

Vážený pan  
RNDr. Libor Ambrozek  
ministr ŽP ČR  
Ministerstvo ŽP ČR  
Vršovická 65  
100 00 Praha 10

V Ústí nad Labem, 23. 11. 2005

**Věc:**

1. Poradce Martin Baier předsedou představenstva a. s. Star, zastupující Ředitelství vodních cest ČR pro realizaci záměru „Plavební stupeň Děčín“
2. Společné prohlášení ministrů dopravy a životního prostředí ve věci sjednocení stanovisek obou resortů ohledně problematiky splavnění „dolního Labe“
3. Vyjádření k oznámení podle § 6 odst. 4 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 zákona č. 93/2004 Sb. k záměru „Plavební stupeň Děčín“

Vážený pane ministře,

chtěl bych jménem naší organizace vznést dotaz, zda předseda představenstva a. s. Star pan Martin Baier (viz příloha Výpis z obchodního rejstříku) je skutečně Vaším poradcem, jak jsme se dozvěděli. Předpokládám, že je Vám známo, že a. s. Star zastupuje Ředitelství vodních cest ČR ve věci záměru „Plavební stupeň Děčín“, tj. jezu Prostřední Žleb.

Jako iniciátoři petice „Za zachování jedinečné přírody dolního Labe - proti výstavbě jezů v Malém Březně a Prostředním Žlebu“ s 18.000 podpisy hodláme signatáře této petice o roli p. Baiera informovat. Je-li hmotně zainteresován na prosazení výstavby jezu Prostřední Žleb (nově nazýván „Plavební stupeň Děčín“) a je-li současně Vaším poradcem, pak se domníváme, že u něj dochází ke střetu zájmů.

Vážený pane ministře,

po seznámení s dokumentem Společné prohlášení MD a ŽP (ve věci sjednocení stanovisek obou resortů ohledně problematiky splavnění „dolního Labe“) nemůžeme skrýt velké překvapení, že jste na jednu stranu zamítl udělení výjimky pro výstavbu jezu na km **99,00** a současně jez na km **98,98** (tedy o 20 metrů dále) se stejnými parametry (vzdutí, prohrábky, plavební komora atd.) pokládáte za „přechodný kompromis“.

Prostřední Žleb byl a je součástí města Děčín a jezy jsou současně i plavebními stupni. Je až komické, jak se nyní jezu Prostřední Žleb říká „Plavební stupeň Děčín“ patrně s naivní představou, že se veřejnost nedozví pravdu.

Společné prohlášení jsme velmi podrobně přečetli a zarazilo nás, že se zde nemluví o nové **variantě**, ale o novém **řešení**. A pochopili jsme to tak, že zatímco „staré“ řešení spočívalo v tom, že se nejprve postaví jez Prostřední Žleb a posléze jez Malé Březno, kdežto „nové“ řešení spočívá v tom, že se nejprve postaví jez Prostřední Žleb a posléze jez Malé Březno. Jediný rozdíl spočívá v rozdělení potřebných povolení na dvě etapy, protože snáz se získá povolení na jeden jez než na dva. **Technické řešení** ale zůstává a nemění se. Mění se taktika. (Tzv. salámová metoda.) Pak by se ale mělo veřejnosti přiznat, že MŽP otočilo o 180° a jezy na dolním Labi mu už nevadí, stejně jako vypuštění 80% údolí Labe ze soustavy NATURA 2000. (Aby mohla být schválena výstavba jezů, končí území NATURA 2000 těsně pod jezem Prostřední Žleb, alias plavební stupeň Děčín).

Asi je Vám jasné, že se pak veřejnost bude ptát, co způsobilo ten obrat. (Aktivity p. Baiera?)

Vážený pane ministře,

Společné prohlášení ministrů není dohoda ministerstev a je tedy právně nezávazné. A to i dle názoru resortu dopravy:

1. Ministerstvo dopravy odmítlo vypustit zmínku o jezu Malé Březno z Dopravní politiky ČR (a nevšimli jsme si žádných protestů MŽP).
2. Jez Malé Březno zůstává v územním plánu a MŽP (natož MD) nenavrhuje jej vypustit.
3. Šéf Hospodářské komory Děčín p. Aster, který jezy nejvíce prosazuje, odmítl vyloučit, že jez Malé Březno nebudou chtít postavit „někdy později“.
4. Ředitel ŘVC Ing. Šefara, který je za prosazení výstavby jezů placen, rovněž odmítl vyloučit, že jez Malé Březno nebude prosazovaný později.
5. Ministr dopravy M. Šimonovský Vás podle (nedementované) zprávy ČTK z 11. 11. 2005 dokonce vyzývá „bavit se v průběhu stavby o vybudování druhého jezu u Ústí nad Labem“ (jakoby žádné Společné prohlášení nepodepsal), ačkoli současně tvrdí, že se „Ministerstva dopravy a životního prostředí se **dohodla** (!) na stavbě pouze jednoho jezu na místo dvou plavebních stupňů“.
6. O údajné dohodě mezi MŽP a MD o **výstavbě** jednoho jezu (tzn. souhlasu MŽP s jeho výstavbou) opakovaně vystupují zástupci resortu dopravy, pánové Schling, Foldyna a další. A to aniž by to vyvolalo nějakou odmítavou reakci MŽP, což nás udivuje a což skutečně o existenci nějaké dohody a (předběžného a neveřejného) souhlasu MŽP s jezy na Labi svědčí.

Z toho je podle nás zřejmé, že Společné prohlášení ctí pouze jedna strana (MŽP), zatímco MD (bez reakce ze strany MŽP) se Společným prohlášením zjevně necítí být vázáno. (Nemluvě o tom, že po volbách nelze vyloučit výměnu ministrů a noví ministři se Společným prohlášením svých předchůdců budou stěžít cítit vázání.)

