

# JEZYnky – Alternativy pro Labe

Zvláštní příloha  
Alternativ Přátel přírody  
(zima 2006/2007)

## PŘÍBĚH LABE

### Tisíc let

Těžko říci, proč se tak uchytilo (dokola omílané) tvrzení, že české Labe není splavné a jezy jej mají splavnit. Po Labi se zboží plaví tisíce let! (Zaoceánské parníky po něm ovšem nebudou plout nikdy.)

### 40 % českého zahraničního obchodu po Labi!

Před sto lety se po Labi (na němž tehdy **nebyly jezy**) ročně přepravily **4 milióny tun** zboží. (Ústí nad Labem bylo po Terstu největším přístavem Rakouska-Uherska.) Zahraniční obchod českých zemí „vážil“ tehdy 10 mil. tun. Po Labi se z něj tedy přepravilo plných 40%!

### Nostalgie po „starých zlatých časech“

Objem zahraničního obchodu ČR však dnes činí řádově 100 mil. t. Po Labi se přepraví asi 1 mil. t. Úměrně 40násobnému poklesu zmizel i „strategický“ význam Labe. (I „ekologičtí“ koně měli kdysi strategický význam.)

### Tuny, tuny, tuny

Myšlení některých úřadů bohužel ustrnulo ve stavu, kdy cílem bylo zvýšit objem přepravy v tunách. (A sníží-li se, tito lidé trpí.) O **tuny** (jimiž se často argumentuje) už přitom dávno nejde. Jako každé firmě i rejdářům jde především o **zisk**. (Měřítkem bývá rentabilita neboli výnosnost.)

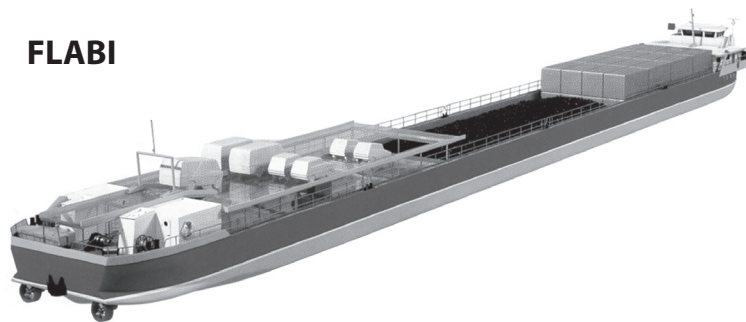
### Suroviny

Lodní park českých rejdářů je velmi zastaralý. Od r. 1990 nebyla u nás koupena jediná nová loď! Všechny české lodě na Labi pocházejí tedy z minulého režimu, kdy se přepravovaly především suroviny: uhlí, chemikálie, šterk, písek příp. sója, řepka apod. Vše **sypké** materiály.

### Kontejnery

S přepravou kontejnerů se při stavbě lodí nepočítalo. Rozměry lodí (a také vnitřní příčky) prakticky znemožňují kontejnery rentabilně přepravovat.

## FLABI



Loděnice RSW (rsw-stahlbau.de) v německém Rosslau (leží na Labi nedaleko Magdeburku) nabízí dodání nákladních lodí typu Flabi. Je to zkratka slov flachgehendes Binnen-Schiff, tedy nízkoponorová vnitrozemská loď.

Archimédův zákon samozřejmě platí i pro tento typ lodě. Flabi není v pravém slova smyslu nízkoponorová. (Pouze s nadsázkou a zjednodušením.) Čím se tedy Flabi liší od lodí používaných na Labi?

Především tím, že (nejen svými rozměry) umožňuje efektivní přepravu kontejnerů. Na Flabi je možno naložit **4 řady kontejnerů do 2 až 3 vrstev**. Současně ale může přepravovat **i sypké materiály**.

To ale není vše. Flabi jsou poněkud delší a širší a proto při stejném ponoru uvezou více nákladu. Až o 96 %! Jejich používání tedy **zvyšuje rentabilitu**.

Flabi má díky progresivně manévrovacímu systému lepší manévrovací schopnost než většina konvenčních motorových lodí na Labi, což by se dále zlepšilo instalací tzv. dokormidlovacího zařízení a energeticky výhodného pohonu „quattro“.

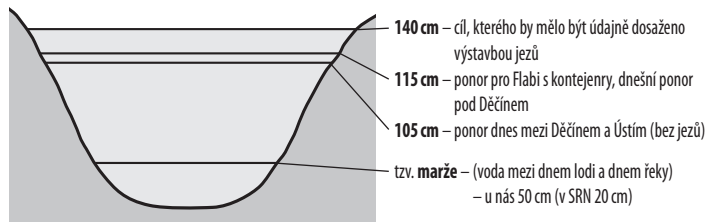
**Flabi se dvěma vrstvami kontejnerů má ponor jen 110 až 115 cm!** Jezy by údajně měly zajistit ponor 140 cm, přesněji 140 cm s pravděpodobností 94% v průměrném (!) roce, i to je ovšem sporné. Bez jezů je to dnes při stejné pravděpodobnosti 115 cm pod Děčínem a 100 až 105 cm mezi Děčínem a Ústím.

## Srovnání Flabi a běžných lodí

Běžná loď – rozměry: 80 x 9 m; nosnost při ponoru 140 cm: cca 500 tun

**FLABI** – rozměry: 110 x 11,5 m; nosnost při ponoru 140 cm: až 950 tun

## Srovnání ponorů



## Kontejnerizace

V čem spočívá hlavní „kouzlo“ kontejnerů? Kromě nízkého ponoru kontejnerových lodí umožňujících přepravu po delší část roku jím je skutečnost, že se v kontejnerech přepravuje zpravidla více zhodnocené zboží. Tzn. rejdář vydělá **stejně**, i když veze **méně**. Neplatí se mu totiž jen za přepravené tuny, ale také podle ceny zboží.

### Příliš lehké lodě

Lodě vezoucí auta (nová automobilka v Kolíně leží takřka na břehu Labe) se dokonce musí (kvůli stabilitě) zatížit! Jejich ponor je minimální.

## Kombinovaná přeprava

Kontejnerovým překladištěm disponoval přístav Holešovice v Praze. Akciová společnost České přístavy, již přístav patří, však větší část pronajala (sklad zeleniny a administrativní budovy) a zařízení na překládání kontejnerů zahálí. Kontejnery by bylo možné z lodí na vlaky i kamiony (a naopak) překládat také v Mělníce, Lovosicích, Ústí nad Labem a dalších místech.

