**Stav přípravy akce Plavební stupeň Děčín**

Projektový záměr je nyní v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „EIA“). Proces EIA byl zahájen již v roce 2005 (podání oznámení ze strany Ředitelství vodních cest ČR). Vlastní dokumentace vlivů na životní prostředí byla předložena Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) v roce 2010 s tím, že byla následně, již potřetí, vrácena dopisem MŽP ze dne 14. 9. 2016 k doplnění. Ředitelství vodních cest ČR, jakožto podřízená organizace Ministerstva dopravy, která má v gesci přípravu uvedené investiční akce, k 4. 3. 2016 předložilo MŽP českou i německou verzi Dokumentace EIA. Tato upravená a doplněná dokumentace již vypořádala a zapracovala veškeré vznesené připomínky. Byla aktualizována dopravní studie, hluková a rozptylová studie, hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz a veřejné zdraví, bylo zpracováno nové naturové hodnocení   
a doplněno biologické hodnocení o průzkumy, které proběhly od doby druhého vrácení dokumentace EIA.

Důvodem opětovného vrácení bylo zejména vyhlášení nové evropsky významné lokality Porta Bohemica soustavy Natura 2000 na základě nařízení vlády č. 207/2016, ze dne 8. 6. 2016.

Hodnocení vlivů záměru Plavební stupeň Děčín (dále jen „PSD“) na životní prostředí prokázalo, že preferovaná varianta je variantou, která vykazuje pozitivní vlivy na životní prostředí člověka v širším území (veřejné zdraví, znečištění ovzduší a hluková situace), avšak nese s sebou též vlivy na ekologický stav vodního toku a přírodu a krajinu v dotčeném území.

Další vývoj procesu EIA záměru PSD je mj. závislý na skutečnosti, zda dojde ke stanovení a schválení kompenzačních opatření, které jsou součástí strategického materiálu Ministerstva dopravy pod názvem „Koncepce vodní dopravy pro období 2016 - 2023“ (dále jen „Koncepce“).

Na základě usnesení č. 685 ze dne 25. 9. 2017, byla Koncepce vzata vládou ČR   
na vědomí. V bodě 2.1 zmíněného usnesení, bylo uloženo ministru životního prostředí informovat vládu o stanovených kompenzačních opatřeních týkajících se řešení významného negativního vlivu zlepšení plavebních podmínek v úseku Ústí nad Labem – státní hranice prostřednictvím plavebního stupně Děčín na předmět ochrany č. 3270 (bahnité náplavy)   
a předmět ochrany bobr evropský v EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica, případně   
o nemožnosti taková opatření stanovit. Z pověření MŽP byl správou Národního parku České Švýcarsko na základě vlastních analýz a zadaných studií zpracován materiál, který konstatuje, že nelze zmíněná a potřebná kompenzační opatření ve vztahu k předmětům ochrany č. 3270 stanovit. Tento stav je však pro resort dopravy zcela neakceptovatelný.

Pro úplnost uvádíme, že byl již vládou ČR schválen převažující veřejný zájem   
ve prospěch vodní dopravy. Současně bylo vládou ČR přijato usnesení ze dne 20. listopadu 2018 č. 781, kterým vláda ČR nesouhlasí s informací o nemožnosti stanovit kompenzační opatření týkající se řešení významného negativního vlivu zlepšení plavebních podmínek   
v úseku mezi Ústím nad Labem a státní hranicí prostřednictvím vodního díla PSD na předmět ochrany č. 3270 (bahnité říční náplavy) v EVL Labské údolí a předmět ochrany bobr evropský v EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica a ukládá ministru rezortu životního prostředí neprodleně prověřit v dialogu s Evropskou komisí možnost realizace kompenzačních opatření na území jiného členského státu Evropské unie, a to při dodržení závazků vyplývajících pro Českou republiku ze směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Ministerstvo dopravy na základě provedených analýz Ředitelství vodních cest ČR však konstatuje, že v území mezi zdymadlem Střekov a st. hranicí ČR/SRN mimo úsek vlivů záměru PSD lze shledat jistý potenciál pro realizaci kompenzačních opatření za ztrátu stanoviště č. 3270 realizací záměru PSD. V úvahu v tomto ohledu připadají v území již experimentálně vytvořené a ověřené výhony s vyplážovanými břehy, či jiná obdobná realizovaná opatření stabilizující žádoucí tvary břehových struktur. Realizovatelnost těchto opatření podporují výsledky biologického monitoringu experimentálních výhonů, které jsou dlouhodobě realizovány a jednoznačně prokazují realizovatelnost technických opatření, která vytváří nové plochy stanoviště č. 3270. I díky těmto získaným zkušenostem tak tvrdíme,   
že kompenzovatelnost vlivů záměru na stanoviště č. 3270 je reálná a otázkou je pouze stanovení její lokalizace a rozsah.

Tvrzení MŽP, že stanoviště v takové kvalitě, jako je na Labské vodní cestě, se jinde nedají nalézt, jsou dle názoru Ministerstva dopravy zavádějící. Stanoviště č. 3270 jsou chráněna v rámci celé EU na různých místech v různých státech a určitě se od sebe v detailu velmi liší. Na základě těchto skutečností Ministerstvo dopravy nesouhlasí s předloženými závěry nemožnosti stanovení kompenzačních opatření a je připraveno činit kroky, které povedou k co nejrychlejšímu schválení Koncepce vodní dopravy včetně PSD.

Na základě splnění těchto úkolů, vyžadovaných zákonem, se předpokládá opětovné předložení Koncepce vládě ČR ke schválení tak, aby bylo naplněno usnesení vlády ČR č. 685 ze dne 25. 9. 2017.

Z uvedených důvodu tedy nebylo v roce 2018 dopracováno a předloženo MŽP další doplnění dokumentace EIA, které musí odrážet závěry materiálu Koncepce.

Dokumentaci EIA bude možné opětovně předložit MŽP pravděpodobně za 9 měsíců po stanovení kompenzačních opatření a převažujícího veřejného zájmu v materiálu Koncepce, a to s ohledem na nezbytnost projednání dokumentace s dotčenou veřejností v ČR a SRN. S ohledem na dohodu ministrů zemědělství a dopravy by mělo další přípravu akce zajišťovat Povodí Labe, s. p. Jelikož je celý proces převedení činností na samém začátku, nelze tak   
v současnosti predikovat, jakou časovou náročnost předání agendy 20 let přípravy stavby bude vyžadovat a jak bude organizačně zajištěno provedení dopracování dokumentace EIA.