

# Fórum ochrany přírody

- / VODNÍ DOPRAVA
- / D-O-L
- / PLAVEBNÍ STUPNĚ NA LABI

02  
2018



## 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 neekologičtější 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 – příjemně počtení!

**Vlastimil Karlík**

odborník na ochranu přírody,  
spoluzakladatel Arniky

# OBSAH

## // EDITORIAL

Vlastimil Karlík

2

## // AKTUALITY A ZAJÍMAVOSTI

**Fitness Check rámcové směrnice o vodách** Jan Dušek

3

**Vlci u soudu a v Zemědělském výboru Poslanecké sněmovny**  
Karolína Šůlová

3

**Ekosystémové služby v České republice** Dava Vačkář

3

**Divocí koně se díky projektu Military LIFE for Nature zabydli v Podyjí** Markéta Dušková

4

**Film Planeta Česko je nejlepším evropským dokumentem pro děti** Radim Procházka

4

**Mezinárodní den rysů** Simona Poláková

5

**Ekofestival v Nitře** David Číp

5

**Konference o plánování dopravních staveb v Karpatech**  
Simona Poláková

5

**Konference Global Biodiversity Conservation Conference**  
Matyáš Adam

6

**Změna zákona o ochraně přírody a krajiny v souvislosti s novelou stavebního zákona** Petr Havel

6

## // ANALÝZY A KOMENTÁŘE

**Cesta za snem? Cesta zkázy? Kanál Dunaj-Odra-Labe**

Tomáš Rothrockl

8

**Projekt DOL patří do muzea zajímavých kuriozit** Josef Vavroušek

8

**Kanál DOL - projekt, který zaspal dobu** Miroslav Kundra

9

**Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe ve středoevropské krajině**

Antonín Buček

10

**Současná situace okolo průplavního spojení**

**Dunaj - Odra - Labe** Petr Havel

14

**Nákladní lodní doprava a její místo v dnešní ČR** Petr Roth

17

**Nejen o záměru zesplavnění dolní Berounky** Tomáš Just

19

**Proč potřebujeme kanál u Přelouče?** Petr Roth

23

**Labe a plavební stupně** Eva Volfová

26

**O labských náplavech a o slepičce** Jana Vitnerová

28

**Divočina? Klífid... (a čas)** Dušan Utinek

30

*Pohled na úsek přírodě blízkého (ne zcela přírodního, ale dost blízkého přírodě) koryta Berounky mezi Radotínem a Černošicemi, který by byl degradován zavzdušněním, pokud by došlo k výstavbě nového jezu pod Radotínem.  
Foto Tomáš Just*

Fórum ochrany přírody 2/2018 ● ročník 5 ● vychází elektronicky 4x ročně ●

zdarma ● vydává Fórum ochrany přírody, Slezská 125, 130 00 Praha 3 ●

IČO 227 19 466 ● redaktorka Markéta Dušková ● grafický návrh a úprava

Edita Hrubešová ● redakční rada Jan Dušek, Michael Hošek, Jaroslav Obermajer,

Simona Poláková, Tomáš Rothrockl, Petr Roth a David Storch ●

kontakt: info@forumochranyprirody.cz, +420 604 503 856 ●

ISSN 2336-5056 ● číslo vychází 6. 6. 2018

## FITNESS CHECK RÁMCOVÉ SMĚRNICE O VODÁCH

Pamatujete si, jak před třemi lety zahýbalo i českou ochranou přírody rozhodnutí Evropské komise prověřit v rámci kontroly účelnosti a účinnosti právních předpisů EU také směrnici o stanovištích a směrnici o ptáčích? Tehdy se strhla veřejná debata, v jejímž rámci varovali evropské nevládní organizace před zneužitím výsledků kontroly účelnosti (nazývané „Fitness Check“) k oslabení právních nástrojů ochrany přírody a Češi a Češky se aktivně přidali. Kampaně Nature Alert (v češtině Klenoty přírody v ohrožení) umožnila mobilizaci zaujaté veřejnosti a více než půl milionu občanů

v EU požadovalo zachování směrnic a jejich důslednější naplňování.

Nyní je zahájen obdobný proces u neméně důležitého předpisu – rámcové směrnice o vodách (WFD – Water Framework Directive). A ví o jeho průběhu někdo z vás? Není divu, že pravděpodobně neví. Tato směrnice se potýká s velmi složitou implementací a Česká republika rozhodně nepatří mezi premianty, kteří by v tomto ohledu mohli být dávaní za vzor. Překvapivě ani neziskový sektor nedává komplexnímu pojetí směrnice přednost před prosazováním dílčích nástrojů týkajících se hospodaření

s vodou (jako jsou osvěta, výzkum nebo naplňování dotačních programů).

V druhé polovině roku 2018 má opět v rámci Fitness Checku proběhnout veřejná konzultace. Snad se do té doby i v České republice rozvine diskuse k tématu plánování v oblastech povodí a souvisejícího dosahování dobrého stavu vodních útvarů. Jinak se může snadno stát, že vodní ekosystémy, i přes probíhající klimatickou změnu, odložíme k ledu.

Základní informace se dočtete [zde](#).

**Jan Dušek**



## VLCI U SOUDU A V ZEMĚDĚLSKÉM VÝBORU POSLANECKÉ SNĚMOVNY

Stát zažalovalo několik chovatelů ovcí z Broumovska. Chtěli například, aby reguloval zákonem počet vlků na území České republiky. Soud v Praze žalobu soud koncem března zamítl v plném rozsahu, chovatelé se odvolali.

Podobný požadavek jako u soudu zazněl od stejných chovatelů také na jednání Zemědělského výboru Poslanecké sněmovny. Přítomní poslanci se shodli, že současná právní úprava vyplácení náhrady za stržená zvířata nereflakuje veškeré náklady, které chovatelé vzniknou, a že by příslušná ministerstva měla zajistit nápravu.

Pro naši krajinu jsou potřeba jak hospodářská zvířata, která ji pomáhají udržovat, tak vlci. Stát proto chce chovatelům pomoci. Poskytuje dotace na údržbu krajiny, hradí škody, které vlk způsobí na hospodářských zvířatech.

Důležitá jsou ale především preventivní opatření, aby byla stáda dostatečně chráněna. Na ta je možno získat dotaci z Operačního programu Životní prostředí, s přípravou projektů pomáhají regionální

pracoviště Agentury ochrany přírody a krajiny ČR. AOPK ČR také provozuje webové stránky [www.navratvlku.cz](http://www.navratvlku.cz), během měsíce vydá metodickou příručku pro ochranu stád pomocí pasteveckých psů.



*Vlci se k nám začínají hojně navracet, přináší to i jistá úskalí. Foto Dana Bartošová*

Klíčový je Program péče o vlka, na kterém AOPK ČR nyní pracuje. Do letošního září by chtěla návrh prodiskutovat s vědeckými institucemi, zemědělci a chovateli, Hnutím Duha, Klubem českých turistů a dalšími významnými subjekty. Potom MŽP zajistí jeho mezirezortní projednání.

Naši filozofii při přípravě Programu péče je zjednodušit proces posuzování, kalkulace a vyplácení náhrady škod způsobených vlkem, zavést v oblastech s výskytem vlka administrativně jednoduchý dotační titul na preventivní opatření a stanovit jasné podmínky a postupy pro problematické situace. S MŽP jednáme o možnosti vytvoření vzdělávacího programu o vlkovi pro školy.

Některé schůzky už probíhají - naši představitelé jsme zatím diskutovali se zástupci Asociace soukromých zemědělců, Svazu chovatelů masného skotu a Svazu chovatelů ovcí a koz.

**Karolína Šůlová**



## EKOSYSTÉMOVÉ SLUŽBY V ČESKÉ REPUBLICCE

V návaznosti na mezinárodní výzkum ekosystémových služeb se i v České republice rozvíjejí aktivity na hodnocení ekosystémových služeb a jejich začleňování do politik, strategií a rozhodování na všech úrovních. Web [Ekosystémové služby: porozumět hodnotám přírody](#) shrnuje aktivity Oddělení společenského rozměru globální změny Ústavu výzkumu globální změny

AV ČR (CzechGlobe). Na stránkách lze nalézt podrobnosti o zapojení do mezinárodních iniciativ a projektů (Ecosystem Services Partnership, IPBES a další). Samostatnou částí jsou produkty pro hodnocení ekosystémových služeb, zejména metodiky a další aplikace. Web prezentuje i přesahy na adaptace na změnu klimatu využívající přírodě blízká řešení a udržitelnost spo-

lečnosti v souladu s přírodou. Web chce postupně prezentovat informace o ekosystémových službách a jejich přínosech a poskytnout různé pohledy, přístupy a podklady k hodnocení služeb ekosystémů.

**Dava Vačkář**



### DIVOCÍ KONĚ SE DÍKY PROJEKTU MILITARY LIFE FOR NATURE ZABYDLELI V PODYJÍ

Na Havranickém vřesovišti a Mašovické střelnici se od 10. května prohání jedenáct zvířat dovezených z Anglie, divocí koně zde pomáhají udržovat dvě unikátní lokality a chrání je okusem před zarůstáním. První stádo, jeden hřebec a čtyři klisny, bylo vypuštěno v lokalitě Havraníky, kde pastva pomůže s péčí o místní vzácná vřesoviště. Druhé stádo, jeden hřebec a pět klisen, našlo nový domov nedaleko obce Mašovice. V Podyjí budou koně udržovat celkovou plochu 70 hektarů. Havranické vřesoviště je druhově bohatá skalní step, na Mašovické střelnici se nacházejí pestrá luční společenstva. Obě lokality jsou domovem vzácných rostlin a živočichů, jako jsou koniklece, jalovce, orchideje, desítky druhů motýlů, ještěrky zelené a řada dalších, ti se neobejdou bez dlouhodobé péče o svá stanoviště a právě přirozená pastva je péčí přírodě nejbližší.

Návrat velkých kopytníků je součástí rozsáhlého projektu Military LIFE for Nature financovaného z evropského programu LIFE. Hlavním účelem projektu je podpora a zachování vzácných druhů rostlin a živočichů, které ke svému životu potřebují plochy s různorodou nelesní vegetací. Projekt zajišťuje péči o přírodu v pěti bývalých



Divocí koně pomáhají s ochranou lokalit v Podyjí. Foto Pavel Marhoul

vojenských územích, chráněných v rámci evropské soustavy Natura 2000, v různých částech České republiky. Na vybraných lokalitách je využito kromě pastvy divokých koní i dalších netradičních způsobů péče, jako jsou například pojezdy těžké techniky a hospodářská pastva. Další lokalitou je Pánov u Hodonína, kde průběžně probíhá rozsáhlé odstraňování náletových dřevin a dále budou využívány tanky a další technika pro udržení vhodných podmínek pro vzácné rostliny a motýly, na Načeratickém kopci u Znojma a na Blšanském chlumu

u Loun se rozšiřuje plocha pro pastvu koz a ovcí.

Projekt vede ochránářská organizace Beleco, která na něm spolupracuje s partnery Wetland, MŽP a Česká krajina. Ta má zavedení pastvy koní v Podyjí na starosti.

*Projekt Military LIFE for Nature LIFE15 NAT/CZ/001028 je finančně podpořen z programu LIFE a spolufinancován ze státního rozpočtu.*

**Markéta Dušková**



Ministerstvo životního prostředí

### FILM PLANETA ČESKO JE NEJLEPŠÍM EVROPSKÝM DOKUMENTEM PRO DĚTI



Slavnostní promítání ve Zlíně mělo úspěch nejen u dětských diváků. Foto archiv Radima Procházky

Režisér Marián Polák převzal 1. června na festivalu dětského filmu ve Zlíně za film Planeta Česko od mezinárodní poroty cenu

za nejlepší dětský dokument v Evropě. Nejstarší a největší festival dětského filmu na svém letošním 58. ročníku poprvé vyhlásil

soutěž dokumentárních filmů. Reaguje tak na mezinárodní trendy posledních let, kdy se stále více filmových přehlídek zaměřuje na děti také v oblasti nehrané tvorby. Snímek, který vznikl v rámci projektu Příběhy české přírody společnosti Beleco, je prvním celovečerním filmem o české přírodě a díky nejmodernějším technologiím ukazuje fascinující dobrodružství zvířat a rostlin žijících kolem nás zcela zblízka. Film stále běží v kinech a na začátku září ho společnost Bontonfilm vydá na DVD a BR discích. V té době bude film legálně dostupný i na internetu ve formě VoD.

**Radim Procházka**

### MEZINÁRODNÍ DEN RYSŮ



*I rysí mají své dny... Foto Ondřej Prosický*

Mezinárodní den rysů připadá na 11. června. Letos bude za podpory projektu Interreg Central Europe 3 Lynx poprvé slaven minimálně v pěti zemích Evropy – České republice, Německu, Rakousku, Itálii a Slovinsku. Příležitostí slavit a vzdělávat se bude v Čes-

ku několik. Můžete se například zúčastnit diskuze s názvem *Rys ostrovid – mýta a fakta* spolu s Jaroslavem Červeným z ČZU a Simonou Polákovou za MŽP ČR ve Skautském institutu (Staroměstské nám. 1/4) v Praze od 19 hodin. V Liberci se v Knih-

kupectví a antikvariátu Fryč (Pražská 14) uskuteční od 18 hod přednáška a beseda *Rysí příběhy* s Terezou Minárikovou z Alka Wildlife. V Českých Budějovicích se tématu *Rys ostrovid – mýta a fakta* bude věnovat od 17 hodin Josefa Volfová z Hnutí Duha v Pansofii (Lannova třída 10). V Olomouci bude o rysovi od 18 hodin mluvit Miroslav Kotal v rámci Science café v Coffee Library (Biskupské nám. 1).

Dům přírody Českého lesa (Klenčí pod Čerchovem 4) pořádá celodenní akci *Rysí den*, jejíž součástí budou přednášky, film i výstava nebo workshopy o fotopastech i stopování. Začíná se v 10 hodin ráno, ukončení je plánováno na 16 hodinu.

Alka Wildlife i Správa národního parku Šumava na mezinárodní den rysů plánuje akce pro školní třídy.

Bližší informace naleznete na [stránkách projektu](#).

**Simona Poláková**

### EKOFESTIVAL V NITŘE

Co mají společného prohlídka výkladních skříní slovenské ochrany přírody, mezinárodní konference, veletrh ekologicky šetrných firem v areálu obřího výstaviště a fórum o praktické ochraně přírody?

Ve dnech 14.-17. června 2018 proběhne ve slovenské Nitře nultý ročník „multioborové“ akce s názvem Ekofestival. Již teď je do celé akce zapojeno přes 100 nevládních organizací, ekologicky šetrných firem, záchraných stanic, institucí a dalších partnerů ze Slovenska, České republiky, Polska a Rakouska, včetně několika správ chráněných krajinných oblastí ČR a SR.

I když hlavní organizátoři prosí o shovívavost právě proto, že se jedná o nultý ročník, mají na druhou stranu ambice nemalé. Chtějí se pokusit rozpumpovat daleko intenzivnější spolupráci při ochraně přírody mezi hned několika středoevropskými státy,

vše navíc ideálně provázet nejen s vědci, nevládními organizacemi, školami či státní ochranou přírody, ale mj. i s ekologicky šetrnými firmami.

Kromě mezinárodní konference, jejíž hlavním motivem je sdílení zkušeností a propojování nejnovějších vědeckých poznatků s praktickou ochranou přírody, je další z dílčích cílů zaměřen na pokus o nalezení společných vizí, přípravu cestovních map i rozdělení úkolů, která ochrana přírody ve střední Evropě co nejrychleji a nejefektivněji zlepšit. A ostatně nejen ve střední Evropě – některé příspěvky a vize tento region překračují a jsou zaměřené na problematiku aktivní ochrany tropů.

Termín mezinárodní konference je netradiční – ve vrcholu sezóny se podobné akce konají málokdy. V tomto případě je to však záměr. Nedílnou součástí konference je

totiž celá řada autobusových exkurzí, na kterých místní botanici, zoologové a pracovníci správ CHKO budou přímo v terénu demonstrovat výsledky jejich ochranných snah. Protože vidět a zažít na vlastní smysly nezřídka vydá za několik konferencí suché teorie.

Pokud se akce podaří (a zatím tomu vše nasvědčuje), tak již teď připravují hlavní organizátoři aktivity navazující, a to jak na Slovensku, tak i v ČR. Nezbyvá tedy než popřát zdárný průběh celému počínu a vzhledem k rozsahu celé akce nezbyvá, než abychom alespoň pár cenných dní vrcholu biologické sezóny obětovali a vyrazili na Slovensko. Protože prostě ten bohatý program za to stojí.

Více na [www.ekofestival.sk](http://www.ekofestival.sk)

**David Číp**

### KONFERENCE O PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB V KARPATECH

V Bratislavě se 5.-6. září 2018 bude konat konference „Sustainable Transportation Planning in the Carpathians. Latest developments and steps forward“. Snahou pořadatelů (WWF Danube-Carpathian Programme, Secretariat of the Carpathian Convention a Národní dialničná spoločnosť) je propojit pohledy různých sektorů na současný výzkum a plánování v oblasti

dopravní infrastruktury a ochrany přírody. Prezentovány budou příklady dobré praxe a v rámci čtyř workshopů budou hodnoceny výsledky nedávných integrovaných projektů plánování dopravních staveb v Karpatském regionu. Akce má přispět k přípravě strategického akčního plánu pro udržitelnou dopravu v Karpatech, která se připravuje v rámci projektu Interreg Danu-

be TRANSGREEN pod patronací Carpathian Convention Working Groups on Biodiversity, Transport and Spatial Development.

Bližší informace získáte na [webových stránkách projektu](#).

**Simona Poláková**

### KONFERENCE GLOBAL BIODIVERSITY CONSERVATION CONFERENCE

Ve dnech 25.-26. září 2018 proběhne v Praze, v kongresovém sále SIC v areálu ČZU, mezinárodní konference o ochraně biodiverzity, kterou pořádá Česká koalice pro ochranu biodiverzity, Fakulta tropického zemědělství, Fakulta životního prostředí a Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů ČZU ve spolupráci s Fórem ochrany přírody a dalšími partnery. Cílem konference je vytvořit efektivní

dialog mezi odborníky z řad akademií, neziskových organizací, státní sféry, soukromého sektoru a širokou veřejností a hledat společně řešení na otázky praktické ochrany biodiverzity u nás i ve světě. Současné poznatky a praktické příklady z projektů Vás provedou evropskou krajinou a tropickými oblastmi Latinské Ameriky, Jihovýchodní Asie i Afriky s důrazem na následující tematické okruhy; zásahy člo-

věka do krajiny a jejich vliv na biodiverzitu, využití moderních technologií v ochraně biodiverzity a boj proti wildlife crime.

Zaregistrujte se včas na <http://www.gbcc-conference.org/cs/registrace/>. Více informací na <http://www.gbcc-conference.org>.



