

O DOKONČENÍ MODERNIZACE LABSKÉ VODNÍ CESTY

v rozšíření článků autora Martina Bibena

I:

Jez na Labi v Děčíně? Vědci se postavili proti. Jenže po řece se mají plavit reaktory do Dukovan

[Martin Biben](#)redaktor 8. 4. 2024

1) Například v červenci 2019 bylo v Ústí nad Labem kvůli přetrvávajícímu suchu vidět dno Labe. Nedostatek srážek a vedro způsobují v posledních letech vysychání koryta řeky pravidelně. Autor ▪ ČTK

2) Splavnění řeky, které by mohlo snížit množství kamionů na silnicích versus ohrožení cenné květeny a živočichů. V léta se táhnoucím sporu mezi Ředitelstvím vodních cest a přírodovědci o celoroční splavnění Labe v úseku od Ústí nad Labem k hranicím s Německem mají ochránáři v ruce další argument. Pro Technologickou agenturu České republiky (TAČR) vznikla nová studie, která měla znovu posoudit, zda lze vzácné náplavy v chráněné evropské lokalitě Natura 2000 zachránit jejich přemístěním. Vědci ale příjezd bagrů už podruhé odmítli.

SAV: - zdalipak se média také budou zajímat, když jsou nízké až nepatrné vodní stavy takovým strašákem, proč není celospolečenská vůle po hydrologických opatřeních tak, jako nad ústeckým Střekovem? Mohou další zádrže vody, připouštěné téměř jen přírodně blízkými způsoby v krajině, stačit? Ale revitalizace probíhají již řadu let a zde konkrétně vodnosti Labe to stejně nepomáhá. A jací vědci se stavějí proti? Právě ti, co k přírodě blízkým opatřením nepřipouštějí technologické pomoci. I to by média měla rozeznávat.

3) Ředitelství vodních cest podporované ministerstvem dopravy nicméně výstavbu jezu u Děčína, který by pro lodě zvýšil hladinu vody, přesto prosazuje. A příznivci splavnění Labe mají na své straně také novou skutečnost. Polostátní energetická firma ČEZ totiž po lednovém rozhodnutí vlády o budoucí výstavbě až čtyř nových bloků jaderných elektráren uvedla, že nadrozměrné konstrukce nelze do země dopravit jinak než po Labi. Jenže vody a tím i dnů, kdy je možné s náklady plout, v řece stále ubývá.

SAV: Za poslední dobu se přepravní důvody a argumenty mohou, stejně tak MD a další potřební, opírat o zkušenosti Svazu spedice a logistiky ČR (SSL). Co je další novou potřebou – oproti stavu sporů před lety, je prioritní celospolečenská potřeba rozšířit nástroje proti klimatické změně a hledat multifunkční možnosti – TOTO NEZAZNÍVÁ – ZÁSADNÍ CHYBA

----- II:

4) Odborníci ale jakékoliv zásahy do řeky odmítli. „Potvrdili jsme, že stavba jezu znamená zásadní destrukci charakteru území. Od příčných inženýrských staveb se ve světě ustupuje a

obnovují se přirozené úseky toků. I my proto upřednostňujeme možnosti přírodní obnovy celého jedinečného území kaňonu Labe,“ uvedl hlavní zpracovatel nové studie, geomorfolog Jan Hradecký z Přírodovědecké fakulty Ostravské univerzity.

SAV: Každá stavba mění charakter území, liniové obzvlášť. Dopravní tahy jsou potřebné – přesto dálnice a železnice dále budou hutnit zemský povrch, zato vodní cesty posilují potřebné vodní útvary, jsou synergické s potřebami zádrže a zpomalování odtoku vody. Ve světě se ruší příčné vodní stavby tam, kde ztratily opodstatnění – zde se významy neustále připomínají, jenže MŽP a jeho podsložky to nemusí zajímat. PSD je s předešlou generací ekologů posunuto mimo území Labského kaňonu. /// EK nezakazuje kanalizovat řeku ani podél nebo v NP.

Ve světě jsou naopak i příklady, kdy kanalizované vodní cesty vedou skrz chráněné krajinné oblasti (podél většiny středo- a západoevropských vodních cest jsou jich dokonce značná množství) a také podél národních parků (Nacionalni park Đerdap/Srbsko a Parcul Național Domogled-Valea Cernei/Rumunsko – vzdutí na Dunaji/Železná vrata. Ale další a další přírodní parky, přírodní rezervace, chráněná území pro volně žijící živočichy, parky divoké zvěře, chráněné ptačí oblasti, to vše využívá symbiózu a optimalizované vodní poměry uměle vzdutých vodních cest. K DISPOZICI NABÍZÍME SAMOSTATNOU PRÁCI O TĚCHTO PROPOJENÍCH).

