrady se však bude zřejmě muset posunout jinam.

Alternativním řešením protipovodňové ochrany této oblasti je zpracovaný návrh suchého poldru Skalička, který by umožnil zachování vzácné oblasti šterkových nánosů na řece Bečvě a povodňové stavy by řešil rozléváním vody do velké plochy lužních lesů a nezastavěných oblastí, čímž by hydrickému režimu krajiny prospěl.

Odra

Bečva by měla být koridorem D-O-L propojena s Odrou. Autem jsme těch cca 100 výškových metrů k rozvodí překonali poměrně snadno. Náš nejsevernější výpad směřoval až do bohumínské čtvrti Šunychl, zastavili jsme se ale i u Studénky.

Na severu, kde řeka Odra tvoří hraniční meandry mezi Českou republikou a Polskem je další úsek plánovaného kanálu, který má tvořit severojižní dopravní přípojku na kanálu D-O-L. Prozatím je v návrhu varianta, kdy se počítá s vybudováním asi 25km úseku na české straně, který by měl být spojnice mezi Ostravou a polským Kędzierzyn-Koźle. Polská strana je již z velké části splavná. Ve městě Kędzierzyn-Koźle je postaven i velký přístav. Ochránáři se však bojí, že pokud projde vybudování kanálu mezi těmito městy, bude stavba pokračovat v našich končinách velmi oblíbenou tzv. salámovou metodou dál a poškodí tak evropsky významné lokality, které se nacházejí jižně od Ostravy. Samotná stavba v tomto úseku by neměla být tak problematičtější a v návrhu je počítáno i s tím, že hraničním meandrům řeky Odry se kanál vyhne západně. Ovšem velká otázka je, zda bude stačit množství vody, která by měla zásobit jak řeku, tak paralelní kanál. V době naší návštěvy se zdálo být vody hodně, ale to bylo z velké části díky velkým deštům z předešlých dnů. Otázkou zůstává, jak tomu bude v suchém létě.



Odra u Bartošovic (poblíž Studénky). Víceméně neregulovaný tok, podmáčená louka. Kromě toho prý i potenciál pro lodní dopravu.



