

Kaplanova 1931/1  
148 00 Praha 11  
tel.: 95 142 1233  
ID DS: dkkdkdj  
e-mail: tereza.stefanova@aopk.gov.cz  
www.nature.cz

**Ministerstvo životního prostředí**  
Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence  
Mgr. Evžen Doležal  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

ISDS: 9gsaax4

**NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ:**

12996/SOPK/26

**VYŘIZUJE:**

Štefanová, Libichová a kol.

**DATUM:**

9. 6. 2026

**Věc: Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 - 2035“**

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody příslušný podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „ZOPK“), pro posouzení oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 - 2035“, které předložilo Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10 v souladu s ustanovením § 10c odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, doručeného dne 12. 5. 2026, vydává toto vyjádření.

Ministerstvo životního prostředí ČR, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10 – Vršovice, dne 12. 5. 2026 požádalo příslušné orgány ochrany přírody o posouzení koncepce z hlediska jejích vlivů na životní prostředí. Agentura tímto sděluje, že k předmětné koncepci má následující připomínky.

Agentura uvádí, že předkládaná verze „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“ (dále jen KVD“) je rámcově obsahově totožná s dříve posuzovanou verzí „Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023“, proto by se měly zohlednit již dříve uplatněné požadavky na vyhodnocení koncepce podle závěru zjišťovacího řízení vydaného MŽP (č. j. 65947/ENV/15 ze dne 29. 9. 2015). Lze předpokládat, že dříve uplatněné požadavky na rozsah posouzení vycházely z odborného zhodnocení předložené koncepce, a toto by mělo být v čase konzistentní.

Obecně ke koncepci Agentura uvádí:

Za jeden z nejvýznamnějších negativních faktorů ovlivňujících říční ekosystémy je nutné považovat údržbu plavebních drah, zejména bagrování koryt vodních toků. Tyto zásahy vedou nejen k přímému narušení biotopů, ale také ke zvýšenému uvolňování sedimentů do vodního sloupce, zhoršování kvality vody a narušování ekologické kontinuity toků. Současně dochází k další fragmentaci říčních systémů prostřednictvím plavebních stupňů a souvisejících technických opatření.

Bagrování koryt a prohrábky dnového substrátu mohou mít fatální následky pro ZCHD velevrub malířský (*Unio pictorum*), velevrub nadmutý (*Unio tumidus*), škeblička plochá (*Pseudanodonta complanata*) a škeble rybničná (*Anodonta cygnea*).

Opevňování a opravy břehů vodních toků představují negativní zásahy do biotopů ZCHD užovky podplamaté (*Natrix tessellata*), užovky obojkové (*Natrix natrix*) a skokanů zelených (*Pelophylax esculentus*).

Vodní cesty určené pro dálkovou plavbu představují zásadní zásah do krajinné struktury i vodního režimu území. Ve srovnání s nimi lze trasování pozemní dopravní infrastruktury v řadě případů realizovat mimo nejcennější nivní a říční ekosystémy, přičemž dopady na hydrologické poměry krajiny mohou být podstatně nižší.

Rovněž nelze opomíjet environmentální rizika spojená s provozem vnitrozemské vodní dopravy, zejména emise z lodní dopravy, hlukovou zátěž, riziko znečištění vod a možnost havarijních situací spojených s únikem přepravovaných látek do vodního prostředí. Současný relativně nízký rozsah těchto dopadů je dán především omezeným rozsahem provozu.

Za zásadní je pak nutné považovat změny morfologie koryt a proudových poměrů vodních toků, které významně snižují jejich samočisticí schopnost, podporují eutrofizaci a vedou k dlouhodobému zhoršování ekologického stavu vodních ekosystémů.

Agentura konstatuje, že návrh KVD má potenciál významného dotčení přírodního i krajinného prostředí především v souvislosti s konkrétními opatřeními, která představují zásah do říčního systému s vazbami na přírodní stanoviště a celkové využití území v okolí dotčených vodních toků.

Z těchto důvodů Agentura poukazuje na následující aspekty:

- 1) Koncepce nestanovuje u jednotlivých záměrů variantní řešení, často navrhuje stavební řešení jako jedinou cestu k zajištění splavnosti toku. Hodnocení KVD by se mělo kromě hodnocení vlivu na zvláště chráněné fenomény ve smyslu části III. až V. ZOPK se zvláštním zřetelem na soustavu Natura 2000 a zvláště chráněná území, zaměřit rovněž na hydromorfologické aspekty říčního toku a navazující nivy.
- 2) Velmi podstatnou problematikou dopadající na provozování vodní dopravy, je vývoj klimatu a očekávané scénáře s výskytem častých období sucha a výskytu extrémních povodní – tyto aspekty je nutné vyhodnotit, protože navrhovaná opatření zásadně ovlivní vodní stavy a průtoky. Koncentrací vody v plavební dráze při obdobích sucha s dlouhotrvajícím deficitem vody odříznou zbytek koryta a nivu od povrchové vody a trvale ovlivní i úroveň podzemní vody. Současně vzniknou nová místa výrazněji ohrožená povodněmi a náchylná k zanášení sedimenty nebo naopak k vymílání, které bude nutné ve vyšší míře odstraňovat a sanovat.
- 3) KVD je orientována především na využívání řek pro plavební a rekreační účely, ale konkrétní opatření pro podporu ekologických funkcí řeky a snahy o zmírnění dopadů údržby a rozvoje vodních toků v KVD chybí. Jediným navrhovaným opatřením v rámci strategického cíle E. Snižování vlivu provozu na životní prostředí je mezioborová spolupráce na přípravě projektů. Chybí opatření typu zmírňování důsledků technické úpravy vodních cest při běžných činnostech údržby vodních cest (management sedimentů, prevence a zabránění vymílání koryta a dnových poruch, cílené odstraňování kontaminací, prioritizace při odstraňování povodňových škod pro urychlení znovuoobnovení plavby, monitoring a zlepšování průchodnosti příčných staveb apod.), jakož i cílená revitalizační opatření. Tento strategický cíl E. není *de facto* naplněn obsahem (lze odkázat na německý přístup v Gesamtkonzept Elbe).
- 4) Opatření v KVD povedou ke zvýšení nároků (včetně časových a finančních) na údržbu nově realizovaných staveb, zařízení a opatření v korytech vodních toků. Očekávaný rozvoj vodní dopravy si vyžádá četnější a intenzivnější údržbu, což bude mít významnější vlivy na vodní toky než doposud. Současně bude nutné lépe rozpracovat přístupy při nakládání se sedimenty (nákladovost, kontaminace, skládkování, opětovné využívání, ponechávání a případné přemísťování v korytě).

K otázce, zda přicházejí v úvahu varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce, lišící se svými vlivy na životní prostředí, které by měly být předmětem vyhodnocení a posouzení, Agentura poukazuje především na záměry výstavby plavebních stupňů, které jsou nositeli nejzásadnějších negativních vlivů. Problematika zlepšení plavebních podmínek na úrovni koncepce nemusí být nutně svázána

s konkrétním technickým řešením, zvláště pokud jsou jeho dopady závažné. Posouzení cíle 1. na zlepšení plavebních podmínek pod názvem „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN-T“ je třeba provést variantně.

K otázce nepřekročitelných limitů je nutné vyhodnotit KVD ve vztahu k omezením daným evropskými směrnici (směrnice o stanovištích, Rámcová směrnice o vodách) s tím, že při realizaci opatření by nemělo dojít ke zhoršení (zhoršování) stavu vodního útvaru a jeho ekologických funkcí. KVD by měla vodní toky respektovat také z hlediska jejich dalších funkcí a tyto v maximální míře podporovat (viz také komentář pod bodem 4).

### **V případě Labe z předložené koncepce vyplývají tyto negativní zásahy do vodních toků a jejich okolí:**

- 1) Koncepce stanovuje jako jediné řešení zlepšení plavebních podmínek výstavbu Plavebního stupně Děčín, přestože tento záměr ještě neprošel hodnocením EIA a není známo výsledné řešení. Podle žádosti o stanovisko dle § 45i ZOPK jsou zvažovány dvě varianty – jezová a bezjezová. Do procesu EIA by měl záměr vstoupit ve variantách, což v obsahu KVD není reflektováno a je sledována jen jezová varianta. Současně bylo v minulosti vyhodnoceno, že tento záměr představuje významné negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000, což by se mělo propsat rovněž do hodnocení KVD se zohledněním aktuálního rozsahu chráněných stanovišť. V rámci KVD by měla být řešena rovněž varianta s využitím nízkooponových plavidel s vyhodnocením dopadů těchto variant na přírodní prostředí, tak rovněž finanční náročnost veškerých souvisejících opatření (např. rozdíl v údržbě plavební dráhy s ohledem na garantovanou plavební hloubku jednotlivých variant, vybudování překladišť pro rozložení nákladu v částech toku včetně území SRN, kde nebude dosahováno vyšších plavebních hloubek).
- 2) Hodnocení KVD by se mělo zaměřit rovněž na hydromorfologické aspekty říčního toku a navazující nivy. Šíří možných vlivů vztažených na EVL Porta Bohemica a EVL Labské údolí popsané ve stanovisku Agentury dle § 45i ZOPK je možné vztáhnout obecně na biotopy a ovlivnění vodního toku a provést komplexní hodnocení dopadu KVD v potřebném rozsahu. Jedná se zejména o:
  - Ovlivnění přímým zábořem na vodní prostředí vázaných stanovišť a biotopů druhů a nepřímé ovlivnění stanovišť ve zbylém úseku dolního Labe od VD Střekov, s vyzníváním na území Německa především v důsledku podstatných změn hydrodynamiky vodního toku (rychlosti a rozložení proudění v korytě), přetvoření morfologie koryta stavebními objekty, prohrábkami a koncentračními stavbami, změn v akumulčně-sedimentační činnosti (včetně ovlivnění ústí bočních přítoků), změn ve vodním prostředí (teplotní a světelné zejména ve zdrži), změn v hladině podzemní vody a zásahu do vodního režimu ve vazbě na terestrické ekosystémy.
  - Výstavba příčné překážky v toku ovlivňující přirozenou dynamiku řeky, světelné a teplotní podmínky, samočisticí schopnost, biodiverzitu, migraci vodních živočichů, přesun sedimentů a působí rizikově z hlediska mortality živočichů na turbínách vodní elektrárny. Celkově je třeba vyhodnotit migrační propustnost vodních toků.
  - Intenzivnější pravidelné prohrábkování a odstraňování nánosů (navrhovaná opatření ve strategickém cíli C) zesilující negativní dopady stávající údržby zvýšenými nároky na udržování větších hloubek v plavební dráze, udržování hloubek u nových přístavišť a dalších objektů vodní dopravní infrastruktury. V Labi je již za současné situace identifikován vážný problém s nedostatkem sedimentů projevující se změnami v hydrodynamice (rychlosti a rozložení proudění v korytě), morfologii koryta a akumulčně-sedimentační činnosti, který by byl plánovanými opatřeními podstatně zesílen.
  - Dotčení rizikem znečištění vodního toku při stavebních pracích a pohybu strojů v rámci všech plánovaných stavebních záměrů, a při uvolnění kontaminace v sedimentech při masívních prohrábkách a úpravách koryta.

- Rušení živočichů během realizace i provozem záměru (hluk, osvětlení, pohyb lidí a techniky), očekávaným zvýšeným provozem vodní dopravy a činnostmi souvisejícími s dopravou (překládky, přístaviště apod.).
  - Rozvoj multimodální nákladní dopravy by si vyžádal územní nároky ve vazbě na přístaviště. Menší dopady lze očekávat v případě již existující infrastruktury, naopak značný dopad by měly zábory antropogenně málo ovlivněných partií řeky Labe.
  - Vyhodnocení kumulativního vlivu všech opatření na přírodní prostředí se zvláštním zřetelem na soustavu Natura 2000.
- 3) S odkazem na cíle přesahující prostor ČR (zejména strategické cíle A a C), tedy ve vazbě na mezistátní nákladní přepravu a využití přístavu Hamburk, je nutné důsledně zohlednit vazbu na navazující úsek Labe na území SRN, včetně vyhodnocení případných vlivů. Mezi tyto vlivy by měla být zařazena také opatření související se závazkem německé strany udržovat příslušné plavební hloubky na svém území a KVD vyhodnotit ve vztahu ke strategickému dokumentu Gesamtkonzept Elbe (2017).
- 4) KVD pracuje s řadou cílů a opatření, které je nutné časově harmonizovat, a to ve vztahu k vynaloženým finančním prostředkům i k ovlivnění přírodního a krajinného prostředí tak, aby jejich uplatňování bylo efektivní a nepůsobilo zbytečné škody. Opatření se časově překrývají a není možné vysledovat jejich logickou posloupnost. Například pokud nebudou vyřešena kritická místa (využití přístavu Hamburk a navázání na námořní přepravu, zajištění výkupu pozemků nebo privátních přístavišť, zajištění plavebních podmínek na německém úseku), nelze počítat s plnohodnotnou garantovanou splavností až do přístavu v Hamburku, očekávaného efektu podpory nákladní dopravy po vodě či deklarovaného rozvoje cestovního ruchu v oblasti rekreační plavby.
- 5) Opatření na podporu rekreační plavby, především říční infrastruktury, je nutné koncepčně rozpracovat podle priorit tak, aby byly nejprve pokryty nejatraktivnější a nejvhodnější lokality. V analýze chybí vyhodnocení již realizovaných záměrů a zhodnocení potřeby další infrastruktury v reakci na skutečnou poptávku. Tím lze zamezit neefektivním nákladům, komplikacím při schvalování i nepřiměřeného ovlivnění přírodního prostředí a urbanizace vodních toků, zejména v přírodně a krajinně cenných oblastech.
- 6) V Oznámení koncepce jsou podhodnoceny dopady vlivů (kapitola D). Jako příklad lze uvést, že v souvislosti se záměrem Plavební stupeň Děčín je pravděpodobné vyhodnocení významně negativního vlivu na lokality soustavy Natura 2000, protože tento byl konstatován i pro dříve posuzovanou verzi „Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023“ (ECOLOGICAL CONSULTING a. s., Mgr. Martina Fialová, Ph. D., 2016), zatímco hodnocení uvedené v Oznámení v tab. (str. 53) uvádí: „*Implementace koncepce vodní dopravy může být spojena s potenciálně významnými vlivy na území soustavy Natura 2000 a ZCHÚ*“. Dalším příkladem je vážné zhodnocení dopadů v oblasti odpadů, kdy nejsou žádným způsobem reflektovány objemy a kvalita odtěžených sedimentů s rizikem vzniku nebezpečných odpadů (kontaminace, staré ekologické zátěže, modernizace přístavišť apod.).

Z hlediska vyhodnocení dalších cílů je vhodné pro řešené období nastavit jednotlivé etapy rozvoje vodních cest tak, aby bylo dosaženo dílčího postupu a opatření byla efektivní bez zbytečných zásahů do přírodního prostředí a zhoršování stavu dotčených vodních toků (viz body 6 a 8).

Z pozice orgánu ochrany přírody, který vydal stanovisko dle § 45i ZOPK nevylučující významný vliv na lokality soustavy Natura 2000 pro KVD (č. j. 06621/SOPK/26 ze dne 27. 3. 2026), specifikuje Agentura rozsah požadovaného hodnocení s odkazem na odůvodnění stanoviska, kde byly očekávané vlivy popsány. Rámcově jsou identifikovány takto:

- Ovlivnění přímým zábořem na vodní prostředí vázaných stanovišť 3270, 3150, 3260, 91E0\* a biotopů druhů bobr evropský a losos obecný a jejich nepřímé ovlivnění ve zbylém úseku dolního Labe od VD Střekov, s vyzníváním na území Německa především v důsledku podstatných změn hydrodynamiky vodního toku (rychlosti a rozložení proudění v korytě),

přetvoření morfologie koryta stavebními objekty, prohrábkami a koncentračními stavbami, změn v akumulčně-sedimentační činnosti (včetně ovlivnění ústí bočních přítoků), změn ve vodním prostředí (teplotní a světelné zejména ve zdrži), změn v hladině podzemní vody a zásahu do vodního režimu ve vazbě na terestrické ekosystémy.

- Zhodnocení vlivu je nutné provést v celém úseku dotčeném výstavbou koncentračních staveb, nejen samotnou jezovou zdrží. Prakticky celý úsek řeky Labe v EVL Porta Bohemica pod VD Střekov i značná část v EVL Labské údolí by byly v důsledku záměru přetvořeny plánovanými zásahy odtěžením sedimentu a výstavbou podélných koncentračních staveb. V jezové zdrži by byly lokality náplavů přímo zaplaveny a úpravou koryta podélnými stavbami by byly přetvořeny a fyzicky odříznuty od hlavního toku, čímž by bylo zabráněno přirozenému procesu jejich vzniku a zachování (přeplavování). Změny v transportu sedimentů se dotknou i navazujícího úseku v SRN, neboť dotují stanoviště níže po proudu a zamezují negativním změnám v korytě (např. zahlubování dna). V Labi je již za současné situace identifikován vážný problém s nedostatkem sedimentů projevující se změnami v hydrodynamice (rychlosti a rozložení proudění v korytě), morfologii koryta a akumulčně-sedimentační činnosti, který by byl plánovanými opatřeními podstatně zesílen.
- Stanoviště vodních makrofyt by byla ovlivněna změnami v morfologii toku i rychlostmi proudění a světelnými podmínkami, které jsou limitující pro jejich existenci.
- Losos obecný: vliv příčné překážky v toku zásadním způsobem ovlivňující přirozenou dynamiku řeky a migrační prostupnost a představující riziko zvýšené mortality na vodní elektrárně. KVD je třeba vyhodnotit i s ohledem na navazující EVL vyhlášené pro tento druh. K přímému dotčení by došlo u EVL CZ0513505 Dolní Ploučnice, kde záměr v podobě jezové varianty zasahuje do EVL přímo vlivem vzduť a vybudováním nového 280 m dlouhého odlehčovacího koryta pro převod vysokých průtoků a rozdělovacího objektu mezi stávajícím a novým korytem. V důsledku vzduť by došlo k zániku přirozeného soutoku Ploučnice a Labe, změnám v proudění a odtokových poměrech v určité oblasti toku výše po proudu po zaústění odlehčovacího koryta zpět do hlavního toku. Tyto změny by představovaly negativní zásah z hlediska migrace a životních podmínek lososa. Nepřímo mohou být ovlivněny i navazující EVL po proudu Labe na území SRN.
- V případě bobra evropského hrozí přímý zánik několika dlouhodobě obsazených teritorií vlivem výstavby jezu, vzduť a navazujícími úpravami břehů, další mohou být ohrožena výstavbou koncentračních staveb ve vodním toku.
- U předložené KVD hrozí silný kumulativní vliv s dalšími záměry, které jsou přímo situovány v dotčeném úseku dolního Labe. Kromě aktivit správce vodního toku a ŘVC ČR je třeba počítat s celou řadou soukromých aktivit a záměrů (maríny, vývaziště, přístaviště apod.), které by zintenzivnění vodní dopravy společně se splavněním dolního Labe vyvolalo.
- Rozvoj nákladní dopravy a zajištění celoroční splavnosti Labe popsané v KVD je provázáno s územím SRN a bude generovat nároky na zajištění plavebních podmínek, ale také řadu vlivů spojených se zvýšeným provozem nákladní vodní dopravy. S ohledem na to považuje Agentura za vhodné informovat německou stranu o přípravě KVD, aby mohla zvážit potenciální vliv KVD na území SRN s ohledem na možné mezistátní posuzování. dle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb.

**V případě Vltavy a Labe na území Středočeského kraje z předložené koncepce vyplývají tyto negativní zásahy do vodních toků a jejich okolí:**

Na řece Labi se jedná zejména o:

- přístaviště Neratovice-Lobkovice
- čekací stání pro malá plavidla na Labi
- veřejný přístav Lázně Toušeň

- sjezdy do vody na Labi
- další síť přístavišť a servisních center na Labi
- ochranná stání na Labské vodní cestě
- zvýšení ponorů na Labské vodní cestě na 220 cm (projekt primárně údržbového charakteru)

V rámci územní působnosti Agentury se předložená koncepce týká EVL CZ0214009 Libické luhy, resp. její části zahrnuté do území NPR Libický luh a jejího ochranného pásma.

Agentura upozorňuje, že na výše vymezené území může mít vliv specifický cíl č. 5 „Osobní a rekreační plavba a její význam pro rozvoj regionů“. EVL Libické luhy v části, kde je v překryvu s územím NPR, na západní hranici, bezprostředně navazuje na tok Labe a v tomto úseku se nachází sjezd do vody na Labi SO 9 Oseček 1, k němuž vede jediná přístupová cesta, a to cesta protínající území NPR (tato cesta byla v minulosti vymezena jako ochranné pásmo NPR). Nelze vyloučit, že zvýšení uživatelského standardu a rozšíření infrastruktury pro rekreační využití sjezdu do Labe, případně zkapacitnění tohoto sjezdu, povede k významnému zvýšení provozu na přístupové cestě a s tím související intenzity negativních vlivů na předměty ochrany EVL a narušení celistvosti EVL, která je protnuta i dalšími liniovými stavbami, včetně dálnice D11, a další jsou plánovány (VRT). Lze uvažovat také o negativním ovlivnění druhové diverzity území, konkrétně evropsky významných stanovišť 91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*) a stanoviště 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*.

Koncepce by měla alespoň rámcově řešit možný střet s ochranným režimem NPR.

Vlastní využívání Labe pro lodní dopravu ovlivňuje zejména stanoviště 6430 Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně. Toto společenstvo se v části NPR vyskytuje jen okrajově, také v důsledku likvidace břehových porostů, které je součástí opatření „zajištění dodržování systematické údržby vodní cesty“. Toto opatření má na stanoviště 6430 vesměs likvidační vliv.

Obecně problematický strategický cíl „Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy“, konkrétně specifický cíl č. 1 „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN – T“ jde v řadě případů proti smyslu návrhů souhrnu doporučených opatření pro evropsky významnou lokalitu Libické luhy, schválenému Ministerstvem životního prostředí 22. 4. 2020 (dále jen „SDO“), dle něhož je pro většinu předmětů ochrany EVL naopak navrhována revitalizace vodního režimu území.

Konkrétně pro evropsky významný druh kuňka ohnivá (*Bombina bombina*) a stanoviště 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition* je dle SDO navrženo zvážit možnost částečné revitalizace vodního režimu NPR Libický luh, která by spočívala v napojení části odstavených mrtvých ramen na stávající tok Labe tak, aby bylo možno tato ramena řízeně dotovat vodou z Labe i v době běžného průtoku vody v jeho korytě. Zásadní vliv udržení alespoň stávajícího stavu vodního režimu je uveden také u evropsky významných stanovišť 91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*), kde je dále uvedeno jako nepřijatelné další odvodňování a vysušování a naopak jako prospěšné realizovat revitalizační záměry s cílem obnovit narušený vodní režim.

Předložená koncepce neřeší rozpor s ochrannými podmínkami maloplošných zvláště chráněných území ani rozpor s požadavky předmětů ochrany evropsky významných lokalit vázaných na vodní toky, které jsou ať již přímo nebo nepřímo úpravami vodních toků ovlivněné.

Na řece Vltavě se jedná zejména o:

- zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě
- zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě na 220 cm – v realizaci je poslední stavba úpravy plavebního kanálu Vraňany – Hořín
- úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice
- rekreační přístav Štěchovice
- další síť přístavišť a servisních center na Vltavě
- stání na vltavské vodní cestě
- sjezdy do vody na Vltavě
- řešení splaveninového a plaveninového režimu na křížení kanálových a říčních úseků, omezující spolehlivost udržování plavebních hloubek;
- modernizace břehového opevnění kanálových úseků vodní cesty, představující přizpůsobení břehového opevnění momentálním podmínkám rekreační plavby, s eliminací vlivů dynamického působení plavebního provozu na břehy;
- zkapacitnění vybraných úseků na vodní cestě pro omezení tvorby kongescí v jednodolních úsecích;
- budování přístupů k vodní cestě

Na řece Vltavě se nacházejí chráněná území, kde je Agentura orgánem ochrany přírody a na něž by navrhované úpravy mohly mít vliv. Jedná se NPR Větrušické rokle a NPR Drbákov – Albertovy skály.

#### **Vliv v souvislosti s možným prodloužením splavnosti Oderské vodní cesty:**

Agentura vydala stanovisko podle ust. § 45i odst. 1 ZOPK (č. j. 06621/SOPK/26 ze dne 27. 3. 2026), ve kterém nevyločila významný vliv předmětné koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000, mimo jiné na EVL CZ0814092 Poodří a PO CZ0811020 Poodří.

Důvodem nevyločení významného vlivu byl mj. specifický cíl koncepce týkající se „Rozvoje vodních cest v dlouhodobém horizontu“, v jehož rámci je uvažováno prověření možného prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty. Z dostupných podkladů vyplývá možnost zásahu do severní části EVL Poodří a PO Poodří, přičemž nelze vyloučit významné vlivy na předměty ochrany těchto lokalit ani na jejich celistvost. V návrhu koncepce je sice uvedeno, že potenciál možného prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty na území České republiky bude prověřován v dlouhodobém časovém horizontu, tedy mimo časový rámec účinnosti Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035, nicméně Agentura konstatuje, že tato problematika je nadále součástí předkládané koncepce a představuje jeden z jejích deklarovaných strategických směrů. Z tohoto důvodu považuje Agentura za nezbytné, aby byly potenciální vlivy tohoto záměru na EVL Poodří a PO Poodří v rámci procesu SEA a posouzení dle ust. § 45i ZOPK č. 114/1992 Sb. odpovídajícím způsobem prověřeny. Agentura má za to, že již samotné zakotvení tohoto záměru do koncepčního dokumentu může vytvářet strategický rámec pro budoucí rozhodování a následnou přípravu konkrétních záměrů. Z tohoto důvodu je nezbytné vyhodnotit možné střety s cíli ochrany dotčených lokalit soustavy Natura 2000, zejména ve vztahu k hydromorfologickým úpravám toku Odry, změnám hydrologického režimu nivy a možným dopadům na druhové i stanovištní předměty ochrany.

Agentura navrhuje, aby vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA), včetně posouzení dle ust. § 45i ZOPK, bylo zaměřeno zejména na následující aspekty:

1. Vyhodnocení vlivů případného rozvoje Oderské vodní cesty na hydromorfologický stav řeky Odry, její ekologické funkce, přirozenou dynamiku vodního toku a návazných dopadů na mokřadní a lužní ekosystémy.
2. Vyhodnocení vlivů na druhy a stanoviště soustavy Natura 2000 v EVL Poodří a PO Poodří, včetně kumulativních a synergických vlivů s dalšími záměry a koncepcemi.

Agentura dále navrhuje prověření variantních řešení, a to zejména varianty s vyloučením zásahů do území EVL Poodří a PO Poodří,

Za nezbytné Agentura považuje stanovení limitů, které by neměly být realizací koncepce překročeny, zejména by nemělo dojít:

- k negativnímu ovlivnění předmětů ochrany a celistvosti EVL Poodří a PO Poodří,
- k omezení přirozené dynamiky toku a nivních procesů,
- ke zhoršení podmínek pro existenci lužních lesů a mokřadních biotopů v nivě Odry.

### **Vliv v souvislosti s vodní cestou Morava:**

Morava, jako sledovaná, dopravně významná, využívaná vodní cesta protéká v Olomouckém kraji územím soustavy NATURA 2000, a sice EVL CZ0714085 Morava - Chropýňský luh. V územním překryvu s EVL je dále NPR Zástudánčí.

Předmětem ochrany EVL, se kterými je NPR v překryvu jsou následující typy přírodních stanovišť a následující evropské významné druhy:

Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition* (3150); vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpínského stupně (6430); extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*) (6510); smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0); smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*) (91F0); bobr evropský (*Castor fiber*); čolek velký (*Triturus cristatus*); hrouzek banátský (*Romanogobio banaticus*) (dříve považovaný za hrouzka Kesslerova - *Gobio kesslerii*); modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*); ohniváček černočárny (*Lycaena dispar*).

Předmětem ochrany NPR je:

Soubor přírodě blízkých nivních ekosystémů a jejich vývojových (sukcesních) stádií, reprezentovaný tokem řeky Moravy se samovolně se vyvíjejícím korytem, poříčními tůňmi, společenstvy tekoucích i stojatých vod a mokřadů, lesními společenstvy měkkého (vrbotopolového) a tvrdého luhu, včetně populací vzácných druhů přirozeně se vyskytujících organismů.

Agentura níže specifikuje okruhy možných činností a jejich dopadů na předměty ochrany uvedeného území:

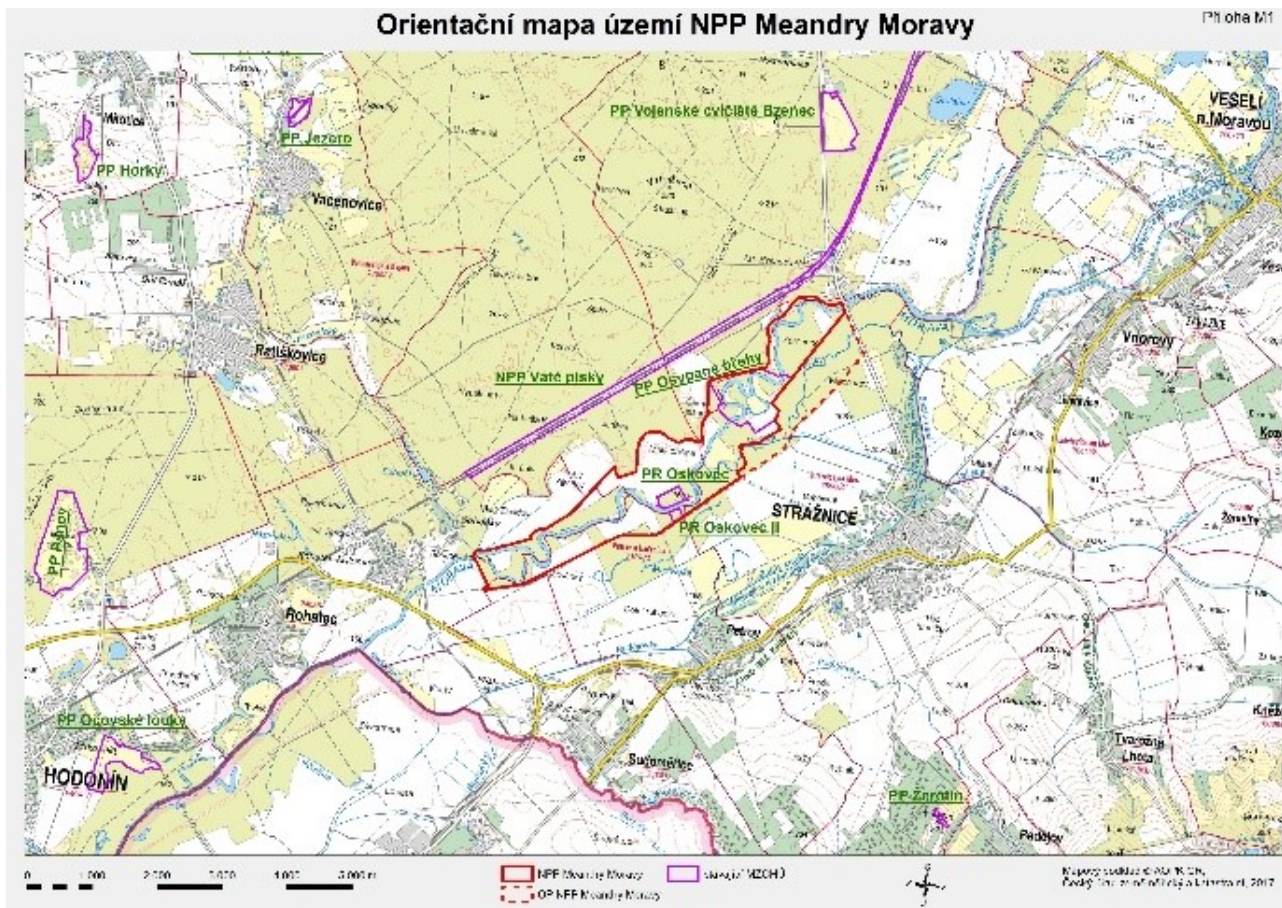
- a) Negativní vlivy vázané na provoz lodní dopravy: zavlékání invazních druhů, poškozování specifických biotopů nebo bioty pravidelným vlnobitím, rizika havárií, faktor rušení volně žijících živočichů (např. hlukové znečištění).
- b) Negativní vlivy vázané na výstavbu vodní cesty: migrační překážky v podobě nových jezů či stupňů, směrové či hloubkové úpravy profilu koryta, v důsledku toho negativní ovlivnění chodu splavenin, režimu podzemních vod, a v důsledku toho ovlivnění i terestrických – nivních ekosystémů.
- c) Negativní vlivy vázané na údržbu vodní cesty: mimořádné manipulace na vodních dílech, modernizace a pravidelné opravy opevnění břehů, bagrování sedimentů – v důsledku toho likvidace mikrohabitatů, negativní zásah do splaveninového režimu – a to nejen v místě realizace, ale i nad a pod tímto místem (nejde tedy jen o to, zda by se zasahovalo v území NPR, řeka je kontinuum a úpravy např. níže položeného úseku mohou vést ke zpětné dnové erozi se závažným negativním dopadem na řeku v EVL, resp. NPR).

Tyto negativní vlivy pak mají zvlášť dopad zejména na reofilní druhy ryb, které jsou reprodukčně vázány na proudné úseky řeky se štěrkovým substrátem, které vlivem výše popsaných činností zanikají.

Jako problematické se jeví budování přístupů k vodní cestě, odpočívadel, veřejných přístavišť a dalších zařízení pro rekreaci, které nelze umisťovat v území se zvláštní ochranou. Vedle EVL Morava-Chropýňský luh se toto týká rovněž EVL CZ0724120 Kněžpolský les, EVL CZ0724107 Nedakonický les, EVL CZ0624068 Strážnická Morava a EVL CZ0624071 Očov.

V koncepci je opakovaně zmíněn **Batův kanál** se zřejmým záměrem rozšiřování rekreačního potenciálu, kdy je zamýšleno rozšíření až do prostředí soutoku Dyje s Moravou. Agentura již v roce 2018 upozornila Krajský úřad Olomouckého kraje ve svém odborném stanovisku k projektu „Posouzení prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje“ na skutečnost, že splavnění vodních toků (Moravy, Bečvy či Mlýnského náhonu) i budování technických a kombinovaných objektů (plavební komory, zdvihadla, přístaviště) bude mít nepochybně dopad na ekologický stav využívaných vodních toků, jezer i na okolní nivu. Ať už se jedná o prohlubování a úpravy koryta Mlýnského náhonu (velké i menší prohrábky koryta vč. opevnění břehů, rozšiřování a směrové úpravy spojené s rozsáhlým kácením) nebo alternativa v podobě splavnění Moravy s podmínkou výstavby stabilizačního stupně na Moravě. Nejviditelnější by byla přímá změna (tj. prohlubování, rozšiřování, stabilizace a směrová úprava) koryt znamenající poškození VKP vodního toku, zkracování trasy koryta toku a jeho prohlubování vede v důsledku k dalšímu urychlení odtoku vody z krajiny. Stavba technických objektů (zdvihadla, plavební komory) na jezích by znamenala ztrátu částí (nebo celých) proudných úseků pod jezem, které v regulovaných a zavzduščených úsecích Moravy i Bečvy představují mimořádně významná, a často jediná trdliště reofilních druhů ryb. Stabilizace břehů i úprava plavební dráhy by pak znamenala další regulaci již upraveného toku s negativními důsledky na splaveninový a průtočný režim, vč. zakonzervování tohoto stavu z dlouhodobé perspektivy. I po stabilizaci břehů koryta působí stále mechanické účinky víření sedimentů a vlnobití způsobené plavbou, které mají za následek zanášení písčivých i štěrkových lavic (resp. jejich vzácných zbytků) a poškozování litorální kořenující i nekořenující vegetace, což způsobuje mimo jiné zanášení jiker a zvyšování jejich mortality u fytofilních i litofilních druhů ryb, a mechanické poškození stanovišť i jedinců vodních bezobratlých apod. Propojení faunisticky a floristicky rozdílných povodí zvyšují riziko rozšiřování cizích elementů, např. invazních druhů (slávička mnohotvárná apod.). Údržba vodních cest má rovněž negativní účinky na vodní biocenózu, zejména na makrofyta, perifyton a zoobentos.

V prostoru EVL Strážnická Morava se nacházejí nejcennější části neupraveného toku řeky Moravy a je zde připraveno vyhlášení MZCHÚ v národní kategorii (NPP Meandry Moravy), které sdružuje současné MZCHÚ PP Osypané břehy, PR Oskovec a prostor mezi nimi (vizte obrázek níže). Případné stavby, navržené v souvislosti s plavebními cestami či rekreací by neměly nijak ovlivnit toto území. Zvýšený provoz (i pouze rekreační) tímto územím by mohl mít negativní vliv na zájmy ochrany přírody.



Orientační mapa území připravované NPP Meandry Moravy

## K vlastnímu textu předkládané koncepce:

### **Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR**

V současné době prochází na MŽP aktualizací Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR, která v řádu horizontu dnů půjde do vnitřního připomínkového řízení. Pro Koncepci vodní dopravy pro období 2026 – 2035 je tedy třeba v průběhu jejího vyhodnocování pracovat již s novou verzí Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR (odkaz na ni je v oznámení koncepce na str. 13 dole).

Aktualizovaná Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR zohledňuje nové priority migračního zprostředkování v rámci IV. cyklu vodohospodářského plánování (do roku 2033) se střednědobým výhledem do roku 2050.

V rámci Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035 je nutné zejména zohlednit umístění infrastruktury pro lodní dopravu s ohledem na možnosti umístění možných migračních tras - např. rybích přechodů, zprostředkujících příčné překážky. Umístění migračních tras se řídí nároky cílových druhů ryb a vhodná dispozice má vliv na konečnou migrační úspěšnost, tj. nelze budoucí migrační trasy použít pro jiné využití.

V souvislosti s migrační prostupností Agentura rovněž upozorňuje na skutečnost, že ač je v předkládané koncepci: "V případě staveb nově splavnujících vodní cestu, vytvářejících nové překážky nebo upravujících překážky existující, bude procesem EIA vyhodnocena potřeba řešení migrační prostupnosti a ...", vyplývá zachování migrační prostupnosti přímo ze zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, v platném znění (konkrétně se jedná o § 55 a)).

***Předpokládané vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí***

Vlivy na vodní ekosystémy (hydromorfologie a příčné překážky) jsou v oznámení koncepce definovány v části specifické problémy dle názoru Agentury nedostatečně, neboť souvisejících problémů je ve skutečnosti více. Obdobné je to s ochranou přírody a krajiny. Též se nelze ztotožnit se závěry předpokládaných dopadů koncepce.

Před zahájením realizace jednotlivých opatření vyplývajících z koncepce je nezbytné postupovat dle ZOPK (zejména souhlas k některým činnostem ve zvláště chráněných územích dle § 44, souhlas k zásahu do VKP dle § 4, udělení výjimek z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů dle § 56, stanovisko dle § 45i, využití institutu biologického hodnocení dle § 67, a případné další ust. ZOPK).

Kontaktní osobou v případě doplňujících informací je Mgr. Tereza Štefanová, email: tereza.stefanova@aopk.gov.cz, telefon: 951 421 233.

