

Vyjádření k dokumentaci (doplňku) vlivů záměru

„Plavební stupeň Děčín“ na životní prostředí

dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vážení, předem Vám děkuji, že vezmete v úvahu mé vyjádření a zohledníte i postoj dalších **18 000 občanů** - signatářů petice *Za zachování jedinečné přírody dolního Labe – proti výstavbě jezů v Malém Březně a Prostředním Žlebu*, kteří se vyslovili pro efektivnější podporu lodní dopravy na Labi a požadují důslednější ochranu jedinečné přírody Labe, a vydáte

NESOUHLASNÉ STANOVISKO.

Předem Vám za to děkuji.

podpis a datum

jméno a příjmení

adresa

Na vědomí: Přátelé přírody, o.p.s., Ústí nad Labem



Ministerstvo ŽP ČR

vážený pan

Mgr. Richard Brabec, ministr ŽP ČR

a odbor posuzování vlivů na ŽP a IP

Vršovická 65

Praha 10

100 10

Vyjádření k dokumentaci (doplňku) vlivů záměru

„Plavební stupeň Děčín“ na životní prostředí

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (§ 8 odst. 3)

Žádám, aby MŽP vydalo NESOUHLASNÉ stanovisko k záměru.

Před 110 lety se po českém Labi přepravilo **10x více zboží než dnes a to bez jezů**. Problém tedy musí být jednoznačně v lodích, nikoli v absenci jezu.

Ten by tvořil významnou migrační překážku řadě vodních živočichů (bobr, vydra, losos, úhoř atd.).

Plavební stupeň není potřebný z těchto důvodů:

1. Moderní lodě uvezou i při ponoru 100 cm přes **400 tun** nákladu, zatímco stávající zastaralé lodě fakticky **nic**. Tzn., že na českém Labi není třeba při ponorech 100 cm zastavovat plavbu; nyní se to děje jen vinou zastaralosti lodního parku používaného na českém Labi. Díky modernímu kvatro-pohonu mohou po českém Labi plout soupravy delší o cca 18 m a širší až o 2,4 m oproti stávajícím lodním soupravám používaným na českém Labi. Díky této větší ploše, dále díky kvatro-pohonu (4 vrtule o menším průměru) atd. (tvar přídě, air lubrication, lehčí konstrukce...) mají moderní lodě oproti stávajícím lodním soupravám používaným na českém Labi při stejných ponorech **1,5 až 2x vyšší nosnost**. Díky moderním prvkům (air lubrication, lehčí materiály...) mají moderní lodě až o 20 % nižší spotřebu paliva a jejich provoz je tedy rentabilní od dosažení cca **125 cm** oproti **140 cm** (cíl PSD) u stávajících zastaralých lodních souprav používaných na českém Labi. Zlepšit plavební podmínky ze současných cca 115 cm na cca 125 cm lze i **bez výstavby jezu** (jezů)!
2. Před 100–200 lety pluly po českém Labi desítky člunů denně. Dnes je to pouhých asi **400 za rok** (při průměrném nákladu 1 000 t a objemu přepravy

400 000 t za rok), tedy cca **1 denně!** Ztrácí tedy jakékoli opodstatnění trvat zde na obousměrné plavební dráze. (I pro hypotetický provoz 10 souprav denně naprosto postačí plavební dráha se střídavým provozem upraveným vyhláškou SPS.) Vytvořením „vzdouvacích“ úžin lze dosáhnout zvýšení plavebních hloubek. (Zvýšení rychlosti proudění lze eliminovat snížením podélného sklonu řeky.) Tato opatření by měla prakticky **nulový vliv na říční ekosystémy**. V žádném případě by to neohrozilo statiku žádných budov ani nezhoršilo průběh povodní – viz bod 3.

3. Některé úseky českého Labe lze podélně rozdělit na **dvě ramena, oddělená podélnými přelévavými hrázkami**.
 - a) Jedno rameno s minimálním podélným sklonem lze vyčlenit (jen) pro lodní dopravu a odvádění povodní. Rozdíl ve výškách vodních hladin nad a pod takto řešeným úsekem by řešila plavební komora (příp. dvě vedle sebe). Jako jedno z nejhodnějších míst se jeví pravý břeh Labe u Křešic.
 - b) Druhé rameno bez lodní dopravy i ostrov mezi oběma rameny lze renaturalizovat. Tím by se na tomto úseku Labe **velmi významně zvýšilo naše přírodní bohatství!**

Toto synergické řešení by tedy nejen dostatečně zlepšilo plavební podmínky, ale **na rozdíl od Plavebního stupně Děčín** by dokonce **zlepšilo přírodní podmínky** na českém Labi! Mělo by proto být zcela jednoznačně preferováno.

Z výše uvedených důvodů musí být podle mne pro záměr Plavebního stupně Děčín s jeho řadou významně negativních dopadů na (evropsky) cenné druhy a ekosystémy vydáno

NESOUHLASNÉ STANOVISKO EIA.