



V nejbližších padesáti letech ke stavbě přehrady určitě nedojde

Toto speciální vydání Devítky chceme věnovat jednomu jedinému tématu, o němž se v posledních letech hodně hovořilo, a to záměru vybudovat přehradní hráz, která by vodou zatopila nejbližší údolí řek Krupé a Moravy. Nejprve jsme o rozhovor požádali osobu, která by měla být informována nejlépe – starostu obce Malá Morava, pana Antonína Marinova.

Již několik let se mezi lidmi hovoří o záměru vybudovat u hanušovického kamenolomu hráz přehrady, která by zatopila částí údolí Krupé, ale také údolí řeky Moravy až k naší pile. Byť se jedná o projekt z minulého režimu, začalo se o přehradě Hanušovice hovořit v souvislosti s přípravou sítě rezervárů pitné vody. V územně-plánovací dokumentaci Olomouckého kraje se mluví o „územní rezervě“. Co tento pojem znamená?

Územní rezervou se v tomto případě myslí vymezení a ochrana lokality, která je morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodná pro akumulaci povrchových vod. Jedná se o jedno z možných opatření pro řešení dopadů klimatických změn, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, a to v dlouhodobém časovém horizontu. Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo životního prostředí v roce 2011 pořídilo tzv. Generel lokalit pro akumulaci povrchových vod, mezi kterými je i lokalita Hanušovice, která je se svým potenciální objem až 135 mil. m³ uvažována jako možný vodárenský zdroj pro severní a střední Pomoraví. Toto úze-

mí je v územních dokumentacích Olomouckého kraje, naší obce, ale i dalších obcí a měst uvedeno právě jako územní rezerva pro popisované využití. Ovšem samo ministerstvo zdůrazňuje, že Generel LAPV není seznamem „plánovaných staveb přehrad“, ale pouze seznamem lokalit vhodných pro toto využití.

Promítla se tato skutečnost nějak i do územního plánu obce Malá Morava? Šlo by přece o zátup téměř celého katastrálního území Vlaské.

Jak již jsem uvedl v předešlé odpovědi, lokalita vhodná pro akumulaci vod je v územním plánu naší obce vyznačena jako územní rezerva. V žádném případě se nejedná o plánovanou stavbu přehrady. Ovšem nově povolované budovy a stavby jsou na tomto území kolaudovány jako stavby dočasné na dobu padesáti let. Jiná omezení v této oblasti zatím nejsou.

Když hypoteticky připustíme, že by například v řádu padesáti let ke stavbě přehrady došlo, pracuje se již na variantním dopravním napojení ke spádovému centru - Hanušovicím? Vysoká a Vojtiškov by se tak ocitly za přehradní plochou.

V územním plánu obce je vyznačena i územní rezerva pro komunikaci pro propojení místních částí Malá Morava, Vojtiškov a Vysoká. Na dalším dopravním napojení směrem na Hanušovice, včetně přeložky železniční trati se ovšem nepracuje a vše je pouze ve stádiu úvah. V minulosti se vyskytovalo mnoho různých a často i megalomanských variant provedení vodního díla. Někdy v šedesátých letech minulého století byly plánovány dvě nádrže, jedna v údolí řeky Moravy s přehradní hrází u hanušovického kamenolomu, druhá v údolí řeky Krupé ve směru na Staré Město. Plánována přeložka železnice měla vést po pravém břehu řeky Moravy. Silnice na Hanušovice měla vést přes Vojtiškov a Vysokou. Naštěstí dnes tyto plány již vzaly za své.

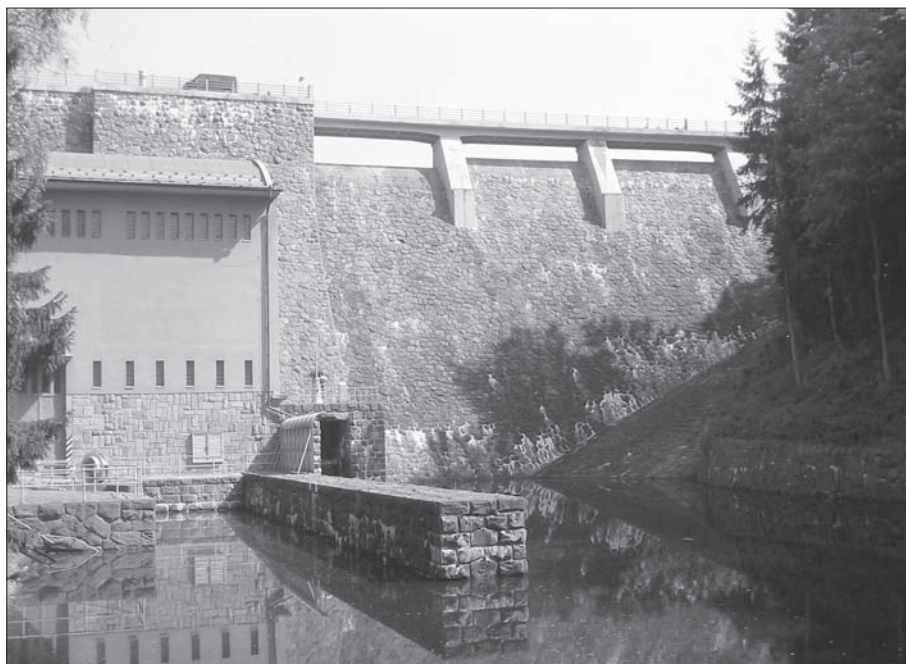
Záměr MZP se týká mnoha dalších míst v republice. Spojily se nějak dotčené obce ke společnému protestu?

V říjnu 2006 začalo veřejné projednávání tzv. Plánu hlavních povodí – strategického dokumentu, který navrhoval závazně stanovit lokality pro dvě stovky nových přehrad v České republice. Jednalo se převážně o megalomanské návrhy, které byly převzaté prakticky beze změny z komunistických plánů 70. let minulého století, které neměly ve většině případů žádné opodstatnění. Města i obce dotčená plánovanými přehradami veřejně protestovaly proti návrhu Plánu hlavních povodí. Vznikla i veřejná petice proti těmto stavbám, která měla velký úspěch. Pro výrazný odpor veřejnosti byl počet míst vhodných pro akumulaci vod v České republice snížen z 205 na 50. Bohužel lokalita Hanušovice zde zůstala zachována.

I naše obec vyjádřila svůj nesouhlas. Kdyby se nádrž začala stavět, znamenalo by to zánik několika místních částí a obrovsky by se zkomplikovala a prodloužila doprava směrem na Hanušovice. Ani po dokončení nádrže by tato nepřinesla obci žádnou výhodu. Nabízí se možnost rekreace, zvýšení turistického ruchu a využití vodní plochy. Opak je ovšem pravdou. U nádrží určených pro zásobování pitnou vodou jsou přísná omezení a veškeré tyto činnosti jsou zakázány.

Nabízí se také možnost, že by tato přehrada mohla sloužit k vyrovnávání hladiny Labsko-oderského plavebního kanálu.

Teoreticky ano, i když primární využití nádrže by mělo být jiné. O spojení Dunaje s povodím Severního moře uvažoval už český král Karel IV. ve 14. století. Od těch dob se objevilo mnoho různých projektů na tuto stavbu, která i nadále ovšem zůstává pouze ve stádiu návrhů a úvah. Myslím si, že pro



Snímek nám nejbližší přehradní nádrže v Pastvinách.

Foto Arnošt Juránek

budování kanálu Dunaj – Labe – Odra není v současnosti politická vůle, přestože jeho realizaci podporuje i prezident Miloš Zeman. Jeho případná realizace by měla být financována z rozpočtu Evropské unie, odhadovaný podíl České republiky se vyšplhal na 45 miliard korun.

Na závěr ta nejdůležitější otázka:

Mají být naši občané připraveni, že k realizaci výstavby přehrady dojde v nejbližších letech?

V tomto případě bych rád uklidnil všechny naše občany, kteří se cítí přehradou ohroženi. Dovolím si tvrdit, že ke stavbě v nejbližších padesáti letech určitě nedojde. Je ovšem dobré vědět, jaké plány v dlou-

hodobém horizontu existují. Proto vítám i toto speciální číslo Devítky, které do celé problematiky vnáší světlo a především více dostupných informací.

Děkuji za rozhovor.