Matyáš Adam

### ZMĚNA ZÁKONA O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY V SOUVISLOSTI S NOVELOU STAVEBNÍHO ZÁKONA

Dne 31. července 2017 vyšel ve Sbírce zákonů a Sbírce mezinárodních úmluv stejnopis částky č. 82, jehož součástí je mimo jiné zákon č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a další související zákony, předkládaný Ministerstvem pro místní rozvoj za spolupráce Ministerstva životního prostředí. Předpis nabyl účinnosti 1. ledna 2018 a v samotném stavebním zákoně přinesl několik relativně významných změn, přičemž tou nejzásadnější (a vůbec zjevně primárním důvodem novelizace, jejíž projednávání trvalo zhruba tři roky) je sloučení jednotlivých povolovacích procesů k záměru do jednoho řízení, vč. možnosti absolvovat povolovací řízení spolu s procesem posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). V souvislosti se změnami postupů podle stavebního zákona bylo nezbytné provést změny i v dalších předpisech, včetně zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (ZPV) a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

V posledním jmenovaném zákoně došlo ke změnám v šesti oblastech. Ve vazbě na novelu byl do jeho § 8 doplněn nový odstavec 6, kterým se ve stanovených případech přenáší kompetence k povolení kácení dřevin na stavební úřad, který rozhoduje o kácení dřevin na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody. Významnější změny potom prodělalo ustanovení § 45i zákona, týkající se hodnocení vlivů záměrů a koncepcí na lokality soustavy Natura 2000. Kromě legislativně-technických změn, provedených gestorem předpisu a spolupřekladatelem novely stavebního zákona s cílem odstranit pasáže, tvořící výkladové obtíže, došlo k významnému zásahu do tohoto ustanovení prostřednictvím poslaneckých pozměňovacích návrhů, které by mohly naopak nové výkladové obtíže přinést (zejména

části odstavce 11, týkající se otázky posuzování veřejného zájmu v případě dotčení prioritních přírodních stanovišť a druhů či zajišťování kompenzačních opatření). Související změnou ZPV je potom předkladateli záměru s možným významným vlivem na evropsky významné lokality a ptačí oblasti uložena povinnost přiložit naturové posouzení již jako součást oznámení a jeho závěry v oznámení zohlednit (§ 6 odst. 6 ZPV). Náležitosti naturového posouzení má nově stanovit vyhláška – zmocnění pro její vydání je součástí jednoho ze dvou zcela nových ustanovení v § 45i zákona, a to odstavce 13. Pokud se jedná o část pátou zákona o ochraně přírody a krajiny, ustanovení § 56 nově stanoví zvláštní režim povolování výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů v případě, kdy se až po zahájení v odst. 6 vyjmenovaných řízení podle stavebního zákona zjistí, že stavebním záměrem povolovaným v tomto řízení budou dotčeny ochranné podmínky takových druhů. V tomto případě je přistoupeno k udělení výjimky „dodatečně“ závazným stanoviskem orgánu ochrany přírody; aplikaci tohoto postupu je však nutné vnímat jako výjimečnou situaci, kdy bude jisté, že před zahájením povolovacího řízení nebylo objektivně možné výskyt předmětného druhu zjistit. V opačném případě bude o výjimce rozhodováno standardně v rámci samostatného správního řízení. Zásadní přeměnou prošlo též ustanovení § 67 zákona. Rozsah hodnocení dle § 67 (dříve „biologické hodnocení“) je po novele stavebního zákona širší a zabývá se dopady na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona o ochraně přírody a krajiny. Zajistit jeho zpracování je nyní *povinností investora ze zákona* vždy, když zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se těchto zájmů mohly dotknout; v případě pochybností vydá na žádost investora příslušný orgán ochrany přírody stanovisko k závažnosti zásahu a rozsahu

dotčených zájmů. Povinnou součástí hodnocení je nyní i návrh zmírňujících opatření. Asi nejvíce diskutovanou změnou je omezení míry možnosti účasti spolků ve správních řízeních, při nichž mohou být dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné podle zákona o ochraně přírody a krajiny (úprava v § 70 odst. 3 zákona); spolky se nyní mohou zúčastnit za stanovených podmínek *pouze řízení podle zákona o ochraně přírody a krajiny* (tedy např. nikoli řízení podle stavebního zákona, které není navazujícím řízením podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí). Drobnější, ale přesto důležitou změnou je založení nové kompetence pro Ministerstvo životního prostředí, které je od 1. ledna 2018 dotčeným orgánem při posuzování zralosti projektů společného zájmu energetické infrastruktury.

V souvislosti s novelou stavebního zákona tedy došlo k mnoha změnám, jejichž aplikační praxi, stejně jako u jiných významnějších novel, ukáže teprve čas. Ještě před nabytím její účinnosti nicméně na Ministerstvu pro místní rozvoj započaly práce na další novele, jejímž cílem má být kompletní rekonstrukce stavebního práva. Tomuto kroku se na jednu stranu nelze divit, neboť zcela na rovinu je nutné říci, že zamýšlený úmysl právní úpravy účinné od 1. ledna 2018, tedy zjednodušit postupy na úseku územního plánování a stavebního řádu, nebyl ve všech svých aspektech beze zbytku naplněn. Je ovšem otázkou, zda se již na několikátý pokus podaří tento cíl naplnit, a to zejména při plném respektování veřejných zájmů chráněných zejména v rámci procesu pořizování územně plánovací dokumentace a v rámci povolovacích řízení dotčenými úřady, včetně veřejného zájmu na ochraně přírody a krajiny.

Petr Havel

# NABÍDKA PRONÁJMU PROVOZOVNY PRO SEZÓNÍ OBČERSTVENÍ V NÁVŠTĚVNICKÉM STŘEDISKU SPRÁVY NÁRODNÍHO PARKU PODYJÍ V ČÍŽOVĚ

---

Správa Národního Podýjí hledá nájemníka - provozovatele sezónního občerstvení v budově Návštěvnického střediska v obci Čížov. Prostory budou pronajaty za účelem provozování sezónního občerstvení dle stanovených podmínek organizace – pronajímatele. Styl poskytovaných služeb by měl mít charakter „venkovské kavárny“, která bude vhodně doplňovat služby poskytované v návštěvnickém středisku.

Návštěvnické středisko Čížov se nachází v centrální části Národního parku Podýjí v obci Čížov, na nejméně navštěvované turistické trase Čížov – Hardegg. Tato lokalita je zejména v letních měsících hojně navštěvována turisty a cykloturisty – návštěvníky Národního parku Podýjí a Národního parku Thayatal. Zjištěná návštěvnost na dané trase je v letních měsících (červenec a srpen) cca 7 tisíc návštěvníků.

---

## **Období pronájmu je od 1. července do 30. září 2018**

Očekává se zájemce s profesními předpoklady (zkušenost, zdravotní způsobilost, trestní bezúhonnost, vztah k NP Podýjí)



Bližší informace: [www.nppodyji.cz](http://www.nppodyji.cz)

# CESTA ZA SNEM? CESTA ZKÁZY? KANÁL DUNAJ-ODRA-LABE

TOMÁŠ ROTHROCKL

Ing. TOMÁŠ ROTHROCKL

Ředitel Správy Národního parku Podyjí.

Podílel se na založení a práci Správy

CHKO Podyjí, později i Správy NP Podyjí.

Je jedním z iniciátorů bilaterálního  
národního parku Podyjí – Thayatal.

„Je to nádherná sestava: Karel IV., Franz Josef I., Jan Antonín Baťa a Miloš Zeman. Nechtěli byste být taky v takové společnosti?“ ptal se občanů z pódia prezident Miloš Zeman při nedávné návštěvě na jižní Moravě. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe byl a je technickým a politickým snem mnohých. Naproti tomu, tento ideový záměr měl a má mnoho kritiků a odpůrců. V čísle 1/2015 našeho časopisu jsme uveřejnili stanovisko odborníků, které bylo jednoznačně a odůvodněně odmítavé. Opoziční strana zastánců vodní cesty si pochopitelně pospíšila se zpochybněním expertní úrovně stanoviska, které kanál D - O - L odmítá.

Jaký je stav k dnešním dnům? Na jiném místě tohoto čísla podáváme zprávu v podobě komentáře k současné situaci v článku Petra Havla *Současná situace okolo průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe*. A jako poctu některým, dnes již nežijícím bardům a vizionářům, si dovoluujeme předložit (se souhlasem časopisu Veronica, správců pozůstalostí a žijícího autora) tři původní články autorů Josefa Vavrouška, Antonína Bučka a Miroslava Kundraty. Dva z nich jsou staré čtvrt století.

Čas nic neubral na pravdě jejich argumentům. Ano, již na sklonku éry „rozvinutého socialismu“ i v následných letech se zformovala fronta environmentálních odborníků, kteří se již tehdy nebáli pojmenovat věci pravým jménem...

Pana docenta Bučka jsem chtěl poprosit o exkluzivní článek pro náš časopis z pohledu dnešních dnů i jeho dlouholetých zkušeností. Bohužel to již nebylo možné, pan Buček nás opustil 10. března. Budiž tento příspěvek i malou poctou vzácnému člověku.

---

## PROJEKT DOL PATŘÍ DO MUZEA ZAJÍMAVÝCH KURIOZIT

JOSEF VAVROUŠEK, převzato z časopisu Veronica č. 1/1993, str. 4-5

Doc. Ing. JOSEF VAVROUŠEK

Jeden z nejvýznamnějších českých

ekologů, byl ministrem federální

vlády a předsedou federálního

výboru pro životní prostředí. V roce

1991 zorganizoval na Dobříšské první

celoevropskou konferenci ministrů

životního prostředí. Založil Společnost

pro trvale udržitelný život, přednášel

na vysokých školách po celém světě.

Vize kanálu Dunaj-Odra-Labe (DOL) se v Čechách a na Moravě objevuje už mnoho desetiletí s pravidelností připomínající návraty Halleyovy komety. Tento projekt jistě nepostrádá určitou technickou krásu, je však z mnoha důvodů mimořádně problematický. Podívejme se proto na celý problém z různých úhlů.

U každého technického díla - a tím spíše u kanálu, který by zcela zásadním způsobem narušil toky řek tří úmoří - se nejprve musíme ptát, je-li vůbec potřeba.

Kanál DOL nepotřebujeme, o tom jsem přesvědčen. Vede mě k tomu především

fakt, že objem přepravy zboží byl v minulosti v Československu nepřiměřeně vysoký v důsledku zbytečného přemísťování předmětů tak, aby se „splnil plán“ a po listopadu 1989 proto zcela zákonitě prudce poklesl. Ani v budoucnosti nesmí objem přeprav příliš vzrůst: koncepce trvale udržitelného rozvoje, která je jedinou alternativou experimentálnímu růstu, předpokládá vytváření relativně uzavřených cyklů výroby a spotřeby na základě využívání místních zdrojů, což povede ke snížení objemu přeprav zejména na větší vzdálenosti. Měli bychom se proto snažit



minimalizovat celkový objem materiálových toků - a rostoucí ceny energie nás k tomu brzy donutí. Tím je vážně zpochybněn základní smysl kanálu DOL - jeho ostatní potenciální přínosy, např. výroba elektrické energie a čištění vod, jsou zanedbatelné (vzhledem k nízkým průtokům), resp. velmi pochybné (i lodní doprava znečišťuje prostředí).

I kdybychom, čistě teoreticky, připustili, že kanál DOL by mohl přispět ke zlepšení přepravy zboží (doprava osob by zřejmě vždy měla jen zcela okrajový význam), musíme jej porovnat s jinými technickými prostředky, které přicházejí v úvahu. První handicap DOL v porovnání s železnicí a kombinovanou přepravou je zřejmý: pomalost (zdůrazněná velkým počtem plavebních stupňů) a velká závislost na počasí. Ovšem ani nepochybnou potenciální přednost lodní dopravy, tj. její láci, zejména v důsledku nižší spotřeby energie, nelze v případě DOL jako celku uplatnit. Výstavba DOL by si vyžádala ohromné prostředky, které by navíc byly dlouhodobě vázány, aniž by přinášely užitek, i náklady na údržbu by byly poměrně vysoké. Avšak také provozní náklady by byly vysoké, a to jednak v důsledku nezbytnosti přečerpávat velké množství „proplavovací“ vody (vč. několika m<sup>3</sup> z Dunaje), jednak proto, že lodě by byly velkým počtem stupňů nuceny neustále se rozjíždět a brzdit, což velmi

negativně ovlivňuje jejich spotřebu pohonných hmot. Je proto velmi pravděpodobné, že při skutečně seriózních výpočtech by se i z čistě ekonomických důvodů ukázal projekt kanálu DOL nevýhodný v porovnání s železniční přepravou, která je navíc výhodněna faktem, že příslušné tratě již stojí a DOL by byl jejich zbytečným dublováním. Významnou podmínkou smysluplnosti kanálu DOL je také splavnění Odry na území Polska a Labe na území Německa pro lodě s vysokým výtlakem - ani tato podmínka není, a velmi pravděpodobně nikdy nebude, splněna, a to z mnoha vážných ekologických, ekonomických i jiných důvodů. Ovšem klíčovým argumentem proti výstavbě kanálu DOL je fakt, že při jakémkoli vedení trasy kanálu a při použití jakýchkoli technických řešení by došlo k nevratnému zničení neopakovatelných a nedoceníitelných ekosystémů, a to nejen v trase kanálu, ale prakticky v celém povodí řeky Moravy, Odry a Labe. Především samotná výstavba kanálu by nevyhnutelně vedla ke zničení rozsáhlých oblastí, k ohrožení nebo dokonce narušení zásob podzemních vod, k zániku unikátních ekosystémů reprezentujících poslední zbytky přirozené krajiny a k mnoha dalším ekologickým škodám. Podstatná je právě skutečnost, že každá alternativa projektu DOL by vedla k těžkým ekologickým škodám, které nelze ospravedlnit žádným ekonomickým přínosem.

Prostě je na čase zásadně změnit žebříčky hodnot, které nás přivedly na pokraj zkázy - a to doslova. Musíme si konečně uvědomit, že jsme součástí přírody a jsme na ní závislí, že máme morální odpovědnost nejen vůči člověku, ale vůči všem živým tvorům. Prostě nesmíme podnikat gigantické zásahy do přírody, i kdyby to mohlo přinést krátkodobý prospěch. Z dlouhodobého hlediska se takové zásahy nezbytně obrátí proti nám, a to zejména v krajině tak člověkem změněné, jako je ta naše. Chceme-li žít, musíme krajině navrátit alespoň část jejího života, neníčit zbytky toho, co ještě zůstalo. Ze všech uvedených důvodů jsem přesvědčen o tom, že projekt kanálu DOL není možno realizovat. V úvahu přichází snad jen lepší využití středního toku Moravy (mezi Lanžhotem a Přerovem) a případné přímé spojení tohoto úseku s Vídní, ovšem i takový projekt by vyžadoval důsledné posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, v souladu s příslušným zákonem, a jeho realizovatelnost je velmi sporná. Samotný projekt kanálu DOL by však měl být uložen co nejdříve tam, kam patří, tj. do sbírek technicky sice zajímavých, avšak zbytečných a navíc nebezpečných kuriozit.

## KANÁL DOL - PROJEKT, KTERÝ ZASPAL DOBU

MIROSLAV KUNDRATA, převzato z časopisu Veronica č. 1/1993, str. 1-3

RNDr. MIROSLAV KUNDRATA

Spoluzakladatelům Nadace Partnerství, od roku 1994 její ředitel. Dříve působil na Geografickém ústavu Akademie věd, který se zabýval komplexním studiem životního prostředí, vydával ekologický časopis Veronica.

*„Máme-li dostatečnou vůli něčeho dosáhnout, pak toho dosáhneme.“* Toto heslo platilo a platí pro každou zájmovou skupinu v dějinách lidstva. Dvojnásob se jím řídí akciová společnost EKOTRANS MORAVIA, pozdně předlistopadové dítě zplozené 61 socialistickými organizacemi ve Slušovicích na jaře 1989.

Stojí za to připomenout hlavní akcionáře, kteří společnost vybavili vstupním kapitálem téměř půl miliardy Kčs. Podle výroční zprávy za rok 1991 disponovala společnost ke 31. 3. 1992 základním akciovým kapitálem 154 600 000 Kčs rozděleným do 15 466 akcií. Po 1 000 akciích v hodnotě 10 miliónů Kčs vlastní Martinex, a. s., (dříve ZŤS) Martin a Vítkovice, s. p. Následují Obchod obuví Zlín (750 akcií, ale 3,5 mil. Kčs

dosud nesplaceno), DAK MOVA Bratislava (632 akcií), Vodní zdroje, s. p., Zličín (608 akcií). Po 500 akciích vlastní Obuvnický průmysl Svit, s. p., Průmstav Praha, s. p., Správa radiokomunikací Praha, s. p., a Třínecké železářny, s. p. Akcionářů, vesměs státních podniků, s kapitálovou účastí 1 milión a více korun, je 42. Mnozí z nich jsou už dlouhou dobu v hluboké platební neschopnosti. Dividendy Ekotrans Moravia neplatí. Zato věnuje ročně nejméně 1 milión korun na propagaci splavnění Moravy, na zájezdy pro novináře, na přesvědčování starostů, odborů a místních spolků. Žehrá sice na nevděčný stát, který se o lodní dopravu málo stará, ale přestala si už hrát se slovíčky a začíná nazývat svůj projekt pravým jménem: hladová zeď. Vsadila na kartu odborů,

strašení východní Moravy nezaměstnaností a na medové řeci o rozvoji regionu skrze lodní dopravu. Nechává stranou jakoukoliv serióznější analýzu nejen toho, co by stálo vytvoření 1 pracovního místa, ale i toho, co by se mělo přepravovat. „*Když bude kanál stát, jistě se jeho využití najde.*“

Protagonisté vysněného průplavního spojení se vyhýbají i dalším přímým odpovědím na otázky, které stavbu zpochybňují, například: **Kdyby v naší situaci byla některá ze západoevropských zemí, zahájila by stavbu kanálu?**

Každý, kdo jenom trochu zná současné společenské klima ve světě, ví, že nikoliv. Ekologické vědomí společnosti, dostatek špatných zkušeností z gigantických projektů, změna priorit, přísné ekonomické vážení veřejných investic spolu s trendem decentralizace průmyslu, pokles velkoobjemových přeprav a veřejná kontrola rozhodování zaručují, že stavby, které byly s velkou slávou zahajovány ještě před 20 lety, si dnes žádná vláda nedovolí prosazovat, nechce-li spáchat politickou sebevraždu.

