



# Ředitelství vodních cest ČR

**Správa NP České Švýcarsko a  
CHKO Labské pískovce**

Pražská 457/52  
407 46 Krásná Lípa

ISDS: **u85x3zd**

Datovou schránkou  
Naše zn.: ŘVC/570/2024/OPR-9  
JID: RVCCR-eO-D2600877

Vyřizuje:



Praha 13. 02. 2026

## **Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice ČR/SRN – žádost o stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění**

Vážení,

žádáme Vás o vydání stanoviska orgánu ochrany přírody z hlediska významnosti vlivu záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice ČR/SRN“ (dále jen jako „Záměr“) na lokality soustavy NATURA 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Stanovisko bude sloužit jako příloha Oznámení záměru podle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.

Posuzovaný Záměr je v územním kontaktu s evropsky významnou lokalitou Labské údolí, Porta Bohemica. Další evropsky významné lokality jsou od Záměru více vzdáleny. Záměr se nachází v ptačí oblasti Labské pískovce.

## **Stručný popis Záměru**

### **Umístění Záměru:**

**Kraj:** Ústecký kraj

**ORP:** Děčín

**Obec:** Děčín, Hřensko

**Katastrální území:** Hřensko [648957], Dolní Žleb [630471], Prostřední Žleb [625302], Loubí u Děčína [625311], Podmokly [625141], Děčín [624926], Děčín – Staré Město [625035], Křešice u Děčína [607185], Boletice nad Labem [607169], Chrochvice [625086], Vilsnice [625078], Nebočady [607193], Malšovice [691438].

### **Charakter Záměru:**

Záměr klíčovým způsobem podmiňuje využívání Labské vodní cesty v České republice. Jedná se o jedinou vodní cestu na území České republiky, která má přímé napojení na evropskou síť vnitrozemských vodních cest, na námořní přístavy a námořní dopravní cesty. Umožňuje současně i přímé napojení Vltavské vodní cesty, včetně hlavního města Prahy. Na území České republiky má od státní hranice ve Hřensku po Přelouč délku 223 km. Úsek mezi státní hranicí ČR/SRN a Ústím nad Labem je limitující pro využití celé vodní cesty, neboť v tomto dotčeném úseku nejsou přítomny žádné vzdouvací stavby a plavební podmínky jsou tak závislé na morfologii koryta Labe a aktuálních hydrologických podmínkách. Problematický je z hlediska plavebních hloubek úsek mezi Ústím nad Labem a Dolním Žlebem o délce 35,5 km (ř.km 767,5 – 732). Tento úsek Labské vodní cesty zásadním způsobem ovlivňuje využitelnost vodní dopravy jako celku při exportních a importních přepravách, neboť je vstupem ze zahraničí na celou Labsko-vltavskou vodní cestu na území ČR.

Bez realizace Záměru v úseku mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo není v důsledku nízkých průtoků v této oblasti provoz lodní dopravy možný v požadovaném časovém úseku, tj. 345 dní v roce. S ohledem na to, že Česká republika nemá na svém území přímý přístup k moři, zlepšení plavebních podmínek Labské vodní cesty zajistí stabilní a nízkonákladové spojení s mezinárodními destinacemi prostřednictvím přístavu v Hamburku a dalších přístavů Evropy.

Cílem Záměru je zabezpečení podmínek pro plavební ponor 140 cm po dobu 345 dní v průměrném roce a zároveň ponoru 220 cm po dobu 180 dní průměrném v roce, což umožní splavnost Labské vodní cesty a vytvoří podmínky pro provozování plavidel v daném úseku. Navržená změna plavebních podmínek navazuje na podmínky splavnosti v německém úseku Labe.

Zajištění dostupnosti vodní dopravy může přispět ke snížení objemu silniční přepravy a zároveň umožní přepravu nadrozměrného zboží, které není technicky možné pravidelně přepravovat jinými druhy dopravy.

Zlepšení splavnosti Labské vodní cesty má potenciál podpořit hospodářský rozvoj nejen Ústeckého kraje ale i celé České republiky prostřednictvím vnitrostátních i zahraničních investic, zejména v oblasti logistiky s ohledem na blízké napojení na Spolkovou republiku Německo. Zlepšení plavebních podmínek rovněž podpoří sektor cestovního ruchu prostřednictvím nových lodních spojení a rozvoje přístavní infrastruktury.

