

Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN

Dopravní studie

Zpráva

Objednatel

AZ  Geo

AZ GEO, s.r.o.

Zpracovatel

 **HBH[®]**
projekt

HBH Projekt spol. s r.o.

Obsah

1	Úvod	6
2	Výchozí podklady	9
2.1	Studie snížení dopravní nehodovosti a úspor z přesunu části nákladní dopravy na vodní cestu při realizaci PS Děčín – aktualizace 2015	9
2.2	Dopravní sektorové strategie (DSS-SESTRA III)	10
2.3	Politika územního rozvoje České republiky (PÚR ČR)	12
2.4	Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035	14
2.5	Koncepce vodní dopravy	15
2.6	Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti, 02/2022	17
2.7	Aktualizace predikce zbožových proudů českého úseku Labe – 06/2022	18
2.8	Ročenky dopravy – roky 2018–2025 (MD ČR)	21
3	Aktualizace vstupních údajů pro zhodnocení vlivu výstavby záměru	25
4	Širší dopravní vztahy – popis ovlivněných dopravních cest	30
5	Metodika hodnocení	36
5.1	Hodnocené scénáře	36
5.2	Vyhodnocení úspor ze snížení dopravní nehodovosti na dálniční síti	40
5.3	Vyhodnocení úspor z přesunu části těžké nákladní dopravy na vodní cestu	41
6	Prognóza přepravy zboží a využití dopravních cest	42
7	Stav bez realizace záměru (nulový stav)	45
8	Stav s realizací záměru Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN	47
9	Vliv výstavby záměru na silniční síť	49
9.1	Vliv záměru na snížení počtu dopravních nehod	49
9.1.1	Scénář 1	50
9.1.2	Scénář 2	53
9.1.3	Scénář 3	56
9.2	Vliv záměru Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN na snížení přepravních nákladů – úspory z přesunu nákladní dopravy na vodní cestu	59
9.2.1	Provozní náklady plavidla	59
9.2.2	Provozní náklady nákladního vozidla	60
9.2.3	Výpočet úspor z přesunu nákladní dopravy na vodní cestu	60
9.3	Doprava v místě – silniční doprava vyvolaná provozem přístavů	72
10	Závěr a zhodnocení	73
11	Seznam použitých zdrojů	75

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Vývoj přeprav lodní dopravou (tis. tun).....	19
Tabulka 2 - Přeprava po vnitrozemských vodních cestách – pouze plavidly registrovanými v ČR	21
Tabulka 3 - Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách – pouze plavidly registrovanými v ČR.....	22
Tabulka 4 - Celková nákladní doprava v tisících tun.....	22
Tabulka 5 – Celková přepravní výkonnost v milionech tkm	23
Tabulka 6 - Průměrná délka trasy nákladní dopravy v km	24
Tabulka 7 – Seznam dílčích staveb projektu.....	25
Tabulka 8 - Intenzity dopravy na dálnici D8	25
Tabulka 9 - Přeprava zboží po vnitrozemských vodních cestách (pouze plavidla registrovaná v České republice)	28
Tabulka 10 - Příklad přepočtu objemu přepravy z pozemní komunikace na vodní cestu (úsek st. hranice – Děčín).....	38
Tabulka 11 - Přepočet přepravních objemů na počet TNA na celé trase – scénář 1 – rok 2034	38
Tabulka 12 - Přepočet přepravních objemů na počet TNA na celé trase – scénář 2 – rok 2034	39
Tabulka 13 - Přepočet přepravních objemů na počet TNA na celé trase – scénář 3 – rok 2034	39
Tabulka 14 - Hodnota relativní DN vztažená na dopravní výkon (počet DN/100mil. vozokm/rok)	40
Tabulka 15 - Ocenění DN (tis. Kč)	40
Tabulka 16 - Hodnota relativní DN vztažená na dopravní výkon (počet DN/100mil. vozokm/rok)	40
Tabulka 17 - Ocenění DN (tis. Kč)	40
Tabulka 18 - Předpoklad vývoje přesunu komodit na vodní cestu.....	42
Tabulka 19 - Přehled tržního potenciálu vnitrozemské lodní dopravy dle Rýnské komise	43
Tabulka 20 - Redistribuce nákladní dopravy v tis. tkm/rok.....	47
Tabulka 21 - Průměrné nosnosti dopravních prostředků pro přepočet.....	48
Tabulka 22 - Investiční náklady v Kč bez DPH – aktualizace 2022	48
Tabulka 23 – Předpokládaný harmonogram investic – aktualizace 2022	48
Tabulka 24 - Výpočet úspor – scénář 1	50
Tabulka 25 – Snížení DN – scénář 1	52

