



KULBX00YBUBT

## KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

ředitel

Ministerstvo životního prostředí ČR  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
Vršovická 65  
100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE

Váš dopis značky/ze dne  
MZP/2026/910/1628  
12. 5. 2026

Naše značka  
KULK 34141/2026  
OŽPZ 554/2026

Vyřizuje/linka  
Mgr. Nevečeřal/498  
marek.neveceral@kraj-lbc.cz

Liberec  
3. června 2026

### Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 až 2035“ podle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále zákon).

Krajský úřad Libereckého kraje (dále jen „krajský úřad“) obdržel dne 13. 5. 2026 od Ministerstva životního prostředí ČR žádost o vyjádření k obdrženému oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 až 2035“ (dále také jen „koncept“).

Krajský úřad, jako místně příslušný správní orgán podle § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, podle dále uvedených ustanovení zvláštních zákonů, a postupem také podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů, vydává následující vyjádření:

### Vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství (dále jen „OŽPZ“):

Na území Libereckého kraje probíhá izolovaná osobní lodní doprava, nákladní lodní doprava v Libereckém kraji provozována není. Přesto se její dopady na životní prostředí Libereckého kraje přímo dotýkají, a to prostřednictvím řek vlévajících se do Labe. Řeka Labe, jako jedna ze tří migračních linií propojujících Českou republiku s mořským prostředím, představuje limitující faktor ekologické provázanosti povodí řek Jizery a Ploučnice se Severním mořem. Přítomnost, resp. nepřítomnost anadromních a katadromních ryb v příslušných řekách Libereckého kraje přímo závisí jak na migrační prostupnosti těchto řek, tak na prostupnosti Labe. U jednoho katadromního druhu, úhoře říčního, který je uměle v řekách vysazován, neprůchodnost řek znemožňuje samovolné udržování jeho přirozené populace, což je taktéž zásadní negativní vliv. Ani osazení vzdouvacího objektu rybochodem zdaleka neznamená eliminaci negativního vlivu. Plavební stupeň Děčín má při tom být umístěn až pod ústím Ploučnice do Labe, bude tedy mít vliv i na tuto řeku, která dosud plavebními objekty na Labi přímo ovlivněna není, na rozdíl od Jizery.

Z uvedených důvodů krajský úřad považuje životní prostředí Libereckého kraje za negativně ovlivněné realizací předmětné koncepce.

### Absence vyhodnocení udržitelnosti nákladní plavby na českých řekách

V této souvislosti OŽPZ připomíná svá vyjádření k oznámení „Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024-2030 s výhledem do roku 2050“ z roku 2023 (č.j. KULK 9124/2023) a k oznámení i návrhu koncepce „Dopravní politika České republiky pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ z roku 2020 (č.j. KULK 89642/2020), ve kterých uplatňoval konzistentní stanovisko ve věci dotčení zájmů ochrany životního prostředí Libereckého kraje.

T +420 485 226 470 E reditel@kraj-lbc.cz

Liberecký kraj

Datová schránka: c5kbvkw

IČO 70891508

U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

www.kraj-lbc.cz

DIČ CZ70891508

Již ve stanoviscích k uvedeným koncepcím OŽPZ žádal o podloženou modelaci a vyhodnocení předpokládaných hydrologických podmínek pro plavbu na českých řekách v budoucích desetiletích s výhledem nejméně do roku 2100, a to s uvážením jak probíhající změny klimatu se všemi jejími důsledky, tak skutečnosti, že na německé části Labe nebudou budovány vzdouvací objekty.

Podložená modelace, dokonce ani dostatečně důkladné vyhodnocení odůvodňující udržitelnost nákladní plavby na Labi, však dosud předloženy nebyly, a to ani touto aktuálně posuzovanou koncepcí.

**OŽPZ proto zůstává nadále konzistentní ve svém požadavku na předložení daty podložené modelace a z ní vycházejícího vyhodnocení předpokládaných hydrologických podmínek pro plavbu na českých řekách v budoucích desetiletích s výhledem nejméně do roku 2100, a to s uvážením jak probíhající změny klimatu se všemi jejími důsledky, tak skutečnosti, že na německé části Labe nebudou budovány vzdouvací objekty.**

Teprve po jejím zpracování a obhájení má dle názoru OŽPZ smysl se zabývat případným strategickým plánováním dalších opatření souvisejících s nákladní a komerční plavbou na českých řekách.

Koncepce na str. 84 uvádí, že: *„Díky této výstavbě jezů s plavebními komorami, v některých místech doplněnými laterálními plavebními kanály (např. Lovosice, Vraňany – Hořín, Obříství, Brandýs nad Labem, Batův kanál apod.) je vliv minimálního průtoku na Labi a Vltavě nicotný. V rámci realizace cílů této koncepce a očekávaných dopravních výkonů není očekáváno, že by docházelo k nedostatku proplavovací vody a nové objekty nepovedou k vyšší potřebě vody než doposud.“*

Chybí však výpočty, ze kterých tato tvrzení vycházejí. Výpočty je třeba podložit vstupními daty.

