

Mýtus plavebního stupně Děčín

Iris Brunar

Přirozená řeka Labe – příběh úspěchu

V důsledku poválečného rozdělení Německa uniklo Labe osudu mnoha západoněmeckých řek, zejména nebylo regulováno a přehrazováno. Labe dnes na 550 km dlouhém úseku přirozeně protéká jedinečnou říční krajinou, na mnoha místech chráněnou, a to i mezinárodně. Mezi chráněná území patří národní park Saské Švýcarsko, začínající přímo na česko-německé hranici, a biosférická

rezervace UNESCO Labská říční krajina, která zahrnuje 400 km toku. Labe je i součástí světového dědictví UNESCO Dessau-Wörlitzer Gartenreich (Desavsko-wörlitzská zahradní říše). Téměř na celý tok Labe se vztahuje právo Evropské unie v rámci soustavy Natura 2000 a podle rámcové směrnice o vodách se řadí mezi přirozené toky, které musí být udržovány v dobrém ekologickém stavu.

Labe je řeka s nízkými vodními stavy a pohyblivým písčným dnem. Při vyšších průtocích se v plavební dráze stále tvoří štěrkopískové náplavy. Foto Iris Brunar



Vodní cesta Labe – bez významu

Zachovalá příroda a příjemná krajina jsou zároveň i jedním z turistických magnetů, a tím i důležitým ekonomickým prvkem. Jen podél Labské cyklostezky vykazuje území každoroční obrát mezi 120 a 160 miliony eur. Uvedené částky se ale dosud nedostaly do obecného povědomí, neboť ve středu pozornosti v minulosti stálo i v Německu úsilí o prohlubování Labe a jeho využívání jako vodní cesty. A dlužno přiznat, že poměrně nevýznamné vodní cesty, na které se přepravuje minimum nákladu. Její výstavba a údržba způsobila a působí velké škody na říční krajině a nadto vede k nesmyslnému vynakládání nemalého objemu veřejných prostředků.

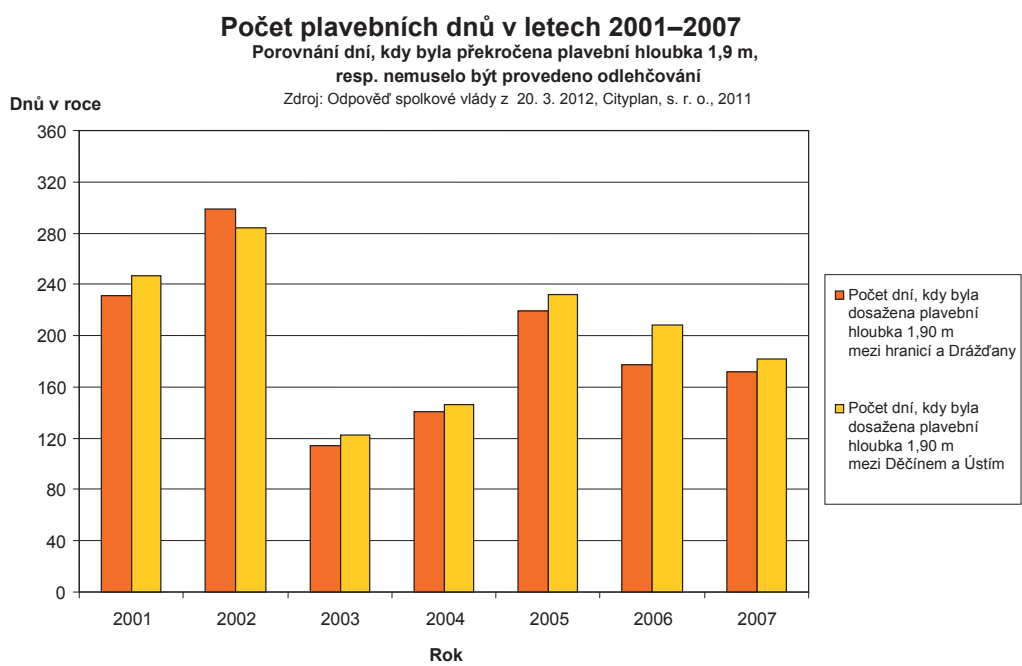
Tento rozpor již po desetiletí podněcuje ochránce životního prostředí a přírody. Ve prospěch volně tekoucího Labe a poslední velké říční krajiny v Německu vystupuje široké společenství, počínaje významnými spolky pro ochranu přírody přes církve a dobře propojené občanské iniciativy až po aktivní jednotlivce. Od 90. let 20. století pak totéž společenství sleduje plány na výstavbu dalších labských jezů v České republice.