Zpráva

Tabulka 26 – Úspora ze snížení DN – scénář 1	52
Tabulka 27 - Výpočet úspor – scénář 2	53
Tabulka 28 – Snížení DN – scénář 2	55
Tabulka 29 – Úspora ze snížení DN – scénář 2	55
Tabulka 30 - Výpočet úspor – scénář 3	56
Tabulka 31 – Snížení DN – scénář 3	58
Tabulka 32 – Úspora ze snížení DN – scénář 3	58
Tabulka 33 - Provozní náklady provozovatele na jeden loděden plavidla (denní náklady v Kč) .. Chyba! Záložka není definována.	
Tabulka 34 - Snížení počtu TNA na dotčené silniční síti – scénář 1 - rok 2034-2064	61
Tabulka 35 - Snížení počtu TNA na dotčené silniční síti – scénář 2 - rok 2034-2064	61
Tabulka 36 - Snížení počtu TNA na dotčené silniční síti – scénář 3 - rok 2034-2064	62
Tabulka 37 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 1–1. část	63
Tabulka 38 – Výpočet úspor provozních nákladů a nehodovosti při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 1	65
Tabulka 39 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 2–1. část	66
Tabulka 40 – Výpočet úspor provozních nákladů a nehodovosti při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 2	68
Tabulka 41 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 3–1. část	69
Tabulka 42 – Výpočet úspor provozních nákladů a nehodovosti při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 3	71

Zpráva

Seznam obrázků

Obrázek 1 - <i>Prognóza přepravních objemů v roce 2020 dle marketingové studie</i>	10
Obrázek 2 - Dopravní koridory – železniční a silniční doprava	14
Obrázek 3 - Dopravní koridory – vodní doprava	14
Obrázek 4 - Situace zájmových úseků Labsko-vltavské vodní cesty s navrhovanými opatřeními	17
Obrázek 5 - Vývoj přeprav lodní dopravou mezi přístavem Hamburg a ČR (tuny)	20
Obrázek 6 - Trasy těžkých a nadrozměrných přeprav	21
Obrázek 7 – Celková nákladní doprava	23
Obrázek 8 – Celková přepravní výkonnost	23
Obrázek 9 – Porovnání průměrných délek trasy nákladní dopravy v km podle jednotlivých módů	24
Obrázek 10 - Intenzita těžké nákladní dopravy na dálnici D8	27
Zdroj: Ročenky dopravy MD ČR 2018–2025; zpracování HBH Projekt.	
Obrázek 11 - Vodní stavy Labe – stanice ÚL	28
Obrázek 12 - Nesplavné dny	28
Obrázek 13 - Vývoj mezinárodní přepravy po roce 2015	29
Obrázek 14 - Splavněné úseky řek Labe a Vltava	31
Obrázek 15 – Dálnice D0 – Pražský okruh	35

Zpráva

Seznam použitých zkratek

CBA	analýza nákladů a přínosů (cost-benefit analysis)
CSD	celostátní sčítání dopravy
ČSÚ	Český statistický úřad
DN	dopravní nehoda / dopravní nehodovost
DNSH	zásada „významně nepoškozovat“ (Do No Significant Harm)
DSS3	Dopravní sektorové strategie, 3. fáze
EIA	posuzování vlivů záměru na životní prostředí
HDM-4	Highway Development and Management Model – výpočtový systém pro hodnocení efektivnosti silničních staveb
IAD	individuální automobilová doprava
Idn	loděden (jeden provozní den plavidla)
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
PK	plavební komora
PS / PSD	plavební stupeň / plavební stupeň Děčín
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC ČR	Ředitelství vodních cest ČR
SEA	posuzování vlivů koncepce na životní prostředí
SRN	Spolková republika Německo
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TAČR	Technologická agentura České republiky
TEN-T	transevropská dopravní síť
tkm	tunokilometr
TNA	těžké nákladní automobily
TTP	tabulky traťových poměrů
VRT	vysokorychlostní trať
vozokm	vozokilometr

1 Úvod

Labsko-vltavská vodní cesta představuje jediné napojení České republiky na celoevropskou síť vnitrozemských vodních cest. Je součástí hlavní sítě transevropské dopravní sítě TEN-T, a to ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Jako nejdůležitější vodní cesta České republiky zajišťuje Labsko-vltavská vodní cesta zásobovací obslužnost významných tuzemských hospodářských oblastí a současně poskytuje propojení s důležitými hospodářskými oblastmi ostatních států Evropy, včetně napojení na námořní přístavy.