Tolik proklamovaný průplav Dunaj-Mohán-Rýn byl zahájen před 60 lety a byl dokončen s „odřenými ušima“ jenom proto, že v něm Německo utopilo už tolik peněz, že nezbývalo, než stavbu dokončit. Nikdo také dnes neví, kolik kanál daňové poplatníky stál a jestli se vůbec někdy zaplatí. Jediný současně rozestavěný evropský kanál v Belgii je zastaven pro nedostatek financí. Dlouho připravované, tvrdě prosazované a dokonce finančně zabezpečené propojení Rhona - Rýn ve Francii ztroskotalo na

odporu místních samospráv a na nezájmu místních podnikatelů - zjistilo se, že ho nikdo nepotřebuje. V sousedním Rakousku, jehož spolupráce na úpravách Moravy by byla nezbytná, koketuje kromě vodohospodářské lobby s kanálem pouze vídeňský starosta, který však odchází z funkce a jeho nástupce má k průplavu jednoznačně negativní postoj. Stanovisko dolnorakouské vlády je už delší dobu jednoznačné: „*ne přes jejich území*“.

V Polsku je vnitrostátní lodní doprava v takové krizi, že se o splavnění horní Odry po naše hranice nemluví ani v nejvzdálenějších koncepcích. Jaké jsou hlavní námitky ekologů proti stavbě kanálu?

Potřebnost průplavního spojení a jeho ekonomická návratnost jsou natolik neprokázané, že je zbytečné podstupovat jakákoliv ekologická rizika, jichž je se stavbou spojeno velké množství. Jmenujme alespoň některá:

- Především radikální zásah do vodního režimu nivy s těžko předvídatelnými důsledky jak na stabilitu zbytků zachovalých ekosystémů, tak na vodní zdroje ve štěrkopískových sedimentech nivy, na nichž je závislá většina obyvatel (cca tři čtvrti miliónu) Pomoraví.
- Ochrana cenných biotopů, zejména zbytků lužního lesa a nivních luk a mokřadů je závislá na vedení značné části trasy mimo nivu, což projekt výrazně prodraží a zkomplikuje jednáním s vlastníky.
- V připravovaných projektech jsou opomenuty takové aspekty, jako důsledky na biodiverzitu vodních společenstev po spojení

řek odlišných biogeografických regionů, způsob nakládání s toxickými sedimenty ze dna řeky, neproporčnost dimenzí stavby v krajině Pomoraví a Poodří, aspekt sociální v bariérách nově oddělených komunit a mnoho dalších.

Jeden z hlavních ideových protagonistů kanalizování Odry, ing. Jaroslav Kubec, CSc., kritizuje v příspěvku do sborníku z „Plavebních dnů ČSFR 1992“ (Znojmo, 2. až 3. 9. 1992) polský přístup. Tvrdí, že příčinou krize polské říční plavby je zásada, kterou Poláci přijali po revizi splavňovacích projektů Visly a Odry: „*není možno přizpůsobovat vodní cestu lodnímu parku a technologii plavby, nýbrž naopak, je třeba přizpůsobovat lodní park danému stavu vodní cesty*“. Pan Kubec pak dále naznačuje, že s takovou bychom došli zpátky ke kajakům. Mně je taková argumentace povědomá. A příkladů, jak jsme ledacos (krajinu, velikost polí, sídliště, kravíny) přizpůsobovali léta arogantním a rádoby efektivním technologiím máme nespočítané. Kupodivu před soudem nestojí a za způsobené škody se nezodpovídají ti, co velkorysé myšlenky iniciativně projektovali, ale všichni se vymlouvají na anonymní totalitu.

Zapomínáme jaksí, že jakákoliv moc se opírá o technologie a že indikátorem rozvinutosti demokracie je mj. i to, nakolik je občan technologiemi pasivně unášen, nakolik je může a umí ovlivňovat.

## VODNÍ CESTA DUNAJ-ODRA-LABE VE STŘEDOEVRÓPSKÉ KRAJINĚ

ANTONÍN BUČEK, převzato z časopisu Veronica č. 1/2005, str. 5-7

Doc. Ing. ANTONÍN BUČEK, CSc.  
Významný krajinný ekolog, od roku 1991 působil na Ústavu lesnické botaniky, dendrologie a geobiocenologie lesnické a dřevařské fakulty Mendelovy univerzity. Byl jedním ze zakladatelů a dlouholetým předsedou ZO ČSOP Veronica.

Rozhodující část trasy průplavu Dunaj-Odra-Labe (DOL) je situována v krajině širokých říčních niv, kde existuje charakteristická škála biologicky neobyčejně produktivních a druhově bohatých nivních ekosystémů. Tyto ekosystémy se vyskytují v charakteristické mozaice, tvořící nivní fenomén, jehož uchování je závislé na přirozených fluvialních procesech (viz *Veronica*, 9. zvl. vydání, 1996, s. 15-25). Trasa DOL zasahuje široké říční nivy 8 biogeografických regionů, náležejících do všech čtyř

biogeografických podprovincií, které se vyskytují na území České republiky. Prochází podstatnou částí širokých údolních niv na území ČR, fungujících jako biokoridory tvořící přirozenou páteř ekologické sítě střední Evropy. Může však cesta, která neexistuje, vůbec ovlivnit krajinu? Hledejme odpověď v historii tohoto gigantického záměru.

### LABSKÁ VĚTEV

Labe bylo vždy využíváno k dopravě jako přirozená vodní cesta. Až do poloviny



Mapa etap vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. Zdroj Wikipedie.org. Autor Plavba a vodní cesty o.p.s.

19. století měly regulační zásahy vyvolané snahou o odstranění překážek, které bránily plavbě, pouze lokální charakter a neovlivňovaly podstatně převážně přirozený charakter řeky. K takovýmto opatřením patřilo například vylomení nejnebezpečnějších skal v korytě řeky pod Střekovem, provedené na základě příkazu císaře Karla IV. Výraznější zásahy do říčního koryta začaly v souvislosti s rozvojem plavby ve 2. polovině 18. století.

**1764** - Byla zřízena plavební komise, o dva roky později plavební fond, kam plynuly peníze z vodních cel. V roce 1770 bylo ustaveno plavební vodní ředitelství, které řídilo všechny vodní stavby na území Čech. Splavné toky byly prohlášeny za státní majetek a rakouský stát převzal povinnost hradiť veškeré práce na těchto řekách.

**1776** - V zájmu plynulosti plavby nařízeno prolomení všech jezů na Labi. Na řece se plaví dřevěné čluny s nosností několika tun a s ponorem 50-60 cm, nevyžadující speciálně upravenou plavební dráhu. Regulační práce byly omezeny na odstraňování plavebních překážek a prohrádku mělčin.

**1860** - Na přelomu 50. a 60. let 19. století došlo k vybagrování všech labských ostrůvků. Úpravy labského řečiště byly plně podřízovány potřebám plavby. Zavedení paroplavby vyvolalo stavbu nových typů velkých člunů se zvýšenou tonáží a větším ponorem.

**1873** - Plavební hloubka a šířka plavební dráhy se staly určujícím faktorem úprav

labského toku. Byly jim přizpůsobeny veškeré regulační práce, které začaly probíhat a které byly zaměřeny na odstranění starých náplav, úprav ústí potoků a říček, kde se ukládaly štěrkopískové nánosy, na odstranění skalních prahů a velkých balvanů v korytě a na zabezpečení již vyhloubené plavební dráhy pomocí podélných opěrných zdí. Výsledkem těchto regulačních prací bylo prohloubení řečiště Labe o 20-30 cm a zpevnění břehů hrázemi.

**1896** - Zahájena další etapa regulace Labe financovaná ze státních a zemských prostředků. V úseku Mělník - Ústí nad Labem byla řeka kanalizována. V rámci kanalizačního programu byly postaveny plavební stupně - zdymadla, nejmohutnější z nich, Masarykovo zdymadlo pod Střekovem, bylo vybudováno v letech 1924-1936. Počátkem 20. století proběhly regulační práce na Labi pod Ústím n. L., bylo vyrovnáno dno a odstraněny přečnívající výstupky, aby bylo dosaženo rovnoměrné výše vodní hladiny. Šíře řečiště činila po úpravách zpravidla 110 m, v úžinách výjimečně 90 m. Výsledkem regulačních a kanalizačních prací bylo prohloubení koryta o 30-35 cm.

**1920** - Zahájeny práce na kanalizaci středního Labe v úseku Mělník-Pardubice, ukončené v roce 1938.

Provedenými zásahy se Labe změnilo v umělou řeku. Došlo k celkovému snížení výšky vodní hladiny, nadmořská výška hladiny Labe v Děčíně se v rozmezí let

1850-1950 snížila o 50 cm. V řece přestaly fungovat přirozené fluvialní procesy formující koryto, břehy a říční nivu. Nivní fenomén jako dynamicky se vyvíjející kontinuální série nivních biotopů zůstal zachován jen ve fragmentech. Říční kontinuum přestalo existovat, výraznými bariérami pro vodní biotu se staly vybudované jezy. Ze sozologického hlediska má zásadní význam jediný nekanalizovaný úsek Labe pod Ústím n. Labem, z hlediska biodiverzity výjimečně hodnotný. Kanalizace Labe, vyvolaná především potřebami plavby, byla spojena s výrazným omezením prostoru pro řeku. Říční geosystém Labe byl podle pravidel technokratického vodohospodářského paradigmatu změněn na geosystém technický. Katastrofální socioekonomické následky povodně v srpnu roku 2002 v povodí Labe ukázaly, že za situací, které jsou z hlediska vodohospodářských pravidel mimořádné, přestává geotechnický říční systém fungovat.

### MORAVA A ODRA

Řeka Morava byla za příznivého stavu vody splavná pro malé čluny, pramice a od ústí Bečvy byla využívána pro plavbu vorů. Podobně splavná byla i Odra pod ústím Opavice. Překážkou pro volnou plavbu se stávaly postupně zřizované jezy, proto bylo roku 1542 mlynářům nařízeno, aby plavba vorů na jezích nebyla ztěžována. Roku 1579 pak byla ustavena k vyšetření špatných plavebních poměrů zvláštní komise.

**1653** - Za první úřední zmínku o průplavu Dunaj-Odra lze pokládat usnesení moravských stavů o tom, aby byla řeka Morava učiněna splavnou, byla spojena s Odrou a aby k tomu byly vypracovány potřebné plány. Provedení překazila válka.

**1700** - Lothar de Vogemont vypracoval na popud císařského místokancléře hraběte Kounice projekt na splavnění řeky Moravy a na její spojení s Odrou přes Nový Jičín a s Labem u Hradce Králové.

**1719** - Norbert Wenzl von Linek vypracoval projekt na úpravu řek Moravy a Odry pro plavbu. Průplavní spojení obou řek situoval u Poruby.

**1771** - Obrist Brequin zpracoval projekt úprav řeky Moravy zaměřený především k omezení záplav. Náklady, které činily 874 000 zlatých, nechtěli vlastníci pozemků na březích hradiť, takže k realizaci nedošlo.

**1780** - Císař Josef II. schválil projekt Rochuse Dorfleuthnera na splavnění řeky Mora-

vy v úseku Děvín-Olomouc a udělil mu na 20 let výsadu výhradního provozování plavby na řece. Dorfleuthner zřídil v Hodoníně plavební komoru a v úseku mezi Veselím a Děvínem plavbu opravdu provozoval, podnik však brzy zanikl.

**1795** - Inženýr stavebního ředitelství Stošek zpracoval projekt regulace Moravy k plavebním účelům a k odstranění záplav. Včetně spojení s Odrou činily náklady 2 328 033 zlatých. Provedení projektu překazila válka.

**1804** - Dvorní rada Wiebeking vypracoval projekt na úpravu Moravy, náklad pro zřízení plavby činil 704 000 zlatých. Roku 1807 vznikla na základě tohoto projektu společnost pro provozování plavby na řece Moravě se sídlem v Brně, která se zabývala také myšlenkou propojit řeku Moravu s Odrou a Vislou. Společnost se ucházela o příspěvek vlády na provedení úprav.

**1809** - Dvorní rada Josef Schemerle na základě požadavku vlády vypracoval nový projekt na úpravu Moravy s náklady 9 milionů zlatých. Projekt byl schválen, ale vláda podobně jako zemské zastupitelství na Moravě odmítla finanční podporu s tím, že splavnění Moravy je záležitostí výše zmíněné soukromé společnosti.

**1824** - Moravští stavové prohlásili na urgenci dvorní kanceláře, že setrvávají na odmítavém stanovisku k finanční podpoře splavnění Moravy s ohledem na neutěšené finanční poměry. Zamítavé zůstávalo stanovisko vlády i moravských stavů i v dalších letech.

**1865** - Uherský inženýr Michalík předložil obšírný pamětní spis o regulaci a splavnění řeky Moravy od Olomouce po Děvín, který byl zemským výborem s díky přijat a uložen.

**1870-73** - Inženýři Artur Oelwein a Pontzen zpracovali pro Anglo-rakouskou banku projekt průplavu Dunaj-Odra pro lodě s tonáží 240 tun. Průplav měl být 273,38 km dlouhý, k překonání rozdílů výšek bylo navrženo 84 plavebních komor, k zásobování průplavu vodou bylo navrženo několik přehrad na řece Bečvě. Stavební náklad byl vypočten na 40 milionů zlatých, tedy 146 000 zlatých na 1 km. Roku 1873 schválila poslanecká i panská sněmovna návrh zákona na stavbu dunajsko-oderského průplavu, který v roce 1872 předložila rakouská vláda. Koncesi na provedení Oelweinova projektu získala v roce 1873 Anglobanka. Provedení zneemožnila finanční krize, která v roce 1873 vypukla.

**1882** - Zemský stavební rada Ing. Theodor

Nosek předložil moravskému zemskému sněmu odůvodněné návrhy na úpravy řeky Moravy a vybudování průplavu Dunaj-Odra s celkovými náklady 40 034 000 zlatých. Sněm vyzval rakouskou vládu k jednání o tom, za jakých podmínek by byla ochotna tento projekt podpořit. Vláda odpověděla po četných urgencích až v roce 1889, že je jí těžko v otázce tak složité zaujmout pro budoucnost závazné stanovisko.

**1892** - Finna Hallier a Dietz Monnin v Paříži, jednající jménem soukromého francouzského kapitálového syndikátu, zpracovala s pomocí rakouských inženýrů další projekt průplavu Dunaj-Odra, který předložila rakouské vládě se žádostí o udělení koncese. Ani tento projekt nebyl realizován.

**1901** - Poslanecká i panská sněmovna schválily vládou předložený vodocestný zákon. Podle tohoto zákona měl být vybudován průplav mezi Dunajem a Odrou s celkovým nákladem 140 milionů korun a plavební kanál, spojující tento průplav s Labem nákladem 112,1 milionu korun. Kromě toho měl být vybudován průplav mezi Dunajem a Vltavou u Budějovic a plavební spojení průplavu Dunaj-Odra s Vislou a dále až ke splavnému úseku Dněstru. Tato velkolepá síť vodních cest měla být vybudována za 20 let. K provedení tohoto zákona byl v roce 1902 rakouským ministerstvem obchodu zřízen nový úřad "C.k. ředitelství pro stavbu vodních cest" ve Vídni a později zřízeny expozitury v Praze

(1903), Krakově (1905) a v Přerově (1907). Tento úřad, o kterém A. Smrček napsal, že "byl bohatě potřebným personálem technickým i administrativním a všemi prostředky vybavený" a že "vyvinul ihned po svém zřízení horlivou činnost" byl ovšem to jediné, co bylo z vodocestného zákona realizováno.

**1931** - V Československé republice byl přijat nový vodocestný zákon. Celkové náklady na DOL byly stanoveny na 3 miliardy Kčs. Výstavba měla proběhnout ve dvou šestiletých etapách, v první etapě měl být vybudován průplav Dunaj-Odra, který měl být ve druhé etapě propojen s Labem.

**1938** - V prosinci se sešla v Přerově za předsednictví profesora A. Smrčka výborová schůze Moravského říčního a průplavního spolku, kde bylo před zástupci mnoha moravských měst konstatováno, že se projekt dunajsko-oderského průplavu dostává konečně po 37 letech do skutečné akutního stadia s tím, že do dvou let má být vypracován projekt a ten má být v dalších osmi letech realizován.

**1938-1943** - V nacistickém Německu bylo rozhodnuto umístit hlavní dunajský přístav průplavu DOL k Vídni. Na východním okraji Vídně u Lobau byly s pomocí věžňů koncentračních táborů vybudovány 3 úseky kanálu, který měl spojit Dunaj s řekou Moravou u Angern. Těchto 9 km kanálu představuje jediný realizovaný úsek průplavu Dunaj-Odra v celé 350leté historii záměru.



Pohled na část vodního koridoru D-O-L v Lobau ve Vídni, který byl vybudován v 40. letech 20. století. V popředí hlavní koryto Dunaje, za ním nedávno zřízený odlehčovací kanál a dále v pozadí několik kilometrů dlouhý funkční úsek průplavu D-O-L (vpravo) a vyústění do přístavu v Lobau (vlevo). Foto Jaroslav Kubec

1966-1970 - Hydroprojekt Praha zpracoval "Generální řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe", představující nejucelenější a nejpodrobnější projekt DOL. Vodní cesta je dokumentována situačně v mapách 1 : 10 000, zpracovány jsou podélné profily a výkresy hlavních plánovaných objektů. Generální řešení se stalo podkladem realizace usnesení vlády ČSSR č. 167/1971 a usnesení předsednictva vlády č. 299/1972. Podle těchto usnesení byla trasa DOL hájena v územních plánech všech stupňů.

**1989** - V červnu byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia, jejímž hlavním cílem bylo zahájit budování vodní cesty Dunaj-Ostrava. Budování měl o být zahájeno výstavbou přístavu v lokalitě Lanžhot-Kúty. Mezi nejdůležitější zakladatele a.s. Ekotrans Moravia patřilo Jednotné zemědělské družstvo Agrokombinát Slušovice a koncern Vítkovické železárny Klementa Gottwalda. Náklady na vybudování DOL byly odhadnuty na 14 miliard Kčs. Podle důvěryhodných pramenů bylo jedním z prvotních impulzů pro budování kanálu Dunaj-Ostrava využití velkého mobilního rypadla, které bylo na objednávku sovětské strany zkonstruováno v Uničovských strojárnách pro megalomanský plán obrácení toku sibiřských řek. Postupně získala a.s. Ekotrans Moravia více než 100 akcionářů a shromáždila kapitál 500 milionů Kčs. Generálním ředitelem akciové společnosti byl Ing. Josef Podzimek, předsedou správní rady Ing. Jaroslav Kubec, CSc. V posudcích zpracovaných v roce 1990 se k zahájení výstavby DOL negativně vyjádřil a všechna dotčená federální ministerstva ČSFR i národní ministerstva ČR a SR. V první polovině 90. let 20. století a.s. Ekotrans Moravia zanikla.

**1996** - Vláda ČR přijala usnesení č. 635/1996, kterým ukládá ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a spojů zabezpečit ochranu území pro výhledové splavnění vodních toků Morava a Odra a trasy uvažovaného průplavního spojení Dunaj-Odra- Labe v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků.

