

TAK TROCHU JINÝ POHLED: JSOU ARGUMENTY OCHRANY PŘÍRODY PROTI PLAVEBNÍMU STUPNI DĚČÍN OPRAVDU KLÍČOVÉ?

PETR ROTH

RNDr. PETR ROTH, CSc.
viz strana 9

Již téměř třicet let se táhne spor mezi resorty dopravy a životního prostředí o „zlepšení plavebních podmínek na Labí“, jehož nejmarkantnějším projevem je stav přípravy plavebního stupně Děčín (dále „PSD“). Plány na zvýšení plavební hloubky v kritickém úseku mezi Ústím nad Labem a státní hranicí s Německem se ovšem táhnou ještě dále do minulosti. Významným milníkem přípravy PSD bylo v roce 1999 přistoupení České republiky k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Původní plán na dva plavební stupně byl v té době zredukován na stupeň jediný, a ten od té doby resort dopravy prosazuje doslova všemi prostředky.

Od samého počátku je tento spor prezentován Ministerstvem dopravy jako konflikt vysoce potřebného záměru s jakýmsi těžko uchopitelnými biologickými fenomény. Resort životního prostředí se naneštěstí od počátku nechal vmanévrovat do pozice, kdy se záměru PSD snaží zabránit zejména odkazem na jedinečné přírodní hodnoty, biotopy několika ohrožených druhů a ekologické charakteristiky českého dolního Labe. Zejména v posledních měsících je to dobře patrné na vyhocené diskusi kolem „řádné studie MŽP“ a „vzdorostudie MD“ o možnosti či nemožnosti kompenzace naturového stanoviště bahnitých náplavů: právě existence tohoto stanoviště způsobila, že od roku 2018 je příprava PSD v patu. Oba resorty se nyní přou o to, která ze studií je „vědeckější“ a zda je přírodní fenomén, závislý především na přirozené

a nepředvídatelné fluktuaci vodní hladiny, možné uměle vytvořit a udržovat. I když to tak na první pohled nevypadá, resort životního prostředí je pomalu, ale jistě tlačěn do defenzivy a jeho kapitulace je jen otázkou času.

Příčin tohoto stavu je více, za nejzávažnější však považuji právě výlučnou argumentaci přírodními hodnotami. Při povolování jakéhokoli záměru, vyžadujícího výjimku z ochrany naturové lokality (stejně tak i ze zákazů pro ochranu druhů, což je další oblast povolování, která dosud nebyla ani otevřena), není prvním krokem stanovení míry zájmu ochrany přírody, ale prokázání veřejného zájmu na daném záměru. A právě to by mělo být klíčem k rozhodování o PSD.

V prosinci 2022 vydal ekologický spolek Arnika útlu publikaci „Dopravní tepna Labe?... Zlepšování splavnosti Labe v souvislostech“¹, věnovanou zejména dopravním a ekonomickým aspektům PSD. Ta mohla snadno ujit pozornosti navzdory tomu, že shrnuje jedinečné údaje odborníků z oblasti vodní dopravy a umožňuje záměr PSD posoudit z hledisek, na něž resort životního prostředí dosud nebral zřetel. Zejména z dat v této publikaci vychází také následující zestručněný přehled.

CÍLE PSD

Aby bylo možné posoudit, zda je PSD ve veřejném zájmu, je nutné nejprve připomenout hlavní cíle tohoto záměru. Ty lze popsat zjednodušeně takto:

¹ Volně ke stažení na <https://arnika.org/publikace-dopravni-tepna-labe-202210261252>

1. Výrazné zlepšení plavebních podmínek na Labi, umožňující po většinu roku nepřerušovanou přepravu nákladů z Pardubic do Hamburku.
2. Zvýšení přepravního objemu o 200-300 % oproti současnosti.
3. Převod významné části dopravy v labském koridoru ze silnic a železnic na vodu (naplňování Zelené dohody pro Evropu).
4. Odlehčení zátěže exponovaných železničních tratí v labském koridoru, který je kapacitně téměř vyčerpán.

Jak reálné je naplnění těchto cílů po výstavbě PSD?