(podepsáno elektronicky)

Mgr. Jaromír Kosejk

ŘEDITEL ODBORU OBECNÉ OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

PRAHA | MĚLNÍK | ÚSTÍ N/L | DĚČÍN | KOLÍN

Praha 7 – Holešovice  
Jankovcova 1627/16a, 170 00, Praha 7, Česká republika  
Tel.: +420 266 800 119, Fax: +420 220 802 857

Praha 5 – Smíchov  
Strakonická ul., 150 00, Praha 5, Česká republika  
Tel.: +420 257 321 804

Praha 5 – Radotín  
Výpádová ul., 150 00, Praha 5, Česká republika  
Tel.: +420 257 321 804

Mělník  
Celní 1144, 276 01, Mělník, Česká republika  
Tel.: +420 315 643 501/502

Ústí n/L  
Přístavní 432/8, 400 07, Ústí n/L, Česká republika  
Tel.: +420 475 503 677/217, Fax: +420 475 503 420

Děčín  
Labská 137/17, 405 01, Děčín, Česká republika  
Tel.: +420 475 503 677

Kolín  
U přístavu 628, 280 00, Kolín, Česká republika  
Tel.: +420 321 726 255

## DATOVOU SCHRÁNKOU

**Ministerstvo životního prostředí**  
**Odbor posuzování vlivů na životní prostředí**  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

V Praze dne 8. 6. 2026

**K č. j.: MZP/2026/910/1628**

Naše č. j.: 69/011/26

Podatel 1: **České přístavy, a.s.**, IČO: 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7

Podatel 2: **T-PORT, spol. s r. o.**, IČO: 65413865, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7

## Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“

*Přílohy: plná moc*

## I. Úvod

1. Dne 19. 5. 2026 byla zveřejněna informace o oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“, příslušné oznámení a samotný návrh „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“ („KVD“ či „**koncepce**“).
2. K oznámení koncepce je možné podat vyjádření **do 8. 6. 2026**.
3. Společnost České přístavy, a.s., IČO: 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7 („**Podatel 1**“ nebo „**České přístavy**“) je vlastníkem velkého množství pozemků nacházejících se zejména ve městě Praha (k. ú. Holešovice LV č. 178, Libeň LV č. 771, Smíchov LV č. 1557, Lahovice LV č. 315, Radotín LV č. 1962), Mělník (k. ú. Mělník LV č. 2748), Ústí nad Labem (k. ú. Krásné Březno LV č. 92, Neštětice LV č. 244, Ústí nad Labem LV č. 703, Vaňov LV č. 291), Děčín (k. ú. Děčín LV č. 1637, Loubí u Děčína LV č. 62, Prostřední Žleb LV č. 439), Kolín (k. ú. Kolín LV č. 244), Pardubice (k. ú. Drozdice LV č. 940, Pardubičky LV č. 50446, Svítkov č. 50770), Týnec nad Labem (k. ú. Týnec nad Labem LV č. 1322), Nelahozeves (k. ú. Nelahozeves LV č. 827) či Veltrusy (k. ú. Veltrusy LV č. 781) o celkové výměře více než 1 250 000 m<sup>2</sup>. Tyto pozemky tvoří velmi rozsáhlé územní celky, v rámci jednotlivých katastrálních území souvislá území, která nejsou dělena pozemky jiných vlastníků. Jde o území, na nichž Podatel 1 provozuje, rozvíjí a do budoucna bude budovat Přístavy, Terminály a Překladiště, jak jsou definovány níže, nebo o území, která jsou pro vybudování takové dopravní infrastruktury vhodná.
4. Podatel 1 je na základě rozhodnutí Státní plavební správy provozovatelem zejména pozemní části veřejných přístavů Praha Smíchov, Praha Radotín, Praha Holešovice, Praha Libeň, Mělník, Kolín, Ústí nad Labem a Děčín („**Přístavy**“), kdy většina z těchto přístavů plní též ochrannou funkci ve smyslu § 6 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („**zákon o vnitrozemské plavbě**“)<sup>1</sup>.
5. Spolu s Podatelem 1 je provozovatelem pozemní části přístavu v Ústí nad Labem také společnost T-PORT, spol. s.r.o., IČO: 654 13 865, se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7 („**Podatel 2**“ nebo „**T-PORT**“), která se s ohledem na své postavení připojuje k tomuto vyjádření.
6. Podatel 1 je kromě toho též provozovatelem jedné z částí terminálu kombinované dopravy v přístavu Mělník a Ústí nad Labem („**Terminály ČP**“), nacházejících se přímo ve výše uvedených Přístavech, a dále též provozovatelem překladiště pro lodní dopravu Týnec nad Labem a Miřejovice (k. ú. Nelahozeves a Veltrusy), obě tzv. roll-on/roll-off (RO RO) („**Překladiště**“).
7. Nad rámec uvedeného je Podatel 1 skrze společnost Přístav Pardubice, a.s. hlavním „spoluvlastníkem“ rozsáhlého území (pozemky zapsané na LV č. 12270 v k. ú. Svítkov) určeného pro vybudování přístavu v Pardubicích („**Přístav Pardubice**“). Vedle toho Podatel 1 sám vlastní pozemky zapsané na LV č. 50770 v k. ú. Svítkov, které jsou k vybudování přístavu v Pardubicích rovněž určeny.
8. Podatel 2 je kromě toho též provozovatelem terminálu kombinované dopravy Kolín, nacházejícího se přímo ve veřejném přístavu Kolín, a Černá za Bory („**Terminály T-PORT**“; Terminály ČP a Terminály T-PORT dále společně i jako „**Terminály**“).
9. Podatelé identifikovali v předloženém návrhu KVD **níže popsané nedostatky**. Jedná se o otázky, bez jejichž řešení lze pochybovat o tom, že bude dosaženo koncepcí předpokládaného udržitelného rozvoje vodní dopravy a že tedy bude koncepce plnit svůj účel. Tyto nedostatky je proto **nutné odstranit ještě před samotným procesem SEA**.
10. Podatelé se domnívají, že návrh KVD by měl být nejdříve projednán s dotčenými aktéry v oblasti vodní dopravy a podle výsledků tohoto jednání upraven tak, aby odpovídal reálnému stavu a potřebám vodní dopravy. Až následně by měl být předložen do procesu SEA, neboť je záhodno,

---

<sup>1</sup> Viz: <https://www.lavdis.cz/vodni-cesty/verejne-pristavy>

aby byla k posouzení předložena po věcné stránce finální podoba návrhu koncepce, kterou nebude nutné později měnit z důvodů na straně vodní dopravy a opakovat kvůli tomu posouzení SEA. Pro posouzení SEA je kupříkladu zcela jistě významná otázka, zda a v jakém rozsahu je skutečně nutné budovat novou infrastrukturu na vodní cestě – jde přitom právě o otázku, kterou je možné vyřešit pouze v odborné diskuzi s relevantními aktéry vodní dopravy. Budování nové infrastruktury sama KVD nyní sice předpokládá, přitom ale leckdy k některým funkcím není ani dostatečně využita přístavní infrastruktura stávající (např. pražské veřejné přístavy).

## II. Obecně – ochrana veřejného zájmu reprezentovaného Podatelci jakožto provozovateli Přístavů

11. Provoz Přístavů a Terminálů je neoddělitelně propojen. Obecně představuje Přístav dopravní uzel sloužící multimodální dopravě – tedy dopravě, která kombinuje přepravu po silnici, po vodě a případně i po železnici. V rámci Přístavů je pak s ohledem na uvedené přirozené umístění Terminálů, jejichž přínos spočívá v možnosti intenzivně kombinovat železniční a silniční dopravu a do budoucna případně i s dopravou vodní díky jejich umístění právě přímo v Přístavech. Spolu s možností vytváření předpokladů pro zpracovatelské činnosti, nakládání s odpady či jiným stavebním materiálem (zejm. jejich dočasné uskladnění, třídění, příprava na jiné využití a spolu s tím spojený překlad), ale např. i zemědělskými komoditami přímo na území uvedených Přístavů, tedy přímo v místě samém bez nutnosti materiálu několikrát převážet, představují tyto Přístavy důležité uzly v rámci ekologické dopravní infrastruktury s významným potenciálem do budoucna a možnostmi, které jiné druhy přepravy nenabízejí.
12. Jak Přístavy, tak Terminály a Překladiště tak mají vysoký strategický význam pro rozvoj dopravy a průmyslu v České republice. V rámci jakýchkoliv aktivit, které se jich mohou dotknout, je navíc nezbytné respektovat zcela zásadní význam Přístavů a Terminálů a požadavky plynoucí z těchto dokumentů:
  - nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 („nařízení TEN-T“),
  - Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 („Dohoda AGN“),
  - Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech ze dne 1. ledna 1991 („Dohoda AGTC“),
  - Zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („zákon o vnitrozemské plavbě“) spolu s prováděcí vyhláškou Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí („vyhláška č. 222/1995 Sb.“).

### *Nařízení TEN-T*

13. Jak Přístavy, tak Terminály jsou **zařazeny do hlavní či globální sítě TEN-T** podle Nařízení TEN-T. Přístavy jsou tak **dopravními uzly nejvyššího strategického významu, a to na celostátní, resp. dokonce evropské úrovni**, a je v souladu s Nařízením TEN-T nezbytné **zajistit jejich rozvoj** a plnohodnotné napojení na jiné druhy dopravy, zejména na tu silniční.
14. Síť TEN-T má zejména **přispívat k řešení rostoucí mobility a k rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému** a jako taková musí být v souladu s Nařízením TEN-T **rozvíjena**. Nařízením TEN-T ukládá členským státům zajistit dobudování hlavní sítě do roku 2030, rozšířené hlavní sítě do roku 2040 a globální sítě do roku 2050.

15. Předmětem a účelem Nařízení TEN-T je **zabezpečit plánování, rozvoj a provoz transevropských dopravních sítí**. Tímto nařízením má být zajištěno koordinované zřízení a rozvoj transevropské dopravní sítě. Nařízení TEN-T stanoví hlavní směry pro rozvoj sítě TEN-T a priority tohoto rozvoje.
16. Česká republika je povinna na základě nařízení TEN-T spolu s ostatními členskými státy sítí TEN-T a její jednotlivé součásti **intenzivně rozvíjet**.
17. Nařízení TEN-T je **přímo účinným právním předpisem**. Česká republika se jako členský stát Evropské unie prostřednictvím Nařízení TEN-T zavázala k plnění v něm stanovených cílů, úkolů a priorit a jeho obsah a cíle tak musí respektovat i orgány státní správy, které jsou aparátem státu.
18. Podle čl. 23 odst. 2 Nařízení TEN-T členské státy **zabrání zhoršení dobrých plavebních podmínek a současného stavu částí sítě splňujících minimální požadavky** (tj. i Přístavy).
19. Na realizaci Terminálů zařazených v hlavní síti TEN-T byly zároveň **vydány značné veřejné prostředky**. Tyto prostředky byly čerpány od Státního fondu dopravní infrastruktury, z Operačních programů Dopravy, z kohezního nástroje Evropské komise CEF a nástroje na rozvoj sítě TEN-T. I z této skutečnosti je tedy zřejmý evropský a státní veřejný zájem na provozu a rozvoji Terminálů a nutnost a potřebnost hájení veřejných investic, které do nich byly vloženy.

#### *Dohoda AGN*

20. Dohoda AGN vyzdvihuje důležitost role vnitrozemské vodní dopravy, která ve srovnání s jinými druhy dopravy má **ekonomické a ekologické přednosti**.
21. Dohoda AGN vymezuje síť vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu, na nichž se nacházejí vnitrozemské přístavy mezinárodního významu. Předmětné toky řek Vltava a Labe, na nichž se nacházejí Přístavy, jsou **vnitrozemskou vodní cestou mezinárodního významu** označenou jako E 20 (viz příloha I Dohody AGN). Přístavy Ústí nad Labem, Děčín, Mělník a pražské Přístavy jsou pak přímo uvedeny mezi **vnitrozemskými přístavy mezinárodního významu** (viz příloha II Dohody AGN).
22. Požadavky na technické a provozní charakteristiky přístavů v síti vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu jsou vymezeny v příloze III oddílu c) Dohody AGN a náleží mezi ně i **požadavek na napojení na hlavní silnice a vhodné podmínky pro rozvoj přístavní průmyslové zóny**.
23. Dohoda AGN stejně jako Nařízení TEN-T předpokládá v přístavech, které do její působnosti náleží, **přepravu objemů nad 500 tisíc tun ročně**.

#### *Dohoda AGTC*

24. Podstatná část Přístavů a Terminálů **leží na trase důležitých tratí mezinárodní kombinované dopravy** C-E 61 a C-E 40 (viz příloha I Dohody AGTC). Mimo to Terminál Kolín nacházející se v Přístavu Kolín dle přílohy II Dohody AGTC představuje terminál mající důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu.

#### *Politika územního rozvoje ČR*

25. Česká republika své závazky vyplývající z výše uvedených nadnárodních dokumentů promítla do Politiky územního rozvoje ČR („PÚR“) jakožto hierarchicky nejvyššího dokumentu územního plánování.
26. V bodě 79 PÚR vymezují podmínky pro navazující územně plánovací činnost, přičemž jednou z nich je pod písm. c) **podmínka respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení TEN-T**.
27. Přístavy Ústí nad Labem, Mělník, Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín jsou pak v bodě 130 PÚR zařazeny do sítě veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra („VTP“). Síť VTP má být postupně **budována jako součást evropské sítě terminálů a přístavů TEN-T**. Jejich podstatou je (jak PÚR výslovně zdůrazňuje) propojení jednotlivých druhů

dopravy: „Sít VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů).“ S ohledem na skutečnost, že předmětem činnosti VTP je logistika, je samozřejmé, že se jedná i o dopravu nákladní a nezbytným zejména (avšak nejen) **silničním napojením dle PÚR se rozumí napojení i pro těžkou nákladní dopravu.**

28. PÚR v této souvislosti stanoví povinnost při územním plánování **zajistit ochranu vnitrozemským říčním přístavům ve VTP.**
29. Lze tedy uzavřít, že **PÚR stanovuje povinnost při územně plánovací činnosti respektovat požadavky mezinárodních dohod a Nařízení TEN-T, navazuje na Nařízení TEN-T a ukládá zajištění ochrany pro Přístavy.**

#### *Zákon o vnitrozemské plavbě*

30. Přístavem je dle § 2 písm. g) zákona o vnitrozemské plavbě „*soubor pozemků, staveb, zařízení včetně plovoucích zařízení, pozemních komunikací nebo jejich součástí a drah bezprostředně územně a funkčně souvisejících s přilehlou částí vodní cesty a navazujících na ni a přístavního bazénu, vodní plochy potřebné pro stání plavidel, nábřežních zdí s vyvazovacím zařízením, případně šikmého břehu a vyvazovacích dalb, které umožňují stání plavidel, nakládku a vykládku věcí, nástup a výstup osob, opravy, údržbu a ochranu plavidel.*“ Přístav je tedy širokým souborem movitých a nemovitých věcí, který ze své podstaty předvídá realizaci celé řady činností. V mezích požadavků na plnění veškerých funkcí přístavu je však **nutné, aby ve vztahu k Přístavu mohly být realizovány veškeré předvídané činnosti a aby byly zachovány možnosti jeho dalšího rozvoje, jehož potřebnost vyplývá z neustálého nárůstu poptávky po přepravě. V současné době je to právě vodní doprava, která může převzít velkou část přepravy některých komodit (vytěžená zemina ze staveb, stavební materiál, včetně toho pro výrobu betonu a jiných směsí, stavební odpadu, zemědělských komodit aj.) a významným způsobem tak ulehčit zatížení silniční infrastruktury.**
31. Přístavy jsou svou povahou veřejnými přístavy. Ty je dle § 6 odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě oprávněn užívat každý provozovatel plavidla. Přístavy i Terminály primárně zajišťují přepravní funkci, pro níž je pak naprosto esenciální potřeba zachování a rozvoje jejich napojení na jiné druhy dopravní infrastruktury (zejm. tu silniční a železniční). V případě Terminálů pak jde primárně o kombinaci nákladní dopravy železniční a silniční, z čehož je zřejmé, že právě tyto druhy dopravního napojení je nezbytné zachovat a rozvíjet. Musí se přitom jednat o napojení dostatečná a odpovídající povaze přepravovaného nákladu (pro ilustraci viz fotografie dále v textu).

32. Některé z Přístavů jsou kromě toho přístavy s ochrannou funkcí dle zákona o vnitrozemské plavbě. Jako takové poskytují ochranu plavidlům nacházejícím se v době povodňového ohrožení na řece tak, aby tato plavidla za vysokých vodních stavů nepředstavovala ohrožení pro životy a zdraví lidí, ale i pro majetek třetích osob a památky v bezprostřední blízkosti řeky. Nezbytným předpokladem i pro plnění této ochranné funkce je zajištění možnosti rozvoje a modernizace těchto Přístavů v souladu s nejnovějšími trendy a bezproblémového vjezdu do přístavu a výjezdu z něj jakoukoliv těžkou technikou, včetně např. vozidel dopravujících do přístavu lodě nebo jeřábů pro jejich přeložení na vodu a vytažení z vody zejména při povodňových stavech.



*Obr. č. 1: Názorná ukázka překládky plavidla a tedy potřeby, aby byl zajištěn vjezd do přístavu jakoukoliv těžkou technikou (fotografie z přístavu Mělník)*

33. Podatelé jsou povinni dle § 7 odst. 1 písm. a) zákona o vnitrozemské plavbě provozovat pozemní části Přístavů po celou dobu platnosti povolení Státní plavební správy a udržovat je ve stavu, který umožňuje bezpečný plavební provoz. Ve smyslu § 6 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě musí být Přístavy stavebně uspořádány a vybaveny zařízeními tak, že je umožněn jejich bezpečný provoz a neohrožují bezpečnost plavby.
34. Podle § 9b vyhlášky č. 222/1995 Sb. zahrnuje pozemní část každého přístavu mimo jiné
- pozemní komunikace a dráhy, včetně komunikací pro příjezd vozidel integrovaného záchranného systému ke stojícím plavidlům,
  - stanoviště pro stání plavidel, ke kterým musí být zajištěn trvalý pozemní přístup vozidly a které musí být uzpůsobeno pro nakládku a vykládku věcí a pro zásobování plavidel,
  - manipulační prostory podél stání plavidel s přístupem na plavidla,
  - servisní zázemí pro odběr pevných a tekutých odpadů,
  - otevřené a kryté skladovací plochy umožňující krátkodobé skladování zboží.
- Přístav musí také umožňovat manipulaci s věcmi z plavidla a na plavidlo pomocí jeřábu.

35. Dále dle § 9c odst. 1 a 3 písm. a) a b) vyhlášky č. 222/1995 Sb. veřejný přístav musí umožňovat provádění základních oprav a údržby plavidel, s čímž souvisí i nutnost existence manipulační plochy pro tyto účely přístupnou vozidly a jeřábem. Přístav musí umožňovat i tankování pohonných hmot do plavidel, vytažení malých plavidel z vody a jejich spuštění do vody s přístupem z pozemní komunikace a vytvářet podmínky pro výkon zpracovatelských činností přímo v přístavu, což se neobejde bez neomezeného přístupu těžké dopravy do přístavu.
36. Ze shora uvedeného je evidentní, že jak Přístavy, tak Terminály mají z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy **zásadní strategický význam a značný potenciál využití do budoucna** a že je **na jejich provozu a rozvoji dán veřejný zájem**.
37. O tom, že naplnění uvedených požadavků z Nařízení TEN-T, AGN a AGTC představuje veřejný zájem se již v minulosti jednoznačně vyjádřil mimo jiné i Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 19. 9. 2018, sp. zn. 46 A 1/2016, kde uvedl, že „*důvodem vymezení koridoru v PÚR je zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích zařazených do tranzitních železničních koridorů a splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC, což lze kvalifikovat jako nadmístní a celostátní veřejný zájem.*“
38. Jak vyplývá z konstantní judikatury Soudního dvora (např. rozsudek 167-73 Komise proti Francouzské republice z roku 1974) **naplnění přímo použitelných předpisů EU** (nařízení) musí zajišťovat **nejen členské státy EU jako celek, ale i jednotlivé správní orgány členského státu**.
39. Podatelé dále poukazují na skutečnost, že na rozvoj Terminálů byly čerpány finanční prostředky z Operačního programu Doprava. I z tohoto důvodu je dán veřejný zájem na jejich provozování, aby se zajistilo efektivní využití vynaložených veřejných prostředků a návratnost této investice.
40. Kromě toho zdůrazňuje Podatel 1 i **vysoký význam obou Překladišť**. Překladiště Týnec nad Labem a Miřejovice jsou totiž v České republice **naprosto ojedinělá, a to díky technologii nakládky a vykládky roll-on/roll-off**. Tento způsob nakládky a vykládky je ceněný pro svou rychlost (zkracuje dobu nakládky/vykládky), efektivitu (snižuje náklady na manipulaci a manipulaci s nákladem celkově zjednodušuje), bezpečnost (minimalizuje riziko poškození nákladu) a nižší náklady ve srovnání s kontejnerovou přepravou. Překladiště zakládají potenciál pro rozvoj průmyslové zóny v jejich okolí. Zánik nebo omezení činnosti těchto Překladišť by znamenaly ztrátu unikátního logistického uzlu, který nelze rychle nebo snadno nahradit jinde. Obě Překladiště se navíc nacházejí na vnitrozemské vodní cestě, která je součástí hlavní sítě dle Nařízení TEN-T. Vzhledem k jejich jedinečnosti a umístění je **třeba Překladiště zachovat a podporovat jejich modernizaci a rozvoj**.
41. KVD musí zohledňovat stávající dopravní infrastrukturu a musí tedy plně respektovat i shora popsaný veřejný zájem a povinnosti stanovené zákonem o vnitrozemské plavbě a vyhláškou č. 222/1995 Sb. KVD musí poskytovat prostor pro realizaci výše popsaných objektiv jednotlivých dokumentů a povinností vyplývajících právních předpisů (provoz a rozvoj Přístavů a Terminálů, zachovávání a další rozvíjení jejich napojení na ostatní druhy dopravy v zájmu komodality, ...). **To je třeba mít při přijímání KVD na paměti a je třeba posuzovat, zda její podoba nebude mít negativní dopad na Přístavy a Terminály, ale i Překladiště**.
42. Znění KVD musí cílit zejména na:
- zachování plné funkčnosti stávajících veřejných přístavů, terminálů kombinované dopravy a překladišť, a to včetně jejich kapacity a existujících dopravních napojení,
  - zajištění koordinace záměrů v území s ohledem na veřejné přístavy, terminály kombinované dopravy a překladiště – v důsledku realizace jiných záměrů zejména nesmí dojít k jakémukoliv omezení provozu těchto objektů a jejich dopravních napojení a možnosti jejich rozvoje v souladu s výše vyjmenovanými dokumenty, a naopak by měly být vytvářeny předpoklady pro jejich rozvoj a plné využití.

43. Pokud by na tento požadavek nebyl brán zřetel, mohlo by dojít k zásahům hrozícím omezením či vyloučením dalšího provozu a rozvoje Přístavů, Terminálů a Překladišť a vyloučením schopnosti Podatelů plnit své povinnosti vyplývající z právních předpisů.
44. O potřebě respektování uvedeného požadavku svědčí skutečnost, že jsou Podatelé nuceni se v celé řadě případů bránit záměrům umisťovaným do bezprostřední blízkosti Přístavů a Terminálů, dopravním omezením a změnám územně plánovacích dokumentací, které mají potenciál značně omezit dosavadní využití Přístavů a Terminálů, dopravní přístup do nich a možnost jejich rozvoje.

### III. Konkrétní připomínky k návrhu koncepce

#### III.1 Nutnost doplnit koncepci o plány potřebných legislativních změn

45. Specifický cíl č. 1 „Právní předpisy a regulatorní prostředí“ v části II., kapitole H. obsahuje pouhý popis gescí jednotlivých subjektů ve vazbě na vnitrozemskou vodní dopravu a přehled aplikovatelných právních předpisů a dokumentů na národní, unijní a mezinárodní úrovni.
46. Koncepce však v tomto cíli, ani nikde jinde aktuální právní úpravu nehodnotí a neuvádí žádný plán potřebných legislativních změn. Právní regulace vnitrozemské plavby přitom trpí celou řadou problematických a neřešených míst, na které by měla koncepce reagovat tím, že jednoznačně zformuluje potřebu přijetí příslušné legislativní změny.
47. Podatelé dlouhodobě upozorňují zejména na
- problém s vymísťováním plavidel z veřejných přístavů** v případě, kdy provozovatel či vůdce plavidla nedodržuje ve veřejném přístavu podmínky plavebního provozu v přístavu, neřídí se pokyny provozovatele pozemní části přístavu nebo neplatí cenu za užívání pozemní části přístavu;
  - nedostatečné kompetence provozovatelů přístavů**, zejména nevymahatelnost jejich pokynů dle § 7 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě;
  - omezení rozvíjení a užívání přístavní infrastruktury v důsledku **vymezování neúměrně širokých záplavových území a jejich aktivních zón a nevhodného nastavení podmínek výstavby a činností v nich** dle příslušných ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změn některých zákonů (vodní zákon), a zejména vyhlášky č. 79/2018 Sb.

#### A. Problém s vymísťováním plavidel z veřejných přístavů

48. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě („**zákon o vnitrozemské plavbě**“), zejména za účelem zajištění bezpečného provozu veřejných přístavů, přiznává jejich provozovatelům oprávnění vydávat provozovatelům a vůdcům plavidel, členům posádek plavidel, cestujícím a ostatním osobám, které se nacházejí v přístavu, pokyny.
49. V posledních letech ale čím dál častěji dochází k tomu, že **uživatelé veřejných přístavů porušují povinnosti ukládané jim v souvislosti s užíváním veřejného přístavu** zákonem o vnitrozemské plavbě či provozovatelem přístavů. Proti takovému jednání však zákon o vnitrozemské plavbě provozovateli pozemní části přístavu ani Státní plavební správě neposkytuje efektivní nástroj obrany a je až na soudech (a někdy až na jejich poslední instanci), aby o vymísťování plavidel opakovaně rozhodovaly. V praxi tím pádem dochází k tomu, že takový provozovatel plavidla v přístavu setrvává ve stavu „bezpráví“, zatímco se s ním provozovatel pozemní části přístavu dlouhé roky soudí (samozřejmě s nemalými náklady) ve snaze dosáhnout jeho vyklizení. S ohledem na roky trvající spory je takový postup, následovaný často ještě dlouhým exekučním řízením, při vymísťování plavidel **zcela nedostatečný a neefektivní**. Vymísťování plavidel je přitom v některých případech nutné zajistit neprodleně.

50. Plavidlo ponechané ve veřejném přístavu v rozporu se zákonnými povinnostmi nebo v rozporu s pokyny provozovatele pozemní části přístavu může mít **vedle běžných provozních dopadů i významné bezpečnostní a krizové důsledky**. Zvláště závažné jsou dopady v přístavech s ochrannou funkcí, kde je účelem ochranného bazénu zajistit bezpečný prostor pro stání a manévrování plavidel při povodňových stavech, případně při pohybu ledové celiny. Neoprávněně stojící plavidlo může omezit manévrovací prostor, blokovat přístup nebo znemožnit využití části ochranného bazénu, a tím snižovat kapacitu a funkčnost přístavu pro plnění jeho ochranné role. V krajním případě takové jednání narušuje samotnou ochrannou funkci veřejného přístavu a zvyšuje rizika pro bezpečnost provozu a protipovodňovou ochranu. Stejně tak takové setrvání plavidla v přístavu může znemožňovat plnění jiných jeho funkcí (zejm. funkce přepravní), včetně jeho údržby, modernizace či výstavby přístavní infrastruktury apod., nebo dokonce ohrožovat životní prostředí (havárie, úniky látek, špatný stav jednotlivých plavidel atd.).
51. Je proto **zapotřebí znovu zakotvit pravomoc plavebního úřadu a provozovatele pozemní části přístavu rozhodnout o odstranění plavidla**. Pravomoc plavebního úřadu totiž ze zákona o vnitrozemské plavbě nešťastně vypadla v důsledku novely účinné ode dne 1. 1. 2015 (srov. § 8 odst. 3 zákona o vnitrozemské plavbě ve znění účinném do dne 31. 12. 2014: „*V případě, že provozovatel plavidla nedodrží ve veřejném přístavu podmínky plavebního provozu v přístavu nebo podmínky stanovené zvláštním povolením podle odstavce 2, může plavební úřad rozhodnout o odstranění plavidla z veřejného přístavu na náklady provozovatele plavidla.*“).
52. **Podatelé konkrétně dlouhodobě navrhuji doplnit v tomto směru zákon o potřebné oprávnění, např. odst. 6 do § 7 zákona o vnitrozemské plavbě následujícího znění:**
- „6) V případě, že provozovatel či vůdce plavidla nedodrží ve veřejném přístavu podmínky plavebního provozu v přístavu, neřídí se pokyny provozovatele pozemní části přístavu nebo neplatí cenu za užívání pozemní části přístavu dle řádně zveřejněného ceníku, plavební úřad nebo provozovatel pozemní části přístavu rozhodne o odstranění plavidla z veřejného přístavu na náklady provozovatele plavidla; plavební úřad nebo provozovatel pozemní části přístavu je pak oprávněn předmětné plavidlo odstranit.“*
53. Oprávnění plavebního úřadu a provozovatele pozemní části přístavu rozhodnout o odstranění plavidla koncipují podatelé jako operativní nástroj k zajištění bezpečného a řádného provozu veřejného přístavu. Vlastní provedení odstranění by se typicky realizovalo bezprostředním faktickým úkonem (vymístěním plavidla) navazujícím na úřední postup plavebního úřadu či provozovatele pozemní části přístavu, který sám může vyklizení takového plavidla následně zajistit. V tomto směru je možné poukázat na obdobný mechanismus podle zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu (viz § 27 odst. 5 tohoto zákona), kdy o odstranění neoprávněně stojícího vozidla rozhoduje policista nebo strážník a judikatura správních soudů dovozuje, že nařízení a provedení odtahu je úkon, proti němuž se poskytuje soudní ochrana v režimu žaloby na ochranu před nezákonným zásahem podle § 82 a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního.
54. **Uvedený přístup odpovídá potřebě rychlého řešení situací**, kdy neoprávněně stojící plavidlo může nejen bezprostředně ohrožovat nebo významně komplikovat provoz a plnění funkcí přístavu, ale hrozí i škody na životním prostředí, majetku či dokonce zdraví. Současně je zachována účinná soudní kontrola legality takového postupu.
55. **Podatelé s ohledem na výše uvedené žádají, aby byla v koncepci výslovně identifikovaná potřeba přijetí výše popsané legislativní změny.**

## **B. Nedostatečné kompetence provozovatelů přístavů**

56. S otázkou vymístování plavidel úzce souvisí skutečnost, že provozovatelé přístavů nedisponují dostatečnými kompetencemi k tomu, aby v přístavu zjednali pořádek a vynutili si dodržování pravidel bezpečného provozu v nich.
57. Ustanovení § 7 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě sice dává provozovatelům přístavů oprávnění udílet pokyny směřující k zajištění bezpečného provozu přístavu provozovatelům a vůdcům plavidel, členům posádek plavidel, cestujícím a ostatním osobám, které se nacházejí v přístavu. Problémem ale je, že tyto pokyny nejsou nijak vymahatelné. S jejich nedodržením zákon nespojuje žádnou sankci a neposkytuje ani žádný mechanismus motivující adresáty k dodržení těchto pokynů.
58. Novelou zákona o vnitrozemské plavbě je proto potřeba tento nedostatek napravit a zajistit vymahatelnost pokynů provozovatelů přístavů udílených dle § 7 odst. 5 zákona o vnitrozemské plavbě. Jinak není možné zajistit bezpečný provoz v přístavu a na vodní cestě, což je problematické obzvláště v mimořádných situacích v podobě povodní apod. Nedostatečně zajištěné kompetence provozovatelů přístavů mohou mít důsledky i v rovině ochrany životního prostředí (riziko ekologických havárií, úniku provozních kapalin, poškození infrastruktury atd.).
59. Do návrhu koncepce je tak nezbytné doplnit cíl v podobě legislativní změny zákona o vnitrozemské plavbě zajišťující dostatečné kompetence provozovatelů přístavů.

## **C. Neúměrně široká záplavová území a jejich aktivní zóny, nevhodně nastavené podmínky**

60. Jak zdůrazňuje samotná koncepce, jednou z hlavních priorit je podpora a rozvoj vodní dopravy, s čímž úzce souvisí i potřebný rozvoj související infrastruktury na březích vodních cest.
61. V důsledku současné dikce vodního zákona, jakož i nového vymezení záplavových území a aktivních zón dle vyhlášky č. 79/2018 Sb. („záplavová vyhláška“) jsou však provozovatelé v souvislosti s rozvojem přístavů a terminálů de facto omezeni pouze na realizaci staveb přímo souvisejících s vodním tokem, jako jsou přístavní zdi podél koryt vodních toků (kterými však nejsou ani zdaleka všechny stavby přístavu dle § 2 písm. g) zákona o vnitrozemské plavbě), resp. na realizaci staveb za neadekvátně stanovených podmínek.
62. Další rozvoj a činnost přístavů a terminálů (např. skladování, realizace oplocení a dalších staveb) se tak navzdory silnému veřejnému zájmu stávají víc a víc problematickými, a to přes to, že k omezení budování přístavní a jiné dopravní infrastruktury z pohledu povodní není důvod. Příčinou takto problematického rozvíjení přístavní infrastruktury je právě tendence extenzivního vymezování aktivních zón, které ani neodpovídá realitě.
63. Překážky plynoucí ze stanovení omezujících podmínek pro výstavbu a činnost v aktivních zónách a záplavových územích jsou pro případ přístavů a terminálů jako prvků dopravní infrastruktury, které jsou z povahy věci umístěny přímo u řeky, zcela neadekvátní, a to nejen s ohledem na povahu staveb a činností, které se v nich nacházejí a jsou zde prováděny (stavby v přístavech nejsou svou povahou vůči povodním problematické a jsou jim uzpůsobeny, provoz přístavů a činnosti v nich pak lze riziku povodní přizpůsobit), ale i s ohledem na účel, který mají plnit, jako je zejména zajištění ochranné funkce přístavů a celoroční přepravní funkce přístavů i terminálů.
64. Vymezení aktivních zón dle záplavové vyhlášky v platném znění je nepřiměřeně široké, což pro provoz přístavů znamená velmi zásadní důsledky spočívající v omezení až blokaci jejich činnosti a rozvoje. Stejně tak nebude možné pro jejich budoucí rozvoj využít území v jejich bezprostřední blízkosti, které by k tomu bylo vhodné. S ohledem na to, že z povahy věci je provoz přístavů spjat s vodním tokem a jeho využitím, se jeví jako absurdní omezovat činnost a rozvoj přístavů právě s ohledem na existenci vodního toku. Podatelé zdůrazňují, že esenciální úlohou přístavů s ochrannou

funkcí je zajišťovat ochranu plavidlům, a to mj. právě při povodňovém nebezpečí. Je tak otázkou, jestli právní úprava vodního zákona v kombinaci se současným zněním záplavové vyhlášky, která bude omezovat jejich rozvoj, včetně realizace ochranných stání, v konečném důsledku skutečně povede k zamýšlenému účelu, kterým je ochrana při povodních.

65. Takto široké vymezení aktivních zón není často ani věcně správné, když mají být podle záplavové vyhlášky vymezovány aktivní zóny i v místech, kde není dána nebezpečnost povodňových průtoků, ohrožující život a zdraví lidí či jejich majetek. Omezení s tím spojená jsou ale zcela zásadního rázu a navíc jsou svou povahou trvalá (tedy platí jak za stavu povodní, tak za stavu normálního). Je tak vůbec otázkou, jestli taková omezení jsou obhajitelná, mají-li být účinná pouze po dobu zvýšeného povodňového stavu.
66. Lze tedy shrnout, že stanovování aktivních zón záplavových území v rozsahu dle záplavové vyhlášky představuje reálné riziko nejen pro rozvoj přístavů, ale i pro jejich současný provoz, když omezení budou dopadat na nepřiměřeně velké území kolem vodních toků.
67. Aby koncepce skutečně plnila své cíle spočívající především v podpoře, posílení a rozvoji vodní dopravy jakož i nutné související infrastruktury, je vzhledem k právě uvedenému nutné do návrhu koncepce **doplnit cíl dosáhnout změny zejm. záplavové vyhlášky** tak, aby stanovování záplavových území a jejich aktivních zón neomezovalo nad rámec skutečné potřeby využívání území v blízkosti vodních toků, a mj. tedy i činnost a rozvoj přístavů a v nich se nacházejících překladišť.

### **III.2 Nedostatečný důraz na význam stávající přístavní infrastruktury a upřednostňování zřízení nové přístavní infrastruktury, opatření k jejímu využívání**

68. V návrhu koncepce není věnována dostatečná pozornost existujícím nákladním přístavům a na řadě míst je naopak jejich význam bagatelizován. Zmínit lze např. tvrzení o minimálním využívání přístavu Kolín na str. 63 nebo neuvedení přístavů Praha-Holešovice a Praha-Libeň mezi významnými přístavy v úseku Praha – Mělník na str. 64. Dále lze odkázat na specifický cíl č. 1 v podkapitole C. kapitoly II. návrhu koncepce, v němž není s podporou rozvoje stávajících přístavů vůbec počítáno. Takový přístup podle podatelů neodpovídá významu, který stávající přístavní infrastruktura objektivně má pro zachování funkční sítě vodní dopravy a pro možnost budoucího rozvoje nákladní vodní dopravy.
69. Tento přístup je v jasném kontrastu se snahou o vybudování zcela nové dopravní infrastruktury, která prostupuje celým textem koncepce. Novou dopravní infrastrukturu zamýšlí koncepce na místech, která mohou sloužit jiným účelům, a tam, kde může být zasaženo do jiných zájmů (ochrana životního prostředí aj.), a to přestože na tom kvůli nedostatečnému využití stávající infrastruktury nemusí být vůbec dán objektivní zájem. Podatelé v této souvislosti zdůrazňují, že již nyní existuje rozsáhlá soustava přístavů s nezanedbatelnou kapacitou, které jsou koncipovány jako veřejné a mohou být tím pádem využívány kýmkoliv včetně státu v případě jeho potřeby.
70. Podatelé žádají, aby byl v návrhu koncepce výrazněji zdůrazněn význam stávající přístavní infrastruktury a aby nebyl upozadován záměr na výstavbu nových přístavů. Podatelé nikterak nevylučují, že výstavba nových přístavů v oblastech, kde přístavy chybí, je důležitá a nezbytná. Srovnatelně důležitá je ale i další existence a provoz stávajících přístavů, jejichž rozvoj by měl být v KVD podporován přinejmenším stejnou měrou jako výstavba nových přístavů. Jak už bylo výše uvedeno, území Přístavů Podatele mohou sloužit nejen k čistě překládní funkci, ale i jako zázemí pro činnost s překládkou spojenou a uvedené činnosti se tak mohou efektivně doplňovat bez zatěžování dalšího území převozy zejm. silniční dopravou do vzdálenějších míst.