*Za Devítku se vyptával
Arnošt Juránek*



„V krajské dokumentaci aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je lokalita Hanušovice zobrazena jako plocha vhodná pro akumulaci povrchových vod (územní rezerva). Tato lokalita je v souladu s Generelem území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základními zásadami využití těchto území (Generel MZe a MŽP z roku 2011).“

Ing. Jana Pospíšilová
Odbor strategického rozvoje kraje
Oddělení územního plánu a stavebního řádu

1. <i>Název lokality</i> Hanušovice	2. <i>Vodní tok</i> Morava	3. <i>Pořadové číslo</i> 14
4. <i>Oblast povodí</i> Dunaje	5. <i>Dílčí povodí</i> Moravy a přítoků Váhu	6. <i>Číslo hydrologického pořadí</i> 4-10-01-027
7. <i>Kategorie</i> A	8. <i>Plocha povodí</i> 217,2 km ²	9. <i>Plocha lokality</i> 533,9 ha
10. <i>Vodohospodářský význam</i> Potenciální objem až 135 mil. m ³ je uvažován jako vodárenský zdroj pro severní a střední Pomoraví s využitím dobré vodnosti toků v oblasti Jeseníků (Morava a Krupá) a může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel v úseku až po soutok s Moravskou Sázavou a nadlepšování ekologických průtoků na řece Moravě.		
11. <i>Současné využití území plochy</i> Zemědělský půdní fond - 124,1 ha; lesní půda - 381,3 ha; vodní plochy - 16,3 ha; ostatní - 12,1 ha		
12. <i>Dotčené kraje a obce</i> Olomoucký kraj - Hanušovice, Jindřichov, Malá Morava, Staré Město, Vikantice		
13. <i>Dotčené objekty (podle klasifikace ČSÚ - údaje za rok 2008)</i> Budovy k bydlení - 20, budovy pro rekreaci - 3, průmyslové budovy - 1, budovy lesního hospodářství - 1, ostatní budovy - 1		
14. <i>Zájmy ochrany přírody a krajiny</i> Lokalita zasahuje do PO Králický Sněžník a nadregionálního biocentra. Je evidován výskyt kriticky ohrožené zmije obecné a silně ohrožených druhů - vydra říční, ledňáček říční, mlok skvrnitý, čolek horský, ještěrka obecná, ještěrka živorodá, ledňáček říční, chřástal polní, křepelka obecná, pisík obecný, čáp černý, bekasina otavní, rejsek horský, myšivka horská. Jedná se o vodní tok s dochovaným přírodě blízkým charakterem koryta a údolní nivy.		
15. <i>Kulturní památky</i> Na území lokality se nachází 1 kulturní památka.		
16. <i>Poznámka</i> Je evidován písemný nesouhlas Obce Malá Morava.		

Evidenční list přehrady (nahore) prozrazuje všechna technická a lokalizační data, která umožňují představit si, jak obrovské množství vody by měla hráz pojmout. Záměr vyvolal bouři nevole nejen u představitelů samospráv v Hanušovicích, Starém Městě a Malé Moravě, ale vznikla také petice občanů Hanušovic, kteří se po přestálé povodni v červenci 1997 báli, že by je případné protržení hráze mohlo ohrozit.

Situační zakres do mapy (na levé straně) naznačuje, kam všude by sahaly břehy vodní nádrže v údolích Krupé a hlavně řeky Moravy. Ze světa by tak zcela zmizela osada Vlaské a části silnic a železničních tratí. Materiály z archivu Obecního úřadu Malá Morava

S plánem přehrad obce nesouhlasí. Není jim to nic platné

O záměru státu budovat sérii přehrad informovala ve svém článku dne 1. 11. 2011 pro Šumperský deník také redaktorka Stanislava Rybíčková. Z jejího stati, kterou jsme již v Devítce před časem zveřejnili, pro připomenutí vyjímáme:

Zablokování rozvoje hrozí 65 lokalitám v České republice, které jsou výhledově, v horizontu padesáti až sto let, určeny pro stavbu přehradních nádrží. Jedna z nich by v budoucnu mohla zatopit údolí řek Moravy a Krupé nad Hanušovicemi, druhá údolí Břežné nad Hoštejnem.

Generel těchto lokalit nedávno schválila ministerstva zemědělství a životního prostředí. Jeho cílem je řešit budoucí nedostatek vody.

„Z analýz Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka a ze scénářů změn klimatu vyplývá, že ve většině povodí by v roce 2070 chybělo padesát až sedmdesát procent dnes povoleného odběru vody. Výjimkou je jen povodí Odry,“ uvedl Radek Ležatka z Ministerstva zemědělství ČR.

Množit se mají extrémní projevy počasí, zejména jarní povodně a letní sucha. Vyrovnat tyto výkyvy by měly právě navrhované přehrady. Generel vychází ze starších plánů 186 lokalit navržených postupně od začátku 20. století. Pro odpor obcí, které před pěti lety sepisovaly protestní petice, se plán nakonec zúžil na 65 míst. I kdyby na nich žádné přehrady nakonec nevznikly, generel má na ně dopad už dnes. Určuje totiž, co se na území nesmí budovat, aby se pak takové stavby nemusely nákladně vykupovat a

likvidovat, kdyby přehrada dostala zelenou.

V lokalitách není možné stavět například silnice, nové mosty, inženýrské sítě, skládky, zařízení pro průmysl nebo těžbu nerostů. Menší stavby jako chalupy jsou povolovány jen jako dočasné.

„Viděl jsem stavební povolení na malou vodní elektrárnu, kde bylo uvedeno, že je vydáno pouze na dobu padesáti let,“ řekl starosta Malé Moravy Antonín Marinov (nez.). Právě Malou Moravu a jejích devět místních částí by případná přehrada postihla v našem regionu nejvíce. Hráz by totiž stála v místě kamenolomu za Hanušovicemi a voda by zatopila celé Vlaské, kterým vede jediná spojnice obce s Olomouckým krajem a taky železnice. Přehrada by od světa zcela odřízla osady Vysokou a Vojtíškov.

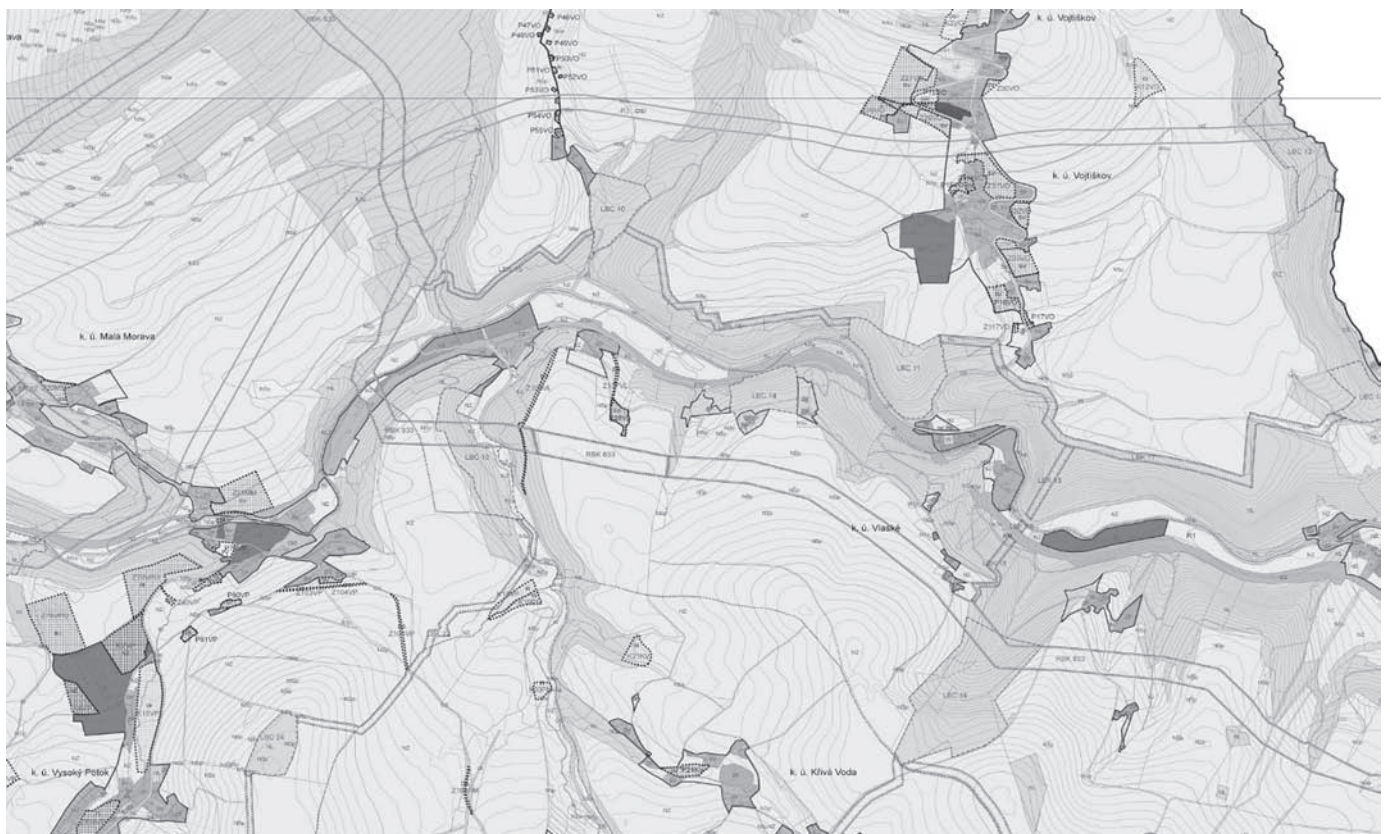
„O údolní přehradě se tady mluví snad šedesát let, teď ale dostal záměr konkrétnější podobu. Lidi trochu počítají s tím, že se nikdy neuskuteční, náklady by totiž byly astronomické. Ale žádný investor sem nepůjde, když nemá jistotu perspektivy. A bez ní se oblast navíc vytlidňuje. Rok co rok klesá počet obyvatel obce o deset až dvacet lidí,“ řekl starosta Marinov. Malá Morava je jednou z deseti obcí, které zaslaly ministerstvu písemný nesouhlas s generelem. Ten jí ale není nic platný, jde o stavby ve vyšším zájmu.



