

Historie záměru výstavby průplavního spojení D-O

1653 - ... moravští stavové se usnesli na tom, aby „...řeka Morava učiněna splavnou byla a spojena s Odrou“

1700, 1719, 1722, 1729, 1785, 1795, 1804, 1824 – zmínky, návrhy, projekty a různé záměry na splavnění

1873 ...1. realističtější projekt pro čluny 240 t.... 84 plavebních komor po 3,2 m

1901... rakouský **vodocestný zákon** (program splavňování na 20 let, spojení Dunaje s Odrou bylo ale orientováno na napojení Visly významný politický moment - **Halič**

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.

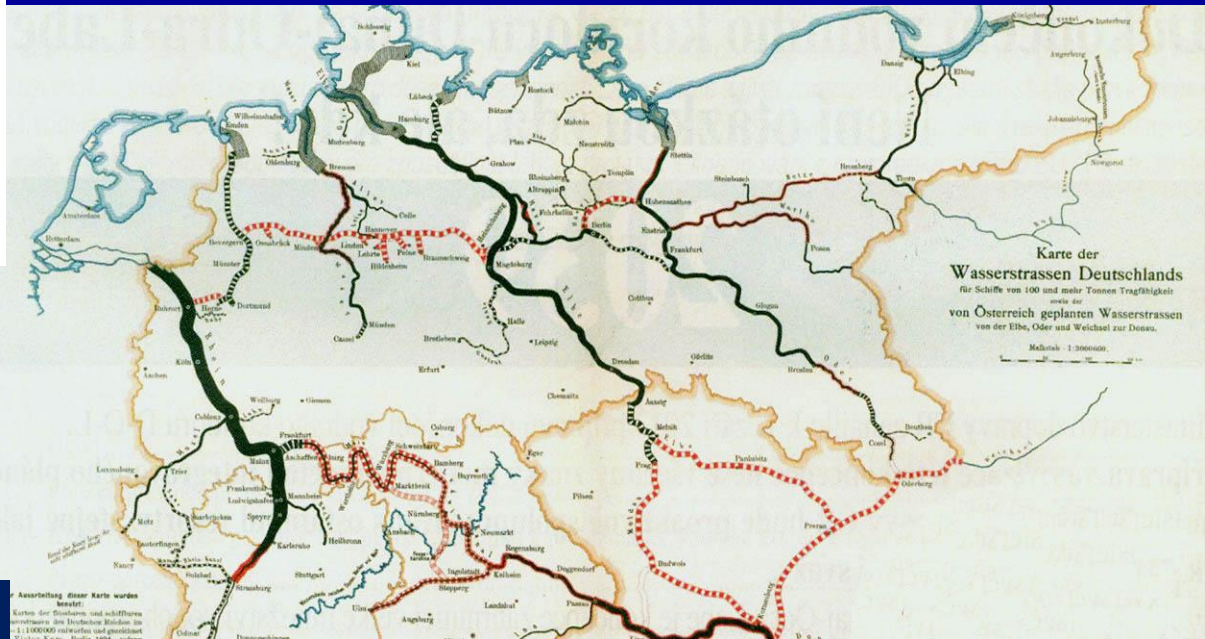
Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

V duchu zákona v Českých zemích proběhla do 1. svět. války výstavba 6 plavebních stupňů na Labi (D. Beřkovice, Štětí, Hladík, Roudnice n/L, Obříství, Č. Kopisty), ale i přehrady **Bystřička** na Moravě

1914 - 1918...1.svět. válka - úpadek zájem o výstavbu, r.1917 stavba zcela umkla

1918 – 1938 mezi světovými válkami pokračuje postupná výstavba plavebních stupňů (16), ale jen na Labi až po Klavary (vč. nejspodnějšího Střekova – 1930)

1934 – 1938 v intencích myšlenky napojení na dunajskou vodní cestu vybudovala fa Baťa **Batův kanál**, 53 km vodní cesty +14 PLK pro přepravu energetického uhlí (lignitu) z Ratíškovice do Otrokovic dnes je kanál využíván **rekreačně**