Tvrzení, že pro růst a rozvoj české lodní plavby postačuje výstavba děčínského plavebního stupně, které je v ČR opakováno jako mantra, není opodstatněné. V obou směrech, jak po proudu, tak proti němu, by za nízkých vodních stavů po dobu několika měsíců v roce i tak neexistovalo propojení splavných labských úseků.

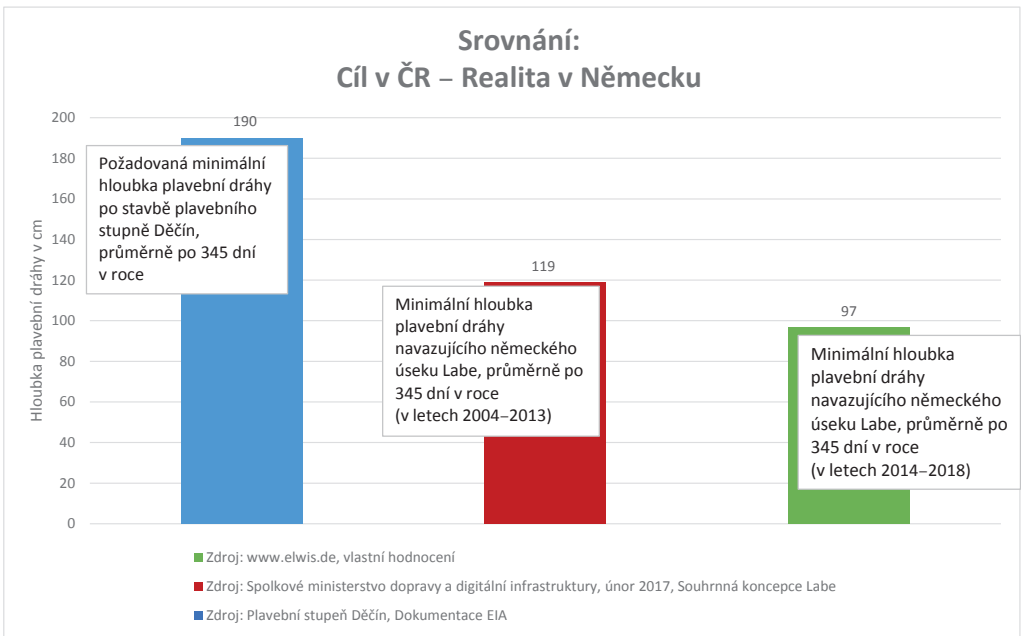
Trvale netransparentní přístup

Doposud nebylo provedeno žádné srovnání plavebních podmínek na českém a německém úseku Labe, přestože to BUND (Svaz pro životní prostředí a ochranu přírody) ve svých stanoviscích k plánovacím dokumentacím vždy požadoval. Pokud porovnáme sporná data k české plavební hloubce z plánovacích podkladů s německými údaji, zjistíme, že současné plavební podmínky jsou podobné – viz **graf 1**.

Matení veřejnosti výrazně napomáhá používání různých veličin při vyjádření hloubky Labe. Zatímco české podklady pracují s ponorem (tedy vzdáleností mezi hladinou a nejnižším bodem lodi), německé podklady používají hloubku plavební dráhy (tj. vzdálenost mezi



Graf 1 Počet plavebních dnů v letech 2001–2007. Porovnání dnů, kdy byla překročena plavební hloubka 1,90 m v ČR, popř. dnů, kdy nemuselo být prováděno odlehčování, se sousedícím německým úsekem Labe (odlehčování = překládání nákladu na jiné lodě pro snížení ponoru). Graf: Vlastní zpracování; Datový podklad: Odpověď spolkové vlády ze dne 20. března 2012 a Cityplan, s. r. o., 2011.