## Sasko : Česko = 10 : 1

Místo rozvoje kombinované přepravy (přednostního investování do překladišť) však státní úřady vycházejí vsříc zájmům s.r.o. Česko-saské přístavy (v majetku saské Sächsische Binnenhäfen OberElbe). Tato s.r.o. vlastní přístav v Děčíně-Loubí a jejím jednatelem je známý Ing. Aster, agilně lobbující pro variantu výstavby jezu v Prostředním Žlebu – ovšem coby předseda Okresní hospodářské komory. Předseda dozorčí rady Českých přístavů, a. s. (v nichž český stát vlastní tzv. zlatou akcii), bývalý ministr Vodička jakoby snad ani neexistoval.

### Konkurenční boj?

Bude-li realizována výstavba jen jednoho jezu, tzn. v Prostředním Žlebu – těsně pod přístavem v Děčíně – Loubí, zvýhodní to s.r.o. Česko-saské přístavy na úkor konkurenční a. s. České přístavy, již patří přístavy v Ústí nad Labem, Mělníce a Praze. S jezem v Prostředním Žlebu by při nižších stavech vody v Labi lodě plující z Německa využívaly první český přístav a vyložily by své zboží hned v Loubí. Podobně by to fungovalo při vývozu z ČR. Majitele přístavů ležících více ve vnitrozemí by to hospodářsky nejspíš citelně zasáhlo. Jejich zakázky by převzala s.r.o. Ing. Astera.

Přitom všechny nákladní automobily z Loubí musí projet Děčínem, železniční vlečka zde je na hranici kapacity a na rozdíl od Mělníka nelze mini-přístav v Loubí kvůli sevřenému labskému údolí již více rozšířit.

### České přístavy přes palubu

Výběr dolního jezu investor oficiálně zdůvodňuje tím, že na 21 km Labe mezi Děčínem a Ústím lze zlepšovat plavební poměry odpouštěním vody ze zdrží (ležícím výše proti proudu), kdežto na 15 km mezi Děčínem a hranicí s Němec-kem totéž nelze. (Podle vyjádření odborníků na lodní dopravu je to nesmyslný argument.) Srovnáme-li plavební poměry těchto dvou úseků, pak hůř je tom ten horní – tedy těsně pod Ústím. Pokud by se opravdu měl stavět jen jeden jez, pak logicky ten horní – v Malém Březně. (To by ovšem nepomohlo zvýhodnit s.r.o. Česko-saské přístavy.)

### Dračí vejce

Nicméně vláda v březnu 2005 zavázala Ministerstvo dopravy (na návrh Ministerstva dopravy odůvodněný tím, že je třeba „napojit ČR na zahraničí“) k přípravě výstavby „Plavebního stupně Děčín“. (Což je jez Prostřední Žleb s novým názvem.) České přístavy tím (zřejmě nevědomky) hodila přes palubu. Takové dračí vejce.

Mapka předmětného úseku: Labe teče z jihu na sever; na Střekově se nachází poslední jez, další jsou plánovány v Malém Březně a v Prostředním Žlebu; významné přírodní lokality se na Labi nalézají zejména ve Svádově, Nebočadech a pod Děčínem.



### Neprolomitelný axiom

Základním východiskem (jehož původ není možno vypátrat) pro strategické rozhodnutí stavět na Labi jezy byl požadavek dosáhnout 140 cm plavebního ponoru (lodí) v průměrném roce. Pídlíte-li se po tom, proč právě 140 cm, narazíte jen na tvrzení, že jde o hranici rentability plavby. Tvrdí se to už 10 let, ač se mezitím ceny

všech vstupů mnohokrát změnil. Dejme tomu. Vychází se ovšem z toho, že plavba bude dál probíhat na stávajících lodích. Zde nejspíš leží zakopaný pes.

### Zakopaný pes

Uveze-li ovšem Flabi řádově o 90 % více nákladu než současné lodě (při stejném ponoru), zákonitě musí mít i vyšší rentabilitu. A obráceně: U Flabi by se měl „práh“ rentability snížit ze 140 cm ponoru na nějakých 110 až 120 cm!

### Kompromis na obzoru

Pokud by tomu tak skutečně bylo, pak by stačilo zlepšit plavební podmínky na Labi ze současných asi 105 cm na cca 115 cm. To by mohl být rozumný kompromis.

### Háček – proč to dělat jednoduše, když to lze složitě?

Má to jeden háček: Rejdaři na nákup lodí Flabi jednoduše nemají. A zatímco investovat ze státního rozpočtu do stavby jezů lze, pomáhat rejdařům stát – kvůli pravidlům platícím v EU – nemůže. Přesněji řečeno nemohl.

## Naděje jménem NAIADES

V r. 2005 však Evropská komise schválila NAIADES, což je program k podpoře vnitrozemské plavby. V jedné z kapitol (**Podpora modernizace a inovace flotily**) je k tomu sice úřední řečí nicméně česky mj. psáno:

„Průměrné stáří nejvíce využívaného typu plavidel v EU (motorová nákladní plavidla pro přepravu volně loženého zboží) je 37 let. V SRN je to 50 let a v ČR přibližně 40 let. ... nadále musí být zefektivňováno užívání plavidel, zvyšována úroveň bezpečnosti přepravy (80% nebezpečného zboží je přepravováno vodní dopravou z důvodu vyšší bezpečnosti) a snižován vliv vodní dopravy na ŽP. Tyto cíle mohou být dosahovány prostřednictvím speciálních programů za účelem modernizace a inovace technologií užívaných na plavidlech... Musí být podporována jak **výstavba nových moderních plavidel**, tak i přestavba stávajících. Prostředkem k dosažení uvedených cílů je i změna (**uvolnění legislativy EU v oblasti poskytování veřejné podpory**). Je uvažováno o přijetí nového právního rámce pro využití existujících finančních prostředků ve fondech obnovy plavidel v jednotlivých státech (v ČR je však tento fond – „účet vodní dopravy“ prázdný) a jejich transformaci v inovační a podpůrný fond...“

(Poznámka: Paradoxně se stejným programem jen jinou kapitolou – týkající se rozvoje infrastruktury – ohání také resort dopravy.)

## Nové lodě místo jezů!

Čteme-li pozorně (zvýrazněné pasáže) programu NAIADES (str. 3), najdeme zde šanci, jak umožnit státní podporu rejdářům k nákupu modernějších lodí – a dokonce i s příspěvím fondů EU! A podpora rejdářům by nemusela obnášet přímo dotaci, ale mohla by mít např. formu garance na hypotéku.

Pokud by se labské plavbě pomohlo touto cestou, mohlo by to pro ni mít podobný (ne-li stejný) efekt jako problematická výstavba jezů.

### Zrekapitulujme si to:

- 1) Stát získá souhlas EU k podpoře rejdářů.
- 2) Rejdáři si pořídí kontejnerové lodě typu flabi (nemusí být od RSW).
- 3) Stát podpoří kombinovanou přepravu (v souladu s politikou EU).
- 4) Ubude kamiónů na silnicích.
- 5) Na Labi postačí zvýšit plavební ponor nikoli na 140 cm, ale jen 115 cm.