Vážený pane ministře,

závěr, který jsme si ze Společného prohlášení učinili, není pro MŽP právě lichotivý. Jsme jím zklamáni a obávám se, že signatáři a další odpůrci jezů (a voliči) půjdou ještě dále. Až dosud jsme se totiž domnívali, že je MŽP na naší straně. Nyní si tím ovšem nejsme jisti, protože se může začít zdát, že reálně řídí MŽP více p. Baier než Vy.

Vážený pane ministře,

chceme věřit tomu, že jde jen o dojem a že MŽP pod Vaším vedením i nadále ctí vůli občanů chránit přírodní bohatství (nejen) „dolního“ Labe.

Myslíme si, že nejlépe o tom MŽP veřejnost přesvědčí svým postojem k nynějšímu posuzování „plavebního stupně Děčín“ (tedy přejmenovaného jezu Prostřední Žleb posunutého o 20 metrů a logicky tudíž se stejnými dopady na ŽP).

Velmi nás mrzí, že se propásla šance na dojednání skutečného kompromisu (jímž není výstavba téhož pod jiným názvem rozdělená na dvě etapy), po čemž voláme již bezmála 10 let.

Vážený pane ministře,

Vy sám jste přece svého času přišel s variantou mnohem levnější, rychleji realizovatelnou a možná s menšími dopady na ŽP - s tzv. by-passy.

Kdyby měl resort dopravy zájem na hledání řešení a nikoli pouze na prosazení výhradně jediné varianty (té prakticky nejdražší a nejkontroverznější), pak bychom mohli jednat o zjednosměrnění některých úseků (tzn. zúžení plavební dráhy), o zlepšování plavebních podmínek ne na 140 cm ponor, ale např. na 130 cm, a nikoli po dobu 345 dní, ale třeba na 300 dní v roce.

Mohli jsme jednat o snížení plavební marže z 50 cm např. na 40 nebo 30 cm (což by sice vyžadovalo jiný lodní pohon, ale řešením by to být mohlo) a tudíž dosažení plavební hloubky nikoli 190, ale např. 160 cm (ne v šířce 50 metrů po celé délce úseku, ale někde jen 25 m).

Mohli jsme také jednat o nahrazení prohrábek příčnými hrázemi, o využití koordinovaného upouštění zdrží na vyšším toku (Labe i Vltava).

A především jsme mohli prosadit pořízení lodí typu Falbi, které je při stejném ponoru možno naložit téměř o 100% více a tudíž rentabilněji.

Mohli jsme také vyslechnout námitky jiných projektantů vodních staveb, že ani varianta jezy nezaručí očekávaný ponor po 345 dní v roce (toto číslo totiž vychází z dlouhodobých průměrů a realita může být taková, že ani po eventuální výstavbě obou jezů by se splavnost nezvýšila na 345 dní v roce, ale mnohem méně).

Mohli jsme nechat zpracovat alternativní ekonomické studie, které by do návratnosti investice započítaly také každoroční údržbu a nutnost vytváření fondu rezerv a oprav (každý rok řádově 1a ž 2% z pořizovací ceny) a mohli jsme zjistit, že akce by byla prodělečná, což by byl jistě silný argument pro ministerstvo financí a vládu ČR.

Nyní má MŽP možnost tuto (dle našeho soudu) chybu napravit: Bude-li důsledně (nikoli laxně) trvat na posouzení **všech** variant (což je ostatně dle §45 odst. i povinné).

Je příznačné, že se investor snaží posouzení těchto variant vyhnout, že se jejich příp. posouzení úporně brání a že v oznámení záměru s ničím takovým vůbec nepočítá (a to dokonce ani s nulovou variantou). Arogantně spoléhá na slabost resortu ŽP, na to, že toto ministerstvo bude (opět) v defenzivě a bude se obávat požadovat dodržování zákonů naší republiky.

Vážený pane ministře,

jistě víte, že dle § 7 odst. 5 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 zákona č. 93/2004 Sb.) může příslušný (tedy Váš) úřad navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení prokazatelně účelné a z technických hledisek možné. Navrhovat zpracování variant řešení záměru odlišně od schválené územně plánovací dokumentace lze jen výjimečně a na základě zdůvodnění.

Dle našeho přesvědčení a informací existují technicky možné, prokazatelně účelné a odůvodněné **alternativy k jezu (jezům) na Labi**: zejména by-passy, jednosměrné (užší) úseky plavební dráhy, příčné hráze, příp. nízkoponorové lodi (Falbi), které by zadání „zlepšení plavebních podmínek na řece Labi“ řešily pravděpodobně stejně a přitom by mohly být (nejen) environmentálně přijatelnější.

Dokumentace EIA by tyto varianty (z hlediska jejich dopadů) měla v každém případě porovnat s řešením předloženým v záměru (zveřejněném MŽP 24. 10. 2005 a KÚ ÚK 7. 11. 2005). Proto Vás žádám, aby Váš úřad na zpracování těchto variant (dle výše uvedeného ustanovení zákona) jednoznačně trval (jak mu ukládá § 45 odst. i).

Předem Vám za to děkuji

Marian Páleník

předseda správní rady

sdružení Přátel přírody

kontaktní adresa: Masarykova 1493/78, 400 01 Ústí nad Labem

Na vědomí:

Přátelé přírody (2.500 členů)

signatáři petice *Za zachování jedinečné přírody dolního Labe - proti výstavbě jezů v Malém Březně a Prostředním Žlebu* (18.000 občanů)

příznivci a návštěvníci internetových stránek Přátel přírody