PLAVEBNÍ PODMÍNKY OD PARDUBIC PO HAMBURK A OČEKÁVANÝ EFEKT PSD

Hloubka plavební dráhy – a tedy i maximálních možných ponorů plavidel – v Labi je dnes velmi rozdílná v jednotlivých tzv. ponorových úsecích. Přípustné ponory jsou stanoveny vyhláškou č. 67/2015 Sb. Zjednodušeně řečeno, zhruba od Přelouče po Ústí nad Labem-Střekov mohou být ponory 200 a více cm (maximálně 280 cm). Pod Střekovem ale následují dva kritické úseky: první po Děčín s ponorem do 130 cm, druhý od Děčína po státní hranici s Německem s ponorem pouhých 115 cm. V Německu je od státní hranice po Drážďany povolený ponor 130 cm, od Drážďan po jez Geesthacht u Hamburku 140 cm. Deklarovaným cílem PSD je zvýšení ponoru v nejhorším úseku Děčín – státní hranice na 140 cm, tedy zlepšení o 25 cm oproti současnosti².

Tolik teorie. Ta již sama o sobě v sobě skrývá závažný fakt: realizaci PSD se sice sníží dopad nejkritičtějšího úseku Děčín – státní hranice, kde by ponor měl být nově dokonce o 10 cm vyšší než v navazujícím úseku do Drážďan. PSD však nebude mít žádný vliv na předcházející kritický úsek Střekov – Děčín, který bude i nadále představovat zásadní „špunt“ s maximálním povoleným ponorem 130 cm. Jestli má bývalý ředitel Ředitelství vodních cest Jan Skalický, dnes neaktivnější propagátor PSD, v něčem pravdu, pak je to jeho konstatování, že PSD sám o sobě tento kritický úsek nemůže vyřešit a bez výstavby dalšího stupně pod Ústím nad Labem se plavební podmínky na Labi



Vyschlé koryto řeky Labe je v posledních letech častým jevem. Foto Petr Bauer

nezlepší tak, aby to umožnilo ekonomicky smysluplnou nákladní dopravu. Od plánování takového druhého stupně bylo ovšem koncem 90. let upuštěno, takže v současnosti jej nenajdeme v žádných koncepčních dokumentech ani v územních plánech. Pokud by tedy případně došlo k politickému rozhodnutí o tom, že se druhý stupeň má vrátit do hry, s ohledem na zkušenosti s plánováním PSD je evidentní, že by k jeho realizaci mohlo dojít někdy v 50.–60. letech tohoto století. Do té doby by PSD představoval jen mrtvou investici.

Je zde ovšem ještě daleko větší problém přírodní, jímž je reálná situace s průtoky na Labi. Nízké vodní stavy trvají rok od roku déle, vynucené plavební přestávky již dávno přesáhly ekonomicky únosnou mez. Kdo věří na zázraky, může se domnívat, že se klima nad Evropou náhle změní a do českých řek se opět vrátí voda. Realistům však nezbývá než vzít na vědomí, že nespolehlivost objemu průtoků v Labi a celkově nižší průtok mají vzrůstající trend. Uvedených ponorů, které připouští platná vyhláška, lze v podstatě s jistotou dosáhnout jen během tří měsíců na konci zimy a na jaře. Naopak v období červenec–září je situace zcela kritická a v Labi jak na českém, tak na německém úseku prostě není dost vody. Z několikaletých měření pak vyplývá, že PSD by sice skutečně dokázal v úseku pod Děčínem zvednout hladinu

o 25 i více centimetrů, ovšem pouze v jarních měsících, kdy je i tak vodní hladina vysoká a jez by byl sklopen. V kritických letních měsících by však jeho efekt byl nulový. Pokud se data z celoročních měření zprůměrují, efekt PSD na zvýšení ponoru v dotčeném úseku Labe by byl 6–7 cm – což se reálně na ponoru (= celkové hmotnosti nákladu) nijak neprojeví.

Uvedená čísla nejsou žádnou „zelenou demagogií“; vycházejí z oficiálních měření a jsou přesvědčivým důkazem pro to, že základní cíl PSD naplnit nelze. Důvodem je současné klima a jeho trendy, nikoli ideologie či přání jakýchsi zelených fanatiků.