71. Právě u stávajících přístavů je namístě, aby KVD hodnotila nejen současný stav, ale i jejich rozvojový potenciál, možnosti modernizace, vazby na železniční a silniční síť, možnosti překládky a případné překážky, které brání jejich plnějšmu využití. Bez takové analýzy hrozí, že KVD bude konzervovat současný stav namísto toho, aby vytvářela podmínky pro efektivnější využití již existující infrastruktury.
72. Vybudovat přístav je záležitost vysoce náročná jak po finanční, tak ale i administrativní a časové stránce. Již z těchto důvodů je třeba doposud vybudovanou přístavní infrastrukturu považovat za strategické aktivum, jehož zachování a rozvoj má být jednou z priorit KVD. Z hlediska zásady hospodárnosti a přiměřenosti veřejného plánování je racionálnější nejprve prověřit možnosti modernizace, intenzifikace a lepšího zapojení stávajících přístavů, a teprve tam, kde tyto možnosti objektivně nepostačují, uvažovat o výstavbě zcela nové přístavní infrastruktury. Opačný přístup by mohl vést k neúčelnému rozšiřování územních nároků vodní dopravy, k tlaku na nové zábory území a nepotřebným škodám na životním prostředí, jakož i ke zbytečnému oslabení již existujících dopravních uzlů.
73. Podatelé proto navrhují, aby byla koncepce doplněna tak, že rozvoj stávajících nákladních přístavů bude výslovně uveden jako samostatná priorita, nikoli pouze jako okrajová či implicitní součást obecného rozvoje přístavní sítě.
74. V případě realizace nových záměrů dopravní infrastruktury je pak žádoucí, aby KVD neupřednostňovala při jejich realizaci stát nebo jeho složky. Opačný přístup by byl čistě diskriminační a zcela v rozporu se základními principy fungování demokratického právního státu s tržním hospodářstvím, jako je Česká republika. Takový stát je založen na soutěži v podnikatelském prostředí, která právě pohání vývoj kupředu a vede ke zdravému vývoji trhu. S tím souvisí i potřeba přehodnocení cíle, stanoveného v návrhu KVD, podle něhož by měly terminály kombinované dopravy napojené na vodní dopravu nabízet komplexní služby na neutrálním principu.
75. V souvislosti s výše uvedeným je třeba, aby KVD v sobě zahrnovala i **důraz na realizaci opatření ze strany měst a obcí**, na jejichž základě by došlo k frekventovanějšímu využívání vodní dopravy jako ekologičtějšího a významně kapacitnějšího druhu přepravy, a to zejm. oproti silniční přepravě (pro srovnání jedno plavidlo o soustavě tlačného remorkéru a tlačného člunu přepraví i stejné množství jako 40 kamionů – 1000 tun). Je zejm. nasnadě, aby ve svých dokumentech a předpisech nebo zadávaných zakázkách uváděná města (typicky hl. m. Praha), potažmo i stát, stanovovaly pro dodavatele nebo např. developery podmínku využití vodní dopravy, jelikož využití přístavů v centrech měst k nakládce a vykládce materiálu mířícího na stavbu nebo z ní, případně k jeho zpracování, je k tomuto účelu ideální s ohledem na minimalizaci zatížení okolí a minimální negativní externality ve srovnání s jinými typy dopravy.
76. Kromě toho je však nezbytné, aby se stát angažoval a zabezpečil ve vztahu k jednotlivým městům a obcím dostatečné dopravní napojení Přístavů, neboť Podatelé k tomu nedisponují potřebným postavením. Je tak nutné, aby KVD mimo jiné obsahovala postup, jakým bude zabezpečeno, že dopravní napojení stávajících přístavů a jiných dopravních uzlů nebude omezováno, a to ať již územně plánovací činností měst a obcí, místní úpravou provozu, ale ani výstavbou jiných záměrů v jejich okolí apod. KVD by tak měla obsahovat návrh takových opatření, díky nimž nebude docházet v důsledku realizace různých záměrů nejen k omezení dopravního napojení přístavů a překladišť, ale ani činnosti v nich.

### III.3 Nejasné vymezení priorit

77. Návrh koncepce zdůrazňuje potřebu chránit životní prostředí při rozvoji infrastruktury vodní dopravy, a zároveň vyzdvihuje veřejný zájem na podpoře a rozvoji vodní dopravy. Dokument ale neřeší, jakým způsobem má být postupováno a jaký zájem má být upřednostněn, dojde-li ke střetu těchto dvou veřejných zájmů.
78. Sám návrh koncepce uvádí mezi hrozbami na str. 22 „zásadní střety infrastrukturních projektů s limity danými potřebou ochrany přírody“. Kapitola II., podkapitola E. návrhu koncepce je pak věnována „snižování vlivu provozu na životní prostředí“.
79. Pořizovatel KVD si je evidentně vědom skutečnosti, že rozvoj vodní dopravy a realizace vytyčených projektů se mohou dostat do střetu se zájmy na ochraně přírody a krajiny. Pro ten případ ale nelze v celém návrhu koncepce nalézt jedinou zmínku, jak takové střety řešit a jaký zájem má v takovém okamžiku prioritu. V důsledku toho je značně snížena váha KVD, jelikož se nelze vůbec spolehnout na to, že projekty v ní obsažené budou skutečně realizovány. To má pak samozřejmě přímý vliv na rozhodování jednotlivých zapojených subjektů, zda a jak moc investovat do jimi provozované infrastruktury, zda se účastnit vypsanych dotačních titulů apod.
- 80. V návrhu koncepce by tak měla být jasně stanovena priorita na rozvoji vodní dopravy a související infrastruktury.**
81. Ke střetu veřejného zájmu na provozu a rozvoji vodní dopravy a na ochraně životního prostředí často dochází při vymezení prvků územního systému ekologické stability. Tyto prvky jsou v plánech ÚSES a na ně navazujících územně plánovacích dokumentacích velmi často vymežovány na vodních i pozemních částech přístavů. Takové vymezení prvků ÚSES přitom nemůže být z podstaty věci funkční, a zároveň ale omezuje provoz a rozvoj přístavů.
82. Vymezení prvků ÚSES na území přístavů, kde dochází k provozu těžké techniky, nákladních automobilů i vlaků k manipulaci s těžkými náklady, k hluku, k provozu lodí atd., se zcela míjí se samotným účelem ÚSES (tj. zajištění ekologické stability) a je v rozporu s principy vymezení ÚSES stanovenými v Metodice vymezení územního systému ekologické stability Ministerstva životního prostředí. V rozporu je zejména s principem zohlednění aktuálního stavu krajiny, principem zohlednění jiných limitů a zájmů v krajině a principem funkčních vazeb ekosystémů. V těchto lokalitách (na břehu, ani ve vodní části přístavů) totiž nejsou z důvodu probíhající činnosti přirozené, ani přírodě blízké ekosystémy a živočichové a rostliny hledají útočiště a migrační trasy jinde. Vymezení prvků ÚSES proto v těchto místech není funkční. Takové vymezení ÚSES nemá význam a jde jen o formální zakreslení těchto prvků bez reálného základu.
83. Takové vymezení přitom zpravidla má za následek omezení možnosti údržby, provozu, rozvoje a modernizace přístavů. Přístavy ale byly vybudovány s vysokými finančními investicemi, samy přispívají k ekologizaci dopravy a z povahy věci je není možné přesunout jinam. Takové dopady na ně tedy zcela zjevně nejsou úměrné.
84. Do návrhu koncepce by proto měl být doplněn požadavek, aby prvky ÚSES nebyly vymežovány na území přístavů, popř. aby v případě střetu byl upřednostněn zájem na provozu a rozvoji přístavů.
85. Území Přístavů, Terminálů a Překladišť včetně území pro jejich rozvoj, a jejich dopravní napojení by měla být chráněna a respektována i v územně plánovacích dokumentacích, a to na všech úrovních. Často jsou na území těchto již existujících dopravních uzlů navrhována zcela jiná využití, např. metropolitní a jiné parky či území pro veřejnost. Takový přístup je nejen zcela neakceptovatelný, ale ve svém důsledku povede jednak k neúplnému vyžití stávající dopravní infrastruktury a dále i ke zbytečnému tlaku na výstavbu nové dopravní infrastruktury, jejíž realizace by jinak nebyla potřebná. Dalším nechtěným důsledkem bude, že sice v uvedených územně plánovacích dokumentacích budou navrhovány plochy parků, zeleně a využití pro veřejnost, která

ale nakonec nebudou realizována a naopak dojde k dalšímu deficitu zeleně a požadovaného zázemí pro veřejnost.

**České přístavy, a.s.**

**T-PORT, spol. s r.o.**

*Na vědomí:*

*Ministerstvo dopravy, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1*

## PLNÁ MOC

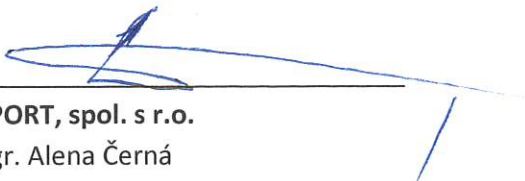
Společnost **T-PORT, spol. s r.o.**, IČO: 65413865, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7, zastoupená Mgr. Alenou Černou, jednatelkou (dále jen „**Zmocnitel**“)

tímto uděluje plnou moc

společnosti **České přístavy, a.s.**, IČO: 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, Holešovice, 170 00 Praha 7 (dále jen „**Zmocněnec**“)

k tomu, aby Zmocnitele zastoupil při podání vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“

V Praze dne 8. 6. 2026



---

**T-PORT, spol. s r.o.**  
Mgr. Alena Černá  
(Zmocnitel)

**Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu**  
**Körnerova 219/2, 602 00 Brno, mobil 603 574 289, dz.brno@ecn.cz, IČO 67010041**

Ministerstvo životního prostředí  
odbor EIA/SEA/IPPC  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10  
**posta@mzp.gov.cz**

Zasláno e-mailem se zaručeným elektronickým podpisem

8. 6. 2026

**Vyjádření k oznámení SEA „Koncepte vodní dopravy pro období 2026-2035“ podle § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. v rámci zjišťovacího řízení**

Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) na internetové stránce [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_MZP300K](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP300K) zveřejnilo oznámení SEA s návrhem „**Koncepte vodní dopravy pro období 2026-2035**“ (dále jen KVD2), která byla zveřejněna na úřední desce posledního krajského úřadu dne **19. 5. 2026**, takže lhůta pro zaslání vyjádření končí v pondělí **8. 6. 2026**.

KVD2 svým obsahem navazuje na materiál „**Koncepte vodní dopravy**“ (dále jen KVD1) na roky 2016-2023 (viz [http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_MZP235K](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP235K)), která sice získala souhlasné stanovisko SEA ze dne **26. 5. 2017, č. j. 22166/ENV/17**, nicméně obsahuje i tento bod (pozn.: KVD1 nebyla pro rozpor se zákonem českou vládou schválena, ale vzata jen na vědomí, což ovšem ŘVC a najatým spřáteleným firmám nijak nebránilo se touto irrelevantní KVD1 v různých správních řízeních infantilně ohánět):

*„1) **Vypustit z návrhu koncepte projekt Plavební stupeň Děčín**. Nebude-li z návrhu koncepte tento projekt vypuštěn, lze schválit jen variantu koncepte s nejmenším možným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, a to až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.“*

Pobočný spolek spolku Děti Země pod názvem Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) se sídlem v Brně posílá dne **8. 6. 2026** na MŽP v zákonné lhůtě do 20 dní od zveřejnění oznámení o zahájení tohoto zjišťovacího řízení, tj. **do 8. 6. 2026**, níže uvedené vyjádření dle § 10c odst. 3 cit. zákona, čímž mj. také navazuje na své vyjádření ze dne **18. 9. 2015** ke KVD1.

V § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. se mj. uvádí (cit.): „*Předmětem posuzování vlivů koncepte na životní prostředí (dále jen „posuzování koncepte“) podle tohoto zákona jsou koncepte, které stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1, zpracovávané v oblasti zemědělství... **dopravy...**, koncepte, u nichž nutnost jejich posouzení, s ohledem na možný vliv na životní prostředí, vyplývá ze zvláštního právního předpisu, a dále koncepte spolufinancované z prostředků fondů Evropských společenství; tyto koncepte podléhají posuzování vždy, pokud je dotčené území tvořeno územním obvodem více než jedné obce.“*

V § 10b odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí (cit.): „*Posuzování koncepte zahrnuje zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných **přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení koncepte a jejich cílů**, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění.“*

V § 10b odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí (cit.): „*Posuzování koncepte vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v **době podání oznámení o zpracování koncepte (dále jen „oznámení koncepte“), s přihlédnutím ke vlivům jiných koncepcí nebo záměrů, které budou uskutečněny před provedením koncepte nebo v průběhu jejího provádění, popřípadě jejichž provedení je zamýšleno.***“

V § 10b odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. se uvádí: „Při posuzování koncepce se navrhuje a posuzují opatření k předcházení nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedením koncepce, včetně vyhodnocení předpokládané účinnosti navrhovaných opatření. **Je-li koncepce řešena ve variantách, je nutné posuzování podle tohoto zákona provést pro všechny varianty.**“

V § 177 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád) se uvádí (cit.): „**Základní zásady činnosti správních orgánů uvedené v § 2 až 8 se použijí při výkonu veřejné správy i v případech, kdy zvláštní zákon stanoví, že se správní řád nepoužije, ale sám úpravu odpovídající těmto zásadám neobsahuje.**“ Cit. ust. se mj. týká těchto činností veřejných orgánů, které lze vztáhnout i na posouzení vlivů Koncepce na životní prostředí:

- § 2 odst. 1 správního řádu = veřejná správa postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy
- § 2 odst. 4 správního řádu = veřejná správa dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem
- § 3 správního řádu = veřejná správa postupuje tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou pochybnosti

Je tedy mj. zřejmé, že MŽP by mělo v každém kroku procesu posuzování vlivů KVD2 (dále jen procesu SEA) postupovat v souladu se zákony, mělo by chránit veřejné zájmy (ochrana životního prostředí, přírody a krajiny a zdraví občanů je jistě veřejným zájmem) a mělo by zjišťovat skutečný stav věci (jak také předpokládá § 5 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.).

## ***Vyjádření Děti Země k oznámení SEA a k návrhu KVD2***

### **1. Úvod**

Zpracovatelem oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb. je „**Společnost SEA KVD 25-36**“ (dále jen **Vodařici**), která se skládá z vedoucí firmy Ekopontis, s.r.o. a ze spolupracující firmy Integra Consulting s.r.o., jmenovitě jde údajně o tyto osoby: **Ing. Pavel Obrdlík** (vedoucí), Mgr. Martin Smutný (podřízený 1), Ing. Karolína Garguláková (podřízená 2), Mgr. Michal Musil (podřízený 3) a Mgr. Klára Jiřincová (podřízená 4).

KVD2 vypracovalo Ministerstvo dopravy (dále jen **MD**), které jmenovitě zastupují tyto osoby: **Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D.**, ředitel Odboru vodní dopravy, a Ing. Vojtěch Dabrowski, Odbor vodní dopravy, vedoucí oddělení vnitrozemské vodní dopravy.

KVD2 předpokládá zlepšit plavební podmínky **pro nákladní a osobní dopravu** na Labi od Pardubic ke státní hranici s výstavbou přístavu Pardubice, plavebního kanálu u Přelouče a jezu u Děčína (247 km), ovšem tyto finančně nákladné stavby na Labi nemají reálný dopravní smysl a navíc se mnohé nacházejí v EVL a v biotopech cenných druhů organismů, takže jejich realizace je pro krajinu a přírodu a krajinný ráz vysoce škodlivá, což se týká i Vltavy od Třebenic až k soutoku s Labem (91 km) a také **pro osobní dopravu** na Vltavě do Českých Budějovic a na Moravě na Baťově kanále z Otrokovic do Rohatce (zatím jen 72 km).

**Návrh KVD2 je univariantní, takže Děti Země kromě NULové varianty (1) navrhuje i posouzení s VARIANTOU EKO (3) bez výstavby nových záměrů na Labi pro nákladní vodní dopravu a na třetině toků Labe, Vltavy a Moravy rozsáhlé investice do revitalizací a renaturalizací jejich toků a niv z peněz rezortu dopravy, který je hlavním viníkem jejich špatného stavu společně s rezortem zemědělství.**

### **2. Ke KVD1 (8/2016)**

Děti Země si úvodem dovoluji připomenout na iracionální obsah „Koncepce vodní dopravy“ z 8/2016 (KVD1), na usnesením české vlády č. 685 ze dne **25. 9. 2017**, kterým byla KVD1 vzata na vědomí a na přílohu č. 1 s názvem „**Aktuální rozpis přípravy investičních akcí rozvoje infrastruktury vodních cest k 1. 9. 2016**“, která obsahuje seznam 65 plánovaných investičních záměrů na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu (2 záměry na Labi byly v té době již hotové) za cca **26,2 mld. Kč** (viz níže tabulka).

<b>Plánované dopravní vodní stavby na Labi</b>	<b>Investiční náklady (mil. Kč)</b>
Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí n. L. – státní hranice plavební stupeň Děčín	5 150
Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	88
Stupeň Přelouč II	3 063
Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi	223
Modernizace plavebního stupně Snojedy	418
Veřejný přístav Pardubice	224
Úprava plavebního značení el. vedení na Labi	1
Modernizace ochranných stání v Lovosicích a Hřensku	24
Ochranné stání Žernosecké jezero	18
Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice	112
Přístaviště Děčín – Smetanovo nábřeží	19
Přístaviště Malé Žernoseky	51
Přístaviště Roudnice nad Labem	19
Přístaviště Štětí	16
Přístaviště Mělník	38
Přístaviště Neratovice – Lobkovice	20
Přístaviště Brandýs nad Labem	cca 20
Přístaviště Čelákovice	20
Ochranný přístav Nymburk – stání pro sportovní plavidla a OLD	17
Přístaviště Poděbrady	20
Přístaviště Oseček	18
Rekreační přístav Kolín	44
Přístaviště Brná	cca 20
Modernizace plavebního značení na plavebních komorách dolního Labe	cca 10
Čekací stání pro malá plavidla na Labi	cca 164
Veřejný přístav Lázně Toušeň	cca 300
Veřejný přístav Nymburk	cca 250
Rekreační přístav Pardubice	cca 150
Sjezdy do vody na Labi	cca 20
Další síť přístavišť a servisních center na Labi	cca 150
Ochranná stání na Labské vodní cestě	cca 300
<b>CELKEM</b>	<b>cca 10 987</b>
<b>Dokončené stavby na Labi</b>	
modernizace komory Brandýs nad Labem	<b>cca 110</b>
modernizace komory Velký Osek	<b>cca 104</b>

<b>Plánované dopravní vodní stavby na Vltavě</b>	<b>Investiční náklady (mil. Kč)</b>
Úprava ohlaví PK Hořín	242
Zabezpečení podjezdů výšek na vltavské vodní cestě	1 004
Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	308
Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení elektrických vedení na Vltavě	cca 20
Ochranné stání Mířejovice	19
Ochranné stání Podbaba	cca 18
Modernizace rejd PK Štvanice	102
Plavební komora Praha – Staré Město	650
Úprava kotevního stání nábřeží Edvarda Beneše	55
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě	125
Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice	cca 200
Lodní zdvihadlo Slapy	2 158
Lodní zdvihadlo Orlík	1 186
Modernizace rejd PK Kořensko	47

Přístaviště Davle	15
Rekreační přístav Štěchovice	cca 20
Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	188
Modernizace rejd PK Modřany	cca 100
Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	cca 150
Stání na vltavské vodní cestě	cca 350
Sjezdy do vody na Vltavě	cca 22
Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	cca 4 000
Zvýšení podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou	cca 130
Splavnění Berounky do Černošic	cca 2 600
<b>CELKEM</b>	<b>cca 13 709</b>

<b>Plánované dopravní vodní stavby na Baťově kanálu</b>	<b>Investiční náklady (mil. Kč)</b>
Prodloužení splavnosti VC Otrokovice – Rohatec – PK Rohatec	232
PK Bělov	299
Plavební komora Hodonín	423
Modernizace rejd plavebních komor BK	79
Úprava plavebního značení na mostech Baťova kanálu	cca 18
Rekreační přístav Napajedla – Pahrbek	100
Rekreační přístav Veselí nad Moravou	51
Přístaviště Kunovský Les	17
Rekreační přístav Kroměříž	cca 180
Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	cca 100
<b>CELKEM</b>	<b>cca 1 499</b>

### 3. Stanovisko Správy NP České Švýcarsko ke KVD1

Děti Země si dále dovolují připomenout, že na Labi v ČR nelze nikde realizovat účinné a udržitelné kompenzační opatření za významný negativní vliv jezu na přírodu, jak to také vyplývá ze stanoviska **Správy Národního parku České Švýcarsko** ze dne **13. 11. 2018**, č. j. **SNPCS6970/2018** s názvem „Vyjádření Správy Národního parku České Švýcarsko k možnosti stanovení kompenzačních opatření významně negativních vlivů Koncepce vodní dopravy na EVL Labské údolí“ (viz zde ke stažení <https://www.npcs.cz/labe>), v němž se mj. uvádí: „**Přírodní stanoviště bahniťých břehů řek s vegetací svazů *Chenopodium rubri p. p.* a *Bidention p. p.* (3270) jako předmět ochrany EVL Labské údolí není možné v plném rozsahu nahradit či simulovat technickými opatřeními, které by garantovaly tutéž přírodní kvalitu i funkci.“**

Tato tisková zpráva ze dne **16. 11. 2018** mj. uvádí následující:

*„Vzhledem k množství nepřesností zveřejněných dne 16. listopadu 2018 na serveru [zdopravy.cz](http://zdopravy.cz) a převzatých Deníky Správa Národního parku České Švýcarsko zveřejňuje znění stanoviska k žádosti Ministerstva dopravy o stanovení kompenzačních opatření týkajících se řešení významně negativního vlivu Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023 na předměty ochrany Evropsky významných lokalit Labské údolí a Porta Bohemica.*

*Správa národního parku při zpracování stanoviska vyšla ze dvou expertních studií a čtyř stanovisek dalších akademických a odborných institucí. Při posuzování žádosti se správa národního parku zaměřila na ryze odbornou stránku posuzované věci.*

*Odborné podklady nedovolily přijmout jiný závěr, než že významně negativní dopady Koncepce vodní dopravy na předmět ochrany přírody, konkrétně stanoviště bahniťých břehů řek s vegetací svazů *Chenopodium rubri p.p.* a *Bidention p.p.* (tzv. stanoviště říčních náplavů), v Labském údolí nelze kompenzovat tak, aby kompenzace byly funkční a v souladu s požadavky evropské ochrany přírody.*

Ing. Pavel Benda, Ph.D., ředitel Správy Národního parku České Švýcarsko: „Ke koncepci vodní dopravy tak, jak byla předložena, nebylo podle odborných podkladů možné vydat návrh funkčních a trvale udržitelných kompenzačních opatření, a to ani v rámci Evropsky významných lokalit Labské údolí a Porta Bohemica, ani na jiném místě v České republice. Pokud by správa parku přistoupila k vydání kompenzačních opatření hypotetického charakteru, postupovala by nejen v rozporu se zákonem, ale vystavila by Českou republiku také hrozbě sankcí ze strany Evropské unie, vůči které se z vlastní vůle zavázala k ochraně zmíněných evropsky významných lokalit.“

Správa Národního parku České Švýcarsko se proto ohrazuje proti interpretaci výše uvedenými médii, že „Národní park bourá plány...“. Správa Národního parku České Švýcarsko dle požadavku dodala odborné stanovisko ke Koncepci vodní dopravy, a to v souladu s platnými zákonnými předpisy a na základě odborného posouzení třetími stranami.

Zásadní nepřesností v článku na serveru zdopravy.cz je pak tvrzení, že "až do konce roku 2015 přitom plán na stavbu děčínského jezu nebyl v rozporu s lokalitami Natura 2000", ale že se tak stalo až po rozšíření seznamu lokalit na návrh MŽP v roce 2016. Toto tvrzení ale není pravdivé. Výše uvedené studie se samozřejmě zabývaly vlivy na celém toku "dolního Labe" na území ČR, ale závěry jasně poukázaly na fakt, že nekompenzovatelnost v případě náplav se týká výhradně území EVL Labské údolí, které bylo na seznam lokalit soustavy Natura 2000 zařazeno už v roce 2005.

#### **Přílohy:**

Stanovisko Správy NP České Švýcarsko k žádosti o stanovení kompenzačních opatření  
Studie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity v Brně  
Studie Fakulty životního prostředí České zemědělské univerzity  
Studie ČZÚ – 2. část – Terénní průzkum  
Studie ČZÚ – Příloha 1 – Odborný posudek  
Studie ČZÚ – Příloha 2 – Tabulka fytoocenologických snímků  
Stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny  
Stanovisko Doc. RNDr. J. Hradeckého, Ph.D. z Přírodovědecké fakulty Ostravské univerzity  
Stanovisko České botanické společnosti  
Stanovisko České společnosti entomologické  
Další citovaná literatura“

Nelze se pak divit, že když si ŘVC za posledních asi 30 let najímalo různé odborníky a firmy na prosazování jezu u Děčína (příkladmo ty, které dělaly na dokumentaci EIA pro jez u Děčína: HBH projekt, spol. s r. o., Ekopontis, s.r.o., a WELL Consulting, s.r.o.), aby za státní dotace v rozsahu asi 650 mil. Kč způsobilo ČR obrovské dluhy, neboť pro zničení území EVL na řece Labi nelze provést účinné a dlouhodobě udržitelné kompenzace.

V této souvislosti lze zmínit i fiasko procesu EIA pro záměr „**Plavební stupeň Děčín**“, který probíhal v letech 2005-2019 (viz zde [http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP102](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP102)), během něhož byla dokumentace v letech 2011, 2012 a 2016 vrácena jako vadná. Navíc NKÚ v červenci 2019 uvedl, že stát na přípravu jezu utratil více než 625 miliónů korun, jak dokládá kontrolní akce č. 18/16 k rozvoji vodních: „Z důvodu dlouhodobě přetrvávající nespolehlivé splavnosti labsko-vltavské vodní cesty NKÚ považuje peněžní prostředky, které byly vynaloženy na dokončení investic na podporu nákladní vodní dopravy, za potenciálně přinejmenším z části neúčelné a neefektivně vynaložené.“

Jinak řečeno, MŽP svým sdělením ze dne 18. 12. 2019 ukončilo proces EIA jezu u Děčína za 5,2 mld. Kč na životní prostředí, neboť ŘVC ve lhůtě tří let do 14. 9. 2019 nedoplnilo dokumentaci EIA o chybějící údaje.

#### **Průběh procesu EIA pro jez u Děčína (5,15 mld. Kč) během 14 let je následující:**

20.10.2005 = zveřejnění oznámení EIA a zahájení zjišťovacího řízení  
13.12.2005 = MŽP vydává závěry zjišťovacího řízení s požadavkem vyhodnotit varianty  
24.08.2010 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 1  
23.05.2011 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 1 přepracovat  
31.01.2012 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 2

23.05.2012 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 2 přepracovat

29.02.2016 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 3

14.09.2016 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 3 přepracovat

18.12.2019 = MŽP ukončuje proces EIA, neboť ŘVC ČR během tří let nepředložilo dokumentaci EIA

Výtah z vyjádření MŽP ze dne **14. 9. 2016** o vrácení dokumentace EIA č. 3:

„2. Kumulativní dopad všech akcí souvisejících se zvýšením splavnosti Labe (jednoznačně uvést, zda pro zajištění splavnosti bude nutná realizace plavebního stupně Malé Březno či jiného plavebního stupně).

5. Vyhodnotit vliv záměru na hladinu podzemní vody na území SRN.

6. Vyhodnotit vliv záměru na protipovodňová opatření na území SRN.

8. Natura 2000 na území SRN – konkretizovat vyhodnocení vlivů záměru na evropsky významnou lokalitu „Údolí Labe mezi Schöna a Mühlberg“.“

Hlavním autorem tří vrácených dokumentací EIA byl **Tomáš Šikula z firmy HBH Projekt, s. r. o.**, (za státní dotace vypracoval **18 studií**), který spolupracoval s firmami **WELL Consulting, s. r. o.**, (za státní dotace vypracovala **27 studií**) a **Ekopontis, s. r. o.** Autorem hodnocení vlivů jezu na soustavu NATURA 2000 byl **Jiří Zahrádka z firmy AQ-Service, s. r. o.** (za státní dotace vymyslel **6 iracionálních studií**).

**Děti Země žádají**, aby KVD2 byla přepracována tak, aby došlo k přeshraničnímu posouzení procesem SEA, i kdy se MD a Vodařici budou vzpouzet, že jet o časově náročné a pro MD příliš drahé, nicméně pokud se dle VARIANTYA ŘVC (2) mají realizovat 1-2 jezy na Labi v úseku VD Střekov – st. hranice, tak dle výše uvedeného procesu EIA na jez u Děčína je zřejmé, že musí být v procesu SEA a v KVD2 jasné, kolik VD bude nutné pro cíle ŘVC na Labi postavit, přičemž z procesu EIA pro jez u Děčína jasné, že jez/jezy mají přeshraniční vliv do Německa, neboť jsou na území NATURA 2000.

#### 4. K Abstraktu

KVD2 na str. 2 uvádí toto:

„Tento dokument představuje **dlouhodobou koncepci rozvoje vodní dopravy** v České republice na období let 2026–2035...“

*Strategické cíle koncepce zahrnují posílení role udržitelné vodní dopravy v českém hospodářství, modernizaci flotily plavidel, zlepšení infrastruktury vodních cest, v první řadě realizací projektů jako Zlepšení plavebních podmínek v úseku VD Střekov – st. hranice ČR/SRN a Splavnění Labe do Pardubic, a zvýšení efektivity prostřednictvím digitalizace a multimodálních logistických řešení. Důraz je kladen na ochranu životního prostředí, výzkum a inovace, sociální aspekty a vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě.*

*Dokument dále zohledňuje zapojení vodní dopravy do městské logistiky, podporuje rekreační a osobní plavbu a analyzuje potenciál propojení vodních cest se strategickými průmyslovými odvětvími včetně energetiky, zvláště ve vztahu k novým jaderným zdrojům. Významnou součástí je i posílení mezinárodní spolupráce, hlavně s německým přístavem Hamburk, a zajištění dlouhodobé udržitelnosti financování provozu a údržby vodních cest.*

*Tento dokument vytváří komplexní rámec pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy, který reflektuje jak potřeby českého hospodářství, tak závazky plynoucí z členství v Evropské unii a snahy o dosažení klimatických cílů.“*

Děti Země většinu výše uvedených tvrzení považují za **nepravdivá a demagogická**:

1. **Ne**, KVD2 není žádnou dlouhodobou a logickou koncepcí, takže jde o nepravdivé tvrzení MD, neboť jde jen o nahodilou snůšku různých stavebních projektů po celé ČR bez ladu a skladu, kterou si vodní betonová lobby vymyslela, aby si za obrovské státní dotace mohla plnit své sny, ačkoliv se ČR bez KVD2 snadno obejde, resp. ČR se obešla i bez KVD1.

2. **Ne**, tvrzení o udržitelnosti české vodní dopravy je nepravdivé, neboť nákladní vodní doprava z hlediska svých výkonů a přepravy nákladů tvoří kolem 1 % podílu celkové přepravy a nákladů a výkonů, neboť naopak nejdůležitější je v ČR antiekologická automobilová doprava a pak železniční doprava.
3. Ano, cílem KVD2 je vytvořit zdání o koncepci pro orgány EK a pro vybrané politiky, aktuálně zejména z SPD (vládnou na MD) a AUTO (vládnou na MŽP), neboť hlavním cílem je zničit poslední přírodní zbytky na dolním Labi jez u Děčína a ještě více zadlužit ČR utrácením asi 30 mld. Kč do betonování říčních toků a jejich niv v české, v moravské a ve slezské krajině.
4. **Ne**, důraz na ochranu ŽP není v žádném případě prioritou, neboť jez u Děčína škodlivě zasahuje do EVL, kanál u Přelouče škodlivě zasahuje do EVL, různé přístavy a přístaviště pro osobní lodní dopravu (OLD) či pro soukromou rekreační plavbu (SRP) škodlivě zasahuje do biotopů desítek zvláště chráněných druhů organismů, zejména živočichů (jak mj. dokládá stav dalšího betonování území na Labi, tj. přístavišti Kostelec nad Labem, Malé Žemoseky či Hřensko, nebo kolem Baťova kanálu, tj. přístavy Hodonín, Veselí nad Moravou, Slovácko, Pahrbek a Kroměříž a další přístaviště).
5. Ano, KVD2 plánuje za státní dotace podporovat rozvoj OLD a SRP, ačkoliv by si tyto stavby pro vodní radovánky měl logicky platit soukromý byznys a samosprávy bez nějaké „státní koncepce“, neboť podle studií SUDOP PRAHA a.s. mají mít obrovské ekonomické přínosy, takže velká příležitost pro byznys, jehož cílem je právě rychlý a snadný zisk, nikoliv pro stát, který se i vinou rozchazovací politiky ŘVC topí v dlužích.
6. **Ne**, rozvoj jádra v ČR v žádném případě se stavbami na Labi nepočítá, jak dokládá mj. i řada usnesení české o výstavbě 32 JB v Dukovanech a 2 JB v Temelíně, příkladmo usnesení české vlády č. 739 ze dne **23. 10. 2017**, které MD účelově tají. Jinak řečeno, argumentovat potřebností KVD2 může jen batole.
7. **Ne**, přístav Hamburk neměl za posledních asi 80 let žádný velký dopravní význam pro ČR, zvláště když je v něm spousta soukromých přístavů a skladů, které si může český vodní byznys dle časové a věcné potřeby objednat a zaplatit, aniž by k tomu potřeboval nějaký státní přístav v Hamburku. Navíc proti čachrům s pozemky v Hamburku je i Babiš, protože udržovat zde státní přístav je zbytečný luxus a koupit jiné pozemky a předělat je k obrazu MD je obrovsky drahé a neekonomické. Argumentace Hamburkem je demagogie MD (a SPD).
8. **Ne**, české vodní cesty nejsou dlouhodobě finančně udržitelné, neboť vodní nákladní doprava tvoří asi 1 % přepravy nákladů a výkonů v nákladní dopravě, takže je společensky zbytečná a jen se státními dotacemi uměle udržuje při životě – EK na českou vodní dopravu peníze nedá a ČR se potýká i vinou ŘVC s obrovskými dluhy.
9. **Ne**, další rozvoj české vodní dopravy se míjí s modernizací českého průmyslu a s plánem na rychlou dekarbonizaci, takže jen stěží může něco reflektovat (pozn.: nepoužívalo toto slovo často komunisté?).
10. **Ne**, další rozvoj české vodní dopravy s téměř nulovým významem nyní i do budoucna, pokud by se do ní utratilo kolem 30 mld. Kč, má na velké klimatické cíle minimální vliv, a to i v sektoru dopravy, kde nejhorším producentem skleníkových plynů je automobilová doprava a vodní doprava je konkurencí v drtivé míře ekologické elektrické železniční dopravě.

**Děti Země žádají**, aby KVD2 byla přepracována tak, aby obsahovala pravdivá tvrzení, která budou podepřena odkazy na primární zdroje (a jak je lze získat), a také aby byly konkrétní, nikoliv slovní vata nebo úřednické ptydepe, které píše AI. Jen v samotném krátkém abstraktu Děti Země identifikovaly 8 nepravdivých tvrzení a 2 demagogická.

## 5. K Analýze stávajícího stavu vodní dopravy v ČR

5.1. KVD2 na str. 7 mj. uvádí toto:

„Od státní hranice ČR/Německo po Pardubice (resp. Kunětice), je tato vodní cesta dlouhá **247 km**. Není však splavná v celé délce. V **prostoru plavebního stupně Přelouč jsou cca 2 km nesplavné**, včetně nefunkční PK, a dále asi **40 km dlouhý úsek od státní hranice po Ústí nad Labem (zdymadlo Střekov) nemá dostatečné plavební parametry**, plavební podmínky nejsou udržovány jezzy a závisí plně na aktuálním průtoku, a proto po významnou část roku neumožňuje proplutí plavidel s většími ponory (viz následující graf)... Na vodní cestě bylo **dosud vybudováno 23 plavebních stupňů** (v tomto počtu není započten stávající stupeň Přelouč, který není průjezdný).“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

Ano, vodní cesta na Labi do Pardubic má „papírově“ délku 247 km, takže je nezbytné toto číslo uvést do reality a toto číslo změnit na nižší, tj. do Chvaletic či Týnce nad Labem.

**Ne**, úsek délky 40 km na dolním Labi má naopak dostatečné plavební parametry, protože se po něm odjakživa plavilo obrovské množství lodí. MD opět používá demagogie, protože správně by mělo uvést, že po vzniku a rozvoji železniční dopravy (od cca poloviny 19. století) a dálnic (cca od poloviny 20. století) nemá téměř nikdo o nákladní vodní dopravu na Labi jako slepé větvi evropských řek zájem ji využívat, včetně Německa, které má narozdíl od vodních betonářů na MD jasnou a ucelenou koncepci Labe, která je postavená na 3 rovnocenných pilířích: **ekologie – doprava – ekonomika**. Ovšem KVD2 je postavená jen na pilíři „doprava“, ekonomie je švindl a „ekologie“ na MD nikoho nezajímá.

**Děti Země žádají**, aby KVD2 byla doplněna o **VARIANTU EKO**, aby po vzoru německé koncepce pro Labe v ní byly rovnocenně zastoupené tři pilíře v tomto pořadí, tj. **ekologie – doprava – ekonomika**. V KVD2 tedy kromě Nulové varanty (1) a Varianty vodní betonové lobby (2) chybí **Varianta EKO (3)**, která by pro Labe, Vltavu a Moravu obsahovala nejméně na třetině jejich délek plány na revitalizaci a renaturalizaci toků a niv, s cílem podpořit biodiverzitu, zadržování vody v krajině a snížit dopady klimatických změn, tzn. odstraňování betonových/kamenných koryt a narovnaných břehů, takže vzniknou opět meandry, obnoví se přirozené záplavové oblasti a vytvoří se prostor pro přirozený vývoj. Součástí **VARIANTY EKO** by byla nerealizace nových staveb na Labi pro nákladní vodní dopravu, ale jen rekonstrukce či výjimečně odůvodněná modernizace stávajících vodních staveb.

5.2. KVD2 na str. 10 mj. uvádí toto:

„Nákladní vodní doprava v ČR má relativně **malý podíl na přepravních výkonech (necelé jedno procento z celkového objemu nákladní přepravy)**. **Potenciál využití vodní dopravy je však podstatně vyšší**; její dosavadní omezené využívání je způsobeno celou řadou faktorů. Nejvýznamnějším důvodem je **nedostatečná spolehlivost plavebních podmínek z důvodu nedokončené infrastruktury vodních cest**. Tato infrastruktura je primárně soustředěna na vodních cestách Labe a Vltava (Labsko-vltavská vodní cesta).“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

Jde o několik desetiletí **opakované nepravdivé tvrzení**, neboť vodní nákladní doprava na Vltavě a na Labi nemá žádný potenciál dalšího většího nárůstu, včetně do/z Německa, jak mj. dokládá i mezinárodní smlouva s ČR (účinná od **1. 1. 2025**), podle níž se na německé části Labi žádné velké investice provádět nebudou a pokud na české větvi Labe, tak to je jen hloupost MD a Vodařiků.

Navíc utrácet desítky mld. Kč do nákladní vodní dopravy v ČR nemá dopravní a ekonomické opodstatnění, neboť o tento druh dopravy není a jen stěží bude do budoucna nějaký vyšší zájem, jak dokládá kolaps plánů MD a vodní betonové lobby na výstavbu Čuba kanálu za téměř 600 mld. Kč.

Naopak v Německu realizovaný kanál **Rýn – Mohan – Dunaj (1992)**, který je pro nákladní vodní dopravu využíván asi z 20 % svého potenciálu (rozuměj velkohubých budovatelských plánů německé vodní betonové lobby), takže je

využíván hlavně jako zbytečně předraženoý kanál pro osobní vodní dopravu a jako „vodící vodní prvek“ pro cyklistiku, tzn. investice na jeho výstavbu s nikdy nevrátí.

Před otevřením kanálu **Rýn – Mohan – Dunaj** (1992) se v optimistických vládních a ekonomických studiích počítalo s tím, že kanál bude klíčovou evropskou tepnou, po které se ročně přepraví mezi 14-18 miliony tun zboží za rok. Nejúspěšnější období zažil kanál kolem roku 2000, kdy objemy byly v rozsahu 7-8,5 milionu tun ročně, tj. 50 % očekávaného maxima. V posledních 10 letech objem nákladní dopravy klesá a nyní se pohybuje v rozsahu 3,5-5 milionů tun zboží ročně, tj. 25 % očekávaného maxima.

A jaké jsou důvody tohoto obrovského propadu, ačkoliv jde o evropské veletoky, nikoliv o český „čůrek Labe“?