Pod vodou přehrady by zmizela i silnice z Hanušovic do Starého Města. Hladina by sahala až po odbočku na Chrastice. Ze Starého Města by se muselo jezdit oklikou přes Vikantice a Brannou, tedy po silnici, jejíž údržba je v zimě velmi problémová.

„Záměr nám komplikuje život, a kdyby se přehrada skutečně stavěla, znamenalo by to zánik celých osad, i když voda by je nezaplavila,“ řekla starostka Starého Města Vlasta Pichová (nez.).

Vodní plocha u Hanušovic by byla vodárenským zdrojem pro severní a střední Pomoraví. Mohla by navíc zajistit protipovodňovou ochranu sídel až po soutok s Moravskou Sázavou. Vodní plocha by měla zahrnovat asi 533,9 hektarů a zadržovat by měla 135 milionů kubiků vody.



Se záměrem stavět rezervoár pitné vody, přehradní nádrž Hanušovice, musel počítat i nový Územní plán obce Malá Morava. V černobílém snímku z listu územního plánu nejsou hranice zátopové čáry dobře patrné, ale je zde dobře viditelná rezerva (v horní polovině snímku) pro případnou stavbu obchvatové silnice, která by vedla od křižovatky u malomoravského pohostinství přes Valberice a Vojtíškov k Vysoké.

Materiál z archivu Obecního úřadu Malá Morava

V Olomouckém kraji by mohlo skončit pod hladinou přehrad až devět míst

Na internetovém portálu iDnes.cz vyšla v roce 2011 tato stať, která mluví o obcích, které se proti stavbě rezervoárů pitné vody brání nebo je naopak vítají. Své argumenty pro nutnost výstavby přehrad obhajují také vodohospodáři.

Starostové řady obcí jsou znepokojeni plánem na stavbu nových přehrad. V Olomouckém kraji by jich totiž mohlo v příštích letech vzniknout až devět, a někteří starostové se bojí, že jejich stavba či jen plány na ni zablokují místní rozvoj. Jiným by ale stavba vodního díla nevadila.

V Olomouckém kraji by mohlo pod hladinou nových přehrad skončit až devět míst. Někde se jejich stavby bojí, jiným nevadí.

Například starosta Malé Moravy na Šumpersku Antonín Marinov si neumí představit, že by část obce v budoucnu zaplavila voda. „My jsme už před pěti lety posílali protestní petici, ale očividně ji nikdo nebral v potaz,“ zlobí se Marinov.

Podle něj přišly první plány na stavbu přehrady u Malé Moravy zhruba před padesáti lety a od té doby se o tom mluví opakovaně. „Pro nás je to zásadní záležitost. Voda by zatopila jak železnici, tak silnice z místních částí do vnitrozemí. Navíc by došlo k zatopení celé osady Vlaské,“ popisuje starosta případné následky stavby přehrady.

Obec však zatím žádné protesty zatím nechystá. „Stát by tady měl kromě přehrady ohromné náklady například s výstavbou náhradních silnic a cest. Dost dobře si neumím představit, kudy by je vůbec vedl,“ míní Marinov a dodává, že ani lidé z osady Vlaské zatím nejsou nijak znepokojeni. „Všichni věříme, že přehrada stejně jako v minulosti zůstane jen na papíře,“ podotkl.

Některým obcím by přehrada nevadila, jiní stavbu i podporují

Naopak vodní dílo v Březné ve Štítech na Šumpersku nemá ve vedení města odpůrce. „S vodou bude čím dál větší problém a řeka Březná je velmi čistá, takže se jako zdroj pro rezervoár vody hodí,“ řekl starosta Štítů Jiří Vogel.

„Na druhou stranu je ale potřeba říct, že zatopením údolí by zaniklo nádherné místo dosud nedotčené lidskou rukou,“ dodal.

A s přehradou se smířili také i v Dřevohosticích na Přerovsku. „Voda by se rozlila do polí a luk a vzala by nám část obecního lesa. U nás to však má podporu, protože jsme v oblasti chudé na zdroje pitné vody a přehrada by nám pomohla i při povodních,“ nastínil zdejší starosta Stanislav Skýpala.

O některých lokalitách úřady uvažují již desítky let. Známa je třeba studie dokonce až z dob Rakouska Uherska. Postupem času se však z původních 210 míst stalo 186 a aktuálně nakonec 65 v celé zemi. Z toho v regionu devět.

Povodí: Časem nebude dost pitné vody, nádrže jsou tedy nutné

Dokument, který celý rozruch vzbudil, má poněkud krkolomný název Generel území chráněných pro akumulaci povrchových vod. Představitelé Olomouckého kraje i Povodí Moravy se snaží obavy lidí mírnit.

„Jde pouze o ochranu některých lokalit,

aby se v horizontu padesáti až sto let neznehodnotily například nežádoucími stavbami. V žádném případě nejde o plány na výstavbu řady vodních děl,“ vysvětluje vedoucí útvaru vodohospodářského plánování Povodí Moravy Miroslav Foltýn.

„Vývoj je nevyhnutelný, pitné vody bude nedostatek. Proto jsme hledali místa, která by byla vhodná pro stavbu přehrad,“ dodala pak mluvčí Povodí Moravy Veronika Slámová.

Podle ní jsou v plánech zahrnuta vesměs zahrnuta místa, která byla chráněná již v minulosti. „Samozejmé to do rozvoje obcí může nějak zasáhnout. V těchto lokalitách není přípustná například průmyslová zástavba, cesty nebo benzinky, ale stavba chat ano. S obcemi o tom vedeme diskusi,“ tvrdí Slámová.

Znepokojení v některých obcích mírní i náměstek hejtmána Pavel Horák, který připomíná, že počet míst, kde se počítá se stavbou přehrady, se stále snižuje. „V sedmdesátých letech bylo v kraji 40 chráněných lokalit, nyní je jich devět. Snažíme se vycházet vstříc obcím a lobbovat za jejich zájmy.“

Plánované přehrady v kraji:

- Hanušovice (Morava),
- Hoštejn (Březná, Morava),
- Dlouhá Loučka (Huntava, Oslava),
- Úsobrna (Úsobrnka, Třebůvka),
- Šternberk (Sitka, Oskava, Morava),
- Podlesný mlýn (Velička, Bečva),
- Otaslavice (Brodečka, Haná),
- Rychtářov (Velká Haná, Haná),
- Radkovy (Dolnoněčtický potok, Moštěnka, Morava)

iDnes.cz, 1. 11. 2011



Hráz přehrady Hanušovice by měla vyrůst těsně pod soutokem Moravy a Krupé u hanušovického kamenolomu.

