

Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Předložená dokumentace EIA je zpracována pro záměr „**Plavební stupeň Děčín**“.

Tento záměr má charakter novostavby plavebního stupně na stávající labsko-vltavské vodní cestě v oblasti mezi Děčínem – Loubí a Prostředním Žlebem. Cílem záměru je zlepšit plavební podmínky na Labi v úseku mezi státní hranicí ČR/SRN (ř. km 726,6; pl. km 109,27) a Boleticemi (ř. km 746,2; pl. km 90) na parametry odpovídající parametrům navazujícího německého úseku Labe. Tak bude v průměrně vodném roce po dobu 345 dní zajištěno spojení prvního významného města v ČR, Děčína, s jeho přístavy a překladišti, s mezinárodní sítí vnitrozemských vodních cest i námořními cestami a přístavy.

Zdůvodnění potřeby záměru

Česká republika je vnitrozemský stát bez přímého přístupu k moři. Jedinou spojnici s rozvinutou sítí evropských vodních cest i námořními přístavy je největší česká řeka Labe. Labská vodní cesta tak z hlediska vodní dopravy představuje jediné spojení s evropskými a světovými trhy, toto spojení je však problematické a nespolehlivé.

Labe opouští území ČR přibližně deset km za Děčínem v Hřensku. Řekou zde každoročně proteče velké množství vody, přesto je ponoru 140 cm (což je ponor, od kterého je nákladní lodní doprava v ČR rentabilní) dosaženo v průměrně vodném roce jen po dobu 155 dní. Zejména dlouhá období sucha mají za následek zastavení plavby v tomto úseku toku, který představuje vstupní bránu do ČR a který tak zásadním způsobem snižuje efektivitu lodní dopravy a je limitující pro využití celé labsko-vltavské vodní cesty. Z dlouhodobého hlediska je nespolehlivost tohoto úseku vodní cesty pro českou vnitrozemskou vodní dopravu až likvidační. V Německu jsou podmínky díky rozdílnému sklonu dna, charakteru řeky a stavebním úpravám pro plavbu příznivější. Cílem záměru je dosáhnout od hranice se SRN do Děčína srovnatelných plavebních hloubek jako v Německu.

Vodní doprava má velký význam pro trvale udržitelný rozvoj ČR a její konkurenceschopnost. Vodní doprava je levná a na dopravním trhu působí jako regulátor cen. Po labské vodní cestě se přepravují především hromadné substráty (agrární komodity, chemické suroviny a výrobky, písek, šterk, stavební materiály), nadrozměrné náklady, prefabrikáty, kusové zboží (bedny, konstrukce), dřevo apod. V ČR existují podniky, které jsou na labsko-vltavské vodní cestě závislé, jedná se o loděnice a strojírenské podniky, producenty nadrozměrných a těžkých výrobních celků, které nelze jiným druhem dopravy přepravit.

Zlepšené a zejména garantované plavební podmínky zajistí přechod části stávající přepravy na dopravu lodní a vytvoří předpoklady pro rozvoj kontejnerové přepravy. Zvýšení objemu přepravovaného zboží vodní dopravou přinese větší konkurenci do sektoru dopravy, snížení dopravních nákladů pro přepravce a zlepšení podmínek pro podnikání. Očekává se vznik nových pracovních míst, a to především mimo vlastní plavební stupeň, např. v loděnicích, přístavech, v průmyslu využívajícím vodní dopravu surovin či hotových výrobků apod.

Lodní doprava má v porovnání s jinými dopravními módy řadu dalších předností. Lodní doprava je ekologická - je hodnocena jako způsob dopravy s nejnižším vlivem na životní prostředí přepočteném na jednotku přepravního výkonu, který životní prostředí zatěžuje méně hlukem, následky nehod a skleníkovými plyny. Nevýhodou z hlediska životního prostředí jsou pouze vyšší emise znečišťujících látek starších lodních motorů. Lze však očekávat, že vlivem modernizace budou emise lodních motorů v nejbližších letech významně klesat a tato nevýhoda bude odstraněna. Lodní doprava je levná, a to zejména při přepravě zboží na dlouhé vzdálenosti, při zajištění vhodných plavebních podmínek spolehlivá a v neposlední řadě je bezpečná, s velmi nízkou nehodovostí.