- 1) **změna struktury ekonomiky:** Kanál byl projektován v 70. a v 80. letech 20. století pro masivní přepravu těžkých substrátů – uhlí, rudy, oceli, stavebních materiálů a hnojiv. Dnes evropská ekonomika stojí na high-tech průmyslu, rychlém spotřebním zboží a automobilovém průmyslu. Tyto komodity potřebují rychlost a flexibilitu (kterou nabízí kamiony a železnice), nikoliv levnou, ale extrémně pomalou vodní plavbu.
- 2) **klimatická změna a sucho:** V posledních letech sužují Evropu extrémní sucha. Jak na kanálu, tak na navazujících řekách (Rýn a Dunaj) klesá hladina vody tak nízko, že velké nákladní lodě nemohou plout plně naložené, takže je plavba na celé týdny zastavena. Pro logistické firmy je taková doprava nespolehlivá.
- 3) **absence kontejnerové dopravy:** Moderní logistika stojí na lodních kontejnerech, ale na kanálu Rýn – Mohan – Dunaj se kontejnery téměř nevozí, neboť lodě vozí hlavně zemědělské produkty (např. obilí) nebo krmiva.
- 4) **Paradox:** Kanál se naopak stal populární pro osobní rekreační velké lodě, které tvoří podstatnou část provozu, což sice generuje příjmy pro samosprávy, ale nikoliv pro Německo, který kanál velkohubě zadotoval.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla doplněna o VARIANTU EKO (3) a aby byla analýza stavu vodní dopravy i prognózy pro VARIANTU ŘVC (1) přepracována do reality dle výše uvedených zjištění na kanále Rýn – Mohan – Dunaj, a to v kontextu evropské (německé) vodní dopravy velkých řek vs. malá řeka Labe se zaslepeným koncem v ČR, pokud je zřejmé, že plán na kanalizaci Labe z Pardubic do Hřenska představuje jednu z větví Čuba kanálu, jehož příprava byla po právu a logicky zastavena a územní ochrana se začíná se změnami ZÚR rušit (což se týká zejm. území JmK a řeky Moravy).**

5.3. KVD2 na str. 14 a dále uvádí různé tabulky a mj. toto:

*„Vlivem realizovaných programů podpory obnovy v předchozím období sice nedošlo k nárůstu přepravované tonáže realizované v ČR. Podstatná je skutečnost, že na přepravním trhu je k dispozici vyšší využitelná přepravní kapacita tuzemské vodní dopravy, která konkurenčně může působit na multimodálním přepravním koridoru (především v relaci ČR – Hamburk) s pozitivními cenovými dopady ve prospěch zákazníků i konečných spotřebitelů.“*

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

MD se sice přiznává, že utrácí státní dotace do zbytečností, které nepřinášejí žádný ekonomický užitek, nicméně stále opakuje svou iracionální tezi o údajném obrovském potenciálu nákladní vodní dopravy, přestože všechny hlavní dopravní ukazatele dokládají opak, resp. jen lhaní státu.

Děti Země níže předkládají tabulky s rozsahem **přepravy zboží po vodě u nás, tj. vnitrozemská vodní přeprava, která se ustálila kolem 330 tisíc tun za rok**, přičemž další potenciál růstu je téměř nulový, takže je zbytečné na Labi budovat jez u Děčína a splavnovat Labe do Pardubic, protože nyní NENÍ CO VOZIT a rovněž i do budoucna, což se týká i částí JB do Temelína a Dukovan, které lze dle usnesení české vlády ze dne 23. 10.2 017 vozit i bez jezu u Děčína a samozřejmě i bez splavnění do Pardubic.

Z Ročenky dopravy 2025 (viz zde [https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2024/rocenka/htm\\_cz/cz24\\_520410.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2024/rocenka/htm_cz/cz24_520410.html)) vplývají tyto údaje o nákladní vodní dopravě, které byly doplněny odhady za rok 2025

	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</b>	<b>1 642</b>	<b>1 853</b>	<b>1 384</b>	<b>1 295</b>	<b>1 266</b>	<b>1 220</b>	<b>980</b>	<b>786</b>
vnitrostátní	371	684	318	263	276	363	216	272
mezinárodní celkem	1 271	1 170	1 066	1 032	991	857	763	514
<b>v tom: vývoz</b>	<b>276</b>	<b>118</b>	<b>67</b>	<b>69</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>37</b>	<b>5</b>
<b>dovoz</b>	<b>167</b>	<b>44</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
<b>přeprava ve třetích zemích</b>	<b>524</b>	<b>537</b>	<b>430</b>	<b>424</b>	<b>456</b>	<b>412</b>	<b>264</b>	<b>509</b>
kabotáž	304	470	557	529	493	430	460	

**Přeprava nákladů po vnitrozemských vodních cestách v ČR (zdroj: Ročenka Ministerstvo dopravy)**

	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Přepravní výkon celkem (mil. tkm)</b>	<b>679</b>	<b>585</b>	<b>509</b>	<b>517</b>	<b>535</b>	<b>467</b>	<b>395</b>	
vnitrostátní	16	25	14	18	18	17	10	
mezinárodní celkem	663	560	495	499	517	450	386	
<b>v tom: vývoz</b>	<b>172</b>	<b>79</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>20</b>	
<b>dovoz</b>	<b>111</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
<b>přeprava ve třetích zemích</b>	<b>276</b>	<b>310</b>	<b>270</b>	<b>273</b>	<b>315</b>	<b>290</b>	<b>197</b>	
kabotáž	105	143	179	178	178	151	165	

**Přepravní výkony na vnitrozemských vodních cestách v ČR (zdroj: Ročenka Ministerstvo dopravy)**

Z tabulek mj. vyplývá, že **z mezinárodního hlediska** má Labe jako slepá evropská řeka pro nákladní vodní dopravu v ČR nyní velmi nízký smysl (2020 = 7 % přepravy nákladů do/z Německa přes Hřensko, 2023 = 2 %, 2024 = 5 %, 2025 = 1 %), což ale bude i po uvažovaném splavnění středního toku řeky v ČR do Pardubic (výstavba přístavů v Pardubicích, modernizace PK Srnojedy, výstavba plavebního kanálu u Přelouče atd.) a po uvažovaném zvýšení plavebních podmínek na dolním toku řeky v ČR (výstavba jezu u Děčína za min. 8,8 mld. Kč), jelikož nákladními loděmi není co z ČR přes „Hřensko“ vyvážet v obrovském množství a ani co v obrovském množství dovážet. Lze proto předpokládat, že stejně velmi nízký význam či téměř nulový má řeka Labe i pro nákladní vodní dopravu v Německu v rámci nákladní vodní dopravy nyní i do budoucna pro uvažovaných investicích na Labi v ČR v rozsahu 18-22 mld. Kč.

Z tabulek dále vyplývá, že za posledních 5 let se **výkony v nákladní vodní dopravě pro vnitrozemskou dopravu** stály na žalostných **asi 15 mil. tkm za rok** a **výkony pro vývoz a dovoz zboží** po Labi přes „Hřensko“ na celkem asi opět žalostných **30 mil. tkm za rok**, přičemž obě tyto hodnoty mají spíše sestupnou tendenci, kterou jen stěží lze významně zvrátit utracením kolem 30 mld. Kč za KVD2.

**Jinak řečeno**, jakékoliv modely a výpočty ŘVC o údajné ekonomické efektivnosti investic na Labi v ČR na rozvoj nákladní vodní dopravy jsou jen švindl, který pro své budovatelské plány používali i komunisté před rokem 1990. Současnou přepravu zboží po Labi do ciziny a zpět během roku by přitom snadno zvládla železniční doprava po funkční dopravní (železniční) dopravní cestě, tzn. pohodlněji, předvídatelně, nanejvýš za týden a možná i levněji.

**Děti Země žádají**, aby KVD2 byla přepracována tak, že VARIANTA ŘVC (2) využije výše uvedené informace a nebude používat nepravdivá nebo demagogická či irelevantní tvrzení.

5.4. KVD2 na str. 21-22 uvádí SWOT analýzu a mj. toto:

**Příležitosti** pro rozvoj vodní dopravy:

- využití pro logistická a průmyslová centra
- dovoz nadrozměrných nákladů pro jadernou energetiku
- zapojení vodní dopravy do městských přeprav zboží
- dovoz diverzifikovaných zdrojů alternativních paliv (?)
- posílení přírodě blízkého prostředí a krajiny tvorby, rekreace, zásobování krajiny vodou, protipovodňové ochrany, energetiky, revitalizace v minulosti poškozených území apod.

- zohlednění klimatické změny
- využití přístavních míst, kterými ČR disponuje v Hamburku

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že jde

- **o iracionální příležitosti**, které s vodní dopravou nemají žádný vztah („zohlednění klimatické změny“ má být co?),
- **o nepravdivá tvrzení**, neboť dle usnesení české vlády č. 739 ze dne 23. 10. 2017 není pro výstavbu JB v Dukovanech a v Temelíně realizovat žádnou KVD2, včetně splavnění Labe do Pardubic a výstavby jezu u Děčína,
- **o demagogické tvrzení**, jako je např. využití měst pro vodní dopravu, čemuž nikdo dnes nebrání, takže KVD2 by měla prokázat, v kolika městech se na přepravě nákladů používá vodní doprava aspoň z 25 % (nebo proč se kromě Prahy nikde nepoužívá), nebo o použití přístavu v Hamburku, který je naopak pro ČR zátěž a přístav by se měl prodat, jak navrhuje Babiš (ANO),
- **o iluzorní tvrzení**, kam patří např. „dovoz diverzifikovaných zdrojů alternativních paliv“, neboť ty se dají levněji a pohodlněji vozit jinak, než po vodě v obrovských cisternách, a
- **o floskule či o úřednické ptydepe MD (a Vodařků)**, kam patří celý bod o údajně ochraně přírody a krajiny betonováním toků a říčních niv, včetně území NATURA 2000 či s cennými biotopy a navíc v CHKO, přičemž samozřejmě není jasné, co MD těmito floskulami myslí, pokud nejde o AI

**Hrozby** pro rozvoj vodní dopravy:

- omezení rozsahu investic povede k nevyužití existující infrastruktury
- zásadní střety infrastrukturních projektů s limity danými potřebou ochrany přírody
- hospodárné uplatnění a regulační nastavení pro alternativní paliva a dekarbonizaci ekonomiky
- omezení údržby nezajištěním odpovídajícího financování
- omezené lidské zdroje personálu obsluhy plavidel

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

- = **nepravdivé tvrzení**, neboť existující dopravní infrastruktura se bude stále využívat jako dosud i bez investic, pokud ovšem MD v přepracované KVD2 konkrétně neuvede, kterou a kde infrastrukturu má na mysli
- = **pravdivé tvrzení**, neboť další betonování Labe, Vltavy a Moravy znamená vysoký a zásadní střet se zájmy ochrany přírody a krajiny, včetně CHKO a území NATURA 2000, a to i s cennými biotopy, takže nerealizace KVD2 by znamenala zajistit zájmy ochrany přírody a krajiny, takže hrozba je daleko vyšší, než MD uvádí
- = **nepravdivé tvrzení**, resp. jde o demagogii, neboť žalostný stav vodní dopravy v ČR a ani její příp. rozvoj za asi 30 mld. Kč by neměl na nutnou rychlou dekarbonizaci žádný významný vliv
- = **nepravdivé tvrzení**, resp. jde o demagogii, neboť údržba vodních cest může pokračovat jako dosud i bez realizace KVD2, resp. může se i významně snížit, neboť nebude nutná
- = **pravdivé tvrzení**, neboť čím dříve skončí nákladní vodní doprava v ČR, tím lépe pro rychlou modernizaci a dekarbonizaci českého průmyslu a energetiky a navíc tu máme demokratický kapitalismus, takže stát by neměl z vysokých státních dotací stále dotovat ztrátové činnosti, neboť ani nedotovával třeba textilní nebo sklářský průmysl, takže je podivné, proč MD prosazuje tento státní socialismus jen o vodní dopravy, ačkoliv ve vládní koalici jsou spíše pravicově orientované strany s tolerancí fašismu (i s hajlováním)

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že VARIANTA ŘVC (2) využije výše uvedené informace a nebude používat nepravdivá nebo demagogická či irelevantní tvrzení.**

## 6. Ke Strategickým cílům

6.1. KVD2 na str. 25 uvádí mj. toto:

### 1. Specifický cíl „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“

„Možné budoucí využití vodních cest v rámci vnitrostátních přeprav ve vazbě na citylogistiku jsou zejména následující:

- zvýšení dovozu písku;
- odvoz výkopků a sutí k trvalému uložení;
- odvoz kalů z ústřední čistírny odpadních vod v Praze Podbabě;
- odvoz tuhého komunálního odpadu k likvidaci.

Do budoucna je očekáván rozvoj vodní dopravy ve vnitrostátních relacích také ve vazbě na prodloužení Labské vodní cesty do Pardubic (150 tis. tun ročně) a přepravy do sítě nových veřejných přístavů. Hlavní význam v podmínkách ČR má citylogistika v **aglomeraci Prahy**, kdy může významně odlehčit těžké silniční dopravě po radiálních komunikacích.“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že jde sice o zajímavé plány MD, nicméně nikdo ŘVC za posledních 25 let nebránil tomu, aby je ŘVC úspěšně realizovalo. Pokud si města v ČR k přepravě písku, sutí či odpadů lodě nevybírají, asi mají větší rozum, než MD a ŘVC.

Jinak řečeno, tyto plány šlo jistě dávno realizovat i bez KVD2 a pokud jsou nějaké problémy, tak to spíše dokládá iracionálnost takového plánu v KVD2 i jí samotné.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že cíl o citylogistice apod. bude jako irelevantní odstraněn, neboť ho lze realizovat i bez toho, že by byl v KVD2, zvláště když o tento cíl neměla zájem žádné město či obec, takže jde jen o iracionální názor MD mimo realitu.**

6.2. KVD2 na str. 27, 28 a 29 uvádí mj. toto:

## **2. Specifický cíl „Role vodní dopravy ve vztahu k novým jaderným zdrojům“**

„Z důvodů udržení pokračování výroby jaderné energie je **klíčová výstavba bloku v Dukovanech** a jeho spuštění do **roku 2036**. V současné době se připravuje podklad pro rozhodnutí vlády o dostavbě **2 nových jaderných bloků v lokalitě Dukovany a 2 bloků v lokalitě Temelín**.

Jako optimální pro dopravu nejobjemnějších a nejhmotnějších komponent na stavenišť do Dukovan byla vyhodnocena varianta kombinované vodní a silniční dopravy z **Hamburku po Labi do Týnce nad Labem...** Podle statistik je jako nejvhodnější období pro přepravy NTK doporučen interval od poloviny února do konce dubna.“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že jde o **nepravdivé tvrzení MD a iracionální cíl KVD2**, neboť MD nepředkládá žádné věrohodné doklady, že by rozvoj jaderné energetiky v ČR byl úzce vázaný na další kanalizaci Labe do Týnce nad Labem, včetně výstavby jezu u Děčína, a samozřejmě není nutné splavňovat Labe do Pardubic.

Podle zjištění Děti Země se pro 1 JB v Dukovanech uvažuje s asi 6 jízdami NTK, tzn. **celkem 12 jízd** pro 2 JB, tzn:

- 2 ks tlakových nádoby reaktoru (1 ks má hmotnost asi 800 tun)
- 8 ks parogenerátorů
- 2 ks kompenzátory udržující stabilní tlak v primárním okruhu

Pro těchto 12 jízd v dlouhé časové době není nutné pro JE Dukovany (A stejně ani pro JE Temelín) na Labi od státních hranic do Týnce nad Labem stavět žádné nové vodní stavby, jak KVD2 tvrdí.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že cíl ve vztahu k jaderné energetice bude buď jako nepravdivý odstraněn, nebo bude věrohodně prokázáno, že KVD2 s výstavbou jezu u Děčína (či bezjezové varianty u Děčína) je skutečně nutný.**

6.2. KVD2 na str. 30 uvádí mj. toto:

### 3. Specifický cíl „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy

*„Snaha o omezení emisí hluku a emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech spalovacích motorů použitých na plavidlech vnitrozemské plavby, rekreačních plavidlech a vodních skútrech je promítnuta do úpravy směrnice stanovujících požadavky na technickou způsobilost plavidel...“*

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že jde sice o zajímavé plány MD, nicméně v KVD2 chybějí údaje, jaké fázi se tento plán plní, jaké má problémy a proč ještě není dávno splněn aspoň ze 65 %. Nikdo ŘVC za posledních 25 let nebránil tomu, aby tento cíl úspěšně realizovalo.

Jinak řečeno, tyto plány šlo jistě dávno realizovat i bez KVD2 a pokud jsou nějaké problémy, tak to spíše dokládá iracionálnost takového plánu v KVD2 i jí samotné.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že cíl o dekarbonizaci bude buď odstraněn jako iracionální, nebo bude podrobně vysvětleno a bude přesvědčivě doloženo (i číselně), v jaké intenzitě je dosud plněn, jaké jsou problémy s plněním a zda bude do roku 2035 splněn.**

6.3. KVD2 na str. 35 uvádí mj. toto:

### 4. Specifický cíl „Digitalizace ve vazbě na zvýšení efektivity a výkonnosti vodní dopravy v rámci logistických řetězců“

*„Cílem systematického zavádění harmonizovaných informačních služeb je poskytování a výměna kvalitních veřejných informací významných pro efektivní a bezpečnou vodní dopravu, které mohou pomoci v odvrácení kolizní situace i řešení krizí včetně povodňových stavů...“*

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že jde sice o zajímavé plány MD, nicméně v KVD2 chybějí údaje, jaké fázi se tento plán plní, jaké má problémy a proč ještě není dávno splněn aspoň ze 65 %. Nikdo ŘVC za posledních 25 let nebránil tomu, aby tento cíl úspěšně realizovalo. V přepracované KVD2 by měla být také uvedena konkrétní čísla o počtu nehod při vodních plavbách, počty mrtvých a zraněných, pokud jde o vysoce nebezpečnou činnost.

Jinak řečeno, tyto plány šlo jistě dávno realizovat i bez KVD2 a pokud jsou nějaké problémy, tak to spíše dokládá iracionálnost takového plánu v KVD2 i jí samotné a příp. lze tvrzení nebezpečnosti plavby považovat za nepravdivé.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že cíl o zvýšení výkonnosti vodní dopravy, at' to znamená cokoliv, bude buď odstraněn jako iracionální, nebo bude podrobně vysvětleno a bude přesvědčivě doloženo (i číselně), v jaké intenzitě je dosud plněn, jaké jsou problémy s plněním a zda bude do roku 2035 splněn. Současně budou v přepracované KVD2 uvedené konkrétní údaje o stavu nehodovosti a příčinách.**

6.4. KVD2 na str. 27 uvádí mj. toto:

### 5. Specifický cíl „Osobní a rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů“

*„V České republice je příkladem vodní cesty úspěšně využívané pro rekreační plavbu Bat'ův kanál. Také Vltava je intenzivně využívána pro rekreační plavbu, která se postupně rozvíjí i na Labi.*

*• posílit a zkvalitnit obslužnost vodních cest využitelných pro vodní turismus, především zajistit souvislou síť přístavní infrastruktury a služeb pro plavidla na splavných vodních cestách směřujících k atraktivním cílům.“*

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje, že někde na Labi, Vltavě či na Baťově kanále chybějí nějaké přístavy a přístaviště pro OLD a SRP, neboť KVD2 žádnou takovou potřebu další budovat neuvádí. MD tedy předkládá nevěrohodný názor, který není ničím konkrétním odůvodněn.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude konkrétně doloženo, kde a proč je nutné ještě v současné době stavět další přístavy a přístaviště na Labi, Vltavě a Baťově kanále, resp. proč už jich není dost a naopak by se neměly nějaké rušit pro nezáměr, tzn. je nutné doložit obsazenost či využitelnost stávajících přístavů a přístavišť a konkrétně odůvodnit potřebu další stavět. V opačném případě jde o iracionální cíl, který není nutný realizovat.**

6.5. KVD2 na str. 43 uvádí mj. toto:

### C. Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování

#### 1. Specifický cíl „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN –T“

„Je důležité předeslat, že nelze izolovaně posuzovat jednotlivé projekty a jejich konkrétní přínosy, neboť plných přínosů je dosažováno při realizaci celé skupiny projektů, odstraňujících příslušná úzká místa... Stanovení Gestora a provozovatele u vybraných investičních akcí je uvedeno v následující tabulce:

Tok	Název akce	Investor	Provozovatel
Labe	Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí nad Labem-st.hr. Pl. stupeň Děčín	ŘVC	PLa
Labe	Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	ŘVC	PLa
Labe	Stupeň Přelouč II	ŘVC	PLa
Labe	Modernizace plavebního stupně Smojedy	PLa (ŘVC projekt)	PLa
Labe	Veřejný přístav Pardubice	ŘVC	ŘVC
Labe	Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice	PLa (ŘVC projekt)	PLa
Labe	Přístaviště Malé Žernoseky	ŘVC	ŘVC
Labe	Přístaviště Mělník	ŘVC	ŘVC
Labe	Přístaviště Neratovice-Lobkovice	ŘVC	ŘVC
Labe	Čekací stání pro malá plavidla na Labi	PLa	PLa
Labe	Veřejný přístav Lázně Toušeň	ŘVC	ŘVC
Labe	Veřejný přístav Nymburk	ŘVC	ŘVC
Labe	Rekreační přístav Pardubice	ŘVC	ŘVC
Labe	Sjezdy do vody na Labi	PLa	PLa
Labe	Další síť přístavišť a servisních center na Labi	ŘVC	ŘVC
Labe	Ochranná stání na Labské vodní cestě	ŘVC	ŘVC/PLa

Tok	Název akce	Investor	Provozovatel
Vltava	Zabezpečení podjezdových výšek na Vltavské vodní cestě	ŘVC	ŘVC + vlastníci
Vltava	Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	ŘVC(akce CEF)	PVI
Vltava	Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení el. vedení na Vltavě	PVI	PVI
Vltava	Plavební komora Praha – Staré Město	PVI	PVI
Vltava	Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice	PVI	PVI
Vltava	Lodní zdvihadlo Slapy	ŘVC	PVI
Vltava	Lodní zdvihadlo Orlík	PVI (spolupráce s ŘVC)	PVI
Vltava	Rekreační přístav Štěchovice	ŘVC	ŘVC
Vltava	Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	PVI	PVI
Vltava	Modernizace rejd PK Modřany	PVI	PVI
Vltava	Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	ŘVC	ŘVC

Vltava	Stání na vltavské vodní cestě	ŘVC	ŘVC
Vltava	Sjezdy do vody na Vltavě	ŘVC	ŘVC
Vltava	Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	PVI	PVI
Vltava	Zvýšení podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou	ŘVC	Město/ŘVC

Tok	Název akce	Investor	Provozovatel
Morava / Baťův kanál	PK Bělov	ŘVC	PMo
Morava / Baťův kanál	Plavební komora Hodonín	ŘVC	PMo + ŘVC (přístav)
Morava / Baťův kanál	Rekreační přístav Napajedla-Pahrbeč	PMo	PMo
Morava / Baťův kanál	Rekreační přístav Kroměříž	ŘVC	ŘVC
Morava / Baťův kanál	Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	ŘVC	ŘVC

### **Vodní cesty pro nákladní i osobní dopravu:**

- souvislá trvale splavná síť vodních cest, jako součást hlavní sítě TEN-T, délky **338 km**, s parametry umožňujícími konkurenceschopnost vodní dopravy;
- **Vltava** splavná až do Prahy (resp. do Třebenic pod Slapy), pro nákladní i osobní plavbu, délky **91 km**, srovnatelné parametry s Labem,
- **Labe** splavné od státních hranic s Německem až do Pardubic, délky **247 km**, parametry odpovídající nejméně Labi v Německu, a to konkrétně:
  - od státní hranice do **Děčína třída Va**, rozměr plavidla 137 x 11,5 m, ponor 140 cm a více po 345 dnů v průměrném roce, 220 cm po 180 dnů v průměrném roce, podjezdová výška 7,0 m;
  - od **Střekova do Mělníka třída Va**, rozměr plavidla 137 x 11,5 m, ponor 220 cm trvale, podjezdová výška 6,5 m po většinu roku;
  - od **Mělníka do Pardubic třída IV**, rozměr plavidla 84 x 11,5 m, ponor 220 cm trvale, podjezdová výška 5,25 m po většinu roku;

### **Zlepšení splavnosti Labe v úseku Střekov – státní hranice**

říční km 726,6 – 767,48; státní hranice ČR/SRN (pravý břeh) až po plavební stupeň Střekov v Ústí nad Labem, délky 40,88 km.

Cílem je **stabilizovat plavební podmínky a dosáhnout potřebných parametrů ponoru** v nejkritičtějších úseku Labe státní hranice ČR – Ústí nad Labem–Střekov. Jedná se o **jeden ze strategických projektů rozvoje vodních cest**, jehož realizace je nezbytnou podmínkou pro další rozvoj vodní dopravy na celé Labsko-vltavské vodní cestě...

Z výše uvedeného vyplývá, že k dosažení potřebných plavebních podmínek v kritickém úseku Labe v úseku „státní hranice ČR/SRN – Střekov“ bude s ohledem na **absenci jiného technického řešení s vysokou mírou pravděpodobnosti nezbytné provést stavební úpravy na řece Labi v podobě výstavby plavební komory**), a to jako nezbytné opatření k dosažení specifického cíle v podobě Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN–T...

Z dosavadních podkladů vyplývá, že s dalším rozpracováním technického řešení zlepšení plavebních podmínek v uvedeném úseku Labe bude nezbytné se **dále zabývat vlivy na dotčené ekosystémy, ochranou dotčených lokalit soustavy Natura 2000, resp. návrhem opatření jejich zmírnění či kompenzací na projekční úrovni v rámci hodnocení vlivu na životní prostředí EIA.**

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje o reálném dopravním významu jezu u Děčína, reálných ekonomických přínosech, nikoliv vyhaných, jako za posledních min. 25 let, a to i v rámci procesu EIA, který po 14 letech skončil fiaskem a ztrátou asi 630 mil. Kč státních dotací různým spřáteleným osobám a firmám (jména těchto firem a osob jsou všeobecně známé) a o ekologických dopadech na území CHKO, NATURA 2000, krajinný ráz, migraci živočichů apod., což je nutné řešit již v KVD2, protože v opačném případě jde o důkaz, že MD a ŘVC si KVD1 a KVD2 vymyslely jen z rozmaru.

Jinak řečeno, pokud KVD1 nebyla českou vládou schválena pro neexistenci věcně účinných a časově dlouhodobě udržitelných kompenzačních opatření za nevratné zničení předmětu chráněných NATURA 2000, tak to nelze obejít tak, že se sice o jezu Děčín v KVD2 píše, ale jeho vlivy se z KONCEPČNÍHO hlediska posuzovat nebudou, takže proces SEA by nesplnil svůj účel. Přitom je od roku 2018 známo, že navržený jez u Děčína nelze kompenzovat, takže za těchto okolností nelze ani procesem SEA odmítat hodnocení této údajně „strategické stavby, bez níž by bylo KVD1/KVD2 jen cárem papíru.

Navíc z procesu EIA, který skončil fiaskem, jsou známé podrobnosti, rovněž tak z procesu SEA pro KVD1, takže nic nebrání tomu, aby se jez u Děčína se subvariantou zv. bezjezová nemohl opět posoudit procesem SEA, tentokrát jako součást KVD2.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat podrobnosti o vlivech nejdůležitější strategické stavby KVD1 a KVD2 na ŽP (včetně přeshraničního vlivu), tj. jezu u Děčína, který bude v rámci VARIANTY ŘVC (2) posouzen se subvariantou bezjezová a dále s VARIANTOU NULOVÁ (1) a s VARIANTOU EKO (3), a to zejména s ohledem na vlivy na CHKO, EVL, krajinný ráz, na migraci živočichů střety s VKP a s biotopy zvláště chráněných druhů a rodů organismů.**

### **Splavnění Labe do Pardubic**

*„říční km 949,1–973,5; od 2,08 km směrem po proudu od osy jezu Přelouč až po konec vzduť plavebního stupně v Pardubicích, délky 22,3 km.*

*Cílem následující série stavebních opatření je napojení aglomerace Pardubic a Hradce Králové na vodní cestu a zkrácení dovozních vzdáleností pozemní dopravou do přístavů...*

(mj. výstavba)

- **Stupeň Přelouč II.** – řešení překonání nesplavného úseku délky **cca 2,5 km** včetně spádu stávajícího jezu Přelouč je aktuálně sledováno ve **třech variantách** spočívajících vždy ve vybudování nové plavební komory u stávajícího jezu, nového jezu s plavební komorou rozměrů 115 x 12,5 m a pravobřežního obchvatu koryta řeky Labe

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje o reálném dopravním významu kanálu u Přelouče, reálných ekonomických přínosech a o ekologických dopadech na území NATURA 2000, prokázání reálnosti nějakých věcně a časově udržitelných kompenzací za zásah do EVL, dále vlivy na krajinný ráz, migraci živočichů apod., což je nutné řešit již v KVD2, zvláště pokud existují 3 subvarianty další kanalizace a napřimování Labe u Přelouče a dokonce bylo vydáno stanovisko SEA pro splavnění Labe do Pardubic.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat podrobnosti o vlivech druhé nejdůležitější strategické stavby KVD1 a KVD2 na ŽP, tj. kanálu u Přelouče, který bude v rámci VARIANTY ŘVC (2) posouzen ve třech subvariantách a dále s VARIANTOU NULOVÁ (1) a s VARIANTOU EKO (3), tj. bez realizace tohoto kanálu, a to zejména s ohledem na vlivy na EVL, krajinný ráz, na migraci živočichů střety s VKP a s biotopy zvláště chráněných druhů a rodů organismů.**

Děti Země ještě v souvislosti s jezem u Děčína a kanálem u Přelouče připomínají tyto kontrolní zprávy NKÚ.

Tisková zpráva NKÚ ze dne **22. 7. 2019** ke kontrolní zprávě č. 18/16 s názvem „**Nákladní vodní doprava v ČR: za dosud nepostavené plavební stupně na Labi stát zaplatil už 927 milionů korun. Množství zboží přepraveného po vodě zůstává mizivé**“ (viz zde: <https://nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/nakladni-vodni-doprava-v-cr:-za-dosud-nepostavene-plavebni-stupne-na-labi-stat-zaplatil-uz-927-milionu-korun--mnozstvi-zbozi-prepraveneho-po-vode-zust-id10633/>)

„Konkrétně se kontrolóři zaměřili především na to, jak MD přistupuje k rozvoji vodních cest a podpoře nákladní vodní dopravy, a prověřili peníze určené na modernizaci plavidel nebo vybrané infrastrukturní projekty v hodnotě téměř 1,4 miliardy korun... Podíl vodní dopravy na přepravě zboží zůstává dlouhodobě nízký a k postupnému převodu části přepravy ze silnic na vodní cesty nedochází – od roku 2010 se pomocí vodní dopravy přepraví ročně přibližně jen jedno procento z veškerého přepraveného zboží.“

Řešením má být podle MD vybudování plavebního stupně v Děčíně. V názorech na jeho výstavbu ale přetrvávají zásadní rozpory mezi MD a Ministerstvem životního prostředí. ŘVC na jeho přípravu dosud vynaložilo 625 milionů korun... Podobně je to i s plavebním stupněm „Přelouč II“. Ten je připravován od roku 1994 a přípravy provázejí opakované soudní spory mezi ekologickými organizacemi a státem. ŘVC za jeho přípravu dosud zaplatilo 302 milionů korun.

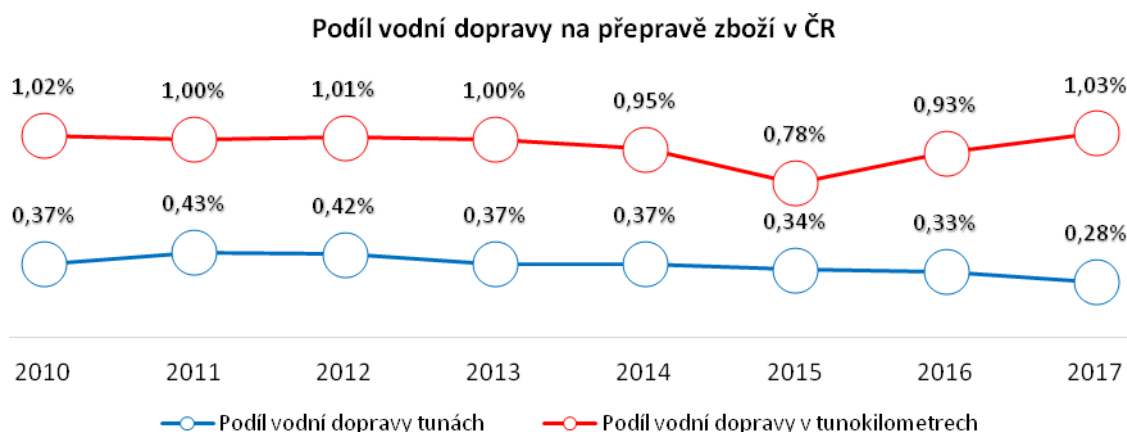
Pokud nebude zajištěna spolehlivost labsko-vltavské vodní cesty a nebudou vyřešeny všechny problémy, hrozí, že investice do nákladní vodní dopravy nebudou mít pozitivní dopad. Příkladem jedné z takových investic je modernizace veřejného přístavu v Ústí nad Labem za více než 100 milionů korun.“

Děti Země si níže dovoluují předložit na výtah z kontrolního závěru NKÚ z akce č. 18/16 pod názvem „Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy“, která je ke stažení zde: <https://nku.cz/assets/kon-zavery/k18016.pdf>.

„V České republice bylo v roce 2017 přepraveno 459,4 mil. tun zboží po silnici, 96,5 mil. tun zboží po železnici a 1,6 mil. tun zboží po vodních cestách. Podíl nákladní říční dopravy na těchto přepravách zůstává velmi nízký... K převodu části přeprav ze silnice na vodní cesty nedochází. Peněžní prostředky poskytované na rozvoj vodních cest a podporu nákladní vodní dopravy proto NKÚ nepovažuje ve vztahu ke stanoveným cílům za účelně a efektivně vynaložené...“

Hlavní příčinou poklesu nákladní vodní dopravy a překážkou pro její rozvoj je především nedostatečná spolehlivost splavnosti labsko-vltavské vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice. Řešením je podle MD výstavba plavebního stupně v Děčíně. S touto stavbou však Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) nesouhlasí... Hodnocení efektivnosti investic vychází z nedostatečně doložených vstupních údajů...“

NKÚ proto nepovažuje za objektivně a jednoznačně prokázané důvody převažujícího veřejného zájmu na rozvoji vodní dopravy, které se opírají o výsledky vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest a které MD zahrnuje do koncepce vodní dopravy... Vynakládání dalších prostředků na rozvoj vodních cest pro nákladní dopravu bez vyřešení všech zásadních problémů omezujících využitelnost labsko-vltavské vodní cesty a bez přípravy projektů v rámci uceleného dopravního řešení je spojeno s rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání peněžních prostředků státního rozpočtu...“



**Zdroj:** dopravní ročenky ČR 2015 a 2017 (údaje nezahrnují leteckou nákladní dopravu).

MD schválilo urychlené zahájení projektu **rekonstrukce silničního mostu přes Labe mezi obcemi Valy a Mělice, který byl původně součástí souboru staveb řešících splavnění Labe do Pardubic**. Most se nachází na plavebním úseku odděleném od labsko-vltavské vodní cesty využívané pro nákladní dopravu nesplavným úsekem u Přelouče. **Kromě toho chybí i nákladní přístav v Pardubicích...**

**Rozhodnutí MD o zahájení rekonstrukce mostu je do doby dokončení projektů Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč II z pohledu vodní dopravy spojeno s rizikem neúčelného a ne hospodárného vynakládání peněžních prostředků... Pardubický kraj, který je vlastníkem mostu, se má na nákladech na rekonstrukci ve výši 213 mil. Kč podílet jen z cca jedné čtvrtiny...**

Překážkou využití labsko-vltavské vodní cesty pro nákladní dopravu je především **nespolehlivá splavnost 40 km dlouhého úseku od Ústí nad Labem po státní hranici s Německem**. Dále je to **nesplavnost 2 km dlouhého úseku u Přelouče a absence koncového nákladního přístavu na středním Labi s dostatečně kapacitním napojením na pozemní komunikace**. Tyto nedostatky MD ve spolupráci s ŘVC navrhuje řešit výstavbou **plavebního stupně Děčín (dále také „PSD“), plavebního stupně Přelouč II (dále také „PSP“)** a přístavu v Pardubicích...

**V letech 2015–2019 byla z rozpočtu SFDI na přípravu a realizaci projektů ŘVC uvolněna celková částka 1 037 mil. Kč... Hodnotu již dokončených infrastrukturních projektů na labsko-vltavské vodní cestě MD vyčíslilo na 160 mld. Kč...**

Kontrola navázala na kontrolní akce č. 08/19 a č. 14/03, při nichž NKÚ zjistil v činnosti MD opakující se nedostatky, zejména nevytvoření účinného systému řízení investic, **nepodložená ekonomická hodnocení projektů, nedůsledné vyhodnocování jejich skutečných přínosů a absenci ucelené koncepce vodní dopravy...**

MD na nedostatky zjištěné v kontrolní akci č. 14/03 reagovalo nápravným opatřením, podle něhož mělo **zpracovat koncepci vodní dopravy s kontrolním termínem 31. 12. 2015**. Dále přijalo mj. opatření, v němž **podmínilo zahájení stavebních prací na projektech splavnění Labe do Pardubic vydáním územního rozhodnutí projektu řešícího zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi a zajištěním finančních zdrojů na jeho realizaci...**

## **Plavební stupeň Přelouč II**

Podle MD by nerealizace PSD vedla k útlumu vodní dopravy, či jejímu úplnému zastavení. Variantu dalšího využití labsko-vltavské vodní cesty bez dokončení PSD MD nerozpracovalo. **Do doby vydání závazného rozhodnutí o realizaci tohoto záměru jsou tedy s rizikem ekonomické neúspěšnosti spojeny všechny další rozvojové investice na labsko-vltavské vodní cestě...**

**Projekt Plavební stupeň Přelouč II připravuje ŘVC již od roku 1994...** Po novele zákona č. 100/2001 Sb. Nejvyšší správní soud zrušil platné výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb. a vrátil je k novému rozhodnutí odvolacímu orgánu MŽP. Z těchto důvodů bude nutno opakovat posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

**Před zahájením procesu EIA bude nutno projít procesem posouzení vlivu koncepčního řešení na životní prostředí (SEA), v jehož rámci bude vymezen koridor pro splavnění Labe u Přelouče a také vymezena lokalita koncového přístavu Pardubice... Na přípravu projektu ŘVC dosud vynaložilo částku 302,1 mil. Kč...**

## **Evropský účetní dvůr k efektivitě EU investovat do vodních dopravních staveb (2015)**

Děti Země dále odkazují na zprávu Evropského účetního dvoru (EÚD) s názvem „**Zvláštní zpráva č. 1/2015: Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost**“, která význam vodní dopravy zpochybňuje a dále také upozorňuje na různé realizované stavby na Vltavě a na Labi, které byly zcela zbytečné a tedy v rozporu s celospolečenskými zájmy.

„Vnitrozemská vodní doprava je jedním ze tří hlavních způsobů pozemní dopravy v Evropě. Významná nákladní kapacita vnitrozemských plavidel, která odpovídá stovkám nákladních automobilů, by mohla přispět ke snížení nákladů na dopravu a omezení emisí i provozu na silnicích.

Účetní dvůr v této zprávě posuzoval, zda byly strategie EU pro vnitrozemskou vodní dopravu koherentní a vycházely z relevantních a komplexních analýz. Účetní dvůr dále zkoumal, zda projekty spolufinancované z rozpočtu EU účinným způsobem přispěly k nárůstu modálního podílu vnitrozemské nákladní vodní dopravy a ke zlepšení podmínek splavnosti...

Účetní dvůr celkově zjistil, že **cíle politiky přesunout dopravu ze silnic na vnitrozemskou vodní dopravu a zlepšit splavnost nebylo dosaženo**. Od roku 2001, kdy byl tento cíl stanoven, do roku 2012, který je posledním rokem, k němuž jsou k dispozici statistické údaje, se **modální podíl vnitrozemské vodní dopravy výrazně nezvýšil a pohyboval se kolem 6 %**. Upravovala se zejména **izolovaná problematická místa, která se ale nacházela v blízkosti jiných problematických míst**. **Dopad těchto projektů na vnitrozemskou vodní dopravu byl proto malý**. Strategie EU nevěnovaly dostatečnou pozornost **environmentálním faktorům a údržbě řek...**

### **Doporučení 1**

Aby se zvýšila účinnost financování vnitrozemské vodní dopravy Evropskou unií a zlepšila výkonnost projektů:

- a) měly by členské státy upřednostnit ty projekty na vnitrozemských vodních cestách, jež se nacházejí na koridorech, řekách a říčních segmentech, které mají pro zlepšení vnitrozemské vodní dopravy **největší a nejrychlejší přínos**;
- b) měla by Komise při výběru projektových návrhů soustředit své **financování na ty projekty, které jsou z hlediska vnitrozemské vodní dopravy nejrelevantnější** a které se nacházejí v lokalitách, kde již existují rozpracované plány na úpravu problematických míst v jejich blízkosti.