Foto Petr Mahel



Z této mapky, zveřejněné na internetovém serveru iDnes.cz, je dobře znázorněn plán vodohospodářů, jak rovnoměrně zajistit pitnou vodu pro celé území České republiky. Zakresleny jsou tu nejen plánované nádrže pitné vody, ale i současná nejvýznamnější vodní díla u nás.

Český vnitrozemský průplav – vodní cesta

(Malé zamýšlení nad připomínkou pana presidenta)

Já jsem se jen chtěl vrátit do minulosti a spíše naznačit, že to není myšlenka pana presidenta Zemana, že to je naprosto starý problém v čase a to více jak 150 roků. A postupně k němu přistupovaly všechny režimy, co byly u nás, což znamená od Rakouska-Uherska a císaře pána. A také od toho nápadu zase odstupovaly, až do dneška. Vlastně jen císař pán měl odvalu s tím začít.

Vnitrozemská plavba je stará jako lidstvo samo. Pořád se zdokonalovala, ale hlavní, již zcela průmyslový impuls dostala výstavba vnitrozemských plavebních kanálů až v době industrializace Evropy (ale např. i v Americe).

Nejdříve se průplavy budovaly tam, kde to bylo nejjednodušší, kde tomu také nahrávala příroda - rovinatá krajina, dostatečné množství vody v tocích a podobně. Také návaznost na mořské přístavy zde hrála nemalou roli - viz Anglie, Skotsko, Irsko, Holandsko, Belgie, Francie, Švédsko, Německo atd. Vždy zde hrála důležitost využití nejlépejší možné nákladové dopravy. A tak se začalo stavět a budovat. Budu psát o střední Evropě, i když to bylo všude jinde podobně, jen v čase jiné.

Po sjednocení Německa pod nadvládu Pruskou a současně uvedení vztahů mezi Německem a Rakouskem-Uherskem do normálu došlo i na vnitrozemskou plavební dopravu. Páni císařové začali plánovat. Tedy jejich ministři pro průmysl, obchod a dopravu. Bylo třeba propojit nějak touto cestou průmyslová centra.

Nejdříve se upravovaly pro plavbu všechny vnitrozemské toky – Labe, Dunaj, Rýn, Odra a všechny ostatní hlavní řeky. Pak se začaly tyto řeky propojovat mezi sebou plavebními kanály. Opět se začalo od dolních toků. Takže nakonec bylo možné proplout vnitrozemskou plavbou od Francie až do Polska. Rakousko – Uhersko zůstávalo bokem, ale hlad po vnitrozemské dopravě zde byl také veliký. Splavňoval se Dunaj jak to jen šlo a prakticky se to podařilo pro lehkou dopravu od ústí až nahoru do města Ulmu. Hlavní lodní tonáže ale byly orientovány od ústí řeky do moře až do města Ingolstatu. To byl výchozí bod, kde se muselo něco významného vyřešit. Museli se domluvit. To se povedlo a nastala doba plánování, projektování atd. Tam se došlo na to, že je ze strategického, vojenského, ale i obchodního hlediska nutné mít tuto dopravu zabezpečenou vnitřně, aby nemohla být napadena tato doprava v případě válečného konfliktu se sousedy. Píši zde o době před první světovou válkou.

Němci, Prusáci z Berlína, neváhali a dokončili splavnění Odry až do Slezské pánve, ta byla nakonec splavněna až skoro do Bohumína. U nás se splavňovalo Labe a Vltava tak, aby byla připojena plavebně Praha, plánovalo se splavnění Berounky do Plzně, Ohře do Loun a dále k Mostu a Chomutovu, připravily se plány na plavební propojení Dunaje s Rýnem (to se nakonec v pozdějších letech podařilo dostavět - ale až po druhé světové válce). Nyní byl na řadě náš císař pán. Nejdříve se splavnilo několik menších přípojek a provedla se výstavba přístavů po Dunaji, ale i na Labi a Vltavě.

Páni plánovači a vodní projektanti ve Vídni si uvědomili, že by případným spojením Moravy s Dunajem, tedy plavebně v Bratislavě by se Vídeň jako taková ocitla na vedlejší koleji. A tak se okamžitě začala výstavba plavebního kanálu z Vídně směrem na severovýchod k řece Moravě. Skutečně, tam ten kanál opravdu dodnes je, tedy jeho začátek. Vede z Vídně na severovýchod, ale jen kousek. Nevím kam to chtěli napojit, ale myslím si, že tak někde u Břeclavi, nebo trochu níže po vodě, jen aby vyšachovali trochu ze hry tehdejší Maďary. Nastal spor uvnitř monarchie, Maďari to brali jako podraz. Oni mezitím splavnili přípojný tok k Dunaji a postavili kanál mezi Dunajem a Tisou. Centrum jejich plavební snahy mělo být v Komárně, kde se plánovala výstavba velikých loděnic. Ty se později postavily, ale v menším měřítku a až v době Československa. Maďari velké loděnice postavili pro jistotu v Budapešti.

Začala první světová válka a výstavba splavnění Moravy a její propojení do Odry a Labe se nekonalo. Nebyl čas, nebyly peníze, ale nebyla i chuť na tuto výstavbu. Přesto ale projektované plány zůstaly a po první světové válce se z nich začalo vycházet.

Přišla první Československá republika - po prvních ekonomických potížích - ale i tlacích od pánů Rotschildů (majitelů továren a hutí na Ostravsku a jinde) bylo nutno staré plány vytáhnout opět na světlo, dopracovat

na současnost a pokusit se pokračovat ve výstavbě. Objevil se nový hráč - pan Baťa a i ten měl na této výstavbě enormní zájem.

Nejdříve se ale musela zajistit voda. Ta se zajišťovala výstavbou sítí malých přehrad (vyrovnávacích nádrží), které měly v budoucnu posilovat vodní plavební dráhu v době sucha. Tak vznikla vodní díla Znojmo, Vranov, Brněnská přehrada, Koryčany, ale také třeba přehrada Bystřička na říčce Bystřičce v Beskydech pro vodní pomoc pro řeku Bečvu. Plánovala se další vodní díla. Baťa prosadil prozatímní řešení - které v plánech nebylo a to postavení vlastního kanálu. Bralo se to jako provizorium pro první etapu stavby s tím, že by byl využit pro přepravu obrovského množství stavebního materiálu a v pozdější etapě zase zrušen.

