

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 ochráncích 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 nejpřijatelnější 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 krajíně 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 zajišťovány 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.