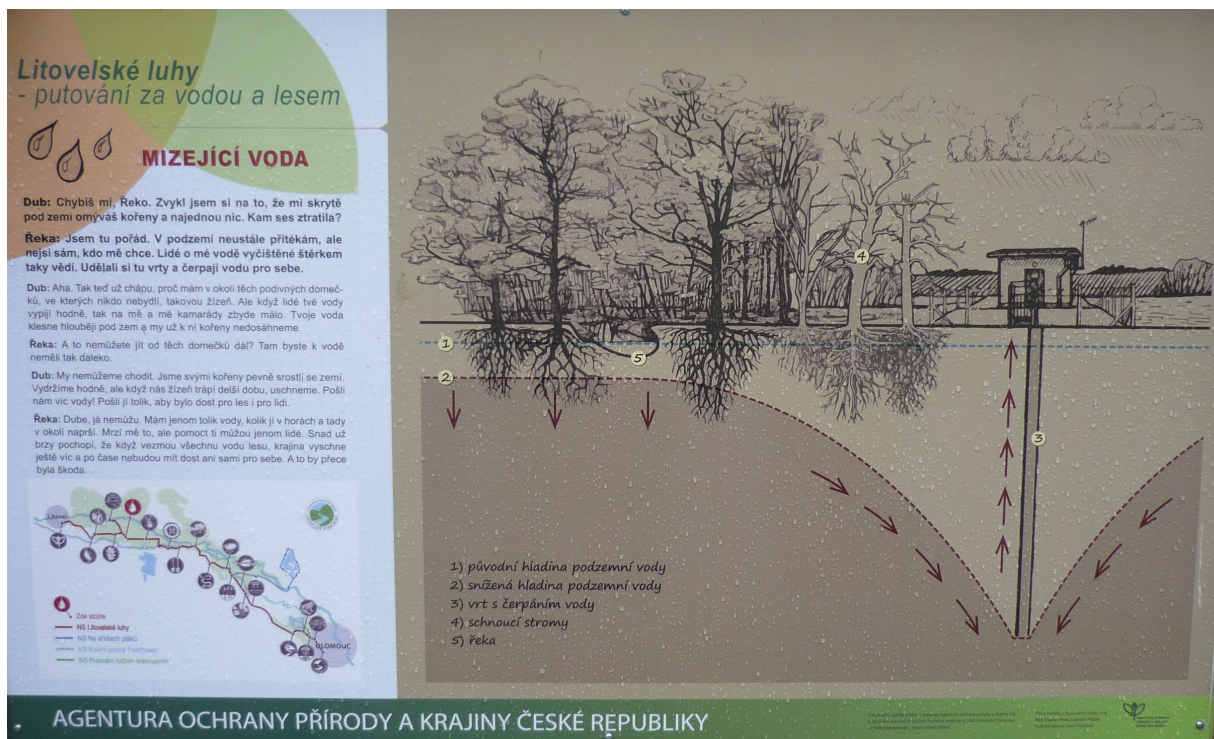
Litovelské Pomoraví

CHKO Litovelské Pomoraví je významnou lokalitou se zachovalými lužními lesy. Oblast se může pyšnit nemalou populací bobra evropského, pravidelným rozléváním řeky Moravy do okolních lesů a vysokou vodní retenční kapacitou. Řeka je navíc v úseku Litovel - Olomouc pro svou krásu atraktivní vodáckou lokalitou. Na území CHKO se nachází mnoho maloplošných chráněných území včetně Národní přírodní rezervace a Národní přírodní památky. Litovelské Pomoraví je rovněž chráněno jako významná ptačí oblast v rámci soustavy chráněných území NATURA 2000.



Učebnice nelhaly – podrost v lužním lese je opravdu bohatý. Přimyslete si k té spoustě zeleně ještě omamnou vůni medvědího česneku linoucí se lesem.

Touto oblastí by kanál přímo procházet neměl, plánováno je vyhnout se jí a vést cestu o pár kilometrů severněji. Celé Litovelské Pomoraví je ale citlivé na dostatečné zásobení vodou a na vysokou hladinu spodní vody, která umožňuje udržení typické vegetace lužního lesa. Otázka je, jestli by souběžný kanál nemalých rozměrů vedoucí místy i méně než 2 km od hranic CHKO do této rovnováhy nezasáhl. Bude totiž vybudován v prakticky stejné nadmořské výšce a vzhledem k jeho hloubce se nedá předpokládat, že by spodní vody neovlivnil. Nezmění kanál D-O-L hydrologické podmínky v oblasti? Je v krajině dost vody pro koridor i pro lužní les?



Problém mizející spodní vody se snaží na místě vysvětlit i AOPK prostřednictvím naučné stezky Litovelské luhy – putování za vodou a lesem. Co řekne zmiňovaný dub plavebnímu kanálu D-O-L, až bude hotov?



Nápis „Litovelská Amazonie“ na ceduli hned vedle je velmi výstižný.



Když je v krajině dost vody pro průplav i lužní les, proč tu tedy neteče větší řeka, nebo paralelně ještě jedna? Nebo to všechno zachrání voda z Dunaje?