Záměrem je zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku od dolní rejdy Masarykova zdymadla ve Střekově po státní hranici se SRN. V současném stavu jsou plavební podmínky v tomto úseku významně závislé na vodních stavech a na podélném sklonu koryta, což omezuje provozní spolehlivost vodní dopravy.

Navrhovaná řešení směřují k zajištění požadovaných parametrů plavební dráhy po převážnou část roku, zejména prostřednictvím technických a organizačních opatření v kritických úsecích toku. Mezi tato opatření patří zejména prohrábky plavební dráhy, lokální regulační úpravy koryta, případně zřízení soustředovacích staveb na nízkou vodu. Doplnkově mohou být v odůvodněných případech využívána také provozní opatření, například nadlepšování průtoku pod vodním dílem Střekov, příprěž vhodného plavidla nebo odlehčování plavidel.

V rámci přípravy záměru byly prověřovány varianty jezového i bezjezového řešení; pro opakované řízení EIA jsou dále posuzovány dvě aktivní varianty, obě v jezovém řešení. Bezjezová forma řešení (plavební kanál Rozbřesly) není dále posuzována jako aktivní varianta; její vyhodnocení je předmětem samostatné přílohy Oznámení č. 14.

Jednotlivé varianty se mohou lišit technickým řešením, provozními parametry, rozsahem zásahů do koryta i environmentálními dopady, a proto je nutné je v dalších částech dokumentace posuzovat odděleně.

Záměr byl stavebně řešen variantně.

Pro další zpracování byly specifikovány varianty (aktualizace 07/2026 pro opakované řízení EIA):

▪ Varianta 1 – optimalizovaná

Jedná se o variantu, která je výsledkem dlouhodobé interdisciplinární spolupráce odborníků zejména v oblasti ochrany přírody a krajiny, životního prostředí, veřejného zdraví, vodního hospodářství a dopravy a její detailnější popis je uveden v kapitole B.I.6. Zde je možné uvést, že se jedná o variantu hodnocenou v poslední dokumentaci EIA z roku 2016 (Plavební stupeň Děčín – varianta 1b s environmentálními opatřeními) s doplněním úseku nad vzdutím.

▪ Varianta 2 – optimalizovaná maximální

Tato varianta vychází z Varianty 1, resp. se jedná o modifikaci varianty hodnocené v poslední dokumentaci EIA z roku 2016 (Plavební stupeň Děčín – varianta 1b s environmentálními opatřeními).

Modifikace spočívají zejména v:

- přepracování technických a organizačních opatření pro zajištění bezpečné poproudé i protiproudé migrace ryb a mihulovců v souladu s doporučeními Zdeňka Vogla

Zpráva

(Vogl 2025) a s tím souvisejícími změnami průtokových charakteristik vodního díla Plavební stupeň Děčín (zachován bude nulový zásobní prostor);

- úprava revitalizačních opatření na březích dotčeného úseku Labe s ohledem na jejich aktuální stav a jejich doplnění;
- revitalizační opatření v lokalitě Malé Březno;
- konkretizace technického návrhu regulačních opatření v souladu s doporučeními vzešlými z prací TAČR;
- konkretizace organizačních opatření pro zajištění dostatečné kapacity vodní dopravy v úseku VD Střekov – Plavební stupeň Děčín bez realizace příčné stavby v tomto úseku;
- úprava dopravních charakteristik záměru (intenzit dopravy jednotlivých ovlivněných módů) na základě aktualizovaného dopravního modelu.