V předvečer 2. svět. války projevuje zájem na výstavbu spojení Dunaj – Odra hitlerovské Německo

① - ze severu výstavbou Kędzierzyského kanálu + s výstavbou jezu v Koblově (1937)



slavnostní výkop DO kanálu za přítomnosti nacistických pohlavárů v prosinci 1939 poblíž Kędzierzyna (dnes PR)



vyhražený Koblovský jez na Odře před likvidací (příbl. v r 1975)

Jez se nacházel na poddolovaném území a po vyčerpání rektifikací byl vyhrazen do horní polohy. Protože dalšími poklesy jeho konstrukce bránila odtoku za povodní, v r. 1976 byl stržen

② - z jihu po Anslussu Rakouska bylo začátkem 40. let min. stol ve Vídni vybudováno cca 6 km plavebního kanálu D – O. Jeho fragment slouží dnes jako slepé rameno Vídeňanům k rekreaci



- Po únoru 1948 se začalo o smyslu průplavního spojení z ekonomických důvodů pochybovat (hledala se jen negativa), postavily se ale 2 jezy na řece Moravě
- V 60. letech zájem o něj opět ožil ve smyslu sovětských (ale i amerických) inspirací, když se nejednalo spojení Dunaje s Odrou jen jako o vodní cestu, ale o komplexní VH soustavu se zájmem na přečerpávání vody z Dunaje pro žíznící ostravský průmysl a pro širší mezinárodní aspekty; zahájila se výstavba na Labi (Pardubice), jezy Bělov na Moravě a Lhotka s Přívozem na Odře
- V r. 1966 rozhodla vláda o zpracování zpracováno Generální řešení (GŘ) průplavu D-O-L (1968), z něhož vyplynulo pak jenom územní hájení, aby zastavením koridoru později nedošlo ke znemožnění nebo neúměrnému zdražení výstavby D-O-L
- Po snížení očekávaných nároků na potřeby vody a nezájem okolních států pak se záměr D-O smrškl jen na národní zájem...



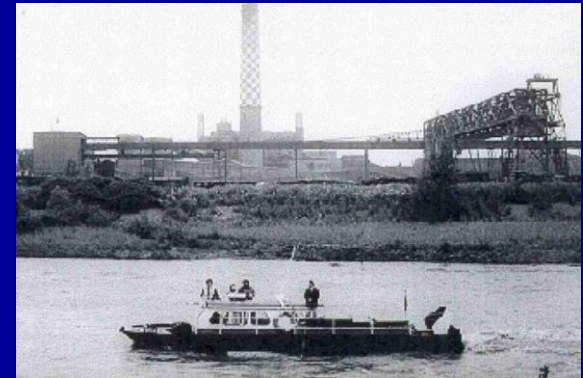
jezy Lhotka a Přívoz na řece Odře v Ostravě, vybudované v 60. letech min. stol.

- ✓ V 1. pol. **70. let** ale EHK OSN uznala ekonomickou odůvodněnost D-O v *mezinárodním* kontextu (ne jen národním !)
- ✓ V r. 1975 → **epizoda VŽKG** - vývoz **parogenerátorů** po Odře (pro rozvoj JE v rámci RVHP), z toho vyplynula výstavba provizorního přístavu v Bohumíně, propagační plavby a neúspěšné pokusy s **vlnováním** z přehrad v Beskydech