### Opatření na Labi zajišťující 115 cm ponor

Jak na Labi zvýšit ponor ze současných 105 cm na 110 až 120 cm? Podle odborníků by to šlo kombinací několika opatření:

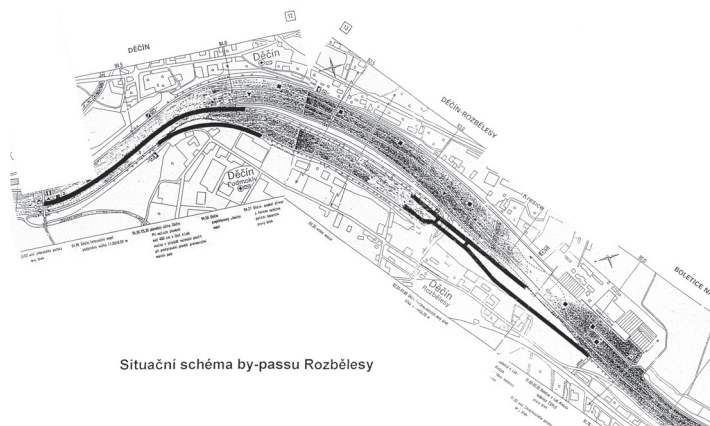
## 1. „By-passy“ – kanály mimo řečiště

Vžil se pro ně označení „by-passy“ (obchvaty). Protistrana nám vkládá do úst, co jsme neřekli – samotné by-passy by nepřinesly stejné zvýšení plavebního ponoru jako jezy. To nikdo netvrdí!

Nicméně v kombinaci s dalšími opatřeními a při využívání vhodných lodí by efekt měly. Přinesly by dvě zásadní výhody: Jednak by nebyly drahé, jednak by prakticky nevyvolaly konflikt s ochranou přírody. Jelikož by se nacházely mimo hlavní tok Labe, odstranily by jeden z hlavních problémů jezů – v řečišti by se nenacházela migrační překážka.

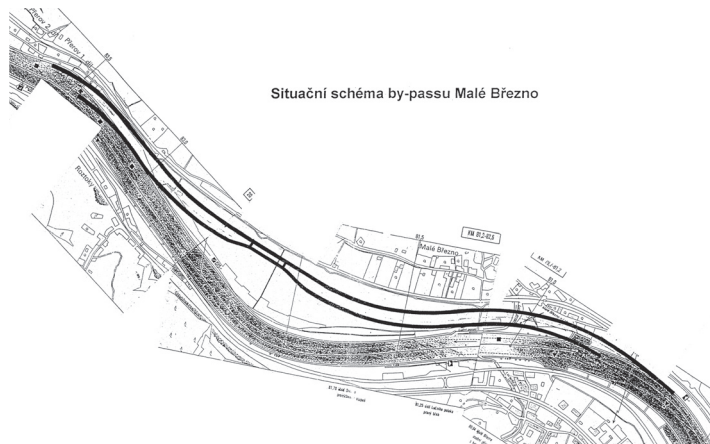
Bližší představu přináší obrázky na této straně. V Děčíně by se využil stávající zimní přístav Rozbělesy. Plavební komora (s horní rejdou) by se nacházela na místě, kde je dnes skládka šrotu. By-passy by řešily výškový rozdíl (asi 2 m) na asi 2,5 km řeky. Konflikt s ochranou přírody by byl v Děčíně nejspíš nulový, v Malém Březně řádově menší než u jezu a lze se domnívat, že by byl akceptovatelný jako rozumný kompromis.

### Děčín – Rozbělesy – řeka teče zprava doleva



Situční schéma by-passu Rozbělesy

### Malé Březno – řeka teče zprava doleva



Situční schéma by-passu Malé Březno

Lodě by by-pass využívaly jen při nízkých stavech vody v Labi .



*Labe s přístavem Rozbělesy v Děčíně, který by šel přeměnit v by-pass. Fotografováno z pravého břehu. (Snímek laskavě zapůjčil Ing. Jaroslav Kubec.)*

## 2. Optimalizace zásahů

(také „Páleníkova optimalizační varianta“ ☺)

Vycházím z toho, že je chybou abstrahovat od toho, že úsek mezi Střekovem a Hřenskem není všude stejný. Jsou zde úseky mělčí i hlubší, širší a užší, rovnější i s oblouky, s pomalým a s rychlým proudem, s menším a větším sklonem dna.

### Sofistikovaně a citlivě

Neměli bychom k celému úseku (36 km) přistupovat stejně, ale sofistikovaněji – rozdělit jej třeba na 360 stometrových úseků a pro každý hledat optimální – nejcitlivější způsob, jak zde zlepšit plavební podmínky.

### Marže

Pravděpodobně nebude na všech úsecích nezbytně nutná marže 50 cm, někde pomůže zúžit plavební dráhu atd.

## Rumunská zkratka

Značná část zboží dováženého do ČR pochází z Asie a pokud se k nám dopravuje říčními lodmi, pak po Labi v přístavu v Hamburku. Má-li se ale zboží z říčních lodí překládat na železnici či kamióny a dopravit na místo určení v ČR, je jedno, zda se přeloží v Děčíně-Loubí, nebo ve Vídni. Zvláště za situace, kdy jsme součástí jednotného ekonomického prostoru EU a za pár let i zemí eurozóny.

Cesta námořní lodě se asi o týden zkrátí, popluje-li místo do Hamburku do přístavu v rumunské Constanții, kde se zatím překládá 10x méně než v Hamburku. (I Rumunsko bude brzy členem EU.) Poté místo po nespolehlivém Labi, může plout velkými říčními lodmi po mnohem vodnatějším Dunaji do Vídně, z jejíhož překladiště lze ČR obslužit prakticky stejně jako z Děčína. Tato cesta bude i levnější.





### 3. Zjednosměrnění plavební dráhy

Za zvážení a posouzení bezesporu stojí opatření, které by možná mohlo odstranit potřebu výstavby jezů.

#### 19. století opravdu skončilo

Plavební dráha (kyneta) vyhloubená v Labi je z tradice na Labi udržována obousměrná. Tzn. musí se na ni vyhnout lodě plující proti sobě (jedna po proudu, druhá proti proudu). To mělo bezesporu smysl v 19. století, kdy labskou lodní plavbu zajišťovaly lehké (kolesové) čluny s malou nosností. Tehdy jich po Labi pluly desítky a velmi často se musely vyhýbat.

#### Po Labi pluje pouhých pět lodí denně

Postupně se však přešlo na větší lodě vezoucí 500 až 1.500 tun. Přepraví-li se za rok po Labi 1 milión tun, pak to znamená nejvýše 2.000 lodí ročně (pro srovnání – po dálnici projíždí desítky tisíc aut **denně**). Zhruba tedy 5 lodí denně. I kdyby se provoz zvýšil na dvojnásobek, nebo i čtyřnásobek, stále není žádný problém se zavedením střídavě jednosměrného provozu.