Obě varianty jsou z hlediska plavebních parametrů, přepravní funkce a vyvolaných dopravních efektů shodné. Liší se formou rybího přechodu, rozsahem environmentálních, mitigačních a revitalizačních opatření a dílčími úpravami technického řešení. Pro dopravní část studie proto platí pro varianty 1 a 2 shodné scénáře přesunu přepravní práce a shodné dopravní přínosy. Investiční náklady ve výši převzaté z aktualizace finanční a ekonomické analýzy z roku 2022 představují nákladovou základnu referenční varianty 1. Pro variantu 2 jsou v této studii použity pouze jako orientační srovnávací základ; její celkové investiční náklady musí být po zapracování optimalizovaných opatření samostatně aktualizovány. Technické harmonogramy variant nejsou totožné; pro účely dopravního modelu je však dále zachován společný modelový rok zprovoznění 2034.

Dříve prověřovaná bezjezová varianta (varianta 2e – plavební kanál Rozbělesy) není v tomto dokumentu dále posuzována jako aktivní varianta; její vyhodnocení je předmětem samostatné přílohy Oznámení č. 14 a slouží jako podklad pro zdůvodnění výběru variant v kapitole B.I.5 Oznámení.

Co se týče dopravy, kterou navrhované varianty převezmou ze silniční a železniční sítě, jde pro obě varianty o stejné objemy.

V současné době většímu využívání vodní dopravy brání častá přerušování plavby v období sucha, která jsou neslučitelná se současnými požadavky logistiky.

Výkony vodní dopravy v České republice jsou na minimální úrovni. Vodní doprava není konkurenceschopná vůči silniční a železniční dopravě, především kvůli nemožnosti zaručit její kontinuitu. K odstranění tohoto stavu je nezbytné zajistit stabilní plavební podmínky.

Záměr má sloužit k zefektivnění v současnosti málo využívané vodní cesty a ke zlepšení plavebních podmínek na dolním toku českého úseku Labe v návaznosti na podmínky na německém úseku Labe do Magdeburku. Nelze opomenout ani zlepšení dostupnosti dolního úseku Vltavy, který je pro nákladní plavidla splavný po Radotín v Praze.

Klíčové je zejména zajištění spolehlivých plavebních podmínek po převážnou část roku v úseku od státní hranice ČR/SRN po vodní dílo Střekov, v návaznosti na podmínky na německém úseku Labe do Magdeburku. V tomto úseku je splavnost závislá na aktuálním průtoku v řece a na rozdílu od navazujících 182 km Labe do vnitrozemí není zajištěna souvislou řadou zdymadel.

Zpráva

Dopady projektu jsou mezinárodního, národního a lokálního charakteru. Do oblasti národního dopadu projektu jsou zahrnuty tradiční průmyslové oblasti severních a východních Čech. Zdejší výrobní podniky používají vodní dopravu pro export a import výrobků a surovin.

Projekt bude mít vliv na snadnější a ekonomičtější export agrárních komodit z tradičně zemědělských oblastí, které se nacházejí právě v okolí řeky Labe (Polabská nížina). Na regionální úrovni se projekt projeví především ve městě Děčín a v dalších přístavních lokalitách (Labe: Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník a Vltava: Praha-Holešovice, Praha-Smíchov a Praha-Radotín).

„V kontextu Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, je projekt „Plavební stupeň Děčín“ zařazen do **Multimodálního klastru č. 2000 Státní hranice SRN – Ústí nad Labem – Praha / Kolín** a je součástí mezinárodního koridoru TEN-T Východní a východo – středomořský koridor.

Cílem této dokumentace je prověření realizace a provozu záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN“ z hlediska zajištění stabilních plavebních podmínek na Labi a vytvořit tak spolehlivé přepojení do sítě TEN-T.“

Zmiňovaná problematika byla řešena v roce 2015 v dokumentaci „*Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR – (Marketingová studie)*“. Zpracovatelem byla Fakulta stavební VUT v Brně, AdMaS.

Následně byla ve stejném roce zpracována „*Aktualizace studie snížení dopravní nehodovosti a úspor z přesunu části nákladní dopravy na vodní cestu po zprovoznění záměru Plavební stupeň Děčín*“. Zpracovatelem byla společnost HBH Projekt.

Finální stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů DSS3 na životní prostředí (SEA), které potvrdilo vyloučení PS Děčín z návrhu koncepce, bylo vydáno dne 15. dubna 2024.