Význam Labské vodní cesty je zakotven v mezinárodních smlouvách, ve vnitrostátním právu i v právu Evropské unie. Tyto dokumenty definují podmínky pro rozvoj infrastruktury, mezinárodní koordinaci i jiné aspekty související se zajištěním adekvátních plavebních podmínek, k jejichž naplňování se Česká republika zavázala. Vedle právně závazných dokumentů existuje i řada strategických materiálů, které určují směr dalšího rozvoje vodní dopravy v České republice a v zemích Evropské unie upřesňují veřejný zájem nejen ČR, ale i EU na zlepšení plavebních podmínek Labe.

### Jezová varianta – varianta 1b

Vodní dílo je zaneseno v platném územním plánu města Děčín, schváleném 12. 12. 2024, označené jako vodní dílo Prostřední Žleb. Vodní dílo je uvedené v závazné části ÚPD, spadá do návrhového období a je **veřejně prospěšnou stavbou** (viz. příloha VÝKRES VEŘEJNĚ PROSPĚNÝCH STAVEB územního plánu). Veřejný zájem na realizaci PSD spočívá zejména v pozitivním vlivu na mezinárodní vodní dopravu, zlepšení životního prostředí v důsledku snížení environmentální zátěže pocházející z nákladní železniční a silniční dopravy, dále v pozitivním dopadu na energetiku, zaměstnanost a cestovní ruch v regionu. Další pozitivní vliv lze spatřovat ve vlivu na prostředí města - krajinářské a urbanistické

úpravy nábřeží, parková úprava soutoku Labe a Ploučnice, dotvoření soustavy pěších a cyklistických komunikací, posílení rekreačních funkcí řeky.

Lokalizace vodního díla a jeho technické parametry uváděné v ÚPD byly převzaty z projektových podkladů v období 1996–2000. Vodní dílo Prostřední Žleb je v ÚPD lokalizováno v ř.km 737,12, tedy shodně se popisovaným Záměrem.

Hlavním objektem Záměru je výstavba Plavebního stupně Děčín, který bude umístěn na vodním toku Labe v ř.km 737,12 v těsné blízkosti přístavu Děčín – Loubí.

### **Plavební komora**

Plavební komora je navržena na levém břehu řeky a její celková délka činí 243 metrů. Konstrukce je rozdělena na malou komoru o délce 41,5 metru a velkou komoru o délce 140 metrů. Minimální garantovaná hloubka vody v komoře je 4,0 metru. Stavební řešení je železobetonové, rozdělené dilatačními celky a opatřené pancéřováním exponovaných hran. Komory jsou vybaveny vzpěrnými vraty ve středním a dolním ohlaví a segmentem v horním ohlaví. Plnění a prázdnění komor probíhá u malé komory přímým výtokem a u komory velké prostřednictvím dlouhých obtoků, což zajišťuje hydraulicky stabilní proces. Velín plavební komory je věžového typu a je umístěn na levé zdi tak, aby zajistil bezpečný výhled na plavební provoz, přičemž jeho výška je minimalizována s ohledem na krajinný ráz. Součástí plavební komory je také levobřežní technický rybí přechod. Je navržen jako železobetonový šterbinový žlab, který umožňuje migraci širokého spektra rybích druhů. Konstrukce zahrnuje šterbinové přepážky s rozdílem hladin do 0,10 m, tůň o minimální délce 3,0 m a podélný sklon 3 %. Horní a dolní rejda jsou upraveny tak, aby byla zajištěna předepsaná plavební hloubka. V prostoru obou rejd jsou situována čekací stání pro malá i velká plavidla, umístěná při levém břehu. Stání nejsou určena pro dlouhodobé kotvení plavidel.