Po realizaci záměru se kromě zvýšení objemu nákladní vodní dopravy očekává také nárůst rekreační a osobní plavby a nezanedbatelná je rovněž energetická stránka projektu. Součástí plavebního stupně Děčín (dále také PS Děčín či PSD) bude vodní elektrárna, která bude vyrábět energii z obnovitelného zdroje. Množství vyrobené elektřiny odpovídá zhruba spotřebě poloviny všech domácností v Děčíně.

Posuzované varianty řešení

Dokumentace EIA se věnuje třem variantám: variantě 0, variantě 1 a variantě 1B.

Varianta 0

Nulová varianta představuje zachování současného stavu, který je pro vodní dopravu značně problematický. Nulová varianta je hodnocena, aby bylo možné zodpovědně posoudit výhody a nevýhody současného stavu, přestože nenaplnuje zadání pro záměr.

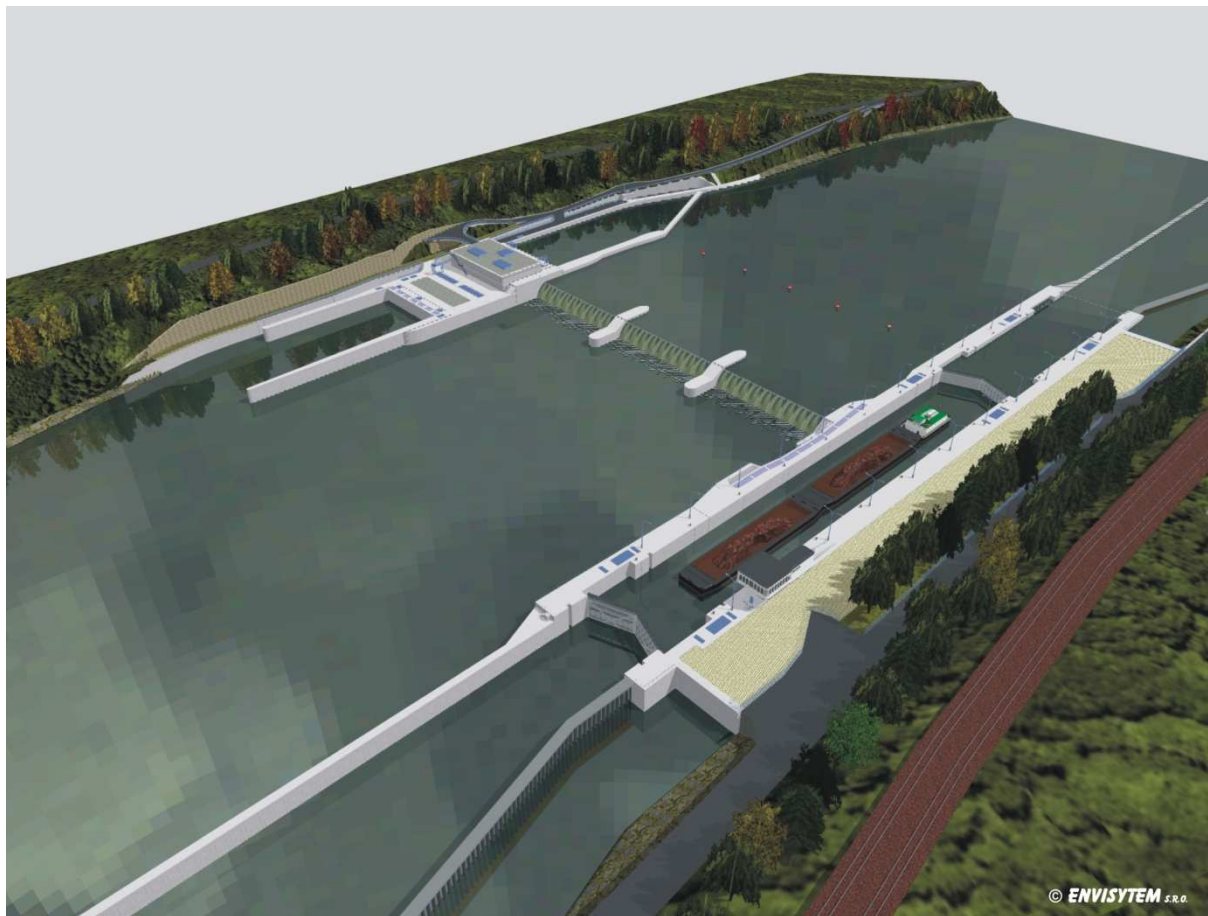
Varianta 1 – Plavební stupeň Děčín

Varianta 1 představuje základní variantu plavebního stupně Děčín. Jedná se o původní variantu uvedenou v oznámení záměru. Přehledná situace varianty je v příloze P3.

Požadované plavební parametry jsou dosaženy vybudováním plavebního stupně Děčín v ř. km 737,02 (pl. km 98,98) s plavební komorou a pohyblivým jezem, umožňujícím nominální vzduť hladiny bezprostředně nad jezem na kótu 124,50 m n. m, což je cca 0,5 m nad úrovní hladiny jednoleté velké vody. V celé délce vzduť tedy nedojde k rozlivům mimo koryto toku. Vzduť PS Děčín, které ovlivní hloubku vody v Labi a rychlost jejího proudění, dosahuje zhruba 2 km nad objekty loděnice Křešice. Součástí plavebního stupně je malá vodní elektrárna a dva rybí přechody.

Vizualizace na následujícím obrázku znázorňuje celkový pohled na PSD ve směru proti proudu. Nalevo je objekt malé vodní elektrárny, napravo plavební komora s plavidlem a železnice, uprostřed jsou tři jezová pole.

