

# První výsledky nového posouzení vlivů na životní prostředí EIA pro plavební stupeň Přelouč II

2.7.2026 - | Ministerstvo dopravy ČR

Po dokončení přípravných prací Ředitelství vodních cest ČR předložilo Ministerstvu životního prostředí ke zveřejnění tzv. Oznámení záměru „Stupeň Přelouč II“, představující první stupeň procesu posouzení vlivů na životní prostředí EIA. Veřejnost bude mít příležitost se vyjádřit k hodnocení inovovaného řešení plavebního stupně, navrženého s maximálním respektem k ochraně přírody labské krajiny, který je nejdůležitější stavbou projektu splavnění Labe do Pardubic.

„Labská vodní cesta má historicky dvě strategická úzká hrdla, přičemž nedokončené splavnění do Pardubic je jedním z nich. Právě chystaný plavební stupeň u Přelouče představuje klíčovou stavbou, která umožní tento dlouhodobý dluh napravit. Příprava projektu byla v minulosti opakovaně komplikovaná a nepodařilo se získat potřebná povolení. Dnes ale představujeme nové posouzení vlivů na životní prostředí EIA, které vychází z řešení hledajícího skutečnou rovnováhu mezi rozvojem dopravní infrastruktury a ochranou přírody,“ říká **ministr dopravy Ivan Bednárik**.

Účelem projektu „Splavnění Labe do Pardubic“ je prodloužit Labskou vodní cestu a napojit dnes izolovaný úsek Přelouč – Kunětice s krajským městem Pardubice, čímž dojde k prodloužení Labské vodní cesty o 23 km. Řeka Labe je v současné době na území ČR splavná až nad přístav Chvaletice k tzv. Labským hrčákům, které se nachází těsně pod Přeloučí. Navazující úsek řeky Labe, v délce cca 3 km až nad jez Přelouč, je nesplavný. Stavba s názvem „Stupeň Přelouč II“ zajistí překonání nesplavného úseku řeky Labe, který je konkrétně vymezen mezi ř. km 949,10 v konci vzduť jezu Týnec nad Labem a nadjezím stávajícího zdymadla Přelouč v ř. km 952,40.

„Inovovaná koncepce komplexního splavnění Labe do Pardubic byla v roce 2025 vyhodnocena strategickým posouzením vlivů na životní prostředí SEA jako přijatelná, uvedl **ředitel ŘVC ČR Lubomír Fojtů**. „Zahájení realizace stavby „Stupeň Přelouč II“ je plánováno na rok 2031. Jsem přesvědčen, že po jeho zprovoznění dojde k nárůstu objemu přepravy zboží, těžkých a nadrozměrných nákladů po Labi a výrazně se tak sníží zatížení v silniční dopravě,“ dodal.

Ve fázi přípravy záměru byl kladen důraz na minimalizaci zásahů do nejcennějších složek území. Volbou nyní sledované varianty trasy byl zásadně omezen zábor cenných modráskových luk v nivě Labe. Současně ani nedojde k ovlivnění zvláště chráněných území, přírodního parku nebo památných stromů. Záměrem ale přirozeně dojde k trvalému záboru zemědělské půdy v pásu polí podél Labe a k ovlivnění nadregionálního biokoridoru řeky a na něj vázané fauny a flóry. Mírně negativní vliv stavby je tak konstatován u některých zvláště chráněných druhů živočichů vázaných na vodní tok a nivní prostředí, zejména u ryb, vybraných druhů obojživelníků, ptáků a savců. U těchto druhů se jedná o lokální zásah do jejich biotopu nebo o změnu jeho struktury. Vybudování nového nízkého jezu povede k přeměně dnes proudného úseku Labe na úsek vzduť, ale zároveň na většině dotčeného území bude znamenat pozitivní zvýšení hladiny podzemní vody v nivě. Negativní dopady stavby budou dále sníženy aplikací navržených zmírňujících a kompenzačních opatření, a zohledněním výsledků dlouhodobého monitoringu. Ve střednědobém až dlouhodobém časovém horizontu se předpokládá pozitivní efekt přírodě blízkých opatření, která mohou zvýšit rozlohu cenných mokřadních a litorálních biotopů.

Zajištění obou fází procesu EIA, tedy posuzování vlivů na životní prostředí, má na starosti Ministerstvo životního prostředí. To nejprve vydá závěr zjišťovacího řízení a následně posoudí dokumentaci EIA a vydá závazné stanovisko.

„Záměr splavnění Labe do Pardubic posuzujeme v souvislosti s dalším připravovaným projektem ŘVC ČR – splavnění Labe z Ústí nad Labem ke státní hranici. Vodní doprava může převzít významnou část nákladní přepravy, včetně nadrozměrných nákladů, což přispěje ke snížení hluku i emisí. Oznámení EIA zveřejníme v nejbližších dnech v Informačním systému EIA a také rozešleme dotčeným obcím, úřadům a veřejnosti k vyjádření. Výsledkem bude závěr zjišťovacího řízení, který stanoví obsah dokumentace EIA. Celý proces povedeme co nejefektivněji při dodržení všech zákonných požadavků a s důrazem na ochranu životního prostředí i veřejného zdraví,“ uvedl **ministr životního prostředí Igor Červený**.