5) Celé labské údolí podle vědce zaslouží jako evropský unikát ochranu. „Nikde jinde není tak velká řeka jako Labe zaříznutá do pískovcového podloží, navíc se v ní zachovala velmi cenná společenství rostlin a živočichů. Přírodní hodnotu ojedinělého říčního systému bychom měli spíše posilovat než ohrožovat,“ míní Hradecký.

SAV: podporovat bychom měli všechny potenciály vodních toků a to co pan Hradecký doporučuje zde, A) eliminuje spoustu jiných potenciálů, neboť jde o veletok a jeho úsek zde navazuje na předchozí zabezpečenou/zainvestovanou, hospodářství poplatnou plnosplavnost B) nepasuje na projekt PSD, jenž je na hranici městské zástavby a dalších infrastrukturních staveb a zařízení. Na okolních pískovcích se po obou březích nachází město.

6) Ředitelství vodních cest ale na stavbě jezu trvá a pro záchranu vzácného území navrhuje nezvyklou metodu. Bahnitě a štěrkopískové nánosy mezi Děčínem a Hřenskem chce částečně přemístit bagry na jiné místo. Podnik argumentuje dřívější analýzou vzniklou také pod patronací TAČR, kterou ale následný oponentní posudek Botanického ústavu Akademie věd i nynější práce týmu geomorfologa Hradeckého odmítá.

SAV: Odmítání kompenzačních opatření je „házení klacků pod nohy“ a nedělá dobře ani nařízením EU – která je připomíná. J. C. Juncker (předs. EK,) odpovídá(2/2019) na tehdejší dotaz MŽP, zda mohou být kompenzace za PSD být jinde v EU a nevěří, že v ČR se nenajdou místa a odpovídá – „hledejte dál“. –Nebo také ať hledá někdo jiný, že? KOPII DOPISU MÁME. /// Je spodivem, proč je ignorováno odborné prohlášení z podniku, Povodí závod Dolní Labe, když výsledky jeho činnosti dokáží vytvářet podmínky pro bahnitě náplavy a příslušná společenství živočichů a rostlin – jen tak vedle, mimo svou primární úlohu: čištění plavební dráhy – co teprve, kdyby se ekosystémy do projektu „připustily“. **Ujme se někdo multifunkční projekce, kdy se ekosystémy do projektu zadají?**

----- III:

7) MŽP proto k „záchraně“ takzvaných náplavů nevydalo souhlas a spor mezi ním a resortem dopravy je už přes rok na mrtvém bodě. „S ministerstvem dopravy setrvale komunikujeme. Ohledně možnosti kompenzací dopadů na evropsky chráněné území ale naše resorty nesdílí jednotný názor,“ napsala HN tisková mluvčí ministerstva životního prostředí Veronika Krejčí. Podobně se vyjádřil i mluvčí resortu dopravy František Jemelka.

SAV: je velice škoda, že MŽP se neinspiruje naprostou přirozeností, jak hojně jsou evropské vodní cesty doprovázeny (uvedeno v I. části) chráněnými krajinnými oblastmi, oblastmi volně žijící zvěře, ptačími či pěšími oblastmi a dalšími aglomeracemi, kde symbióza s vodním útvarem poskytuje základní potřeby ŽP i společnosti a další, nadstavbové multifunkce. Podél umělého vzdutí na Dunaji se nad soutěskou Železná vrata rozprostírají národní parky, na srbské i rumunské straně.

8) Správcům vodních cest ale přetrvávající spor nebrání pokračovat v přípravě stavby. Na začátku roku podnik dokonce podle zástupce ředitele „vodních cestářů“ Jana Bukovského zadal výběrové řízení na zpracovatele klíčového zhodnocení dopadů jezu na životní prostředí. Dodavatele ale nevybral.

9) „Nikdo se nepřihlásil. V českém prostředí je asi projekt vnímán z hlediska životního prostředí jako kontroverzní. Nyní navíc probíhá hodně příprav infrastrukturních staveb, tak je možné, že kapacita českých dodavatelů je využita. A pro zahraniční dodavatele zase není vstup na český trh, i kvůli jazykové bariéře, snadný. Což ale není nepřekonatelné,“ uvedl Bukovský. Podle něj bude podnik zakázku s celkovou cenou zhruba 20 milionů korun vypisovat znovu.

SAV: tento paradoxní stav jsme podrobněji rozebrali v tématickém textu –velmi pravděpodobně také souvisí s fobizací vodních staveb a teprve extremity počasí spolu s novými potřebami ukazují, jak dosavadní úzce držené ekologické projekce nestačí na zvládnání problematik.