Pozornost jsme věnovali i zdejší floře, která nás po celou dobu doprovázela a lemovala cestu skrz rozsáhlé lesy. Vzhledem k velké vlhkosti se rostlinám značně dařilo a svou barevnou rozmanitostí nám byly téměř jediným důkazem že jsme les navštívili v květnu, nikoliv na počátku deštivého



*Dva půvabní zástupci z čeledě Lamiaceae. Zleva zběhovec plazivý (*Ajuga reptans*) a vpravo hluchavka skvrnitá (*Lamium maculatum*).*

Baťův kanál – téměř připravený úsek

Řeka Morava od Litovelského Pomoraví, kde jsme ji téměř 100 km proti proudu opustili, výrazně zmohutněla. Její potenciál byl za První republiky využit průmyslníkem a vizionářem Tomášem Baťou. V roce 1938 dokončený Baťův kanál kdysi sloužil nákladní dopravě, dnes je technickou památkou a je využíván pro rekreační plavbu. Ovšem intenzita využití je věc druhá. Místní si na kanál zvykli, ale zatímco rekreační plavby přicházejí v úvahu jen několik měsíců v roce, tak v případě velkých nákladních lodí bude muset být provoz neomezen ročním obdobím. Mohlo by to znamenat i omezení rekreačních plaveb.

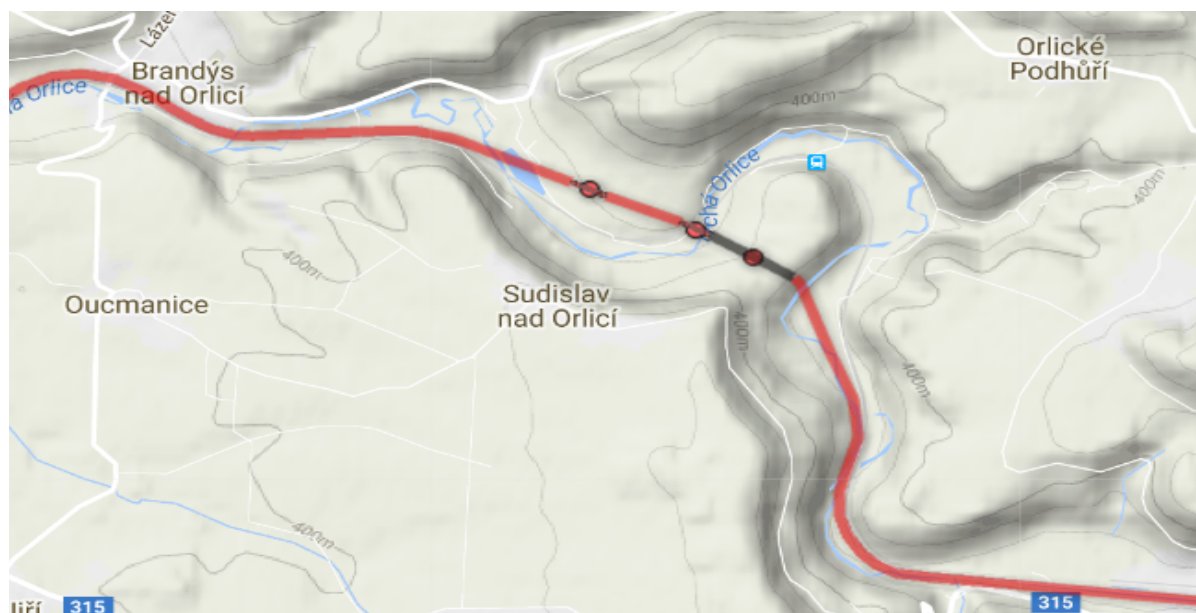


Bařův kanál žije, snad každá obec na jeho trase má svůj přístav (Veselí nad Moravou).