propagační plavba z provizorního přístavu na Odře v Bohumíně v dubnu 1975

jedno z doprovodných polských plavidel tehdy na Ostravici v prostoru VŽKG

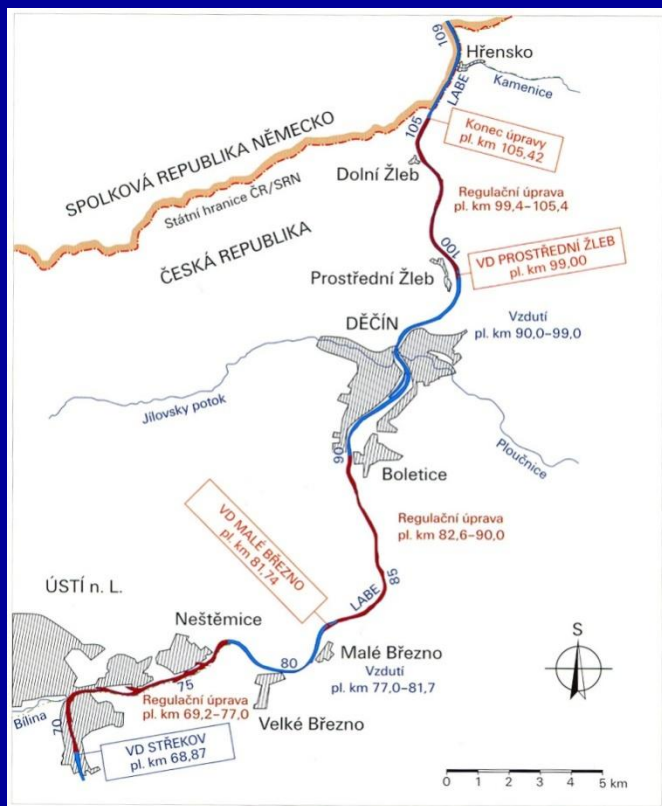
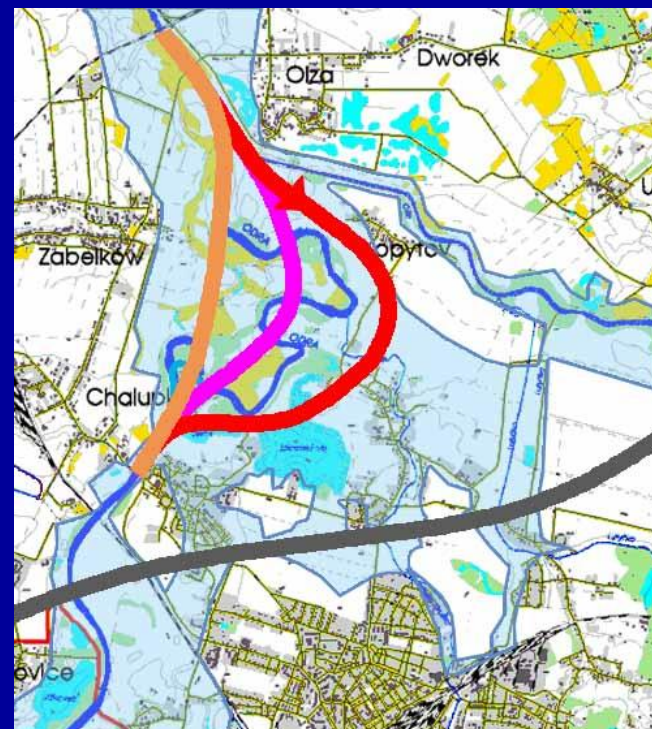


- ✓ V následujících 15 letech - postupný **nezájem** o vlastní realizaci, pouze jen **územní hájení** v duchu GŘ
- ✓ postupně vyvstává na povrch **odpor k D-O-L z hlediska ochrany přírody** ... např. s problém tzv. hraničních meandrů řeky Odry

Vývoj návrhů trasy průplavního spojení D - O v hraničních meandrech Odry pod Bohumínem v 2. pol. 80. let 20.stol

-  s vyrovnáním ploch státních území (GŘ1968)
-  návrh na „by-pass“ po území ČR
-  dtto po území PR
-  dálnice D47