Graf 2 Výstavba a minimální hloubka plavební dráhy v Německu – oficiální cíle spolkové vlády dle Souhrnné koncepce Labe (Gesamtkonzept Elbe). Graf: Vlastní zpracování

hladinou a dnem v plavební dráze). Pro vzájemné porovnání obou je nezbytný jednoduchý přepočít. Ale ani tady není postupováno transparentně. Jinými slovy, neexistují data, která by mluvila pro výstavbu dalších plavebních stupňů.

Přání a skutečnost

Podle plánovacích podkladů má být po stavbě plavebního stupně u Děčína k dispozici 345 dní v roce ponor 1,4 metru. Na první pohled se to zdá být málo, ale ve skutečnosti to odpovídá hloubce plavební dráhy 1,9 me-

Souhrnná koncepce Labe

V rámci souhrnné koncepce pro německé Labe (Spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury, únor 2017) bylo znovu zváženo využívání Labe jako vodní cesty. Koncepce tvoří zásadní podklad pro budoucí kroky zemských i spolkových úřadů, při nichž se uvádějí v soulad udržitelné dopravní využití Labe, vodohospodářské potřeby a udržování hodnotného přírodního prostředí. Ekologické, vodohospodářské a dopravní cíle jsou posuzovány rovnocenně.

Do procesu byli vedle hospodářských subjektů zapojeni také zástupci organizací na ochranu životního prostředí, jako je Svaz pro životní prostředí a ochranu přírody (BUND), německý Svaz ochrany přírody (NABU) nebo Světový fond ochrany přírody (WWF International) a občanská iniciativa Pro Elbe) i zástupce církve. České Ministerstvo dopravy vyslalo zástupce, který se rozhovorů účastnil jako host. Ekologické organizace pochybují o možnosti sladění dopravních a ekologických cílů.



Údolí Labe v Saském Švýcarsku.
Ilustrační foto Zdeněk Patzelt

tru (viz dokumentace EIA podle § 8 zákona 100/2001, kapitola B.I.4). Navazující německý úsek Labe však s 1,19 metru podle Souhrnné koncepce Labe (Gesamtkonzept Elbe) nabízí o 71 centimetrů méně. O sblížení české a německé hloubky plavební dráhy proto nelze hovořit, v uplynulých pěti letech činila navíc hloubka plavební dráhy v Německu jen 97 cm.

Spolkové i zemské orgány výstavbu jezů a plavebních stupňů v Německu v Souhrnné koncepci Labe jasně vyloučily. Rovněž další omezení pro splavňování jsou značná. O opatřeních sloužících pouze ke zlepšení dopravních poměrů se ani v budoucnu neuvažuje. Zásahy pro další splavňování mohou být přijaty pouze tehdy, pokud slouží ekologickým, vodohospodářským a dopravním cílům zároveň a tyto cíle jsou ve smysluplném souladu (Kapitola 1 Souhrnné koncepce).

Hloubka plavební dráhy na německém Labi má být jako podmínka spolehlivosti využití vodní cesty v dlouholetém rámci zlepšena nejméně na průměrných 1,4 m (vztaheno k referenčnímu vodnímu stavu GIW2010) po 345 dní v roce. Tento cíl však nesmí být v rozporu s jinými cíli, jako např. zastavení či zvrá-

cení eroze dna a zároveň musí být v souladu s cíli soustavy Natura 2000 i rámcové směrnice o vodách.

Cíle jsou tedy nastaveny vysoko, je však dosud nejasné, jak by měly být splněny. V minulosti nebylo dosaženo ani požadované minimální hloubky plavební dráhy, ani cílů ochrany přírody. Navzdory realizaci stavebních opatření v uplynulých dvaceti letech a vynaložení 400 milionů eur na Labe jako vodní cestu bylo v Souhrnné koncepci vyjmenováno 85 slabých míst. Spolky na ochranu životního prostředí poté opět zdůraznily své pochybnosti o možnosti sjednocení dopravních a ekologických cílů.