V roce 2026 vznikl požadavek na aktualizaci vlivu na dopravní nehodovost a úspory nákladů při přepravě zboží po zlepšení plavebních podmínek Dolního Labe v úseku Střekov–Dolní Žleb pro opakované řízení EIA.

Předkládaná dokumentace navazuje na uvedené dokumentace z roku 2015, aktualizuje nezbytné vstupní údaje a zohledňuje nové skutečnosti, které mohou ovlivnit závěry formulované v roce 2015.

2 Výchozí podklady

Odvětví vnitrozemské vodní dopravy v ČR prošlo v uplynulých 35 letech velmi složitým vývojem, který byl ve velké míře objektivní a nemohl být ze strany vodní dopravy ovlivněn. Jedná se o přechod z centrálně plánovaného do tržního hospodářství. Tento proces zahrnoval všechny oblasti hospodářství a probíhal nezávisle na jednotlivých hospodářských segmentech, včetně celého systému přepravy zboží.

Využití vodní dopravy v České republice se věnuje velká pozornost, ale současné klimatické podmínky, resp. jejich změna, značně ovlivňují splavnost řek, která ještě donedávna nebyla tak velkým problémem.

Snížující se úhrny srážek, dlouhé období sucha a mírné zimy mají velký vliv na splavnost řek a jejich využívání vodní dopravou. Významné problémy se splavností byly od roku 2015 několik let po sobě. V letech 2015 až 2020 bylo v průměru až 34 % nesplavných dnů. Do toho přišla v roce 2020 ještě pandemie covid-19, kdy nastal celkový útlum v dopravě.

Splavnost Labe se poslední roky pohybuje na nejhorších hodnotách za sledovanou historii a největším problémem je úsek u státní hranice se SRN. Jde především o vliv klimatických změn a neustále se zhoršující vodní stav a s tím související prodlužující se období nesplavnosti úseku a rizika plynoucí z daného stavu, např. neochota využití vodní cesty, která je nejistá. Lodní dopravě se proto přestává věřit.

Potenciální uživatelé kladou na první místo spolehlivost. Příkazce vyžaduje jistotu doručení své zásilky ve stanovených termínech a alikvótnost přepravovaných objemů v průběhu roku. Ani jednu z těchto podmínek není nabídka vnitrozemské vodní cesty v současnosti schopna zaručit.

Na druhé straně by zlepšení plavebních podmínek a zvýšení spolehlivosti vodní cesty významně přispěly ke snížení zatížení silniční a železniční dopravy a přinesly související celospolečenské přínosy.

Při zpracování dokumentace byly analyzovány veškeré dostupné materiály, které se týkají přepravy materiálu, zejména možnosti využití vodních cest na nákladní dopravu. Konkrétně šlo o možnosti přepravy zboží přes přístavy na řece Labe, případně na řece Vltavě, a to ve vztahu k mezinárodní přepravě.

Jednotlivé materiály jsou stručně popsány v následujících kapitolách.

2.1 Studie snížení dopravní nehodovosti a úspor z přesunu části nákladní dopravy na vodní cestu při realizaci PS Děčín – aktualizace 2015

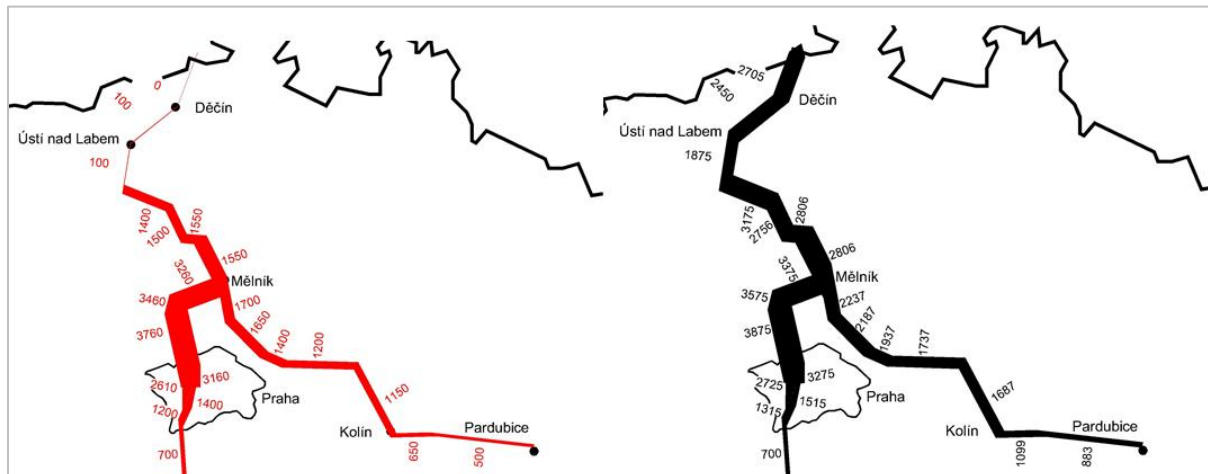
Zmiňovaná studie vycházela ze zpracované Marketingové studie 2015, která předpokládala, že plavební stupeň Děčín bude zprovozněn v roce 2020. Z tohoto údaje vyplývá, že bude potřebné určit, jaký dopad na rozdělení přepravních toků bude mít stav bez realizace plavebního stupně v letech 2020–2050 a porovnat ho se stavem po realizaci plavebního stupně.