10) Potřeba splavnění Labe navíc bude podle podniku v příštích v letech naléhavější. V období 2030 až 2032 totiž plánuje ČEZ po Labi transport rozměrných reaktorových nádob pro pátý blok dukovanské jaderné elektrárny. „Nové komponenty pro bloky pro Dukovany a později i pro Temelín nelze do Česka dostat jinak než po labské vodní cestě. Bez ní se nový blok v Dukovanech nepostaví, technicky je to neproveditelné,“ říká Bukovský.

11) Labe ale v létě běžně vysychá a existuje riziko, že průtok bude v dalších letech klesat, a tak opět ubude dní, kdy bude možné po řece plout. „Nelze čekat, že bez jezu se situace s nedostatkem vody v Labi během let zlepší, spíše naopak. Pokud by se tedy podařilo jez v Děčíně vybudovat, tak se významně sníží riziko, že komponenty pro jadernou elektrárnu budou v Hamburku čekat třeba i tři čtvrtě roku, než sucho pomine. Což může celou stavbu významně zpozdít,“ upozorňuje Bukovský. Dnes je podle něj možné po Labi plout v závislosti na ponoru lodě jen třetinu až polovinu roku.

SAV:zmínka o těchto přepravách, vyžadujících multimodalitu, je jen jednou z mnoha; hromadné druhy (produkce zemědělská, stavební, chemická ad.), nadrozměrné a těžké kusy,

stejně jako kontejnery, nebezpečné zboží, to vše může být z dálnic i železnic sejmuto ku prospěchu bezpečnosti a harmonizaci jejich provozů (Mondi Štětí), některé druhy výrobků se dokonce bez spolehlivé vodní cesty neobejdou a jejich producenti dusí nebo ukončují výrobu (České loděnice) anebo ji přenášejí do námořních přístavů, mimo ČR (Chart Ferox).

---IV:

Projekt splavnění Labe

12) Kvůli splavnění Labe uzavřela v červenci 2021 česká vláda smlouvu s Německem, kterou letos v březnu odsouhlasila Poslanecká sněmovna. Němci se zavazují udržovat po celé délce Labe minimální hloubku umožňující plavbu, tedy minimálně 140 centimetrů, s čímž ale mají kvůli zanášení dna řeky a nedostatku vody potíže.

13) Stejný závazek české strany se týká zejména úseku mezi Ústím nad Labem a hranicí s Německem, kde byla v uplynulých suchých letech řeka splavná jen zhruba polovinu roku. Právě kvůli tomu stát dlouhodobě prosazuje vybudování jezu u Děčína, který by hladinu zvedl a umožnil lodím plout po většinu roku i v sušších obdobích. Požadované parametry by měla řeka mít do roku 2030.

14) Proti tomu už dříve protestovali nejen čeští ekologové a ministerstvo životního prostředí, ale i vláda Saska a dalších německých spolkových zemí. Jejich ministerstva životního prostředí dohodě shodně s českými ekology vyčítala, že preferuje lodní dopravu na úkor ochrany přírody, a vyjadřovala obavu z ohrožení polabské krajiny.

SAV: PARADOX, KTERÝ SI STRATEGIE I SPOLEČNOST NEUVĚDOMUJÍ A NEŘEŠÍ
- Postoj ekologů a MŽP značí podivně stanovené (anebo vykládané) úkoly a kompetence ochrany ŽP. Pro takto praktikovanou obhajobu konkrétního přírodního stanoviště, za nepřipouštění modernizace klíčového úseku vodní cesty, jsou nákladní výkony hnány na dopravní tahy, které posilují zhutňování povrchu. To nebezpečně zvyšuje hydro-meteorologické negace a ovlivňuje životní prostředí v zásadním rozsahu.

15) Záměr přivést reaktorové nádoby, případně i samotné reaktory lodí z Hamburku do Týnce nad Labem potvrdil mluvčí ČEZ Ladislav Kříž. Na nedostatek vody je ale prý podnik připravený. „Není jiná varianta dopravy než po Labi. Analytické práce ale s dalším snížením průtoku a úbytkem vody v řece počítají. Je třeba využít pár měsíců v roce, kdy bude vody dost,“ uvedl.

16) I tak by ale firma vybudování jezu, který by v kritickém úseku měl po většinu roku zajistit výšku hladiny 140 centimetrů, uvítala. Její plány se ale podle mluvčího přizpůsobí aktuální situaci. „Už takto se bude muset na cestě z Týnce nad Labem zpevňovat řada mostů, tudíž musíme vodní cestu využít, co nejvíce to jde,“ dodal Kříž.