**1997** - Vzniklo zájmové sdružení na podporu vodní cesty Dunaj-Odra-Labe se sídlem v Praze. Toto sdružení provedlo vyhodnocení nákladů na vybudování DOL v délce 499 km. Celkové náklady zveřejněné v cenové úrovni roku 2001 činí 206,58 miliard Kč, měrné náklady na 1 km 413 milionů Kč. V 19. i 20. století byly opakovaně předkládány různé návrhy a projekty na splavnění řek Moravy, Bečvy a Odry. S výjimkou

Baťova kanálu, vybudovaného v letech 1934-38, který byl ovšem vybudován nezávisle na DOL a jehož využití pro vodní dopravu skončilo v roce 1961, nedošlo nikdy k žádné realizaci. Toky řek nebyly zcela kanalizovány, v rozsáhlých úsecích ani regulovány, takže se v jejich nivách zachovaly segmenty krajiny, kde dosud fungují přirozené fluvialní procesy podmiňující nivní fenomén. Význam těchto území pro zachování biodiverzity a geodiverzity středoevropské krajiny je nezastupitelný. Především na území chráněných krajinných oblastí Litovel-ské Pomoraví a Poodří a přírodního parku Strážnické Pomoraví, kde jsou rozsáhlejší zbytky krajiny s typickými ukázkami biotopů nivního fenoménu chráněny, nelze v žádném případě připustit narušení stavu krajiny ani jejího přirozeného dynamického vývoje.

## POUČENÍ Z HISTORIE

Přehled historie aktivit souvisejících s plány na realizaci DOL ukazuje, že k intenzivnějšímu prosazování této stavby docházelo obvykle v obdobích společenských převratů a nestálé ekonomiky. První úřední zmínka pochází z období velkých společenských změn českých zemí po třicetileté válce. Jediný existující úsek DOL u Vídně byl vybudován v podmínkách totalitního hitlerovského Německa. Usnesení Štrougalovy vlády, které zavazovalo k ochraně trasy DOL, bylo vydáno na počátku 70. let 20. století na začátku období normalizace. Analýza historie plánů na výstavbu DOL ukazuje, že dosud nikdy nedošlo k uvolnění veřejných ani soukromých prostředků, které by umožnily tuto grandiózní stavbu zahájit. Důvody pro odmítnutí finančních prostředků na výstavbu byly přitom v minulosti vždy ryze ekonomické. Výstavba DOL pro státní, veřejný ani pro soukromý kapitál neposkytovala dostatečné záruky ani minimální návratnosti prostředků. Ekologické a environmentální aspekty začaly být brány v úvahu až koncem 20. století, při posuzování záměrů a.s. Ekotrans Moravia a spolu s argumenty ekonomickými vedly k zamítnutí výstavby.

## OMEZENÍ HARMONICKÉHO VÝVOJE NIVNÍ KRAJINY

Od roku 1970 až do současné doby je v územních plánech závazně zajištěna územní ochrana celé takřka 500 km dlouhé trasy DOL podle tzv. generálního řešení, případně jeho různých dílčích lokálních variant. Ochrana trasy průplavu v územních plánech konzervuje současný stav využití

krajiny v ochranou dotčeném území a blokuje tak všechny aktivity, které by mohly vést k harmonizaci krajiny. Takto je blokována možnost renaturalizace kanalizovaných úseků řek, možnost uplatnění řady opatření, vedoucích k revitalizaci říčních systémů, v trase DOL není racionální uvažovat o zakládání nových biocenter, biokoridorů a interakčních prvků tvořících územní systém ekologické stability krajiny. Územní ochrana trasy DOL omezuje rozvoj řady sídel a sídelní infrastruktury. Ke střetu sídelních aktivit s ochranou trasy vodní cesty dochází především v řadě měst situovaných podél řeky Moravy. Omezit toto skryté působení vodní cesty na krajinu, především na krajinu údolních niv, kde je převážná část trasy situována, je možné jedině zrušením priority územní ochrany DOL.

V kontextu stavu a vývoje krajiny a životního prostředí v České republice na počátku 21. století lze záměr budování vodní cesty Dunaj-Odra-Labe odpovědně označit jako nereálný a neúčelný. Proto není racionální vynakládat veřejné zdroje na územní hájení trasy a na opakované zpracovávání, posuzování a projednávání různých projektů souvisejících s DOL. Velmi potřebné je naopak zpracování koncepčního materiálu řešícího ekologicky optimální a ekonomicky přijatelné využití krajiny údolních niv dotčených řek. Podrobný krajinný plán niv Moravy, Odry, Bečvy a Labe by se stal základem postupné harmonizace krajiny a mohl by také sloužit jako východisko pro posuzování všech dalších záměrů souvisejících s DOL. Při tomto posuzování se bude stále více prosazovat celospolečenská potřeba změny v minulosti převládajícího technokratického vodohospodářského paradigmatu, potřeba uvolnění prostoru řekám a potřeba zajištění harmonického vývoje krajiny říčních niv jako přirozené ekologické páteře středoevropské krajiny.



# SOUČASNÁ SITUACE OKOLO PRŮPLAVNÍHO SPOJENÍ DUNAJ – ODRA – LABE

## ANEB JAK MOC DOLŮ SMĚŘUJEME SE STANDARDEM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

PETR HAVEL

Mgr. PETR HAVEL  
Působí na Ministerstvu životního prostředí jako vedoucí oddělení soustavy Natura 2000. Zabývá se zejména odbornými a legislativními východisky provádění naturového posouzení a dalšími otázkami souvisejícími s implementací evropských směrnic na ochranu přírody.

Záměr vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen D-O-L) není na tomto místě třeba obsáhleji představovat. Analýz jeho dopadů bylo v minulosti zpracováno více než dost, přičemž všechny činily (kromě jiných) v podstatě stejný závěr – rozsahem, ať už územním, či z hlediska vlivů na životní prostředí, se jedná o stavbu, která zcela jistě nemá v České republice obdoby. D-O-L vyvolává emoce jak v řadách svých odpůrců, kteří vesměs nevědí, proč se o takovém záměru stále ještě vede jakákoliv debata, tak svých příznivců, kteří v ochrácích přírody spatřují fanatické ekology zcela nepochopitelně nechápající nesporné „ekologické přínosy“ vodní dopravy. Ty jsou mimochodem v poslední době z řad druhých jmenovaných paradoxně vyzdvihovány na úroveň ostatních deklarovaných benefitů stavby – ale o tom později.

### ROZSAH VLVŮ...

Přestože je lodní doprava velmi často prezentována jako nejpříjemnější dopravní mód ve vztahu k životnímu prostředí (zejm. pokud se jedná o produkované emise či množství spotřebované energie), nese s sebou i řadu nežádoucích aspektů.

Plavba vyžaduje značné stavební úpravy toků s ovlivněním jejich morfologie, vodních a na vodu navazujících ekosystémů, kanalizace, budování stupňů v korytě či opevnování břehů. Tyto zásahy vedou ke změnám vodního režimu povrchových a podzemních vod, fyzikálně-chemických parametrů vodního toku (např. zhoršení ukazatelů obsahu kyslíku a následné nežádoucí změny druhového složení), významné redukci habitatové diverzity splavněných řek a údolních niv a obecně ke snižování ekologické stability krajiny. Specificky v důsledku realizace záměrů plavebních stupňů

dochází též k omezení migrační prostupnosti vodního útvaru pro vodní živočichy či živočichy na vodní prostředí vázané, pro něž je zachování říčního kontinua důležité z hlediska životaschopnosti jejich populací. Dalším důležitým dopadem je též omezení migrační prostupnosti krajiny pro některé suchozemské živočichy, kteří jsou schopni překonávat přirozené vodní toky, ale vodní cesty již nikoliv. Uvedené vlivy jsou neodstranitelné a de facto nekompenzovatelné. Realizaci propojení D-O-L by došlo ke změně vodního režimu a negativnímu ovlivnění přírodních funkcí řek a říčních niv Moravy, Bečvy, Odry a Labe, a tedy i režimu navazujících nivních půd či ekosystémů lužních lesů, které jsou u vodních toků tohoto typu v evropském kontextu z hlediska rozsahu a zachovalosti unikátním fenoménem.

### ... JE TĚŽKO PŘEDSTAVITELNÝ

Vodní a mokřadní ekosystémy patří mezi světově nejvíce ohrožené ekosystémy, které poskytují řadu produkčních i mimoprodukčních ekosystémových služeb a jejich úloha je v krajině zcela nezastupitelná. Na tyto ekosystémy je vázána řada druhů, vč. těch zvláště chráněných. Regulace toků vede k významné ztrátě jejich ekologických funkcí a k značnému narušení přirozeného vodního režimu krajiny, kdy její snížená retenční schopnost se přitom výrazně negativně projevuje při probíhajících změnách klimatu. K tomu je třeba přičíst vliv na samotné vodní útvary, tedy na hydrologii vodních toků a povodí, podzemní vody, včetně vlivů na zdroje podzemních vod a na vodu v nivách vodních toků, vlivy na jakost vody, splaveninový režim a vlivy na minimální a maximální průtoky (sucho, povodně). Není třeba podrobněji rozebírat skutečnost, že tyto ekosystémy, resp. tato



Port Chvaletice - Přístav Chvaletice je zatím posledním přístavem na Labi. Za ním je plánovaná výstavba plavebního stupně Přelouč, který má napojit izolovanou vodní cestu u Pardubic na evropskou síť vodních cest. Nu tuto zdrž by měl také navazovat koridor D-O-L.  
Zdroj WikiCommons

společenstva, by měla být naopak v popředí zájmu z hlediska jejich ochrany, podpory a obnovy jejich funkcí, tedy naše aktivita ve vztahu k nim by měla směřovat směrem zcela opačným, především k podpoře opatření ke snížení a kompenzaci dopadů plavby již provozované. Právě kromě hlediska očekávaných (ale i těch dnes reálně pozorovatelných) dopadů sucha je nutné si uvědomit, že vodní a na vodu vázané druhy a přírodní stanoviště patří v rámci národního sledování stavu mezi ty dlouhodobě nejhůře hodnocené – tedy nejvíce postižené negativními změnami, které jsou důsledkem především antropogenní činnosti. Česká republika by proto měla v souladu se svými závazky v oblasti komunitární legislativy a mezinárodních úmluv směřovat ke zlepšení tohoto stavu. To je ovšem ve zcela zásadní kontradikci s účelem D-O-L, kdy s ohledem na společenskou priority a stav poznání v době vzniku ideové myšlenky realizace tohoto projektu nebyly tyto aspekty v popředí zájmu. Dnes je ovšem situace zcela odlišná, ať už se jedná o podmínky tržní, resp. hospodářské ve vazbě na reálnou poptávku po takové stavbě a její ekonomické smysluplnosti, nebo o podmínky přírodní. V krajině se čím dál tím více projevuje dlouhodobý proces změny klimatu a význam ochrany přírodních a přírodě blízkých fenoménů a jejich hodnot a funkcí nejen v jejím kontextu opodstatněně nabyt na významu.

Vedle zdravého rozumu, který by nás již z podstaty měl vést k respektování principů a rovnocennému uplatňování tří pilířů udržitelného rozvoje, je Česká republika vázána určitými povinnostmi vyplývajícími z mezinárodních úmluv a evropských i vnitrostátních předpisů, které by měly být v rámci rozhodování o budoucnosti D-O-L výchozím kritériem.

### LEGISLATIVA NENÍ D-O-L NAKLONĚNA...

Legislativní podmínky v oblasti životního prostředí (zejména požadavky směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků, Rámcové směrnice 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky či v dalších otázkách vodního práva, obecné a zvláštní územní a druhové ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů aj.) totiž významně ovlivňují realizovatelnost, v krajním případě podobu záměru a jejich důkladné vyhodnocení by proto mělo předcházet dalším úvahám o potřebnosti D-O-L. Ochrana životního prostředí je také významným, ne-li nejvýznamnějším hlediskem v rámci projednávání záměru se sousedními státy a Evropskou komisí. Rozpor s cíli evropských směrnic v ochraně přírody, kterými je v obecném slova

smyslu přispět k biologické rozmanitosti evropského území prostřednictvím ochrany konkrétních přírodních stanovišť a druhů (vč. těch potenciálně přímo či nepřímo dotčených výstavbou a provozem D-O-L), a na které je v souvislosti s D-O-L nejčastěji poukazováno, je jedním z nejzásadnějších limitů, přesto se jedná „jen“ o nejvíce viditelnou špičku ledovce.

Nelze však v tomto ohledu opomíjet též mezinárodní úmluvy v ochraně životního prostředí, resp. ochrany přírody a krajiny. Přestože tyto tzv. mnohostranné environmentální smlouvy mohou být vnímány jako nástroje, jejichž důsledky nedosahují síly právních předpisů, jsou plnohodnotnou součástí právního řádu České republiky. Příkladem dohody, která má přímou vazbu na D-O-L je tzv. Ramsarská úmluva, v rámci které byly v roce 1993 na Seznam mezinárodně významných mokřadů zapsány Litovelské Pomoraví, Poodří a Mokřady dolního Podyjí. Tyto lokality by byly bezpochyby výstavbou D-O-L nevratně narušeny, a i proto 6. konference signatářů Ramsarské konvence přímo vyzvala vlády České republiky, Rakouska a Slovenska (bod 6.17), aby „při rozvažování eventuální výstavby vodní cesty D-O-L plně zvažily skutečnost, že takový průplav by vážně negativně změnil ekologickou povahu pěti lokalit v těchto státech“. Další významnou úmluvou ve vazbě na projekt je Úmluva o ochraně evropských planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a přírodních stanovišť (známá spíše jako Bernská úmluva), v rámci které se Česká republika zavázala, že přijme nezbytná opatření k tomu, aby se populace planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů udržely na úrovni nebo přizpůsobily stavu, které odpovídají zejména ekologickým, vědeckým a kulturním požadavkům a současně přihlížejí k požadavkům hospodářství a rekreace a k potřebám poddruhů, odrůd nebo forem místně ohrožených. Úmluva o ochraně stěhovavých druhů volně žijících živočichů (tzv. Bonnská úmluva) zase stanoví základní cíl ochrany stěhovavých druhů živočichů, a to nejen ptáků, ale i savců, ryb a bezobratlých ve všech areálech jejich výskytu, včetně míst odpočinku na migračních cestách. V neposlední řadě je třeba uvést Úmluvu o biologické rozmanitosti, která sleduje tři hlavní cíle – ochranu biologické rozmanitosti, udržitelné využívání jejích složek a rovnoměrné a spravedlivé využívání biologických zdrojů. Poslání těchto

dokumentů nelze rozhodně chápat tak, že by bylo možné na jedné straně tvrdit, že jsou Českou republikou jako smluvní stranou plněny a na straně druhé činit kroky vedoucí k realizaci D-O-L.

Projekt D-O-L, potažmo vlivy, které by s sebou přinesl, je též v rozporu s národními koncepčními dokumenty, konkrétně s cíli Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky, kterými jsou mimo jiné „obnovit přirozené hydro-ekologické funkce krajiny a posílit schopnosti krajiny odolávat a přizpůsobovat se klimatickým změnám“, a „zachovávat a zvýšit biologickou rozmanitost vodních a mokřadních ekosystémů obnovením volné prostupnosti vodního prostředí a omezením jeho další fragmentace“. Dále je projekt v rozporu s cíli Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 v tematické části "Vodní ekosystémy" - „Zajistit holistický přístup k využívání vody v krajině“, „Obnovovat krajinné prvky, zajistit průchodnost a ekologicky udržitelný hydrologický režim vodních toků“, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR či Státní politikou životního prostředí ČR. Bagatelizace znemožnění naplnění těchto strategických cílů s přesahem do dalších rezortních koncepcí, na jejichž realizaci mají být vynaloženy veřejné prostředky, není v žádném případě na místě. Otázka, jestli vůbec, popř. jakým způsobem by mohly být v případě rozhodnutí o realizaci D-O-L plněny nejen výše uvedené povinnosti vyplývající z mezinárodních úmluv a předpisů, ale též zajišťování cíle ochrany přírody a krajiny na národní úrovni, nebyla dosud zdaleka zodpovězena.

### ... PŘESTO SE O NĚM DÁLE UVAŽUJE

V rámci aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky byl Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství uloženo úkol „Prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D-O-L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace (včetně environmentálních aspektů), přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví“. Ministerstvo dopravy v návaznosti na tento úkol zpracovává od července roku 2016 k projektu D-O-L studii proveditelnosti; jejím cílem by mělo být komplexní zhodnocení dopadů, nákladů a benefitů realizace této stavby. Na tomto místě je třeba říci, že studii zpracovává subjekt jménem

„Sdružení D-O-L“, který vznikl ze tří akciových společností výhradně pro potřeby zpracování studie proveditelnosti a stav prací je přitom průběžně prezentován ze strany Ministerstva dopravy a zpracovatele na setkání tzv. monitorovacího výboru. Studie je členěna na sedm dílčích částí, z nichž jen jejich část byla dosud monitorovacímu výboru dána k dispozici, neboť termín plnění, který byl původně ve vazbě na úkol z Politiky územního rozvoje stanoven na konec roku 2018, se ukázal jako nereálný. Některé části studie jsou tedy stále finalizovány, zatímco jiné jsou upravovány na základě připomínek členů monitorovacího výboru. Z dokumentů, které byly doposud uvolněny k připomínkám, je zjevné, že čas, který byl na jejich zpracování k dispozici, nebyl využit efektivně. Jednotlivé části nenaplnějí, nebo jen velmi omezeně přispívají k cíli vytvořit skutečně nezávislý objektivní podklad pro budoucí rozhodování o budoucnosti projektu, obsahují nepodložená či nedostatečně odůvodněná tvrzení a zavádějící, resp. chybné informace; jen Ministerstvo životního prostředí uplatnilo k prvním čtyřem částem studie 172 zásadních připomínek. V tomto kontextu se plánovaný časový horizont finalizace studie zhruba do poloviny roku 2018 jeví jako nereálný. Zásadnější otázkou, než „kdy“ bude hotovo, je ovšem problém kvality studie. Již nyní je zjevné, že tento rozsáhlý materiál bude vyžadovat zásadní úpravy tak, aby vůbec mohl plnit deklarovanou roli a zároveň naplnit zadání vyplývající z Politiky územního rozvoje. V opačném případě bude možné veřejné prostředky utracené v souvislosti s tímto projektem, resp. touto studií zařadit do škatulky těch neúčelně vynaložených a sloužících pouze k vyjádření zájmu relativně úzké skupiny, očekávajících od D-O-L zcela nereálné benefity. Za účelem propagace myšlenky této stavby jsou potom studii prezentovány domněnky ohledně funkce povodňové, rekreační, ale dokonce i vodohospodářské a adaptační s ohledem na změnu klimatu jako téměř rovnocenné těm deklarovaným ekonomicko-hospodářským. Sporadické mezinárodní dohody či strategické materiály obsahující D-O-L v jakékoliv formě jsou potom stavěny na roveň legislativním limitům za účelem vytvoření dojmu, že Česká republika se k vybudování D-O-L zavázala. Není třeba právě zde zdůrazňovat, jak iluzorní je tato interpretace. V neposlední řadě stále přetrvávají významné pochybnosti

ohledně reálných přínosů D-O-L pro ekonomiku České republiky, poptávky po takové dopravní kapacitě nebo skutečných nákladů na výstavbu a provoz v porovnání s nevratnými ztrátami v oblasti životního prostředí, potažmo přírody a krajiny.