#### 12 hodin dolů, 12 nahoru

Kupř. od 6:00 do 18:00 by se plulo proti proudu, od 18:00 do 6:00 zas po proudu. Takový režim je v Evropě běžný na nejedné vodní cestě. (Rejdaři vědí dlouho dopředu, od kdy do kdy se kam smí plout a nemají problém si cesty naplánovat tak, aby žádná loď nikdy nikde nečekala ani minutu zbytečně.)

#### Zlepšení plavebních podmínek bez jezů

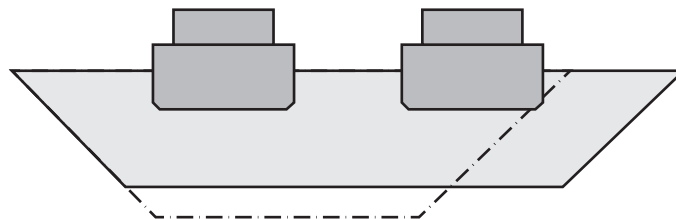
Hlavní přínos této varianty spočívá v tom, že by nejspíš přinesla podobné plavební hloubky jako výstavba jezů. V kombinaci s používáním kontejnerových lodí – tedy pro zajištění průměrného ponoru 110 až 120 cm – a s by-passy by s velkou pravděpodobností jezy nebyly vůbec potřeba.

Jde ovšem o kvalifikovaný odhad, který by bylo třeba posoudit, protože jistotu nemáme.

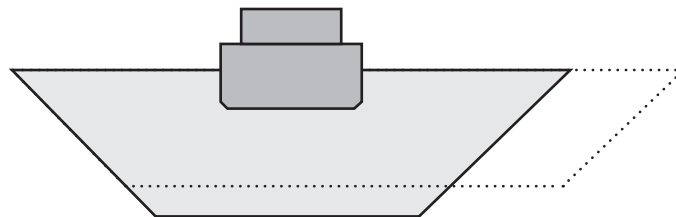
#### To „přece“ nejde!

Investor, ani resort dopravy se však k ničemu takovému nemá. Zatím jediné zdůvodnění poskytl (na konferenci o Labi 19. 5. 2006) ředitel ŘVC: „**Přece** nemůže být na mezinárodní trase jednosměrný provoz.“ (Proč, už jsme se nedozvěděli.)

#### Zjednodušené schéma:



50 m široká plavební dráha (čerchovaná čára značí jednosměrnou dráhu)



30 m široká plavební dráha (tečkovaná čára označuje dvousměrnou plavební dráhu)

Ze schémat je dobře patrné:

- 1) Průměrná hladina řeky (měřeno v metrech nadmořské výšky) se nemění, tudíž kolísání a rozlévání řeky by se příliš neměly měnit.
- 2) Zjednosměrnění plavební dráhy by vyžadovalo prohrábkou dna a zasypání části dráhy – ovšem ležící pod průměrnou vodní hladinou – na říční ekosystémy by to mělo mít minimální vliv.

Neznámými jsou především zrychlení proudění v plavební dráze (které by přineslo pokles hladiny, což by bylo nutno vyřešit větším zúžením kynety) a vliv tohoto zrychlení na říční ekosystémy.

## Proč se nezkoumá tato varianta?

Pro pochopení se musíme trošku vrátit ke vzniku myšlenky na výstavbu jezů na Labi.

## Za vším hledej projektanta (a peníze)

S touto myšlenkou totiž nepřišli rejdardaři, jak se mylně traduje, nýbrž projektanti vodních děl! Abychom je lépe chápali, je dobré vědět, že jsou odměňováni podílem (procentem) z ceny investičního díla. Čím je tedy stavba dražší, tím více za svůj projekt dostanou zapláceno. (Často pak ještě získají zakázku na stavební dozor, což obnáší další desítky milionů.)

## Mýty o nedokončeném díle předků

Výstavba jezů na Labi neskončila vodním dílem Střekov kvůli 2. světové válce (jak je také možné občas někde slyšet), nýbrž proto, že další jezy (na nižším úseku Labe) nebyly pro plavbu jednoduše třeba! (Pod Střekovem se do Labe vlévá např. řeka Bílina a zvyšuje množství vody v Labi. Následuje celá řada potoků, v Děčíně pak přivádí vodu do Labe Ploučnice.)

## Zaplevelené plány

S myšlenkou na vodní dílo Malé Březno se přišlo někdy v 70. letech 20. století. Tehdy mělo sloužit energetickým účelům. Záměr se tehdy dostal do tzv. Směrného vodohospodářského plánu a od té doby jej není možné „vykořenit“. (Namále měl v r. 1999. To jej Ministerstvo pro místní rozvoj navrhlo vypustit z územního plánu. Ačkoli byly v tomto bodě připomínky veřejnosti souhlasné, v územním plánu přesto VD Malé Březno zůstalo. Je vidět, kdo má stále z dvojice byrokracie – veřejnost větší moc.)

Také v první polovině 90. let 20. století se o realizaci stavby pokoušel HydroČez. Zlepšení plavebních podmínek bylo druhotné.

## Projektant v petrzeli

Z toho plyne několik klíčových věcí:

- 1) Projektant jezů je odborníkem na vodní energetiku, nikoli na lodní dopravu. **Loďní doprava slouží jako odůvodnění toho, proč se má (již namalovaný) projekt realizovat.** (Nejprve se vymyslí stavba za spoustu miliard, a pak se pro ni hledá zdůvodnění. Vždy se nějaké najde. Že jde o „pomník“ projektanta – a „jeho dítě“, o tom se už na veřejnosti nemluví. Tato motivace je ale možná ta nejdůležitější.)

## Podvedení rejdardaři na jedné lodi

- 2) Rejdardaři byli v podstatě podvedeni. Bylo jim slíbeno krásné řešení. (A komu by se nelíbily vyšší zisky a pohodlnější ovládání dlouhých lodí?) **Rejdardaři ale nebyli v žádném případě těmi, kdo by stavbu inicioval a prosazoval!** K zlepšení plavebních podmínek však mohlo na Labi dávno dojít a dávno se mohla zlepšit i neradostná situace rejdardařů. Pochopitelně že svou vinu investor neohlže nepřizná, ale ještě ji svaluje na nás. (Každá demagogie je dost dobrá, slouží-li prostředky účelu, usuzuje zřejmě investor.) Samozvaní projektanti se ujali role obhájce zájmů rejdardařů, i když jsou ve skutečnosti na jedné lodi rejdardaři s ekology! (Resp. měli by být.)