17) Doprava reaktorů po řekách je podle něj běžná, například ve Francii po Seině. „Je to ale vždy nadoraz, s trochou nadsázky pět centimetrů nade dnem a pět centimetrů pod klenbami mostů,“ popsal mluvčí.

18) V letech výstavby Dukovan i Temelína v 70. a 80. letech byly reaktorové nádoby i reaktory přepravovány po železnici. Tehdy byly podle Kříže výrazně menší a lehčí. Dnes bude pro přepravu potřeba šířka trasy až devět metrů, výška do 7,5 metru a nejvyšší přepravovaná hmotnost bude až 750 tun. „Kvůli modernizaci železničních tratí, jak jejich elektrifikaci, tak zajištění bezbariérových nástupišť v železničních zastávkách, se zúžil jejich průjezdní profil a v dnešní době by i transport komponent pro současnou elektrárnu v Dukovanech a Temelíně nebyl možný bez provedení úprav,“ vysvětlil mluvčí.

SAV: To je pohled z odůvodněných potřeb primárně dopravního a logistického směru. Další důvody pro modernizaci LVC jsou z oblasti obnovitelných zdrojů - hydroenergie, potřeby odlehčit turisticky přetíženým destinacím a nalákat část turistů na osobní lodní dopravu, starost o optimalizované vodní stavy může recipročně pomáhat vodohospodářství, společnosti i krajinně - kombinace s revitalizacemi jsou dosud málo realizované. Kompenzace za prováděná zhutňování, nejsou brány v potaz a nedocenená je pomoc vodních cest pro bezpečnost pro ochranu před velkou vodou i suchem a požáry, jejich význam pro obranu a dalším strategiím a potřebám. (Viz schéma multifunkcí vodních cest a porovnání s dalšími dopravními infrastrukturami.)

---V:

Lodě na Labi versus cenný kus přírody. Rozhádaná ministerstva spolu jednala, bagry ale zůstávají nastartované

[Martin Biben](#)redaktor 5. 4. 2023

19) Loď Petburg na cestě z Nymburka do Hamburku. Ministerstvo dopravy chce však prosadit větší využití Labe nejen pro rekreaci, ale i pro nákladní dopravu. Autor ▪ ČTK Hádky mezi ministerstvy dopravy a životního prostředí o celoroční splavnění Labe k hranici s Německem a vybudování jezu u Děčína měla utlumit úterní schůzka. Na odsouvaném setkání si sedli na protilehlé strany stolu náměstci obou ministrů, klíčoví úředníci a experti obou stran. Jejich názory se ale nesblížily.

SAV: další paradox - potřebujeme řešit zrychlování klimatické periody, extremitu počasí, ale objektivním a komplexním náhledům v ČR chybí aquacentristické přemýšlení a směr. To dokládají nesourodé kompetence rezortů, jež fragmentují strategii k trvalé udržitelnosti a brzdí efektivitu v jednotlivých rezortech. Dokud bude strategiím a legislativě stačit, že i takovéto projekty MŽP vetuje a to bude bráno za dostatečné plnění funkce a účelu, nikam se nepohneme, naopak stále narůstající problémy se prohloubí – kam až?

20) Ministerstvo dopravy trvá na stavbě jezu a pro záchranu vzácných náplavů dál prosazuje nezvyklou metodu, která spočívá v jejich částečném přemístění bagry. Analýza, kterou argumentuje, je ale podle ministerstva životního prostředí neoborná. Splavnění řeky, které by mohlo snížit množství kamionů na silnicích, podle ministerstva i ekologů zničí cennou květenu a živočichy. Jediným výsledkem setkání je tak zatím dohoda, že se experti obou stran sejdou znovu.

21) Obě ministerstva o průběhu a výsledcích setkání, kde podle zdrojů HN „srdečná atmosféra“ nepanovala, informovala nezvykle lakonicky. Jak tiskový mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka, tak jeho kolegyně z ministerstva životního prostředí Lucie Ješátková pouze sdělili, že setkání budou pokračovat a termín není znám.

SAV: To jedalší, z vítězného tažení a vyhraných argumentačních bitev odpůrců realizace vodní stavby, kdy pouhýmí zdržováním projekty odsouvají. A k tomu MŽP stačí argumenty orgánu, jenž má řešit zájmy ekosystémů návazného Národního parku, bez ohledu na jiné celospolečenské potřeby, dokonce i environmentální. Podle zadaných odpovědností je nemusí zajímat ani zlepšení vodních stavů pro efektivitu hašení požárů, ač NP bude nadále vždy představovat zvýšené riziko tohoto druhu a není zde jen příroda, ohrožena jsou i obydlí.