### (DÍLČÍ) VÝSLEDKY?

Problematika vlivů na přírodu a krajinu je studií řešena v relativně podrobném měřítku. Pohled je ale čistě analytický, popisný, s jasnou vazbou na legislativní limity dané zákonem o ochraně přírody a krajiny, bez vyjádření míry dotčení např. ekosystémových služeb, vodního režimu krajiny jako celku nebo nevratných změn v přírodních a přírodě blízkých společenstev. Mnohdy jsou vlivy vědomě nebo nevědomky podhodnoceny ve prospěch D-O-L s jednoduchým konstatováním možné kompenzace (a nevhodnosti sledování některých úseků s ohledem na limity ochrany přírody a krajiny). Přestože toto je třeba vnímat jako zásadní nedostatek studie, reálné dopady stavby tohoto měřítka jsou v podstatě jen těžko kvantifikovatelné – jsou totiž pro fungování krajiny fatální a jejich rozsah ve všech svých aspektech, který bychom se zděšením pozorovali až po realizaci, je v podstatě velmi těžko představitelný a pouze legislativními limity těžko vyjádřitelný. Pokud by se studie věnovala této otázce komplexně, těžko by mohla činit závěry ve prospěch výstavby. Závěry studie nejsou nicméně v současné době k dispozici a nevíme tedy, jaký podklad dostane vláda do ruky k dalšímu rozhodování o budoucnosti D-O-L.

Studii proveditelnosti k D-O-L není radno podceňovat jako další z mnoha materiálů, které již k tomuto projektu vznikly. Jejich závěry a jejich interpretace budou bezpochyby klíčové pro další postup ve věci. Přestože nebylo od věci doufat, že studie by mohla přispět k pomalému, ale jistému opuštění myšlenky na výstavbu plavebního spojení z důvodu zcela nepřipustného zásahu do veřejného zájmu ochrany přírody a krajiny, k tomuto, zdá se, nás čeká ještě dlouhá (a nejistá) cesta.



# NÁKLADNÍ LODNÍ DOPRAVA A JEJÍ MÍSTO V DNEŠNÍ ČR

PETR ROTH

RNDr. PETR ROTH, CSc.

Pracoval nejprve v základním výzkumu, později působil jako vedoucí správy CHKO Kokořínsko a poté na Ministerstvu životního prostředí v oblasti ochrany přírody, kde od roku 1998 odpovídal zejména za naplňování povinností, spojených s přípravou na vstup do EU. Od 2010 nezávislý konzultant se zaměřením na Naturu 2000, územní ochranu, monitoring a reporting. Pracuje především v zemích západního Balkánu.

Již od poloviny 90. let, kdy resort dopravy zahájil v souvislosti s přistoupením k Dohodě o vnitrozemských vodních cestách rozsáhlou kampaň za zvýšení splavnosti českých řek, probíhá dosud nerozhodnutý boj mezi ochranou přírody a Ředitelstvím vodních cest o zachování či obětování několika ekologicky cenných lokalit buď přímo na vodních tocích (např. Děčín), nebo v jejich bezprostřední blízkosti (např. Slavíkovo ostrovy). Po celou tuto dobu snáší Ředitelství vodních cest nejrůznější argumenty dokládající údajný veřejný zájem na rozvoji vodních cest v ČR, proti nimž staví ochrana přírody argumenty ekologické, v porovnání s rétorikou resortu dopravy často velmi chabé a nepřesvědčivé. Resort dopravy je sice v určité argumentační nouzi, pokud jde o nákladní lodní dopravu - nikdy zatím nebyl schopen odpovědět na otázku, co budeme po modernizovaných vodních cestách vozit - nicméně stále se odvolává na skutečnost, že lodní doprava je jedním z nejstarších dopravních módů, na našich řekách existuje od starověku a to je samo o sobě důvodem, proč ji prohlašovat za veřejný zájem a na náklady všech daňových poplatníků ji nadále udržovat. Běžný laik, pokud propadne kouzlu historických vedut z konce 19. století s romantickými parníky

nejen na Labi, ale i na řekách, kde si dnes vůbec nedokážeme představit, že by se dala větší loď spustit na vodu, se může oprávněně ptát, nemá-li resort dopravy nakonec pravdu.

Odpověď na tuto otázku nenajdeme v ekologii, ale ve vazbě ekonomiky a konkrétních historických okolností. Nejrůznější dopravní módy existují skutečně „odjakživa“, ale v různých historických epochách a v různých ekonomikách mají různé postavení. Tak jako velbloudí karavany, které představovaly po tisíce let jediný způsob přepravy nákladů přes africké pouště, v posledních padesáti letech poněkud ustoupily do pozadí a nezdá se, že by se kdy vrátily na výsluní, i lodní doprava na našem území měla své historické opodstatnění za určitých okolností, které však již pominuly. Krásně to ilustruje krátký článek A. Poláčkové v časopisu Živá historie č. 4/2017 (str. 12), věnovaný rozvoji kapitalismu v dnešních českých zemích. Ten mj. popisuje osobnosti a podnikání zakladatelů pražské paroplavby, Angličanů Josepha J. Rustona a Johna Andrewse. Stojí za to z článku krátce citovat: „Oba v Anglii nabyli zkušenosti se stavbou lodí (Ruston byl synem majitele loděnic) a hledali prostor k podnikání na kontinentu. Přes Francii a Rakousko dospěli



Velbloudí karavany již jako způsob dopravy poněkud ustoupily do pozadí, podobně je tomu i s lodní dopravou na našem území... Zdroj Wikipedie

do Čech a pronajali si pozemek u Vltavy v Karlíně, kde postavili první kolesový parník v Čechách, nazvaný Bohemia, s anglickým parním strojem. V květnu 1841 jej za velké slávy spustili na vodu a úspěšně ho provozovali k osobní přepravě na Labi mezi Mělníkem a Drážďany skoro deset let. Vydělali velké peníze, protože cesta přes Krušné hory v dostavníku byla nechtěným dobrodružstvím. O pohodlnou a rychlou plavbu byl velký zájem. Roku 1846 pořídili druhou loď Germania a za dva roky třetí, kterou Ruston nazval tehdy módním slovem Constitution. Roku 1851 ale stát dokončil železnici z Prahy do Podmokel (Děčína) a dále do Drážďan, která vedla kolem Labe. Ruston v tušení brzkého konce podniku lodě včas prodal do Saska a peníze investoval do strojírný a loděnice v Libni u Prahy.“

O čem vypovídá tato ukázka? V době „normálního“ kapitalismu našli dva podnikatelé mezeru na trhu – cestování dostavníkem z Drážďan do Prahy muselo být skutečně utrpením – a nabídli moderní, konkurenceschopnou dopravu lodní. Za pouhých deset let jejich konkurenční výhoda zmizela díky nově postavené železnici. Dnes by Ruston a Andrews pravděpodobně žádali po vládě či císaři, aby jim poskytli dotace na pokračování ve ztrátovém podniku. Mocnářství ovšem žádné dotace neznalo a krachující podnikatele nedrželo uměle nad vodou na úkor daňových poplatníků; v našem případě však oba podnikatelé ukázali dostatečnou prozíravost, ztrátové podnikání včas

ukončili a získané prostředky investovali do jiného, perspektivního oboru. Štafetu výdělečné plavby o málo později převzala lodní plavba nákladní, ovšem opět na základě ekonomicky podložené poptávky: například pískovec z drážďanských lomů, použitý ke stavbě monumentálních pražských budov v 80. a 90. letech 19. století, se stěžímohl dopravovat jinak než po vodě, i když jinak lodní doprava nikdy vážně nekonkurovala dopravě železniční – ale monumentální budovy byly postaveny a poptávka po dopravě pískovce navždy zanikla. Po více než sto let byla rozhodujícím dopravním modelem železnice, nákladní automobilová doprava byla jen jejím doplňkem.

Doba a ekonomika se ovšem dále výrazně měnily. Na konci 20. století došlo díky technickému pokroku i změnám bankovní úvěrové politiky k expanzi silniční nákladní dopravy, která je rychlá, flexibilní a operativní, a po století železnice tak začalo století kamionů. Nostalgický nářek milovníků železnic, ale ani ekologů, na tom nic nezmění. Tak jako v 50. letech 19. století zanikla osobní doprava na Labi, aby se opět objevila – díky tomu, že se objevil do té doby neznámý fenomén, volný čas a rekreace – o zhruba 70 let později, zanikl i v 50. letech 20. století obor povoznictví, provozovaný od starověku na celém kontinentě. Jeho roli převzala nejprve železnice a později automobilová doprava. Jak povoznictví, tak nákladní lodní doprava, prastaré dopravní mody, prostě ztratily své opodstatnění, neboť po nich v ČR není

a již nikdy nebude poptávka. Nenechme se zmást faktem, že v posledních letech došlo k modernizaci řady českých přístavů: kdyby naše společnost fungovala na tržních principech a nikoli na perverzním systému dotací (domácích i z EU), neměli bychom ani jeden, neboť by nebylo zač opravovat. A kdyby údržba a provozování vodních cest nebyly plně hrazeny státem, což je naprosto nemyslitelné u kteréhokoli z ostatních dopravních módů, kde náklady hradí uživatelé v ceně služeb, byla by zbytečnost nákladní lodní dopravy ještě zřejmější než dnes, kdy tento dopravní modus zajišťuje přepravu pouhých 2 % všech nákladů v ČR. Je to ostatně právě skutečnost, že výstavba a provozování vodních cest je plně hrazena státem, díky níž určité politické a podnikatelské kruhy lodní dopravu podporují a vyvolávají zdání její opodstatněnosti: kdyby bylo toto odvětví založeno na elementárním principu, že veškerý rozvoj a údržba vodních cest jdou na účet jejich uživatelů, otázka lodní nákladní dopravy, ale i mnoha nesmyslných zařízení a objektů pro prodělečnou rekreační plavbu, by se během jediné sezóny vyřešila sama. Zdá se ovšem, že elementární ekonomické principy právě v této oblasti ještě dlouho nikdo nebude uplatňovat – a proto se budeme i nadále přít o to, jak cenní jsou čtyři bobří či pár desítek drobnokvětů namísto jednoduchých ekonomických rozvah o nákladech, řádově převyšujících zisky...



### POZNATKY Z ČESKÉ VĚDY A VÝZKUMU

**Pechanec V., Machar I., Pohanka T., Opršal Z., Petrovič F., Švajda J., Šálek L., Chobot K., Filippovová J., Cudlín P., Málková J. (2008):** *Effectiveness of Natura 2000 systém for habitat types protection: A case study from the Czech Republic. Nature Conservation 24: 21-41*

#### MALÝ GENOM POMÁHÁ INVAZI RÁKOSU

V ochraně přírody existuje obecná shoda, že chráněné oblasti jsou jedním z neúčinnějších nástrojů ochrany biodiverzity. Celosvětově jejich rozloha roste. Ale jak je to s jejich reálným dopadem na biodiverzitu? Mnoho z nich jsou jen „papírové parky“, a neméně důležité jako jejich rozloha je i efektivnost jejich řízení a managementu.

V České republice bylo v letech 2001-2004 provedeno komplexní mapování přírodních stanovišť, které sloužilo jako podklad pro vymezení chráněných území v rámci systému Natura 2000. Cílem této studie bylo zhodnocení účinnosti nastavené ochrany. Byl stanoven index NCEI (index účinnosti ochrany přírody), který se vypočítá jako celková plocha určitého typu stanoviště ve všech českých EVL děleno celkovou plochou stejného přírodního stanoviště v celé zemi. Národní systém EVL poskytuje ochranu 4 491,68 km<sup>2</sup> přírodních stanovišť, přičemž ale účinnost jejich ochrany v rámci celého státu je malá (NCEI = 0,36). Malé, kriticky ohrožené habitaty však jsou chráněny dobře (NCEI = 1).

-simplak-

# NEJEN O ZÁMĚRU ZESPLAVNĚNÍ DOLNÍ BEROUNKY

TOMÁŠ JUST

Ing. TOMÁŠ JUST

Vedoucí oddělení péče o krajinu na Agentuře ochrany přírody a krajiny ČR, na regionálním pracovišti pro Prahu a Střední Čechy. Zabývá se revitalizacemi vodních prvků krajiny, ekologicky orientovanou správou vodních toků a dotační podporou krajinných opatření vodohospodářského směru. Byl autorem nebo spoluautorem několika knižních publikací se zaměřením na vodu a revitalizace, přispívá do časopisů, zejména do Vodního hospodářství, kde působí též jako člen redakční rady. Příležitostně prezentuje revitalizační témata na konferencích a seminářích.

Plavba spolu s energetikou byla hlavním důvodem pro kanalizační přestavbu rozhodujících úseků našich největších řek, Vltavy a Labe, proběhnuvší v první polovině minulého století. Kanalizované řeky byly zásadně tvarově zjednodušeny a prostorově omezeny. Razantní omezení tvarové a hydraulické členitosti znamenalo těžkou morfologicko-ekologickou degradaci. Ta nepostihla jenom vlastní koryta, ale celý říční prostor. Plošný průmět kanalizace řeky byl nejrozsáhlejší na českém středním Labi, které teče širokou, plochou nivou. Nové, geometricky pravidelné koryto, souvisle zavzduť vlivem zdymadel, proseklo říční území co nejvíce napřímenou trasou a rozdělilo je na dva příbřežní světy, s nimiž samo jen omezeně komunikuje. Pokud nebyly při kanalizaci zcela zničeny, v příbřežích se ocitly odřezané části dřívějšího meandrujícího koryta, stejně jako četná postranní stará ramena, nivní mokřiny, lužní lesy a háje. Druhdy velmi bohatý poříční svět pak trpí nedostatkem běžného povodňování, mnohde nadměrným odvodněním, stará ramena jsou často eutrofizována a rychle se zazemňují.

## SPOLEČENSKÉ DLUHY ŘÍČNÍ PLAVBY

Plavba po našich řekách má velké dluhy ke společnosti a k přírodě, což ve výsled-

ku vyvolává pochybnosti o tom, že by se někdy dříve, než nastane nějaký celkový energetický kolaps dopravy po silnicích a po železnici, mohla stát prosperujícím odvětvím. (Až ten kolaps nastane, kdoví, zda to plavba dokáže zachránit.) Nechme stranou dluhy stavebně-investičního charakteru, mezi nimiž ne často zdůrazňovanou, nepochybně však zásadní položku představuje morální zastaralost a věku odpovídající technický stav úprav a staveb, které koncepčně pocházejí z velké části z Rakouska-Uherska, fyzicky pak z první republiky a období socialismu. Pro nás jsou zásadní „dluhy“ ekologické – zatím všeobecně opomíjené. I ty by vlastně měla být plavba schopna svými výnosy splatit, aby dlouhodobě obhájila svoji existenci. Těmito „dluhy“ je třeba rozumět cenu morfologicko-ekologické degradace vodních toků, působené úpravami pro plavební účely. Respektive cenu revitalizačních kompenzačních opatření, která by měla být provedena, aby nepříznivé dopady byly vyváženy. A nezačíná to nějakými stromečky podél nově uvažovaného kanálu u Přelouče, ale komplexní rehabilitací říčního prostoru již dávno zesplavněného Labe a Vltavy. Samozřejmě by se to špatně počítalo. Jednak ony úpravy nebyly prováděny jenom pro účely zesplavnění, ale také ku prospěchu zemědělství, energetiky, případně dalších



Proudné mělčiny na Berounce mezi Černošicemi a Radotínem. Foto Tomáš Just



Berounka s mělčinami a ostrovem pod Tetínem Foto Tomáš Just

zájmů. Jednak představy o potřebném rozsahu ekologických kompenzací mohou být různé. Někomu připadne jako velké dílo vykoupení, když se občas někde nechá rozpadnout kus dláždění na potahové stezce. Představa přiměřených kompenzací je ovšem podstatně širší. Jenom rehabilitace četných postranních ramen našeho středního Labe představuje velmi rozsáhlý úkol. Jistěže díl váhy těchto kompenzací, připadající na plavbu, by zmenšovala skutečnost, že kvalitní revitalizačně – kompenzační opatření by se dneska prováděla také k výraznému prospěchu protipovodňové ochrany... pokud se je v dohledné době stihneme naučit takto navrhovat.

### PLAVBA "EKOLOGICKÁ"?

Každopádně obrovské škody, způsobené na našich největších řekách a jejich nivách zesplavňovacími regulacemi, nebyly dosud ani napraveny, ani kompenzovány. Skutečnost, že plavba je u nás dneska v hlubokém útlumu, se ovšem její příznivci snaží vysvětlovat tím, že ještě nebylo vše dostatečně zregulováno, nebyla postavena všechna – pro dosažení rozvoje a prosperity potřebná – zdymadla, nebyly odstraněny všechny „plavební úžiny“. Těmto názorům se dostává sluchu a podpory zejména v resortu dopravy a díky němu jsou stále vkládány nemalé prostředky do přípravy a provádění dalších zesplavňovacích investic. Stále se něco vylepšuje, bohužel zatím ne ve smyslu ekologického stavu, na Labi a na Vltavě, hodně se tlačí na výstavbu jezu v Děčíně nebo kanálu u Přelouče, bájí se

o kanálu Dunaj – Odra – Labe, který by nás podle některých zvláště optimistických hlasatelů měl ochránit také před problémy se suchem a povodněmi (tím, jak se bude kanálem podle potřeby přepouštět voda mezi Čechami a Moravou a tak podobně). Přestože jsou tyto snahy obvykle doprovázeny silnými řečmi o doprovodných ekologických kompenzacích, jak to vypadá, když doopravdy na něco přijde, jsme viděli před několika lety při provádění skutečných plavebních úprav Vltavy u Českých Budějovic. Pro zlepšení ekologického stavu řeky se při této stavbě za několik miliard neudělalo prakticky nic.

Někdo namítne, že je smělé požadovat nějaké ekologické kompenzace za úpravy pro dopravu, která je přeci ze všech druhů nejekologičtější. Ta ekologičnost se odvozuje od energetické náročnosti přepravy. Autor příspěvku neumí číselně doložit, jak si stojí energeticky překonávání vlnového odporu lodi a valivého odporu železničního kola a neumí do toho započítat faktory času, dostupnosti v čase a prostoru, realizované efektivnosti a podobné složitosti. Ale z hlediska svojí vodohospodářské profese se prostě musí zdráhat pokládat za „ekologickou“ dopravu, která funguje za cenu toho, že nejcennější části přírody a krajiny byly proměněny v ekologicky těžce degradované kanály.