## Zbytečný Hydroprojekt

- 3) Zlepšení plavebních podmínek jinou cestou než stavbou jezů nepotřebuje práci projektanta vodních (betonových) děl. Ten by přišel o zakázku (a desítky milionů), proto dělá vše pro to, aby nepřipustil **ani diskusi** o konkurenčních řešeních. Byť by byla levnější a rychleji realizovatelná. Oficiální odůvodnění je půvabné – vždy se jen dozvíme, že investor už „přece“ sám všechny varianty dávno zvážil a ty ostatní „naprosto“ nevyhovovaly „technickému zadání“. Jaké konkrétně, kdy kdo a podle čeho o zadání rozhodoval a posuzoval varianty – nic z toho se už ale nikdy nedozvíte. („Bylo rozhodnuto a nelze se k tomu vracet.“)

## Neodepsat plavbu úplně?

Samozřejmě že Labe bez nákladní lodní dopravy je lákavá myšlenka, resp. sen každého přítele přírody řeky Labe. Z pohledu technického nic nebrání tomu, aby zboží od rejdardařů převzala železnice.

Je ale nutné uznat jako oprávněné obavy, že pokud by se po Labi úplně přestalo dopravovat zboží, prodělají na tom ti, kdo zboží dováží a vyváží, protože lodní doprava je výrazně levnější než železnice a ne u všech komodit hraje roli rychlost dodání.

## Synergické řešení

Jako vstřícný krok a kompromis je proto možné lodní dopravu na Labi akceptovat a podpořit kombinovanou dopravu tj. kontejnerové lodě v kombinaci s železnicí – za podmínky, že nedojde k zásahům do vzácných a cenných říčních ekosystémů. Přejme českým rejdardařům prosperitu, pokud oni dopřejí Labi jeho přírodu.

## „Zelené“ omyly

Bohužel i mezi odpůrci výstavby jezů se uchytilo několik mylných představ. Rozhodně bychom se neměli řídit zásadou, že účel světlí prostředky a že demagogii protistrany bychom měli čelit demagogií vlastní. Především z principu (účel opravdu prostředky nesvětí) a také proto, že každé mylné (ba i nepřesné) tvrzení bude použito ke shození **celé** naší argumentace a ke snížení naší důvěryhodnosti!

Naši oponenti číhají na každou naši chybu, analyzují si nás a cíleně hledají naše nejslabší místo, na které budou útočit! (Jen hlupák dodává protistraně zbytečné záminky k vlastní diskreditaci.)

### Klíčová důvěryhodnost

Důvěryhodnost ekologických organizací a aktivistů se odvíjí mj. právě od úrovně argumentace. A nalijme si čistého vína. Jedním z důvodů, proč valná část veřejnosti ekologické hnutí „nebere“, je právě jeho nízká důvěryhodnost daná zejména nevěrohodností argumentace.

### Kredit si kazíme vlastními chybami

Některé ekologické organizace bohužel používáním nefundovaných argumentů kazí kredit nejen sobě, ale i přátelům přírody a celému ekologickému hnutí. Obvykle je k tomu vedou ušlechtilé pohnutky – dostat kauzu do médií. (S novinovými výstřižky se pak lépe získávají granty nadací.)

### Černobílý a zjednodušený obraz

Do médií se lze dostat nejsnáze přeháněním (používáním silných výrazů, napadáním oponentů) a přistoupením na zjednodušování složitě problematiky, zamlčování široké palety názorů a virtuální rozdělení všech do dvou nesmířitelných táborů. (A jak již víme, hráči jsou v této hře tři.)

### Betonování Labe?

K mé hrůze se bohužel uchytil pojem „betonování Labe“. Jako (hodně) velká nadsázka budiž. Betonování skutečně není hlavní problém této kauzy! Jezy a prohrábky by ovlivnily takřka 40km úsek Labe, k betonování Labe by však došlo jen na krátkém úseku těsně nad a pod jezem. (S nadsázkou by se dalo říci, že to betonování nám vadí nejméně.)

## Zničení přírody?

Z podobného soudku je obrat „dojde ke zničení přírody“. Rozlišujme!

- 1) Je úplně něco jiného říci „**může dojít**“, a „**dojde**“!
- 2) Podobně je velký rozdíl mezi „**zničením**“ a „**ohrožením**“!
- 3) Po výstavbě jezů (a plánovaných prohrábkách) by valná část labské přírody nebyla významně dotčena. (Některým druhům by dokonce možná výstavba jezů prospěla.) Nejcennější (nejvzácnější) ekosystémy by byly **ovlivněny**. Nikdo ale přesně neví jak.

### Medvědí služba

Kdo toto nechce pochopit, ať nám radši takovou medvědí službu (používání nepřesných nebo dokonce nepravdivých tvrzení) ani neposkytuje. Nepotřebujeme „jezaře“ „zadupat do země“. Potřebujeme neprůstřelnou **argumentaci**. A tu získáme jen co nejdokonalejší znalostí problému! Měli bychom problematice rozumět lépe než sami navrhovatel jezů!

### Co nám tedy vlastně vadí?

V první chvíli můžeme podlehnout (často používanému) protiargumentu, že když nemůžeme poškození labské přírody **prokázat**, pak vlastně není důvod proč jezy nestavět. To je ovšem manipulace. A velká. Opak je pravdou. Příroda Labe je cenná a zákonem chráněná. Aby mohla být výstavba jezů povolena, musí ten, kdo je pro-sazuje, **prokázat**, že k jejímu poškození **nedojde**.

### Experiment

V opačném případě budeme nezodpovědně spoléhat na náhodu a věřit, že **experiment** dobře dopadne. Jenže s hodnotami se neexperimentuje! Že vzácné ekosystémy výstavbu jezů přežijí, skutečně nelze vyloučit. To je ale žalostné málo na to, abychom mohli se stavbou souhlasit.

### Mr. Bean přírodu Labe chránit nemůže

Svěřit labské ekosystémy vodo hospodářům je podobné, jako nechat Mr. Beana samotného s obrazem v ceně 15 milionů dolarů. Tento přírámek není až tak přitažený za vlasy. Vodo hospodáři (a další laici) pokládají mimořádně hodnotné ekosystémy za bezcenné, protože se jim nelíbí („bahno a šterk“, „broučci a kyticky“) a stejně jako Mr. Bean si myslí, že když zničený originál překreslí plnicím perem, dílo tím neutrpí.



## Čemu čelíme

Možná největší problém při diskusi s veřejností hraje jakási „náboženská“ rovina problému. Část veřejnosti totiž **věří** rovnici: Obětujeme kus přírody, ale získáme **Prosperitu** příp. zaměstnanost. Víra je v principu podobná té, kvůli níž staří Mayové vyřezávali pannám zaživa srdce, aby usmířili rozhněvané bohy (a uklidnili nespokojené poddané). Stejně jako Mayové **věřili** svým kněžím, že jim smrt panen nějakým tajemným způsobem přinese prospěch, **věří** značná část Čechů, že obětování labských ekosystémů je nezbytná oběť. Když se jich ale zeptáte, jakým mechanismem jezy přinesou prosperitu – vzývanou a uctívanou jako nějakou postmoderní bohyni, blábolí hlouposti, které myslící člověk nemůže brát vážně.

