

PLAVEBNÍ STUPEŇ DĚČÍN ANEB SALÁMOVÁ METODA PO ČESKU ZLEPŠENÍ PLAVEBNÍCH PODMÍNEK NA ŘECE LABI

PETR BAUER

Ing. PETR BAUER

Pracuje přes dvacet let na AOPK ČR, SCHKO Labské pískovce jako botanik. Koordinuje monitoring, územní plánování, zajišťuje managementová opatření v krajině a spolupráci se zemědělskými subjekty, podílel se na vyhlášení NP České Švýcarsko. Zabývá se dlouhodobě problematikou ochrany přírody a krajiny a invazními druhy rostlin.

OHLÉDNUTÍ DO MINULOSTI

V úvodu úvahy o této problematice se vrátím do období let 1992-1998, kdy byla na pořadu výstavba jezu v Dolním Žlebu. Mohutný odpor veřejnosti při projednávání záměru tehdy přesunul plánované stavební aktivity Hydroprojektu a Vodohospodářského rozvoje a výstavby do oblasti Českého středohoří. Argumenty stavbařů o nemožnosti stavby na jiném místě náhle opadly a stavební aktivity se přesunuly do lokality v okolí Malého Března. Po silném „zeleném odporu“ a nesouhlasném stanovisku EIA ke stavbě jezu v lokalitě Malé Březno došlo ke zpětnému přesunutí záměru do oblasti Prostředního Žlebu.

V průběhu posledních 10 let probíhal proces, kdy Správa CHKO Labské pískovce ustála i odvolací proces v řízení o nesouhlasu

stavby na Plavební stupeň Děčín (aktuální stav) – byť posun stavby je pouze o 300 metrů proti proudu směrem k Děčínu.

DĚČÍN 1993

V Děčíně se ve dnech 25. - 26. září 1993 konala jedna z velmi významných konferencí k problematice ochrany a významu řeky Labe a možnostech staveb. Vybral jsem z několika referátů zajímavé informace, které by podle mého názoru neměly „zapadnout“. Pokud se podíváme do více jak dvacetileté historie na fakta uváděná v září roku 1993 z konference Labe – řeka současnosti a budoucnosti a srovnáme je se skutečným vývojem, dojdeme k zajímavým zjištěním.

Mezi referujícími byl například pan Dipl. Ing. Finke (Wasser und Schifffahrtsdirektion Ost Berlin), který zadal studii o přepravě



*Monumentálnost labského kaňonu lze poměřovat v rámci evropského i světového významu.
Foto Petr Bauer*

se stavbou jezu Prostřední Žleb. Změna zákona o vydávání stanovisek orgánů ochrany přírody ve čtvrtých zónách v CHKO nastartovala přesun stavby do IV. zóny CHKO Labské pískovce a změnu názvu

na řece Labi. Výsledkem byla prognóza s přepravními výkony 15 mil. tun. O tom, jestli se tato prognóza naplnila, si lze udělat jednoznačný názor. V této době byl na vynaloženou jednu marku provozních

nákladů na údržbu plavební dráhy získá dvacet feníků při přepravě prognózovaných 15 milionů tun.

Ing. Oldřich Rajchl citoval rok 1988, kdy se v oblasti řeky Labe odehrávala přeprava ve spádové oblasti v objemu 25 mil. tun/rok. Na československou flotilu v době rozkvětu plavby připadalo okolo 1,8 mil. tun/rok. Na základě prognóz roku 1993 němečtí experti odhadovali nárůst dálkové přepravy o 100% na objem okolo 57 mil. tun/rok v roce 2000. Pro české přepravce to znamenalo podle těchto odhadů přepravit 4,7 mil. tun/rok a české odhady přepravy v roce 2000 po labsko-vltavské cestě uvažovaly o přepravě 14,7 mil. tun/rok.

V roce 2011 byl vypracován koncepční materiál rozvoje lodní dopravy v Německu, který měl schválit německý parlament a v tomto materiálu se předpokládá v úseku Magdeburg – Hřensko s přepravou zboží o objemu 0,1 mil.tun/rok pro období do roku 2025 (Gütertransport Prognose 2025).

Zajímavá hra s čísly a ukázka zcela pomýlených prognóz a představ o vývoji objemu a způsobu přeprav. Podle současných skutečností řeka Labe již nebude významnou dopravní tepnou - tuto úlohu převzaly jiné flexibilnější dopravní systémy v různých směrech. Obecnou otázkou zůstává, zda by se lodě při takovýchto úvahách na řeku Labe vůbec vešly.