Modelové zatížení vodních cest vycházelo z podkladů Dopravního modelu Marketingové studie.

Zpráva

Na následujícím obrázku jsou znázorněny přepravní objemy v úseku státní hranice – Děčín při nesplavnosti tohoto úseku (červený kartogram) a při realizaci PS Děčín (černý kartogram) v tis. t / rok / oba směry

Obrázek 1 - Prognóza přepravních objemů v roce 2020 dle marketingové studie



Zdroj: Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR.

Současná aktualizace (2026) v jednom ze scénářů předpokládá vyšší objem přesunu na vodní cestu než studie z roku 2015 a posouvá předpokládané zprovoznění záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN“ do roku 2034.

2.2 Dopravní sektorové strategie (DSS-SESTRA III)

DSS-3 vychází z aktuálních evropských legislativních a strategických dokumentů, jakým je například balíček „Fit for 55“ zaměřený na zelenou mobilitu a dekarbonizaci dopravy. Z tohoto důvodu je nutné v celém dokumentu zohlednit nové požadavky na environmentální udržitelnost a snížení emisí.“ (<https://www.consilium.europa.eu/sk/policies/fit-for-55/>)

Hlavním cílem Dopravních sektorových strategií 3. fáze (DSS3) v oblasti vodní dopravy s výhledem do roku 2050 je rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé vodní dopravní soustavy, která je vnímána jako nezbytná součást udržitelné mobility.

Strategie předpokládá též 80 000 nákladních bezemisních automobilů, primárně však i zde opět cílí na přesun přepravy zboží na železnici, kde by mělo dojít do roku 2030 k navýšení přepravy o 50 % a do roku 2050 pak až na dvojnásobek.

Vodní doprava má v rámci strategického rozvoje plnit klíčové úkoly, které by měly přispět k plnění cílů EU v oblasti dekarbonizace.

Evropská komise předpokládá, že nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba by měla **vzrůst o 25 % do roku 2030 a o 50 % do roku 2050.**

Mezi specifické cíle a záměry DSS3 pro vodní dopravu patří:

- Zabezpečení spolehlivosti a konkurenceschopnosti TEN-T

Zpráva

- Pro zachování konkurenceschopnosti nákladní dopravy je nutné **zajistit stabilní plavební podmínky** a garantovat kontinuitu dodávek. Labská vodní cesta (klastr 208V Labsko-vltavská vodní cesta) je součástí sítě TEN-T.
- Hlavní cíle pro Labsko-vltavskou vodní cestu (LVC) zahrnují:
 - **Zabezpečení plavebních parametrů:** Současný stav příhraničního úseku je charakterizován dostupností ponoru 140 cm přibližně po 165 dní v průměrném hydrologickém roce. Cílové parametry záměru představují zajištění ponoru nejméně **140 cm po 345 dní a 220 cm po 180 dní** v průměrném hydrologickém roce. Zdroje z roku 2015 uváděly, že dosažení těchto parametrů by zásadně zvýšilo spolehlivost plavby a možnost garantovat přepravní objemy.
 - **Odstranění úzkých míst:** Dlouhodobým problémem je **nespolehlivost vnitrozemské vodní cesty v příhraničním úseku Labe** (Ústí nad Labem a státní hranice), která je limitujícím faktorem pro existenci vodní dopravy v ČR. Projekty jsou zaměřeny na **Labsko-vltavskou vodní cestu**.
 - **Plnění požadavků TEN-T:** DSS3 přebírá pro hlavní síť požadavky na podjezdnou výšku mostů **5,25 m** a na parametry vodní cesty odpovídající ponoru **2,5 m**. Uplatnění těchto obecných parametrů na konkrétní přírodní říční úsek je nutné posuzovat podle nařízení (EU) 2024/1679, včetně požadavků na dobrý stav plavby a případných odůvodněných výjimek.
 - **Splavnění do Pardubic:** Podpora projektu **Stupeň Přelouč II a souvisejícího Veřejného přístavu Pardubice**, čímž vznikne **nový překladní potenciál a prodlouží se souvislá dopravní cesta na území ČR**.