### **Doporučení 2**

S ohledem na budoucí rozvoj strategie EU pro vnitrozemskou nákladní vodní dopravu a cíl dosáhnout lepší koordinace členských států:

- a) by Komise měla provádět **podrobné analýzy potenciálního trhu a přínosů vnitrozemské plavby na různých říčních úsecích a s členskými státy koordinovat rozvoj hlavní sítě TEN-T s ohledem na jejich potenciál rozvíjet koridory pro vnitrozemskou nákladní vodní dopravu...**

### **\* str. 21 – TABULKA**

Tabulka s názvem „Celkové náklady na návrhy projektů TEN-T v členských státech s největšími objemy dopravy a srovnání s modálním podílem vnitrozemské vodní dopravy“ mj. uvádí, že v roce 2012 byl v ČR podíl nákladní vodní dopravy 0,1 % v Německu 12,3 %).

### **\* str. 24 – VLTAVA**

„Tři projekty, které byly klasifikovány jako projekty v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, **nebyly pro zlepšení podmínek splavnosti na vnitrozemských vodních cestách relevantní**. Dokončení **Vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká** (Česká republika) stálo 32 milionů EUR, z toho 20,5 milionu EUR bylo financováno z EFRR v rámci Operačního programu Doprava. I když byl tento projekt **klasifikován jako projekt v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, souvisel především s cestovním ruchem**. Tato vodní cesta má pouze **regionální význam a není součástí evropské dopravní sítě**. Toto problematické místo navíc není uvedeno v seznamech problematických míst zveřejněných EHK OSN a v rámci projektu PLATINA.“

**\* str. 30 – LABE**

*„Výkonnost vnitrozemské vodní dopravy v ČR závisí mimo jiné na výkonnosti vnitrozemské vodní dopravy **na německých úsecích Labe**. Ačkoliv německé orgány nedávno klasifikovaly řeky podle jejich priority, Labe zatím klasifikováno nebylo. Podle nedávné dohody federální vlády a příslušných spolkových zemí **by měly být stávající plavební podmínky zachovány, Německo ale omezí údržbu a do zlepšení podmínek splavnosti této řeky již nebude dále investovat.**“*

**\* str. 32 – DĚČÍN**

*„V ČR byly prostředky z EFRR v období 2007–2013 přiděleny na vnitrozemské vodní cesty s předpokladem, že **problematické místo v Děčíně bude upraveno**. Celkové náklady na úpravy byly odhadnuty na 142 milionů EUR. **Povolení týkající se životního prostředí však nebylo možné zajistit včas, aby projekt mohl být realizován v období, v němž je možné takové projekty financovat. Proto, aby tyto prostředky nebyly operačnímu programu odňaty, byla realizována celá řada jiných, pro nákladní dopravu mnohem méně relevantních projektů. Přidělené prostředky tak byly vyčerpány, aniž došlo k významnému zlepšení vnitrozemské nákladní vodní dopravy.**“*

**Děti Země žádají, aby výše uvedené zprávy NKÚ byly zohledněny při zpracování Vyhodnocení, a to tak, že bude z jeho zřejmé, na jakých místech a jakým způsobem se tak stalo a tyto texty budou i ozdrojovány.**

6.6. KVD2 na str. 52 uvádí mj. toto:

**2. Specifický cíl „Zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN-T“**

**„Vltavská vodní cesta třídy I.**

- výstavba Lodního zdvihadla Orlík
- výstavba Lodního zdvihadla Slapy
- výstavba Plavební komory České Budějovice – Jiráskův jez
- řešení Zvýšení podjezdné výšky
- Stání plavidel včetně servisních služeb v lokalitách Kamýk n. V. a Týn n. V.“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje o reálném dopravním významu těchto staveb na Vltavě, zejména zdvihadlech, neboť z dosavadních zjištění je zřejmé, že jde o funkčně o zcela zbytečné stavby a hlavně finančně předražené, takže jejich reálný ekonomický přínos je nízký (resp. nebyl dosud v KVD2 doložen), takže je nutné KVD2 doplnit o důvody údajně nezbytnosti tyto stavby na Vltavě realizovat.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat podrobnosti o reálném dopravní smyslu a o ekonomických přínosech výše uvedených staveb na Vltavě, zejména zdvihadel Orlík a Slapy, a to v rámci VARIANTY RVC (2).**

6.7. KVD2 na str. 53 uvádí mj. toto:

**Vodní cesta Baťův kanál třídy 0.**

*„Efektivnost rozvoje dokládá 80–90 tis. návštěvníků ročně na Baťově kanále. Potřebu sítě zajištění veřejných přístavišť dokládá porovnání situace před její výstavbou ve Zlínském kraji i Jihomoravském kraji, kde bylo využití vodní cesty minimální.*

- prodloužení na jih od Sudoměric do splavné Moravy u Rohatce, s připojením Hodonína.
- prodloužení na sever do Kroměříže, s výstavbou plavební komory Bělov.
- plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy.“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje o reálném dopravním a turisticko-rekreačním významu těchto staveb na Baťově kanále, včetně nových přístavů Hodonín, rozšíření neboť z dosavadních zjištění je zřejmé, že jde o funkčně o zcela zbytečné stavby a hlavně finančně předražené, takže jejich reálný ekonomický přínos je nízký (resp. nebyl dosud v KVD2 doložen), takže je nutné KVD2 doplnit o důvody údajně nezbytnosti tyto stavby na Vltavě realizovat.

Pokud MD tvrdí, že údajná efektivnost výstavby dalších přístavů a přístavišť na Baťově kanálu dokládá návštěvnost 80-90 tisíc osob za rok, tak toto číslo není ničím doložené, takže jde o výmysl. Navíc chybí konkrétní důkazy, že je skutečně žádoucí zvyšovat počty lodí pro SRP a OLD na Baťově kanálu, neboť jeho kapacita není neomezená a již dnes představuje plavba po něm vysoce rizikovou činnost, jak také uvádí ŘVC a Povodí Moravy. Naopak je žádoucí další přístavy a přístaviště na tomto kanálu nestavět, neboť společenské přínosy jsou nejnižší (voz níže zpráva NKÚ).

Podle zjištění Děti Země plánuje ŘVC a Povodí Moravy na Baťově kanálu realizovat min. **10 stavebních záměrů** na jako součást prodloužení kanálu délky asi 53 km severní větví o 12 km do Kroměříže a jižní větví o 7 km do Hodonína na celkovou délku **asi na 72 km**, a to již nikoliv za **asi 1,2 mld. Kč** (dle hodnocení NKÚ v 3/2022 – viz níže), ale dle studie „Marketingová analýza a hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na Baťově kanále“ (5/2025) firmy SUDOP PRAHA již za **3,5 mld. Kč** i s rezervou (mapa s těmito záměry zde <https://mapy.com/s/mekamogove>):

- 1) přístaviště Hodonín, resp. rozšíření stávajícího (bez závazného stanoviska EIA)
- 2) **přístav Hodonín (se závazným stanoviskem EIA)**
- 3) přístaviště Zarazice (bez závazného stanoviska EIA)
- 4) záměr „Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy“, které se skládá z rozšíření přístavu Veselí nad Moravou (1), z výstavby přístupové silnice (2) a zdvihadla s kanálem délky asi 350 m (3) (bez závazného stanoviska EIA)
- 5) přístav Slovácko ve Starém Městě (bez závazného stanoviska EIA)
- 6) **přístav Pahrbek v Napajedlech (se závazným stanoviskem EIA)**
- 7) **plavební komora Bělov s rybím přechodem (se závazným stanoviskem EIA)**
- 8) rozšíření stávajícího přístaviště Kvasice (bez závazného stanoviska EIA)
- 9) **přístav Kroměříž (se závazným stanoviskem EIA)**
- 10) **nové přístaviště Kroměříž (se závazným stanoviskem EIA)**

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat podrobnosti o reálném dopravním smyslu a o ekonomických přínosech výše uvedených staveb na Baťově kanálu, zvláště pokud zpráva NKÚ z 3/2022 žádné údajně vysoké společenské přínosy nenašla, neboť plány na rozvoj SRP a OLD na tomto kanále silně zpochybnila jako vylhané.**

6.8. KVD2 na str. 55 uvádí mj. toto:

### **3. Specifický cíl „Zvyšování bezpečnosti plavebního provozu opatřeními na infrastruktuře vodních cest“**

#### **„1) Povodňové stavy a opatření na zmírnění dopadů klimatické změny**

*Plavidla na vodní cestě, pokud nejsou řádně ukotvena ke spolehlivým vyvazovacím zařízením, představují významné riziko, prokázané uvolněním několika plavidel za povodně v roce 2002. Toto riziko je prakticky eliminováno výstavbou sítě bezpečných vyvazovacích zařízení, dostupných pro plavidla před nástupem povodně.*

- 2) Absence čekacích stání a nevhodné řešení rejd u některých plavebních komor
- 3) Absence čekacích stání pro malá plavidla u plavebních komor na Labi a Vltavě
- 4) Absence sítě bezpečných sjezdů do vody pro vytahování malých plavidel z vody a spouštění na vodu
- 5) Nedostatky v označení mostů pro plavbu pomocí radiolokátoru a úprava nepřesného značení
- 6) Modernizace řídicích systémů VD a PK“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje o tom, že KVD2 zmírňuje vlivy masivní kanalizace Vltavy, Labe a Baťova kanálu za asi 30 mld. Kč globální změnu klimatu. KVD2 sice tento cíl uvádí, neboť je to moderní, ale MD a ani ŘVC vůbec netuší, o co jde, takže třeba budou vědět najatí Vodařiči.

Jinak řečeno, KVD2 s plánem dalšího betonování české a moravské krajiny (a příp. i slezské) žádné reálné a účinné zmírňující vlivy na klimatické změny nepřináší, resp. naopak důsledky klimatických změn ještě dále prohlubuje, neboť chybí posouzení VARIANTY EKO (3) bez nových staveb do vodní dopravy a plán na renaturalizaci a revitalizaci min. třetiny délky toků řeky Labe, Vltavy a Moravy a jejich nic, nikoliv další beton do území.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat skutečné konkrétní zmírňující opatření na ochranu globálních změn klimatu, nikoliv iracionální, jak je v KVD2 nyní uvedeno. Laicky řečeno, pokud MD pod vedením SPD tuto problematiku nezná, mělo by se optat někoho, kdo ji zná, nabízí se třeba zmocněnec turek jako maskot strany AUTO sobě.**

6.9. KVD2 na str. 63 uvádí mj. toto:

## **D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY**

### **1. Specifický cíl „Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“**

*„Na dopravně významné vodní cestě Labe v úseku od Mělníka po státní hranici je stávající kapacita přístavů dostatečná. Lze spíše konstatovat, že vzhledem k celkovému útlumu nákladní dopravy, vyvolanému zejména nevyhovujícími plavebními podmínkami v úseku Střekov – státní hranice, je kapacita přístavů nevyužita. Specifický význam v souvislosti s řešením zlepšení plavebních podmínek mezi Hřenskem a Ústím nad Labem budou mít překladiště v Děčíně a v Ústí nad Labem – Vaňově...“*

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí nějaké konkrétní údaje o tom, že na Labi a na Vltavě skutečně chybějí nějaké přístavy pro nákladní vodní dopravu, přestože jejich význam je téměř nulový (mizivý), což MD dokonce na části Labe (neochotně) přiznává. V KVD2 tedy chybějí důkazy/důvody, proč je údajně nutné vytvářet další přístavy pro téměř nulovou nákladní vodní dopravu, která nemá v ČR ani perspektivu.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat skutečné konkrétní důvody, proč je nutné budovat další přístavy pro nákladní vodní dopravu, přestože její význam je v ČR téměř nulový a tento stav se nemění dalším betonováním říčních niv na Labi (příp. i na Vltavě).**

6.10. KVD2 na str. 66 uvádí mj. toto:

**„• ve strategických lokalitách sítě zajistit výstavbu nových přístavů, případně modernizaci stávajících.**

*Principem je doplnění chybějící veřejné přístavní infrastruktury provozované na tržním základě v klíčových lokalitách sítě, které podmiňují aktivní využívání vodní dopravy na současné nebo nové (prodloužené do Pardubic) vodní cestě. Primárně se jedná o oblast Pardubic a Prahy, jako koncových bodů vodní cesty...*

**Pomocí státní investice dojde k realizaci přístavů, které zůstanou v majetku státu (nedojde-li k ohrožení již realizované privátní investice v okolí přístavu), přičemž překladištní služby budou poskytovat soukromé subjekty včetně možnosti krátkodobého pronájmu překladištní polohy.**

**• Zajistit výstavbu skladů a manipulačních ploch s překladištním zařízením pro krátkodobé vyrovnávání přepravních proudů**

S ohledem na identifikovaný **nedostatek moderních skladovacích prostor** pro krátkodobé skladování zboží před přepravou je jednou z možností řešení tohoto úzkého místa dopravní infrastruktury investice státu do tohoto veřejného zázemí. Podmínkou bude státní vlastnictví příslušné překladištní polohy a veřejný přístup pro pozemní dopravu. Skladovací kapacity budou sloužit výhradně na krátkodobé skladování v rámci časového vyrovnávání pozemní dopravy a vodní dopravy a skladování během koncentrace přepravy kvůli nerovnoměrným plavebním podmínkám na Labi do SRN.“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí konkrétní údaje o tom, proč by měl stát stavět další přístavy pro vytvoření skladů, jelikož to šle realizovat i bez KVD2, takže v ní chybí popis aktuálního stavu (kde takové plochy jsou, jaká je jejich dosavadní využitelnost, resp. proč nikomu nechybí či proč to ani nikoho nezajímá), neboť ČR patří mezi státy s velmi vysokou hustotou skladovacích a výrobních hal, takže další u vodních toků nejsou nutné. Navíc tento cíl by měl řešit spíše soukromý byznys, nikoliv neschopný stát typu MD nebo ŘVC či Vodařiků.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat skutečné konkrétní důvody, proč by ČR měla za státní dotace stavět nějaké plochy u vodních toků pro skladování, pokud v ČR takových hal je velmi vysoká hustota a jejich umístění u vodních toků nemá logické a ani finanční opodstatnění. Tento cíl je pro zahrnutí do KVD2 tak iracionální.**

6.11. KVD2 na str. 68 uvádí mj. toto:

### **Rozvoj přístavních průmyslových zón**

„V rámci rozvoje **přístavní infrastruktury** je nutno dbát na vytváření podmínek pro rozvoj **přístavních průmyslových zón**. Přístavní průmyslová zóna je územní jednotka vybavená příslušnou infrastrukturou, ve které jsou lokalizovány podnikatelské provozy průmyslové výroby, skladování a dalších logistických operací, které využívají blízkosti vnitrozemské vodní dopravy v podobě překladiště pro zefektivnění své produkce.

- podpořit výstavbu přístavních průmyslových zón
- vytvořit podpůrný program výstavby překladištních ploch“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí konkrétní údaje o tom, proč by měl stát stavět průmyslové zóny u vodních toků, jelikož to jde realizovat i bez KVD2, takže v ní chybí popis aktuálního stavu (kde takové plochy jsou či mají být, jaká je jejich dosavadní využitelnost, resp. proč nikomu nechybí či proč to ani nikoho nezajímá). Navíc tento cíl by měl řešit spíše soukromý byznys, nikoliv neschopný stát typu MD nebo ŘVC či Vodařiků.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat skutečné konkrétní důvody, proč by ČR měla za státní dotace stavět průmyslové zóny u vodních toků, pokud jich je v ČR velké množství a nejsou plně využívány, takže jejich umístění u vodních toků nemá logické a ani finanční opodstatnění. Tento cíl je pro zahrnutí do KVD2 tak iracionální.**

6.12. KVD2 na str. 72 uvádí mj. toto:

### **2. Specifický cíl „Přístavní infrastruktura pro osobní a rekreační plavbu**

„V sektoru osobní a rekreační dopravy bude cílem dokončení již zřizované soustavy souvislé sítě veřejných přístavišť pro krátkodobé (v průběhu dne) a střednědobé (přenocování) stání plavidel, zajišťující dostupnost sídel podél vodní cesty z osobní a rekreační plavby. Pokračovat se bude v realizaci opatření obdobným způsobem jako doposud... v návaznosti na již vybudovanou síť přístavišť na **Labi, a na Baťově kanále realizovat následující doplnění sítě veřejných přístavišť**, kdy vymezení konkrétních lokalit je uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy:

V případě **Dolního Labe** je poptávka po dlouhodobém stání z **velké části pokryta, řešená bude výstavba veřejného přístavu** minimálně v **Ústí nad Labem** a v **Děčíně**. Potenciálními lokalitami jsou oblasti sídel **Brandýs nad Labem, Čelákovice, Lysá nad Labem, Poděbrady** apod. Rovněž bude nutný přístav na konci vodní cesty v **Pardubicích**.

Na Moravě a **Baťově kanále** je střednědobého a dlouhodobého stání **závažný nedostatek**. Jižní část je řešena nově vybudovaným veřejným přístavem **Petrov** a rozšířeným přístavem **Veselí n. M.**, připravuje se **další rozšíření přístavu Veselí n. M.** a vybudování **přístavů Slovácko** ve Starém Městě u Uherského Hradiště a Napajedla – **Pahrbek**. Další potřeby by měly být řešeny v souvislosti s rozšířením vodní cesty v centru **Hodonína** a v **Kroměříži**.“

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí konkrétní údaje o tom, proč by měl stát na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu stavět další přístavy a přístaviště pro SRP a OLD, jelikož to jde realizovat i bez KVD2, resp. měl by to být spíše zájem soukromého byznysu a samospráv, neboť podle údajů ŘVC jde o stavby s vysokými ekonomickými přínosy, takže zájem soukromého byznysu by byl určitě obrovský.

Děti Země v této souvislosti připomínají další důležitá podklad, které by neměla KVD2 a Vyhodnocení účelově ignorovat, a to je kontrolní zpráva NKÚ č. 21/03 za kontrolní období 2014-2021, který pečlivě **hodnotil marketingovou analýzu firmy SUDOP Praha o rozvoji SRP a OLD na Labi a Vltavě (2/2020) a na Baťově kanálu (6/2019)**, přičemž ji **nepovažuje za odborně korektní podklad** na realizaci plánů MD a ŘVC na výstavbu nových přístavů přístavišť v ČR na Labi, Vltavě a na Baťově kanále, neboť není podložený žádnými věrohodnými údaji, ale **spíše spekulacemi**.

Tisková zpráva NKÚ ke kontrolní akci č. 21/03 ze dne **28. 3. 2022** s názvem „**Podpora rekreační plavby vážne. Projekty nabíraly zpoždění, provázely je časté změny a rostly náklady. Pro její rozvoj navíc chybí jasný směr**“ (viz zde <https://nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/podpora-rekreačni-plavby-vážne--projekty-nabíraly-zpozdění--provázely-je-časte-zmeny-a-rostly-naklady--pro-její-rozvoj-navic-chybi-jasny-smer-id12456>)

„NKÚ prověřil podporu rekreační plavby v letech 2014 až 2021. Kontroloři se zaměřili na Ministerstvo dopravy (MD)... na Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) a státní podnik Povodí Vltavy... NKÚ prověřil **vzorek 13 projektů** v hodnotě více než 5,1 miliardy korun.

Z kontroly vyplynulo, že **MD nemělo účinný systém řízení investic a schvalovalo nedostatečně připravené projekty, které nabíraly zpoždění a často se s nimi pojilo velké množství změn, což se podepisovalo na jejich výsledných nákladech**.

**MD navíc při rozdělování peněz nepostupovalo podle schváleného harmonogramu, který počítal s přidělováním peněz nejdůležitějším projektům s největšími přínosy. Skutečné přínosy projektů pak nevyhodnocovalo...**

Výtah relevantních údajů z Kontrolního závěru NKÚ z kontrolní akce č. 21/03 „**Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby**“ (23 stran) z března 2022 (viz ke stažení zde: <https://nku.cz/assets/kon-zavery/k21003.pdf>)

„**Poskytování a čerpání peněžních prostředků státu a EU určených na rozvoj rekreační plavby provázejí nedostatky, které snižují účelnost, hospodárnost a efektivnost jejich využití**. Na přetrvávající nedostatky v koncepční a řídicí činnosti MD upozornil NKÚ již v kontrolních závěrech z předchozích kontrolních akcí.

V oblasti **rekreační plavby** MD nemá vytvořen účinný systém řízení investic. **Schvalovalo nedostatečně připravené projekty** (viz 4.17–4.21) **s nevěrohodnými hodnoceními jejich efektivnosti**, v nichž byl nárůst nákladů kompenzován nedostatečně podloženými nárůsty očekávaných přínosů, aby projekty zůstaly efektivní (viz 4.32–4.36)...

**Vyhodnocením skutečných přínosů projektů ani celkových výsledků financování rozvoje rekreační plavby z peněžních prostředků státu a EU se MD nezabývalo** (viz 4.12, 4.23). MD tedy řádně neplnilo svou povinnost zkoumat společenskou problematiku v okruhu své působnosti, analyzovat dosahované výsledky a činit opatření k řešení aktuálních otázek...

**ŘVC při přípravě projektů a MD při jejich schvalování nevytvořily předpoklady pro objektivní vyhodnocení jejich výsledků a přínosů, tedy i účelnosti a efektivnosti peněžních prostředků vynaložených na jejich přípravu a realizaci.** Cíle a očekávané výsledky projektů byly stanoveny jen obecně a **bez měřitelných ukazatelů**, které by umožnily vyhodnotit, nakolik se podařilo naplnit očekávání...

MD i ŘVC zdůvodňují potřebnost a efektivnost projektů **na podporu rozvoje rekreační plavby především přínosy z rozvoje cestovního ruchu**. Ty jsou ale podmíněny řadou dalších opatření spadajících do působnosti Ministerstva pro místní rozvoj (dále také „MMR“).

MD nepostupovalo v souladu s Dopravní politikou, když rozvoj dopravní infrastruktury na vodních cestách **neplánovalo ve spolupráci s resortem, který má cestovní ruch ve své gesci**. Nedostatečná koordinace postupu ze strany MD má negativní dopad na výsledky některých projektů a **způsobuje nižší efektivnost využití podpory poskytované z peněžních prostředků státu a EU** (viz 4.14–4.16, 4.26–4.31)...

Pojem „rekreační plavba“ není legislativně přesně vymezen, byť je v právních předpisech a koncepčních dokumentech MD užíván. Zahrnuje zejména dopravu osob malými plavidly (motorové čluny, jachty, malá kabinová plavidla a hausbóty) a dále také výletními loděmi (osobní lodní doprava). Plavidly jsou lodě, malá plavidla s délkou trupu menší než 20 metrů (malým plavidlem není mj. plavidlo určené k přepravě více než 12 cestujících) a plovoucí stroje, zařízení a tělesa...

#### **MD nestanovilo konkrétní cíle v rozvoji rekreační plavby**

MD ovšem v oblasti rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy **žádné konkrétní měřitelné cíle nestanovilo**. Nestanovilo ani žádné milníky nebo ukazatele pro měření, popř. alespoň objektivní vyhodnocení míry splnění cílů, resp. míry pokroku dosaženého při odstraňování nedostatků a rozvoji dané oblasti...

Zájem o rekreační plavbu roste, **není však zřejmé, nakolik k tomu přispívají konkrétní projekty**, o jejichž realizaci MD rozhodlo, ani zda jsou upřednostněny projekty přinášející pro rozvoj rekreační plavby největší užitek...

Za základní koncepční dokument pro oblast vodní dopravy MD označilo KVD. **KVD měla rozpracovat a konkretizovat cíle a opatření Dopravní politiky**, měla být podkladem pro prioritizaci projektů a pro jejich rozčlenění do clusterů v DSS2, resp. v její aktualizaci.

**Vláda ČR ovšem KVD neschválila, ale jen vzala na vědomí**. Důvodem bylo nedořešení výstavby Plavebního stupně Děčín, který je v KVD začleněn jako projekt s klíčovým významem pro rozvoj (zejména nákladní) vodní dopravy v České republice. MD považuje KVD z důvodu jejího neschválení vládou ČR za nezávazný dokument, a nadále tedy nemá závazný podklad pro plánování rozvoje vodních cest.

**Vyhodnocení očekávané ekonomické efektivnosti investic do rozvoje vodní dopravy, které si MD nechalo zpracovat, se přitom zabývala vždy buď jen nákladní dopravou, nebo jen rekreační plavbou, nikoliv celkovým využitím vodní cesty, a to na úrovni koncepcí i na úrovni jednotlivých projektů...**

**Efektivnost infrastrukturních projektů na podporu rozvoje rekreační plavby, které NKÚ zkontroloval, ŘVC dokládalo analýzami opírajícími se především o přínosy z cestovního ruchu. O ně se opírají i souhrnná hodnocení očekávané efektivnosti investic na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> zpracování **Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na Baťově kanále** z června 2019 a **Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na labsko-vltavské vodní cestě** z 2/2020 na základě požadavku MD zajistilo ŘVC

**Tato souhrnná hodnocení vycházejí z ohodnocení atraktivity turistických cílů v blízkosti navržených přístavů a přístavišť a z předpokladu nárůstu zájmu o tyto turistické cíle díky jejich dostupnosti vodní dopravou.**

**Tento předpoklad ale není podložen žádnými objektivně ověřitelnými fakty vycházejícími z informací nebo údajů z koncepčních dokumentů resortu, do jehož působnosti cestovní ruch patří. MD výsledky uvedených hodnocení neverifikovalo. V koncepčním dokumentu pro oblast rozvoje cestovního ruchu není rekreační plavba vůbec zmiňována<sup>2</sup>...**

MD při schvalování projektů **nestanovilo závazné ukazatele nebo požadavky pro vyhodnocení míry dosažení cílů projektů nebo naplnění předpokladů z hodnocení jejich ekonomické efektivity.** Nevytvořilo tedy předpoklady pro **objektivní vyhodnocení účelnosti a efektivity využití peněžních prostředků vynaložených na přípravu a realizaci projektů, které schválilo. Vyhodnocením skutečných výsledků projektů se MD nezabývalo, a to ani jednotlivě, ani souhrnně...**

**Ve využití jednotlivých plavebních komor jsou výrazné rozdíly.** Typickým příkladem je **plavební komora Praha-Smíchov na Vltavě, která je využívána především osobními loděmi k vyhlídkovým plavbám v Praze. V roce 2019 jí bylo proplaveno 17 895 osobních lodí a 2 810 malých plavidel...**

Nejbližší další plavební komorou proti proudu Vltavy, na vodním díle **Praha-Modřany**, bylo za rok 2019 proplaveno jen 241 osobních lodí a 2 257 malých plavidel. **Plavební komorou Roztoky...** bylo za rok 2019 proplaveno jen 100 osobních lodí a 783 malých plavidel...

**Uvedené údaje vypovídají o lokálním vysokém zatížení Vltavy rekreační plavbou v Praze, ale jejím výrazně nižším zatížením průběžnou plavbou přes Prahu...**

Při prokazování efektivity projektů se ŘVC opíralo především o **odhady nárůstu počtu turistů a jejich útrat v důsledku realizace projektů. Nestanovilo ale informační zdroje ani postupy pro ověření věrohodnosti a objektivnosti předpokladů, z nichž vycházelo.**

Například v původním i v aktualizovaném hodnocení, jimiž **ŘVC prokazovalo ekonomickou efektivity projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou**, byly ekonomické přínosy vypočteny jako součin tzv. osobodnů (**součin odhadovaného počtu plavidel, jejich odhadované průměrné obsazenosti a odhadované průměrné délky pobytu turistů v zájmovém území**) a odhadované výše **průměrné denní útraty turistů** závisící mj. na odhadovaném podílu cizinců.

Odhady se opíraly o statistické údaje o cestovním ruchu v České republice a informace o využití Bat'ova kanálu a vodních cest ve Francii. **Bat'ův kanál je ale z pohledu cestovního ruchu velmi specifickou vodní cestou a postup výpočtu „osobodnů“ s využitím přepočtených a následně korigovaných francouzských dat není transparentní. Objektivnost odhadů a správnost výpočtů na základě informací uvedených v hodnocení ekonomické efektivity daného projektu nelze ověřit...**

Výsledkem hodnocení ekonomické efektivity, které bylo součástí investičního záměru projektu **Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou** z června 2006 s celkovými investičními náklady ve výši 294,3 mil. Kč vč. DPH, byly **kladné ukazatele ekonomické efektivity.**

V aktualizovaném hodnocení ekonomické efektivity, které bylo součástí aktualizovaného investičního záměru projektu z dubna 2009, ŘVC počítalo s více než **dvojnásobným nárůstem celkových investičních nákladů. Efektivnost investice se ale navzdory tomuto vysokému nárůstu nákladů projektu díky optimističtějším odhadům jeho budoucích přínosů zvýšila.**

<sup>2</sup> Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020 schválená usnesením vlády ČR č. 220 ze dne 27. 10. 2013 o Koncepci státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020

Např. v segmentu **Výletní plavba – parníky** (segment s nejvyššími uvažovanými přírůsky v obou hodnoceních) bylo v aktualizovaném hodnocení v cílovém roce **kalkulováno s 45 000 „osobodny“**, zatímco v původním hodnocení jen s 32 637 „osobodny“. Zároveň byly odhadovány vyšší průměrné útraty turistů a vyšší podíl zahraničních turistů (35 % zahraničních turistů oproti 25 % v původním hodnocení; útrata v segmentu Výletní plavba – parníky 740 Kč/os./den pro tuzemce oproti 508 Kč/os./den v původním hodnocení, resp. 2 400 Kč/os./den pro cizince oproti 1 460 Kč/os./den v původním hodnocení).

Dále byl předpokládán strmější nárůst „zájmu o aktivity v zájmovém území“ (již v prvním roce o 10 %, ve druhém roce o 20 %, ve třetím roce o 40 % atd. až v sedmém roce a dalších letech o 100 %, zatímco v původním hodnocení byl v prvních čtyřech letech očekáván nulový nárůst, v pátém roce nárůst o 10 %, v šestém roce o 20 % atd. a až v 11. roce o 100 %).

Výsledkem **Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále** z června 2019 (viz 4.15) byl návrh **čtyř variant dalšího rozvoje**. Jako nejefektivnější z nich byla vyhodnocena **varianta č. 4 s celkovými investičními náklady 36 mil. Kč** spočívající **pouze v dokončení sítě přístavišť bez výstavby přístavů a plavebních komor Bělov a Rohatec**. Varianta měla nejvyšší efektivnost a zároveň nejnižší citlivost na změnu kritických proměnných (je efektivní až do navýšení nákladů o 74,83 % nebo snížení poptávky o 36,31 % oproti předpokladům).

Oproti tomu **nejnákladnější varianta č. 1** počítala s celkovými investičními náklady **1 194,0 mil. Kč**, měla **nejnižší efektivnost a byla nejrizikovější** (přestává být efektivní při navýšení nákladů o 28,76 % nebo při snížení poptávky o 21,03 %). V závěru hodnocení přitom byla za **nejvhodnější variantu označena nejméně efektivní varianta č. 1** s odvoláním na „dosažení vytyčených cílů v rozvoji Baťova kanálu“, zejména **posílení turistického ruchu**.

MD následně nejméně efektivní variantu č. 1 schválilo „s ohledem na splnění všech stanovených cílů“. **Nepředložilo ale žádný doklad, v němž by byly pro rozvoj Baťova kanálu konkrétně stanoveny a k těmto cílům uvedlo jen obecné a nekonkrétní informace.**

Postup, kdy MD o přípravě a realizaci projektu na Baťově kanálu s celkovými investičními náklady 1 194,0 mil. Kč rozhodovalo podle nejasných kritérií... **nepovažuje NKÚ za transparentní**... Výběr nejnákladnější, nejméně efektivní a přitom nejrizikovější varianty bez náležitého a přezkoumatelného zdůvodnění **není v souladu s právním předpisem**.

V hodnocení ekonomické efektivity projektu **Plavební komora Praha – Staré město** z června 2016 ŘVC počítalo s celkovými investičními náklady ve výši **537,2 mil. Kč bez DPH**. Hodnocení zpracovalo pro „minimalistickou“ variantu bez rozvoje na labsko-vltavské vodní cestě (mj. **bez realizace projektu Plavební stupeň Děčín**) a „maximalistickou“ variantu uvažující s postupným dokončením všech rozvojových projektů na Labi a Vltavě.

Výsledkem hodnocení byly kladné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity. Po převzetí odpovědnosti za další přípravu projektu **Povodí Vltavy v září 2018** zpracovalo nová dvě hodnocení ekonomické efektivity projektu.

Přestože v nich předpokládalo nižší celkové investiční náklady ve výši **491,5 mil. Kč bez DPH, resp. 490,6 mil. Kč bez DPH**, výsledkem obou těchto hodnocení byly **výrazně horší ukazatele ekonomické efektivity**. Všechna tato hodnocení přitom vycházela z **odhadů a předpokladů, jejichž objektivnost nelze ověřit**.“

NKÚ tedy provedlo kontrolu správného a účinného využívání veřejných prostředků na rozvoj SRP a OLD v letech 2014–2021, přičemž zjistil **závažné konkrétní a koncepční nedostatky MD při koncepční činnosti a také ŘVC při jeho investorské činnosti**.

NKÚ současně zjistil **absenci řádné koordinační a kontrolní činnosti MD**, které u rozvoje rekreační dopravy nestanovilo měřitelné cíle a ani kritéria jejich hodnocení, nekomunikovalo s MMR, ačkoliv má v gesci rozvoj

cestovního ruchu, resp. **nebylo doloženo, že by realizované a plánované investice ŘVC do rekreační plavby měly vliv na rozvoj cestovního ruchu dle příslušných koncepčních plánů ČR.**

NKÚ také zjistil, že **ŘVC vychází ze studií, včetně marketingové studie z 2/2020 (Čechy) a z 6/2019 (Morava), které trpí nepodloženými tvrzeními a irelevantními argumenty ke zdůvodnění přínosů investic na podporu rekreační plavby a také spekulacemi o očekávané ekonomické efektivnosti těchto investic, přičemž údaje nelze věrohodně ověřit.**

Podle NKÚ **nebylo žádnými analýzami doloženo, že zvolená kritéria i investice skutečně přispívají na rozvoj cestovního ruchu, zvláště pokud tyto investice nejsou uvedeny v koncepčních materiálech cestovního ruchu.**

Děti Země považují zjištění NKÚ za závažná a přesvědčivá, neboť **silně zpochybňují veřejný zájem a jeho převahu/naléhavost na realizaci dalšího rozvoje SRP a OLD na Vltavě, Labi a na Baťově kanálu.**

Důležité totiž je i to, že NKÚ ve svých kontrolách **odhaluje rozpory nejen na koncepční úrovni a při přípravě a realizaci řady staveb za veřejné prostředky, ale upozorňuje i na metodologické chyby a na zavádějící tvrzení státních institucí, mezi nimiž vyniká ŘVC.** Příkladem je právě nevěrohodnost obou marketingových analýz.

Jinak řečeno, **marketingové analýzy s dokládáním ekonomické efektivnosti a podpory rozvoje cestovního ruchu výstavbou přístavišť a přístavů pro SRP a OLD si jednak vybírá irelevantní kritéria (počty lodí, dobu jejich využívání, odhady útrat turistů v místě apod.) a jednak účelově nadhodnocuje očekávaný růst přepravních výkonů rekreační plavby, čímž logicky musejí vycházet „samé přínosy“** výstavby dalších přístavišť a přístavů.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat skutečné konkrétní důvody, proč by ČR měla za státní dotace stavět další přístavy a přístaviště pro SRP a OLD na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu se všemi ekologickými dopady na biotopy cenných druhů a rodů živočichů, vytváření dalšího světelného smogu přístavy a přístavišti, dalšími zásahy do lokálního krajinného rázu, do VKP či do mimolesních dřevin a hlavně dalšího betonování krajiny.**

## 7. Ke Snižování vlivu provozu na životní prostředí

7.1. KVD2 na str. 83 uvádí mj. toto:

### 1. Specifický cíl „Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí“

*„Rozvoj dopravní infrastruktury je spojen s relativně významnými zásahy do životního prostředí, zejména ve vztahu k ochraně stanovišť, druhů a jejich biotopů v důsledku změny vodního režimu a fyzikálně-chemických parametrů vodního toku. Úpravy koryt vodních toků na parametry plavební cesty za účelem umožnění plavby, která v podmínkách českých řek spočívá zejména v úpravách jejich dna, břehů a výstavbě vzdouvacích objektů s PK, způsobují odchylky od původního přirozeného stavu koryt vodních toků vzniklého přirozeným vývojem a mění hydromorfologické charakteristiky koryt vodních toků a přilehlých oblastí (údolních niv).“*

*Nariadení o obnově přírody stanovuje pro členské státy EU cíl obnovit do roku 2030 nejméně 25 tisíc km volně tekoucích řek (v rámci celé EU), který je podrobně rozveden v ustanovení čl. 9 nariadení.*

*V případě vodních cest nelze v rámci ČR vzdouvací objekty odstranit. Tyto umělé překážky sloužící potřebám vnitrozemské vodní dopravy nejsou považovány za nepotřebné a zastaralé.*

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

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že v KVD2 chybí konkrétní údaje, jaké konkrétní vlivy mají v KVD2 naplánované nové konkrétní vodní stavby na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu za asi 30 mld. Kč na přírodu a krajinu, zvláště pokud ty strategické, jako je subvarianta s jezem u Děčína a bezjezová subvarianta u Děčína a také plavební kanál u Přelouče zasahují do území EVL a do biotopů desítek cenných druhů organismů. Takové hodnocení přitom nelze odkládat do procesu EIA, jak mylně tvrdí MD, neboť to je jedním z hlavních účelů KVD2, která by měla identifikovat zásadní vlivy na ŽP a příp. předem uvést, že třeba stavět jez u Děčína je slepou cestou, čehož důkazem může být posledních asi 25 let marné snahy ŘVC a najatých lidiček, kteří utratili asi 650 mil. státních dotací za... nic.

Dále v KVD2 chybí důkazy, proč je nutné masivně stavět další přístavy a přístaviště, jezy, kanály a PK na Labi, Vltavě a na Baťově kanále, namísto likvidace již existujících. Tvrzení MD, že to není v plánu, nemá důkazní opodstatnění a jde jen o floskuli či o úřednické ptydepe.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat skutečné konkrétní důvody, proč by ČR měla za státní dotace stavět další přístavy a přístaviště pro SRP a OLD na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu se všemi ekologickými dopady na biotopy cenných druhů a rodů živočichů, vytváření dalšího světelného smogu přístavy a přístavišti, dalšími zásahy do lokálního krajinného rázu, do VKP či do mimolesních dřevin a hlavně dalšího betonování krajiny.**

7.2. KVD2 na str. 84 uvádí mj. toto:

*„Řešení **důsledků klimatické změny** na infrastrukturu vodních cest a její užívání pro spolehlivě a efektivně funkční vnitrozemskou vodní dopravu*

*Specifické **komplikace nastávají na Baťově kanále**, kde v suchých obdobích již nyní dochází **k poklesu průtoků pod hygienická minima a v povodí neexistuje soustava nádrží**, která by tento dopad již dnes kompenzovala. Aktuálně přijímanými opatřeními je optimalizace počtu proplavovacích cyklů a koncentrace proplavovaných plavidel do společného proplavování. Tato opatření jsou **aktuálně funkční** a nevedou k významně negativním dopadům na plavební provoz.*

*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**. Dle dokumentace EIA z roku 2016 slouží záměr Plavebního stupně Děčín právě ke zlepšení plavebních podmínek za nízkých průtoků a může **být tak jedním z adaptačních opatření umožňujících zachování plavebního spojení ČR s rozvinutou sítí evropských vodních cest a mořem i v budoucnu**.*

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že výše uvedená tvrzení v KVD jsou nepravdivá a nevěrohodná, neboť naopak výstavba jezu u Děčína má škodlivý vliv na ŽP, zejm. na EVL, a nijak reálně nezmírní dopady globálních změn na území ČR, resp. kaňonovitého údolí Labe. Pokud MD tvrdí, že jez u Děčína má „jednoznačně pozitivní vliv“, tak to ničím konkrétním a přesvědčivým nedokládá, takže jde o výmysl.