Velmi progresivní referát přednesl pracovník podniku Povodí Labe, Ing. Václav Jirásek, který dokonce označil některé

ekonomické aspekty v oblasti výroby elektrické energie formou vodních elektráren a předpokládaných zisků za spekulativní. Vyhodnocení přepravy z pohledu struktury přepraveného zboží nám říká, že v roce 1992 tvořilo 86% energetické uhlí v objemu

Prognózy v otázkách odhadu vývoje přeprav na řece Labi dlouhodobě byly a jsou velmi nadhodnocené a nepřesné, nerespektují vývoj struktury českého průmyslu a poptávky po přepravě.

2,68 mil. tun/rok. Zbýlých 14% připadlo na mezinárodní přepravu, což činilo 0,43 mil. tun/rok. Závěr Ing. Jiráska k této skutečnosti byl vyjádřen slovy: „Tyto fakty signalizují velmi slabou vazbu ekonomiky státu na vodní dopravu“. Po odečtení od celkového objemu přeprav 3,11 mil. tun/rok se dostáváme k reálnému číslu objemu přeprav 0,4 mil. tun/rok na řece Labi, o čemž v řádu jednotek hovoří i prognóza Gütertransport Prognose 2025. Závěr referátu zdůraznil neekologičnost záměru, nezpůsobilost projektu z pohledu veřejné prospěšné stavby a ztrátovost investice z pohledu státu.

POHLED DO SOUČASNOSTI

Přes výše zmíněné skutečnosti se v aktuálních materiálech ŘVC ČR vytisknutých na

propagaci Plavebního stupně Děčín dozvíme následující informace:

Plavební stupeň Děčín nám přinese spolehlivé podmínky pro lodní dopravu, vylepší se infrastruktura města Děčína, rekreačně klidové zóny, nová cyklostezka, proběhne sanace problematických míst říčního koryta, sanace břehových linií v blízkosti řeky Labe, elektrická energie pro celé město Děčín bez průmyslových objektů, která bude pomocí podzemního kabelu rozvedena do rozvodny v Děčíně, odstraní plavci proklínanou plavební úžinu Heger, provoz ekologické lodní dopravy s ponorem 1,4 m po dobu 365 dní v roce¹.

V rámci zprovoznění vodní cesty zlevní železniční a silniční doprava, tisíce malých rekreačních plavidel končících s plavbou na státní hranici bude moci plout dále do nitra České republiky a v neposlední řadě dojde k dynamickému rozvoji plavby zahraničních lodí s ubytováním a nastane ekonomický růst a vznik pracovních míst.

HLAS Z EVROPY

Dotaz na Evropskou Komisi, položený členkou Evropského parlamentu paní Franziskou Keller (Verts/ALE), říjen 2010 (výběr otázek č. 2 a 3)

Je si Komise vědoma skutečnosti, že část českého Labe ovlivněná výstavbou plavebního stupně nebyla dosud prohlášena chráněnou oblastí podle směrnice o stanovištích², a to navzdory skutečnosti, že plánovaný plavební stupeň se nachází na území Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce? Jaký názor zastává Komise ve vztahu ke stížnostem mnoha českých ekologických organizací, které poukazují na to, že dotčená část volně tekoucího českého Labe nebyla prohlášena nebo registrována jako chráněná oblast podle ustanovení směrnice o stanovištích?

Je si Komise vědoma toho, že výstava plavebního stupně Děčín má být spolufinancována z fondů Evropské Unie? Má Komise přístup k analýze nákladů a přínosů, a pokud ano, k jakým výsledkům tato analýza dospěla?

Odpověď Evropské Komise prostřednictvím Komisaře pro životní prostředí pana. J. Potočnicka

Komise si je vědoma, že oblast „údolí řeky Labe“ nebyla českými úřady dosud oficiálně navržena jako součást sítě



Rekreační kolesové parníky pluly a plují i při nízkých stavech vody na řece Labi. Foto archiv

¹Šefara M. (2011): Plavební stupeň Děčín, informační leták 2011, ŘVC ČR.

²Směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Pozn. překl.