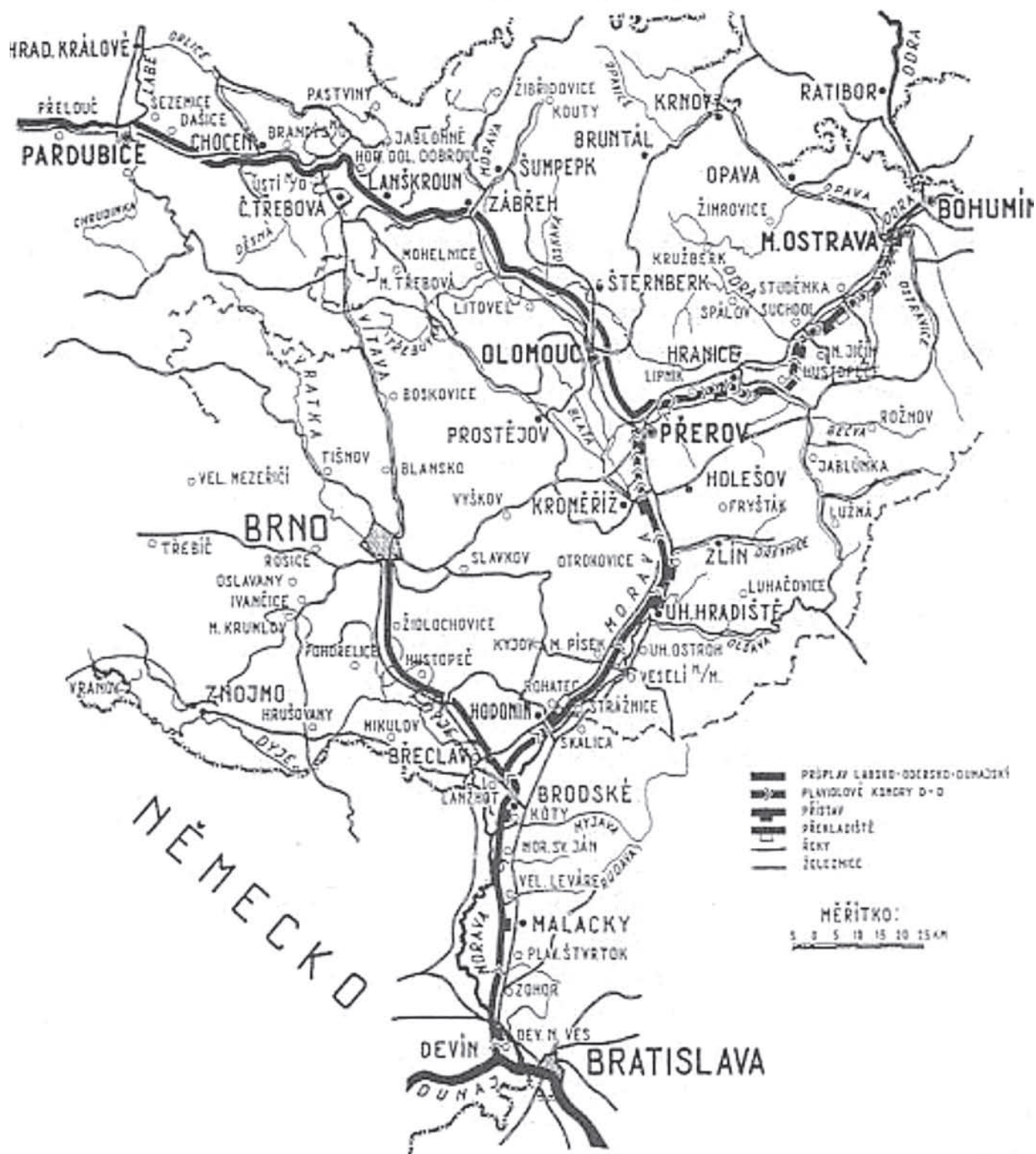
Pokračovalo splavnění Labe. Nejprve v první etapě do Pardubic, s návazností do Hradce Králové. Zůstalo vše v nedokončeném stavu. Jen část do Chvaletic se dostavěla, ale až mnohem později. Také se zde stihl postavit přístav a opravná říčních lodí. Přesto bylo ale koryto Labe jako takové pro lodní dopravu připraveno až do Hradce Králové. Pokračovala výstavba zdymadel a ostatního vodního hospodářství po celém toku Labe a navíc v odbočce ve Vltavě a Berounce až do Berouna také. Přístavy, překladiště a opravné říčních lodí - loděnice se postavily v Děčíně, v Ústí, v Mělníku, v Kolíně, v Praze a zase konec. Přišla druhá světová válka.



Zdymadlo ve Velkém Oseku.

Ilustrační obrázek

Přehledná mapa oblasti dunajsko-oderského průplavu s přílehlými povodími.



Jako první začali vše (splavňování Odry dále) blokovat Poláci. Nedovolili provést splavnění Odry až do Ostravy. Vše bylo již připraveno, byly finanční i stavební prostředky, byli i lidé na tuto stavbu. Byla ale politická nevěle z polské strany. Pan baron Rotschild (majitel Vítkovických železárén) zuřil kudy chodil. Potřeboval mít lodní návaznost do námořních přístavů atd. Tu neměl. Po válce sice byla vůle stavět, ale nebyly peníze, nebyl materiál, nebyli lidé na tuto stavbu. Tak to opět zůstalo stát.

V šedesátých letech minulého století a v minulém režimu tato stavba přišla opět na stůl. Opět nadšení, opět vše připraveno. Provedeny ekonomické kalkulace. Vše se zdálo výhodné. Bylo vyhlášeno stavební moratorium na celý průběh těchto plavebních kanálů. Byla vydána přesně vyznačená ochranná pásma této nové budoucí dopravní vodní cesty.

Sám jsem se náhodně zúčastnil jednoho zajímavého jednání, a to v jakých rozměrech má být postaven plavební přístav u městečka Tovačov. Zde mělo dojít k napojení Bečvy a Moravy, ale hlavně vodní cesty z Čech a odtud mělo dojít k rozdělení na větev dolů k Dunaji a nahoru k Odře. Všechno hrálo výstavbě této vodní cesty do karet, počítalo se i s výstavbou opravení lodí (lodních doků) a jejich možným servisem - no vydělala by na tom všechna okolní města, ale nejvíce asi města Prostějov, Přerov a Kroměříž, kde mělo být i postaveno ředitelství této dopravní cesty.

Přišla do toho politika - Slovinci se postavili proti. Zjistili totiž, že by se tím musela snížit poválečná hospodářská pomoc a budování na Slovensku. Ono by se nic nezmenšilo, ale národní produkt by se již nedělil dvěma (rovnoměrně), ale na třetiny (spravedlivě). Tak toto páni ze Slovenska nechťli připustit ani náhodou. Vymysleli snad všechno možné - od nutnosti nejdříve dobudování industrializace Slovenska, až po reakční sabotáž proti tehdejšímu režimu. A bylo. Zase se nepokračovalo - pak přišli Rusové - no a dál to znáte. Ty to moc nezajímalo, těm to nic nepřinášelo. Na západě, ale i na východě se všechny vnitrozemské vodní cesty prodlužovaly, modernizovaly, vylepšovaly atd. U nás bylo vše stopnuto.

Nejen, že se stále i naprosto nesmyslně vše valilo na Slovensko, ale navíc nás ještě doslova ekonomicky vysával Sovětský svaz na všech rovinách. Ale to je na jiné psaní.

Při propojení Moravy a Labe se řešily dvě varianty. Vše mezi Olomoucí a Hradcem Králové. Bylo jasné hned a nikdo to nezpochybňoval nikdy, že se bude pokračovat v úsecích od Hradce Králové po řece Orlici nebo v jejím údolí samostatným korytem. Od Olomouce, nebo spíše nad Olomoucí, to bylo složitější. Do Moravičan to bylo jasné - řeka Morava nebo koryto podél jejího toku. Od Moravičan byly hned dvě varianty. Každá měla své pro a proti.

První variantou bylo pokračovat stejně dále až do Zábřeha, zde to převést do koryta řeky Moravské Sázavy, pak pomocí zdymadel a umělého jezera převod do Orlice. Nevýhodou tohoto řešení bylo velmi úzké údolí na pomezí Čech a Moravy, navíc zde prochází další důležité komunikace, jako hlavní železniční trať, silnice, dálková vedení elektrického proudu atd., dálková vedení spojovacích kabelů, dálková vedení plynu. No je tam toho nějak moc a do toho ještě nacpat lodní dopravu, to by nemuselo dobře dopadnout.

Druhá varianta by byla a je skutečně reálná - odbočit v Moravičanech a pokračovat korytem řeky Třebůvky. Bylo by to jednodušší, nic by to neohrožovalo. Pro odlehčení jen uvedu, že by to neohrožilo ani hrad Bouzov, ale ani hrad Mírov, ale ani výrobu syrečků v Lošticích. Přišlo by se do stejného bodu jako od Moravské Sázavy.

Všechny plány s vymezením rozsahu území, kterých by se to dotklo, ale i s rozsahem ochranných pásem tohoto vodního díla, včetně dostaveb všech staveb, vodních pomocných staveb, jako třeba nutnost výstavby vyrovnávacích nádrží atd. Jsou uloženy na všech ředitelstvích povodí a kopie jsou na jejich krajských pobočkách, což je v Olomouci, v Brně, v Ostravě, v Hradci Králové a v Pardubicích. Také je to uloženo na ministerstvu zemědělství a na ministerstvu životního prostředí a na ministerstvu dopravy. Takže není to až tak neznámá věc. Jen se o tom moc nemluví a ani nepíše.

K tomu jen závěr, že lodní doprava, tedy i vnitrozemská, je dopravou nákladově naprosto nejlevnější, proto se ve všech státech, kde ji mají, ji stát podporuje, využívá a neustále se do ní investuje. Na rozdíl od nás, kdy se její rozvoj brzdí a nevyužívá se ani to co máme a co tu celá léta výhodně fungovalo.

Byla také postavena velká továrna na lodní motory v Hradci Králové. Postavila ji a výrobu v ní vedla firma Škoda ve značném předstihu s tím, aby byla první při rozvoji lodního průmyslu u nás. Což se očekávalo s dostavbou těch kanálů. Po válce se tato výroba ještě více rozvinula s dodáváním jejich motorů do všech loděnic v Evropě. Klikové hřídele do nich dodával podnik Vítkovice. Oba podniky měly co dělat, aby splnily všechna přání svých zákazníků a odběratelů. Myšleno hlavně na množství vyrobených motorů. Nevím, jak je to nyní, když se lodní výroba všeobecně převedla do Koreje atd.

