

Prof. Dr. Hubert Weiger
Bundesvorsitzender

Fon +49 30/275864-31
Fax +49 30/275864-60
hubert.weiger@bund.net

13.12.2017

Pan / Herr
Mgr. Bohuslav Sobotka
Předseda vlády České republiky
Úřad vlády ČR
nábřeží Edvarda Beneše 4,

CZ - 118 01 Praha 1

Pan / Herr
Mgr. Richard Brabec
1. místopředseda vlády a ministr životního
prostředí
Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65

CZ – 100 10 Praha 10

Paní / Frau
Ing. Dana Balcarová
Předsedkyně Výboru pro životní prostředí
Poslanecká sněmovna Parlamentu České
republiky
Sněmovní 4

CZ - 118 26 Praha 1 - Malá Strana

Vážený pane Mgr. Bohuslave Sobotko,
vážený pane Lubomíre Zaorálku,
vážený pane Mgr. Richarde Brabče,
vážený pane Ing. Dane Ťoku,
vážená paní Ing. Dano Balcarová,
vážený pane Mgr. Danieli Vondrouši,

obracíme se na Vás, neboť bylo českými úřady provedeno strategické posouzení vlivu na životní prostředí (SEA) koncepce vodní dopravy bez předepsaného přeshraničního zapojení německých úřadů a veřejnosti. Toto považujeme za protiprávní a zvažujeme další kroky, a to z následujících důvodů:

Pan / Herr
Lubomír Zaorálek
Ministr zahraničních věcí
Ministerstvo zahraničních věcí
Loretánské náměstí 5

CZ - 118 00 Praha 1 – Hradčany

Pan / Herr
Ing. Dan Ťok
Ministr dopravy
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

CZ - 110 15 Praha 1

Pan / Herr
Mgr. Daniel Vondrouš
Ředitel
Zelený kruh
Lublaňská 18

CZ - 120 00 Praha 2

- Německá veřejnost, organizace v ochraně přírody a odborné instituce nedostaly příležitost vyjádřit se k předvídatelným negativním dopadům.
- Byla porušena Espoo konvence, která stanovuje zapojení sousedního státu při záměrech majících přeshraniční dopady.
- Významné negativní dopady na českou část Labe nekončí jednoduše na státní hranici, ale projevují se také na německé straně, mimo jiné v evropsky významných lokalitách a na populacích ohrožených druhů, jako je losos obecný. Tyto dopady nebyly zohledněny.
- Převažující veřejný zájem na stavbě zamýšleného plavebního stupně není dán. Existují alternativy pro přepravu zboží. Proto z hlediska škod na životním prostředí není dosažitelné povolení výjimky.
- Česká Koncepce vodní dopravy, zejména výstavba plavebního stupně Děčín, není slučitelná se splavností německého Labe. S plavební hloubkou 1,90 m by vzduté Labe u Děčína bylo o 70 cm hlubší než úsek německého Labe, kdy bylo možné zajistit po dobu 345 dní pouze minimální plavební hloubku 1,19 m.
- Z důvodu dlouhodobě přetrvávajících období s nízkou výškou hladiny německého Labe by nedošlo v souvislosti s výstavbou plavebního stupně Děčín ke zvýšení objemu přepravovaného zboží loděmi. Projekt by byl nákladnou chybou investicí.

Požadujeme od českého Ministerstva životního prostředí zrušení stanoviska k návrhu Koncepce vodní dopravy ze dne 26. května 2017 a provedení přeshraničního zapojení úřadů a veřejnosti v Německu v rámci strategického posouzení vlivu na životní prostředí Koncepce vodní dopravy.

Výchozí podklady a zdůvodnění

Organizace Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) se již 25 let zasazuje o ochranu Labe a jeho v Německu jedinečné říční krajiny. V tomto rámci jsme v minulosti v rámci přeshraničního posuzování vlivů plánované výstavby dalších plavebních stupňů v Česku za účelem propojení České republiky se severomořskými přístavy na životní prostředí vyjadřovali kritická stanoviska, neboť bylo možné na základě těchto záměrů očekávat negativní vlivy na životní prostředí. Také v rámci posledního předložení souvisejících plánovacích podkladů v roce 2016 odevzdaly organizace BUND a BUND Sachsen rozsáhlá stanoviska.

Naším cílem přitom v žádném případě nebylo brzdění hospodářského rozvoje sousedící země. Opak je pravdou. Dle našeho názoru si výstavba jednoho nebo více plavebních stupňů vyžádá vynaložení velkého objemu peněz, a to bez očekávaného účinku: přesunu zboží ze silnice na loď. Záměr výstavby by však zničila přírodě blízkou říční krajinu, která i v Česku může tvořit základ pro velmi výnosný přírodní turismus, tak jak tomu je již dnes v Německu v souvislosti s cykloturistikou.