Příklady z dalších důsledků odkladů: před lety Ferox Děčín aktivně podporoval a připomínal potřebu vodocestné infrastruktury pro jejich velké cisterny vyvážené do světa. Nedočkali se, zařídili se jinak (ne pro ČR nejlépe). V papírnách Mondi Štětí jsou odkázání na dovážení surovin a expedici výrobků po ztuhnutých dopravních komunikacích, nákladní lodě už po léta nevyužívají. – Tak rostou kongesce v automobilové dopravě, stejně tak se prodlužují lhůty pro plánování nákladů vlaků (umístění na koleje). Takto se vytrácely ekonomické potenciály a vytrácejí se dále. Nerealizací hydroelektrárny - součásti vodního díla, mohly být investice již z významné části splaceny, s použitím evropských fondů téměř cele.

Je stále zřetelnější akutní potřeba i dalších funkcí vodního stupně v Děčíně, kdy účel spolehlivé vodní cesty sílí s potřebou dalších potenciálů a pokrytím potřeb. (Viz schéma porovnání funkčností dopravních módů.)

---VI

Splavnění Labe

22) Kvůli splavnění Labe uzavřela v červenci 2021 česká vláda smlouvu s Německem. Němci se zavazují udržovat po celé délce Labe minimální hloubku umožňující plavbu, tedy minimálně 140 centimetrů, s čímž ale mají kvůli zanášení dna řeky a nedostatku vody potíže.

SAV: statut Labe/Elbe - mezinárodní vodní cesty - předpokládá pravidelné čištění plavební dráhy jako základ. Před cíleným intervenováním „ekologickými“ důvody od povodně v roce 2002 tyto práce probíhaly bez dnešních obstrukcí. Základně zde, na německém Elbe, lehčí úpravy vodní cesty stačí, neboť spád dna je téměř poloviční než na „horské prémii“ při doplutí do Děčína, postupně se cca od Drážďan ještě zmírňuje. Vlivem akcelerující extremity počasí lze ale reálně předpokládat, že za výskytů velkých such nebude, co do plavební dráhy koncentrovat (to je ta lehčí, regulační úprava) – a to je nejen problém plavby, ale vodního hospodářství komplexně. Proč na kaskádách stupňů v ČR lze i za sucha využívat průtoky (hydroenergie, chlazení elektráren, přílehlé zemědělství, lodní provoz ad.), zatímco tam, kde na Labi spořívá akumulace není, můžete tak akorát chladit kotníky?

23) Stejný závazek české strany se týká zejména úseku mezi Ústím nad Labem a hranicí s Německem, kde byla v uplynulých suchých letech řeka splavná jen zhruba polovinu roku. Právě kvůli tomu stát dlouhodobě prosazuje vybudování jezu u Děčína, který by hladinu zvedl

a umožnil lodím plout po většinu roku i v sušších obdobích. Požadované parametry by měla řeka mít do roku 2030.

SAV: v ČR jde o přirozené dokončení kaskády vodních stupňů, která benefity pro bezpečnost, vodní hospodářství ad. nepřímo přispívá i v části Německa. To není celospolečensky uvědomováno a tak intervenovaná ideologie předtisícileté řeky oba státy připravuje o mnoho potenciálů. Obnovená mezinárodní vyjednávání - Smlouva o Labi - by tyto nové aspekty měla pojmut mezi zásadní strategické pořadavky.

24) Proti tomu už dříve protestovali nejen čeští ekologové a ministerstvo životního prostředí, ale i vláda Saska a dalších německých spolkových zemí. Jejich ministerstva životního prostředí dohodě shodně s českými ekology vyčítala, že preferuje lodní dopravu na úkor ochrany přírody, a vyjadřovala obavu z ohrožení polabské krajiny.

SAV: na tom je právě vidět úzký rozsah společenské zodpovědnosti zmíněných subjektů - spíše profesní slepota. Tedy ne jen jejich, ale ještě závažněji státní strategie a legislativy nad nimi. Je to scénář jako přes kopírák, kdy na jedné straně se německá společnost a hospodářství děsí vysychání Rýna za horkého léta, přitom na úseku Basel – Iffesheim (cca 170km, 10 plavebních stupňů) i za supersucha zde panuje plnosplavnost, ale další stovky kilometrů neumožní lodní provoz, protože ekologická radikalita brání v použití vodních staveb k akumulacím – vodou zásobovacím účelům (jako jsou již na 2/3 německých vodních cest). Ze stejných důvodů je znemožněno plné využití propojení Rýn-Mohan-Dunaj, kde na úseku Dunaje (Vilshofen – Straubing) je dlouhodobě bráněno realizaci chybějícího plavebního stupně.