Šípatka střelolistá – vzácnější druh bahnitějších břehových partií. Foto Petr Bauer

Natura 2000. To vede ke geografickým nedostatkům, které se dotýkají několik druhů a stanovišť, zejména bobra (*Castor fiber*) a lososa obecného (*Salmo salar*), pro něž byla povinnost zařadit tuto konkrétní lokalitu [do sítě Natura, pozn. překl.] uzavřena v dubnu 2006 na biogeografickém semináři pro Kontinentální biogeografickou oblast. Tyto nedostatky dosud nebyly českými orgány nikdy řešeny. Biogeografický proces však pokračuje: na začátek roku 2011 je naplánováno setkání věnované českým návrhům na zařazení nových lokalit. Toho se zúčastní zástupci českých orgánů (úřadů), nevládních organizací, nezávislých odborníků – vědců a Evropské Komise.

Komise si je vědoma toho, že navigační projekt zahrnující úsek Labe mezi Střekovem a česko-německou hranicí je na orientačním seznamu velkých projektů zahrnutých v rámci Operačního programu Doprava pro Českou republiku. Tento seznam obsahuje všechny projekty určené pro spolufinancování ze strany EU v programo-

V případě realizace jezů na Labi dojde k plošné urbanizaci břehů řeky Labe a konečné likvidaci zbytků přírodních hodnot na českém úseku v prostoru Ústí – státní hranice s Německem.

vém období 2007-13. Protože však nebyl dosud uzavřen postup posuzování vlivů na životní prostředí, včetně příslušného

posouzení vlivů na lokality Natura 2000, Komise se domnívá, že projekt nebude předložen ke spolufinancování, dokud nebude v plném rozsahu zajištěno dodržení rámcové směrnice o vodě, směrnice EIA³ a směrnice o stanovištích. Ze stejného důvodu Komise dosud neobdržela analýzu nákladů a přínosů, která by měla žádost o projekt při předkládání Evropské Komisi doprovázet.

ÚVAHY A BUDOUCNOST?

Politici zástupci a veřejnost jsou prostřednictvím intenzivní kampaně, financované z veřejných prostředků prostřednictvím ŘVC ČR, přesvědčovány o nezbytnosti výstavby jezů na řece Labi. Realnost ekonomického zázraku po výstavbě jezů je v rozumně smýšlející společnosti v nedohlednu.

Tato problematika se stala i politickým tématem a osobně to považuji za fatální

Koncepce výstavby jezů na Labi se ve dvou desetiletích velmi významně změnila a lze se jen domnívat, jaký je skutečný cílový stav záměru.

Vize ekonomického zázraku po výstavbě jezů na Labi je nereálná a je spíše „háčkem“ na evropské a státní finance, které lze využít na zlepšení průmyslové infrastruktury v jiných perspektivních odvětvích. V případě realizace jezů na Labi dojde k plošné urbanizaci břehů řeky Labe a konečné likvidaci zbytků přírodních hodnot na českém úseku v prostoru Ústí – státní hranice s Německem.

Problém určité části společnosti je ve způsobu vnímání a chápání přírodních hodnot, tj. něčeho hmotného, co naše současná i minulá společnost nefinancovala.

Celkově je oceňování přírody tj. něčeho, kam společnost nevládá veřejné prostředky, velmi složitá a proto srovnávání hodnot vložených do „vodních cest“, slovy technika



Nevhodný typ soulodí používaný na proudících řekách. Foto Petr Bauer

z pohledu fungování státu. Tj. subjektu hospodařícího s financemi, právními a společenskými normami, které jsou upravovány na základě politického, a nikoliv odborného, zadání.

Prognózy v otázkách odhadu vývoje přeprav na řece Labi dlouhodobě byly a jsou velmi nadhodnocené a nepřesné, nerespektují vývoj struktury českého průmyslu a poptávky po přepravě.

Zcela jsou opomíjeny rezervy v přepravních možnostech železniční dopravy (ty činí okolo 40%) a není vůbec využito nástrojů na přenesení přepravy zboží na tuto dopravní cestu.

je velmi problematické a nepoměřitelné s přírodními hodnotami řeky Labe, slovy biologa.

Z úst zastánců jezů na řece Labi slyšíme často o investovaných 160 miliardách do vodních cest. Není na místě vyslovit otázku: Nemělo by být právě těchto 160 miliard mezní hodnotou vloženou ze státních prostředků do vodních cest, která by již neměla být překročena s ohledem na ekonomickou návratnost pro společnost a uchování přírodních hodnot řeky Labe?

³Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (EIA).