**Děti Země žádají, aby KVD2 byla přepracována tak, že bude obsahovat 3 varianty, které se skutečně budou konkrétně a přesvědčivými důkazy zabývat jejich dopady (i s konkrétními vodními stavbami) na globální změny klimatu, nikoliv vylhaně něco tvrdit, aniž je to doložené.**

## 8. K obsahu oznámení

### 8.1. Vztah KVD k jiným koncepcím (kap. B.9.1)

V tabulce č. 2 na str. 12 se uvádí, že KVD má silný (stupeň 2) vztah k Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1991 (Nature Restoration Law). Domníváme se, že správně má být uveden stupeň 3 (velmi silný vztah).

Ve vyhodnocení požadujeme důkladné prověření souladu KVD s tímto závazným legislativním dokumentem. Musí prověřeno možné dotčení přírodních stanovišť záměry vyplývajícími ze DVD. V případě dotčení, je nutné zajistit jejich plnohodnotnou kompenzaci zaručující plnění všech ekologických funkcí. Ve zmiňovaném dokumentu se výslovně uvádí, že mnoho evropských řek bylo v minulosti regulováno a došlo k výraznému omezení jejich ekologické hodnoty. Z tohoto důvodu je nutné postupně zlepšovat migrační prostupnost toků (ne ji zhoršovat výstavbou nových překážek) a dále je nutné aktivně obnovovat degradované úseky řek. Koncepce vodní dopravy tudíž musí v rámci řešených úseků vodních toků (Labe, Vltava, Morava a Odra) obsahovat konkrétní opatření ke zlepšení ekologických funkcí toků. Tato opatření nemohou být jen organizačního charakteru, musí mít formu konkrétních technických řešení.

Ve Vyhodnocení dále požadujeme to samé vzhledem ke Státní politice životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050. I zde je nutné konstatovat silný vztah (stupeň 3) a v rámci vyhodnocení SEA provést důkladné prověření souladu. Ve zmiňované Státní politice ŽP jsou jako typová opatření uvedeny např. „Zlepšování morfologie útvarů povrchových vod, např. revitalizace vodních toků, zlepšení prostupnosti vodních toků (rybí přechody, odstraňování překážek) atd.“ nebo „Širší uplatňování ekosystémových přístupů při správě vodních toků“. Jakékoliv technické úpravy toků zaměřené jednostranně na zlepšování plavebních podmínek jsou tudíž v zásadním rozporu s cíli Státní politiky ŽP.

## 8.2. Voda a hydrologické poměry (kap. C.3.7)

Ve Vyhodnocení požadujeme provést důkladnou analýzu průtoků na tocích, které jsou vedeny jako existující či potenciální vodní cesty. V analýze je nutné zohlednit pravděpodobné budoucí scénáře vyplývající z aktuálních klimatických modelů ČR. Veškerá opatření obsažená v KVD musí být s těmito klimatickými modely v souladu.

## 8.3. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky (kap. E.1)

Ve vyhodnocení požadujeme důkladně posoudit pravděpodobné přeshraniční vlivy na území SRN vyvolané záměry KVD na zlepšení plavebních podmínek labské vodní cesty. Nesouhlasíme s konstatováním v Oznamení SEA, že zřejmě „nepůjde o významné negativní vlivy“. Důkladně je také nutné prověřit zejména přeshraniční vlivy na migraci ryb a umožnění volného transportu sedimentů, což je významné pro zachování přirozených fluviálních procesů.

## 9. Další požadavky na KVD2 a na Vyhodnocení

Děti Země níže předkládají další požadavky na přepracování a doplnění KVD2, včetně připomenutí popisu 3 koncepčních variant, které by měly projít procesem SEA.

### Stručný popis varianty KVD2:

- 1) **NULOVA VARIANTA (1)**: Stávající stav bez nových vodních staveb na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu.
- 2) **VARIANTA ŘVC (2)**: Všechny plánované nové dopravní stavby na Labi, včetně jezu u Děčína a bezjezové varianty u Děčína, na Vltavě a na Baťově kanálu pro nákladní vodní dopravu a pro OLD a SRP.
- 3) **VARIANTA EKO (3)**: Žádné nové dopravní vodní stavby na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu a současně na třetině délky řeky Labe, Vltavy a Moravy by došlo k renaturalizaci a k revitalizaci jejich toků a niv.

**Ve Vyhodnocení požadujeme využít podklady procesu SEA a jeho výsledek z 1/2025 pro splavnění Labe do Pardubic (viz [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_PAK012K](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_PAK012K)).**

**Ve Vyhodnocení požadujeme použít obsah a výsledek procesu SEA koncepce rozvoje dopravních vodních staveb na Labi ve středních a Čechách a v Ústeckém kraji, včetně zvýšení plavebních podmínek na Labi od VD Střekov ke st. hranicích, bez nichž nelze KVD2 vyhodnotit.**

**Ve Vyhodnocení požadujeme použít obsah a výsledek procesu SEA rozvoje dopravních vodních staveb na Baťově kanálu za 3,2 mld. Kč, včetně výstavby přístavů Hodonín, Veselí nad Moravou, Slovácko, Pahrbek a Kroměříž, bez nichž nelze KVD2 vyhodnotit.**

**Ve Vyhodnocení požadujeme použít obsah a výsledek procesu SEA rozvoje dopravních vodních staveb na Vltavě, bez nichž nelze KVD2 vyhodnotit.**

**Ve Vyhodnocení požadujeme posoudit všechny vodní stavby na Labi dle VARIANTY ŘVC (1), tj. zejm. jez u Děčína, kanálu u Přelouče přes Slavíkovy ostrovy, přístavu Pardubice atd.), a to včetně doložení, v jakém objemu a výkonech a v jakém roce dojde k přesunu nákladní dopravy ze železniční a silniční sítě na tento slepý vodní koridor na střeše Evropy.**

**Součástí Vyhodnocení by měly být tři varianty, tj. VARIANTA NULOVÁ (1), VARIANTA ŘVC (2) se všemi konkrétními dopravními vodními stavbami a VARIANTY EKO (3), která je bez nových dopravních staveb na Labi, Vltavě a na Baťově kanálu a současně by mělo dojít min. na třetině délky Labe, Vltavy a Moravy k renaturalizaci a k revitalizaci jejich toků a niv.**

**Ve Vyhodnocení by měly být posouzeny vlivy různých druhů dopravy, tj. jaké množství (tuny) a jaké výkony (tkm) se výstavbou všech plánovaných investic na Labi (a v jakém roce) ve VARIANTĚ ŘVC (2) přesunou ze železniční a silniční sítě na Labe, jak očekává Evropa: „přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní doprav.“**

**Ve Vyhodnocení bude kvantitativními údaji posouzeno, jak se to projeví na žádoucím snížení vlivů na ŽP a na likvidaci chráněných území a biotopů (např. výpočtem externích nákladů), a to pro VARIANTU NULOVOU (1), VARIANTU ŘVC (2) a VARIANTU EKO (3).**

**Požadujeme, aby bylo provedeno přeshraniční posouzení procesem SEA, neboť KVD2 obsahuje stavby na Labi (jez Děčín, kanál u Přelouče přes Slavíkovy ostrovy, přístav Pardubice apod.), které mají prokazatelně negativní vliv na stav přírody, krajiny a ŽP v Německu, přičemž budou hodnoceny VARIANTA NULOVÁ (1), VARIANTA ŘVC (2) a VARIANTA EKO (3).**

**Ve Vyhodnocení požadujeme uvedení souhrnných informací o vodnatosti toků na území ČR s důrazem na splavné toky.**

**Ve Vyhodnocení požadujeme identifikaci skutečně dotčených částí chráněné přírody (CHKO, NATURA 2000, CHOPAV apod.), včetně stručného shrnutí jejich kvality, problémů, působících negativních vlivů apod. Např. v jakém rozsahu a kde likviduje jez u Děčína či kanál u Přelouče (přes Slavíkovy ostrovy) části území NATURA 2000 a části CHKO a jak a v jaké fázi přípravy těchto staveb budou provedena příp. kompenzační opatření, která mají být věcně funkční a časově dlouhodobě udržitelná.**

**Ve Vyhodnocení požadujeme, předložit výpočty o přesunu nákladů na vodní dopravu dle VARIATY NULOVÉ (1), VARIANTY ŘVC (2) a VARIANTY EKO (3) v roce 2035 a prognózy do roku 2050 ze železniční a z automobilové dopravy, včetně zdrojů výpočtu. Tyto výpočty žádáme doplnit o údaje, jak tento přesun konkrétně zlepší stav ovzduší, např. tunu znečišťujících látek ve vztahu k jiným druhům dopravy.**

Ve Vyhodnocení požadujeme, vyjmenování konkrétních ZCHÚ, která jsou a budou realizací záměrů obsažených v KVD2 dotčena a stručný popis konkrétních vlivů na hlavní chráněné fenomény v těchto územích. Zejména je nutné vyhodnotit vlivy novostaveb vodních cest a dalších významných záměrů (např. na Labi jez u Děčína, kanál u Přelouče a přístav u Pardubic, nové stavby na Vltavě a nové přístavy na Bat'ově kanálu, tj. Hodonín, Veselí nad Moravou, Slovácko, Pahrbek a Kroměříž), včetně zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů organismů a organismů chráněných soustavou NATURA 2000 (např. jez u Děčína má prokazatelně významný vliv minimálně na jeden předmět ochrany v lokalitě NATURA 2000 a žádné kompenzační opatření nejsou účinná a realizovatelná).

Ve Vyhodnocení požadujeme posouzení vlivů nových vodních staveb na fragmentaci říční krajiny a jejího okolí, a to i z pohledu zajištění volné migrace cenných druhů živočichů, zejm. savců.

Ve Vyhodnocení požadujeme posouzení vlivů nových vodních staveb na koryta toků (tzv. prohrábky) a na vodní živočichy, tj. na ryby a měkkýše.

Ve Vyhodnocení požadujeme posouzení vlivů vodních staveb na krajinný ráz, a to např. zdvihadla na Orlíku a na Slapech či jezu u Děčína.

Ve Vyhodnocení požadujeme posouzení přeshraničních vlivů všech tří variant, tj. VARIANTA NULOVÁ (1), VARIANTA RVC (2) s jezem u Děčína a VARIANTA EKO (3, a to i s účastí institucí a občanů Německa.

Ve Vyhodnocení požadujeme předložit i kvalitní mapy, která budou zobrazovat záměry uvedené v KVD2.

## 10. Závěr

Oznámení bylo zpracováno příliš obecně, v nedostatečném rozsahu a v neuspokojivé metodické kvalitě, ačkoliv ho údajně měli dělat najatí a zaplacení odborníci (ovšem na řadě míst jsou patrné myšlenkové pochody MD i Vodaříků). Vyhodnocení by mělo zohlednit hlavně tato doporučení a také další, jak uvádí text výše:

- 1) řádně pro tři varianty vyhodnotit vlivy na zvláště chráněná území (CHKO, NATURA 2000 apod.) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.,
- 2) řádně pro tři varianty vyhodnotit vlivy na krajinný ráz dle rozsahu plánovaných dopravních staveb
- 3) řádně pro tři varianty vyhodnotit vlivy na vodní faunu a flóru s důrazem na další zvláště chráněné druhy organismů (na souši) podle zákona č. 114/1992 Sb. a na druhy obsažené v příslušných Červených seznamech,
- 4) řádně pro tři varianty vyhodnotit vlivy na vodní prostředí (vliv na hladinu podzemních vod a jejich kvalitu), na ZPF a PUPFL, rozsah kácení mimolesních dřevin, vlivy na migraci pozemských i vodních druhů živočichů
- 5) řádně pro tři varianty vyhodnotit přeshraniční vlivy KVD2 (týká se především záměrů jezu u Děčína či přístaviště Hřensko),
- 6) řádně pro VARIANTU RVC (2) a VARIANTU EKO (3) předložit konkrétní seznam i s podrobnou mapu všech plánovaných dopravních vodních staveb na Labi, Vltavě a na Bat'ově kanálu, přičemž u subvarianty jez U Děčína bude i subvarianta bezjezová varianta,

RNDr. Miroslav Patrik  
statutární zástupce klubu

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronicky zaručeným podpisem. Kvalifikovaný certifikát sériového čísla 22961557 vydala PostSignum Qualified CA 4 (ověření osobních certifikátů na [https://www.postsignum.cz/certifikaty\\_uzivatelu.html](https://www.postsignum.cz/certifikaty_uzivatelu.html)).

# KRAJSKÝ ÚŘAD JIHMORAVSKÉHO KRAJE

## Odbor životního prostředí

---

Č. j.:	JMK 73412/2026	Ministerstvo životního prostředí
Sp. zn.:	S-JMK 71485/2026 OŽP/Dah	Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vyřizuje:	Bc. Daňková	Vršovická 1442/65
Telefon:	541 652 292	100 10 Praha 10 (DS)
Datum:	Dle data podpisu	

### **„Koncepte vodní dopravy pro období 2026 - 2035“ – vyjádření krajského úřadu k oznámení koncepte podle § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).**

Krajský úřad Jihomoravského kraje obdržel dne 12.05.2025 oznámení koncepte „Koncepte vodní dopravy pro období 2026 - 2035“ (dále jen „oznámení koncepte“) zpracované podle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „zákon“). Informaci krajský úřad obdržel od Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, které je pro tuto koncepci příslušným úřadem k posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu § 21 písm. d) citovaného zákona. Tato koncepte bude podrobena zjišťovacímu řízení podle § 10d zákona o posuzování vlivů.

**Předkladatelem koncepte** je Ministerstvo dopravy České republiky. Oznámení je zhotoveno firmou Ekopontis, s.r.o. a Integra Consulting s.r.o.

#### **Stručný popis koncepte:**

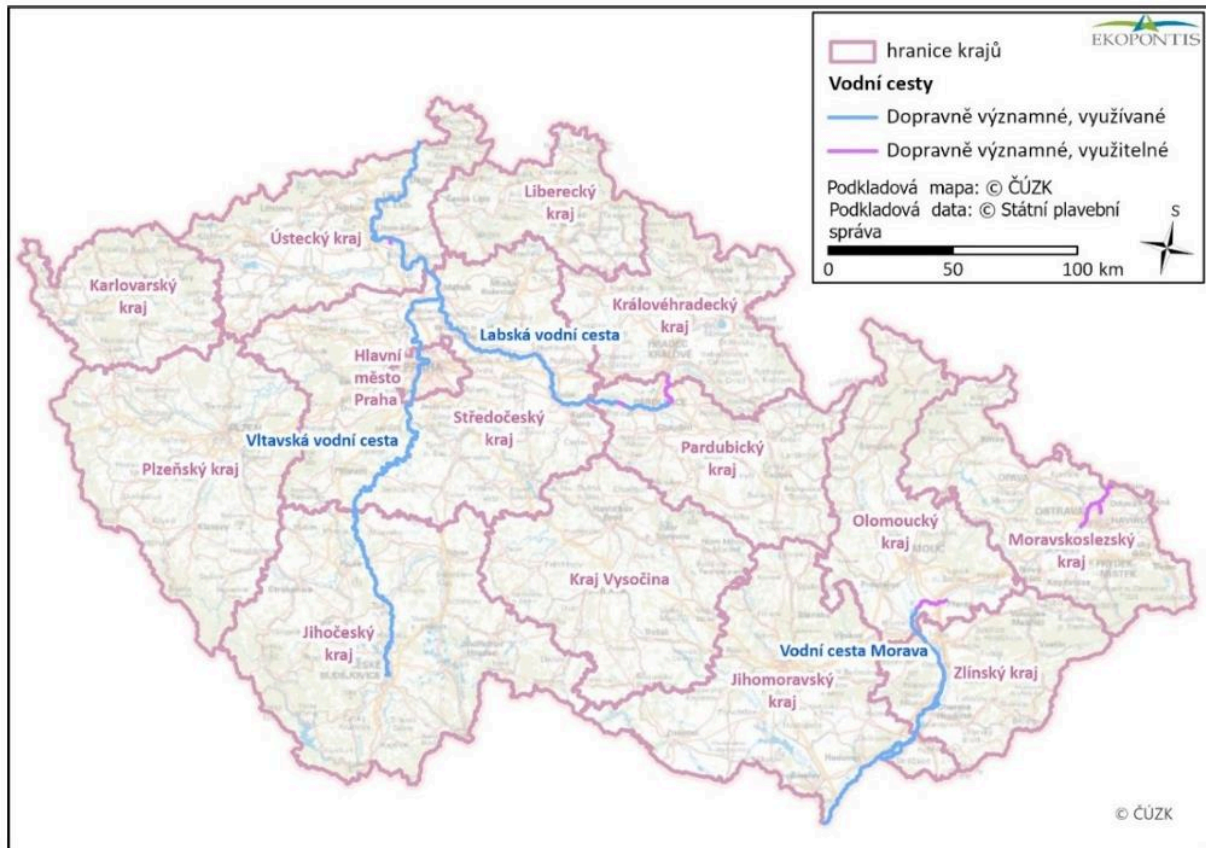
Koncepte vodní dopravy pro období 2026-2035 stanovuje dlouhodobý rozvoj vodní dopravy na území České republiky. Koncepte je zaměřena zejména na rozvoj dopravně významných vodních cest České republiky, a to Labské vodní cesty, Vltavské vodní cesty a vodní cesty Morava.

Koncepte je členěna na analytickou část, která hodnotí současný stav vnitrozemské vodní dopravy a identifikuje hlavní problémy a limity jejího rozvoje, a na část vymezující strategické cíle a opatření pro další rozvoj vnitrozemské vodní dopravy.

Koncepte stanovuje osm strategických cílů a dále specifické cíle a opatření směřující k jejich naplnění. Přehled strategických cílů:

- Posílení role udržitelné vodní dopravy v rámci hospodářství ČR
- Flotila plavidel
- Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování
- Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury
- Snižování vlivu provozu na životní prostředí

- Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě • Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě
- Dlouhodobá vize pro vodní dopravu – prověření možností dalšího rozvoje vodní dopravy



Obrázek 1: Přehled hlavních dopravních vodních cest a administrativní členění podle krajů

Vlivy na soustavu Natura 2000 lze uvažovat u těchto specifických cílů:

- Specifický cíl „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“
- Specifický cíl „Role vodní dopravy ve vztahu k novým jaderným zdrojům“
- Specifický cíl „Osobní a rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů“
- Specifický cíl „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN-T“
- Specifický cíl „Zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN-T“
- Specifický cíl „Zvyšování bezpečnosti plavebního provozu opatřeními na infrastruktuře vodních cest“
- Specifický cíl „Zajištění kvalitní údržby dopravně významných vodních cest a provozování dopravně významných vodních cest“
- Specifický cíl „Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“

- Specifický cíl „Přístavní infrastruktura pro osobní a rekreační plavbu“
- Specifický cíl „Zajištění servisních služeb pro plavidla“
- Specifický cíl „Rozvoj vodních cest v dlouhodobém horizontu“

**Odbor životního prostředí, posoudil předloženou koncepci z hlediska možných dopadů na jednotlivé složky životního prostředí s těmito závěry:**

1. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Krajský úřad vydal dne 25.03.2026 k oznámení koncepce stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (dále také „zákon o ochraně přírody“), v němž nevyloučil možný významný vliv hodnocené koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 v územní působnosti krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Krajský úřad dále upozorňuje, že posouzení míry závažnosti zásahu na další zákonem chráněné zájmy ochrany přírody, především pak na obecnou ochranu přírody a krajiny, zvláště chráněná území, a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, kteří se mohou v místě realizace vyskytovat, je nyní vzhledem k předloženým podkladům nemožné.

Mgr. Kolářek, kl. 1418; Ing. Mgr. Vávrová, kl. 1546

2. Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

Bez připomínek.

Ing. Jan Haleš, kl. 2696

3. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:

Koncepcí nejsou dotčeny zájmy chráněné zákonem o ochraně ovzduší a jeho prováděcími právními předpisy

Helán, kl. 2626

4. Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů:

Krajský úřad nemá připomínky ke “Koncepci vodní dopravy pro období 2026 - 2035“

Ing. Stanislava Bulantová, kl. 1211

5. Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ZPF“):

Bez připomínek.

Ing. Petr Krejzek, Ph.D., kl. 2638

Elektronický podpis: 25.5.2026

Certifikát autora podpisu:

Jméno: Ing. Mojmír Pehal

Vydal: PostSignum Qualified CA 4

Platnost do: 5.5.2029 08:52 +02:00

**Ing. Mojmír Pehal**

vedoucí odboru

**VAŠE ZNAČKA:**

**ZE DNE:** 12.05.2026

**ČÍSLO JEDNACÍ:** KUKHK-ZP-2026-10883-6

**DATUM:** 08.06.2026

**VYŘIZUJE:** Ing. Petra Zamastilová

**ODBOR:** životního prostředí a zemědělství

**ODDĚLENÍ:** EIA, IPPC a technické ochrany živ. prostředí

**TELEFON:** 720 044 981

**E-MAIL:** pzamastilova@khk.cz

**POČET PŘÍLOH:** 0

**SPISOVÝ ZNAK:** 208.2

**Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dál jen zákon) – zveřejnění informace o zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“**

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), jako příslušný orgán ve smyslu ust. § 22 zákona, vykonávající státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, obdržel dne 12.05.2026 od Ministerstva životního prostředí informaci o zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „**Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035**“ na životní prostředí.

Předkladatelem koncepce je Ministerstvo dopravy.

Předložená koncepce představuje strategický dokument České republiky zaměřený na rozvoj vodní dopravy v období let 2026–2035. Navazuje na předchozí koncepční dokumenty a reaguje na potřeby modernizace dopravní infrastruktury, požadavky evropské dopravní politiky a cíle v oblasti ochrany klimatu. Jejím hlavním cílem je vytvořit dlouhodobý rámec pro rozvoj vodní dopravy jako environmentálně šetrného způsobu přepravy osob i zboží.

Koncepce hodnotí současný stav vodní dopravy a související infrastruktury, stanovuje strategické a dílčí cíle a navrhuje opatření k jejich naplnění, včetně základních principů financování a vymezení odpovědností. Dokument se zabývá rozvojem přístavní infrastruktury, digitalizací a říčními informačními službami (RIS), podporou osobní a rekreační plavby a zajištěním bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest.

Součástí koncepce je rovněž podpora rozvoje vodní dopravy s minimálním dopadem na životní prostředí a vodní ekosystémy, posílení mezinárodní spolupráce a zohlednění dopadů klimatické změny. Dokument zároveň analyzuje možnosti propojení vodní dopravy s dalšími strategickými odvětvími, zejména energetikou a průmyslem, a slouží jako strategický podklad pro další plánování a rozhodování v oblasti vodní dopravy v České republice.

## **K oznámení koncepce krajský úřad uvádí následující:**

Z hlediska ochrany ovzduší: krajský úřad podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předloženému oznámení koncepce připomínek.

*Vyřizuje: Dr. Ing. Veselý*

Z hlediska nakládání s odpady: krajský úřad podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předloženému oznámení koncepce připomínek.

*Vyřizuje: Dr. Ing. Veselý*

Z hlediska ochrany vod: krajský úřad podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předloženému oznámení koncepce připomínek.

*Vyřizuje: Ing. Merunka Ph.D.*

Z hlediska ochrany přírody a krajiny: krajský úřad podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nemá k předloženému oznámení připomínek.

*Vyřizuje: Mgr. Zapletalová*

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: krajský úřad jako příslušný orgán ochrany zemědělského půdního fondu podle ust. § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předloženému návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí připomínky.

*Vyřizuje: Ing. Ruhle*

Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkce lesa: krajský úřad jako příslušný orgán státní správy lesů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá z hlediska jím chráněných zájmů k předložené koncepci připomínky.

*Vyřizuje: Ing. Marková*

Ing. Zdeněk Štorek

Dne:

08.06.2026 14:46

Ing. Zdeněk Štorek

vedoucí odboru

životního prostředí a zemědělství



50226/2026/KHK

**Krajský úřad Královéhradeckého kraje**Ing. Miroslav Vrba, MPA  
ředitel

VÁŠE ZNAČKA:  
ZE DNE:  
ČÍSLO JEDNACÍ: KUKHK-ZP-2026-10883-5  
DATUM: 08.06.2026  
VYŘIZUJE: Ing. Petra Zamastilová  
ODBOR: odbor životního prostředí  
a zemědělství  
ODDĚLENÍ: EIA, IPPC a technické ochrany  
TELEFON: 720 044 981  
E-MAIL: pzamastilova@khk.cz  
POČET PŘÍLOH: 1  
SPISOVÝ ZNAK: 208.3

Krajský úřad Královéhradeckého kraje  
odbor životního prostředí a zemědělství  
oddělení EIATO  
Pivovarské náměstí 1245  
500 02 Hradec Králové

**Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) – zveřejnění informace o dokumentaci vlivů záměru „Koncepte vodní dopravy pro období 2026–2035“ na životní prostředí.**

Královéhradecký kraj obdržel návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí zpracovaného v rozsahu přílohy č. 9 zákona EIA dne 12.05.2026.

Návrh koncepce je zpracován pro území České republiky.

Předkladatelem koncepce je Ministerstvo dopravy.

Předložená koncepce představuje strategický dokument České republiky zaměřený na rozvoj vodní dopravy v období let 2026–2035. Navazuje na předchozí koncepční dokumenty a reaguje na potřeby modernizace dopravní infrastruktury, požadavky evropské dopravní politiky a cíle v oblasti ochrany klimatu. Jejím hlavním cílem je vytvořit dlouhodobý rámec pro rozvoj vodní dopravy jako environmentálně šetrného způsobu přepravy osob i zboží. Koncepce hodnotí současný stav vodní dopravy a související infrastruktury, stanovuje strategické a dílčí cíle a navrhuje opatření k jejich naplnění, včetně základních principů financování a vymezení odpovědností. Dokument se zabývá rozvojem přístavní infrastruktury, digitalizací a říčními informačními službami (RIS), podporou osobní a rekreační plavby a zajištěním bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest. Součástí koncepce je rovněž podpora rozvoje vodní dopravy s minimálním dopadem na životní prostředí a vodní ekosystémy, posílení mezinárodní spolupráce a zohlednění dopadů klimatické změny. Dokument zároveň analyzuje možnosti propojení vodní dopravy s dalšími strategickými odvětvími, zejména energetikou a průmyslem, a slouží jako strategický podklad pro další plánování a rozhodování v oblasti vodní dopravy v České republice.

Královéhradecký kraj nevyužije možnosti se ke koncepci vyjádřit v souladu s čl. 3 odst. 2 směrnice č. 9 Královéhradeckého kraje.

Ing. Miroslav Vrba, MPA  
Dne: 08.06.2026 16:24

Ing. Miroslav Vrba, MPA  
ředitel krajského úřadu

Pivovarské náměstí 1245 | 500 03 | Hradec Králové  
tel.: 495 817 223  
mail: posta@khk.cz  
www.khk.cz

Vstřícný, rychlý a profesionální úřad  
– spokojený občan.

Příloha: vyjádření člena rady za oblast vodního hospodářství, životního prostředí a zemědělství

**Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dál jen zákon) – zveřejnění informace o zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“**

**Název koncepce**

Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035

**Umístění koncepce**

Česká republika

**Předkladatel**

Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

**Charakter koncepce**

Předložená koncepce představuje strategický dokument České republiky zaměřený na rozvoj vodní dopravy v období let 2026–2035. Navazuje na předchozí koncepční dokumenty a reaguje na potřeby modernizace dopravní infrastruktury, požadavky evropské dopravní politiky a cíle v oblasti ochrany klimatu. Jejím hlavním cílem je vytvořit dlouhodobý rámec pro rozvoj vodní dopravy jako environmentálně šetrného způsobu přepravy osob i zboží.

Koncepce hodnotí současný stav vodní dopravy a související infrastruktury, stanovuje strategické a dílčí cíle a navrhuje opatření k jejich naplnění, včetně základních principů financování a vymezení odpovědností. Dokument se zabývá rozvojem přístavní infrastruktury, digitalizací a říčními informačními službami (RIS), podporou osobní a rekreační plavby a zajištěním bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest.

Součástí koncepce je rovněž podpora rozvoje vodní dopravy s minimálním dopadem na životní prostředí a vodní ekosystémy, posílení mezinárodní spolupráce a zohlednění dopadů klimatické změny. Dokument zároveň analyzuje možnosti propojení vodní dopravy s dalšími strategickými odvětvími, zejména energetikou a průmyslem, a slouží jako strategický podklad pro další plánování a rozhodování v oblasti vodní dopravy v České republice.

**Vyřizuje:**

Ing. Petra Zamastilová  
oddělení EIATO

Ing. Petra Zamastilová  
Dne: 29.05.2026 08:58

odboru životního prostředí a zemědělství (tel.: 720 044 981)

**Vedoucí oddělení EIATO (popř. zástupce vedoucího oddělení)**

Dr. Ing. Richard Veselý  
vedoucí oddělení EIATO

Dr. Ing. Richard Veselý  
Dne: 29.05.2026 11:16

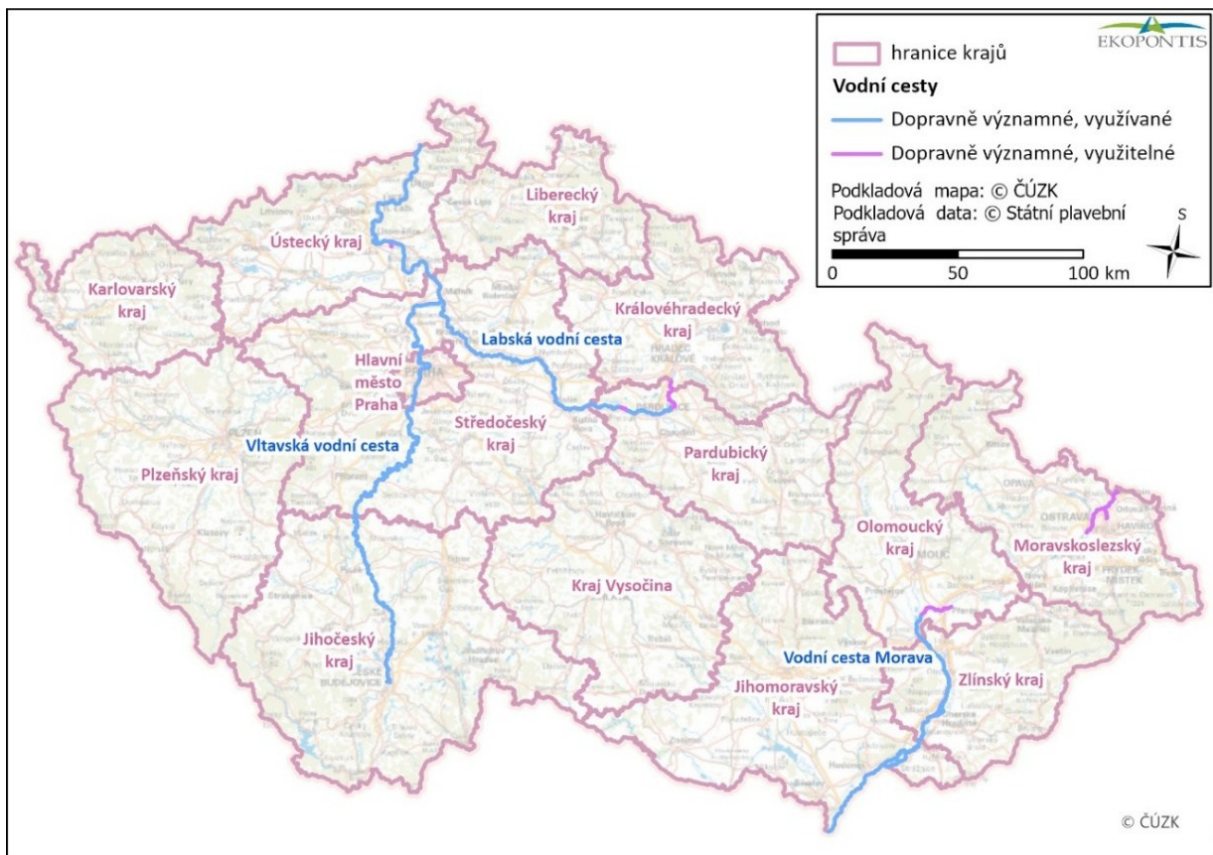
odbor životního prostředí a zemědělství (tel.: 736 521 876)

**Odsouhlaseno**

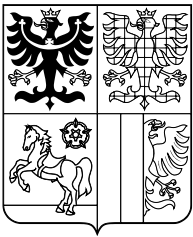
Ing. Rostislav Jireš  
člen Rady Královéhradeckého kraje

Ing. Rostislav Jireš  
Dne: 02.06.2026 13:11

Oznámení koncepce není v rozporu s cíli a opatřeními uvedenými v Programu rozvoje Královéhradeckého kraje, Integrovaném krajském programu snižování emisí a Krajském programu ke zlepšení kvality ovzduší Královéhradeckého kraje, Plánu odpadového hospodářství Královéhradeckého kraje, Koncepcí ochrany přírody a krajiny Královéhradeckého kraje, Regionální surovinovou politikou Královéhradeckého kraje. K návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví nemáme připomínky.



Obr. 1 - Přehled hlavních dopravních vodních cest a administrativní členění podle krajů



**KRAJSKÝ ÚŘAD**  
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
28. října 2771/117, 702 00 Ostrava



Váš dopis zn.: MZP/2026/910/1628  
Ze dne: 12. 5. 2026  
Čj.: MSK 82050/2026  
Sp. zn.: ŽPZ/10959/2026/Jak  
208.1 S10

Vyřizuje: Ing. Zuzana Jakubíková Plchová  
Telefon: 595 622 717  
Fax: 595 622 126  
E-mail: posta@msk.cz  
Datum: 2026-06-05

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

ISDS: 9gsaax4

## **Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 - 2035“ dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí**

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále krajský úřad), obdržel 12. 5. 2026 oznámení výše uvedené koncepce zpracované podle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, spolu s žádostí o vyjádření k oznámení této koncepce.

Předkladatelem předmětné koncepce je Ministerstvo dopravy.

Posuzovaná koncepce stanovuje dlouhodobý rozvoj vodní dopravy v České republice pro období 2026-2035. Struktura koncepce zahrnuje analytickou část, která hodnotí právní předpisy, současný stav vodní dopravy a její infrastrukturu, a část vymezující strategické cíle, včetně jejich specifických a dílčích cílů. Uvedena jsou rovněž jednotlivá opatření, s vymezením odpovědností (gestorů), orientačních termínů a základních principů financování. Dokument zohledňuje zapojení vodní dopravy do citylogistiky, analyzuje potenciál propojení vodních cest se strategickými průmyslovými odvětvími včetně energetiky, a to zejména ve vztahu k novým jaderným zdrojům. Dále se koncepce zabývá šetrností vodní dopravy, digitalizací a rozvojem říčních informačních služeb (RIS), které zefektivní provoz plavebních objektů. Součástí je rovněž podpora osobní a rekreační plavby, zajištění výkonné, bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest, rozvoj přístavní infrastruktury a dostupnosti servisních služeb pro plavidla všech kategorií. Významnou součástí je zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálním dopadem na vodní ekosystémy, včetně financování, posílení mezinárodní spolupráce a snižování vlivu provozu na životní prostředí s ohledem na klimatické změny. Dotčené území zahrnuje především kraje, jejichž územím procházejí sledované dopravně významné vodní cesty Labe, Vltava a Morava. Kraje: Ústecký kraj, Středočeský kraj, Pardubický kraj, Hlavní město Praha, Jihočeský kraj, Olomoucký kraj, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj. Královéhradecký a Moravskoslezský kraj by koncepcí neměly být významně ovlivněny, protože na Labi by opatření neměla zasahovat na území Královéhradeckého kraje a případné prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty je zmiňováno toliko v dlouhodobém výhledu a jeho realizace během účinnosti koncepce je v koncepci vyloučena.

Tel.: 595 622 222  
Fax: 595 622 126  
ID DS: 8x6bxsd

IČ: 70890692  
DIČ: CZ70890692  
Č. účtu: 1650676349/0800



  
www.msk.cz

Vyjádření z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit byl posouzen stanoviskem č. j. MSK 43530/2026 ze dne 26. 3. 2026. Na jeho základě krajský úřad dospěl k závěru, že nelze vyloučit významný vliv na Evropsky významnou lokalitu CZ0814093 Hraniční meandry Odry, CZ0813457 Niva Olše – Věřňovice, respektive CZ0814092 Poodří a Ptačí oblast Heřmanský stav – Odra – Poolší.

Ačkoliv je záměr splavnění Odry v dokumentu označen jako dlouhodobá vize (horizont po roce 2035), již nyní stanovuje strategický rámec pro budoucí povolování infrastrukturních staveb. Vzhledem k absenci detailních technických parametrů není možné v této fázi riziko poškození biotopů a vyrušení chráněných druhů vyloučit.

Z hlediska zájmů chráněných ostatními zákony v oblasti životního prostředí ve své kompetenci nemá krajský úřad k oznámení výše uvedené koncepce připomínky.

Informace o oznámení koncepce a o tom, kde je možno do oznámení nahlížet, byla zveřejněna na úřední desce krajského úřadu od 14. 5. 2026.

Ing. Jan Filgas  
vedoucí odboru  
životního prostředí a zemědělství

Elektronický podpis: 8.6.2026  
Certifikát autora podpisu:  
Jméno: Ing. Jan Filgas  
Vydal: PostSignum Qualified CA 4  
Platnost do: 22.1.2028 09:58 +01:00



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 Dečín 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 koncepce „Koncepte vodní dopravy pro období 2026 až 2035“ **uplatňuje výše uvedené připomínky a žádá jejich zohlednění v návrhu koncepce a vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí.**

Projekty a záměry z této koncepce 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 dílky 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**



Digitální  
podpis:  
08.06.2026  
16:36

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

**Krajský úřad Olomouckého kraje**  
**Odbor životního prostředí a zemědělství**  
**Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc**

---

Č. j.: KUOK 72339/2026

Sp. zn.: KÚOK/61703/2026/OŽPZ/9386

Oprávněná úřední osoba: Ing. Lenka Skácelová

Tel.: 585 508 635

E-mail: [l.skacelova@olkraj.cz](mailto:l.skacelova@olkraj.cz)

Datová schránka: qiabfmf

Počet listů: 2

Počet příloh: 0

Počet listů/svazků příloh: 0/0

V Olomouci dne 4. 6. 2026

### **Vyjádření ke „Koncepte vodní dopravy pro období 2026 - 2035“**

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) jako dotčený orgán dle § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, obdržel dne 12. 5. 2026 žádost o vyjádření ke „Konceptu vodní dopravy pro období 2026 - 2035“. Žádost zaslalo Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10.

Předkládaná koncepte je komplexní strategický rámec pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v České republice, který reflektuje jak potřeby českého hospodářství, tak závazky plynoucí z členství v Evropské unii a snahy o dosažení klimatických cílů.

Krajský úřad, jako dotčený orgán, tímto k výše uvedené žádosti zasílá své písemné vyjádření:

#### **Oddělení lesnictví** (Mgr. Nina Sedláčková, tel.: 585 508 404)

Veřejné zájmy na úseku ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž ochrana je v působnosti krajského úřadu, nejsou záměrem dotčeny.

#### **Oddělení vodního hospodářství** (Mgr. Lucie Fišarová, tel.: 585 508 630)

Kompetence krajského úřadu jako správního orgánu, který vykonává státní správu v oblasti vodního hospodářství dle § 104 odst. 2 písm. d) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon“), nejsou předmětným záměrem dotčeny.

#### **Ke koncepci krajský úřad upozorňuje:**

Zájmové území (řeka Bečva po soutok s Moravou) se nachází v záplavovém území významného vodního toku Bečva včetně aktivní zóny záplavového území, které bylo stanoveno opatřením krajského úřadu ze dne 5. 9. 2011 pod č. j. KUOK 93802/2011. Území se rovněž vyskytuje v záplavovém území významného vodního toku Morava,

které bylo stanoveno opatřením krajského úřadu ze dne 24. 2. 2006 pod č. j. KUOK 22888/2006.