Koncepce dále konstatuje, že: *„Z hlediska změny klimatu je třeba uvést, že realizace Plavebního stupně Děčín bude mít i v případě naplnění prognóz, jako je zhoršení plavebních podmínek na Labi v letních měsících v důsledku klimatické změny, z pohledu plavby jednoznačně pozitivní vliv.“*

Není však zřejmé, jaké konkrétní prognózy jsou myšleny a jak významný pozitivní vliv bude stavba mít. Pro posouzení koncepce je nutné znát o kolik dní a procent plavební sezóny se doba splavnosti Labe prodlouží a s jakou statistickou pravděpodobností.

Koncepce na str. 85 uvádí, že: *„Povodně a přívalové povodně mají za následek zvýšený průtok. Ten může vyžadovat přerušování plavby při vodním stavu ohrožujícím bezpečnost, zanesení či poškození objektů plavebních tras. Důsledkem klimatické změny bude vyšší četnost bleskových povodní a náhlých nárůstů průtoků, které nejsou spolehlivě a s dostatečným předstihem předpovídané. Oproti minulosti se tak zvyšuje pravděpodobnost a četnost potřeby zastavování plavebního provozu a zkracuje se čas pro realizaci vyklizení vodní cesty, resp. odplutí všech plavidel do chráněných míst. Při zastavení plavby jsou z tohoto důvodu zřizovány ochranné přístavy, ochranná stání nebo pro malá plavidla sjezdy do vody pro jejich vytažení na souš. Doposud se řešila ochranná stání pro velká plavidla, ale zkušenost se zastavením plavby na přelomu let 2023/2024 ukázala, že obdobný problém ochrany mají i malá plavidla, která se přednostně odstraňují z vodní cesty. Pro některá plavidla se ale jedná o velikostní problém a následně pak i kapacitní problém stávajících ochranných přístavů a chráněných míst.“*

Z toho jasně vyplývá, že adaptace (pozn.: bez kvantifikace její skutečné efektivity se však pohybujeme pouze na úrovni neověřených hypotéz) říční plavby na změnu klimatu si vyžádá daleko více zásahů do řek a říční krajiny, než pouze za účelem zajištění průtočného profilu

v korytě. V kontextu toho je absence vyhodnocení nezpochybnitelné udržitelnosti nákladní plavby zásadním nedostatkem koncepce.

Vedle výše uvedeného, zcela základního předpokladu zodpovězení otázky udržitelnosti nákladní plavby na českých řekách, má OŽPZ následující připomínky k oznámení koncepce i k vlastnímu znění posuzované koncepce:

### **Vlivy koncepce na životní prostředí**

V Tabulce 5 - Předpokládané vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, téma „Klima“, je pod bodem „Výskyt klimatických rizik (povodně, sucho, ...)“ konstatována potřeba analýzy v další fázi SEA pro identifikaci specifických klimatických rizik a stanovení doporučení pro jejich zohlednění při implementaci koncepce.

OŽPZ požaduje, aby jedním z hlavních úkolů analýz bylo vyhodnocení dlouhodobé udržitelnosti nákladní říční dopravy s ohledem na klesající vodnatost říční sítě v celé ČR a zohlednění odpovídajících predikcí při stanovení efektivity a potřebnosti souvisejících úprav vodních toků.

### **Přeshraniční vlivy koncepce**

Z hlediska hodnocení přeshraničních vlivů oznámení letmo zmiňuje mírné negativní vlivy zvýšení intenzity vodní dopravy na Labské vodní cestě i na území SRN a dále okrajově přiznává vlivy spojené se stavbou Plavebního stupně Děčín (přechodný zákal vody spojený s realizací stavebních prací v korytě Labe) či s jeho provozem (sedimentace části plavenin v případné jezové zdrži a jejich vyplavení při zvýšených průtocích). Oznámení zároveň konstatuje, že lze předpokládat, že nepůjde o významné negativní vlivy. Vzhledem ke zcela elementární stručnosti formulace oznámení není zřejmé, zda je předpokládáno provedení podrobnějšího rozboru a vyhodnocení všech potenciálních vlivů již na úrovni strategického plánování.

OŽPZ je v této souvislosti toho názoru, že nelze přehlížet skutečnost, že každá migrační překážka, a to i taková, která je vybavena rybochodem, negativně ovlivňuje protahující ryby v obou podélných směrech říčního ekologického kontinua. **Uvažovaný plavební stupeň Děčín proto ovlivní tažné druhy ryb s dopady nejen na rybí populace v českých řekách, ale také na rybí populace v německé části Labe.** Anadromní a katadromní ryby zároveň nelze považovat za přírodní fenomén prostorově omezený na území jednoho státu, nýbrž se jedná o přírodní prvek zasahující celý areál výskytu, resp. potenciálního výskytu dotčené populace. Vlivy na danou populaci tedy také nelze limitovat státní hranicí a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí by to mělo s odpovídající důsledností reflektovat.