25) Jen o málo sdílnější byl hlavní expert ministerstva dopravy na setkání, kterým byl jeden ze zpracovatelů studie Jan Hodovský z firmy WellConsulting. Analýza vzniklá v jeho společnosti plus ve firmách Ekopontis a Aquatis doporučuje chráněné vzácné bahnitě a šterkopískové náplavy mezi Děčínem a Hřenskem částečně přemístit a jejich zbytku dodávat materiál uměle. Například jeho vybagrováním na jiných místech řeky. „Oba resorty se dohodly, že se v horizontu tří týdnů opět sejdou jejich expertní týmy, kde detailně rozeberou odborné argumenty. A zároveň se shodly, že do té doby nebudou vydávat žádné informace,“ uvedl Hodovský. Řada otázek podle něho zůstává i po jednání otevřených. „Příště se sejdeme zřejmě na celý den a bez politické reprezentace, jen na odborné úrovni.“

SAV: je nebezpečné, jak stávající výklady pravomocí a kompetencí MŽP neodpovídají komplexním potřebám společnosti, (v principu „pro strom nevidí les“). Tak i za narostlých potřeb multifunkčních řešení a projektů opět hrozí, že využijí svou roli – nemusí spolupracovat, stačí vetovat – kompenzace už odmítli několikrát a vždy posloužila podivná hierarchie „jediné právoplatné kompetence přírodovědných akademiků“. Na posudky subjektů z vodního hospodářství i nahmatatelné výsledky praktických kompetencí při údržbě vodního toku i cesty, pohlíží vrcholný auditor- MŽP – jako bezpředmětné.

---VII

22. 3. 2023 ▪ 6 min. čtení

26) Skeptický je ale k dalšímu jednání pouze mezi experty geomorfolog Jan Hradecký z Přírodovědecké fakulty Ostravské univerzity. Ten se schůzky jako hlavní řešitel jiné vznikající studie o využití dolního Labe účastnil jako jeden ze šesti expertů ministerstva životního prostředí. „Moc jsem nepochopil, k čemu má setkání jen expertů být. My už jsme přece všechny námitky zopakovali, sepsali. Je fakt, že v jednu chvíli už od politiků padlo, že jednání je moc odborné, že by se příště měli experti sejít sami. Ale nevím, když tam nebudou politici, kdo bude arbitrem výsledku,“ míní vědec, podle kterého ale zástupci dopravy na budování jezu a přemístění náplavů trvali.

SAV: pan Hradecký, stejně jako MŽP, nepřipouští možnost kompenzací (nikdo jiný to nemůže dokázat, jen přírodovědečtí akademici) a z pozice jejich směru a kompetencí takto obhajuje status quo přírodního stanoviště. Neříká přitom, že zmíněné náplavy jsou umělého původu, vzniklé starostí o plavební dráhu, prací subjektů, starajících se o splavnění a údržbu vodní cesty. Obdoba technologického zásahu, který posléze posloužil sukcesi – vzniku ekosystémů, je např. v Přelouči. Příroda v těchto případech nepotřebuje mnoho.

I kdyby tomu tak bylo a kompenzovat nešlo - důsledky bránění realizaci multifunkční vodní stavby jsou pro životní prostředí dalekosáhleji negativní, protože v daném směru a z něj větvených oblastech se místo uklizení zboží do nákladních lodí, potažmo dalších důvodů pro zlepšení vodnosti Labe, porostou další potřeby dálnic a železnic, tedy povrchů vysoce negativních, co se týče biodiverzity, hydro-meteorologického, klimatického působení, monofunkcionality.

27) Ministerstvo životního prostředí si k analýze, na které staví resort dopravy, objednalo oponentní posudek od Botanického ústavu Akademie věd. Ten dokument odmítá jako nevědecký a vytýká mu zejména fakt, že nebere v potaz současné kolísání hladiny v řece. Právě výrazné změny proudu podobná společenství flory a fauny potřebují a jez by je odstranil. „Umělé vytváření těchto biotopů jinde je nereálné,“ píše v závěru práce, kterou mají HN k dispozici, její hlavní zpracovatel profesor Karel Prach. A připomíná, že podobné náplavy nikde jinde na českých řekách neexistují (?!), a proto je jejich zachování na Labi zásadní.

SAV: současné kolísání hladiny ve zmíněném úseku je čím dále více extrémní a vůči i daleko mírnějším projevům fungují jezy a přehradý. Bez nich by lidstvo nedošlo dále. /// Není neřešitelným úkolem, aby pohyblivé jezy dokázaly plnit funkci kolísání hladiny – ale ne devastující, vyhovující jen ikonám suchazmaru, jako je zde nepůvodní drobnokvět pobřežní.

