

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 revitalizací 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 revitalizaci, 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 zavzduté 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



Proudne 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 zdržet 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 zavzdutím 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 Berounku „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 prohrábký 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 představivosti 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 užitky. 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 zprostupnění 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 Beroun a ještě výš nemohou brát moc vážně ani skalní vyznačci 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 zatápěl celý úsek řeky po Černošici, který si dodnes, v rozsahu na dolní Berounce vzácném, 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 zavzdutí novým jezem.