### Napůl zhypnotizovaná veřejnost

Tyto hlouposti jim **sugerují** média, v první řadě **televize**. Televizní zprávy chrlí na své nic netušící „oběti“ v rychlém sledu jednu zprávu za druhou, čímž jim brání kriticky zhodnotit, co jim televize promítá do mozku. Zaostření oka na jeden bod – televizní obrazovku, přítmi v místnosti, znehybnění těla „subjektu“ a – **podprahové** – blikání televizoru je situace velmi podobná stavu, v němž probíhá hypnóza. Při ní také hypnotizovaný „subjekt“ zírá na plamen blikající svíčky ve ztemnělé místnosti, v níž zní jen hlas hypnotizéra. Televize je taková poloviční hypnóza – sugesce.

### Moderátor – hypnotizér

Televizní divák nekriticky přejímá tvrzení moderátorů televizních „zpráv“ (aniž by si svou nekritičnost uvědomoval) podobně, jako hypnotizovaný **nevědomě** přijímá příkazy hypnotizéra.

### Ten starý známý sympáček přece nemůže lhát!

Kromě toho funguje i dvojí efekt moderátora. Ten je řadu večerů stejný, až divákovy podvědomí podlehne klamu, že se dobře znají. K tomu slouží i oslovení moderátorů jménem. Vaše podvědomí nedokáže rozpoznat, že se vlastně neznáte! Že s vámi „důvěrně“ známý Jirka nesedí ve vašem obýváku a nehledí vám do tváře. Vaše podvědomí neví nic o tom, že o vás „Jirka“ netuší vůbec nic a ve vzdáleném studiu hledí do kamery!

### Efekt neuhýbajícího pohledu

Druhým je efekt neuhýbajících očí. Moderátor čte svůj text (jedno, zda pravdivý či lživý, on za rozlišování pravdy od lži placen není a ty čestné rádi nahradí jiní)

ze zařízení, které umožňuje **klamat**. Divák (resp. jeho podvědomí) má dojem, že se mu moderátor dívá do očí. A lidé, kteří vám hledí do očí, jsou **podvědomě** vnímáni jako pravdomluvní.

Divák je tedy **podvědomě** manipulován, aby **sugestivním** televizním zprávám **věřil**, byť by byly sebelživější. (Vynechejme závislost na sledování televize ne podobné závislosti na alkoholu či nikotinu, kterou si také málokterý závislý přizná.)

### Podvědomě působení si nejsme s to uvědomovat

Hlavní problém spočívá v tom, že žádný z těchto efektů televize si nejsme **na vědomě úrovni vědomí**. Natož abychom je byli s to ovlivnit. Poloviční hypnóza (sugesce), „důvěrná“ známost a neuhýbající pohled na nás působí, ať chceme, nebo nechceme.

### Místo argumentů manipulace

Je-li investor nějaké stavby dostatečně bezskrupulózní, nenamáhá se zdokonalováním své **věcné** argumentace, ale spoléhá na PR agentury. Ty se zaměřují nikoli na **rozum** lidí, ale jejich **podvědomí**. Prodávají investiční záměr podobně jako novou značku auta, cigaret nebo sušenek. A to umí!

### Bez diskuse

Toto se nabízí jako nejpravděpodobnější vysvětlení, proč se o jezech za celých dlouhých 15 let nezačalo pořádně **věcně** diskutovat. (Vyjma premiéra Špidly, který bohužel na svou věcnost a snad i slušnost rychle dopltil.)

### O diskusi je minimální zájem

K diskusi vyzývám na každém setkání se zastánci výstavby jezů. Učinil jsem tak už asi 25x. Ze strany investora byl ohlas většinou nulový.

### ODS: Daňoví poplatníci, volte nás, platte nás, ale neotravujte nás

Krajský hejtman Ústeckého kraje dosud nereagoval na 500 e-mailů, které dostává od Přátel přírody průběžně už od února. Jako daňoví poplatníci přitom živíme řadu úředníků tiskového oddělení Krajského úřadu a sekretariátu hejtmána. (Mají jiné starosti – vydávat za naše peníze 6x ročně krajský „zpravodaj“ plný fotografií „tatička“ hejtmána.) O p. Foldynovi si myslíme své, ale ve funkci zástupce hejtmána aspoň odpovídal na maily.

### Diskuse jako svěcená voda

Skoro bych až jedovatě řekl, že diskuse se „jezaři“ vyhýbají jako čert kříži. (Z předchozích stran vyplývá proč asi.)

## Čím probouzet spící Růženky?

Je to marné? Vůbec ne. Konzumenti televizní sugesce jsou obětmi vymýváním mozků – jakými spícími Růženkami čekajícími na osvobozující polibek prince. Místo líbání probouzejme Růženky kolem nás používáním na rozum působících argumentů. Jaké argumenty můžeme nejčastěji slyšet?

### Hladová zed'

Vydá-li stát 7 miliard korun na stavbu jezů, vytvoří se tím práce pro místní nezaměstnané. Kdo tomu chce uvěřit, věří. Obsluha (betonového) jezu obnáší asi 5 pracovních míst. Spokojíme-li se s dobou výstavby jezů, pak je pravda taková, že 7 miliard korun vždy vytvoří pracovní místa. A to i tehdy, jsou-li ukradeny nebo vyhozeny z okna! Jde-li nám opravdu o snížení nezaměstnanosti, musíme srovnat více variant a vybrat tu nejefektivnější.

### Investujme efektivně

Proč neinvestovat např. do restrukturalizace výrobního programu Spolchemie, sanaci starých ekologických zátěží, revitalizací opuštěných průmyslových objektů (brownfields), vybudování vysokých škol, podpory čistých technologií v energetice atd.? Takové investice by jistě přinesly (dlouhodobé) snížení nezaměstnanosti a ještě by měly obecný prospěch (místo konfliktu s ochranou přírody).

### Zaměstnanost

Jezy prý přinesou pracovní místa i zvýšením lodního provozu. Jenže sám investor tvrdí, že lodní provoz by se po výstavbě jezů nezvýšil. Lodí nebude jezdit více, ale budou více naloženy (praví investor). Domyslíme-li to, znamená to, že by pracovních míst nepřibýlo, ba naopak dokonce ubylo!

### Jezy by nezaměstnanost spíše zvýšily

Jezy prý „uleví“ silnicím, protože lodní doprava by pak odebrala zboží konkurenci (kamiónům a železnici). Opět: To by ale přece zákonitě přineslo úbytek pracovních míst! (Někteří řidiči kamiónů a zaměstnanci drah by nezbytně přišli o práci.)