Hloubka plavební dráhy 1,4 metru téměř celoročně? Nereálné

V roce 2018 nebylo v Německu dosaženo oficiálně požadované minimální hloubky plavební dráhy 1,4 metru po dobu osmi měsíců. Nechybělo jen pár centimetrů – déle než půl roku byla hloubka plavební dráhy hluboko pod jedním metrem (*vyjádření spolkové vlády ze 17. 1. 2019*). Rok 2018 byl sice extrémní, ale nikoli výjimečný. Od roku 2014 nebyla požadovaná minimální hloubka plavební dráhy zaznamenána přibližně ve 40 % dní v roce. Každý třetí den byla hloubka plavební dráhy menší než 1,2

metru. Lodní doprava se každý rok zastavila na několik měsíců. **Hloubky plavební dráhy 1,9 metru, jak ji plánuje česká strana, nebylo v posledních pěti letech (2014–2018) v Německu dosaženo ve více než 65 % dní v roce.**

Plánovatelná, spolehlivá doprava nákladů po Labi je za těchto podmínek nemožná. Pokud v řece není voda, pak chybí i nezbytná hloubka plavební dráhy pro přepravu. S klimatickými změnami přicházejí extrémy, roky jako 2015 a 2018 budou stále častěji pravidlem. Labe má jedno z průtokově nejslabších evropských povodí, navíc vykazuje silně kolísající a nepředvídatelné změny v průtoku. Na základě hodnot průtoků z minulosti nemohou být proto žádné budoucí hloubky plavební dráhy předpovězeny a příslibeny. Referenční stav vody GIW2010 proto není vhodný k vyvozování závěrů o budoucí splavnosti Labe.

Cíle Souhrnné koncepce Labe (Gesamtkonzept Elbe) jsou s českou koncepcí vodní dopravy, která předpokládá výstavbu jednoho či více plavebních stupňů, obsahově a koncepčně nekompatibilní.

Cíle jsou při bližším rozboru odlišné a částečně protichůdné, což je rozhodující především

Referenční stav vody GIW 2010 versus skutečné plavební hloubky – podstatný rozdíl

1,4 metru za předpokladu GIW 2010 znamená, že při určitém průtoku má být dosaženo hloubky plavební dráhy 1,4 metru, což je možné, jen pokud je v Labi dostatek vody. Pokud voda chybí, hloubku plavební dráhy 1,4 metru není možné získat.

Referenční stav vody GIW 2010 je historická hodnota, která je odvozena z minimálních průtoků z let 1991–2010. Skutečná hloubka plavební dráhy 1,4 metru v průměru po 345 dní v roce není srovnatelná s hodnotou 1,4 m za předpokladu referenčního stavu GIW 2010, což se zřetelně projevilo především při dlouhotrvajících nízkých stavech vody v posledních letech.

0,2 milionu tun, a to i přesto, že stavební zařízení vodní cesty jsou v naprostém pořádku.

Vedle nízkého stavu vody přispívá k poklesu přepravy po vodě i dostupnost alternativních, výhodnějších a spolehlivých způsobů přepravy. Podnikatelé dnes vyžadují převážně včasné (just-in-time) dodávky, což Labe nemůže zajistit. Na tom nezmění nic ani stavba plavebního stupně Děčín, protože výstavba nebo kamenné zásypy nedostatek vody nenapraví.