Obrázek 1: Vizualizace celého Plavebního stupně Děčín – Varianta 1



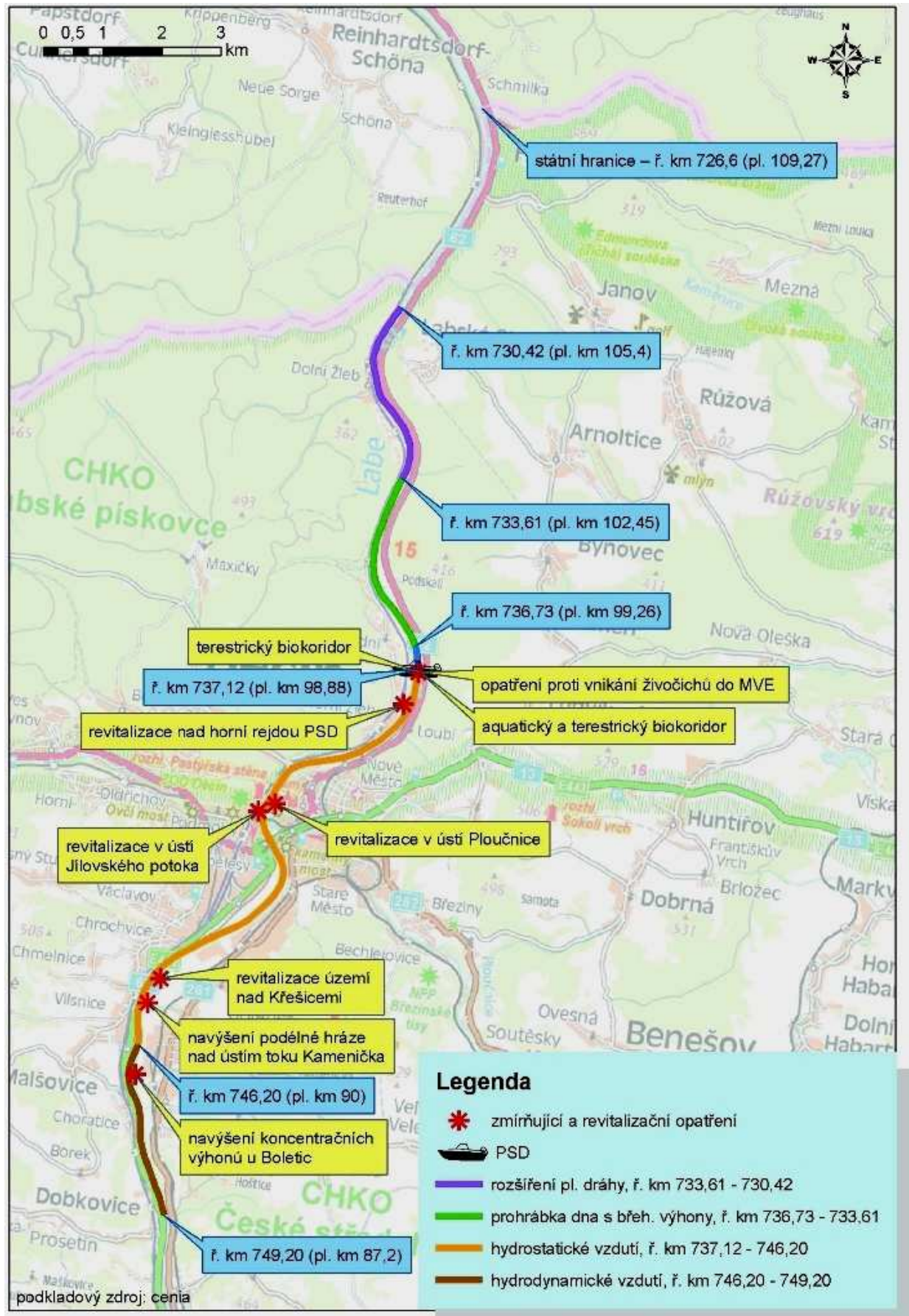
Plavební poměry v úseku toku od PS Děčín k Dolnímu Žlebu (cca 5 km) budou zlepšeny prohrábkou, tedy prohloubením dna v plavební dráze. Dále po proudu od Dolního Žlebu ke státní hranici a dále na německém území jsou požadované plavební parametry za současného stavu již zajištěny.

Varianta 1B - Plavební stupeň Děčín se zmírňujícími a revitalizačními opatřeními

Varianta 1B je upravenou variantou 1. Vlastní plavební stupeň a související objekty jsou navrženy obdobně, úpravy spočívají v zahrnutí komplexu zmírňujících a revitalizačních opatření, která jsou navržena s cílem zmírnit či eliminovat možné negativní vlivy záměru na životní prostředí a dále podpořit přírodní fenomény, které mohou být výstavbou plavebního stupně dotčeny. Varianta 1B tak představuje řešení, které podpoří nejen lodní dopravu, ale bude prospěšné i přírodnímu prostředí v dotčené oblasti.

Následující obrázek ukazuje přehlednou situaci umístění varianty 1B včetně zmírňujících a revitalizačních opatření (ve větším formátu je v příloze P4)