Tato obrovská vodní stavba je jasná. Prakticky je to již vyprojektované, propočítané, ekonomicky doložené a vodohospodářsky vyřešené. Chybí jen politická vůle, zájem velkých hráčů v rámci EU, peníze na to určené.

Pak zbývá otázka co by to přineslo:

1) Vodohospodářskou rovnováhu v našich zemích - neodtékala by od nás voda zbytečně pryč, bez užítku, vodní přebytky by se využívaly k výrobě levné ekologické energie - na každém vodním díle (vyrovnávací nádrže nebo zdymadla by byla jako součást vždy vodní turbína - i u malých vodních spádů

je možnost ji využívat viz třeba Finsko, ale i jinde to tak mají a třeba ve Finsku je více jak 80 % výroby a spotřeby elektrické energie kryto z vodních elektráren, které jsou vesměs všechny na vodních tocích a vodních dílech s malým vodním spádem. Pro neznalé zde uvádím, že Finsko je podle našich měřítek země naprosto rovinatá).

2) Převedení velké kusové přepravy a přepravy sypkých materiálů z nesmyslné přepravy na silnicích na přepravu vodní - opět ekologické opatření, navíc nesmírně zlevňující tuto přepravu.

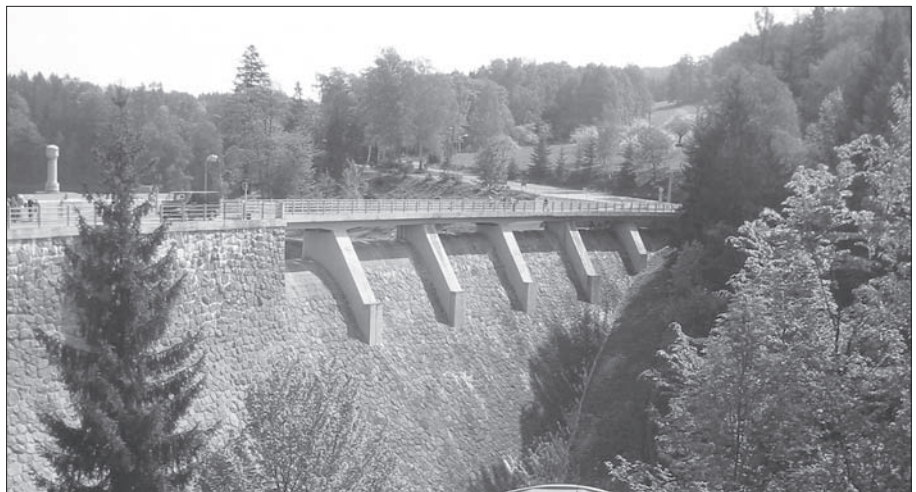
3) Velké navýšení pracovních míst pro naše lidi, a to v dlouhodobém časovém horizontu, tedy napořád.

Nyní dovětek, jak by se to dotklo obce Malá Morava, hlavně jak by se to dotklo jejich občanů.

Především je zde otázka výstavby nutných vyrovnávacích vodních nádrží na horních tocích. Jedna je již projektově připravena a venku vytyčena, včetně osazení základní vyměřovací sítě pro tuto stavbu. Jedná se o měřičské kameny pro vytyčení základní stavby hráze a hlavně zátopové čáry u jejího vodního jezera. Je to výstavba přehrady na řece Krupé, kde její přehrada by byla téměř - nebo spíše jen kousek od kamenolomu ve Žlebu. Druhá takováto vyrovnávací nádrž je plánovaná na řece Moravě. Opět kousek od Žlebu a prakticky by zatopila údolí řeky Moravy skoro až k ke mlýnu pod Červeným Potokem. Železniční trať by byla přeložena severněji, což by znamenalo, že by nešla do údolí, ale vrchem od Červeného Potoka asi tak někde pod kostel na Malé Moravě a dále opět vrchem na Vojtíškov, pak pod Vysokou ke Žlebu, kde by přešla přemostěním na říčkou Krupou, ale i Moravou a tunelem v oblouku rovnou na nádraží do Hanušovic. Bylo by to docela zajímavé technické řešení, protože by se tato železniční trať vynořila z tunelu nad Hanušovickým pivovarem a končila by jakoby od jihu na nádraží v Hanušovicích.

Pochopitelně, že součástí této výstavby by bylo dobudování - přeložení silniční sítě, výstavba náhradního bydlení pro občany dotčené touto stavbou atd. Dokonce se domnívám, že by to přineslo i hodně zajímavých pracovních příležitostí, jak již naznačoval i pan prezident ve své řeči. Ale můžeme být klidní, zatím je tato stavba ještě v šuplíku. Je ale dobré vědět, co se plánovalo a co se do budoucna opět plánuje.

Ludvík Vrána



Přehradní hráz v Pastvinách.

Foto Arnošt Juránek

Jak byly plánovány hospodářsko-pozemní úpravy na Malé Moravě při výstavbě pomocných staveb pro český průplav Morava – Labe

Rád bych nyní navázal na můj článek o dobových plánech a možnostech výstavby českého průplavu, který by plavebně spojil řeku Moravu, Odru a Labe a podal podrobnější popis tehdejších hospodářsko-pozemních úprav v obci Malá Morava, tedy ve všech jejich katastrálních částech, kde by se tyto stavby musely řešit a hlavně realizovat.

Hlavní opatření, které by stavebně vše ovlivnilo, by byla výstavba dvou vyrovnávacích vodních přehrad (nádrží). Jedna by byla postavena na řece Krupé u kamenolomu ve Žlebu a zatopila by údolí této řeky skoro až k Chrasticím. Druhou podobnou vodní nádrží by byla obdobná přehrada, ale na řece Moravě. Opět kousek od kamenolomu a zatopila by údolí řeky až skoro ke mlýnu v dolní části katastru Červený Potok. Vznikla by tak vlastně hned dvě poměrně dosti velká vodní jezera, která by zásadně ovlivnila život v obci Malá Morava. Obě tyto vodní nádrže by byly svou velikostí vodní plochy a zadržené vody větší, než přehrada Pastviny, a to každá z nich asi dvojnásobně.

Někdo by v tom viděl hrůzu, někdo radost z vodní plochy, třeba rybáři, a někdo, a to si myslím, že většina občanů obce, mnoho pracovních příležitostí. Jistě by zde vzniklo mnoho pracovních míst spojených s přehradami. A to nejen jako zaměstnanci u těchto vodních nádrží, které by potřebovaly provozní obsluhu, dále by v návaznosti na nové vodní plochy začala také výstavba rekreačních objektů, případně i staveb bytových a podobně. Něco podobného je vidět třeba v okolí přehrad na Vranově, na Lipně a nebo třeba zrovna na Pastvinách.

Musíme si zde umět představit síť rekreačních zařízení, hotelů, chat a kempů. Dále také půjčovní ložek, prodejny s rybářskými a hlavně vodními rekreačními potřebami atd. Jistě by řada zařízení měla také různé balneoprovozy, sauny, posilovny, různá fitcentra atd. Nesmíme zapomenout i na zimní období, kdy by zde jistě vznikla třeba obrovská ledová bruslařská dráha, jako je tomu na Lipně. To by vlastně znamenalo celoroční provoz všech zdejších rekreačních zařízení, a to ani nechci rozebírat další možnosti, jako by byla jistě síť nových cyklostezek, golfová hřiště, tratě pro lyžaře běžkaře atd. Vlastně by se nutně změnil ráz obce a z Malé Moravy na okraji zájmu by se stala obec rozvojová. Vzrostly by také ceny zdejších pozemků.

Ale to jsem předběhl dobu a čas.

Nejdříve by se ve spojitosti se stavbou těchto vodních nádrží musela provádět také doprovodná výstavba všech možných a nemožných staveb a zařízení, která si ani nedovedeme představit. Některé zde uvedu.

Především by to byla přeložka železnice v rozsahu, jak jsem již uvedl v předchozím článku. K tomu by se musela provést výstavba dálkových spojovacích tratí, které údolím řeky Moravy vedou. Prakticky by to znamenalo jejich novou výstavbu, jejich nové uložení do země. Předpokládám, že tyto dálkové kabelové tratě by vedly souběžně s novou tratí železnice a to opět od Červeného Potoka ke kostelu v Malé Moravě a pak dále do Vojtíškova, pod Vysokou, nad Žlebem a zřejmě podél železniční tratě do Hanušovic, kde by se navázalo na stávající vedení těchto dálkových kabelových tratí.