Krajský úřad výslovně upozorňuje, že umístování jakýchkoliv staveb a zařízení v záplavovém území včetně terénních úprav je možné pouze se souhlasem věcně a místně příslušného vodoprávního úřadu v souladu s § 17 vodního zákona. Příslušným vodoprávním úřadem je obec s rozšířenou působností, zde Magistrát města Přerova.

V dotčeném území (řeka Bečva v k. ú. Rokytnice u Přerova, Dluhonice a Henčlov) se nachází Ochranné pásmo přírodního léčivého a minerálního zdroje II. stupně „Horní Moštěnice“. Ochranné pásmo II. stupně bylo stanoveno Severomoravským krajským národním výborem v Ostravě dne 21. 4. 1983.

### **Oddělení ochrany přírody**

**Orgán ochrany zemědělského půdního fondu** (Ing. Lada Malá, PhD., tel.: 585 508 622)

Obecný charakter koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“ neumožňuje zhodnotit její konkrétní dopady na zemědělský půdní fond. Z širšího hlediska lze předpokládat, že v důsledku realizace některých konkrétních opatření týkajících se např. zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury, může být zemědělský půdní fond marginálně ovlivněn.

**Orgán ochrany přírody** (RNDr. Petr Vala tel.: 585 508 641)

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 75 odst. 1 písm. c) a § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, po posouzení předložené koncepce vydává dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody:

Stanovisko **s nevykloučením významného vlivu** koncepce na lokality soustavy Natura 2000 bylo vydáno dne 11. 3. 2026, č. j.: KUOK 35800/2026.

### **Oddělení ochrany ovzduší a odpadového hospodářství**

**Orgán ochrany ovzduší** (Ing. Věra Popelková, tel.: 585 508 656)

Krajský úřad jako orgán ochrany ovzduší ve smyslu § 27 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) sděluje následující:

Ve vztahu k vodní dopravě lze z hlediska zákona o ochraně ovzduší konstatovat toliko, že kvalitu paliv pro vnitrozemská plavidla z hlediska ochrany ovzduší v Česku řeší prováděcí právní předpis Vyhláška MŽP č. 312/2012 Sb., *o stanovení požadavků na kvalitu paliv používaných pro vnitrozemská a námořní plavidla z hlediska ochrany ovzduší, ve znění pozdějších předpisů* (dále jen „Vyhláška“). Kdy tato Vyhláška stanovuje mimo jiné požadavky na kvalitu lodních paliv používaných na plavidlech vnitrozemské i námořní plavby, včetně limitů obsahu síry, způsobu odběru vzorků a ověřování kvality paliv. Předkládaná koncepce není v rozporu se zněním zmiňované Vyhlášky, tato však mohla být alespoň uvedena v přehledu platných právních předpisů.

Zdejší orgán ochrany ovzduší **nepožaduje další posuzování** v režimu **SEA**.

Krajský úřad pouze upozorňuje na fakt, že na str. 31 v předložené koncepci je uvedena stať obsahující špatně uvedené číslo nařízení vlády cit: „*Pro malá plavidla je závazné nařízení vlády č. 96/216 Sb, nicméně malých plavidel, která v této normě nejsou definována, se týká pouze vyhláška č. 334/2015 Sb.*“ Správné číslo by mělo být Nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech.

**Orgán odpadového hospodářství** (Mgr. Barbora Tichá tel.: 585 508 425)

Kompetence krajského úřadu jako správního orgánu, který vykonává státní správu v oblasti odpadového hospodářství dle § 126 písm. j) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, **nejsou předmětným záměrem dotčeny.**

„otisk úředního razítka“

Mgr. Ing. Jitka Hejlová  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství  
Krajského úřadu Olomouckého kraje

#### Rozdělovník

- Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10



KUPAX011F64E

**Krajský úřad  
Pardubického kraje**  
odbor životního prostředí a zemědělství  
oddělení integrované prevence

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: KUPA-10236/2026-2

Spisová značka: KUPA-10236/2026 OŽPZ OIP

Vyřizuje: Ing. Petra Pírková

Telefon: 466 026 344

E-mail: [petra.pirkova@pardubickykraj.cz](mailto:petra.pirkova@pardubickykraj.cz)

Mobil:

Fax:

**Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence**

**Mgr. Martina Pellegrini**

**Vršovická 1442/65**

**110 10 PRAHA 10**

Datum: 25.05.2026

---

**Vyjádření orgánů státní správy odboru životního prostředí a zemědělství  
Krajského úřadu Pardubického kraje**

Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), obdržel dne 12. 5. 2026 žádost od Ministerstva životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10, o vyjádření k oznámení koncepce

**Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035**

Předkladatel: Ministerstvo dopravy

**Orgán vodního hospodářství** (pracovatelka vyjádření Ing. Blanka Škařupová)

Z hlediska zákona 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemáme z hlediska kompetencí svěřených Krajskému úřadu Pardubického kraje k předložené koncepci připomínky.

Upozorňujeme, že koncepce se vůbec nezabývá predikcí dopadů klimatické změny (předpokládaného zvyšování průměrné teploty a s tím souvisejícího zvyšování evapotranspirace a snižování povrchových odtoků) na zajištěné vodní stavy v budoucích letech. Tato predikce má přitom zcela zásadní vliv na ekonomičnost navržených opatření.

**Orgán ochrany přírody** (pracovatel vyjádření Ing. Michal Pešata)

Z hlediska zájmů svěřených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále též „zákon o ochraně přírody“), do působnosti Krajského úřadu Pardubického kraje, orgánu ochrany přírody (dále též „OOP“), tj. územní systém ekologické stability (regionální a nadregionální úroveň), přírodní parky, zvláště chráněná území (přírodní rezervace a přírodní památky), evropsky významné lokality, ptačí oblasti a zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, uvádí OOP k předložené koncepci následující:

Předložené oznámení koncepce neobsahuje konkrétní vyhodnocení dopadů koncepce na výše uvedené složky životního prostředí. Podrobné posouzení proběhne (dle předloženého oznámení) v následujících fázích procesu SEA. Oznámení koncepce počítá s podrobným vyhodnocením vlivu na soustavu NATURA 2000, biotopy zvláště chráněných druhů, změny početnosti a diverzity volně žijících živočichů a migrační prostupnost krajiny apod.

**OOP souhlasí s předkladatelem oznámení, že plnění koncepce může negativně ovlivnit všechny zmíněné složky životního prostředí, a je tedy nutné veškeré negativní vlivy podrobně vyhodnotit v další fázi projednávání koncepce.**

**Orgán ochrany zemědělského půdního fondu** (zpracovatel RNDr. Milan Boukal, Ph.D.)

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, není v rámci kompetencí svěřených zákonem krajským úřadům proti záměru námitek.

V přeloženém dokumentu není jasně formulován žádný konkrétní záměr ani projekt. Jedná se o dokument obecného koncepčního charakteru, který bez znalosti konkrétních záměrů nyní nelze z pohledu zemědělského půdního fondu seriózně posoudit, i když některé záměry zřejmě budou mít nějaký vliv na zemědělskou půdu (budou-li nakonec zrealizovány).

**Orgán odpadového hospodářství** (zpracovatel vyjádření Mgr. Martin Roušar, DiS.)

Krajský úřad Pardubického kraje, jako státní orgán vykonávající státní správu v oblasti odpadového hospodářství (dále jen „krajský úřad“ podle ustanovení § 126 písm. j) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“) nemá z hlediska zájmů mu svěřených tímto zákonem proti předloženému záměru námitek.

**Orgán ochrany ovzduší** (zpracovatelka vyjádření Ing. Lucie Virágová)

Krajský úřad Pardubického kraje jako příslušný správní orgán dle § 27 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, nemá k předložené koncepci námitek za předpokladu neohrožení naplnění cílů stanovených v příslušném Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Severovýchod – CZ05.

**Ing. Martin Vlasák**  
vedoucí odboru  
(podepsáno elektronicky)

**Praha:** 8. 6. 2026  
**Číslo jednací:** 066872/2026/KUSK  
**Spisová značka:** SZ\_066883/2026/KUSK/4  
**Vyřizuje:** Mgr. Jana Říhová  
**Značka:** OŽP/Řih

**Ministerstvo životního prostředí**  
**Odbor posuzování vlivů na ŽP**  
**a integrované prevence**  
**Vršovická 1442/65**  
**100 10 Praha**

## Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel oznámení o zahájení zjišťovacího řízení podle § 10c k výše uvedené koncepci. Na základě kompetencí jemu svěřených a podle jednotlivých složkových zákonů na úseku životního prostředí sděluje následující:

- **Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů** (Ing. Klára Polesná, l. 789)

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje, že k předmětné koncepci vydal Krajský úřad stanovisko dle ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. pod č.j. **030933/2026/KUSK ze dne 20. 3. 2026, kterým nebyl vyloučen významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti** v působnosti tohoto orgánu ochrany přírody. Uvedené stanovisko je nadále platné. Orgánu ochrany přírody nejsou známy žádné objektivní skutečnosti (např. změna území nebo předmětů ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí či jejich zrušení), které měly vliv na obsah uvedeného stanoviska. Předložené oznámení koncepce neobsahuje takové údaje, na základě kterých by orgán ochrany přírody dospěl k jinému závěru.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný dle ust. § 77a zákona č. 114/1992 Sb., dále sděluje, že **má připomínky** k předloženému oznámení koncepce.

Předložená koncepce je **potenciálně konfliktní** s níže uvedenými **chráněnými zájmy v gesci Krajského úřadu jako příslušného orgánu ochrany přírody.**

- s ochranou zvláště chráněných území (dále jen ZCHÚ) v kategorii přírodní památka (dále jen PP) a přírodní rezervace (dále jen PR) a ochranných pásem – střet s ochrannými podmínkami

ZCHÚ a ochranných pásem ZCHÚ, negativní dopady na stav předmětů ochrany. Informace v oznámení koncepce neumožňují orgánu ochrany přírody uvést úplný seznam dotčených ZCHÚ a dotčených ochranných pásem ZCHÚ, natož specifikovat konkrétní dotčené ochranné podmínky.

- s ochranou zvláště chráněných živočichů a rostlin – likvidace či poškození jedinců i populací, přímý zásah do biotopu, negativní ovlivnění stavu biotopu, zhoršení migrační dostupnosti, vyrušování apod. Vodní doprava probíhá na vodních tocích, které jsou osídleny zvláště chráněnými druhy či využívány při migracích. Nivy vodních toků mívají zvýšený význam pro obojživelníky, některé plazy a další zvláště chráněné druhy. Lodní doprava, navyšování její intenzity či rozšiřování splavnosti (plošné, časové) vodních toků a budování infrastruktury pro lodní dopravu mohou negativně působit na zvláště chráněné organismy s vazbou na okolí vodních toků. Orgán ochrany přírody upozorňuje, že škodlivě zasahovat do vývoje zvláště chráněných organismů je možné pouze na základě předchozí výjimky z jejich ochranných podmínek.
- s ochranou prvků územního systému ekologické stability nadregionální a regionální úrovně (dále jen ÚSES) – negativní dopad na jejich ekologicko stabilizační funkce v krajině. Vodní toky a přilehlé nivy bývají velmi často součástí ÚSES. Orgán ochrany přírody upozorňuje, že Zásady územního rozvoje Středočeského kraje primárně stanovují plochy a koridory prvků ÚSES regionální a nadregionální úrovně jako nezastavitelné s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny, v nezbytných případech připouští stavby dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině. S ohledem na výše uvedené orgán ochrany přírody požaduje, aby byla předložená koncepce vyhodnocena z hlediska jejího dopadu na plnění funkcí dotčených prvků ÚSES a případně byla upravena tak, aby respektovala požadavky ZÚR v oblasti ÚSES;
- s ochranou významných krajinných prvků na území evropsky významných lokalit (zejm. údolních niv vodních toků) - poškození či zničení významného krajinného prvku, ohrožení či oslabení jejich ekologicko-stabilizační funkce.

Pro všechny výše uvedené zájmy ochrany přírody se předložená koncepce **jeví konfliktní**.

Orgán ochrany přírody **požaduje**, aby v rámci procesu posuzování vlivů koncepce **byly vyhodnoceny možné vlivy na výše uvedené dotčené zájmy ochrany přírody**.

**Předložená koncepce může představovat závažné zásahy** (viz výše), které by se mohly dotknout zájmů v gesci Krajského úřadu, chráněných podle částí druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb. Orgán ochrany přírody **požaduje pro předloženou koncepci provedení hodnocení vlivu zásahu na tyto zvláště chráněné zájmy ve smyslu ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb.**

Krajský úřad upozorňuje, že výše uvedené vyjádření a stanovisko orgánu ochrany přírody se vztahuje pouze na území Středočeského kraje mimo jeho části situované na území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek a ochranných pásem uvedených kategorií zvláště chráněných území, kde má příslušné kompetence Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky.

- **Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v pozdějším změně** (Ing. Kristýna Orságová, l. 131)

Bez připomínek.

S ohledem na charakter předložené dokumentace bez konkrétního návrhu umístění jednotlivých záměrů nelze posoudit dopad jejich dopad na ZPF.

- **Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů** (Ing. Ctibor Volný, l. 360)

Koncepce se týká především vodních cest, které se nacházejí na Vltavě a Labi. Z hlediska dopadů na PUPFL zde nelze spatřovat významný vliv. Provázanost s PUPFL se týká drobných vodních toků, bystřin a malých vodních nádrží na což se uvedená koncepce nevztahuje.

Bez připomínek

- **Z hlediska ostatních složkových zákonů na úseku životního prostředí není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.**

- **Vyjádření za Odbor kultury a památkové péče** (Ing. arch. Markéta Svobodová, l. 978)

#### Ad. C.3.5 Kulturní památky

Opravuji nepřesnou formulaci: ~~V mezinárodní rovině se ochraně památek věnuje organizace UNESCO, v ČR pak Národní památkový ústav (NPÚ), který je odbornou organizací státní památkové péče zřízovanou Ministerstvem kultury ČR.~~

Doplňuji text:

Na území ČR, (pozn. včetně území Středočeského kraje), se nachází statky kulturního dědictví, zahrnující

- památky UNESCO
- národní kulturní památky,
- kulturní památky,

- plošně chráněná památková území – památkové rezervace; členěné dle druhu na vesnické, městské, archeologické,
- plošně chráněná památková území – památkové zóny; členěné dle druhu na vesnické, městské, krajinné,
- ochranná pásma kulturních památek, národních kulturních památek, památkových zón.
- území archeologických nálezů.

Tyto statky nemovitého kulturního dědictví podléhají ochraně dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů a ochraně ustanovené v Úmluvě o ochraně architektonického dědictví Evropy – sdělení MZV 73/2000 Sb. m. s. a v Úmluvě o ochraně archeologického dědictví Evropy – sdělení MZV 99/2000 Sb. m. s. Statky kulturního dědictví zahrnují také památky doposud bez statutu památkové ochrany, navrhované kulturní památky a navrhované národní kulturní památky.

Výkonnými orgány státní památkové péče jsou Ministerstvo kultury, krajské úřady a obce s rozšířenou působností. Odbornou organizací státní památkové péče, ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. je v ČR Národní památkový ústav (NPÚ), zřizovaný Ministerstvem kultury ČR. Ten je rovněž poskytovatelem odborných podkladů o památkách (NPÚ – generální ředitelství NPÚ nebo NPÚ – územní odborná pracoviště viz. [www.npu.cz](http://www.npu.cz).)

Koncepční strategické dokumenty by měly zohlednit provázanost složky životního prostředí – statků nemovitého kulturního dědictví i s kulturní krajinou. Ochrana kulturní krajiny nepodléhá přímo zákonu o státní památkové péči, je však také součástí kulturních hodnot a její ochrana vyplývá z Evropské úmluvy o krajině č. 13/2005 Sb. m. s.

Cíle navržené koncepce je možné realizovat za stanovení podmínek a dodržení opatření, kterými bude zajištěna ochrana veřejného zájmu, kterými jsou ochrana památek a kulturních hodnot území, včetně urbanistického, architektonického dědictví a archeologického.

Doplňují:

Mezi nejvýznamnější kulturně historické a technické památky s vazbou na vodní cesty patří:

Na území Středočeského kraje např.:

- národní kulturní památka Vodní elektrárna v Poděbradech
- kulturní památka Labský jez
- kulturní památka vodní elektrárna Miřejovice
- hydroelektrárna Kolín – Masarykův most (probíhá řízení o prohlášení za kulturní památku)
- kulturní památka silniční most přes Labe v Nymburku
- kulturní památka silniční most Štěchovice
- kulturní památka silniční most Štěpánský přes Labe v obci Kly a Obříství
- kulturní památka silniční most T. G. Masaryka v Kralupech nad Vltavou

- kulturní památka silniční most Kostelec nad Labem
- kulturní památka silniční most Hořín
- kulturní památka vodní mlýn Brandýs nad Labem
- atd.

K památkovým hodnotám náleží rovněž nedílné propojení statků nemovitého kulturního dědictví s kulturní krajinou podél řek.

- Na území Středočeského kraje se jedná především o oblast na soutoku Labe a Vltavy a dále oblast Labe kolem Mělníka a Hořína. Hlavní veduta na Vltavu a Labe z teras a vinic u mělnického zámku, na území městské památkové zóny Mělník, je jedinečná nejenom v rámci Středočeského kraje, tak v rámci ČR. Pohled odtud zahrnuje v dosud nezastavěné kulturní krajině soutok Labe a Vltavy, rovinaté území Hořína a napravo dominantu NKP Hory Říp s jeho okolní nezastavěnou krajinou.

- Obdobně je cenné propojení krajiny kolem Labe v oblasti zejména mezi Nymburkem a Poděbrady, kde se nachází na Labi národní kulturní památka hydroelektrárna.

**Ing. Simona Jandurová**  
vedoucí odboru životního  
prostředí a zemědělství

**v z. Mgr. Jana Říhová**  
odborná referent na úseku  
životního prostředí

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podpisující:	<b>Mgr. Jana Říhová</b>
Organizace:	Středočeský kraj
Sériové č. cert.:	23945629
Vydavatel cert.:	PostSignum Qualified CA 4
Datum a čas:	08.06.2026 14:21:16
Důvod:	
Místo:	



V Praze, dne 4. 6. 2026  
č. j.: 079081/2026/KUSK

**Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti podle zákona č. 100/2001 Sb.  
k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“**

Středočeský kraj v samostatné působnosti jako územně samosprávný celek projednal oznámení koncepce podle § 10a zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí výše uvedeného záměru a ve smyslu § 10 c odst. 3) téhož zákona vydává toto vyjádření:

Středočeský kraj souhlasí s oznámením koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“ a ke zjišťovacímu řízení nemá připomínky.

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podpisující:	Mgr. Jindřiška Romba, MPA
Organizace:	Středočeský kraj
Sériové č. cert.:	24066671
Vydavatel cert.:	PostSignum Qualified CA 4
Datum a čas:	04.06.2026 16:01:24
Důvod:	
Místo:	

Mgr. Jindřiška Romba, MPA

Radní pro oblast životního prostředí a zemědělství

# Krajský úřad Ústeckého kraje

## odbor životního prostředí a zemědělství

Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

Spisová značka: KUUK/090011/2026/ZPZ/SEA-MZP300K  
Číslo jednací: KUUK/098640/2026/ZPZ/Sik  
UID: kuukes9df5bf07  
Počet listů/příloh: 1/0

Vyřizuje/linka: Ing. Petra Tóth Sikorová/652

Datum: 25.05.2026

**Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“ ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.**

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, se dle § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), vyjadřuje k oznámení koncepce **„Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“** takto:

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, nemá připomínky k předloženému oznámení koncepce.

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podpisující:	Ing. Irena Jeřábková
Organizace:	Ústecký kraj
Sériové č. cert.:	55471472412469016971
Vydavatel cert.:	I.CA EU Qualified CA2/RSA 06/2022
Datum a čas:	25.05.2026 15:20:39
Důvod:	
Místo:	

Ing. Irena Jeřábková, MPA, LL.M.  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

## odbor životního prostředí a zemědělství

Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí a integrované prevence  
Vršovická 65  
100 10 Praha

Spisová značka: KUUK/090011/2026/ZPZ/SEA-MZP300K  
Číslo jednací: KUUK/102592/2026/ZPZ/Sik  
UID: kuukes9df5d24e  
Počet listů/příloh: 1/1  
  
Vyřizuje/linka: Ing. Petra Tóth Sikorová/652  
  
Datum: 02.06.2026

### **Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů – vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“**

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vám zasílá vyjádření RÚK ÚK k oznámení koncepce „**Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035**“ výpis z usnesení zasedání RÚK ÚK konané dne 25.05.2026 č. 045/41R/2026.

Ing. Helena Skalníková, MBA  
vedoucí oddělení ochrany prostředí a udržitelného rozvoje

#### **Přílohy:**

1. výpis z usnesení zasedání RÚK ÚK konané dne 25.05.2026 č. 045/41R/2026

# Rada Ústeckého kraje

## Výpis z usnesení

z 41. schůze Rady Ústeckého kraje - VII. volební období 2024 - 2028, konané dne 25.05.2026 od 11:15 hodin do 11:40 hodin, v sídle Krajského úřadu Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem

---

## Usnesení č. 045/41R/2026

### Vyjádření kraje v samostatné působnosti k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“ předkladatele Ministerstvo dopravy České republiky

---

Rada Ústeckého kraje

#### se vyjadřuje

dle § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“ předkladatele Ministerstvo dopravy České republiky takto:

Rada Ústeckého kraje bere na vědomí předložené oznámení koncepce a nemá k němu připomínek.

Za správnost: Simona Truhlářová, Odbor informatiky a organizačních věcí

1. 6. 2026

Dokument je podepsán elektronickým podpisem	
Podpisující:	<b>Simona Truhlářová</b>
Organizace:	Ústecký kraj
Sériové č. cert.:	12475817
Vydavatel cert.:	I.CA EU Qualified CA2/RSA 06/2022
Datum a čas:	01.06.2026 10:12:10
Důvod:	
Místo:	

Odbor životního prostředí  
a zemědělství

Ministerstvo životního prostředí  
odbor posuzování vlivů na ŽP  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10

Datum	Oprávněná úřední osoba	Číslo jednací	Spisová značka
2. června 2026	Ing. Renata Čablová	KUZL 52941/2026	KUSP 46071/2026

### Vyjádření k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035“

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) obdržel dne 12. května 2026 oznámení o zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035“, zpracované podle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě předložených podkladů vydává krajský úřad následující vyjádření:

- z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Předložená koncepce stanovuje rámec pro budoucí rozvoj vodní dopravy, včetně opatření směřujících ke zlepšování plavebních podmínek, úpravám vodních toků, rozvoji přístavní infrastruktury a zvyšování intenzity využívání vodních cest. Tyto činnosti představují z hlediska ochrany přírody významný zásah do krajiny, zejména do vodních toků a na ně vázaných ekosystémů.

Ačkoliv koncepce neobsahuje konkrétní lokalizaci jednotlivých záměrů, její charakter a rozsah jednoznačně zakládá předpoklad budoucích zásahů do:

- přirozené morfologie a hydrologického režimu vodních toků,
- nivních a mokřadních ekosystémů,
- biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů,
- krajinného rázu,
- migrační prostupnosti krajiny.

Krajský úřad konstatuje, že realizace koncepce může vést zejména k negativním vlivům spočívajícím v regulaci a technických úpravách vodních toků a jejich břehů, v narušení přirozené dynamiky říčních systémů a niv, dále k fragmentaci a degradaci přírodních biotopů, ke zhoršení podmínek pro vodní a na vodu vázané organismy, k omezení migrační prostupnosti vodních toků i navazující krajiny, včetně dotčení migračních tras živočichů a také kumulaci vlivů s dalšími dopravními a vodohospodářskými záměry.

Vzhledem k výše uvedenému a k tomu, že koncepce vytváří rámec pro budoucí povolování záměrů s potenciálně významnými dopady na životní prostředí, krajský úřad konstatuje, že nelze vyloučit významný negativní vliv koncepce na složky životního prostředí, zejména na přírodu a krajinu.

Krajský úřad proto požaduje, aby koncepce byla posuzována v plném rozsahu z hlediska jejích vlivů na životní prostředí. V rámci tohoto posouzení je nezbytné se podrobně zaměřit zejména na:

- vyhodnocení dopadů na přirozenou morfologii a hydrologický režim vodních toků,
- vlivy na nivní, mokřadní a vodní ekosystémy,
- vlivy na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a jejich biotopy,

- zajištění migrační prostupnosti vodních toků i krajiny,
- ochranu krajinného rázu,
- posouzení kumulativních a synergických vlivů jednotlivých opatření,
- návrh účinných minimalizačních a kompenzačních opatření.

Bez důsledného vyhodnocení výše uvedených aspektů nelze koncepci z hlediska ochrany přírody a krajiny považovat za akceptovatelnou.

Vyřizuje: Ing. Bc. Martina Čapková

▪ **Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen vodní zákon):**

Předložený dokument stanovuje dlouhodobou koncepci vodní dopravy na území České republiky (ČR)., Koncepce je zejména zaměřena na rozvoj dopravně významných vodních cest, tj. Labské vodní cesty, Vltavské vodní cesty a vodní cesty Morava. Koncepce obsahuje analytickou část, která hodnotí současný stav vnitrozemské vodní dopravy a identifikuje hlavní problémy a limity jejího rozvoje. Dále koncepcí obecně formuluje strategické cíle, zásady a opatření, které mohou být spojeny s relativně významnými zásahy do životního prostředí.

Z hlediska ochrany vodohospodářských zájmů ve vazbě na možné dopady koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR na vodní režim dotčených území, kvalitu vod a ekosystémy požadujeme respektovat následující podmínky ochrany vodohospodářských zájmů, tj. rozvojové záměry ve vodní dopravě musí být navrženy tak, aby:

- nedošlo k ohrožení zdrojů pitné vody, jejich vydatnosti ani kvality. V případě dotčení ochranných pásem vodních zdrojů respektovat podmínky uvedené v rozhodnutích o jejich stanovení,
- byla respektována stanovená záplavová území vodních toků a jejich aktivní zóny (nesmí dojít ke zvyšování povodňového rizika v území, omezení průtočné kapacity vodních toků nebo bránění rozlivu vody),
- byl zajištěn dobrý stav povrchových a podzemních vod,
- bylo minimalizováno riziko znečištění z provozu plavby – úniky ropných látek, odpadní vody, manipulace s nebezpečnými látkami,
- byly respektovány Plány povodí, Plány pro zvládání povodňových rizik a protipovodňová opatření – rozvoj plavby nesmí snižovat úroveň ochrany před povodněmi,
- byla zachována ekologická funkce vodních toků – migrační trasy ryb, morfologie koryta, biodiverzita (používat přírodě blízká řešení).

Vyřizuje: Ing. Dagmar Vodáková

Elektronický podpis: 2.6.2026  
Certifikát autora podpisu:  
Jméno: Ing. Jana Káčerová  
Vydal: PostSignum Qualified CA 4  
Platnost do: 7.8.2026 12:11 +02:00

**Ing. Jana Káčerová**

*Vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství*



Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10  
IDDS: 9gsaax4

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:  
**MHMP 559029/2026**  
Sp. zn.:  
**S-MHMP 412815/2026**

Vyřizuje/tel.:  
**Ing. Klára Pistorová**  
**236 004 425**  
Počet listů/příloh: **2/0**  
Datum:  
**28.05.2026**

Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu podle § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), k **oznámení koncepce**

### **„Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“**

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení podle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

#### **1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:**

Ve vztahu k území hlavního města Prahy se koncepce týká především Vltavské vodní cesty. Z předložených podkladů vyplývá, že navrhovaná opatření se vztahují zejména k zajištění výkonné, bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest, ke zvyšování parametrů Vltavské vodní cesty, k úpravám plavebních komor, podjezdných výšek, včetně Hlávkova mostu, ponorů a k rozvoji přístavní infrastruktury (Praha – Radotín).

Z předložených podkladů nevyplývají konkrétní záměry na území hlavního města Prahy, u kterých by bylo možné již v této fázi vyhodnotit dotčení pozemků zemědělského půdního fondu. Oznámení koncepce zároveň uvádí, že u řady opatření nejsou stanoveny bližší parametry, zejména pokud jde o jejich umístění, rozsah, provozní podmínky nebo požadavky na přírodní zdroje.

#### **2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:**

Ing. Veronika Nováková, tel.: 236 004 382, e-mail: v.novakova@praha.eu

OCP MHMP bylo předloženo oznámení koncepce s názvem „**Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035**“. Jedná se o celostátní strategický dokument zaměřený na dlouhodobý rozvoj vodní dopravy na území České republiky. Dopady koncepce se mohou týkat zejména koridorů Labské vodní cesty, Vltavské vodní cesty a vodní cesty Morava. Mezi dotčená území je zahrnuto i hlavní město Praha.

Ve vztahu k území hlavního města Prahy se koncepce týká především Vltavské vodní cesty. Z předložených podkladů vyplývá, že navrhovaná opatření se vztahují zejména k zajištění výkonné, bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest, ke zvyšování parametrů Vltavské vodní cesty, k úpravám plavebních komor, podjezdných výšek, včetně Hlávkova mostu, ponorů a k rozvoji přístavní infrastruktury (Praha – Radotín).

Z předložených podkladů nevyplývají konkrétní záměry na území hlavního města Prahy, u kterých by bylo možné již v této fázi vyhodnotit dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa. Oznámení koncepce zároveň uvádí, že u řady opatření nejsou stanoveny bližší parametry, zejména pokud jde o jejich umístění, rozsah, provozní podmínky nebo požadavky na přírodní zdroje.

OCP MHMP proto upozorňuje, že případné budoucí konkrétní záměry vyplývající z koncepce, u nichž by mohlo dojít k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa na území hlavního města Prahy, bude nutné posoudit samostatně podle jejich konkrétního umístění a technického řešení.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemáme k předloženému oznámení koncepce připomínky.

### **3. Z hlediska nakládání s odpady:**

Ing. Daniela Pelechová, tel. 236 004 388, email: daniela.pelechova@praha.eu

Posuzovaná koncepce stanovuje dlouhodobý rozvoj vodní dopravy v České republice pro období 2026-2035. Samotný sektor vodní dopravy se na produkci odpadů podílí zejména produkcí odpadů z údržby vodních cest (sedimenty) a dále produkcí provozních odpadů z plavidel. Vedle toho má vodní doprava rovněž význam pro přepravu odpadů.

Z hlediska nakládání s odpady nemáme k předloženému oznámení koncepce žádné připomínky.

### **4. Z hlediska ochrany ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:**

Ing. Michaela Rogozinská, tel.: 236 004 251, e-mail: michaela.rogozinska@praha.eu

Předmětem Oznámení koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035 stanovující dlouhodobý rozvoj vodní dopravy na území České republiky. Koncepce je zaměřena zejména na rozvoj dopravně významných vodních cest České republiky, a to Labské vodní cesty, Vltavské vodní cesty a vodní cesty Morava.

Koncepce je členěna na analytickou část, která hodnotí současný stav vnitrozemské vodní dopravy a identifikuje hlavní problémy a limity jejího rozvoje, a na část vymezující strategické cíle a opatření pro další rozvoj vnitrozemské vodní dopravy.

Koncepce reaguje na dlouhodobě identifikované problémy v dotčeném území, mezi něž patří zejména technický stav a spolehlivost vodních cest, omezená využitelnost některých úseků v důsledku přírodních a provozních podmínek, potřeba modernizace infrastruktury a plavidel a nedostatečné zapojení vodní dopravy do širších logistických a dopravních řetězců.

Koncepce stanovuje osm strategických cílů a dále specifické cíle a opatření směřující k jejich naplnění.

Přehled strategických cílů:

- Posílení role udržitelné vodní dopravy v rámci hospodářství ČR (např. dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy).
- Flotila plavidel (technická způsobilost plavidel a modernizace plavidel).
- Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování.
- Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury (např. zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu).
- Snižování vlivu provozu na životní prostředí (např. snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí).
- Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě.
- Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě.
- Dlouhodobá vize pro vodní dopravu – prověření možností dalšího rozvoje vodní dopravy.

K jednotlivým specifickým cílům koncepce jsou navrhována konkrétní opatření.

Dle dokumentace oznámení je ovzduší v aglomeraci Prahy charakterizováno vysokou imisní zátěží, zejména v centrálních částech města, a to vlivem kombinace faktorů s významným podílem emisí znečišťujících látek z dopravy. Příspěvek vodní dopravy k imisní zátěži a celkový vliv realizace koncepce na kvalitu ovzduší je v kontextu území se zhoršenou kvalitou ovzduší a při naplnění navržených cílů a opatření možno považovat za málo významný.

OCP MHMP však považuje za důležité, aby při realizaci jednotlivých opatření koncepce, zejména v oblasti modernizace a obnovy flotily plavidel, byl kladen důraz na využívání nízkoemisních technologií a zajištění odpovídajících emisních parametrů plavidel. Tento požadavek je významný zejména v urbanizovaných oblastech a aglomeracích se zhoršenou kvalitou ovzduší, kde může provoz vodní dopravy lokálně přispívat k imisní zátěži znečišťujícími látkami, zejména oxidy dusíku a tuhými znečišťujícími látkami. OCP MHMP proto doporučuje podporovat opatření směřující k postupné modernizaci a remotorizaci plavidel, využívání alternativních paliv a nízkoemisních či bezemisních pohonů.

OCP MHMP upozorňuje, že budoucí konkrétní návrhy záměrů, které budou vyplývat ze strategických cílů a mohly by ovlivnit kvalitu ovzduší v Praze, musí být posouzeny na základě jejich dopadů na ovzduší v tomto území.

K oznámení koncepce nemáme zásadní připomínky.

##### **5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:**

Ing. Magdalena Stehlíková, tel.: 236 004 217, e-mail: magdalena.stehlikova@praha.eu

Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035 představuje strategický dokument zaměřený na rozvoj vnitrozemské plavby v České republice při současném požadavku na respektování environmentálních limitů a ochranu přírodních hodnot dotčených území. Dokument předpokládá zvyšování spolehlivosti a využitelnosti vodních cest, zejména na Labi a Vltavě, včetně modernizace jezových objektů a plavebních komor, přičemž deklaruje potřebu zohlednění ochrany vodních a na vodu vázaných ekosystémů a dalších složek životního prostředí.

Ve vztahu k území hlavního města Prahy koncepce stanovuje cíle související mimo jiné s omezením negativních vlivů provozu na kvalitu životního prostředí a zvyšováním odolnosti infrastruktury vůči hydrologickým extrémům. Z pohledu ochrany přírody a krajiny je pozitivně vnímán důraz na zajištění infrastruktury pro odběr a likvidaci odpadních vod z plavidel, která může přispět k omezení rizik znečištění povrchových vod a snížení tlaku na vodní prostředí. Dokument dále předpokládá rozvoj ochranných stání a přístavů umožňujících bezpečné umístění plavidel během povodňových situací, zejména v lokalitách přístavů Holešovice a Libeň, což může za vhodného technického řešení přispět ke snížení rizika havarijních stavů s potenciálním dopadem na okolní území.

Koncepce současně identifikuje omezenou podjezdnou výšku Hlávkova mostu jako faktor ovlivňující provozní podmínky vodní dopravy při vyšších průtocích a uvádí úvahy o jejím zvýšení za účelem zajištění průjezdnosti směrem do přístavu Praha – Radotín. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je však nezbytné, aby případná budoucí technická opatření byla posuzována samostatně v navazujících řízeních a aby byly jejich možné dopady na vodní prostředí, ekologické funkce toku, krajinný ráz a další chráněné zájmy vyhodnoceny v rozsahu odpovídajícím konkrétnímu záměru.

Dokument dále podporuje modernizaci navigačních a plavebních zařízení, digitalizaci provozu a monitoring vodních stavů. Z hlediska ochrany přírody a krajiny lze za významný považovat deklarovaný důraz na adaptaci vodní dopravy na projevy klimatické změny, zejména na období sucha, kolísání průtoků a povodňové situace. Součástí koncepce je rovněž podpora opatření směřujících k omezení negativních dopadů plavby na vodní ekosystémy a okolní krajinu a ke zlepšení koordinace provozu s cílem předcházet mimořádným situacím a snižovat rizika pro životní prostředí.

Na základě posouzení analytické části koncepce a stanovených cílů nemáme z hlediska ochrany přírody a krajiny k předloženému materiálu připomínky.

#### **6. Z hlediska myslivosti:**

Ing. Veronika Nováková, tel.: 236 004 382, e-mail: v.novakova@praha.eu  
Bez připomínek.

#### **7. Z hlediska ochrany vod:**

Ing. Jaromír Kačer, tel.: 236 00 4267, e-mail: jaromir.kacer@praha.eu

Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035 je zaměřena na rozvoj moderní, bezpečné a environmentálně šetrné vnitrozemské plavby v České republice. Hlavním cílem je zvýšení spolehlivosti a využitelnosti vodních cest, zejména na Labi a Vltavě, včetně modernizace jezů a plavebních komor. Dokument podporuje lepší propojení vodní dopravy se železniční a silniční infrastrukturou v rámci multimodální dopravy a současně rozvoj osobní, turistické a rekreační plavby, zejména ve městech a turisticky atraktivních regionech. Součástí koncepce je také podpora ekologizace plavidel a zavádění nízkoemisních nebo alternativních pohonů.

Ve vztahu k území hlavního města Prahy stanovuje koncepce několik strategických a specifických cílů souvisejících s bezpečností provozu, ochranou životního prostředí a rozvojem vodní cesty na Vltavě. Významnou oblastí je ochrana kvality vody a omezení negativních dopadů lodního provozu na městské prostředí, zejména prostřednictvím budování infrastruktury pro odběr a likvidaci odpadních vod z plavidel. Dokument se dále věnuje zvyšování bezpečnosti provozu při povodňových stavech a extrémních hydrologických situacích, včetně rozvoje ochranných stání a přístavů umožňujících bezpečné umístění plavidel během povodní, zejména v lokalitách přístavů Holešovice a Libeň. V této souvislosti koncepce zmiňuje také omezenou podjezdnou výšku Hlávkova mostu, která představuje významné omezení plavebního profilu v Praze při vyšších průtocích. Navrhované zvýšení podjezdné výšky má umožnit bezpečnější průjezd moderních osobních lodí i kontejnerové dopravy směrem do přístavu Praha – Radotín.

Koncepce dále reaguje na rostoucí intenzitu turistické, osobní a rekreační plavby a podporuje modernizaci navigačních a plavebních zařízení, digitalizaci provozu a monitoring vodních stavů. Důležitým cílem je také adaptace vodní dopravy na dopady klimatické změny, především na období sucha, kolísání průtoků a povodňové situace, které mohou negativně ovlivňovat splavnost Vltavy. Dokument rovněž podporuje modernizaci veřejných přístavišť a zlepšení zázemí pro provozovatele i cestující. V oblasti životního prostředí klade důraz na minimalizaci negativních dopadů plavby na vodní ekosystémy a okolní krajinu. Součástí navrhovaných opatření je také zlepšení systému včasného varování a koordinace provozu na vodních cestách s cílem minimalizovat rizika pro infrastrukturu, plavidla i okolní území.

Na základě posouzení analytické části koncepce a stanovených cílů nemáme z hlediska ochrany vod žádné připomínky.

Toto vyjádření je vydáváno podle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

#### **Ing. Tomáš Novotný**

vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí  
podepsáno elektronicky



Vážený pan  
Mgr. Evžen Doležal  
Ředitel odboru posuzování vlivů na životní  
prostředí a IP  
Ministerstvo životního prostředí  
100 10 Praha 10

Váš dopis zn.: MZP/2026/910/1628  
Ze dne: 12.05.2026

Praha (datum uvedeno v doložce e-podpisu)

Č. j.: MZDR 15779/2026-2/OVZ



MZDRX020MFNK

**Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů - vyjádření Ministerstva zdravotnictví k oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“**

Ministerstvo zdravotnictví (dále i „MZd“) jako dotčený orgán podle § 23 odst. (6) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále i „zákon č. 100/2001 Sb.“), ve věci zahájení zjišťovacího řízení k oznámení koncepce „**Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035**“ předkladatele Ministerstvo dopravy České republiky, vydává ve smyslu § 10c odst. (3) zákona k předloženému oznámení koncepce toto **vyjádření**.