Nyní bylo v Česku podle našich informací provedeno strategické posouzení vlivu (SEA) Koncepce vodní dopravy na životní prostředí, obsahující také plavební stupeň v Děčíně. Protože je nutné vycházet z toho, jak organizace BUND dokládá ve stanoviscích k plavebnímu stupni Děčín (stanovisko z roku 2016 najdete zde www.bund-sachsen.de/elbe), že by realizace záměru již ze svého koncepčního pojetí byla spojena se závažnými negativními ekologickými dopady na Labe v Německu, měla být organizace BUND také na úrovni koncepce zapojena jako zástupce německé veřejnosti do procesu strategického posouzení vlivu na životní prostředí. Právě tak měly být informovány příslušné německé úřady. Jsme udiveni, že se tak nestalo. Proto se na Vás obracíme tímto otevřeným dopisem.

1. K procesu strategického posouzení vlivu (SEA) české Koncepce vodní dopravy na životní prostředí

Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023 byla podrobena strategickému posouzení vlivu na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí. Tento proces nebyl proveden přeshraničně.

Na základě několika rozsáhlých stanovisek k přeshraničním dopadům plavebních stupňů v blízkosti hranice na životní prostředí by si české Ministerstvo životního prostředí mohlo být vědomo, že měla do strategického posouzení vlivu Koncepce lodní dopravy na životní prostředí být zapojena také německá strana, jakož i skutečnosti, že tato na zapojení má zájem, neboť

- české Ministerstvo životního prostředí obdrželo od roku 2006 v rámci připomínek k plánům na výstavbu plavebních stupňů na Labi od organizace BUND rozsáhlá stanoviska (až 140 stran, s odmítavou argumentací),
- české ochránářské organizace v rámci zapojení do strategického posuzování vlivu Koncepce vodní dopravy na životní prostředí písemně požadovaly zapojení německé strany, jakož i provedení přeshraničního strategického posouzení vlivu na životní prostředí – což ovšem v rámci vypořádání vznesených připomínek ze strany českého Ministerstva životního prostředí nebylo akceptováno¹.

Toto nezapojení má za následek, že potenciálně významné negativní dopady na životní prostředí evropsky významných lokalit na německé straně jakož i na populace ohrožených druhů (losos a další) ani další negativní vlivy na životní prostředí nebyly vyhodnoceny. Toto není přijatelné ani z právního, ani z odborného hlediska. Postup je v rozporu s Vodní rámcovou směrnicí (dále „VRS“, směrnice 2000/60/ES). Víceero povrchových vodních útvarů bude trvale negativně ovlivněno tak, že dojde ke zhoršení stavu dle čl. 4 odst. 1 písm. a čísl. i VRS v souvislosti se záměrem (porušení zákazu zhoršení stavu). Dále bude v souvislosti se záměrem zabráněno zlepšení stavu dle čl. 4 odst. 1 písm. a čísl. ii VRS a záměr ohrozí cíl, kterým je zlepšení stavu ve stanoveném termínu (porušení požadavku na zlepšení)².

Tato porušení nelze ospravedlnit ani udělením výjimky dle čl. 4 odst. 7 VRS, neboť nejsou splněny předpoklady. Z hlediska závažných negativních dopadů na povrchové vody a na evropsky významné lokality se nejedná o převažující veřejný zájem. Dále posouzení troskotá z důvodu existence alternativy – nákladní dopravu lze v plném rozsahu realizovat stávajícími systémy (zejména po dráze). Převažující veřejný zájem proto není uplatnitelný.

Je politováníhodné, že neproběhnuvší komunikace ze strany českého Ministerstva životního prostředí směrem k německým organizacím v ochraně přírody i odpovídajícím úřadům se týká právě Labe v Sasko-Českém Švýcarsku, zatímco tato přeshraniční oblast (národní park a chráněná krajinná oblast) v tomto roce obhájila certifikát „Transboundary Parks“ udělovaný Federací Europarc za příkladnou přeshraniční spolupráci.

¹ mehr unter https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP235K

² Siehe BUND: Stellungnahme zur Dokumentation der Einflüsse des Vorhabens auf die Umwelt gemäß § 8 Gesetz Nr. 100/2001 Slg., Staustufe Děčín, 9.Mai 2016

Za zásadní pochybení v tomto procesu strategického posouzení vlivu na životní prostředí považujeme skutečnost, že – ačkoli se hovoří o propojení biotopů a migrační průchodnosti území – nedošlo v rámci strategického posouzení vlivu na životní prostředí k přeshraničnímu posouzení a zapojení a tedy nebyla německé veřejnosti, organizacím v ochraně přírody a odborným institucím dána možnost k záměru se vyjádřit. Přitom již v roce 2010 došlo k dohodě příslušných německých a českých ministerstev o zapojení německé strany do posuzování vlivu na životní prostředí (EIA) v souvislosti se záměrem výstavby plavebního stupně v Děčíně. Tento postup je třeba dodržet také při provádění strategického posuzování vlivu na životní prostředí.