V těchto souvislostech by se mohlo i zdát, že situace nazrává spíš k rušení stávajících vodních cest, než k budování nových. Například ve výroční zprávě Povodí Vltavy, s.p., za rok 2014 se uvádí, že 66,2 % všech proplavení (59 397 plavidel), uskutečněných v tomto roce na vltavské plavební cestě, se odehrálo na třech komorách uprostřed Prahy: Smíchov – 26 347; Štvanice – 8 327 a... podržte se... Mánes – 4 643 plavidel (Mánes je taková malá komora po pravé straně řeky, kterou se dá zaplout do slepého prostoru mezi Šitkovským a Staroměstským jezem.) Je v této situaci až tak absurdní představa, že by byla zachována vyhlídková plavba v Praze řekněme, abychom byli velkorysí, mezi Císařským ostrovem (k tomu vlastně ani nejsou potřeba funkční plavební komory



Ekologicky cenné mělčiny na dolní Berounce by při splavnění zmizely. Foto Tomáš Just

v Podbabě) a Štěchovicemi, kdežto zbytek plavební cesty by byl, jistěže při odepsání dříve realizovaných vkladů, zrušen?

### GENEREL SPLAVNĚNÍ BEROUNKY

V této situaci se ovšem nadále hovoří o zesplavnění dolní Berounky. I když je tento záměr celkem všeobecně pokládán za nesmyslný, nadále citelně blokuje říční prostor v poloze územního plánování a do jeho příprav jsou vkládány nezanedbatelné prostředky. Tento záměr efektivně poškozuje snahy a zprostředkování Berounky pro migrace vodních živočichů, protože rybí přechody u některých jezů nejde umístit do těch nejlepších poloh, blokováných záměry výstavby plavebních komor. (Jakkoliv tady je potřeba zpochybnit pohříchu rychle se uchytivší názor, že všechny ekologické nectnosti jezu, stojícího na řece, vyřeší výstavba rybího přechodu. Rybí přechody jsou nákladné a jejich účinnost je dost citlivou záležitostí z hlediska vhodnosti celkového konceptu i detailů řešení a kvality provozování. I když se podaří postavit dobrý, účinný rybí přechod, což bohužel vždycky nenastává, nejsou tím řešeny další nepříznivé aspekty existence jezu, spojené zejména s tím, že umělým zavzduťím je řeka okradena o svoji energii, přirozenou proudnost a hydraulickou členitost, je narušen její splaveninový režim.)

Za Rakouska se v Plzni vyráběly vynikající kanóny nejen pro celou monarchii, za so-



*Proudne mělčiny v Berounce pod Radotínem. Splavněním řeky by zmizely. Foto Tomáš Just*

cialismu různé velké kusy pro strojírenství a energetiku nejen pro celou Radu vzájemné hospodářské pomoci. Tehdy mohl mít záměr zesplavnění Berounky, kombinovaný s výstavbou přehrady u Křivokláta, jakési hospodářské opodstatnění. Představu plavení nějakých výrobků ale zřejmě odvál čas... spolu s naší schopností takové věci vůbec vyrábět. To vzali v úvahu i tak zvaní zesplavňovači, okruh lidí a organizací domnívajících se, že plavební kanál je

nejvyšší vývojovou formou existence řeky, v první řadě ale zainteresovaný na pokud možno nikdy nekončícím, státem nebo Evropskou unií dotovaném zpracovávání různých zesplavňovacích záměrů, studií, generelů a projektů. Nepustili ovšem Berounku ze zřetele, z představy obchodní plavební cesty mezi Prahou a Plzní slevili na rekreační cestu z Prahy kousek nad Beroun, do Hýskova. Na tomto předpokladu byl založen „Generel splavnění řeky Berounky z Prahy do Berouna pro I. třídu“, který v roce 2012 pro Českou republiku, Ředitelství vodních cest, zpracovala firma Pöyry Environment, a.s.

Tento materiál uvažuje zesplavnění 40 kilometrů řeky od soutoku s Vltavou nikoliv po Beroun, nýbrž po nadjezí jezu v Hýskově, a to v plavební třídě I. Návrhové plavidlo této třídy má rozměry cca 40 x 5 x 2,2 m; v této třídě je provedena nová úprava Vltavy u Českých Budějovic. (Dolní Vltava a Labe jsou upraveny na třídu IV, jejíž návrhové plavidlo s rozměry 80 x 9,5 x 2,5 m cestou třídy I neprojde.) Z osmi stávajících jezů by jez Karlštejn byl zvyšován o 1,5 m. Byly by postaveny dva nové jezy, přičemž nový jez v Srbsku, v jádrových částech chráněné krajinné oblasti Český kras, by hradil výšku 5,8 m. Pokud by nemělo dojít k výstavbě jezu v Srbsku a zvýšení jezu Karlštejn, byly by v tomto dílčím úseku nutné prohrádky koryta do hloubky až 6 metrů. Celkem by bylo postaveno 10 plavebních komor o charakte-



*Zesplavňování Vltavy v Českých Budějovicích, cca 2010. Bylo zesíleno technické vymezení kynety a bermy v korytě, pro zlepšení ekologického stavu řeky se neudělalo nic. Foto Tomáš Just*



*Nevysoké vrcholy plavebního využití českého středního Labe. Foto Tomáš Just*

ristických rozměrech 45 x 7 x 3 m. V celé délce zesplavňovaného úseku by bylo nutné Berouнку „přepasovat“ plavební dráhou o šířce nejméně 20 m, zaručené hloubce 2,7 m a poloměru oblouků max. 400 m. Prakticky v celé délce by k tomu byly potřebné rozsáhlé prohrádky koryta. U Lipenců by byl stranou řeky vyhlouben plavební kanál o délce 2,7 km, v Hýskově stranou jezu by vznikl kanál délky 0,7 km. Byly by nutné rekonstrukce některých stávajících jezů, zvláště se uvádí nutnost instalace pohyblivého pole u jezu v Řevnicích, jehož povodňová průtočná kapacita by byla zmenšena zřízením plavební komory, a zřejmě dílčí korekce průběhu břehů. V úsecích, kde by docházelo ke vzdouvání vody, by nejspíš bylo nutné řešit rozsáhlé ovlivnění navazujících pozemků, což generel blíže nerozvádí.

### ODPOR

Každý může v mezích své představitelství hloubat nad tím, co by taková stavba znamenala pro řeku, pro Český kras, pro údolí a obce v něm, pro jednotlivé pozemky a stavby v blízkosti řeky. A jaké by asi zesplavnění v poměru k těmto vlivům a vynaloženým nákladům přineslo užítky. Pokud by záměry generelu vešly v obecnou známost, mnoho lidí na dolní Berounce by asi reagovalo podobně, jako před nedávnem reagovali lidé o něco výš, kteří zjistili, že by se měli ocitnout v zátopě protipovodňové nádrže u Křivoklátu. Ostatně, na záměry generelu již v roce 2015

reagovali starostové deseti středočeských obcí a měst, ležících na Berounce mezi Berounem a Prahou... vlastně se nepřipojily jenom Dobříchovice. Napsali společné stanovisko ministrům dopravy a životního prostředí a řediteli Ředitelství vodních cest, v němž se záměry zesplavnění nesouhlasí a žádají zastavení přípravných prací. Pokud známo, v podobném duchu jednali s ministrem dopravy také zástupci hlavního města Prahy. Obce mimo jiné chápou, že zesplavňovací záměry komplikují nejen třeba zprostřednění jezů pro migrace vodních živočichů, ale také případná protipovodňová opatření nebo výstavbu přemostění. Příkladem jim mohla být již před nějakým časem výstavba nového mostu v Karlštejně, která se nepochybně prodražila tím, že most musel být stavěn tak, aby pod ním mohly plout lodě, které tam nejspíš nikdy nikdo neuvidí.

### PRVNÍ A JEDINÉ KOLEČKO ZE SALÁMU?

Zdá se, že záměr zesplavňování po Berounu a ještě výš nemohou brát moc vážně ani skalní vyznavači slavného spisovatele (a mimo jiné též propagátora říční plavby) Františka Nepila, toužící navštívit jeho rodiště v Hýskově, ba ani lidé, kteří jsou resortem dopravy placeni za podobné generely. Příznivci plavby ale možná vážněji hrají aspoň na jedno kolečko z tohoto absurdního salámu, které by mohlo být ještě relativně dostupné. Jde o záměr nového jezu na Berounce mezi Radotínem a sou-

tokem s Vltavou. Ředitelství vodních cest přispěchalo s tímto záměrem jako se svojí trochou do mlýna, když se začalo jednat o těžení štěrku v nivě mezi Zbraslaví a Radotínem. Nový jez s plavební komorou a rybím přechodem je prezentován hlavně jako příspěvek ke stabilizaci hladin v nových štěrkových jezerech a ke zlepšení jejich využitelnosti pro jachtařské sporty. Šťastná ovšem není představa ani tohoto jezu, ani velkých, pramálo členěných jezer, sloužících jenom exkluzivnímu jachtingu. Samo o sobě těžení štěrku v oblasti Soutoku by nemuselo být fatální záležitostí. Naopak, pokud by existoval rozumný a vyvážený projekt budoucího stavu, o jaký již několik let usiluje Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, mohla by dnešní jednotvárné pole nahradit bohatší a zajímavější krajina. Předpokladem by ovšem bylo bohaté tvarové a funkční členění jak vodních ploch, tak souše kolem nich, aby tu našly příležitosti nejen rozmanité pobytové aktivity lidí, ale také příroda. Jistěže koncept Soutoku jako vodního (a povodňového) parku pro lidi a pro přírodu vůbec nepotřebuje, aby se tu na Berounce stavěl nějaký nový jez, a tak se zatáhl celý úsek řeky po Černošice, který si dodnes, v rozsahu na dolní Berounce vzácně, uchoval přirozenou proudnost a mělčiny. Tento úsek potřebuje další úpravy, posilující jeho přírodní stav, jako přírodě blízké rozvolňování břehů nebo rekonstrukci přírodě blízkých břehových porostů, ne však zavzduťtí novým jezem.

# PROČ POTŘEBUJEME KANÁL U PŘELOUČE?

PETR ROTH

RNDr. PETR ROTH, CSc.

Pracoval nejprve v základním výzkumu, později působil jako vedoucí správy CHKO Kokořínsko a poté na Ministerstvu životního prostředí v oblasti ochrany přírody, kde od roku 1998 odpovídal zejména za naplňování povinností, spojených s přípravou na vstup do EU. Od 2010 nezávislý konzultant se zaměřením na Naturu 2000, územní ochranu, monitoring a reporting. Pracuje především v zemích západního Balkánu.

Každý, kdo byt jen okrajově sleduje ekologické konflikty posledních dvou desetiletí, ví, že při zlepšování splavnosti Labe je po plavebním stupni Děčín druhým neuralgickým bodem kanál u Přelouče. Tento kanál, díky němuž Česká republika mj. nevyhlásila evropsky významnou lokalitu pro dva druhy modrásků a čelí tak značným problémům s Evropskou komisí, je údajně ekologickou stavbou: jeho hlavním účelem je zesplavnit daný úsek Labe takovým způsobem, aby nebyla zničena část „původního“ koryta Labe, zvaná „labské hrčáky“. Toho má být dosaženo vybudováním zhruba tříkilometrového kanálu paralelního s tokem Labe, jemuž padne za oběť právě část nevyhlášené lokality Slavíkovy ostrovy. Náklady na tento kanál, plavební komoru, nové mosty a přeložky silnic mají dosáhnout tří miliard korun, tedy více než polovinu rozpočtových nákladů na gigantický plavební stupeň Děčín. Bez této investice ovšem nemá smysl již budovaný přístav Přelouč výše proti proudu.

## CO JSOU HRČÁKY?

Proti stavbě kanálu (zatím marně) protestují ekologické organizace, jejichž hlas je ovšem ve srovnání s hlasy těch, podporujících třímiliardovou investici, spíše šepotem. To samo o sobě není u nás nic překvapivého. Zvláštní ovšem je, že tyto ekologické organizace protestují proti stavbě, jejím účelem je zachránit údajně jedinečnou lokalitu – „poslední zchovalý úsek proudů“, „unikátní fenomén, zasluhující největší pozornost ze všech dotčených zájmů životního prostředí v daném území“, „jediný úsek Labe na středním toku s bystřinným prouděním, který... není možné při splavňování porušit, notabene zničit“ (citace z různých internetových zdrojů). Nutně se proto nabízí podezření, zda to s jedinečností a cenností labských hrčáků není podobné jako s tvrzením, že „lodní doprava je neekologičtější formou dopravy“ – to je opakovaně připisováno ekologům, kteří je ovšem ve skutečnosti nikdy nevyšlořili (zejména proto, že je to naprosto nesmyslné). Co jsou to tedy labské hrčáky, jak vznikly

a jaká je jejich ekologická hodnota?

Celé střední Labe bylo na československém úseku téměř kompletně zkanalizováno do roku 1936, kdy byla dokončena střekovská zdrž a zdymadlo. Systematická kanalizace toku od Chvaletic proti proudu probíhala od roku 1912 spolu s napřimováním původních meandrů Labe (jeden z takových meandrů byl právě v oblasti Slavíkových ostrovů) a těžbou štěrkopísků z řeky. Těžba štěrkopísku a prohlubování dna skončily pod peřejemi v místě dnešních hrčáků, kde vystupuje skalní podloží, které zabránilo vymletí a vytěžení koryta. Tehdejší technické prostředky neumožnily odtěžení skalního dna a zřejmě k němu neexistovala ani ekonomická motivace – na rozdíl od říčního štěrku lze kamennou drť získat podstatně levněji na souši. Inženýrské úpravy se proto omezily jen na sjednocení lichoběžníkového profilu koryta jako na ostatních úsecích Labe a žulové opevnění břehů, dnes zčásti zakryté vegetací. Neudržované opevnění je dnes často poničené a řeka vytváří nové miniaturní pláže kamenů, písku a náplavů, což může vyvolávat dojem jakési „přírodnosti“. Hrčáky jsou ovšem nepřekonatelnou překážkou lodní plavby, a je proto logické, že má-li být Labe splavné až do Přelouče (ponechme nyní stranou smysl splavňování), je nutné vyřešit překonání právě tohoto úseku. Na rozdíl od našich předků dnes máme téměř neomezené technické prostředky, takže prohloubení několika set metrů skalního podloží v korytě Labe by nebylo větším problémem. Přesto se prosazuje řešení neskonale dražší a ekologicky více než sporné. Proč?

## „EKOLOGICKÁ CENNOST“ HRČÁKŮ

Objasnění této zdánlivě záhady nalezneme v dokumentaci EIA firmy Aquatis a.s. z roku 1999, jejíž závěry nasměrovaly přípravu splavnění Labe v daném území dnešním směrem. Záměr je evidován v informačním systému EIA, kde ovšem vlastní dokumentace není dostupná. Se svolením Děti Země, které se téměř dva roky u Ředitelství vodních cest domáhaly jejího poskytnutí (nakonec po několika odvoláních k Ministerstvu



Hrčáky u Přelouče. Foto Marian Páleník

dopravy úspěšně), cituji příslušnou pasáž (pomlčky nahrazují odstavce původního textu):

„Labské hrčáky a starý plavební stupeň tedy tvoří základní překážku splavnění tohoto úseku Labe. – Možné řešení spočívá ve vybudování umělého plavebního kanálu, který by tyto překážky obešel a návrhu nové plavební komory pro zdoání výškového rozdílu hladin. – V minulosti bylo pochopitelně zvažováno mnoho variant tras a tvarů plavebního kanálu a byly i zvažovány varianty odstranění jednotlivých překážek, například likvidace Hrčáků, demolice starého plavebního stupně případně nebo odstranění obou překážek. – Ve fázi, která předcházela zpracování této dokumentace byly, z mnoha řešení, vybrány a dále zvažovány pouze dvě varianty řešení. – Variantou I je vybudování pravobřežního laterálního (bočního) kanálu, který obejde obě překážky a vybudování plavební komory. – Variantou II je odstranění starého plavebního stupně, vybudování nového jezu poněkud níže po proudu (cca 550 m) a stavba kratšího pravobřežního laterálního kanálu s plavební komorou.“

V praxi byla později, jak víme, sledována jen varianta I. – A jak dokumentace zdůvodňuje volbu výsledného řešení? Opět cituji z dokumentace EIA (v původním znění i s chybami):

„Odtěžením štěrkopískových sedimentů v úseku Chvaletice - Přelouč došlo v důsledku prohloubení dna za zmiňovaným vystupujícím skalním podložím k vytvoření značného výškového rozdílu, tedy jakéhosi

stupně. Tento rozdíl výšek vedl ke vzniku několik set metrů dlouhého proudného úseku, kde tok má charakter bystřiny. Došlo tak k vytvoření významného „přírodního“ fenoménu v krajině. – Pohyb a čření vody v tomto prostoru má vliv na oxyličování vody a tedy působí příznivě i pro samočisticí schopnost vody, což je vzhledem k nízké kvalitě vody v Labi značně přínosné. V době, kdy byla myšlenka na splavnění Labe v úseku Chvaletice - Pardubice znovu zvažována bylo zřejmé, že tento proudný úsek, zvaný Labské hrčáky, tvoří překážku splavnění. Současně bylo jasné, že Labské hrčáky je pro jejich jedinečnost a prospěšnost je třeba zachovat.“

Co z těchto několika vět plyne? V roce 1999, kdy byla připravována dokumentace EIA, již kdosi z resortu dopravy rozhodl, že bude potřeba stavět plavební kanál mimo současné řečiště Labe. Dokumentace EIA podle mne celkem věcně konstatuje, že hrčáky jsou jevem zcela umělým, vzniklým v důsledku zastavení splavňování Labe v roce 1928, který nicméně díky velkému spádu oxyličuje vodu, a je proto třeba zachovat. V roce 1999 ještě nikdo netušil, že o několik let později bude díky vědeckým výzkumům zjištěno, že pravobřežní území s projektovaným kanálem je cennou lokalitou „naturových“ druhů motýlů. Argumentace cenností labských hrčáků v té době tedy dává určitý smysl, byť výše uvedené citace by i tenkrát stěžily mohly odůvodnit obrovskou investici do laterálního kanálu – nicméně tento argument byl již bez dalšího zdůvodňování přejat a tolikrát opakován

bez udání zdroje, že se ve veřejnosti skutečně podařilo vyvolat dojem, že přeloučský kanál má zachránit nenahraditelný přírodní fenomén. Na to upozornily již Děti Země ve své tiskové zprávě z roku 2014, která však nezbudila větší ohlas. Nemáme k dispozici žádné údaje, které by naznačovaly, kolik by stálo odtěžení skalního podloží a postavení plavební komory ve stávajícím korytě; člověk však nemusí být stavební inženýr, aby si dokázal představit, o kolik musí být dražší vybudovat moderní laterální kanál ve srovnání s úpravou stávajícího řečiště. I když je zřejmé, že jen samotná projektová příprava musela být velmi finančně náročná, již v roce 2003 dostal resort dopravy signál z Ministerstva životního prostředí, že Slavíkovy ostrovy, ležící v trase kanálu, jsou z hlediska Natury 2000 nepominutelnou lokalitou, a že prosazování stavby kanálu bude spojené s obrovskými potížemi i časovými prodlevami; tehdy bylo možné s relativně malými ztrátami „přehodit výhybku“ a prosazovaný projekt přehodnotit. Přesto se práce nikdy nezastavily, ani po prvním konfliktu s Evropskou komisí v roce 2006 během biogeografického semináře, posuzujícího dostatečnost národního seznamu evropsky významných lokalit (která explicitně požadovala Slavíkovy ostrovy jako naturovou lokalitu vyhlásit, jako ostatně ještě několikrát později), ba právě naopak. Resort dopravy dodnes pokračuje v přípravě stavby kanálu, po mnoho let financuje i značně obskurní projekt „kompenzačních opatření“ na vytvoření náhradních biotopů pro modrásky ze Slavíkových ostrovů (byť je kompenzovatelnost biotopů vědecky více než sporná a autoři dosavadního údajně úspěšného projektu nikdy nepublikovali ověřitelné výsledky), přestože Evropská komise dala jasně najevo, že „kompenzaci“ nikdy nevyhlášené lokality nemůže uznat. Co vede resort dopravy k tomu, že za stamiliony projektuje a prosazuje projekt kanálu, jehož údajná ekologická prospěšnost je zjevně vymyšlená a je založená na neobhajitelném tvrzení o jedinečnosti a nenahraditelnosti hrčáků? Odpověď na tuto otázku může být pro čtenáře značně překvapující.