(?!) Studie ČZÚ na dané téma připouští: „Na našem území se bahnité říční náplavy vyskytují na neregulovaných, případně jen mírně regulovaných úsecích středního toku Ohře, Berounky na Křivoklátsku, Labe od soutoku s Jizerou až po státní hranici s Německem, Otavy, Lužnice a Nežárky na Třeboňsku, středního a dolního toku Jihlavy, Dyje a Moravy, středního toku Odry a v menší míře na dalších tocích.“ – Nutno dosadit, že ani zde se akademici příliš neorientují v druzích splavnění – Labe od Týnce/L je po Střekov kanalizované.

28) Hradecký přidává i další připomínky. „Ve studii chybí nějaká míra skepse, která je součástí každé vědecké práce, naopak se skoro dočteme, že plavební stupeň je záchrana pro přírodu. Chybí tam také úplně faktor klimatické změny, jak problém ovlivní vývoj teplot a změna klimatu, jak to bude s vodou v řece vypadat v roce 2035, 2050,“ podotkl expert.

SAV: Pak je potřebné připomenout, že i proti skepsi je zapotřebí komplexního pohledu – zde vidět a připustit argumenty z dalších směrů; nedržet vše v mantinelech, které vnímá a hájí přírodovědec hluboce znalý svého oboru. Projekt je potřebné posuzovat z hlediska dnešních potřeb: mírnění klima-změny, extremit počasí, je prioritní a komplexní úkol. Neuvědomování si důsledků, jak zhutnění povrchu napomáhá extremitě počasí je závažné. Odmítání vodní cesty nahrává nepochopení vlivů dopravních povrchů; nadpotřeba dálnic a železnic toto vše zhoršuje. To je zpronevěra životnímu prostředí v nesrovnatelně větším rozsahu.

Odpůrci Labské vodní cesty se tu zaštiťují jedinečností přírodního stanoviště, ale zamezují pomoci v hydro-meteorologické problematice, dlouhodobě neumožňují zaopatřit další činnosti a potřeby, vázané na zlepšení vodních stavů.

---VIII

Cenný kus přírody se kvůli lodím přestěhuje jinam. Kupka naštvál ministerstvo životního prostředí

[Martin Biben](#)redaktor 22. 3. 2023 10:45

29) Kritizovaný jez. Proti jezu u Děčína dlouhodobě protestují ekologové, jelikož ohrožuje cenné rostliny a živočichy. Ředitelství vodních cest si od něj naopak slibuje zlepšení lodní dopravy. Autor ▪ ŘVC ČR

30) Letitý střet o celoroční splavnění Labe

k hranici s Německem a vybudování jezu u Děčína se nyní vyhrotil. Ministerstvo dopravy na stavbě jezu trvá a pro záchranu vzácných náplavů mezi Děčínem a Hřenskem nově prosazuje nezvyklou metodu, která spočívá v jejich částečném přemístění. Opírá se přitom o analýzu, kterou si nechaly úřady vypracovat. Podle ministerstva životního prostředí je ale studie neodborná a její autoři ve střetu zájmů.

31) Splavnění řeky, které by mohlo snížit množství kamionů na silnicích, tak podle ministerstva i ekologů zničí cennou květenu a živočichy na náplavy navázané. Oba úřady jsou teď v ostrém sporu, schůzku, na níž měly projekt probrat, zástupci životního prostředí na poslední chvíli zrušili.

SAVk 29-31): Takto to plně vyhovuje odpůrcům realizace. Fobizace vodních cest a staveb má v ČR několika dekadní setrvačnost a proto také snadnou práci, ale životní prostředí jako celek není optimálně a objektivně chráněno. Úředníkům stačí plnit a vykazovat dílčí odpovědnost – zde za přírodní stanoviště 3270. /// Nikdo z kompetentních se nepozastaví nad původem, ani u zjištění, zda jde o skutečně tak neporušený komplex přírodní oblasti, jak odpůrci vodní stavby neustále zdůrazňují. (Popis antropogenně přetvořené krajiny viz v dřívějším rozkladu.)

Bahno a květiny lze přemístit

32) Nový návrh, jak chráněnou evropskou lokalitu Natura 2000 zachránit, vznikl pod patronací Technologické agentury České republiky (TAČR), která působí jako administrátor

celého procesu. Práce doporučuje vzácné bahnité a štěrkopískové náplavy částečně přemístit a jejich zbytku dodávat materiál uměle, například jeho vybagrováním na jiných místech řeky. Podle ministerstva dopravy jsou příklady podobné praxe, nazývané odborně kompenzacemi, zejména v zahraničí.

33) „Konečně máme v rukou opravdu vědecké ověření týmem specialistů různého zaměření, které dokazuje, že kompenzace jsou možné,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka (ODS), jehož úřad spolu s Ředitelstvím vodních cest splavnění dolního toku Labe roky neúspěšně prosazuje.