### **Hydrostatický jez**

Hydrostatický jez je umístěn v ř.km 737,12 a je tvořen třemi jezovými poli o šířce 40 metrů. Jezový práh je navržen na kótě 119,30 m n. m. při maximální hrazené výšce 5,2 metru. Provozní hladina je regulována v závislosti na ročním období v rozmezí od 124,50 do 125,00 m n. m. Spodní stavba je železobetonová a zakládá se na únosném skalním podloží. Podjezí je stabilizováno kamenným záhozem odpovídající frakce. Jez je řízen z

velínu plavební komory a je napojen na záložní systém umístěný v objektu Povodí Labe. Součástí stavby je nové havarijní záchytné místo pro případné úniky nebezpečných látek.

### **Provozní zázemí Loubí**

Pro potřeby provozu PSD bude v prostoru přístavu Děčín – Loubí vybudováno provozní zázemí spočívající z přístavní hrany a skladovací plochy, na které budou uskladněny prvky provizorního hrazení a další materiál potřebný k provozu PSD. Délka přístavní zdi je 170 m, šířka skladovací plochy je cca 10 m a výšková úroveň je shodná s okolními přístavními plochami.

### **Úprava plavební kynety pod plavebním stupněm Děčín**

Úprava kynety je navržena s cílem zajistit dostatečné plavební podmínky v souladu s požadavky vyhlášky o pravidlech plavebního provozu. Plavební dráha má být široká 50 metrů s odpovídajícím rozšířením v obloucích a má umožnit ponor plavidel 1,4 až 2,2 metru v závislosti na průtocích. Úpravy zahrnují prohrábky, dosypy, tvarování dna a instalaci břehových výhonů. Celkem je navrženo 23 výhonů, které zajišťují stabilizaci proudění, ochranu štěrkových náplavů a vytvoření nových biotopů. Těmito opatřeními vzniknou cílené biotopy obnažovaných pláží v celkové ploše 4,48 ha, lagun o ploše 0,89 ha a mělkých proudů o ploše 1,5 ha. V celém úseku bude plavebním značením omezeno vytváření nadměrného vlnění.

### **Plavební dráha ve zdrži**

Plavební dráha ve zdrži je vedena celou šířkou koryta, a to až po ř.km 744,82 u levého břehu a ř.km 745,29 u pravého břehu. Od tohoto místa bude proti proudu plavební dráha vyznačena v parametrech dle vyhlášky (šířka 50 m v přímé). Ve zdrži (po ř.km 744,82) nebude plavební dráha vyznačována bójkami, v případě potřeby budou na břehu osazeny plavební znaky C.5 – Plavební dráha vzdálená a současně bude omezena tvorba nadměrného vlnění plavebním značením A.9 - Zákaz vytváření vln.

### **Revitalizace v ústí Jílovského potoka**

Revitalizační opatření v této lokalitě zahrnují vytvoření mokřadních depresí, menších tůní a rozšíření litorální zóny. Terén je místy snížen na kótu 125,00 m n. m. a doplněn o vhodné lužní dřeviny, zejména vrby, topoly, olše a jasany. Vznikne tak přibližně 20 100 m<sup>2</sup> lužních

porostů s doprovodnými typy mokřadních a pobřežních biotopů. Revitalizační opatření v této lokalitě zahrnují vytvoření mokřadních depresí, menších tůní a rozšíření litorální zóny. Terén je místy snížen na kótu 125,00 m n. m. a doplněn o vhodné lužní dřeviny, zejména vrby, topoly, olše a jasany. Vznikne tak přibližně 20 100 m<sup>2</sup> lužních porostů s doprovodnými typy mokřadních a pobřežních biotopů.

### **Revitalizace v ústí Ploučnice**

V rámci revitalizace bude nad silničním mostem vybudováno nové odlehčovací koryto o délce 280 metrů, sloužící k převedení vysokých průtoků a zlepšení migračních podmínek. Průtok mezi stávajícím a novým korytem bude řízen rozdělovacím objektem, který zajistí minimální průtok 1 m<sup>3</sup>/s v původním řečišti. Terénní úpravy vytvoří mozaiku pláží, tůní, lagun a lužních porostů s celkovou rozlohou více než 29 tisíc m<sup>2</sup>. Současně bude upravena cyklostezka a vybudován nový mostní objekt.