MZd požaduje, aby **předložená koncepce byla dále posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb.**, tj. aby bylo zpracováno vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA). MZd konstatuje, že vzhledem k rozsahu koncepce, jejímu celostátnímu významu a identifikovaným potenciálním vlivům na veřejné zdraví je provedení SEA nezbytné pro kvalifikované posouzení dopadů a návrh opatření k ochraně veřejného zdraví.

Odůvodnění:

Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035 je strategický dokument Ministerstva dopravy, který stanovuje rámec pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v České republice, zejména na vodních cestách Labe, Vltavy a Moravy, včetně modernizace infrastruktury, rozvoje přístavů a zvýšení využití vodní dopravy. Součástí koncepce jsou investiční záměry, jako jsou úpravy splavnosti, výstavba plavebních stupňů, úpravy a výstavba





plavebních komor, zdvihadel, rozvoj přístavišť a přístavů a logistických vazeb či intenzifikace plavebního provozu, které mohou mít vliv na veřejné zdraví zejména prostřednictvím změn hlukové zátěže, kvality ovzduší a vod a může docházet ke kumulaci vlivů se stávajícími zdroji, které ovlivňují veřejné zdraví (zdroje hluku, zdroje znečišťování ovzduší, zdroje znečišťování vod apod.).

MZd požaduje v další fázi posouzení:

- Vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci, zejména v okolí přístavů, plavebních komor a v intravilánech obcí se zaměřením na vliv hluku z dopravy na veřejných komunikacích a vliv stacionárních zdrojů jednotlivých dílčích záměrů včetně kumulace se stávajícími zdroji hluku
- Vyhodnocení vlivů na kvalitu ovzduší s ohledem na změny intenzity dopravy na veřejných komunikacích a vodních cestách a případných nových stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší u jednotlivých dílčích záměrů včetně kumulace se stávajícími zdroji znečišťování ovzduší
- Vyhodnocení vlivů na kvalitu vod z hlediska ochrany zdraví, zejména rizika kontaminace a dopadů na zdroje pitné vody a rekreační využití
- Hodnocení zdravotních rizik (HRA) včetně identifikace nejvíce exponovaných lokalit a skupin (děti, senioři) z hlediska expozice hluku a expozice chemickým škodlivinám v ovzduší
- Návrh opatření k ochraně veřejného zdraví, zejména ke snížení hluku, emisí a ochraně kvality vody, včetně zajištění následného monitoringu.

S pozdravem

### **Matyáš Fošum**

ředitel odboru ochrany veřejného zdraví  
a zástupce hlavní hygieničky ČR

**v z.**

### **Aneta Kovářová**

vedoucí oddělení hygieny práce a pracovního lékařství  
a zástupkyně ředitele odboru ochrany veřejného zdraví

Praha dne: 8. června 2026

Č. j.: MZP/2026/610/1274

Vyřizuje: Ing. Eva Warausová

**odbor posuzování vlivů na životní prostředí**

Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření oddělení 610 k ENV/2026/287092 - MZP/2026/910/1628 - Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů – zahájení zjišťovacího řízení „Koncepte vodní dopravy pro období 2026 – 2035 “**

Vážený pane řediteli,

z hlediska působnosti oddělení 610 v obecné ochraně přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve smyslu ustanovení § 79 odst. 3 písm.

a) tohoto zákona stanovujícího působnost MŽP k vymezování a hodnocení nadregionálního systému ekologické stability k navrhované koncepci uvádíme následující:

1. Koncepte vodní dopravy počítá se zásahy do vodních toků v rámci Labské vodní cesty, Vltavské vodní cesty a Moravské vodní cesty vedoucí k zvýšení hospodářského i rekreačního potenciálu cest. Souběžně s těmito vodními toky je často veden i nadregionální územní systém ekologické stability. Vzhledem k obecnému charakteru koncepte nelze vliv na nadregionální prvky ÚSES zcela vyloučit, požadujeme vyhodnocení koncepte v procesu SEA.
2. Nelze souhlasit s formulací na straně 46 ve smyslu, že se německá strana v „Dohodě mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty“ zavázala k „zajištění parametru ponoru 220 cm po 180 dnů v průměrně vodném roce“, což textu Dohody neodpovídá („Současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy.“). Dále je zde uvedeno, že „Vláda Spolkové republiky Německo přezkoumá každých deset

(10) let nízkou referenční úroveň vodní hladiny (GIW). Pokud bude shledáno, že je nutná aktualizace nízké referenční úrovně vodní hladiny, vláda Spolkové republiky Německo posoudí současný cíl údržby a v případě potřeby tento nově definuje." V tomto smyslu by měl reagovat i text „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035“, když víme, že musíme počítat se změnou klimatu spojenou s častými extrémními jevy (přívalové povodně a dlouhá suchá období), které mohou ovlivnit průtoky a tím omezit plavební podmínky.

S pozdravem

Ing. Linda Stuchlíková  
ředitelka odboru adaptace na změnu  
klimatu  
*schváleno elektronicky*

Praha dne 3. června 2026  
Č. j.: MZP/2026/930/3557  
Vyřizuje: Ing. Jiří Mařík

**Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí**  
Ministerstvo životního prostředí

## **Vyjádření odboru 930 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2026/287092**

Vážený pane řediteli,

v rámci zjišťovacího řízení „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035 “ Vám sděluji, že odbor cirkulární ekonomiky uplatňuje následující připomínky.

V kapitole oznámení C.3.9 žádáme o dopřesnění údajů o vnitrostátní přepravě věcí v České republice. Hodnoty uvedené pro roky 2020-2023 jsou oproti zdroji dat, Ročence dopravy, o řádek posunutě a jiného početního řádu. Jde o tisíce tun. V návaznosti na předchozí odstavce oznámení je vhodnější použít hodnoty týkající se konkrétně přepravy po vodních cestách, a ne souhrnu všech druhů dopravy. Žádáme o opravu i navazujícího procentuálního propočtu objemu, který je, kvůli použití nesourodých dat, nesprávný.

Doporučující připomínkou je uvést i data za rok 2024 z Ročenky dopravy a doplnění informace o souladu nakládání s odpady v České republice s platnou legislativou a aktuálním Plánem odpadového hospodářství ČR 2025-2035.

S pozdravem

**Ing. Bc. Jan Maršák, Ph.D.**  
ředitel odboru cirkulární ekonomiky  
a odpadů

*schváleno elektronicky*

Praha dne 19. května 2026

Č. j.: MZP/2026/950/330

Vyřizuje: Jarmila Skybová

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na**

**životní prostředí**

**Vyjádření odboru 950 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2026/287092 ve věci posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů – zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035 “**

Vážený pane řediteli,

dovolte mi, abych na základě Vaší žádosti zaslal k výše uvedenému materiálu vyjádření odboru ochrany vod (950).

V textu „**Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035**“ (dále jen Koncepce) v odstavci „Zlepšení splavnosti Labe v úseku Střekov – státní hranice“ je na str. 46 uvedeno, že

*„Dosáhnout je třeba následujících parametrů:*

- *maximální zkrácení délky trvání přerušení plavby z důvodu nedostatečných vodních stavů – minimální ponor 140 cm po 345 dnů v průměrně vodném roce;*
- *zvýšení využitelných ponorů vedoucích k vyšší efektivnosti provozu vodní dopravy – zajištění parametru ponoru 220 cm po 180 dnů v průměrně vodném roce.*

*Tyto minimální parametry odpovídají parametrům vodní cesty v SRN i parametrům, které jsou stanoveny jako cílové v Dohodě mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, která je účinná od 01.01. Tyto parametry současně v SRN stanovuje i schválený národní strategický dokument s názvem Celkový koncept Labe (Gesamtkonzept Elbe).“*

V „Dohodě mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty“ (dále jen Dohoda) je v článku 4 „Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území Spolkové republiky Německo od česko-německých hranic až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht“ mj. uvedeno, že *„Současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy.“*

Dále je zde uvedeno, že *„Vláda Spolkové republiky Německo přezkoumá každých deset (10) let nízkou referenční úroveň vodní hladiny (GIW). Pokud bude shledáno, že je nutná aktualizace nízké referenční úrovně vodní hladiny, vláda Spolkové republiky Německo posoudí současný cíl*

*údržby a v případě potřeby tento nově definuje. Posouzení cíle údržby se uskutečňuje ve smyslu Celkového konceptu Labe z dopravních, vodohospodářských a environmentálních hledisek."*

Výše uvedená formulace na straně 46 Konceptce však vyznívá v tom smyslu, že se německá strana v Dohodě zavázala k „zajištění parametru ponoru 220 cm po 180 dnů v průměrně vodném roce“, což textu Dohody neodpovídá.

Do **Oznámení podle § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí** (dále jen Oznámení) na straně 12 do tabulky 2 doporučuji doplnit mezi mezinárodní dokumenty i Mezinárodní plán oblasti povodí Labe a Mezinárodní plán oblasti povodí Dunaje.

K tabulce 5 „Předpokládané vlivy konceptce na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví“ Oznámení, téma životního prostředí „Voda“, k sloupci „Potřeba analýzy v další fázi SEA“ dodávám, že v dalších stupních SEA by měly být identifikovány možné změny s ohledem na požadavky Rámcové směrnice o vodách, týkající se případného zhoršení stavu či znemožnění dosažení dobrého stavu dotčených útvarů povrchových a podzemních vod. Podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, záměr vedoucí ke zhoršení stavu či znemožnění dosažení dobrého stavu nelze bez udělení výjimky podle § 23a vodního zákona povolit ani provést. Výjimky udělí příslušný vodoprávní úřad, a to na základě žádosti při současném splnění daných podmínek.

To úzce souvisí i s kapitolou E.1 „Výčet možných vlivů konceptce přesahujících hranice České republiky“ Oznámení, zejména s akcí „Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí nad Labem-st.hr. Pl. stupeň Děčín“. Zde je uvedeno, že „Zde lze uvažovat na území SRN potenciální vlivy spojené s realizací samotného záměru (přechodný zákal vody spojený s realizací stavebních prací v korytě Labe) či s provozem záměru (sedimentace částí plavenin v případné jezové zdrži a jejich vyplavení při zvýšených průtocích). Lze předpokládat, že nepůjde o významné negativní vlivy“

Ve vyjádření odboru ochrany vod ze dne 12. května 2026, č. j.: MZP/2026/950/312 k předběžnému projednání záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN“ uvádíme, že „Dále k tvrzení v závěru Vyhodnocení, že „realizací záměru **PSD nemůže docházet k negativnímu ovlivnění životního a přírodního prostředí na německém území**“ je třeba uvést, že **útvary povrchových vod OHL\_1150 Labe od toku Jílovský potok po státní hranici (v obou hodnocených variantách dotčený útvary povrchových vod a zmíněný v souvislosti s nemožností dosažení dobrého stavu vodních útvarů, zhoršení stavu vodních útvarů a s pravděpodobnou nutností uplatnění výjimky podle § 23a vodního zákona) je v rámci Stálého výboru Sasko Česko-německé komise pro hraniční vody veden jako společný česko-německý útvary povrchových vod. Tvrzení o „nemožnosti negativního ovlivnění německého území“ lze z hlediska ochrany vod považovat za sporné.“**

S pozdravem

**Mgr. Martin Pták**

ředitel odboru ochrany vod

*schváleno elektronicky*

Praha dne 8. června 2026  
Č. j.: MZP/2026/620/1455  
Vyřizuje: Ing. Hana Gillarová, Ph.D.

**Odbor posuzování vlivů na životní prostředí**  
Ministerstvo životního prostředí

## **Vyjádření odboru územní ochrany přírody a krajiny k oznámení „Koncepce vodní dopravy pro období 2026–2035“**

Vážený pane řediteli,

k předloženému materiálu uplatňujeme na základě ustanovení § 79 odst. 3 písm. t) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) z hlediska námi chráněných zájmů toto vyjádření:

Předkládaný koncepční materiál zahrnuje 8 strategických cílů s dílčími specifickými cíli, z nichž z hlediska ochrany přírody a krajiny považujeme za potenciálně střetové zejména strategické cíle C a D, které zahrnují dílčí specifické cíle, resp. aktivity spojené se splavněním vodních cest, jejich údržbou, včetně doplnění přístavišť. Konceptů mohou být dotčeny jak lokality soustavy Natura 2000, tak zvláště chráněná území.

### **K lokalitám soustavy Natura 2000:**

Stanovisky podle § 45i odst. 1 ZOPK vydanými pod č.j. 06621/SOPK/2 dne 27. 3. 2026 AOPK ČR, č.j. SNPCS 01751/20 dne 23. 3. 2026 Správy NP České Švýcarsko, č.j. KUJCK 31433/20 dne 6. 3. 2026 Krajského úřadu Jihočeského kraje, č.j. JMK 46443/20 dne 17. 2. 2026 Krajského úřadu Jihomoravského kraje, č.j. MSK 43530/20 dne 27. 2. 2026 Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, č.j. KUOK 35800/20 dne 11. 3. 2026 Krajského úřadu Olomouckého kraje, č.j. KUPA 7789/2026-2 dne 24. 3. 2026 Krajského úřadu Pardubického kraje, č.j. 030933/2026/KUSK dne 20. 3. 2026 Krajského úřadu Středočeského kraje a č.j. KUUK/061823/2026 dne 31. 3. 2026 Krajského úřadu Ústeckého kraje nebyl vyloučen významný vliv návrhu koncepce na lokality soustavy Natura 2000. S ohledem na výše uvedené je pořizovaná koncepce v souladu s ustanovením § 45i odst. 2 ZOPK nezbytné posoudit z hlediska vlivů na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

V posouzení podle § 45i odst. 2 ZOPK (dále „naturové posouzení“) je nezbytné vyhodnotit všechny přímé i nepřímé vlivy, kumulativní a synergické vlivy s ohledem na dotčení lokalit soustavy Natura 2000 a nároků jejich předmětů ochrany. Koncepce je současně ve střetu s biotopem vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (dále „biotop“), z toho důvodu je nezbytné v naturovém posouzení vyhodnotit vlivy na předměty ochrany biotop využívajících [v tomto případě se jedná především o vlka obecného (*Canis lupus*), případně rysa ostrovida (*Lynx lynx*)]. Pro účely

posouzení je nezbytné v souladu s metodickými materiály MŽP konzultovat zásah do biotopu s garantem vrstvy - AOPK ČR ([https://mzp.gov.cz/system/files/2025-04/OK-Vestnik\\_b%C5%99ezen\\_2025\\_priloha2-20250331-3.pdf](https://mzp.gov.cz/system/files/2025-04/OK-Vestnik_b%C5%99ezen_2025_priloha2-20250331-3.pdf)).

### **K ZCHÚ:**

Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v ČR, včetně opatření směřujících ke zlepšení plavebních podmínek, rozvoji vodních cest (Labská vodní cesta, Vltavská vodní cesta, vodní cesta Morava) a související infrastruktury bude vedle lokalit soustavy Natura 2000 koncepce generovat vlivy na vybraná zvláště chráněná území (ZCHÚ) v ČR. Konkrétně lze již v této fázi předběžně identifikovat dopad na chráněné zájmy NP České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce ve vztahu ke zlepšení plavebních podmínek na Labi. Z dostupných podkladů lze dále za potenciálně dotčená maloplošná ZCHÚ označit zejména NPR Libický luh včetně jejího ochranného pásma a NPR Zástudánčí, na něž upozorňuje mj. stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR. U NPR Libický luh je riziko spojeno zejména s možným zvýšením uživatelského standardu a kapacity sjezdu do vody na Labi a s nárůstem dopravy po přístupové cestě procházející chráněným územím, u NPR Zástudánčí pak s možnými vlivy provozu, výstavby a údržby vodní cesty Morava na tok, nivní biotopy a druhy vázané na říční prostředí.

Na základě výše uvedeného požadujeme z hlediska dotčení ZCHÚ ve vyhodnocení SEA dále posoudit přímé, nepřímé, kumulativní a synergické vlivy s ohledem na:

1. předměty a cíle ochrany NP České Švýcarsko;
2. předměty a cíle ochrany soustavy dalších zvláště chráněných území, zejména CHKO Labské pískovce, CHKO České středohoří, CHKO Kokořínsko – Máchův kraj, CHKO Český kras, CHKO Blanský les, CHKO Soutok, CHKO Bílé Karpaty, CHKO Poodří, CHKO Litovelské Pomoraví, CHKO Křivoklátsko;
3. cíle ochrany všech potencionálně dotčených maloplošných ZCHÚ a případný rozpor s jejich základními ochrannými podmínkami.

Závěrem požadujeme vyhodnotit, zda je připravovaný návrh v souladu s již schválenými koncepčními dokumenty v ochraně životního prostředí a přírody a krajiny národní úrovně – Státní politikou životního prostředí ČR na období 2021-2030 s výhledem do roku 2050, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2026–2050 a republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Politikou územního rozvoje ČR.

Jako součást vyhodnocení požadujeme zpracovat seznam a mapové vymezení všech lokalit soustavy Natura 2000 a ZCHÚ, která mohou být koncepcí dotčena přímo či nepřímo.

Na základě vyhodnocených vlivů požadujeme, aby byla stanovena odpovídající vylučující a minimalizační opatření (s ohledem na dotčení jednotlivých předmětů ochrany), zejména pro zásahy do koryt vodních toků, břehových porostů, mokřadů, nivních stanovišť a míst s vysokou

citlivostí na rušení, opatření k ochraně krajinného rázu, zachování ekologických funkcí vodních toků (např. zajištění migrační propustnosti) a nivních stanovišť tak, aby Koncepce vodní dopravy byla mezioborově zaměřeným materiálem, který v sobě obsahuje všechny tři pilíře udržitelného rozvoje a adekvátně zohledňuje veškeré veřejné zájmy.

S pozdravem

**Mgr. Petr Havel**  
ředitel odboru územní ochrany  
přírody a krajiny  
*schváleno elektronicky*



Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivů na životní  
prostředí

Vršovická 65  
100 10 Praha 10  
IDDS: 9gsaax4

Váš dopis značky / ze dne	č. j. / spisová značka	datum	vyřizuje / telefon / e-mail
MZP/2026/910/1628	SNPCS 04506/2026	01.06.2026	Holešinská / 412 354 058 j.holesinska@npcs.cz

Věc: Koncepce vodní dopravy pro období 2026 – 2035 – vyjádření OOP ve zjišťovacím řízení

Správa Národního parku České Švýcarsko (dále jen „Správa NP“) jako orgán ochrany přírody a krajiny příslušný podle § 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v pozdějším znění (dále jen „zákon o ochraně přírody“ nebo „ZOPK“), uplatňuje k oznámení návrhu Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035 toto vyjádření pro účely zjišťovacího řízení podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“):

**Správa NP požaduje, aby návrh koncepce byl dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., neboť může mít významný vliv na životní prostředí, zejména na vodní a na vodu vázané ekosystémy, migrační prostupnost toku, zvláště chráněné druhy, lokality Natura 2000 a krajinný ráz.**

Dále reagujeme na dotazy vznesené MŽP v oznámení koncepce. Vyjádření se vztahuje k chráněným územím ve správním obvodu Správy NP, které mohou být koncepcí dotčeny.

- 1. Na které aspekty zpracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení zaměřit.*

Správa NP po prostudování předložené koncepce identifikovala tyto dotčené přírodní hodnoty a složky životního prostředí v území CHKO Labské pískovce, na které je potřeba zaměřit pozornost při vyhodnocení posuzované koncepce:

### **a) CHKO Labské pískovce – dotčení II. a IV. zóny**

§ 26 odst. 3 ZOPK vymezuje pro (I. a) II. zónu CHKO přísnější režim pro některé hospodářské činnosti.

### **b) vodní druhy a druhy vázané na vodní prostředí toku Labe se speciálním důrazem na zvláště chráněné druhy (vazba na obecnou ochranu druhů uvedená v § 5 odst. 3 ZOPK a zvláštní druhovou ochranu - viz §§ 49 a 50 ZOPK)**

Akcentujeme, že podle § 49 odst. 1 ZOPK a § 50 odst. 1 ZOPK nejsou chráněné jen jednotlivci zvláště chráněných druhů, ale i jejich biotopy.

### **c) nívní a pobřežní biotopy**

Má vazbu na základní povinnosti při obecné ochraně přírody definované v § 4 odst. 1 a 2 ZOPK. **Vodní tok a údolní niva jsou vymezené jako významné krajinné prvky.** Současně vodní tok Labe je součástí územního systému ekologické stability (nadregionální biokoridor).

### **d) hydromorfologie toku**

Vyhodnotit vliv na vodní režim a retenci vody v krajině. Zohlednit fakt, že Labe je významný vodní tok z pohledu hydrologie i ekologických vazeb. Požadujeme se věnovat i vyhodnocení vlivu na podélnou a boční kontinuitu a změny sedimentačního režimu.

### **e) migrační prostupnost**

Vyhodnotit vliv koncepce na propojenost krajiny pro pohyb organismů, zachování kontaktu mezi jedinci a populacemi (zachování genetické rozmanitosti). Odkazujeme na § 5 odst. 3 ZOPK, kde je stanovený požadavek, aby činnosti prováděné ve vodním hospodářství, v dopravě ... probíhaly tak, aby nedocházelo k narušení migračních tras živočichů, kterému lze zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky.

### **f) stav vodních útvarů**

Odkazujeme na vazbu ve vodním zákoně. Konkrétně v § 23a se stanovují cíle ochrany vod jako složky životního prostředí, např. pro povrchové vody cíl zamezit zhoršení stavu všech útvarů těchto vod, včetně vodních útvarů ležících v téže mezinárodní oblasti povodí (vazba na přeshraniční ochranu vod viz komentář níže).

### **g) krajinný ráz (zohlednit ochranu dle § 12 zákona o ochraně přírody)**

Krajinný ráz CHKO Labské pískovce je výsledkem kombinace geologických, geomorfologických a klimatických procesů, které zde formovaly jedinečnou krajinu s pískovcovými útvary, skalními městy, hlubokými údolními a různorodými geomorfologickými prvky. Řeka Labe, která protéká tímto územím, se podílela na tvarování krajiny. Labe zde vyhloubilo hluboké údolí a soutěsky, ve kterých se nacházejí strmé svahy s pískovcovými skálami. Řeka je hlavním geomorfologickým prvkem, který rozděluje celou oblast na dvě části a jeho erozní činnost má významný vliv na formování krajiny.

## **2. Zda přicházejí v úvahu varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce, lišící se svými vlivy na životní prostředí, které by měly být předmětem vyhodnocení a posouzení.**

AD str. 43, specifik. cíl C.1 „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN-T“

Správa NP má informace, že řešení **problému nedostatečných plavebních parametrů toku**

**Labe v úseku státní hranice – Ústí nad Labem** je navrženo investorem ve dvou variantách. V koncepci se uvádí pouze jedna varianta – tzv. „jezová“. Správa NP sice požaduje konkrétní řešení definovaného problému se splavností tohoto úseku Labe zcela vypustit (viz komentář dále), ale v případě, že bude ponecháno, tak požadujeme řešit a hodnotit v několika variantách, minimálně v rozsahu předloženého záměru *Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice* (únor 2026) (viz popis záměru v příloze).

*- navrhnout, jaké limity nebo území by neměla realizace koncepce překročit nebo naopak, jak by měla realizace koncepce prospět.*

S ohledem na význam toku Labe by při realizaci opatření nemělo dojít ke zhoršení (zhoršování) stavu vodního útvaru, a to především v rámci realizace nových staveb, modernizace, údržby a provozních zásahů na vodních cestách.

Důsledně zajistit migrační prostupnost vodních toků a funkčnost kompenzačních a zmírňujících opatření, zejména rybích přechodů, obtokových ramen a dalších přírodě blízkých řešení.

Upřednostňovat přírodě blízká adaptační opatření před technickými zásahy všude tam, kde je to možné a účelné, zejména v souvislosti se suchem, povodněmi a kolísáním průtoků.

V rámci opatření zakotvit povinnost biologického a ekologického monitoringu před realizací, během realizace i po dokončení staveb a opatření, včetně vyhodnocení skutečné účinnosti přijatých kompenzačních a zmírňujících opatření.

- 3. Další požadavky na proces z hlediska vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptáčích oblastí, zejména bližší požadavky na obsah a rozsah posouzení, resp. upozornění, co by nemělo být opomenuto vzhledem ke konkrétním lokalitám či jejich předmětům ochrany.*

Odkazujeme v tomto bodě na stanovisko Správy NP ze dne 23. 3. 2026 (SNPCS 01751/2026), ve kterém je uvedený výčet dotčených předmětů ochrany lokalit Natura 2000 a stručně předpokládaný vliv koncepce. Tyto jevy by při posuzování koncepce neměly být opomenuty:

1. nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion* (3260) – záměr výstavby plavebního stupně, případně další opatření ke zlepšení plavebních podmínek na Labi ovlivní dynamiku vodního toku a následně porosty makrofytní vegetace typické pro střední a dolní úseky vodních toků; negativní vliv se také může projevit intenzivnější lodní dopravou
2. bahnitě břehy řek s vegetací svazů *Chenopodion rubri* p.p. a *Bidention* p.p. (3270) - biotop vzniká v místech sedimentace vodou unášených plavenin; existence tohoto stanoviště je závislá na sezónních výkyvech vodní hladiny (periodické zaplavování a obnažování náplavů); tento základní projev přirozené dynamiky vodního toku bude realizací koncepce zásadně ovlivněný
3. \*smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (91E0) – v úseku Děčín – Hřensko se biotop vyskytuje již jen v izolovaných enklávách; negativní ovlivnění se předpokládá z důvodu dostupnosti úrovně hladiny podzemní vody v důsledku zahloubení říčního dna a omezením

pravidelných záplav

4. bobr evropský (*Castor fiber*) – může být zásadním způsobem ovlivněný již v průběhu vlastní realizace navržených opatření vlastním rušením a zánikem nor; ovlivnění břehové vegetace může mít vliv na omezení dostupnosti potravy; v případě realizace plavebního stupně se omezí migrační možnosti bobra v rámci říční osy;
5. losos obecný (*Salmo salar*) – omezení migrační možnosti v případě realizace plavebního stupně
6. vydra říční (*Lutra lutra*) – platí obdobně jako u bobra
7. mihule potoční (*Lampetra planeri*) – není předmětem ochrany v EVL Labské údolí, ale v navazující EVL České Švýcarsko; nelze vyloučit sekundární vliv na biotop mihule v oblasti dolního toku Kamenice v souvislosti se změnami na Labi vyvolanými realizací opatření navržených v koncepci

**Jako zásadní vidíme vyhodnocení kumulativních vlivů všech plánovaných opatření v rámci předložené koncepce, ale i dalších opatření již schválených a také pravidelně realizovaných** (např. v rámci standardně prováděné činnosti správce vodního toku při údržbě plavební dráhy a vodního toku Labe ve sledovaném úseku – viz Provozní řád činností správce vodního toku Labe v EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica, březen 2026).

Z koncepce vybíráme nejvíce střetové záměry:

- plavební stupeň v Děčíně
- nové veřejné přístavy / stání v Děčíně a Ústí nad Labem,
- servisní centra a související infrastruktura,
- zásahy do plavební dráhy po povodních,
- ochranná stání, sjezdy do vody, značení, údržba.

**Požadujeme vyhodnocení celého souboru rozvojových a provozních opatření na Dolním Labi (realizovaných i plánovaných). U jednotlivých opatření následně stanovit indikátory plnění cílů a monitoring vlivu na složky přírodního prostředí.**

## POŽADAVEK NA MEZISTÁTNÍ HODNOCENÍ

V souladu s § 11 a následujícími ustanoveními zák. č. 100/2001 Sb. navrhujeme prověřit vliv koncepce v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice České republiky. Tento požadavek je legitimní z důvodu funkční i územní vazby toku Labe na německé území. Především pro případ, kdy bude v koncepci ponechán konkrétní záměr výstavby Plavebního stupně v Děčíně považujeme tento požadavek za opodstatněný.

## Dále uvádíme připomínky věcného charakteru – návrhy/požadavky k dopracování

- *Str. 4-22 kapitola I. Analýza stávajícího stavu*

V analýze stávajícího stavu **zcela chybí základní charakteristika situace na německé části labské vodní cesty, resp. analýza vlivu německých specifíků vodní cesty na stanovené cíle definované v koncepci.**

V koncepci se sice zmiňuje Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty (dále jen „dohoda“).

Na německé straně vychází celkový koncept údržby plavební dráhy na řece Labi z Celkového konceptu Labe (Gesamtkonzept Elbe), ve kterém je jako základní princip vyjádřená myšlenka, že Labe není jen významná vodní cesta, ale současně cenný přírodní říční systém. Tyto tři pilíře: 1. využívání řeky pro dopravu, 2. vodohospodářské hledisko, 3. ekologický význam řeky musí být ve vzájemné koordinaci a ani jedno hledisko nestojí nad ostatními, resp. řešení jednoho problému nemůže znamenat popření dalších pilířů.

Pokud se v koncepci popisuje, jako jeden ze strategických cílů, zajištění především nákladní dopravy v mezinárodním kontextu (napojení na přístav v Hamburku), musí se do analýzy promítnout i situace na německé straně, resp. odlišný přístup k řešení společného problému.

Z analýzy pak mohou vyplynout další kritické momenty – rizika, která by se měla promítnout i do SWOT analýzy. Koncepce tyto skutečnosti dostatečně nezohledňuje.

Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území SRN, stanovené dohodou, nejsou dosaženy.

- *Str. 43, kap. C, podkapitola 1. Specifický cíl „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN-T (tabulka akcí, ale i další části textu koncepce – např. str. 47, 84)*

**V koncepci je jako jediné možné řešení problému zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku státní hranice – Ústí nad Labem plánovaný záměr výstavby plavebního stupně v Děčíně, resp. plavební komory. Tento bod požadujeme vypustit, resp. ponechat pouze text „zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku státní hranice – Ústí nad Labem“.** Správa NP vidí tento postup jako problematický a metodicky sporný, protože definice konkrétního projektu „předbíhá“ legislativní proces (EIA), chybí variantní posouzení atd. Tento postup není v souladu se základními principy definovanými např. v Metodice přípravy veřejných strategií (MMR, aktualizace 2018). (Tento problém se může objevit v koncepci i u jiných záměrů. Správa NP se ale zaměřuje na území ve své správě, kde má podrobnější informace a povědomí o řešených problémech).

- *Str. 83-85 kap. E Snižování vlivu provozu na životní prostředí; specif. cíl Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí“*

V kapitole popsany problém *řešení důsledků klimatické změny na infrastrukturu vodních cest...* zcela nesouvisí s tématem kapitoly. Důsledky klimatické změny (sucho, nedostatek srážek nebo bleskové povodně) obecně ohrožují plavbu, ale tento problém je nutné popsat v jiné části koncepce, nebo definovat specifické cíle navazující na klimatickou změnu v samostatné kapitole.

**Požadujeme kapitolu II. E. přepracovat tak, aby její účel nebyl pouze deklaratorní, ale aby jednoznačně stanovila cíl snížit dopady vodní infrastruktury na životní prostředí, zejména na ekologický stav vodních útvarů, hydromorfologii toků, migrační prostupnost, nivní a pobřežní biotopy a celkovou biodiverzitu. Kapitola má být současně uvedena do souladu mezi svým názvem, názvem specifického cíle a vlastním obsahem.** Současné znění totiž tematicky pokrývá především dopady výstavby a existence vodních děl a úprav vodních cest, nikoli pouze „vliv provozu“. Naopak, pokud má koncepce ambice jasněji vymezit (i pro účely dalšího plánování konkrétních projektů) základní rámce směřující k omezení negativních vlivů při výstavbě vodních cest, resp. zohlednit environmentální potřeby v rámci plánování infrastrukturních projektů, navrhuje:

- **změnit název kapitoly takto: Snižování dopadů vodní infrastruktury na životní prostředí a obnova ekologických funkcí vodních toků** (vliv na životní prostředí můžeme identifikovat nejen v rámci výstavby vodních cest, ale i v rámci údržby plavební dráhy a při dalších činnostech souvisejících s vodní dopravou)
- **doplnit koncepční rámce, ze kterých plynou závazky ochrany přírody týkající se vodních toků a niv** (v koncepci se zmiňuje jen „nařízení o obnově přírody“, navíc v pouze v souvislosti s negativním vymezením vůči možným návrhům na odstranění překážek na tocích sloužících k potřebám plavby). Jako příklad uvádíme Směrnici o stanovištích, zákonné rámce ochrany významných krajinných prvků, předmětů ochrany vyhlášených zvláště chráněných území apod.

Za správný krok považujeme koncepcí stanovené opatření v závěru kapitoly: *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.* Aby stanovené opatření nezůstalo pouze v deklaratorní rovině, **navrhujeme v kapitole definovat body, které jsou z pohledu zájmů ochrany biodiverzity zásadní, zejména tato opatření:**

- Stanovit závazný princip nezhoršování stavu vodních útvarů při přípravě a realizaci nových staveb, modernizací, údržby a provozních zásahů na vodních cestách.
- Vyhodnocovat kumulativní a synergické vlivy jednotlivých staveb a opatření v rámci celé vodní cesty, nikoli pouze izolovaně po jednotlivých záměrech.
- Zajišťovat migrační prostupnost vodních toků a funkčnost zmírňujících opatření, zejména rybích přechodů, obtokových ramen a dalších přírodě blízkých řešení.
- Upřednostňovat přírodě blízká adaptační opatření před technickými zásahy všude tam,

kde je to možné a účelné, zejména v souvislosti se suchem, povodněmi a kolísáním průtoků. (Kapitola sama upozorňuje na význam klimatické změny, sucho a povodňová rizika, avšak nepromítá tyto skutečnosti do dostatečně konkrétní sady environmentálních priorit.)

- Zakotvit povinnost biologického a ekologického monitoringu před realizací, během realizace i po dokončení staveb a opatření, včetně vyhodnocení skutečné účinnosti přijatých zmírňujících opatření. (Současná kapitola zmiňuje biologické průzkumy, hodnocení a biologický dozor, ale nestanoví měřitelné požadavky ani systém následného vyhodnocení.)
- Zajistit veřejnou dostupnost výsledků monitoringu a vyhodnocení dopadů, aby bylo možné ověřit, zda přijatá opatření skutečně vedou ke snížení dopadů vodní infrastruktury na životní prostředí.
- Realizovat projekty ve spolupráci odborníků na plavbu, vodní hospodářství a ochranu přírody, přičemž tato spolupráce musí být promítnuta do závazných postupů, nikoli jen do obecné deklarace. Kapitola již uvádí požadavek úzké spolupráce dopravy, zemědělství a životního prostředí v období 2026–2035, ale bez konkretizace výstupů a odpovědností.

Ing. Petr Bauer  
náměstek ředitele, vedoucí odboru ochrany přírody

*podepsáno elektronicky*

Příloha: Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem–státní hranice –  
popis záměru uvedený v žádosti Ředitelství vodních cest ČR, únor 2026



# 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 prohrábkky, 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 soustřed'ovací 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

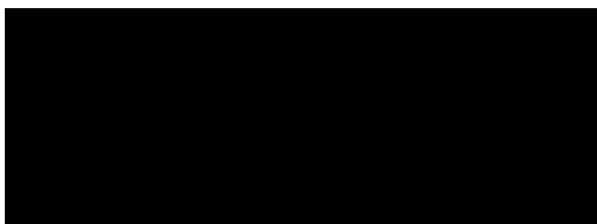
### CZ0424111 EVL Labské údolí

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.



**Správa Krkonošského národního parku**

Dobrovského 3, 543 01 Vrchlabí  
tel.: (+420) 499 456 111  
fax: (+420) 499 422 095  
e-mail: podatelna@knap.cz  
www.knap.cz

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

Váš dopis zn./ze dne	Naše značka	Vyřizuje	Linka	Vrchlabí dne
MZP/2026/910/1628 /12. května 2026	KRNAP 04797/2026	OSS/Ing. Hanušová/Ko	514	27.5.2026

### **Připomínky k návrhu materiálu „Konceptce vodní dopravy pro období 2026–2035“**

Správa Krkonošského národního parku ve Vrchlabí jako orgán ochrany přírody pro území Krkonošského národního parku a jeho ochranného pásma, příslušný dle § 78 odst. 2 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), v návaznosti na žádost evidovanou pod čj. KRNAP 04797/2026, doručitou dne 12.5.2026, k zahájení zjišťovacího řízení ke konceptci „**Konceptce vodní dopravy pro období 2026–2035**“ má následující vyjádření:

Správa KRNAP prostudovala předloženou konceptci „Konceptce vodní dopravy pro období 2026–2035“ v rámci posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. Na území Krkonošského národního parku a jeho ochranného pásma nezasahuje žádná vodní cesta. V předloženém konceptu proto v současnosti neshledáváme potenciální významný vliv na Krkonošský národní park a jeho ochranné pásmo.

Dokument je podepsán elektronickým podpisem  
Podepisující: **Ing. Mgr. Aneta Hanušová Ph.D.**  
Organizace: Správa Krkonošského národního parku  
Sériové č. cert.: 71948444194922222952  
Vydavatel cert.: I.CA EU Qualified CA2/RSA 06/2019  
Datum a čas: 27.05.2026 15:39:53  
Důvod:  
Místo:

**Ing. Mgr. Aneta Hanušová, Ph.D.**  
pověřená úřední osoba

spisový znak: 40.1.02  
skartační znak: A 20

počet listů: 1  
příloha: -  
počet listů (svazků) přílohy: -

bankovní spojení  
Česká národní banka  
č. ú.: 000-5830601/0710

IČO: 00088455  
DIČ: CZ00088455



**Újezdni úřad Boletice**  
Boletice 3, Kájov, PSČ 382 21, datová schránka m6gb3kh

---

Čj. MO 504924/2026-1518

Boletice 20. května 2026

**Ministerstvo životního prostředí**  
Vršovická 1442/65  
100 10 Praha 10

**Vyjádření ke koncepci „Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035“**  
K čj.: MZP/2026/910/1628

Újezdni úřad Boletice, jako příslušný správní úřad v souladu s ustanovením § 31 odst. 1 zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů a jako příslušný orgán ochrany přírody podle ustanovení § 78a odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) obdržel Vaše zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035“ (dále také „Koncepce“), a v souladu s ustanovením § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů, vydává následující

## VYJÁDŘENÍ

Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035 nemá, ať již samostatně či ve spolupráci s jinými známými záměry či koncepcemi, významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost Evropsky významné lokality Boletice a Ptačí oblasti Boletice.

### Odůvodnění

Újezdni úřad Boletice, jako příslušný správní úřad na území vojenského újezdu, obdržel dne 12. 5. 2026 oznámení koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035“ (dále jen „koncepce“) podle § 10c odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů.

Oznámení koncepce je vypracováno v únoru 2026, předkladatel Ministerstvo dopravy, a jedná se o dlouhodobý rozvoj vodní dopravy v České republice pro období 2026-2035, přičemž koncepce zahrnuje analytickou část, která hodnotí právní předpisy, současný stav vodní dopravy a její infrastrukturu, a část vymezující strategické cíle, včetně jejich specifických a dílčích cílů včetně modernizace vodních cest a plavidel, bezpečnost, údržbu apod. Uvedena jsou rovněž jednotlivá opatření, s vymezením odpovědností (gestorů), orientačních termínů a základních principů financování. K území vojenského újezdu je nejbližší vltavská vodní cesta a cílový stav do konce roku 2035 je řešen mimo jiné v Českých Budějovicích výstavbou plavební komory na Jiráskově jezu.

Újezdni úřad Boletice vyhodnotil výše uvedenou koncepci tak, že vzhledem k tomu, že je vojenský újezd zákonem č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů, územně mimo plánovanou oblast s vodní dopravou tedy je zřejmé, že ani nedojde k ovlivnění Evropsky významné lokality Boletice (CZ0314123) ani Ptačí oblasti Boletice (CZ0311040).

Kontaktní údaje: vyšší rada Ing. Květoslava Nováková, tel. 973 327 202.

Elektronický podpis: 20.5.2026  
Certifikát autora podpisu:  
Jméno: Ing. Marián Varga  
Vydal: NCA SubCA1/RSA 05/2022  
Platnost do: 31.7.2026 09:48 +02:00

podplukovník Ing. Marián Varga  
přednosta újezdního úřadu  
podepsáno elektronicky