

# 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 nevyšlovi (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 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 zaryté 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 nejrozsáhlejších 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 nejefektivněji). A proto také potřebujeme i kanál u Přelouče. Koneckonců, z třímiliardové 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.*