### **Provozní objekt**

Provozní objekt PSD je třípodlažní budova umístěná na pravém břehu v ose jezu. Je koncipován tak, aby poskytoval technické, administrativní a veřejné prostory, včetně informačního centra a venkovní terasy. Součástí objektu je nákladní výtah propojený s technickou chodbou pod jezem. Břeh v okolí je stabilizován víceetážovou opěrnou zdí kombinující zděné a vegetační prvky.

### **Aquatické a terestrické migrační pásmo**

Migrace vodních i suchozemských živočichů je zajištěna pomocí migračního pásma o šířce přibližně 30 metrů, umístěného mezi MVE a komunikací I/62. Toto pásmo obsahuje dvoušterbinový rybí přechod, přírodě blízké obtokové koryto a potřebnou monitorovací techniku. Přechod umožňuje migraci plavecky silných i slabších druhů včetně jesetera a úhoře, pro jehož poproudovou migraci je zřízen speciální bypass DN 500. Součástí pásma je také terestrická část umožňující pohyb živočichů vázaných na vodní prostředí.

### **Řídící limnigraf**

Výstavbou plavebního stupně Děčín se současný význam limnigrafu v Ústí nad Labem v podstatě omezí na úsek řeky Labe mezi Střekovem a koncem vzduť plavebního stupně Děčín, tj. po cca ř.km 746,13. Proto pro předpovědi průtoků, resp. vodních stavů, pro

regulačně upravený úsek Labe pod plavebním stupněm Děčín směrem ke státní hranici a na německé Labe je součástí navrhované výstavby též výstavba nového limnigrafu situovaného na levém břehu.

Po jednání s provozovatelem limnigrafu, tj. ČHMÚ a po místním šetření bylo umístění limnigrafu posunuto na ř.km. 732,02. Zřízení limnigrafu spočívá ve zřízení schodiště, ve svahu pod cyklostezkou schodiště zapuštěné betonové, ve svahu nad cyklostezkou schodiště kovové nad terénem ukotvené na betonových základech. V celém profilu na levém břehu bude podél tohoto schodiště osazena vodoměrná lať na betonovém základu a vedeny kabely od čidel, jež budou uloženy v rozebíratelné chrániče. Nad úrovní  $Q_{2002}$ , tj. na kótě 131,43 m n.m. bude umístěn pílíř pro odečítání dat z měření. Svah v okolí bude upraven vysvahováním nebo gabionovou opěrnou zídou.

### **Úpravy nad zdrží**

Nad zdrží budou provedena regulační opatření zahrnující výstavbu výhonů a prohrábky koryta. Výhony budou rozmístěny střídavě na obou březích a budou vytvářet prostor pro vznik šterkových náplavů. Celkově je navrženo 24 výhonů. Výsledkem úprav bude zajištění plavební hloubky 1,5 metru až do ř. km 761,40.

### **Malá vodní elektrárna Děčín**

Malá vodní elektrárna je umístěna na pravém břehu v návaznosti na jezovou konstrukci. Je vybavena dvěma Kaplanovými PIT turbínami s celkovou hltností  $250 \text{ m}^3/\text{s}$ , instalovaným výkonem 7,90 MW a roční výrobou 46,9 GWh. Objekt je navržen s vegetačními prvky na fasádě i střeše. Ochrana ryb je zajištěna kombinací světelných a akustických odpuzovačů. Elektrický výkon bude veden kabelem 22 kV do rozvodny Děčín–Želenice.

#### Parametry MVE:

Návrhová hltnost turbín  $Q_t$ :  $2 \times 125 = 250 \text{ m}^3/\text{s}$

Hladiny: - návrhová horní hladina: 124,50 m n.m.

- návrhová dolní hladina při  $Q_t$ : 120,40 m n.m. – spád 4,10 m

- dolní hladina při  $Q_{345d}$ : 119,44 m n.m. – spád 5,06 m

Celkový instalovaný výkon: 7,90 MW

Výroba elektrické energie v průměrně vodném roce: 46,9 GWh/rok

Příjezd pro obsluhu MVE je navržen z pravého břehu příjezdovou komunikací napojenou na stávající komunikaci I/62 (viz. kapitola 2.4.2), která je konstrukčně, směrově i výškově navržena tak, aby byl umožněn příjezd těžké techniky k MVE. Základní šířka této příjezdové komunikace je 3,0 m s rozšířením v obloucích a u nájezdu na přemostění migračního pásma na střechu MVE dle obalových křivek.