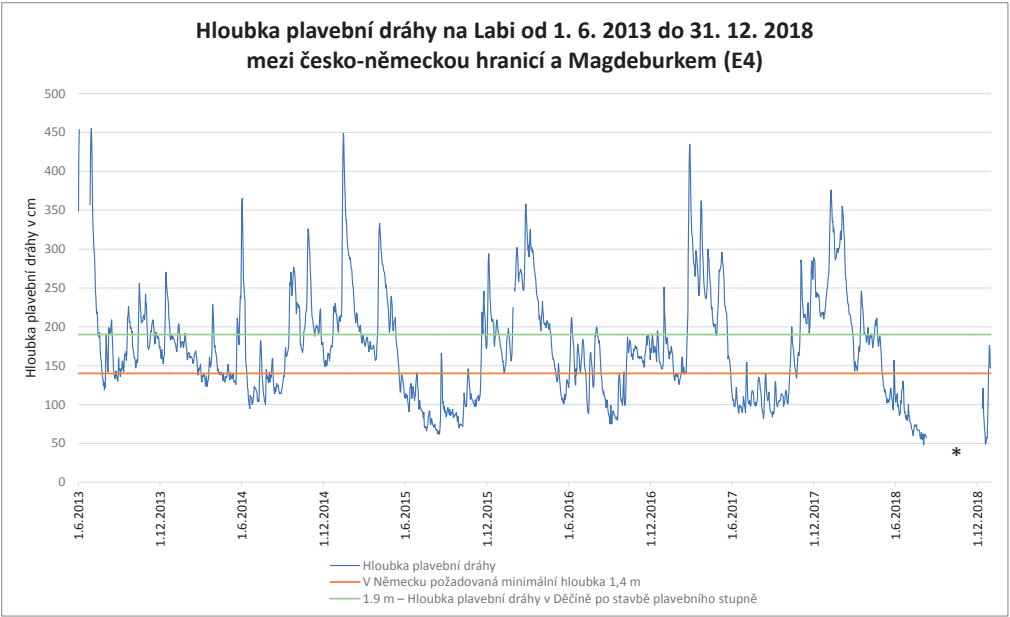
Překládka zboží na loď – iluze

Po dobu více než čtyř desetiletí bylo každoročně na vodní cesty v Německu vynaloženo mezi půl až jednou miliardou eur. Přes tyto vysoké investice nebylo dosaženo cíle přeměrovat významný objem zboží ze silnic na loď. A to bere v úvahu dokonale vybavené vodní cesty s hloubkami plavební dráhy od 2,5 do 4 metrů a enormně narůstající celkové objemy přeprav zboží.

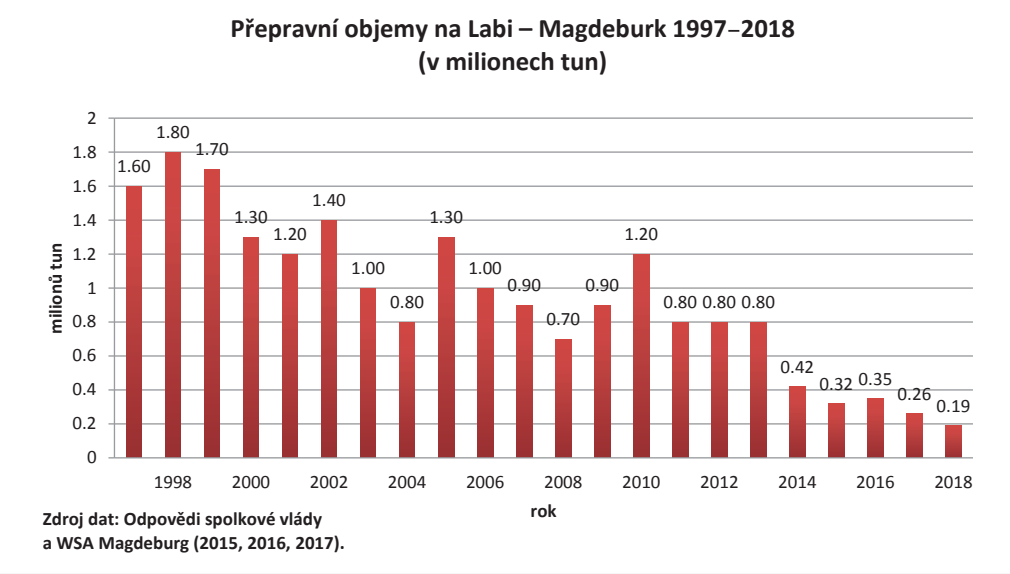
Zenit a krize české vodní dopravy

Pro krizi české vodní dopravy bylo zásadním rozhodnutí elektrárny Chvaletice, která od roku 1996 přepravuje uhlí převážně po železnici.

Dnes hraje lodní přeprava v Česku jen okrajovou roli. Přeprava mezi ČR a mořskými přístavy probíhá z 80 % po železnici, nákladní automobilová doprava, opakovaně používa-



Graf 3 Po odeznění stoleté povodně v létě 2013 je labský vodočet na nízkých hodnotách. * Od srpna do prosince 2018 nebylo možné kvůli nízkému stavu vody změřit hloubku plavební dráhy, časová řada dat je tedy přerušena. Labská cesta E4 mezi ČR a Magdeburkem je limitem pro lodní dopravu, mezi ústím Halštrova a Sály, říční kilometr 198,6–290,7. Zdroj dat: www.elwis.de