ZVÝŠENÍ PŘEPRVNÍCH OBJEMŮ ZBOŽÍ

Zapomeňme na okamžik na předcházející stát, která dokazuje, že hlavního cíle PSD díky přírodním poměrům nelze vůbec dosáhnout. Neustále opakovaným argumentem je, že bude-li zajištěná bezproblémová doprava nákladů po Labi po většinu roku, bude na vodu možné převést velký objem zboží, přepravovaného dnes po silnicích a po železnici. Tento argument snad mohl zčásti vycházet z reality konce 80. let minulého století. Za posledních 30 let však v oblasti dopravy zboží došlo k zásadním změnám. Zákazníci – jedno zda firmy či občané – preferují dopravu „ke dveřím“, kterou mohou zajistit pouze auta. Chtějí

² Uvedený údaj se vztahuje k nejnižší hodnotě po 345 dní v roce; po 180 dní s vyššími vodními stavy má být ponor dokonce 220 cm.



Labské údolí - Dolní Žleb - pohled proti proudu, srpen 2008. Periodicky se opakující sucha (2003, 2008, 2015, 2018) a nízké vodní stavy nezajistí spolehlivost VD ani na německém úseku.
Foto Petr Bauer

navíc své zboží nejlépe okamžitě, přinejhorším do druhého dne. Lodní doprava s rychlostí do 10 km/h, s několika málo překladišti a s nutností překládky zboží buď na auta, nebo na „ekologičtější“ železnici, z níž se ovšem koncovým zákazníkům musí podruhé přeložit zase na auta, může být konkurenceschopná pouze u komodit velkoobjemových, kde nezáleží na čase. Typickou ukázkou byla doprava energetického uhlí po Labi do Chvaletic. Ta ovšem navždy skončila před 30 lety. Jaké jiné komodity by se daly po vodě přepravovat? Obecná odpověď resortu dopravy, že „jakékoli“, je nesmyslná. Za posledních 30 let nepředložil resort dopravy žádnou reálnou prognózu možného dopravovaného zboží. Po únoru 2022 se na okamžik zdálo, že se situace změnila – po zastavení odběru plynu z Ruska se objevily úvahy (a objevují se dodnes), že by se po Labi mohl vozit zkapalněný plyn. O rok později Ministerstvo průmyslu a obchodu hrdě hlásí, že české zásobníky plynu jsou stále napůl plné, aniž by po Labi projel jediný „tanker“. Zdá se, že zásobování státu plynem se daří zajišťovat bez ohledu na (dnes neexistující spolehlivou)

vodní cestu. A i kdyby tomu snad bylo jinak, plyn z terminálů potřebujeme letos, nikoli za několik let či desítek let, kdy možná bude postaven PSD a nezbytný komplementární druhý labský stupeň nad ním.

Pro úplnost ještě dodejme, že plánované zvýšení přepravního objemu po Labi po realizaci PSD o 200–300 % oproti dnešku sice na první pohled vypadá bombasticky, avšak místo kouzlení s procenty je třeba podívat se na reálná čísla. V roce 2015 se po Labi přepravovalo 0,1 % všech nákladů v ČR³. Případné zvýšení tohoto objemu o 200–300 % potom dává pořád zcela zanedbatelných 0,4 % všech nákladů v ČR. Vyjdeme-li z reality přepravy zboží po Labi v roce 2020 – 79 tisíc tun – dostaneme se na plánovaných 316 tisíc tun ročně. Pro srovnání – po silnicích se v roce 2019 přepravilo 550 milionů tun.

Je tedy evidentní, že i kdyby byla labská vodní cesta spolehlivá (což není a již nikdy nebude), přepravní objemy by byly tak malé, že plánovanou investici do PSD nelze nijak opodstatnit.