„Oznámení záměru bylo vypracováno podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V rámci oznámení záměru byly identifikovány pozitivní i negativní vlivy na životní prostředí. Nejvýznamnější vlivy lze očekávat u složek, které budou záměrem přímo dotčeny, jako jsou voda, půda nebo biologická rozmanitost,“ uvedla **Jitka Kaslová ze společnosti Integra Consulting s.r.o.**, která je součástí konsorcia „Společnost EIA Přelouč“ jako zhotovitele dokumentace posouzení EIA.

„Oznámení záměru je veřejným dokumentem, ke kterému se může kdokoliv vyjádřit. Všechny relevantní připomínky budou následně zohledněny v dokumentaci EIA, která by měla být předložena na MŽP po novém roce. V dokumentaci budou všechny vlivy podrobně vyhodnoceny a zároveň budou navržena opatření k jejich minimalizaci vlivů. Následně bude uspořádáno veřejné projednání, kde budou představeny hlavní výstupy hodnocení vlivů tohoto záměru na životní prostředí a veřejné zdraví,“ dodala.

Samotná stavba se sestává z následujících objektů:

- **Nový plavební stupeň v dolní části záměru, tvořený:**
  - novým **pohyblivým jezem** o třech polích hrazený dutými klapkami,
  - **malou vodní elektrárnou (MVE)** situována na levém břehu Labe u nového jezu se dvěma Kaplanovými turbínami.
  - **plavební komorou** na pravém břehu řeky Labe, vedle nově vybudovaného jezu, užité rozměry 115 x 12,5 m.
  - **rybím přechodem** při levém břehu řeky Labe v místě mezi nově budovaným jezem a MVE.
- U stávajícího jezu (z roku 1926) **v horní části záměru:**
  - **plavební komora** na pravém břehu řeky Labe, vedle stávajícího Stupně Přelouč, užité rozměry 115 x 12,5 m.
  - dva **rybí přechody** u plavební komory a MVE v horní části záměru.
- Nový **plavební kanál** vedle stávajícího koryta Labe oddělený nově vzniklým ostrovem.
- Zatopený **balvanitý skluz** umožňující plynulé napojení stávajícího koryta a nového plavebního kanálu.
- V nátokových objektech stávající a plánované MVE instalovány prvky poproudové ochrany ryb, např. elektronické zábrany.
- Po obou březích nové trasy plavební dráhy navrženy **přírodě blízká opatření**, např. rozvolnění koryta s ochranou před vlnobitím, vegetační opevnění, založení lučních porostů, trvale zatopené pláže nebo poříční tůně, které podpoří lokální biodiverzitu.
- V rámci nové komunikace navrženy **dva inundační mosty pro migraci všech terestrických živočichů**.
- Součástí stavby bude **nový most přes Labe**, neboť současné přemostění nebude nadále sloužit

pro automobilovou silniční dopravu, ale bude zřízena **lávka pro pěší a cyklisty přes plavební komoru.**

- V prostoru Slavíkových ostrovů bude upravena stávající pěší lávka mostu a doplněn most pro přístup techniky údržby na nově vzniklý ostrov.

V blízkosti nových plavebních komor navržena plocha pro vybudování **zázemí pro obsluhu vodního díla.**

S touto stavbou přímo či nepřímo souvisí další investice do rozvoje infrastruktury vodních cest v Pardubickém kraji a ve městě Pardubice. Již dnes probíhají práce na ochranném stání plavidel v dolní rejdě plavební komory Pardubice. Bude tak zaručeno bezpečné vyvázání plavidel při přerušení plavby, zvýšených vodních stavech, ale i při standardním čekání na proplavení plavební komorou. V současnosti v Pardubicích není žádný ochranný přístav a místní loď Arnošt z Pardubic i další plavidla musí být za povodní zabezpečeny za pomoci složitých opatření.

Na stavbě se právě montují ocelové dalby do připravených velkopřůměrových pilot, které nahrazují původní nízké dalby. Usazování těchto masivních ocelových prvků probíhá z pracovní plošiny za asistence dvou jeřábů, které zajišťují přesnou a bezpečnou manipulaci na místě. Ihned po usazení ocelových daleb se začne pracovat na jejich upevnění.

Dalším krokem bude vybetonování celé konstrukce přímo do pilotového základu, čímž se celé kotvení definitivně dokončí. Poté už stavbaře čekají jen finální úpravy, jako jsou opravy nátěrů a kompletní odstranění dočasné pracovní plošiny.

Veškeré stavební práce jsou plánovány tak, aby byly dokončeny nejpozději do 2. září 2026. Krátkodobě může v průběhu stavebních prací docházet k omezení pohybu cyklistů a pěších v bezprostřední blízkosti staveniště a ke zvýšenému pohybu stavební techniky. Plavební provoz není omezován a probíhá v souladu s vydanými stanovisky bez jakýchkoli zásahů do jeho plynulosti. Nedochozí k žádnému omezení ani narušení plavby.

Stavba je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a jejím zhotovitelem je sdružení společností STRABAG Water s.r.o a LABSKÁ strojní a stavební společnost s.r.o. Stavební náklady dosahují výše 48,2 mil. Kč bez DPH.

O Ředitelství vodních cest ČR

ŘVC ČR je organizační složkou státu, zřízenou Ministerstvem dopravy k zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných využívaných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách.

ŘVC ČR rovněž provozuje veřejné přístavy a přístaviště, a také remorkér BESKYDY.

<https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prvni-vysledky-noveho-posouzeni-vlivu-na-zivotni-p?returl=%2FMedia%2FMedia-a-tiskove-zpravy>