Obrázek 2: Přehledná situace varianty 1B



Navrhovaná zmírňující a revitalizační opatření v úseku toku, který bude ovlivněn vzduťm, spočívají v úpravách břehových partií řeky ve vybraných lokalitách a v oblasti ústí Ploučnice v širším území. V oblasti nad horní rejdou PS Děčín, při ústí Ploučnice a Jílovského potoka a nad Křešicemi je navrhováno celkové snížení terénu, zmírnění sklonů břehů a výsadba lužních porostů. Terén bude zvlněný a budou se zde tvořit tůně jako životní prostředí řady organismů a příhodná místa rozmnožování obojživelníků. Při břehové linii budou pláže tvořící prostředí vhodné pro vzácné druhy rostlin a živočichů. Plánováno je i rozšíření litorální zóny a vytvoření míst s mělkou klidnou vodou včetně lagun propojených s tokem. Funkčně jiný typ opatření představuje navýšení podélné hráze nad ústím toku Kamenička a navýšení břehových výhonů u Boletic. Cílem těchto opatření je vytvořit či zachovat prostory s klidnou vodou, oddělené od samotného toku Labe a chráněné tak před vlnobitím, turbulencemi a dalšími rušivými vlivy z toku Labe. Tyto prostory budou využívány zejména rybami, vodními bezobratlými a četnými dalšími organismy.

Migrační prostupnost PS Děčín ve variantě 1B je řešena nadstandardně. Opatření zahrnují štěrbinový rybí přechod, levobřežní suchozemský biokoridor a pravobřežní biokoridor s akvatickou a suchozemskou částí o délce 455 m a šířce 30 m. Řešena je i poproudová migrace vodních živočichů, především úhoře říční. Lze předpokládat, že takto navržený systém přechodů v dostatečné míře zmírní negativní vliv plavebního stupně jako migrační bariéry pro většinu migrujících ryb, včetně lososa atlantského, i suchozemských živočichů včetně velkých savců (bobr evropský a vydra říční).

Plavební poměry v úseku toku od PS Děčín k Dolnímu Žlebu budou zlepšeny prohrábkou, její rozsah však bude ve variantě 1B významně omezen úpravou trasování plavební dráhy a zejména stavbou břehových výhonů v podobě nesouvislé lomené balvanité linie vedené souběžně se stávající břehovou linií. Břehové výhony budou při nízkých průtocích koncentrovat vodu do plavební dráhy a zároveň představovat velmi heterogenní prostředí, které bude využitelné celou řadou rostlinných i živočišných druhů. Budou vytvářet prostředí vhodné pro ryby, obojživelníky, plazy, vodní bezobratlé živočichy i vodní a mokřadní rostliny. Zároveň budou rozšiřovat plochy štěrkových náplavů.

Z hlediska veřejnosti a zejména obyvatel Děčína je důležité, že výstavbou PS Děčín se zásadnělepší estetické a hygienické poměry v centru města ve prospěch kvality života obyvatel, a to zejména tím, že zvýšením hladiny řeky ve městě se zakryjí výústě kanalizací a díky stálému vzduťm PS Děčín v letních obdobích nebude docházet k obnažování rozsáhlých ploch dna. Budou zrevitalizována nevzhledná místa na území města v přímé blízkosti řeky. V oblasti mezi Ploučnicí a Labem vznikne nově zrekonstruovaná klidová zóna s lavičkami a parkovou úpravou. Do centra Děčína bude protažena cyklostezka s napojením až do Německa. Stabilizovaná hladina v intravilánu Děčína zvýší možnosti rekreačního a sportovního využití Labe i jeho okolí a umožní lepší napojení příbřežních zón na Labe.

Stručný popis území

Zájmová oblast náleží z hydrologického hlediska do povodí řeky Labe. Dotčené území spadá do cca 40 km dlouhého volně proudícího úseku českého dolního Labe mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN. Díky vysokému spádu se jedná o rychle proudící úsek toku s do značné míry zachovanou dynamikou průtokových charakteristik. Tok je (zvláště pod

Děčínem) sevřen v hlubokém kaňonu, niva je velmi úzká. Vzhledem k těmto charakteristikám je daný úsek toku v rámci České republiky ojedinělý a cenný.