Baťův kanál jsme vzhledem k čím dál horšímu počasí shlédli jen zběžně. Ostatně i plánovanou exkurzi do údolí Tiché Orlice jsme museli vzhledem k sněhu na silnicích, ne zrovna typickému pro přelom dubna a května, vzdát. Námi nenavštívená lokalita se vyznačuje rozsáhlými údolními nivami a říčními meandry, které lemují zvedající se svahy. Celý tok Tiché Orlice byl vyhlášený EVL díky mihuli potoční a dále byl od obce Mladkov a níže zřízen přírodní park. Ten má dnes velký význam i z rekreačního hlediska. D-O-L v těchto místech představuje potenciální ohrožení pro další jedinečné místo. Údolí Tiché Orlice je i úzkým hrdlem nejvytíženějšího železničního tahu v ČR spojujícího Prahu s Brnem, Bratislavou a Ostravskem, či Vídeň a Budapešť s Berlínem. Do údolí Tiché Orlice z obou stran vede železnice umožňující rychlost 160 km/h, tam se však mění na obloukovitou (byť nesporně romantickou) trať umožňující rychlost jen poloviční. Přesto se dodnes nenašly prostředky na narovnání či přeložku, čili zrychlení tohoto kritického úseku prvořadě významného 1. tranzitního železničního koridoru tak zůstává jen ve stádiu smělých vizí. Na narovnání řeky se peníze najdou?



Těšme se, až v těchto končinách přirozenou divokou řeku nahradí uměle regulovaný průplav. Zvědaví jsme zejména na tunely. (zdroj: www.d-o-l.cz)

Cenných lokalit je více

Námi navštívená místa představují jen zlomek z plánované trasy, zásah D-O-L do krajinných prvků by byl ve skutečnosti mnohem rozsáhlejší. Jedním z příkladů dalších ohrožených lokalit jsou dodatečně navštívené Váté písky u Bzence. Je to velice významná lokalita, kvůli výskytu pískomilných rostlin a živočichů, včetně ohrožených druhů. Tato lokalita patří mezi národní přírodní památky.



Myšlenka vést kanál (jak je vidět na obrázku výše) touto lokalitou zřejmě spočívá ve vyhnutí se meandrující řece společně s Osypanými břehy, které patří mezi přírodní památky. Ale nad významností Vátých písků se zřejmě nikdo nepozastavil. Pokud se bude brát voda pro plánovaný kanál v této lokalitě z řeky Moravy, stanou se meandry přes letní měsíce vyprahlými končinami, neboť v tuto dobu zde bývají velmi nízké průtoky. Opět se tedy dostáváme k problému zajištění dostatečného množství vody. Doufáme, že projektanti jí mají někde v záloze opravdu velké dodatečné objemy.

Komentář na závěr

Ke konci exkurze nám dlouhá a ještě delší cesta z jižní Moravy zpátky do Českých Budějovic poskytla dostatečnou příležitost k rozjímání o infrastruktuře České republiky a její lokální kapacitní nedostatečnosti, omezující ovšem funkčnost celku. Vzhledem k palčivým infrastrukturním dluhům České republiky a dlouhá léta neřešeným, byť oficiálně deklarovaným prioritám, se nám smělé plány na realizaci koridoru D-O-L jeví jako poměrně nemístné, aniž bychom museli argumentovat zájmy ochrany přírody. Ohrožení některých cenných a unikátních lokalit případnou realizací projektu D-O-L je však nesporné.

Reálně se jeví snad jen úsek spojující ostravskou aglomeraci s Polskem. Existuje však opravdu poptávka dopravců po takovéto dopravní cestě, která by dokázala výstavbu alespoň části kanálu ekonomicky ospravedlnit? Pokud ano, nelze tuto poptávku uspokojit i jinak a k přírodě šetrněji? Proč se údajně tak důležitý projekt nepodařilo realizovat v dobách, které podobným dílům přály mnohem víc? Brzdí náš průmysl v dalším rozvoji absence kapacitní mezinárodní lodní dopravy, nebo je ve fázi, kdy něco takového akutně nepotřebuje a ani potřebovat nebude? Ostatně otazník byl naším věrným druhem po celou cestu.

...

Písmem a obrazem zaznamenali: Karolína Červeňanská, Tomáš Chromčák, Kateřina Roštová, Jan Šmejkal a Jiří Kaňa (řidič).

Exkurze byla financována z institucionální podpory JU, projekt IP16-18 27/PřF