Obdobné by to bylo s plynovým vedením. Zde by se ale muselo plynové vedení dělit na dvě větve, a to jedna opět podél železniční trati a druhá větev by nutně musela vést od Hedeče, přes Zlatý Potok do Vysokého Potoka a dále do Podlesí, případně spojkou do Hanušovic. Někdo hned namítne, že zde plynová vedení nejsou v takovém rozsahu, nebo nejsou vůbec, ale s výstavbou přehrad by zde byl rozvod plynu jistě zaveden všude a troufám si říci, že i do Vysoké a do Skleňného. Pánové plynaři mají na zavedení plynových sítí veliký zájem, je to pro ně zdroj zisku. Takže pro mnoho místních domácností by skončilo věčné tahání se s plynovou bombou – když doma zrovna dojde plyn na vaření v kuchyni.

Elektrické rozvody by byla samostatná kapitola. Jistě se v obci v dohledné době objeví zájemci s fotovoltaikou. Sám jsem byl překvapen, jak se třeba na Šumavě toto rozšiřuje zejména v prostorech zrušených kravínů a zemědělských zařízení. Když jsem to viděl, hned jsem si vzpomněl na Malou Moravu. Nebyl bych ani moc překvapen tím, kdy se v dohledné době objeví fotovoltaické elektrárny třeba na Vojtíškově, v Podlesí, ve Vysoké, ve Zlatém Potoce a jinde, kde byla intenzivní zemědělská činnost ukončena a místní bývalá zemědělská zařízení nejsou nijak využita. Nerad bych tu ale jednou našel větrné elektrárny, třeba takové, jaké byly nedávno postaveny nad Kopřivnou.

Vesměř všechny tyto monstrózní stavby staví německé firmy. Možná, že to místním obecním úřadům něco přináší finančně, ale na pohled to do naší krajiny opravdu nepat-



Dobový obrázek soutoku Moravy a Krupé z roku 1909. Zde, u budoucí hráze, by byla údolní nádrž nejhlubší. Archiv Moravské pohraničí

ří. Spíše si myslím, že v souvislosti s novou přehradou by zde, ve všech místních částech obce Malá Morava, opět došlo k výměně místní elektrické sítě a byla by celá zavedena pod zem do kabelů a z krajiny by zmizela nevzhledná elektrická vedení. Jistě by zde hrála roli existence dvou vodních elektráren, které by byly jako součást zdejších vodních přehrad. Je docela možné, že by se zde voda přečerpávala asi tak, jako třeba na lipenské přehradě na Šumavě. V době přebytku by se voda čerpala opět zpět do přehrady a následně využívala takto naspořená vodní energie na energii elektrickou v čase energetických odběrových špiček. To vše je dnes centrálně řízeno z Prahy, tedy včetně provozu známé vodní přečerpávací elektrárny Dlouhé stráně, která je největší ve střední Evropě.

Předpokládám, že se tam bylo již řada občanů z Malé Moravy na tuto průmyslovou krásu současnosti podívat. Tedy alespoň mladým bych návštěvu tohoto vodního díla doporučoval všem. Předpokládám také, že by se i rozvodná síť nízkého napětí převedla pod zem do kabelových sítí a tím by zmizely z celé obce sloupky s dráty. Pochopitelně to samé by bylo s rozvody telefonního vedení, případně vedení kabelové televize a internetu. Toto bylo již provedeno skoro ve všech částech Krkonoš. Proto tam již nedochází v zimních sněhových kalamitách k nenadálým výpadkům elektrické energie, telefonního signálu, televizního signálu a internetu obecně.

Další kapitolou by byla výstavba a hlavně rekonstrukce místních komunikací, tedy silnic a cest. Opět by se muselo vše dělit na větve na straně Malé Moravy, Vojtíškovy, Vysoké a na větve Zlatý Potok, Vysoký Potok, Křivá Voda a Podlesí. Všechny silnice by byly rekonstruované, opravené a hlavně nové. Překonání přehrady (vodní nádrže) v samotné obci by bylo hlavně přes korunu její hráze pod Žlebem, pak přemostěním ve Vysokém Potoku. Uvažovalo se i o přemostění ve Vlaském, ale přišlo se při plánování těchto staveb na to, že ráz a změny v krajině by byly takové, že stavět v tom místě most by bylo naprosto zbytečné, ale plány se mění a může to být v budoucnu i jinak. Velkou roli zde by měla jistě i výška samotné přehradní hráze na řece Moravě a podle toho výška – průběh zátopové čáry.

Hlavní silniční tah by byl veden severní větví, a to z důvodu, že by se muselo řešit i návaznost komunikací směrem od Vysoké nejen ve směru na Žleb a korunu hráze a do dále do Hanušovic, ale také ve směru do Vysokých Žibřidovic s návazností na silniční směr na Staré Město. Ony ty komunikace tam jsou už dnes, i když jsou hodně zdevastované, případně naprosto neužívané, ale jejich potřeba byla vidět hned v dobách při katastrofálních povodních v roce 1997. S jejich obnovou se počítalo a počítá i tak, ale zatím se tato obnova vždy nějak odložila do budoucnosti. Vím, že cesta z Vysoké do Vojtíškovy byla zprůjezdněna, že je tam i nataženo telefonní spojení, ale nevím, jestli tato spojovací trať jak silniční, tak komunikační, se vůbec dnes ještě využívá. Horší je to se silnicí z Vysoké do Vysokých Žibřidovic a do Žlebu. Ale jsem přesvědčen, že firmy jako třeba Metrostav, Skanska, nebo Strabag by to zvládli s jejich opravou rychle a bravurně a hlavně dobře a kvalitně. To samé by bylo u jižní větve silnic a to z Červeného Potoku do Malé Moravy a z Malé Moravy vrchem do Vojtíškovy, obdobně z Červeného



Pod vodou by zmizel i most staroměstské lokálky u kamenolomu.

Foto Petr Mahel

Potoka do Zlatého Potoka, dále do Vysokého Potoka, do Křivé vody, do Podlesí a na korunu hráze, kde by po přejetí koruny hráze se cesty od Žlebu a od Křivé vody spojily a svedly do údolí a do Hanušovic by se přijelo tak jako doposud.

A nyní to méně příjemné. V rámci těchto staveb by došlo k zatopení a tím k naprostému vymazání bývalé obce a nyní místní části Malé Moravy, a to Vlaského. Souběžně s tím by došlo k dalšímu rušení části obce Vysoký Potok. Ale i jinde by asi došlo ke stavebním úpravám, kde by došlo na demolice několika budov.

Vím, že je to věc krajně pro tam bydlící obyvatele a případně i obyvatele, kteří tam strávili celý svůj dosavadní život, nepříjemné. A to píše hodně kulantně. Je ovšem schválen zákon o výkupu pozemků a budov, které je nutno zabrat pro novou výstavbu. Je to docela dobře finančně vyhodnoceno. Souběžně je předpoklad, že by přitom nebylo na nikoho z místních občanů, kterých by se to nějak dotklo, zapomenuto a každý by se dočkal nového bydlení. To samé by bylo s pozemky. Jejich výkup by byl ošetřen finančně také dobře.

Je jasné, že jiná věc je budovy a pozemky vlastnit a jiná věc je tyto nemovitosti mít v pronájmu a podobně. Naprosto všechna obydlí by musela mít vlastní čističky odpadních vod. Vím, že nové stavby již nejsou bez čističek přípustné, ale také vím, že mnoho lidí, a to nejen na Malé Moravě, má prostý sep-

tik a z něj „tajný“ odtok. Na nějaké vyvážení těchto odpadů ze septiků si moc lidí nehraje. A to také stojí nějaké peníze a nemalé.

Je si nutno uvědomit, že tyto články a jim podobné jsou v současné době jen jako ozvěna na projev pana presidenta. **Tyto stavby by musela naše společnost nejdříve přijmout za své.** Pak je ještě zákonnými normami ošetřit tak, aby tato výstavba byla pro náš stát výhodná. Donutit takto třeba přepravní společnosti k tomu, že tato přeprava je a bude jistě i v budoucnosti ekologická, ale hlavně ekonomicky zcela výhodná – tak jak to mají ve všech státech na západ od nás. Pak prosadit na mezinárodním zasedání Evropské unie v Bruselu její užitečnost pro celou EU a tím dosáhnout vysokého finančního plnění – zaplacení této stavby ze zdrojů EU (těchto průplavů a s ní spojených přidružených funkčně potřebných a nutných staveb). **Zatím se jednat ani nezačalo.** Ale co není, může v budoucnu být, a to velmi rychle. Pak by se ovšem život na Malé Moravě, ale i v dalekém okolí, hodně změnil.