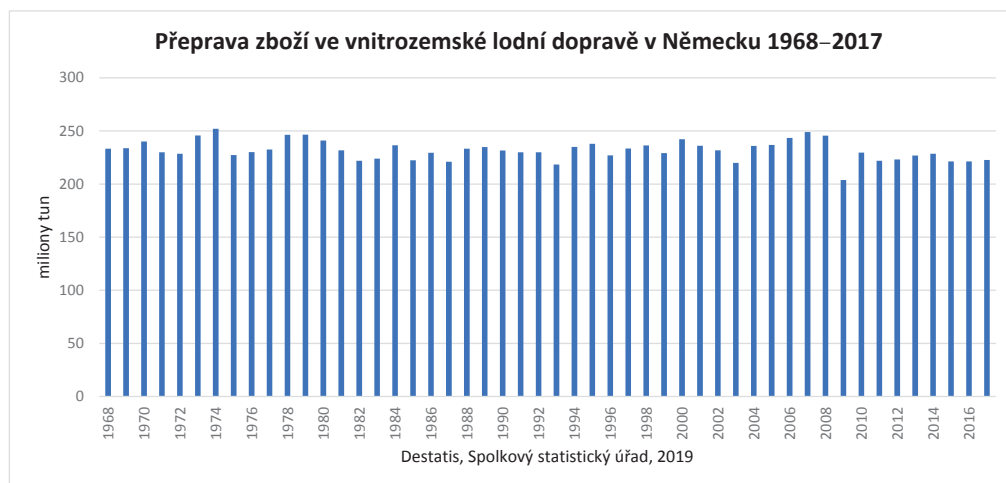


Graf 4 Přepravní objemy na Labi v Magdeburku v období 1997 až 2018. Do ČR bylo v minulosti přepravováno přibližně 60–70 % tohoto objemu, od roku 2008 není již tato statistika oficiálně vedena. Graf: vlastní zpracování. Zdroj: Odpověď zemské vlády Saska-Anhaltska z 18. 4. 2017 (7/1273), WSD Ost.

pro plánovanou výstavbu plavebního stupně Děčín.

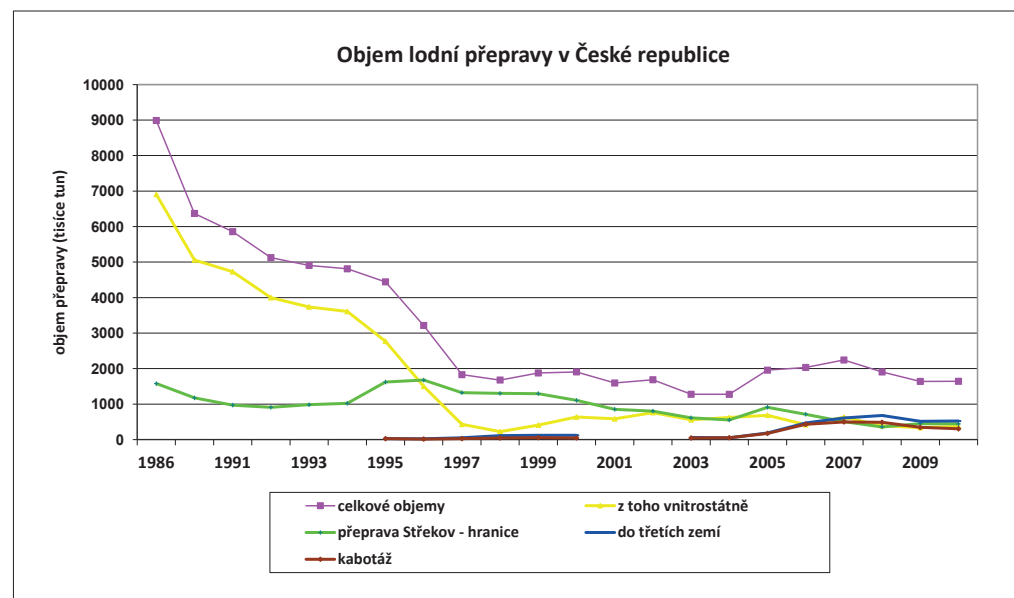
Příslušné německé úřady již dvacet let udržují naději, že celoroční splavnosti Labe je takřka dosaženo. O tom však i přes dlouhodobou stavební činnost nemůže být řeči.

