



Vážení čtenáři a čtenářky,

tématem tohoto čísla jsou projekty rozvoje vodních cest pro potřeby nákladní vodní dopravy a jejich konflikt se zájmy ochrany přírody. Ať už je to kanál Dunaj-Odra-Labe, plavební stupeň Děčín, kanál u Přelouče či splavňování Berounky, každý projekt vyvolává vzrušené diskuse a řadu nezodpovězených otázek.

Zastánci vodní dopravy ji s oblibou označují za nejekologičtější druh dopravy. Proč tedy plány na rozvoj dopravních cest vyvolávají největší protesty právě u ekologů?

Co znamenaly úpravy velkých českých řek pro účely plavby pro ekologický stav vodních toků a říční krajiny a poučili jsme se z historie? Jaké jsou možné dopady nových splavňovacích projektů na přírodu a převyšuje skutečně jejich ekonomický či jiný přínos tyto škody?

Velikost lodí (a nákladu), při kterých se provoz lodí vyplatí, v důsledku ekonomických podmínek dlouhodobě roste. Je vůbec možné (a ekonomicky únosné) vodní dopravu v podmínkách České republiky (střechy Evropy) zachránit, ať do ní investujeme sebevíc? A co s podmínkami pro vodní dopravu udělá klimatická změna s očekávanými dopady na rozložení srážek v průběhu roku?

Lodě chtějí vodní cesty rovné, hluboké, se stabilním průtokem. Přirozené a přírodě blízké řeky jsou mělké, tvarově i hloubkově pestré, jejich průtok v průběhu roku kolísá. Je vůbec možné najít v tomto sporu nějaké řešení? Anebo ho prostě hledat nebudeme a problém bude vyřešen silou, na úkor jedné strany (a která to asi bude)? Ne, že by (jakkoli vynikající) články v tomto čísle všechny otázky zodpověděly. Hledáme odpovědi už po desetiletí a nepochybně ještě nějakou dobu hledat budeme. Ale přesto – příjemné počtení!

Vlatimil Karlík

odborník na ochranu přírody,
spoluzakladatel Arniky