### Bezjezová varianta – varianta 2a

Základním principem předkládané „bezjezové“ varianty je využití regulačních úprav pro zajištění plavebních hloubek. Regulační úpravy je možno doplnit prohrábkou a tedy změnou (snížením) podélného sklonu řeky. Na konci úprav je pak ve vhodném místě navržena plavební komora, která překoná rozdíl hladiny způsobený úpravami a v korytě řeky je zřízen přechodový úsek, který zajistí plynulé navázání úprav na stávající koryto. Jako takové vhodné místo byla v našem případě zvolena lokalita přístavu Děčín Rozbělesy. Jiné vhodné místo pro snížení podélného sklonu plavebně kritického úseku pomocí plavební komory vzhledem k zástavbě ve městě Děčín identifikováno nebylo.

Varianta je navrhována tak, aby při průtoku blízcímu se  $Q_{345d}$  byla v řešeném úseku plavební hloubka 1,9 m (povolený ponor 1,4 m plus marže 0,5 m) a při průtoku blízcímu se  $Q_{180d}$  byla v řešeném úseku plavební hloubka 2,7 m (povolený ponor 2,2 m plus marže 0,5 m).

Použité soustředovací stavby jsou dvou typů:

- lagunové, které jsou navrženy tak, že za výhonem, v prostoru mezi výhonem a stávajícím břehem, je ponechána vodní hladina. Tyto výhony jsou většinou orientovány do vnějších částí oblouků
- vyplněného, které jsou navrženy tak, že od koruny výhonu je výhonové pole vyplněno ve sklonu max. 1:10 směrem ke stávající břehové hraně. Tyto výhony jsou většinou orientovány do vnitřních částí oblouků

V obou případech jsou koruny výhonů navrženy na úrovni  $Q_{180d}$  s tím, že u lagunových výhonů může být, v místě napojení na břeh, zřízen průleh na úrovni  $Q_{345d}$ .

## Popis trasy bezjezové varianty

U této varianty jsou v úseku mezi státní hranicí (ř.km 733,0) a ř.km 733,65 navrženy drobné prohrábký, které zajistí požadovanou plavební hloubku. Od ř.km 733,65 do ř.km 733,91 jsou využity stávající výhony s úpravou. Dále je úsek bez výhonů a od ř.km 734,25 po ř.km 736,25 jsou navrženy podélné soustředovací stavby (výhony) v kombinaci s prohrábkou, a to ve stejném rozsahu jako u varianty s výstavbou plavebního stupně Děčín. V celém tomto úseku je zajištěna plavební dráha v přímé trati šířky 50 m s rozšířením v obloucích.

Nad ř.km 736,25 jsou nově navrženy výhony u levého břehu řeky a následně od ř.km 736,80 u obou břehů řeky až pod přístav Děčín – Loubí do ř.km 737,55. V úseku obou přístavů v Děčíně – Loubí budou výhony pouze u levého břehu. Znamená to likvidaci čekacích stání na levobřežních dalbách v obou přístavech. V dalším úseku kolem Hegru po ř.km 740,0 jsou navrženy výhony na obou březích spojené s odtěžením skalního prahu v řece. Následuje přístavní zed' u ulice Labská a přístaviště osobních lodí nad mostem u ulice Smetanovo nábřeží. I v tomto úseku, až po ř.km 740,8 jsou navrženy výhony pouze u levého břehu, posledních 400 m nejsou výhony žádné. Návrh znamená zachování stání v obou zmíněných přístavištích.

Od ř.km 740,8 až po ř.km 741,6 je plavební dráha upravena jako jednolodní s šířkou plavební dráhy minimálně 34 m včetně rozšíření v oblouku. V tomto úseku by musela být plavba provozována řízeně pomocí vysílaček na plavidlech. Vyčkávání na průjezd by bylo při protiproudni plavbě v lokalitě přístaviště osobní lodní dopravy nad Tyršovým mostem, při poproudni plavbě v prostoru dnešního přístavu Děčín – Rozbělesy.