Řeka Labe je dynamická, s kolísajícími stavy vody. Lodní přeprava vyžaduje spolehlivou hloubku, kterou ale Labe nemůže nabídnout.



Graf 5 Podíl vnitrozemské lodní dopravy na celkovém přepravním výkonu v Německu poklesl i přes celkový nárůst objemu z téměř 30 % pod 10 %.

Zdroj: Destatis, Spolkový statistický úřad, 2019



Graf 6 Objem lodní přepravy v České republice. Zdroj: Vodohospodářský sborník 1996, Vodohospodářský věstník 2000, 2005, 2010, Výzkumný ústav vodohospodářský T.G. Masaryka, Praha

ná jako strašák, zajišťuje pouhých 20 % přepravy.

Největší výzvu pro celoroční spolehlivou lodní přepravu představuje nedostatek, resp. nízký stav vody, a nikoli údajný nedostatek příslušných staveb.

Železnice jako úzké hrdlo?

Byla by železnice úzkým hrdlem, kdyby se nepostavil plavební stupeň Děčín? Odpověď zní: nikoli. Těch několik málo tun, které se dnes po Labi přepravují, by se

mohlo v případě potřeby bez potíží přeložit na koleje. Přeprava nadměrných nákladů vyžaduje nepatrnou plavební hloubku a může tak být provozována po většinu roku. Navíc se jako alternativa plánuje výstavba nové železniční trasy mezi Drážďany a Prahou.

Hluková zátěž způsobená železnicí je pro obyvatele labského údolí mezi Pirnou a Děčínem i jinde významná, ovšem vybudování plavebního stupně ji nijak nezmenší, protože nelze očekávat přesun přepravy zboží na loď.

Zátěž by mohlo významně omezit vybavení modernějšími vagóny a tišší technikou, z čehož by měli prospěch všichni zúčastnění.

Žádný převažující veřejný zájem

Je zřejmé, že „přesvědčivé doklady převažujícího veřejného zájmu“ v souvislosti s projektem plavebního stupně Děčín nejsou doložitelné. Očekávatelné vlivy na přírodu a krajinu jsou závažné především v ČR, kde by došlo ke zničení pro řeku typických a vzácných biotopů zatopením. Ale i v Německu by měl plavební stupeň Děčín značný negativní dopad mj. i na chráněná území. Lze tedy očekávat porušení jak směrnice o stanovištích, tak i rámcové směrnice o vodách.

V plánovací dokumentaci k plavebnímu stupni není jeho nezbytnost náležitě doložena. Varianty, které by zahrnuly i jiné druhy dopravy, nebyly ověřeny. Chybí také podložená analýza nákladů a dalších potřeb, která by veřejně ospravedlnila škody v poříční oblasti. Podobné je to i s objasněním převažujícího veřejného zájmu v případě lodní dopravy českou vládou ze dne 17. ledna 2018, který nebyl doložen fakty. Uvedené skutečnosti vyvolávají otázku, kdo bude z miliardových nákladů na stavbu vodní cesty profitovat. Veřejnost to není.

Zdroje: Zdrojem dat a informací jsou oficiální data správců povodí a vodní cesty, spolkové vlády a zemských vlád. Přesný zdroj je vždy uveden. Další informace lze nalézt ve stanoviscích BUND z 2011, 2012, 2016 k projektu plavebního stupně Děčín, popř. si je lze vyžádat na iris.brunar@bund.net.

Překlad originálu článku z němčiny Karel Chobot a Tomáš Salov

Poznámka

¹ Labe v Německu je zde míněno jako 550 km dlouhý úsek toku od česko-německé hranice po ústí Labského postranního kanálu. Je mimo diskusi, že navazující úsek Labe až po stupeň Geesthacht a dále má zcela odlišný charakter a nabízí tak zcela odlišné plavební podmínky. Na tomto úseku se také přepravují přibližně desetkrát vyšší objemy zboží oproti volně tekoucímu úseku.

² Odpověď zemské vlády Saská-Anhaltska z 18. 4. 2017 a saské zemské vlády z 13. 8. 2018.

³ Odpověď spolkové vlády z 28. 1. 2016, 18/7398