Zlepšení plavebních podmínek Labe mezi Ústím a hranicí s Německem má zhotovitele posouzení EIA

7.4.2025 - | Ministerstvo dopravy ČR

,,Realizací záměru stabilizace plavebních podmínek na Labi dojde k celkovému posílení významu vodní dopravy a k vytvoření podmínek pro přepravu všech druhů zboží, hromadných substrátů, těžkých a nadrozměrných nákladů a kontejnerů po vodě. Tento projekt povede k další diverzifikaci dopravních proudů, což bude mít pozitivní vliv nejen na cenotvorbu za přepravu, ale především dáme prostor pro snížení zatížení silnic těžkou silniční dopravou a v neposlední řadě půjde o významný signál podpory českého průmyslu a hospodářství," uvedl ministr dopravy Martin Kupka a doplnil: „Výběrem dodavatele EIA byl učiněn významný krok v přípravě a věřím, že orgány ochrany přírody se budou podílet na optimalizaci řešení".

Vybraného dodavatele posouzení EIA tvoří konsorcium společnosti PORTOS, advokátní kancelář s.r.o., AZ-GEO, s.r.o. a Ecological Consulting a.s. Zpracování EIA bude spočívat v pěti klíčových etapách. Těmi jsou Přípravné práce, pak Oznámení záměru, Dokumentace záměru, Posouzení záměru a Biologické průzkumy.
,,Ukončení procesu EIA včetně mezinárodního posouzení je naplánováno na rok 2027. Prvním krokem bude termín předložení Oznámení EIA Ministerstvu životního prostředí, které je předpokládáno v lednu 2026. Očekáváme, že v roce 2031 budeme mít zkompletovaná všechna potřebná povolení a rok na to, tedy v roce 2032, zahájíme plánovanou realizaci," dodává ředitel ŘVC ČR Lubomír Fojtů.

Labsko-vltavská vodní cesta představuje jediné napojení České republiky na celoevropskou síť vnitrozemských vodních cest. Je součástí hlavní sítě transevropské dopravní sítě TEN-T, a to ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Jako nejdůležitější vodní cesta České republiky zajišťuje Labsko-vltavská vodní cesta zbožovou obslužnost významných tuzemských hospodářských oblastí a současně poskytuje dostupnost důležitých hospodářských oblastí ostatních států Evropy včetně napojení na námořní přístavy. V současné době většímu využívání vodní dopravy brání častá přerušení plavby v období sucha, která jsou neslučitelná se soudobými požadavky logistiky.

Klíčové je zejména zabezpečení celoroční splavnosti a dostatečných plavebních podmínek v úseku od státní hranice ČR/SRN po vodní dílo Ústí nad Labem-Střekov odpovídající podmínkám na navazujícím německém úseku Labe do Magdeburku. Na této části Labe je splavnost závislá na aktuálním průtoku v řece a na rozdíl od dalších 182 km Labe do vnitrozemí není splavněna souvislou řadou zdymadel.

Technické řešení možných variant modernizace vodní cesty stávající třídy Va se současnými největšími rozměry plavidla 137 x 11,5 m musí zajistit zvýšení parametrů zaručeného ponoru od státní hranice do Boletic u Děčína v hodnotě parametru 140 cm a více po 345 dnů v průměrném roce a zároveň 220 cm po 180 dnů v průměrném roce. Pro navazující úsek od Boletic po Vodní dílo Střekov pak zajistí spolehlivost plavby pro osobní a nákladní lodě více než 90 % realizací dalších

technických a organizačních opatření (odlehčování plavidel, přípřež pomocí vhodných plavidel a ve velmi omezené míře také vlnování ze střekovské zdrže).

Jednotlivé varianty by měl zhotovitel posoudit a navrhnout takové řešení, které splní zadání a budou předmětem posouzení EIA. To bude jeden z úkolů zprostředkovaného dialogu během Přípravné fáze s klíčovými aktéry a zájmovými skupinami v ČR a SRN o tématech souvisejících s Labem v oblasti rozvoje vodní dopravy a ochraně přírody. Během této fáze bude uskutečněno mimo jiné také zpracování přehledu a hodnocení zvažovaných a navrhovaných variant a hlavních důvodů (nejen z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí při naplnění všech cílů záměru.

Na základě odborných studií a spolupráce mezi odborníky v oblasti ochrany přírody, vodního hospodářství a dopravy bylo prověřeno několik možností, jak dosáhnout potřebných parametrů vodní cesty na dolním Labi. Byla posuzována opatření od bezjezových variant přes výstavbu jednoho plavebního stupně až po výstavbu více stupňů. Výsledkem bylo zjištění, že bezjezové varianty a výstavba více stupňů nejsou reálné. Nejefektivnějším řešením se jeví výstavba jednoho zdymadla, Plavebního stupně Děčín, který je navržen na okraji města Děčín.

Realizace Plavebního stupně Děčín povede ke zlepšení plavebních podmínek a bude mít další přínosy, včetně rozsáhlých revitalizačních opatření. Projekt zahrnuje migrační koridory pro vodní i suchozemské obratlovce, environmentální opatření k obnově lužních porostů, vodních tůní a štěrkových břehů. V Děčíně dojde ke zlepšení vzhledu břehů a nábřeží a vzniku odpočinkových zón. Vodní elektrárna s roční výrobou téměř 47 GWh by mohla pokrýt spotřebu elektřiny pro polovinu domácností v Děčíně.

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.

Ředitelství vodních cest ČR rovněž provozuje veřejné přístavy a přístaviště i remorkér BESKYDY.

https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Zlepseni-plavebnich-podminek-Labe-mezi-Ustim-a-hra?returl=%2FMedia%2FMedia-a-tiskove-zpravy