### **Snižování negativních vlivů vodních cest na životní prostředí**

Premisa návrhu koncepce zní: *„Vodní doprava, především Labsko-vltavská vodní cesta, hraje klíčovou roli v propojení České republiky s evropskou dopravní sítí, přičemž její význam spočívá hlavně v přepravě nadměrných a těžkých nákladů s nízkými náklady na energii a minimálním dopadem na životní prostředí.“*

Říční lodní dopravu však dle názoru OŽPZ nelze považovat za dopravu s minimálním dopadem na životní prostředí, neboť je závislá na iniciační i chronické nutnosti regulace vodních toků. Ta zahrnuje, kromě narovnění a morfologické unifikace koryt, také stavbu vzdouvacích objektů a soustavné odhrnování říčních sedimentů, nezbytných pro rozmnožování a život vodních organismů.

OŽPZ kvituje stanovení Specifického cíle **„Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí“**, jeho věcnou náplň však považuje za nedostatečnou v porovnání s dopady, které budování a údržba vodních cest vyvolává. Text se věnuje spíše dopadům změny klimatu na plavbu

a nedostatečnému zabezpečení infrastruktury a plavebního provozu proti živelním pohromám a dalším nežádoucím událostem. Jediná dvě opatření formulovaná návrhem koncepce znějí:

1) *V případě staveb nově splavňujících vodní cestu, vytvářejících nové překážky nebo upravujících překážky existující, bude procesem EIA vyhodnocena potřeba řešení migrační prostupnosti a opatření z procesu EIA vzešlá budou v rámci konkrétních staveb jako vyvolané investice realizována.*

2) *Rozvojové projekty infrastruktury vodních cest projektovat a realizovat v úzké spolupráci odborníků z oblasti vnitrozemské plavby i ochrany přírody a krajiny, při respektování zájmů ochrany biodiverzity.*

V prvním případě se jedná o povinnost vyplývající ze zákona, nikoli o opatření, které by aktivně snižovalo dopady plavby na životní prostředí.

Ve druhém případě je tento postup z hlediska dosahování specifického cíle nedostatečný, neboť necílí na aktivní snahu o snižování negativních vlivů stávající sítě vodních cest a plavební infrastruktury na říční ekosystémy a říční krajinu jako celek.

Z hlediska koncepcí zmíněného nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2024/1991, o obnově přírody, je zároveň takto formulovaný specifický cíl prost jakéhokoli reálného přínosu, protože nepřispívá ke snižování existujících negativních vlivů.

**OŽPZ považuje za nezbytné přeformulovat Specifický cíl „Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí“ na „Snižování vlivu vodních cest na životní prostředí“ a formulovat ho takovým způsobem, aby skutečně systematicky cílil na aktivní snižování negativních vlivů také stávající sítě vodních cest, související infrastruktury a jejich provozu na ekosystémy řeky a říční krajiny. Formulace dílčích cílů a opatření by měla aktivně směřovat k naplnění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2024/1991, o obnově přírody.**

**Pro dosažení uvedených cílů je třeba podrobněji rozvést a formulovat příslušná aktivní opatření (výše citovaná opatření jsou svým pojetím silně pasivní) přinejmenším následujícím dílčím cílům (nejedná se o konečný výčet):**

- 1) Eliminace, či alespoň snížení vlivu vodních staveb a plavby na všechny relevantní tažné druhy ryb.
- 2) Eliminace, či alespoň snížení vlivu vodních staveb a plavby na přirozený splaveninový režim řek.
- 3) Eliminace, či alespoň snížení vlivu vodních staveb a plavby na ekosystémy říční krajiny (zejména boční a odstavená ramena a další biotopy stojatých vod, lužní lesy, bezlesé nivní biotopy).
- 4) Eliminace, či alespoň snížení vlivu vodních staveb a plavby na podmínky pro rozmnožování a život vodních organismů v řekách sloužících jako vodní cesty.

**Vyjádření odboru zdravotnictví, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu, odboru územního plánování a stavebního řádu, odboru regionálního rozvoje a evropských projektů a odboru silničního hospodářství neobsahovala žádné připomínky k předložené mu oznámení koncepce.**

Závěr:

**Krajský úřad k oznámení koncepte „Koncepte vodní dopravy pro období 2026 až 2035“ uplatňuje výše uvedené připomínky a žádá jejich zohlednění v návrhu koncepte a vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí.**

Projekty a záměry z této koncepte vycházející bude nutné vyhodnotit z hlediska § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a v případě naplnění dikce uvedeného předpisu posoudit v souladu s citovaným zákonem.

Toto vyjádření se vydává postupem podle části čtvrté správního řádu, a nejde tedy o správní rozhodnutí, proti kterému by bylo možné se odvolat.

S pozdravem

Mgr. René Havlík  
ředitel krajského úřadu

Na vědomí:

Krajský úřad Libereckého kraje

- odbor zdravotnictví
- odbor kultury památkové péče a cestovního ruchu
- odbor silničního hospodářství
- odboru územního plánování a stavebního řádu
- odboru regionálního rozvoje a evropských projektů