### Jak asi pomůže stavba v Děčíně Chomutovu?

Ústecký kraj je krajem s nejvyšší nezaměstnaností. To je sice pravda, ale ta je v rámci kraje alokována (rozmištěna) značně nerovnoměrně: Nejnižší je jako na potvoru v okresech Děčín a Ústí nad Labem, kudy teče Labe, nejvyšší je v okresech Most, Louny a Chomutov. Vida.

### Severní Čechy mají na dotace morální právo

Z toho je myslím jasně vidět, že argument o vytváření pracovních míst stavbou jezů je účelový. Zdůrazňujeme raději, že postiženým severním Čechám miliardy přejeme – ony si je skutečně jako dlouholetý dodavatel energie a surovin pro celou ČR zaslouží – ale zacilených tak, aby přinesly efekt tam, kde je to třeba nejvíce. (Viz o tři odstavce výše.)

### Děčínská čínská loděnice

Krátce před tím, než ministr ŽP kapituloval a odsouhlasil oddělené posuzování výstavby jezů (jeden po druhém), hodně hlasitě se mluvilo o gigantické investici České lidové republiky v Děčíně – Křešicích. Tamní loděnice měla ročně vyrábět 50 (!) lodí. Původní novinové zprávy o 2.500 nových pracovních místech byly později „upřesněny“ na 1.500. I tak jde o stěží uvěřitelné číslo.

### Veřejný zájem

Tato loděnice – resp. tisíce pracovních míst – měla být oním veřejným zájmem ospravedlňujícím udělení nezbytné výjimky. Dejme tomu. (Pro 2.500 pracovních míst by myslím česká vláda povolila i jadernou elektrárnu na Staroměstském nebo letišti na Václavském náměstí.)

### Čínské lodě jezy nepotřebují!

V televizi ani v novinách už však nezapomnělo (proč asi?), že tyto lodě by nesloužily pro plavbu na Labi a byly by jen spouštěny po proudu. Ponor prázdných lodí je však kolem 100 až 110 cm. A i kdyby právě bylo v Labi kriticky málo vody, pro jednu loď lze bez problému poslat po proudu „vlnku“ (dlouhou pár set metrů) upuštěním zdrží výše na Labi, na níž by se prázdná loď svezla do úseku s větší plavební hloubkou. Kvůli loděnici tedy rozhodně není třeba zajišťovat ponor 140 cm, tzn. netřeba stavět jezy!

### Lodě uleví silnicím

Postaví-li se jen jeden jez, zvýší se objem zboží překládaného v přístavu Loubí (Děčín). Část bezesporu na kamióny a nákladní auta, protože se nevyplatí dvojitá překládka – na vlaky a z nich pak ještě na kamióny. Stejně tak se počítá se zásobováním čínské loděnice v Křešicích nákladními automobily. Titíž lidé, kteří sami sebe pasují na jediné „pravé“ ekology a kteří dokáží procitěně líčit hrůzy kamiónové dopravy, o tom však mlčí.

## „Odborníci vypracovali studie“

Často se také (v médiích) můžeme setkat s tvrzením, že na projektu pracovala řada odborníků – biologů, kteří vypracovali posudky a studie a díky nimž byl projekt upraven, aby vyhovoval nejnáročnějším požadavkům „ekologů“. (Odhlédneme od toho, že za celých 11 let, co se tomuto problému věnujeme, se nikdy nikdo nezajímal, jaké „požadavky“ máme, takže je pozoruhodné, že je investor zná.)

Když se pak ale na řečníka obrátíte s žádostí, aby vám tyto posudky nebo studie poskytl (jsou hrazeny ze státního rozpočtu a proto je podle zákona státní investor povinen je poskytnout), zjistíte, že na investora se zákony patrně nevztahují. Jednoduše je odmítá zveřejnit.

### Vyznívají-li tedy tak jasně pro jezy, čeho se investor bojí?

Jako přes kopírák je to s ekonomickými studiemi. Taková silná slova zní ryze účelově – jsou určena médiím, aby se jimi manipulovala veřejnost. Studie buď žádné nemá, nebo je realita značně odlišná.

Jako příklad uveďme „*Posouzení záměru podle §45i zák. 114/92 na území evropsky významných lokalit ... soustavy NATURA 2000*“. To si za státní peníze nechal investor vypracovat u dr. Kurase. Ten v závěru svého posudku tučně zvýraznil, že „**záměr bude mít významně negativní vliv na posuzované předměty ochrany evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000**“. Uvedl dále, že kompenzace nejsou možné. Tedy pravý opak toho, co tvrdí investor.

Investor se pokusil zabránit tomu, aby se o studii dozvěděla veřejnost (tzn. ti, co mu ji ze svých daní zaplatili). Proto ji – jak říká – „zavřel do trezoru“ a když se přesto její existence provalila na veřejnost, (na radu PR poradců?) ji označil za „příspěvek do odborné diskuse“. (Pravdou to ale není, protože příspěvek do diskuse by nenesl výše uvedený název.)

### Není ten, bude jiný

I nelenil investor a začal hledat jiného odborníka, aby si u něj – opět za státní peníze – objednal vypracování stejné studie (již druhé), přičemž mu odmítl dát k dispozici celé posouzení dr. Kurase (jen vybrané pasáže). Jenže i druhé posouzení vyznělo stejně. Investor na zpracovatele druhého posouzení vyvíjí nátlak, aby závěr změnil.

Lze tušit, že podobně to bude se studií Mott McDonald, která prý „jasně“ dokládá návratnost stavby jezů, ovšem (přestože byla zaplácena ze státního rozpočtu) je rovněž tajná. (Údajně si to přeje Mott McDonald, o čemž lze důvodně pochybovat.)

Smutné je, že část médií cituje polopravdy státních úřadů jako „slovo boží“, aniž by se namáhala si cokoli ověřit. Veškerá naše argumentace se ale často scvrkne do poslední věty „Proti stavbě protestují ekologové.“

Pokud už se do médií dostanou argumenty používané proti jezům, obvykle to bývají ty nejslabší, nejméně promyšlené a snadno sestřelitelné. Zde jsou tři:

### 1. Klimatická studie

Za doslova nešťastnou pokládám argumentaci, že v Labi bude za 50 let málo vody a proto jezy nemají smysl. Předpovědi počasí jsou vždy věštěním z křišťálové koule a co bude za 50 let, předpovědět prostě nelze! (Navíc existují jiné studie předpovídající pravý opak. Kdo určí, která má pravdu?)

### 2. Málo vody v Německu? Hloupost!

Tento argument se rozšířil jako mor. (Cítím v tom snahu spolehnout se na to, že se naše problémy vyřeší jinde bez našeho úsilí. „Němci stejně s Labem nic dělat nebudou.“) Kardinalní omyl. Kaštany za nás z ohně nikdo tahat nebude (ani Německo, ani EU). **Musíme si to vyřešit sami.** Varuji před tím už řadu let. (Některé nadace ovšem štědrě dotují spolupráci s německou stranou...)