Pokud v rámci strategického posouzení vlivu na životní prostředí jsou konstatovány významné negativní vlivy na určité předměty ochrany v lokalitách systému Natura 2000 v úseku Labe, který končí na české straně státní hranice, lze důvodně vycházet z toho, že vlivy na Labe za státní hranicí nepřestanou náhle existovat.

Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí k návrhu Koncepce vodní dopravy ze dne 26. 5. 2017 obsažené tvrzení, že „Vzhledem k navrhovaným opatřením, dílčím záměrům, stavebním úpravám, které KVD řeší, a k jejich situování na české straně řeky Labe nebyly identifikovány přeshraniční vlivy provádění koncepce. Nelze tudíž předpokládat ani přímé negativní ovlivnění předmětů ochrany německých lokalit soustavy Natura 2000,“ není ani nijak podloženo, ani není podpořeno odbornými podklady či vyjádřením orgánů ochrany přírody na německé straně.

V postupu české vlády spatřujeme porušení Espoo konvence, v daném případě sekundárního práva ve vztahu k aplikaci směrnice o strategickém posuzování vlivu na životní prostředí, která řeší práva k účasti a proces zapojení účastníků, jakož i následky v případě nedodržení směrnice.

Z těchto důvodů považují organizace v ochraně přírody BUND a BUND Sachsen provedení strategického posouzení vlivu Koncepce vodní dopravy na životní prostředí za protiprávní a **požadují od českého Ministerstva životního prostředí ve smyslu § 156, odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb. („Správní řád“) zrušení stanoviska českého Ministerstva životního prostředí ze dne 26. května 2017 k návrhu Koncepce vodní dopravy („Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu „Koncepce vodní dopravy“) a provedení přeshraničního zapojení úřadů a veřejnosti o informování a zapojení německých úřadů v rámci Strategického posouzení vlivu Koncepce vodní dopravy na životní prostředí.**

2. K rozdílnosti cílů německé Celkové koncepce pro Labe a české Koncepce vodní dopravy

V této souvislosti poukazujeme také v této souvislosti na Celkovou koncepci pro Labe, která byla v lednu 2017 přijata Spolkovou republikou a spolkovými zeměmi v Berlíně³.

³ V roce 2011 iniciovala německá spolková ministerstva dopravy a životního prostředí rozhovory s cílem vyřešení konfliktu dopravy a ochrany přírody na Labi. Do procesu byli zapojeni poradensky zástupci z oblasti hospodářství, organizací v ochraně přírody jako BUND apod. České Ministerstvo dopravy vyslalo jednoho zástupce, který se rozhovorů účastnil jako host.

Cíle v Celkové koncepci nejsou obsahově-koncepčně kompatibilní s českou Koncepcí vodní dopravy, která obsahuje také výstavbu jednoho či více plavebních stupňů na Labi. Nejen přístupy a cíle při budoucím využívání Labe jsou odlišné a dílem protichůdné. Nad rámec uvedeného – a to je zásadní pro české plány výstavby plavebního stupně Děčín – jsou cíle ve vztahu k plavební hloubce na Labi zásadním způsobem odlišné.

Celková koncepce má sloužit jako „zásadní podklad pro budoucí správní úkony zemských a spolkových úřadů“ a přitom „uvést v soulad ekologické dopravní využívání Labe a vodohospodářské potřeby s udržení cenného přírodního prostoru“⁴. Rozdílné zájmy přitom mají být zastřešeny při přiřazení rovnocenných priorit. To znamená, že žádné z opatření nesmí k dosažení některého cíle být na úkor jiného cíle. Výstavba pouze za účelem prohloubení Labe pro lodní plavbu nadále již není možná.

Dle Celkové koncepce má pro Labe být usilováno o plavební hloubku⁵ minimálně 1,40 m po průměrnou dobu 345 dní v roce při GIW 2010⁶. Tím má být zvýšena spolehlivost splavnosti. Odpovídající opatření však musí současně sloužit naplňování ekologických cílů. Jakým způsobem je možné dosáhnout obojího, není řešeno. V minulosti nebyl realizován ani jeden z uvedených cílů.