Na druhou stranu však je Labe ve zmiňovaném úseku významně antropogenně ovlivněno, a to dlouhodobě prováděnými zásahy, které započaly před několika stoletími. Koryto toku je regulováno, zúženo zhruba na úroveň střední vody a břehy jsou opevněny, v intravilánu Děčína jsou pak četné nábrežní zdi. Zmíněné úpravy snižují hloubkovou rozmanitost toku a členitost břehů a limitují biologicky a ekologicky cenná příbřežní mělkovodní stanoviště.

Průtoky v Labi značně kolísají jak v průběhu roku, tak i rok od roku. Nízké průtoky se vesměs vyskytují v pozdním létě a na podzim. Stávající nízké průtoky ovšem neodpovídají přirozenému stavu, protože jsou významně ovlivňovány manipulací zejména na vltavské kaskádě.

Z hlediska geologického je dotčené území součástí geologické jednotky označované jako sedimenty svrchní křída. Z regionálně hydrogeologického hlediska je pak součástí Křída dolního Labe. Podzemní vody v dotčeném území vesměs nevyhovují normám pro pitnou vodu a v místech se soustředěnou průmyslovou výrobou jsou kontaminovány organickými látkami a ropnými produkty. Dotčené území se dotýká jižního okraje Chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída.

Město Děčín je především vzhledem k zvýšeným koncentracím polévatého prachu zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší na území České republiky. Nejvýznamnějším zdrojem hluku na území města je silniční a železniční doprava.

Potencionální přirozená vegetace by v údolní nivě byla tvořena luhy a olšinami a na náhorních plošinách labského kaňonu pak bory. Současný stav vegetace je však v dotčeném úseku Labe výrazně pozměněný, což je důsledek antropogenního tlaku na říční nivu, který zde trval již od prvního osídlení. Takto lze vysvětlit dnešní nehojný výskyt lužních porostů. V území se nacházejí jen fragmenty v úsecích širší nivy – Nebočadský luh, Svádovský luh, lužní porosty v Prostředním Žlebu nebo v Podskalí. Vegetačně i biologicky významné jsou šterkové břehové náplavy, tůň za břehovými výhony i odřezané části toku. Při bližším pohledu však zjišťujeme, že i tato stanoviště jsou silně pozměněná nebo jsou druhotného původu. Vegetace v daném území je druhově poměrně chudá, a to i z hlediska zastoupení zvláště chráněných druhů rostlin.

Řeka Labe a její niva je domovem mnoha druhů živočichů, Labe obývá zejména druhově bohaté společenstvo ryb. To souvisí s důležitostí daného území z pohledu migrace vodních a na vodu vázaných živočichů a také s charakterem řeky, která přes svoji velikost poskytuje podmínky proudného a dynamického toku. V důsledku zlepšování podmínek tekoucích vod a probíhajícího repatriačního programu se zde opět objevuje losos atlantský. Zajímavostí je v kaňonu Labe s jeho úzkou nivou výskyt bobra evropského navazující na mateřskou populaci ve Spolkové republice Německo (dále jen SRN).

Přírodní pestrost a jedinečnost zájmového území podtrhuje zařazení do Chráněné krajinné oblasti Labské pískovce a CHKO České středohoří, Evropsky významné lokality

Labské údolí a ptačí oblasti Labské pískovce. V blízkosti záměru na pravém břehu Labe byla k 1.6 2010 vyhlášena Národní přírodní rezervace Kaňon Labe.

Územím je vedena osa nadregionálního biokoridoru a jsou zde situovány i další skladebné prvky územního systému ekologické stability.

Stručný popis vlivů záměru

V průběhu výstavby či provozu záměru se ani v jedné z aktivních variant neočekávají významné negativní vlivy v oblasti hluku či znečištění ovzduší. Z tohoto důvodu se není třeba obávat ani negativních vlivů na veřejné zdraví. Negativní vlivy lze očekávat v případě varianty 0 (tedy nerealizace záměru), kdy by postupně docházelo k útlumu české vnitrozemské vodní dopravy. Kapacita vodní cesty by musela být do budoucna nahrazována železniční a silniční dopravou. Tyto dopravní módy se vyznačují vyššími negativními vlivy v oblasti hluku, emisí a nehod. Lze tedy předpokládat negativní vlivy i na obyvatelstvo a povrchové a podzemní vody.