Tristní stav otázky zřízení průplavního spojení D – O – L po r. 1989

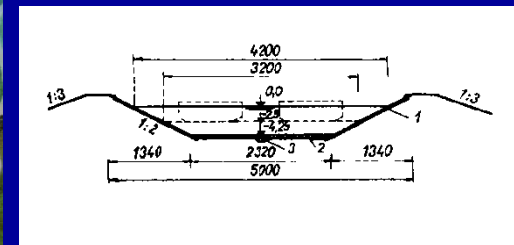
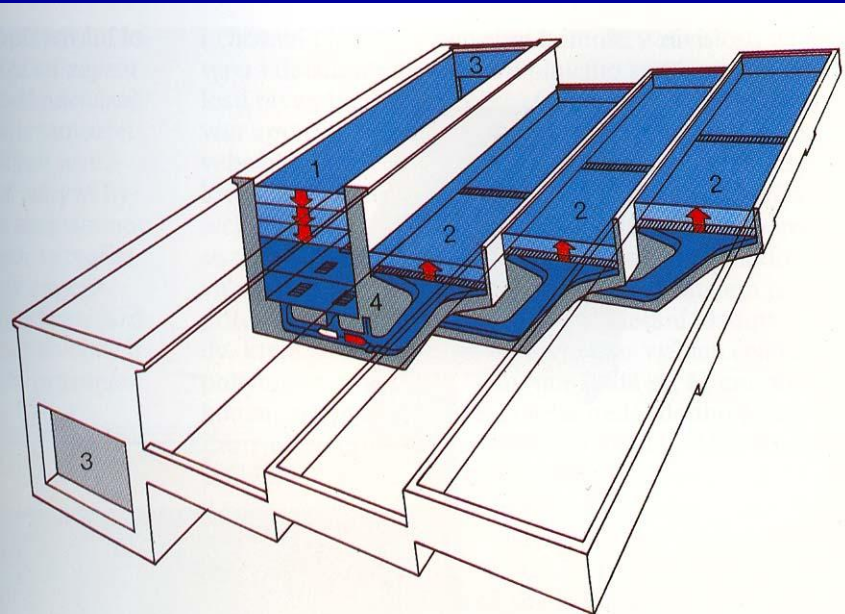


totální odpor environmentalistů k otázce D-O-L vede

- ke snahám upustit od této myšlenky na území ČR „na věčné časy“ (... doslovná formulace „zelených“)
- k zablokování prostupnosti údolních niv Moravy a Odry pro vodní cestu „revolučním“ vyhlášením m CHKO (Poodří a Litovelské Pomoraví - 1990)
- k zablokování jakékoliv dostavby vodní cesty na Labi (PLK Přelouč a PLK mezi Ústím n/L a Hřenskem)

Co enviromentalisté na vodní dopravě kritizují:

- průplavní spojení je **megalomanská stavba** – **jaká je pravda ?** - finančně je srovnatelná s běžnou dálnicí, celkový náklad na DOL se předpokládá asi 400 mld. Kč, doba výstavby 25 – 30 let
- **není co vozit** – **jaká je pravda ?** - v Evropě se proplaví průměrně 6 % z celkové tonáže (z 500 mil. t/rok) v ČR asi jen 1%; jen v MSK (při souč. exportu 15 mil.t/rok a 13 mil. t/rok importu) má mimo ostatní transfer potenciál asi 2 mil.t/rok
- **vodní doprava je pomalá** – **jaká je pravda ?** - za současné úrovně probíhá 24 hod denně (navigace pomocí koutových odražečů radarem i v noci) po 330 dnů v roce; loď ujede cca 200 km/den (vč. proplavení PLK)
- **v průplavu nebude dost vody** – **jaká je pravda ?** - potřeba vody pro proplavení při zatěsnění kanálu, při užití tzv. úsporných nádrží, optimalizovaném provozu (2 PLK na stupni), resp. s pomocí akumulací vody (nádrže Jeseník, Teplice, Spálov ??) i při 10 mil. t/rok (5+5) bude ve vrcholové části D-O možná