34) Od lodní dopravy si slibuje přemístění části nákladní dopravy ze silnic na vodu. Zároveň by se tak mohla otevřít další dopravní cesta, po níž by v budoucnu mohla do Česka mířit ropa i zkapalněný plyn.

SAV: potřebné je též připomenout odlehčení strmosti Green Dealu – ten potřebuje více nástrojů na zpomalení klima-efektu. A také posílení motivace členských států – zde pro uskutečnění přesunu významného objemu nákladních výkonů na vodní cesty. Zatím toto Green Deal jen stanoví a neuvádí plně všechny výhody a potenciály – porovnávat splodiny druhů dopravních prostředků, jak je tomu dosud, je málo, naprosto opačně působí na hydro-meteorologické jevy pevné dopravní tahy a vodní cesty.

---IX

5. 5. 2021 ▪ 5 min. čtení

35) Ministerstvo životního prostředí ale kontrovalo objednaním oponentního posudku od Botanického ústavu Akademie věd, který dokument odmítá jako nevědecký. Vytýká mu zejména fakt, že nebere v potaz současné kolísání hladiny v řece. Právě výrazné změny proudu podobná společenství flory a fauny potřebují a jez by je odstranil.

SAV: opět onen argument (jako ve stati 5) a opět nutno dodat: současné kolísání hladiny ve zmíněném úseku je čím dále více extrémní, přitom i vůči daleko mírnějším projevům slouží jezy a přehrady. Bez nich by lidstvo nedošlo dále. /// Není neřešitelným úkolem, aby pohyblivé jezy dokázaly plnit funkci kolísání hladiny – ale ne devastující, vyhovující jen ikonám suchazmaru, jako je zde nepůvodní drobnokvětpobřežní./// Mnozí přírodovědní akademici a MŽP doposud neberou odlišnosti hydro-meteorologických vztahů s působením pevných dopravních tahů a vodních útvarů v potaz.

36) „Umělé vytváření těchto biotopů jinde je nereálné,“ píše v závěru práce, kterou mají HN k dispozici, její hlavní zpracovatel profesor Karel Prach. A připomíná, že podobné náplavy nikde jinde na českých řekách neexistují, a proto je jejich zachování na Labi zásadní.

SAV: Ani pan Prach - a opět jeho argument, vysvětlený ke stati 27.

Splavnění Labe

37) Kvůli splavnění Labe uzavřela v červenci 2021 česká vláda smlouvu s Německem. Němci se zavazují udržovat po celé délce Labe minimální hloubku umožňující plavbu, tedy minimálně 140 centimetrů, s čímž ale mají kvůli zanášení dna řeky a nedostatku vody potíže.

38) Stejný závazek české strany se týká zejména úseku mezi Ústím nad Labem a hranicí s Německem, kde byla v uplynulých suchých letech řeka splavná jen zhruba polovinu roku. Právě kvůli tomu stát dlouhodobě prosazuje vybudování jezu u Děčína, který by hladinu zvedl a umožnil lodím plout po většinu roku i v sušších obdobích. Požadované parametry by měla řeka mít do roku 2030.

39) Proti tomu už dříve protestovali nejen čeští ekologové a ministerstvo životního prostředí, ale i vláda Saska a dalších německých spolkových zemí. Jejich ministerstva životního prostředí dohodě shodně s českými ekology vyčítala, že preferuje lodní dopravu na úkor ochrany přírody, a vyjadřovala obavu z ohrožení polabské krajiny.

SAVke 36 – 39: Zmíněné dlouhodobé prosazování vládou –lépe vládami ČR je, nebo bylo, spíše deklaracemi ve vládních programech, nikdy nepřekonanými zamítání MZP. To dodnes vystavuje celospolečenský zájem zachování stanoviště 3270 v dané lokalitě nad celospolečenský zájem na realizaci zmíněné vodní stavby. A jednání je po celou dobu v argumentacích a porovnáních ponecháváno na MD ČR (podle principu jako součást dopravní infrastruktury). Stejně tak jsou hlavní „pro“ argumenty sdíleny i při vyjednáváních s Německem, v mezinárodní Smlouvě o Labi: ale pro objektivizaci veřejného zájmu a adekvátnosti pokrývání komplexních potřeb je od doby před cca 20 lety čím dále více potřebnější, hledět na zabezpečení spolehlivosti vodní cesty v synergii se zadržováním vody a zpomalením jejího odtoku (nejen v krajině, ale i ve finálním recipientu) a v rozpoznání jejích četných potenciálů pro životní prostředí i pro oborové a další potřeby.