V rámci Koncepce vodní dopravy byl vyhodnocen významný negativní vliv na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000. Ačkoli byl prokázán převažující veřejný zájem, orgán ochrany přírody konstatoval, že kompenzační opatření nelze stanovit. Bez těchto opatření nebylo možné koncepci v dané podobě schválit podle § 45i odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Usnesení vlády č. 434/2024 ukládá implementovat DSS3 v souladu se stanoviskem SEA.

Původní předpoklady o spuštění PS Děčín do provozu v roce 2020 a s tím spojené prognózy přesunu dopravy na Labe jsou tímto neaktuální a nepravděpodobné.

Je nutné poznamenat, že úkol prověřovat účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe byl zrušen a územní rezerva pro tento projekt již nemá být dále sledována (usnesení vlády č. 105 ze dne 8. února 2023).

Tato změna ovlivňuje dlouhodobé strategické uvažování o vodní dopravě v České republice.

DSS3 a související koncepce musí respektovat princip „Do No Significant Harm“ (DNSH), který zahrnuje šest environmentálních cílů, například zmírňování změny klimatu a ochranu biologické rozmanitosti, a může vést k časovým posunům nebo k požadavku na dodatečná opatření.

V souladu s tímto principem došlo k významnému strategickému rozhodnutí:

- Projekt PS Děčín, který je považován za kritické místo pro odstranění nízké splavnosti Labe, není součástí DSS3. Důvodem je významný negativní vliv na předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 identifikovaný v Koncepci vodní dopravy. Přestože byl doložen převažující veřejný zájem, orgán ochrany přírody konstatoval, že kompenzační opatření nelze stanovit. Bez stanovení a zahrnutí

Zpráva

kompenzačních opatření do koncepce ji nelze podle § 45i odst. 4 a 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v této podobě schválit.

- Připravuje se nová Koncepce vodní dopravy. Realizace projektu Labsko-vltavské vodní cesty je podmíněná možností realizace kompenzačních opatření.

Nespolehlivost vodní cesty se již projevila výrazným snižováním přepravních objemů. Zvýšení silniční těžké nákladní dopravy je vidět z rozdílu mezi prognózou dopravy pro rok 2020 (Marketingová studie 2015) a skutečně zjištěnými hodnotami intenzity těžké dopravy (celostátní sčítání dopravy – dále jen „CSD“ – 2020) na dálnici D8, která tvoří souběh s vodní cestou Labe mezi Prahou a státní hranicí se SRN.

2.3 Politika územního rozvoje České republiky (PÚR ČR)

„Předmětem Aktualizace č. 7 PÚR ČR je zrušení článků (180) a (198) platné PÚR ČR, týkajících se prověření účelnosti a reálnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a zajištění územní ochrany formou územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe. Jedná se o pořízení aktualizace PÚR ČR z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, které odsouhlasila vláda dle § 35 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu dne 8. února 2023 svým usnesením č. 105. MMR má na základě usnesení vlády č. 105/2023 pořídit a vládě předložit návrh Aktualizace č. 7 PÚR ČR v termínu do 31. prosince 2023.“

Proces projektové přípravy je časově náročný a komplikovaný zejména v důsledku zpřísnujících se požadavků na ochranu přírody, krajiny a obyvatelstva, což může prodlužovat přípravu a zvyšovat náklady. Současně je nutné respektovat princip „Do No Significant Harm“ (DNSH), uvedený také v DSS3, který zahrnuje šest environmentálních cílů a může vyžadovat doplňující opatření.