Německé ministerstvo dopravy již poskytlo oficiální slib, že na Labi pod státní hranici zajistí ponor 130 cm! Kdo postavil svou argumentaci na německém Labi, tomu se hroutí jako domeček z karet. (Podobně se kdysi tvrdilo, že Němci nepostaví úsek D8 z Drážďan na hranici. Nakonec to stihli rychleji než Češi!) **Jestli jednou před tím varuji!** Přeshraniční spolupráce je fajn, ale problém jezů leží jinde.

### 3. Jezy se nezaplátí – a co když ano?

Argumentace ekonomickou stránkou je již silnější, ale i ona má nebezpečné trhliny. Pokud by se objem zboží přepravovaného po Labi zvýšil z 1 na 3 milióny tun a započítala s výrobou elektřiny v hydroelektrárně, skutečně by to investici do jezů mohlo zaplatit. Počítejme s tím, že investor bude na tom trojnásobku trvat. (Jinak by dotaci ze státního rozpočtu nedostal.)

### Jez místo Karlova mostu

Pokud by někdo přišel s plánem postavit jez v Praze místo Karlova mostu, určitě bychom neargumentovali tím, že ve Vltavě bude za 50 let málo vody, že se to ekonomicky nevyplatí, že loďní doprava krachuje a že v Německu jezy neplánují. **Bojovali bychom přece za záchranu Karlova mostu!**

Labské říční ekosystémy jsou přírodní obdobou kulturních památek. Nestydme se za to, že tyto přírodní hodnoty chceme uchránit pro příští generace i pro přírodu samotnou! Nenechme se manipulovat. Nejde o emoce, jde o **hodnoty**. Přírodu ničí jen barbaři – stydět se musí investor, ne my!

## Slovníček pojmů

**jez** = příčná překážka na řece vzdouvající vodní hladinu; některé lze sklopit nebo zvednout – provádí se zejména při povodních (a „vyplachování“ zdrže);

**přehrada** = od jezu se liší pouze svou výškou, do 9 m jde o jez, od 9 m přehrada;

**zdrž / nádrž** = vzdutá vodní masa nad jezem či přehradou; voda zde „stojí“ podobně jako v rybníce;

**plavební komora** = betonové zařízení umožňující lodí překonat jez nebo přehradu; buduje se často stranou říčního toku;

**rejda (horní a dolní)** = až 200 m dlouhý betonový kanál vedoucí k plavební komoře;

**rejdař** = majitel lodí provozující lodní dopravu (živí ho doprava zboží jiných firem);

**plavební ponor** = jak hluboko se ponoří naložená loď pod vodní hladinu;

**plavební hloubka** = kolik musí být v řece vody, aby v ní mohla loď plout;

**marže** = kolik vody musí být pod lodí (mezi dnem lodi a dnem řeky), aby loď mohla plout (jednak loď nemůže „škrtat“ o dno, jednak aby mohl pohon lodí zabrat, potřebuje pod sebou 10 až 20 cm vody); platí rovnice marže + pl. ponor = pl. hloubka (např. 140 + 50 = 190 cm nebo 110 + 20 = 130 cm);

**propulze** = zanoření zadní části plující naložené lodi – zejména při plavbě proti proudu;

**kolesa** = pohonné zařízení většinou po stranách lodě (někdy i vzadu); zužují loď, která má pak menší nosnost, jsou méně výkonné; výhodou je možnost

plout při nižších stavech vody – mají menší propulzi než lodě vrtulové, stačí jim tudíž menší marže; pracuje se na vývoji moderních kolesových lodích, ale výsledky zatím nejsou příliš hmatatelné;

**lodní vrtule** = pohonné zařízení na konci lodě pod úrovní jejího dna; Flabi má dvě; větší rychlost otáčení proti kolesu umožňuje používat výkonnější – většinou naftové – motory (kolesa bývala poháněna parními stroji na uhlí);

**kyneta** = plavební dráha; prohrabáváním dna udržovaná část řeky, v níž plují lodě (vyznačena barevnými bójemi);

**šířka kynety** = plavební dráha se měří na dně, k hladině se kyneta rozšiřuje;

**svahy kynety** = pod vodou skryté části svažující se ke dnu kynety poměrem 2:1 (na 1 metr hloubky 2 metry šířky), tzn. že kyneta široká 50 m ve skutečnosti zabírá i 60 m řeky; bývají „opevněny“;

**hrubý kamenný zához** = aby proudící řeka umělé břehy nevymlela, zasypávají se břehy a část dna velkými či menšími balvany – nejproblematictější část z pohledu ochrany přírody Labe; prakticky by zlikvidoval nejcennější labské ekosystémy – bahnitě a šterkopískové „lavice“;

**dnová dlažba** = je přirozená (tvořená většími balvany), asi metr mocná a zabraňuje tomu, aby proud odnesl šterkové podloží mocné několik metrů;

**dnová eroze** = čím méně překážek v toku (kynetě), tím v něm rychleji proudí voda (teče řeka); čím rychleji voda proudí, tím má větší sílu a tím více materiálu a větších částic odnáší; dno Labe za

poslední staletí zakleslo již o celý jeden metr (!); každoročně se snižuje asi o další centimetr;

**denundace** = proudící voda unáší materiál (šterk, písek, bahno) z horních úseků, na dolních úsecích jej ukládá (do náplavů, lavic...);

**lavice** = jak hladina ve volné řece kolísá, proud ukládá materiál do jakýchsi „lavic“, které jsou někdy dnem (pod vodou), jindy břehem (na suchu);

**šterkopískové náplavy** = materiál uložený řekou na dolních úsecích; v proudící řece jsou menší tj. bahnitě částice odnášeny, náplavy jsou tedy „promývány“ a větší šterk a kameny zůstávají; v řece se stojatou vodou (s jezy a zdržemi) se naopak bahnitě částice usazují;

**periodicky zaplavované/obnažované ekosystémy** = se specifickou až endemickou faunou a flórou; vyskytují se jen na „volných“ řekách – s kolísající hladinou, u nás již velmi vzácné – jen na úseku Labe mezi Střekovem a státní hranicí;

**flóra a fauna** = rostliny a živočichové;

**endemit** = daný druh se vyskytuje (již) jen na jedné jediné lokalitě;

*Autor textu: Marian Páleník  
po konzultaci s Ing. Jaroslavem Kubcem*

### Alternativy Přátel přírody – zvláštní příloha

70. číslo členského časopisku společnosti

Přátelů přírody, o.p.s. (IČ 27 26 14 17)

V Podhájí 35, 400 01 Ústí n. L.

Prateleprirrody.cz/kestazeni

Uzávěrka: 2. 12. 2006.

Sazba, lito a tisk: R&K Servis.