### QUI BONO?

Ano, kdo může mít prospěch z plánování a prosazování extrémně drahých a možná nerealizovaných projektů? Vždyť v běžném životě se s něčím podobným nesetkáváme, každý z nás se snaží investovat do



věcí smysluplných a zbytečně neplýtvat. Když si ovšem projdeme všechny větší ekologicky kontroverzní dopravní stavby v ČR za poslední čtvrtstoletí – takové, jejichž rozpočtové náklady se pohybují ve stovkách milionů až v miliardách korun – s překvapením zjistíme, že jsou to pouze a jediné ekologické organizace, které (kromě ekologických aspektů) kritizují jejich finanční stránku. Státní investor, tj. zpravidla organizace resortu dopravy, i politici zarytě mlčí, přestože nově navržená „ekologická“ řešení jsou třeba několikanásobně dražší, než byl původní plán. Laik by očekával, že to bude právě investor, kdo bude nejvíce křičet a bránit se jakémukoli navýšení ceny či vícenásobným (nekonečným) projekčním pracím – ale opak je pravdou.

Pravděpodobné vysvětlení je tristní. U uvedených velkých investičních staveb, financovaných ze státního rozpočtu či z fondů EU (což je totéž, protože oblíbené tvrzení „toto je z evropských peněz, tj. zadarmo, a na náklady nemusíme hledět“ je jen demagogickou lží, a navíc všechny dopravní stavby se u nás financují z veřejných rozpočtů a teprve následně jsou částečně refundovány z prostředků EU), existuje

v první řadě zájem na co nejrozsáhlejší projektování. Z toho žijí nejrůznější projekční a konzultační firmy, navázané na resort dopravy, často po desítky let. To je kupříkladu případ průplavu D-O-L, o jehož „potřebnosti“ nemá nejmenší iluze ani resort dopravy, na jehož „přípravu“ se však již vynaložila téměř miliarda Kč (a pozor, nenaznačují žádnou korupci – většina studií a plánů skutečně existuje, čas a znalosti do nich investované byly řádně proplaceny, vtip je pouze v tom, že tyto studie a plány jsou naprosto nepotřebné a jak pořizovatel, tak jejich autoři to většinou dobře vědí). Vedle tohoto „tržního segmentu“ relativně malých projekčních firem však existuje ještě segment firem realizačních. Ty mnohdy pocházejí ještě z minulého režimu (byť názvy a management se proměnily) a bývají tak velké, že by ve skutečně tržním prostředí nepřežily – jejich režie je obrovská, stejně jako touha po velkých ziscích jejich mnohdy nepřilíš přesně známých vlastníků. Musí proto získávat obrovské zakázky, a to pokud možno neustále. A právě pro přežívání těchto velkých firem je klíčové, aby státní zakázky v sektoru dopravy byly co nejdražší a trvaly co nejdéle. Stát, který by

s „péčí řádného hospodáře“ (jak poeticky říká zákon) měl usilovat o pravý opak, ve skutečnosti vytváří optimální prostředí pro naplňování tohoto požadavku. Kontrolní mechanismy pravděpodobně neexistují a veřejnosti je to jedno – možná nejen díky všeobecné apatii, ale prostě proto, že investiční náklady v řádu miliard jdou mimo představitivost většiny z nás (a navíc pořád podvědomě spoléháme na to, že od toho si vydržíme státní aparát, aby s veřejnými prostředky hospodařil co neefektivněji). A proto také potřebujeme i kanál u Přelouče. Koneckonců, z třímillionové investice se nám nemalá část zase vrátí na daních, takže na tom vlastně všichni vyděláme – nebo snad ne?

*Poděkování*

*Děkuji RNDr. Miroslavu Patrikovi za poskytnutí originálních dokumentů i podněty z našich četných diskusí na toto a jiná dopravní témata.*



### POZNATKY Z ČESKÉ VĚDY A VÝZKUMU

**Pyšek P., Skálová H., Čuda J., Guo W.-Y., Suda J., Doležal J., Kauzál O., Lambertini C., Lučanová M., Mandáková T., Moravcová L., Pyšková K., Brix H., Meyerson L. A. (2018):** *Small genome separates native and invasive populations in an ecologically important cosmopolita grass. Ecology 99: 79-90*

#### MALÝ GENOM POMÁHÁ INVAZI RÁKOSU

V literatuře byla navržena hypotéza, že malé genomy podporují schopnost rostlin invadovat nová území. Reálných dat o interakci velikosti genomu s jinými biologickými vlastnostmi či vlivu velikosti genomu v různých fázích procesu invaze je zatím ale málo. V tomto článku se vědci zaměřili na srovnání původních a invazních populací rákosu obecného (*Phragmites australis*). Ukázalo se, že monoploidní genom je jedinou významnou proměnnou, která odděluje invazivní severoamerické populace od původních evropských. Průměrná hodnota Cx (množství DNA v jednom chromozomovém setu) byl v původních evropských populacích 0,490 +/- 0,007 (průměr a SD), kdežto v původních amerických 0,543 +/- 0,021 a invazních 0,506 +/- 0,020. V porovnání s původními novosvětskými populacemi, měly ty invazivní z Evropy menší genom, který byl spojen s dalšími vlastnostmi, které pomáhají pronikání druhu – dlouhými rizomy, rychle se vyvíjejícími výhony, rezistencí vůči mšicím a nízkým poměrem C:N. Tyto poznatky mohou sloužit k lustraci potenciálně invazivních populací rákosu v jiných částech světa.

-simplak-

# LABE A PLAVEBNÍ STUPNĚ ANEB HODNOCENÍ VLIVŮ DĚČÍNSKÉHO JEZU NA NATURU 2000

EVA VOLFOVÁ

Mgr. EVA VOLFOVÁ

Zabývá se posuzováním vlivů záměrů a koncepcí na Naturu 2000 a biologickým hodnocením.

Je soudní znalkyní v oboru ochrana přírody. Zapojila se do přípravy a vyhlášení soustavy Natura 2000 ve fázi mapování biotopů, odborných návrhů lokalit a přípravy a obhajoby stínového seznamu na biogeografických seminářích. Zpracovávala metodické materiály pro naturové hodnocení. Je členkou spolku Ametyst, České botanické společnosti, České společnosti ornitologické.

Jedna řeka, Labe. Voda z Čech protéká Ústím nad Labem, pak Děčínem a posledním pozdravem se s českým územím loučí v krásné krajině Labských pískovců. Nechává zde vykvést vzácným rostlinám, vznikají říční náplavům, lužním lesům, hostí bobra, vydru, lososa. Není jiné takové území u nás. A zároveň – řeka zde má větší sklon než níže v Německu a zastánci říční plavby tvrdí, že bez plavebního stupně, respektive dvou plavebních stupňů, to tady nejde. Už bezmála dvacet pět let jsou varianty plavebních stupňů podrobovány posouzení a je o nich rozhodováno, ale řeka plyne dál. Zatím vždy hodnota místní přírody převládá. Snad, že je projekt ekonomicky poněkud diskutabilní. Nebo proto, že níže po proudu se plavba spíše utlumuje. Zdá se, že obě věci v jedné řece nejsou slučitelné. Doléhá na nás změna klimatu, opakují se sucha. I proto by řeka mohla spíše dostat prostor k vlastní tvorbě a nebyť svazována dalšími stavbami.

## A JAK TO VŠECHNO BYLO?

Roku 1895 byl schválen projekt na kana-

lizování Vltavy a Labe. Práce na splavňování byly přerušeny až 2. světovou válkou. Posledním zdymadlem na českém území zůstalo vodní dílo Střekov z roku 1936. Po válce byla zpracována řada studií, které prokázaly, že zlepšení plavebních poměrů v tomto úseku Labe nelze zabezpečit jinak než výstavbou plavebních stupňů, které měly i energetickou funkci. Od té se později během 90. let upustilo. Dokumentace EIA na dva jezy (Malé Březno, Prostřední Žleb) byla předložena Ředitelstvím vodních cest v roce 2000. Ministerstvo životního prostředí vydalo v březnu 2002 nesouhlasné stanovisko.

V roce 2004 u nás byla vyhlášena Natura 2000 a začala platit povinnost ochrany lokalit a posuzování vlivů. Navržená evropsky významná lokalita Labské údolí byla ještě během vyhlášení zmenšena tak, že začínala až těsně pod plánovaným plavebním stupněm Prostřední Žleb.

V roce 2016 byla pak vyhlášena EVL Porta Bohemica (mezi Děčínem a Litoměřicemi), která však mezi předměty ochrany neobsahuje bahňité náplavy, pro které měla být



Labe v Děčíně, úsek plánovaného vzdutí nad plavebním stupněm Děčín. Foto Eva Volfová



*Drobnokvět pobřežní Corrigiola litoralis na náplavu v Děčíně. Foto Ondřej Volf*

mimo jiné rozšířena. Není to neúmyslná chyba.

Navíc řeka je propojený systém, a tak může plavební stupeň ovlivnit i lokalitu ležící níže po proudu. A to dokonce významně negativně, tedy alespoň podle řady expertů. Autorizovaný hodnotitel Tomáš Kuras se stupni podíval na zoubek už v roce 2006 s tímto závěrem. Ano, dlouhou dobu se teď mluví jen o stupni jednom – o Prostředním Žlebu, naopak Malé Březno leží stranou zájmu.

Další hodnocení zpracovávaly autorizované osoby pro posuzování vlivů na Naturu Eva Chvojková a Ondřej Volf, ve spolupráci s mnoha dalšími odborníky, mezi lety 2006 a 2008. Převládá odborný názor, že stavět tak velkou stavbu do řeky není možné bez významně negativních vlivů. Dlužno říci, že v této době (a následně v letech 2010–2012) došlo k poměrně značným úpravám projektu stupně – pohyblivý jez, zmenšení výkonu vodní elektrárny, zmenšení záboru biotopů. Také byla doplněna opatření

pro ochranu přírody – migrační pásma, štěrbinový rybí přechod, tůňe, laguny, výhony, kolísání hladiny ve zdrži a další. Také probíhaly rozsáhlé biologické průzkumy zadané Ředitelství vodních cest (ŘVC), (Slavík a kol., 2005 – 2008).

Snaha investora nalézt autorizovanou osobu s jiným názorem byla korunována úspěchem až v roce 2012, kdy zpracoval Jiří Zahrádka hodnocení, v jehož závěru žádné významně negativní vlivy neuvádí. Je to založeno na naději, že různými opatřeními bude vliv na přírodu zmenšen natolik, že už jeho významnost bude jen mírně negativní. Ministerstvo ale dokumentaci s tímto naturovým hodnocením vrátilo, s dopracováním pomohla pak Lenka Šikulová, zaměřila se však především na doplnění argumentů, závěry zůstaly nezměněné. V roce 2016 pak byla dokumentace vrácena znovu.

Kdo ten napínavý příběh dočetl až sem, rozhodně nebude zklamán. Dokumentace je sice dále dopracovávána, ale ŘVC nelení a je v plném proudu schvalování Koncepce vodní dopravy. V rámci hodnocení SEA byla další autorizovaná hodnotitelka, Martina Fialová toho názoru, že část koncepce – a to zrovna Plavební stupeň Děčín (= Prostřední Žleb) – má významně negativní vliv. Utkání autorizovaných osob o významných vlivech je zatím 4:2 (významně:mírně negativní vlivy).

Dne 17. ledna 2018 vláda kromě vlastní demise podepsala také rozhodnutí o převaze veřejného zájmu vodní dopravy nad ochranou přírody. Už vloni také bylo rozhodnuto, že neexistuje jiná varianta splavnění než s Plavebním stupněm Děčín. Koncepci a záměru tak stojí v cestě už jen možnost nebo nemožnost kompenzačních opatření.



*Labský kaňon pod Děčínem. Foto Eva Volfová*

# O LABSKÝCH NÁPLAVECH A O SLEPIČCE

JANA VITNEROVÁ

Ing. JANA VITNEROVÁ

V neziskovém sektoru je aktivní od roku 1993, řadí se tedy k ekoteroristickým dinosaurům. Ochranou přírody se zabývá teoreticky (od lobbingu po diskuzi s traktoristy) i prakticky (patronáty nad potoky i kosení luk). Pomáhá vést několik lokálních kampaní a odmlouvá státu v procesu hledání trvalého úložiště radioaktivního odpadu. Ráda komunikuje s přírodou i s veřejností.

Jako ta slepička z pohádky. Horlivě běhá, shání, tu kvokne, tam klofne. A než to všechno oběhne, poshání, odkvoká a naklofe, kohoutek se tiše zalkne. V roli „kohoutka“ se ocitly labské štěrkové náplavy, za „Netečné“ a „Lhostejné“ k zalknutí kohoutka v této hře vystupují úředníci z MŽP i z Evropské komise a hlavně mění se postavičky v české vládě. A za „slepičku“, tu popletenou a hysterickou, alternují nevládní ekologické organizace. První dějství hry přináší zdánlivě prostou idylu. Česká republika přijímá evropské směrnice o ochraně přírody. Zavazuje se, že bude dodržovat pravidla a připojí cenné střípky živé přírody k evropské síti chráněných území soustavy Natura 2000. Proběhne podrobné mapování přírodních biotopů a je navržen první seznam lokalit k celoevropské ochraně. A ouha, chybí tam dost míst, která by si ochranu zasloužila. Chybí tam i místa, kde se Netečným a Lhostejným nějaká ochrana přírody moc nehodí, totiž kde by raději povolili nějakou tu velkou a drahou stavbu. Mezi nimi jsou poprvé labské štěrkové náplavy „ohrožující“ stavbu jezu pod Děčínem. Ke konci prvního dějství to krásně zkomplikuje příběh. Neteční

a Lhostejní porušili pravidla a kohoutek si klofl do nastražené návnady.

**Intermezzo I.: Slepička: „...leží tam v komoře...!“**

Nevládky, zaměřené na ochranu přírody, a od roku 2001 neformálně sdružené v Koalici nevládních organizací pro Naturu 2000, nelenily. Byl připraven „stínový seznam“ obsahující všechny lokality, které si sice naturovou ochranu zasloužily, ale na národním seznamu nebyly. Stínový seznam posloužil jako podklad pro stížnost do Bruselu. Odeslána byla v roce 2004. Arnika společně s ČSO poukazovala na porušení pravidel – vyřazení lokalit z politických důvodů. Odpověď z Bruselu přišla v podobě dvou biogeografických seminářů v letech 2005 a 2006, na které byli zástupci nevládek přizváni. Čeští a evropští odborníci usoudili, že opravdu došlo k pochybení. Díky tomu vznikla České republice povinnost doplnit svůj národní seznam. Nový seznam nepřišel tak honem, vláda jej schválila až v roce 2009. Je sice skoro o třetinu delší, než ten předešlý, ale pořád na něm leccos chybí. Lokalita v údolí Labe, původně navrhovaná od hranic s Němec-



Rozhovor po akci pro veřejnost. Foto archiv Arniky



Vytrvalostní plavci na cestě z Děčína do Dáždán na místě, kde by mohl být jez. Foto archiv Arniky

kem proti proudu až k soutoku Labe s Ohří, byla výrazně zkrácena. Končí – no není to překvapení? – kousek od místa, na kterém by měl stát jez.

**Intermezzo II.: „Tak dobrý, ty jedna kdá-kalko?“ Slepíčka: „...nožky má nahoře!“**

Znovu se schází Koalice NNO pro Naturu 2000 a znovu odesílá v roce 2010 rychlého kurýra do Bruselu. V české soustavě chráněných území totiž chybí ochrana pro 27 typů stanovišť a 9 druhů. Velká část toho, co chybí, se dá najít právě v údolí Labe. Následuje komunikační ping-pong mezi nevládkami a Brusel a také mezi MŽP a Brusel. Nakonec i mezi nevládkami a MŽP, neb MŽP nevědělo na co, jak a proč si vlastně nevládky stěžují. V březnu 2011 se schází znovu čeští a unijní odborníci a v srpnu přichází do Prahy odpověď z Bruselu: Česká republika je povinná národní naturový seznam doplnit. Jen se tam nepíše žádné datum, list obsahuje šalamounská slova „...tak rychle, jak je to možné“.

**Intermezzo III.: „Teď už zmlkneš, tupá kvočno?“ Slepíčka: „...bojím se, bojím, že umře!“**

Ping-pong zpestřuje snaha Ředitelství vodních cest prosadit stavbu Plavebního stupně Děčín, je zveřejněna nová verze dokumentace EIA. V části, která posuzuje vliv stavby jezu na Naturu 2000, lze číst neobvyklý názor: stavba jezu nic nepoškodí, naopak naturovým lokalitám prospěje. Všichni zastánci zachování zdravé přírody (a zdravého rozumu) horečně spolupracují na podání co nejlepších připomínek. Nevládní organizace žádají MŽP a vládu o „...tak rychle, jak je to možné“ vyhlášení zákonné ochrany. Žádají také Brusel o výměnu „...tak rychle, jak je to možné“ za konkrétní datum. Odpovědi nepřicházejí.

**Intermezzo IV.: „Teda ta s tím nadělá, ta slepice. Kde bere tu energii, pořád kdá-kat? Nesypejte jí žádné zobání!“ (V Česku rázem ubyly možnosti financování NNO.)**

V květnu 2012 MŽP vrací zrušovanou dokumentaci EIA investorovi k přepracování.