Česká Koncepce vodní dopravy obsahující záměry výstavby dalších plavebních stupňů na Labi neodpovídá cílům pro vodní dopravu formulovanými v Celkové koncepci pro Labe z následujících důvodů:

- Plavební hloubka 1,90 m v Česku v souvislosti se stavbou plavebního stupně má být o půl metru hlubší, než cílová hloubka v Německu⁷. Vzduť české Labe by bylo – s výjimkou období se zámrazem vodní hladiny – splavné celoročně.
- Způsob dosažení plavební hloubky minimálně 1,40 m (při GIW 2010) na volně tekoucím Labi dosud není stanoven. V uplynulých 20 letech se navzdory ujišťování ze strany odpovědných úřadů, navzdory masívním stavebním opatřením a přes vynaložení více jak 400 mil. EUR⁸ nepodařilo tuto plavební hloubku zajistit.
- Navazující německé Labe poskytuje navzdory intenzivním stavebním opatřením v uplynulých letech pouze minimální plavební hloubku 1,20 m po dobu 345 dní v roce. To znamená, že by plavební hloubka na německém Labi byla cca o 70 cm nižší v porovnání s českou po výstavbě plavebního stupně v Děčíně.

⁴ BMVI – Spolkové Ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury, 2017. Celková koncepce pro Labe, Strategická koncepce pro rozvoj Labe a jeho niv. http://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis_node.html

⁵ Plavební hloubka je vzdálenost od vodní hladiny ke dnu říčního koryta v plavební dráze. Viz také poznámka k heslu ponor.

⁶ GIW 2010 (Rovnoměrný stav vody) je statisticky stanovená vztažná hodnota vodního stavu, užívaná jako orientační hodnota pro údržbová opatření. Je založena na průtocích Labe v letech 1991-2010, které v průměru nebyly podkročeny během 20 zámrazných dní.

⁷ V Česku je k cílové plavební hloubce 1,40 m přičítána minimální vzdálenost („Marže“) celkem 50 cm, z čehož plyne minimální plavební hloubka 1,90 m. Viz Plavební stupeň Děčín, Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí dle § 8 zák. č. 100/2001 Sb., 2016. Strana 26 německého překladu.

⁸ Odpověď Spolkové vlády ze dne 26. 1. 2016, Tisk 18/7398

Volně tekoucí Labe bude nadále charakteristické dlouhotrvajícími nízkými vodními stavy, během kterých bude vodní doprava v Německu zastavena, tak jak tomu bylo například v letech 2014, 2015, 2016 a 2017. Jen v roce 2015 byla vodní doprava v Německu zastavena po dobu 7 měsíců⁹!

Vedle dopravních cílů jsou diametrálně odlišné také ekologické cíle v Česku a v Německu:

- Celková koncepce Labe přisuzuje dopravním, vodohospodářským a ekologickým cílům rovnocenné postavení. To znamená, že také ekologických cílů, jako je zastavení a zvrácení eroze říčního koryta, musí být dosaženo.
- Opatření k prohloubení plavební dráhy nesmějí být v rozporu s požadavkem na zastavení a zvrácení eroze říčního koryta a musí současně sloužit k dosažení cílů v lokalitách Natura 2000 a stanovených Vodní rámcovou směrnicí (GKE, směrnice, kapitola 3).
- Výstavba plavebních stupňů na německém Labi byla spolkovou vládou opakovaně vyloučena, právě tak jako v Celkové koncepci pro Labe¹⁰. Předpokladem pro celoročně zaručenou splavnost Labe z Česka do Hamburku pro dopravu nákladů by byla výstavba 20 až 30 plavebních stupňů.

Mimo to: Dle Celkové koncepce pro Labe v budoucnu nebude výstavba na Labi pouze za účelem zlepšení dopravních poměrů prováděna¹¹.

Česko-německá dohoda – například o závazných plavebních hloubkách – nemůže státy zavazovat k realizaci opatření, která se později ukáží být neproveditelnými nebo mohou porušovat platné právo v oblasti ochrany životního prostředí a ochrany přírody. Vytvářet touto cestou tlak za účelem dosažení pozdějších výjimek není přijatelné.

Protestujeme proti nezapojení německé veřejnosti a německých úřadů do procesu strategického posouzení vlivu na životní prostředí a vyzýváme Vás ke stažení koncepce a plánů, nebo alespoň k odložení účinnosti při současném doplnění předepsaného přeshraničního zapojení příslušných úřadů, aby tyto mohly provést zapojení německých úřadů a veřejnosti. Dále podáme stížnost adresovanou odpovídajícím německým úřadům a zvážíme Řízení o porušení Smlouvy.

S pozdravem

Prof. Dr. Hubert Weiger

Prof. Dr. Felix Ekardt

předseda BUND

Zemský předseda BUND Sachsen

⁹ Tisk Sächsische Zeitung ze dne 16. 6. 2017, <http://www.sz-online.de/nachrichten/wie-die-trockenheit-die-elbe-schiffahrt-bedroht-3706122.html>; posl. prohlíženo dne 29. 11. 2017.

¹⁰ Celková koncepce pro Labe, kapitola 1

¹¹ Celková koncepce pro Labe, kapitola 1