V ř.km 741,65 se osa plavební dráhy odpojí od osy toku Labe a bude směřována do přístavu Děčín – Rozbělesy. V horní části přístavu, v prostoru dnešního závodového přístavu Kovošrot group CZ a.s., je navržena plavební komora pro překonání rozdílu hladin mezi vjezdem do přístavu Děčín – Rozbělesy v ř.km 741,9 a horní ovlivněnou hladinou v ř.km 743,8. Vlastní řeka bude v tomto úseku upravena tak, aby byl zajištěn plynulý přechod dna mezi upravenou částí pod přístavem a neupravenou částí nad plavební komorou. Plavební dráha v přístavu je navržena tak, aby mohl být zachován alespoň částečný překladní provoz přístavu s tím, že plavební komora je navržena neprůtočná i při

zvýšených průtocích. Důvodem tohoto návrhu je potřeba zachovat přístav Rozbělesy jako ochranný pro případ velkých vod.

V ř.km 743,62 – ř.km 742,65 je navržen přechodový úsek k vyrovnání výškového spádu na řece, který je na vodní cestě řešen PK Rozbělesy. Přechodový úsek je v podélném sklonu, který významně převyšuje stávající parametry obdobného úseku vodního toku. Důvodem je nutnost řešit vzájemně protichůdné požadavky na zvýšení plavebních hladin bez vlivu na hladiny povodňové. Přechodový úsek je kromě výrazné prohrábký původního koryta řešen koncentrací toku do úzké kynety v jeho ose s koncentračními hrázemi po obou bocích. Koncentrační hráze budou představovat trvale zaplavené bermy. Trvalé zaplavení je nezbytné kvůli omezení možnosti uchycení náletové zeleně, která by negativně ovlivňovala převod povodňových průtoků. Zároveň tím budou vytvořeny dostatečně robustní plochy, které vhodným rozmístěním kamenných prvků zajistí variabilní škálu průtokových rychlostí a hloubek při různých průtocích tak, aby byla podpořena protiproudá migrace.

V horní části přechodového úseku budou koncentrační stavby provedeny plným násypem do stávajícího koryta. Níže – s postupující prohrábkou, bude v závislosti na zastižené geologii možné část koncentračních staveb řešit alespoň z části vhodnou modelací původního dna. Vzhledem k vyšším rychlostem proudění při povodňových průtocích bude nezbytné kynetu, zaplavené bermy, stávající břehy a navazující horní a dolní úseky opevnit záhozem z lomového kamene. Proto se ani nedoporučuje provádět přesypání záhozu písčítým materiálem z prohrábek, ježto ten by byl při vyšších průtocích unášen níže do plavební dráhy. V horní části bude při nátoku do přechodového úseku provedena skrytá podzemní stěna, jejíž funkcí bude jednak stabilizovat kamenný materiál, ale také omezit počáteční průsaky skrze něj a zajistit tak potřebnou plavební hloubku. Nevylučuje se provedení stabilizační podzemní stěny ve více liniích.

Dno řeky je upraveno do proměnného podélného sklonu, který zohledňuje zejména zajištění potřebných plavebních hloubek v kombinaci s minimalizací navýšení podélných rychlostí proudu.

## **Dopady na plavební infrastrukturu**

V této kapitole jsou uváděny dopady prostorové a dopady nautické.

Počítá se s realizací jednosměrné plavební dráhy v prostoru mezi železničním mostem v centru města a přístavem Rozbělesy. Jedná se o úsek mezi ř.km 740,9 – 741,4 délky 0,5 km.

Dále budou zlikvidována čekací stání u levého břehu v obou přístavech v Děčíně – Loubí. Všechny likvidované dalby jsou vedeny jako stavba na cizím pozemku kde pozemek je ve vlastnictví České republiky – Povodí Labe s.p. a stavba je ve vlastnictví České republiky – Ředitelství vodních cest. Dále bude omezen provoz v přístavu Děčín – Rozbělesy, který je ve vlastnictví firmy RIVER PORT, s.r.o. a bude zcela zlikvidován závodový přístav Kovošrot group CZ a.s. U obou těchto společností se jedná o soukromoprávní subjekty.