Chtěl bych ještě k tomu znovu dodat. Byla by to také výrazná ekologická stavba v našem státě. Došlo by k hospodářskému využití naší vody, která od nás v současnosti většinou bez užitku odtéká pryč. Zadrženu vodu bychom si takto mohli lépe regulovat, lépe udržovat vláhu v krajině a podobně.

Ludvík Vrána

Průplav Dunaj-Odra-Labe v otázkách a odpovědích

Je vnitrozemská vodní doprava součástí moderního dopravního systému?

ANO. Ve všech rozvinutých státech, kde jsou správně oceňovány ekonomické a ekologické výhody vodní dopravy, je plavba rovnocenným partnerem silnic a železnic.

Budou říční lodě konkurenceschopné i v době dálnic a vysokorychlostních železničních tratí?

ANO. Specifické ekonomické výhody vodní dopravy zůstanou v platnosti. Ve vývoji její technologie existují dokonce významné rezervy, jejichž využití povede k dalšímu zvýraznění těchto předností. Porovnáním, jaké přepravní proudy by se měly přesunout (dle strategie EU Doprava 2050) z kamionové dopravy jen na železnici je zřejmé, že železnice nebude schopna tyto objemy přepravit bez nutné výstavby třetích kolejí a hlavně přestavby uzlů. Přesun části zboží ze silnic na železniční a vodní dopravu bude v horizontu 5-10ti let nezbytný. Dojde tím k výraznému ulehčení přetížených silničních tras a vyššímu využití ekologické přepravy po vodě i železnici.

Je vodní doprava ekologicky nejuvhodnějším druhem dopravy?

ANO. Vodní doprava nejméně znečišťuje ovzduší i vodu, emituje nejméně hluku, působí nejméně smrtelných úrazů, je energeticky a materiálově nejméně náročná. V České republice je po stránce exhalací dokonce výhodnější, než elektrifikovaná železnice, která odebírá energii převážně z tepelných elektráren.

Jsou v České republice vhodné podmínky pro širší uplatnění vodní dopravy?

ANO. V České republice jsou pro vodní cesty přinejmenším stejně vhodné územní podmínky, jako v jiných státech střední a západní Evropy.

Bude mít vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dopravní význam i při existenci průplavu Rýn-Mohan-Dunaj?

ANO. Role propojení Dunaj-Odra-Labe je pro české hospodářství a pro evropskou síť vodních cest nezastupitelná. Vztah obou významných vodních cest není konkurenční, protože spojují jiná hospodářská centra Evropy.

Bude vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dostatečně dopravně využit?

ANO. Trasování vodního koridoru, jeho parametry a zejména hospodářský potenciál přilehlých oblastí jsou zárukou jeho vysoké atraktivitu.

Bude dost vody pro provoz vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

ANO. Vodní cesta vůbec nezatíží vodohospodářskou bilanci. Podobně jako na německém průplavu Rýn-Mohan-Dunaj se bude jednat o vodohospodářský systém založený na netruální vodohospodářské bilanci. To znamená, že voda, propuštěná plavebními komorami do dolních zdrží může být během nočního provozu přečerpána do horních zdrží. Ve vrcholové zdrži může být umístěna poměrně malá rezervní nádrž, která může pokrývat aktuální nedostatky vody nebo sloužit k energetickému využití vody. Celý systém může zvýšit disponibilní vodní zásoby v povodích Moravy, Labe a Odry a v pří-

padě sucha pomoci přečerpáváním dunajské vody.

Přispěje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe významně ke zvýšení zaměstnanosti v České republice?

ANO. Při samotné výstavbě vodního koridoru vznikne téměř 37 000 pracovních příležitostí na průměrnou dobu 5-10 let, při jejím provozu pak trvale kolem 6 000 pracovních míst. Nejvíce trvalých pracovních příležitostí, přes 32 000, vznikne postupně v navazujících hospodářských aktivitách, většina z nich v oblastech nejvíce postižených nezaměstnaností.

Přispěje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe k rozšíření turistického ruchu?

ANO. Zájem o rekreaci u vody a na vodě vzrůstá a soustřeďuje se stále více i na vodní cesty. Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe vychází tomuto záměru maximálně vstříc. Podél evropských vodních cest jsou vedeny mezinárodní cyklostezky - velmi oblíbená je např. cyklostezka podél průplavu Rýn-Mohan-Dunaj v Německu. Citlivě řešená vodní cesta s architektonicky zajímavými plavebními objekty a další doprovodnou výstavbou (maríny, rozhledny, hotely apod.) přinese do regionů nové možnosti pro rozvoj turistického ruchu. Příkladem toho, že i čistě technická stavba se může stát velkým turistickým lákadlem je přečerpávací elektrárna Dlouhé Stráně v Jeseníkách, která se zařadila mezi 7 největších divů České republiky a je jedním z nejnavštěvovanějších míst

v Olomouckém kraji. Vodní koridor D-O-L narozdíl od Dlouhých Strání bude liniovou stavbou a bude tak mít přínosy pro turistický ruch po celé své délce.

Je výstavba vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe reálná v současných hospodářských podmínkách?

ANO. Propojení D-O-L představuje cílový stav rozvoje vodních cest. K tomuto stavu lze směřovat po etapách, stejně jako u silnic, dálnic a železnic. Finanční objem nepřesahuje podíl vodní dopravy na přepravních výkonech.

Pomůže vodní koridor D-O-L ochránit obce a města podél jeho trasy před povodněmi?

ANO. Hlavní přínosy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe ve sféře protipovodňové ochrany spočívají jednak v transformaci povodňových vln (snížení kulminačních průtoků) a jednak ve zvýšení průchodnosti povodňových průtoků kritickými místy, ve kterých dochází v důsledku nedostatečné kapacity říčních koryt k nejvážnějším povodňovým škodám. Využitím součinnosti technických děl a přírodních retenčních prostor lze účinně a skoro přirozeně eliminovat nepříznivé účinky povodní, a to i těch největších, tzv. stoletých. Proto je třeba přistupovat k protipovodňovým opatřením komplexně. Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe nabízí sdružení finančních prostředků z více zdrojů pro jejich maximální užitek a návratnost.

Více najdete na webové stránce:
www.d-o-l.cz

Dodatek k našemu projektu Možnosti přivýdělnku na venkově

Český stát nemá dotační politiku zajišťující rozvoj drobného zemědělského podnikání nastavenou způsobem, který by zbavil drobného pěstitele nebo chovatele starostí typu: „A co bude, když přijde neúroda nebo epidemie“. Zemědělské podnikání je stavěno na úrovni jiným podnikatelským aktivitám, aniž by bylo dostatečným způsobem zohledněno skutečnosti, které výsledek úsilí zemědělce nutně ovlivňují (šíření nákaz, krupobití, záplavy, sucho, extrémní zima, atd.).

Kdo uvažuje o vystavení živnostenského listu pro podnikání v zemědělství, lesnictví, zahradnictví, chovatelství atd., musí s rizikem ztráty vložených investic do svého záměru nutně počítat.

Moravská občanská sdružení i politická strana Moravané, spolupracující ve volném sdružení „Moravský kulatý stůl“, jsou si velmi dobře vědomi této skutečnosti. Přes to, že pracují se značně omezenými finančními prostředky, najdou se mezi jejich členy ti, kteří sami za ztížených podmínek v zemědělské činnosti podnikají a dovedou ocenit snahu jiných, kteří se rozhodnou postupovat podobným způsobem.

S chovem včel jsme se v našem projektu „Možnosti přivýdělnku na venkově“ zabývali dva roky a bylo to zajímavé i poučné. Podá-

řilo se nám najít odbyt a také chov rozšířit. Příště se chceme zaměřit na jiný produkt. Přesto jsme se nevyhnuli finančním problémům. Dostali jsme však dobrou zprávu z jižní Moravy. Nejedná se jen o jistou finanční výpomoc! Jedná se i o možnost zajištění odbytu části včelích produktů na jihu Moravy a také o možnost uspořádání besedy o zkušenostech a možnostech získání finančních dotací pro další zájemce z našeho regionu o drobné podnikání v oblasti zemědělství.

Těšíme se na další spolupráci s těmi, kteří o náš projekt projeví svůj zájem.

Milan Trnka
a Petr Mahel