Náplav na Labi pod Děčínem. Foto Petr Bauer

Jinak se ale neděje nic nového. Po dlouhých měsících neděni přichází nová zpráva: Česká republika musí doplnit chybějící položky v národním naturovém seznamu nejpozději do 15. 1. 2016. Pokud to neudělá, hrozí jí finanční sankce. A opět ping-pong, tentokrát mezi nevládkami a Ministerstvem dopravy na téma „příroda proti pokroku“. Nakonec tedy vláda v únoru 2016 schvaluje doplnění národního naturového seznamu. Je na něm nová lokalita Porta Bohemica, která chrání Labe od Litoměřic až po Děčín.

**Intermezzo V.: Slepíčka: „Ufffff!... Počkat.... Cože...??? Nožky má pořád nahoře!“**

Vláda rozhodla jako chytrá horákyne: chrání – nechrání. V nově navržené lokalitě Porta Bohemica totiž jako předmět ochrany chybí stanoviště 3270, tedy právě ony labské říční náplavy. A tak nezbyvá, než znovu upozorňovat na porušování pravidel, opět psát do Bruselu i do Prahy a dál hrát ping-pong. A opět měsíce zdánlivého neděni. Pak ale na politickou scénu přichází „vláda toho, kdo maká“ a to znamená nový pohyb.

**Intermezzo VI.: „Co kačer nebo houser, slepíčko? A co ten liliput ze sousedního dvora, ten se ti taky nelíbí?“**

Letos počátkem roku vláda bez důvěry schválila svou demisi. Chvilí nato přijala rozhodnutí o tom, že stavět jez je ve veřejném zájmu a ten veřejný zájem je tudíž nadřazen nad zájmy ochrany přírody. Tohle rozhodnutí má pomoci na svět nové koncepci lodní dopravy. Hlasy o nutnosti ochrany jedinečného přírodního fenoménu mají prý umlčet „kompenzační opatření“, která by dokázala nahradit šterkové náplavy (zde zalknutého kohoutka) zničené jezem. Vzdáleně podobné biotopy odjinud z ČR a na jiných řekách labské šterkové náplavy těžko mohou nahradit, jsou prostě jiné.

**Intermezzo VII.: „Slepíčka: Bojím se, bojím, že umře!“**

**Pokračování příště.**

Další kapitoly budou o dalších apelech do Bruselu i Prahy a také jistě o tom, jak se hraje ping-pong.

Že je to nuda, když se v pohádce děj motá pořád dokolečka? Raději byste pořádný drasták, když už nebude dobrý konec? Inu, čtete raději pohádky bratří Grimmů.

# DIVOČINA? KLÍÍD... (A ČAS)

DUŠAN UTINEK

TATO ÚVAHA CHCE POLOŽIT NĚKTERÉ OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE DIVOČINY A NĚKDE I NABÍDNOUT ŘEŠENÍ, POČÍTÁ S TÍM, ŽE DISKUSE JEŠTĚ POTRVÁ A BUDE-LI OBECNĚ PŘIJÍMANÉ ŘEŠENÍ PŘIJATO, MŮŽE BÝT ZCELA ODLIŠNÉ OD ZDE NAVRHOVANÝCH.

DUŠAN UTINEK

V současnosti lesník na volné vratké noze, odborný lesní hospodář pro obecní majetky, dříve na MŽP na odboru zvláštní územní ochrany. V odborné činnosti se zabývá problematikou středních lesů.

Pojem divočina se objevuje na různých ochranných akcích či je s ním pracováno v publikačních výstupech s různou mírou jednoznačnosti a tím akceptovatelnosti používaných termínů. Stále sílí volání po větším podílu divočiny na území našeho státu, se kromě přesvědčení o trvalé potřebě užívání krajiny člověkem střetává i s dalšími otázkami. Základním problémem je ale stále neujasněnost pojmů. Co je to tedy vlastně divočina?

Pokus o zodpovězení této otázky představovalo diskusní setkání Fóra ochrany přírody, konané 25. března 2017 v Praze. Závěr představoval sdělení, že „Divočinou rozumíme území ponechaná samovolnému vývoji.“ Tento obecný názor vzbuzuje řadu doprovodných - výkladových - otázek, kde už budeme shodu nalézat jen obtížně. Je to příroda ponechaná bez zásahu člověka? Tedy jakéhokoli zásahu, včetně regulace stavů zvěře, hašení požárů, případně oprav stávajících cest atd.? Což jsou činnosti, které jsou v zákonu o ochraně přírody a krajiny (č.114/1991 Sb. - dále jen zákon) uvedeny jako přípustné v rámci ponechání přírodních zón působení přírodních procesů. Nebo jsou tyto činnosti, které ovlivňují průběh přírodních procesů (jevů v přírodě probí-

hajících) v rámci pojmu divočina přípustné? A proč potom nejsou přípustné další, jako například odstraňování a odnos nepůvodních druhů? Nebo se dokážeme vrátit ke kořenům a divočina bude opravdu ta část krajiny, na kterou se chodíme pouze dívat a přísně dodržujeme lidskou neintervenci? Nic do ní nepřinášíme a nic si z ní neodnášíme (žádný odnos či vnos energie či hmoty)? Domnívám se, že nepřijmeme-li striktní zamezení pohybu hmoty a energie

## „Divočina je území ponechané samovolnému vývoji.“

dovnitř či ven z předem vymezeného ekosystému nebo jeho části, jsme na obvyklé české cestě, kdy používáme řadu pojmů, ale jejich obsah a hlavně praktická aplikace či případně schválené (povolené) výjimky jsou od nich zcela odlišné a leckdy třeba až protichůdné.

Pro argumenty k zamýšlení jsem na závěr této úvahy poskládal několik definic klíčových pojmů. Bez jejich jednotného chápání a aplikace jsou dle mého názoru další diskuse na toto téma zbytečné. Výčet rozhodně není úplný, byť na některých obecná shoda existuje. Například na tom, že divočina je

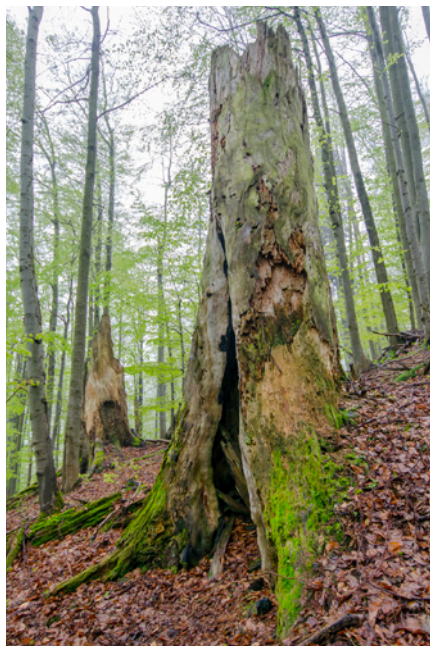


Dnes suťový les v údolí Oslavy, ve středověku zde stály dva hrady, území bylo pravděpodobně z důvodu jejich obrany odlesněno, pak se zde několik století páslo. Foto Dušan Utinek

území ponechané samovolnému vývoji. Krom toho, že samovolný vývoj je u nás občas pečlivě modelován, je (dle mého mínění) třeba rozlišovat, zda jde o území, kde člověk nezasahoval od nepaměti, nebo o území ponechané samovolnému vývoji v současnosti nebo před několika málo desítkami let. Domnívám se, že je třeba odlišit divočinu trvalou, nebo aspoň stáletou, a území ponechávaná přírodě nově. V různých kategoriích zvláště chráněných území musíme mít na paměti (v souladu s Pravidly pro kategorizaci chráněných území vydanými IUCN), že důvodem pro zřizování chráněných území je ochrana biodiverzity, tedy pokud je bezzásahový režim, samovolný vývoj, ponechání přirozenému vývoji, nejvhodnější pro zachování ekosystému, který byl důvodem k vyhlášení onoho chráněného území, je to v pořádku. Pokud se ukazuje, že nastavený způsob péče, tedy v tomto případě neintervenci způsob péče, je pro některé části ekosystému škodlivý a následně hrozí změna ekosystému v podobě ochuzení biodiverzity, je nezbytné změnit kategorii zvláště chráněného území a na ni navázaný způsob péče.

### JAK VELKÁ A JAKÁ MÁ DIVOČINA BÝT?

Zároveň je nezbytné pro území divočiny, respektive k ochraně ekosystémů v neintervenci způsobu péče, mít na paměti



*Prales Mionší - pahýly starých jedlí obklopené mladými buky v kostce ukazují drastickou proměnu, kterou procházejí naše pralesy vyšších poloh. Živé jedle mizí. Lokalita byla v pozdním středověku a dále pastevním lesem. Foto David Hauck*



*Zarůstající „pískovna“ je ve skutečnosti výsledkem posunu koryta řeky – pohoří Altaj. V divočině jsou ranné sukcesní stanoviště naprosto běžná, mohou být výsledkem práce řek, ohně, velkých i menších zvířat. Foto Lukáš Čížek*

podmínku minimální velikosti. Hovoří se o 1000 ha. Toto kritérium je třeba dopracovat, nebo ho minimálně odborně odvodnit.

Obecně je možné říci, že plocha divočiny potřebná pro zachování biologické rozmanitosti musí být tak velká, aby v každém okamžiku obsahovala mozaiku stanovišť nezbytných pro zachování každé složky ekosystému. Je zřejmé, že na menších plochách v řádu hektarů nebo desítek hektarů může při různých velkoplošných disturbancech, ať už jde o víchřici nebo stejný požár, docházet nikoli k žádané mozaikovitě struktuře, ale ke změně stavu a charakteru celé plochy, a to v dlouhých časových intervalech opakovaně. Výsledkem může být, že druhy, které pro svůj vývoj potřebují určitou fázi vývoje ekosystému, resp. mají specifické stanovištní nároky, by postupně vymizely a ekosystém by byl tvořen jen druhy s vysokou adaptační schopností, které žijí i v okolí onoho chráněného území, většinou tedy nikterak ohrožené. A pro ty přece chráněná území nepotřebujeme.

Je nezbytné sjednotit se na obsahu používaných pojmů a naplňovat je, jinak se z divočiny a divoké přírody stane jen další módní trend případně nálepka pro získání dotací. Klíčovým pro úvahy o divočině je slovo přirozené. Jestliže přirozený vývoj je vývoj bez zásahů člověka, je potřeba si ujasnit o jak dlouhém období uvažujeme. Z logiky přirozeného vývoje nepřímo plyne, že jde o nedotknutost, co paměť sahá, respektive, kam až jsme schopni shromáždit nějaké informace o způsobu užívání krajiny člověkem. Velkým nedostatkem hodnocení

„přirozenosti“ určitých ekosystémů je absence historického průzkumu, resp. neseznámení se s ním. Vše poměřujeme našimi životy, respektive časem, který jsme schopni si představit. Ale přirozená krajina se mění v úplně jiných časových rámcích. Stále pracujeme s tzv. přirozenou skladbou ať už lesních či jiných ekosystémů a vnášíme tak statické hodnocení do dynamického jevu. Čili je třeba vzít v úvahu, že v každém okamžiku, mírně demagogicky řečeno, jsou odlišné podmínky klimatické, půdní a skladby bioty, a zejména je v nepřetržitém pohybu jejich interakce. Nemá proto valného smyslu chtít rekonstruovat nějaký stav, který nazýváme přirozeným, když interakce dnešních podmínek je zcela nebo alespoň jistým způsobem odlišná od období před několika málo sty lety. Můžeme stanovit, které druhy či jaká skladba společenstva se v daném regionu kdy v minulosti vyskytovala, zůstaneme-li raději v tomto geologickém období a nepoňžeme-li se třeba

### „Důvodem pro zřizování chráněných území je ochrana biodiverzity.“

do druhohor, ale těžko můžeme určovat, co by bylo přirozené, pokud by člověk krajinu s různou intenzitou nepřetvořil. I přetváření krajiny člověkem bylo prováděno s legitimním cílem přežití, tedy získání dostatečného množství potravy a dalších nezbytných životních potřeb pro zde žijící komunitu nebo komunity. Je také potřeba se pokusit o odpověď na otázku, kdy přestal být člověk součástí přirozených ekosystémů. Součástí



Obdobné raně sukcesní stanoviště u nás – NP Šumava, Trojmezí. Disturbance způsobená žírem lýkožroutů není zánikem lesa, ale jeho posunutím do další vývojové fáze. Foto Dušan Utinek

přírody a krajiny být nepřestal. Navrhují, abychom za přirozený považovali stav, kdy v rámci jednoho geografického regionu nedocházelo k vnosu či odnosu hmoty či energií v souladu s definicí ekosystému. Jsem si vědom, že tento názor (kromě jiných omezení) naráží na geografické vymezení, protože jsme si zvykli ztotožňovat hranice ekosystémů s hranicemi pozemků. Ty jsou však také dílem člověka od doby, kdy začal dělit pozemky podle způsobu jejich užívání, respektive podle užitku, který mu poskytovaly. V dlouhém toku času však hranice ekosystémů neexistovaly, či

se přelávaly. Stepní krajina byla zarůstána lesem, porosty dřevin po disturbanci mohly vlivem býložravců procházet dlouhou fází travního porostu, o pohyblivé krajině v nivách toků nemluvě. V krajině užívané člověkem, kde vznikaly hranice pozemků, lesní porosty byly přeměňovány na zemědělské pozemky, po zániku či opuštění sídel byly zemědělské pozemky opět postupně obsazeny dřevinami atd. Jak jsem uvedl výše, je třeba vnímat přírodu a krajinu jako dynamický a stále se měnící jev. I často skloňovaná ekologická stabilita je neustálé vyrovnávání různých nestabilit. Rádi hovoříme o přirozeném vývoji, a přitom vnímáme a hodnotíme stav. A těžko dokážeme připustit, že onen přirozený vývoj je dle našich měřítek vlastně chaos a člověk tak rád do všeho vnáší řád. Třeba jen proto, aby mohl jev lépe pochopit, popsat a řídit. A už vůbec si neuvědomujeme, že vývoj neprobíhá v rámci nám vyměřeného času, ale v obdobích, jichž jsme pouze částíčkou, zlomkem, okamžikem.

### SHRNUTÍ (TO OPRAVDU NENÍ ZÁVĚR)

Pokud nalezneme celospolečenskou shodu v tom, že divočina je přirozený stav, tedy něco, co se vyvíjelo přirozeně (raději bych zůstal u onoho vnosu či odnosu hmoty a energie, abychom z přirozeného vývoje nevylučovali užívání jak dnešními zbytky původního obyvatelstva, tak naše dávné předky živící se lovem, sběrem a prvotním zemědělstvím) docházíme k názoru, že člověk byl přirozenou součástí přírody, než vznikla směna a začaly se přenášet různé suroviny, pazourky či jiné nerosty, za které obyvatelstvo, jež tyto produkty potřebovalo, platilo svými výpěstky či úlovky. Pokud svým rozhodnutím většinově stanovíme, že je určitá intervence (vnos či odnos hmoty či energie) v minulosti pří-

pustná, vystavujeme se do budoucna riziku nekonečných sporů na téma, co je ještě přípustné a co už nikoli. Můžeme najít místa nové divočiny nebo spíš „zdivočiny“, ale těžko „přirozenou divočinu“, kterou člověk v minulosti možná navštívil, ale neměnil. Důsledné ponechání samovolnému vývoji, bez tak typických českých výjimek, je potřebné jednak v ekosystémech, které se vyvíjely přirozeně, nebo zásah člověka byl v dávné minulosti; a také tam, kde došlo k přeměně a území/lokalita se nedochovalo v podobě nějaké přírodní kvality, ale předpokládáme, že tam výjimečná kvalita ponecháním bez vlivů člověka vznikne. Zde můžeme ponechání přirozeným procesům zdůvodnit jednak snahou poznat vývoj přírody a také tvorbou refugií organismů, které je pro své zachování vyžadují. Je třeba odlišovat, kdy jsou samovolné procesy potřebné pro zachování biodiverzity a kdy ochraně biodiverzity nebrání a jejich význam spočívá v rozvoji poznání.

Pokud se shodneme na tom, že divočina je velké území ponechané samovolnému vývoji, zbývá nám maličkost, shoda na potřebné velikosti a na tom, co je to samovolný vývoj... a můžeme začít divočít. Raději v klidu a zvolna, neboť náš vyměřený čas to řídit nebude.

Divočinu potřebujeme, nejen abychom věděli, co se bude v přírodě dít, až to z různých důvodů nebudeme ovlivňovat, ale zejména proto, aby nás učila pokoře o omezenosti našeho poznání. Se všemi riziky, z nichž jsem se část pokusil popsat, je to naše výzva i odpovědnost. Nechat něco přírodě a ztratit pocit pánu tvorstva, i kdyby se před námi otevřel zmiňovaný chaos. Ten chaos poslouží přežití druhům, kteří v naší vysávané krajině pozvolna mizí.

**Několik definic s komentáři naleznete zde.**

### LITERATURA

Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění

Vyhláška č.64/2011, Sb. o plánech péče

Wikipedie

Dudley, N. (Editor) (2008): *Guidelines for Applying Protected Area Management Categories*. Gland, Switzerland: IUCN. x + 86pp. WITH Stolton, S., P. Shadie and N. Dudley (2013). *IUCN WCPA Best Practice Guidance on Recognising Protected Areas and Assigning Management Categories and Governance Types, Best Practice Protected Area Guidelines Series No. 21*, Gland, Switzerland: IUCN, překlad Petr Roth.

Čížek, L., Miklín, J.: *Chráněné druhy v chráněných územích, odsouzeny k bezzásahovosti, Fórum ochrany přírody 2, 2016*

Novotný, V.: *Prales trestá úspěšnost, Vesmír, 96, 2017 s. 205-207*

Vrška, T., Hort L., *Terminologie pro lesy v chráněných územích, Lesnická Práce č. 11, Praha 2003, roč. 82, s. 585-587*



**FÓRUM OCHRANY PŘÍRODY** představuje svobodný myšlenkový prostor založený na aktivním přístupu, vzájemné toleranci a schopnosti účastníků shodnout se na konsensuálních výstupech.

**FÓRUM** poskytuje prostor k diskusi, předávání poznatků a hledání řešení v různých aktivitách ochrany přírody. Zajišťuje svobodné vyjadřování názorů svých členů bez politických či institucionálních vlivů.

Fungování je založeno na permanentní názorové platformě v rámci provozu internetových stránek, na pravidelném setkávání a vydávání tohoto časopisu.

### **PODPOŘTE NAŠI ČINNOST**

Snažíme se naše aktivity poskytovat zájemcům zdarma, což se daří díky projektům a další podpoře. Do budoucna se ale neobejdeme bez Vaší pomoci.

Vaše příspěvky můžete posílat na účet 2200318661/2010, použijte variabilní symbol 333.

**DĚKUJEME VÁM**