NAPLŇOVÁNÍ ZELENÉ DOHODY

Podle tohoto dokumentu, závazného pro

všechny členské státy EU od roku 2019, má být do roku 2050 celkem 75 % vnitrozemské nákladní dopravy převedeno ze silnic na železnici a vodu. Resort dopravy tento požadavek interpretuje jako povinnost rozvíjet jak železniční, tak i vodní dopravu. Kdyby tomu tak opravdu bylo, několik členských zemí by muselo být z EU brzy vyloučeno, protože v nich vodní doprava buď neexistuje díky přírodním poměrům, či není ekonomicky konkurenceschopná. Ve skutečnosti se objem „75 % nákladů“ týká odvedení ze silnic na takový dopravní modus, který v každé zemi dává smysl – v našich podmínkách pouze na železnici.

Častým argumentem ovšem je, že kapacita železnice v labském koridoru je vyčerpána. Údaje Správy železnic z prosince 2022 potvrzují, že labský železniční koridor je skutečně vysoce vytištěný a některé jeho úseky jsou téměř na hraně využitelnosti. Přesto však i v nejkritičtějších z nich (Nymburk–Poříčany) existuje stále ještě možnost přepravit denně oproti dnešnímu stavu až 15 vlaků navíc. To by při každodenním provozu znamenalo přepravu téměř šesti milionů tun nákladů za rok. Po Labi se v roce 2020 přepravilo 79 tisíc tun, deklarovanou ambicí PSD je zvýšit přepravní objemy o 200–300 %, tedy přes čtvrt milionu tun. Jednoduchá aritmetika ukazuje, že železnice by již dnes dokázala přepravit dvanáctinásobek plánované budoucí dopravní kapacity Labe. Jenže dnešní kritický stav se již nejspíše chýlí ke konci: po vybudování Podkrušnohorského tunelu (jehož schvalování probíhá – na rozdíl od PSD – bez větších komplikací) se přepravní kapacita železnice v relaci Praha–Drážďany oproti dnešku řádově navýší. Tunel bude zřejmě dokončen dříve, než by mohlo dojít k realizaci PSD. Pomalá lodní doprava pak již objemově vůbec nebude vlakům, jedoucím novou kapacitní tratí stovacetikilometrovou rychlostí, konkurovat.

Pro úplnost následují ještě dva argumenty, resortem dopravy po léta opakovaně uváděné na podporu PSD i nákladní vodní dopravy obecně:

³ Je třeba opakovaně upozorňovat na fakt, že toto reálné číslo známe teprve na základě nálezu Evropského účetního dvora z uvedeného roku – resort dopravy do té doby uváděl, že se po Labi přepravuje 1 % všech nákladů, tedy desetkrát více. I kdyby bylo lze uvěřit dodatečnému zdůvodnění MD, že nešlo o záměrné zkreslení, ale že původní cifra zahrnovala i objemy zboží, přepravovaného českými přepravci po německých a rakouských vodních cestách, je třeba mít na paměti, že dopravu v zahraničí nelze do objemu přeprav v ČR započítávat.



Srpen 2018, Dolní Žleb. Foto Petr Bauer

„EKOLOGIČNOST“ VODNÍ DOPRAVY

Resort dopravy po desetiletí tvrdí, že lodní doprava je ekologická – z hlediska spotřeby paliva a následně emisí CO₂. Je zajímavé, že tento argument nikdy nezazněl od žádného ekologa. Jak je tomu doopravdy? Ve srovnání s dopravou silniční jde o argument validní, což asi nikoho nepřekvapí; platí i pro kontejnerovou dopravu na velké vzdálenosti. Vůči dopravě železniční však už opodstatnění nemá – železnice je z hlediska emisí podstatně ekologičtější. Je však nutné uvědomit si i další, zpravidla přehlížený aspekt demagogičnosti tvrzení o „ekologické“ vodní dopravě. Naprostá většina zboží se mezi lodí a místem svého vzniku či určení musí přepravit buď po silnici, či kombinací železniční a silniční dopravy. Náklady je obtížné spočítat, neboť závisí na konkrétní komoditě a konkrétních přepravních vzdálenostech. Není ale pochyb, že „ekologičnost“ lodní dopravy ještě dále výrazně snižují.