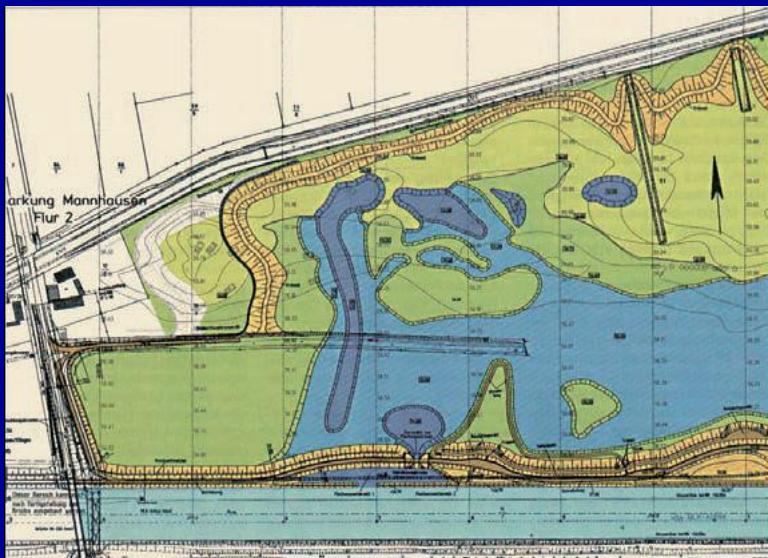
zatěsnění kanálového profilu

Teoretická kalkulace proplavování

objem vody na 1 proplavení plavební komorou	12 x 120 x 15	tj. 20 tis. m ³
10 proplavení /den		... 0,2 mil. m ³ /den
při úsporných nádržích (40% úspora)	0,6 x 0,216	... 0,12 mil m ³ /den
převedeno průměrně na průtok	130 tis.m ³ ./86400	... 1,4 m ³ /s
průměrný průtok Odry nad Luhou je	Q _a	... 4,1 m ³ /s
na Odře pod Ondřejnicí pak bez dodatečných opatření	Q _{330d}	...1,5 m ³ /s
při 10 proplaveních po 1500 t a 330 dnech provozu		
teoreticky lze v <u>1 směru</u> přepravit		... 5 mil.t/rok

- vodní doprava **ničí krajinu** – ... není pravda... **MĚNÍ JI**

ekologizace území sousedícího s průplavem RMD v chráněném údolí Altmühl



v projektu



.....a po realizaci

„Zelení“ připouští se jen „**mírná**“ **pozitiva** :

- **menší měrná spotřeba paliva** proti železniční a silniční dopravě
- **energetické** využití plavebních stupňů (VE)
- částečné **zvýšení stupně povodňové ochrany** v důsledku průtočného profilu vodní cesty



převádění povodňového průtoku plavebním kanálem a PLK



Není co vozit...?



Současný stav (2015):

- případná výstavba průplavního spojení je otázkou ryze **politickou**, komplikovanou 4 letým cyklem voleb
- netečností **vláda ČR rezignovala** na usilování o zřízení průplavního koridoru D-O-L přes své území
 - koridor byl **vyřazen** z **Politiky územního rozvoje ČR** (stěžejní koncepční materiál rozvoje země)
 - koridor nebyl vládou uplatněn k zařazení do **TEN-T** (Transeuropian Transport – Networks ~ *Program pro rozvoj transevropské dopravní sítě* a jejího společné ho spolufinancování, (další zařazení je možné až v r. 2023 !!)
 - **Studie proveditelnosti** záměru D-O-L, termínovaná k r. 2013 (podmínka pro další kontakty s EU), byla opět odložena (do r. 2015)
 - **okolní státy** zřízení průplavního koridoru v současnosti příliš **nepodporují** a kontakty s nimi v tom směru vážnou
 - ✓ **Slovensko** podporuje spojení Dunaje s Odrou přes Váh a Jablunkovský průsmyk ,ne tedy přes Moravu
 - ✓ **Rakousko** nemá zájem na napojení Moravou od Děvína, ale když, tak přímo z Vídně přes Moravské pole
 - ✓ **Němci** torpedují modernizaci regulovaného Labe od Hřenska po Magdeburk, preferují železnici (DBB) a podporují ekologické protesty v ČR
 - ✓ **mírně pozitivní** postoj zaujímá pouze **Polsko**, muselo by ale modernizovat 21 plavebních stupňů v úseku Kozlí – Malczyce a iniciovat splavnění 54 km od hranic ČR po Kozlí