Hlavní vlivy záměru Plavební stupeň Děčín jsou zejména vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, vlivy na povrchové a podzemní vody a půdu.

Realizace PS Děčín ovlivní povrchové i podzemní vody. V oblasti vzduší dojde ke zvýšení hladiny vody v Labi. Je však třeba zdůraznit, že voda nebude zasahovat mimo území, které je i v současnosti při vyšších vodních stavech pravidelně zaplavováno. Následkem zvýšení hladiny vody v Labi dojde v přilehlém území ke zvýšení hladiny podzemní vody. To však bude zmírněno technickým opatřením, které bude podzemní vodu převádět přes profil stupně. V souvislosti se zvýšením hladiny podzemní vody se neočekávají významné negativní vlivy. V úseku toku pod PS Děčín naopak dojde k zaklesnutí vody vlivem prohrábek plavební dráhy. Tento negativní vliv bude téměř eliminován ve variantě 1B díky kombinaci prohrábek a koncentračních staveb – břehových výhonů. Realizace PS Děčín nebude mít významný vliv na kvalitu vod v dotčeném území a přispěje k povodňové ochraně města Děčín, zejména v případě zimních povodní.

V případě realizace PS Děčín dojde k záboru půdy patřící pod ochranu ZPF a PUPFL. Velikost záboru je u variant 1 a 1B obdobná a nepřesahuje 10 ha. Záborem budou ovlivněny vesměs zemědělské půdy s nižší bonitou. Jde tedy spíše o mírný negativní vliv.

V případě fauny, flóry a ekosystémů se realizace záměru ve všech variantách dotkne širokého spektra chráněných zájmů ochrany přírody a jejich ochranných režimů, a to změnou ekologických podmínek části toku a jeho bezprostředního okolí, z části vratným a z části nevratným poškozením nebo zánikem přirozených a polopřirozených stanovišť v místě stavebních prací. Změny ekologických podmínek v toku budou zapříčiněny vzdušným jezovím zdrže a tím zpomalením toku vody, které sebou nese problematiku změny kyslíkových, sedimentačních, proudových a hloubkových poměrů. Z těchto důvodů budou dotčeny i příbřežní a břehové ekosystémy, a to zejména štěrkové náplavy.

Varianta 1B je z biologického hlediska a z hlediska zájmů ochrany přírody preferována oproti variantě 1 z důvodu zapracování dokonalejší verze zajištění migrační prostupnosti samotného toku i příbřežní oblasti, a vzhledem k projektovaným úpravám v nivě Labe

v úseku dotčeném vzduším. Projektovaná opatření ve variantě 1B mají v maximální možné míře zajistit zlepšení stavu pobřežních a nivních biotopů, a poskytnout stanoviště typickým společenstvům a druhům, které dnes zaznamenávají ústup nebo se vyskytují v minimálních populacích. Pro účely kompenzace vzniklých negativ jsou navrhována i managementová opatření v oblasti podpory transportu a ukládání štěrkopískových sedimentů a v oblasti podpory a údržby travních porostů a výsadeb keřové a stromové vegetace.

Realizace záměru nebude mít dopad na maloplošná chráněná území, dotčení velkoplošných zvláště chráněných území CHKO Labské pískovce a CHKO České středohoří bude vyžadovat udělení výjimky ve smyslu ust. § 43 zák. č. 114/1992 Sb.

K nejvýznamnějšímu střetu záměru se zákonem chráněnými zájmy ochrany přírody dochází v ochranných režimech populací a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Pro realizaci záměru bude nezbytné udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 56 zák. č. 114/1992 Sb.