VODNÍ DOPRAVA JE LEVNÁ

Tento argument je pravdivý – a bylo by smutné, kdyby tomu bylo jinak, když veškeré náklady budování a údržby vodních cest hradí stát. U všech ostatních dopravních módů – silnic a dálnic, železnice i letecké dopravy – jsou tyto náklady z velké většiny

či zcela (tržně) započteny do přepravních tarifů a následně do ceny přepravovaného zboží. Vodní doprava je „zdarma“, minimálně posledních 70 let, takže se o této skutečnosti nepřemýšlí – považuje se to za danost. Tak tomu ale není. Nastavení dopravních tarifů alespoň u státem vlastněné dopravní infrastruktury (jíž je u nás většina) je čistě otázkou politickou. Politici mohou rozhodnout, že tarify na vodních cestách budou tržní, aby pokrývaly alespoň náklady na jejich údržbu. V tuto chvíli by takové politické rozhodnutí – mimo jiné právě proto, že objem lodní dopravy je nepatrný, zatímco náklady na údržbu vodních cest jsou víceméně stálé, respektive díky inflaci neustále rostoucí – tento dopravní mód zlikvidovalo. Vzhledem k tomu, že pro udržování nákladní vodní dopravy neexistuje z hlediska veřejného zájmu jediný rozumný důvod, bylo by takové rozhodnutí naprosto racionální.

ZÁVĚR

V každém řízení, směřujícím k udělení či neudělení výjimky ze zákazů daných zákonem, musí žadatel o takové povolení předložit důkazy o tom, zda jeho záměr je ve veřejném zájmu. Má přitom plné právo uvádět i argumenty nepřesné, zkrácené či dokonce zcela nepravdivé – správní ří-

zení se neřídí etickými pravidly. Je však úkolem povolujícího orgánu tato tvrzení kriticky přezkoumat, nikoli je mechanicky přebírat jako fakt jen proto, že pocházejí od vládního resortu. Ministerstvo dopravy a jeho „motor“ všech snah o realizaci PSD, Ředitelství vodních cest, již po tři desetiletí předkládají tvrzení o veřejném zájmu na podpoře lodní dopravy, která díky ekonomickým a přírodním faktorům nemohou obstát. Nelze očekávat, že tyto dvě vládní instituce náhle obrátí – představa, že ministerstva a státní organizace doopravdy hájí zájmy státu a daňových poplatníků, je u nás bohužel jen čítankovou teorií.

Je zde však ještě vláda jako celek, kdo má v podobných případech rozhodnout. Ta současná zoufale hledá cesty, jak snížit obří deficit státního rozpočtu. Bourá letitá tabu v oblasti důchodů, stavebního spoření, vysokých škol i dalších mandatorních výdajů s negativními dopady na miliony obyvatel. Přitom ale nadále podporuje zcela nesmyslné projekty v oblasti lodní dopravy a na návrh Ministerstva dopravy dokonce uvažuje o zařazení PSD do tzv. kritické infrastruktury státu – větší ironii si lze stěží představit. Náklady na vybudování PSD se před rokem 2020 odhadovaly na 5,8 miliard Kč; spolu s dalšími stavbami, údajně potřebnými pro plné zprovoznění labského dopravního koridoru, na 17,6 miliardy Kč. Dnes by tyto cifry díky nárůstu cen materiálů a inflaci byly již nejméně dvojnásobné. Podobné je to s dalšími plánovanými záměry na labské vodní cestě, zejména s prosazováním výstavby (opět z veřejných prostředků) nových kotvišť a přístavišť pro malé soukromé osobní lodě na Labi (i na Vltavě). Jak lze zdůvodnit veřejný zájem na financování takových zařízení?

Závěr, vyplývající z uvedených faktů, je prostý. **Na zlepšování plavebních podmínek na Labi (ani na budování malých přístavišť) žádný veřejný zájem neexistuje.** Další plánování a realizace záměrů od PSD až po malá přístaviště pro soukromé lodě lze naopak kvalifikovat jako naprosto neoprávněné mrhání veřejnými prostředky. **Bude tedy vláda tyto záměry i nadále prosazovat a financovat?**

Realizováno z Fondů EHP a Norska 2014-2021 – program CZ-ENVIRONMENT, v rámci projektu č. 3201400071