### **Hydraulické výpočty**

V této kapitole jsou porovnávány výsledky hydraulických výpočtů varianty bezjezového řešení zlepšení plavebních podmínek na Labi s variantou nulovou (současný stav) a s variantou s výstavbou Plavebního stupně Děčín (varianta 1b). Výpočty vycházejí z práce subjektu Sdružení Děčín PD, 03/2014.

### **Hydrologická data**

Posouzení je provedeno pro tato hydrologická data:

profil	nad Jílovským potokem	pod Ploučnicí
$Q_{345d} [m^3s^{-1}]$	113	117
$Q_{180d} [m^3s^{-1}]$	241	248
$Q_1 [m^3s^{-1}]$	1 270	1 300
$Q_{20} [m^3s^{-1}]$	3 170	3 240

## Stručný popis dotčených EVL

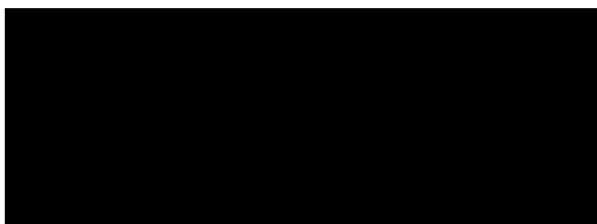
### CZ0424111 EVL Labské údolí

Evropsky významná lokalita Labské údolí (CZ0424111) se nachází v Ústeckém kraji mezi Děčínem a státní hranicí s Německem a je spravována Správou CHKO Labské pískovce. Zaujímá plochu 1 372 ha v nadmořské výšce 115–447 m, přičemž zahrnuje kaňon Labe, který je hlubokým erozním zářezem do křídových pískovců Děčínské vrchoviny a patří k nejvýraznějším geomorfologickým útvarům v ČR. Území je součástí CHKO Labské pískovce a na části plochy má být vyhlášena Národní přírodní rezervace Kaňon Labe. Lokalita představuje poslední relativně přirozený úsek velkého vodního toku v Česku a vyznačuje se mimořádnou rozmanitostí biotopů – od pískovcových borů a acidofilních bučin až po suťové lesy a fragmenty lužních porostů. Významná je vysoká druhová pestrost flóry a fauny včetně prioritních druhů soustavy NATURA 2000, jako jsou žabníček vzplývavý (*Luronium natans*), vydra říční (*Lutra lutra*) a bobr evropský (*Castor fiber*), přičemž Labské údolí je zároveň důležitou migrační cestou a jedinečným přírodním komplexem evropského významu.

### CZ0424141 EVL Porta Bohemica

Brána Čech (Porta Bohemica) je asi 3 km dlouhé kaňonovité údolí Labe, kterým řeka vstupuje do Českého středohoří. Táhne se od Malých Žernosek po Litochovice nad Labem. Údolí je výrazným hlubokým zářezem Labe do krajiny. Mezi hlavní vyhlídky patří Varhošť s rozhlednou (pravý břeh) a Labská vyhlídka u kostela sv. Barbory v Dubicích (levý břeh). Oblast byla tradičně vinařská (Dolní Zálezly, Velké a Malé Žernoseky). K významným místům patří skalní ostroh Kalvárie s přírodní rezervací, barokní kostel v Církvicích, výhled na hrad Střekov, Vaňovský vodopád a přírodní rezervace Sluneční straň. Území je geologicky mladé, typické sesuvy půdy. Z geomorfologického hlediska tvoří Porta Bohemica Oparenskou část Lovošské vrchoviny, která je podokrskem Českého středohoří.

V případě potřeby doplňujících informací se neváhejte obrátit na kontaktní osobu:



S pozdravem

**Ing. Lubomír Fojtů**  
ředitel ŘVC ČR

*podepsáno kvalifikovaným elektronickým  
podpisem*

Přílohy:

- 1 x 1.1 Situace záměru – bezjezová varianta – varianta 2a.
- 1 x 1.2 Situace záměru – jezová varianta – varianta 1b.