Významně negativní vliv na soustavu Natura 2000 byl u varianty 1B vyloučen z důvodu minimálního územního střetu s dotčenými lokalitami, zmírnění negativních vlivů prohrábky břehovými výhony a z důvodu únosné míry ovlivnění dotčených předmětů ochrany.

Podmínkou realizace záměru je zajištění a provedení opatření k omezení negativních účinků záměru navržené ve variantě 1B a zajištění monitoringu vlivů záměru i realizovaných opatření.

Přeshraniční vlivy záměru byly vzhledem k jeho předpokládaným dopadům vyloučeny. Záměr v žádné z variant neovlivní negativně hydrologický ani splaveninový režim Labe na německém území. Jeho realizace včetně prohrábek dna pod plavebním stupněm neohrozí kvalitu vody v Labi, což bylo podloženo patřičnými průzkumy a studiemi. Dnové sedimenty nejsou významně znečištěny a ty sedimenty, které znečišťující látky obsahují, jsou uloženy především při březích, do kterých se nebude zasahovat, či hlouběji pod dnovou dlažbou. Riziko uvolnění znečišťujících látek z dnových sedimentů je ve variantě 1B dále zmírněno omezením prohrábky. Díky nadstandardnímu řešení migrační prostupnosti ve variantě 1B by záměr neměl ovlivnit společenstva živočichů na německém úseku Labe.

Celkově lze konstatovat, že varianta 1B představuje vhodnější variantu z hlediska ovlivnění povrchových i podzemních vod a je jednoznačně šetrnější k jednotlivým zájmům ochrany přírody než varianta 1.

V případě varianty 0 (nerealizace záměru) by nebyly podzemní a povrchové vody ovlivněny nijak a nedošlo by ani k zásahu do životního prostředí chráněných druhů a do prostoru chráněných území. Nejvýznamnější by bylo zachování vyšší rychlosti proudění v intravilánu Děčína a tedy i druhů, které jsou na vyšší rychlost proudění vázané, a zachování lužních porostů a štěrkových náplavů nad plánovaným plavebním stupněm. Na druhou stranu by oproti variantě 1B nedošlo k realizaci revitalizačních opatření v oblasti ústí Ploučnice a Jílovského potoka, nad horní rejdou a nad Křešicemi. Tato opatření by měla více než vyvážit vliv záměru na lužní porosty. Plocha štěrkových náplavů by především díky podobě břehových výhonů pod plavebním stupněm a úpravám břehů v prostoru vzduší v případě realizace varianty 1B rovněž vzrostla. Náplavy v oblasti vzduší budou mít však

pravděpodobně odlišný charakter, než současné. V případě nerealizace záměru je také možné očekávat postupnou degradaci luk hostících vzácné druhy modrásků, protože chybí jejich vhodný management. Varianta 1B sice část těchto luk zabere pro stavbu plavebního stupně a prostory staveniště, na vybraných zbylých plochách však bude potřebný management zajištěn a po dokončení stavby budou zabrané plochy opět uzpůsobeny potřebám modrásků.

Významnější benefity však realizace záměru (a to v obou variantách 1 a 1B) přináší v oblasti dopravy a jejích dopadů na životní prostředí. Zajištěním stabilních podmínek pro vodní dopravu, srovnatelných s podmínkami na německém Labi, budou vytvořeny podmínky pro využití volné kapacity labské vodní cesty. Při očekávaném střednědobém vyčerpání kapacity železniční i silniční dopravy na trase Hamburk – ČR by spolehlivější vodní cesta až na české území mohla být velmi významná nejen díky nižším dopadům vodní dopravy na životní prostředí, ale také díky nižším cenám než za přepravu po železnici či silnici. Spolehlivá vodní doprava by díky své roli cenového regulátora v konkurenčním prostředí snížila náklady na český export i import o několik miliard ročně.

Na základě výše uvedených výsledků dokumentace EIA je možné při realizaci všech navržených zmírňujících a revitalizačních opatření doporučit k realizaci variantu 1B.