Termíny realizace dopravních staveb jsou proměnlivé a musí být průběžně aktualizovány.

Projekt zdymadla na Labi v Děčíně má kořeny už v první polovině 20. století. Od 90. let pak probíhá kontinuální odborná i politická debata. Původní návrh počítal se dvěma stupni. Kompromisní varianta pracuje už pouze s jedním plavebním stupněm.

Nová verze projektu plavebního stupně v Děčíně zahrnuje kromě stavby nového zdymadla také rybí přechody a biokoridory pro zachování biodiverzity, rekultivaci břehů Labe v Děčíně a malou vodní elektrárnu jako součást stavby.

Parametry nového projektu vykazují mnohé rozdíly:

- **Změna umístění** – projekt byl přepracován a přesunut z Dolního Žlebu do Loubí, čímž došlo k zásadnímu snížení vlivu na krajinný ráz a okolní přírodu
- **Úprava technických parametrů** – změna velikosti jezu, snížení objemu zadržené vody a zmenšení celkové plochy vodního díla – změny jdou ve směru minimalizace dopadu na životní prostředí
- **Lepší technologické řešení** – nové varianty zahrnují environmentální opatření jako rybí přechody, migrační koridory nebo revitalizaci břehů
- **Technická řešení a varianty**

Zpráva

- *Modernizace vodní cesty třídy Va (maximální rozměry plavidla nebo sestavy 137 × 11,5 m, minimální podjezdová výška pro přepravu kontejnerů 7 m)*
- *Zaručený ponor 140 cm po 345 dní, 220 cm po 180 dní*
- *Varianty posuzované během přípravy:*
- *Bezjezové řešení*
- *Jeden plavební stupeň*
- *Více stupňů*
- *Odborné studie dospěly k závěru, že nejefektivnějším řešením je plavební stupeň Děčín.*

Co by měl nový plavební stupeň přinést za pozitiva?

- **Novou vodní elektrárnu s předpokládanou roční výrobou elektrické energie cca 45,3 GWh**
- **Zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie v regionu**
- **Snížení závislosti regionu na fosilních palivech a dovozové energetice**
- **Na Labi by byly zajištěny spolehlivé plavební podmínky pro moderní lodní dopravu po převážnou část roku**
 - odlehčí se přetíženým silnicím a železnicí
 - zlevní se přeprava hromadných substrátů a nadrozměrných nákladů
 - zlepší se konkurenceschopnost českého průmyslu i přístupu k přístavům (např. Hamburk)
 - diverzifikují se dopravní trasy v krizových situacích
 - posílí se rekreační a turistické funkce řeky jako rekreační plavba, sport a vodní turistika
 - rozvoj přístavišť, cyklostezek a nábřeží
 - vytváření nových odpočinkových a pobytových zón v centru města
- vzniknou rybí přechody a biokoridory pro migraci živočichů
- revitalizují se břehy, lužní porosty, štěrkové pláže a vodní tůň
- zlepší se nábřeží v Děčíně a vzniknou rekreační a odpočinkové zóny

Řešení je navrženo s cílem minimalizovat zásahy do krajiny; hladina ve zdrži bude řízena v definovaném provozním rozmezí 124,50–125,00 m n. m. v závislosti na sezónní manipulaci.

Po neúspěšném ukončení předchozích procesů posuzování vlivů na životní prostředí (v období 2005–2019 bylo pro záměr předloženo několik samostatných dokumentací EIA; poslední řízení bylo ukončeno v roce 2019) došlo k zásadním změnám, které vytvářejí nové podmínky a příležitosti pro zhodnocení záměru v aktuálním kontextu. V roce 2021 byla podepsána česko-německá dohoda o Labské vodní cestě, která v roce 2024 získala souhlas Parlamentu České republiky a dne 1. ledna 2025 vstoupila v platnost; vyhlášena byla sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 21/2025 Sb. m. s. Dohoda posiluje rámec mezinárodní spolupráce při zajišťování splavnosti Labe [22].

Po letech bez dosažení konsensu a s řadou neuzavřených právních a ekologických otázek byl v roce 2019 proces formálně ukončen bez vydání stanoviska EIA.

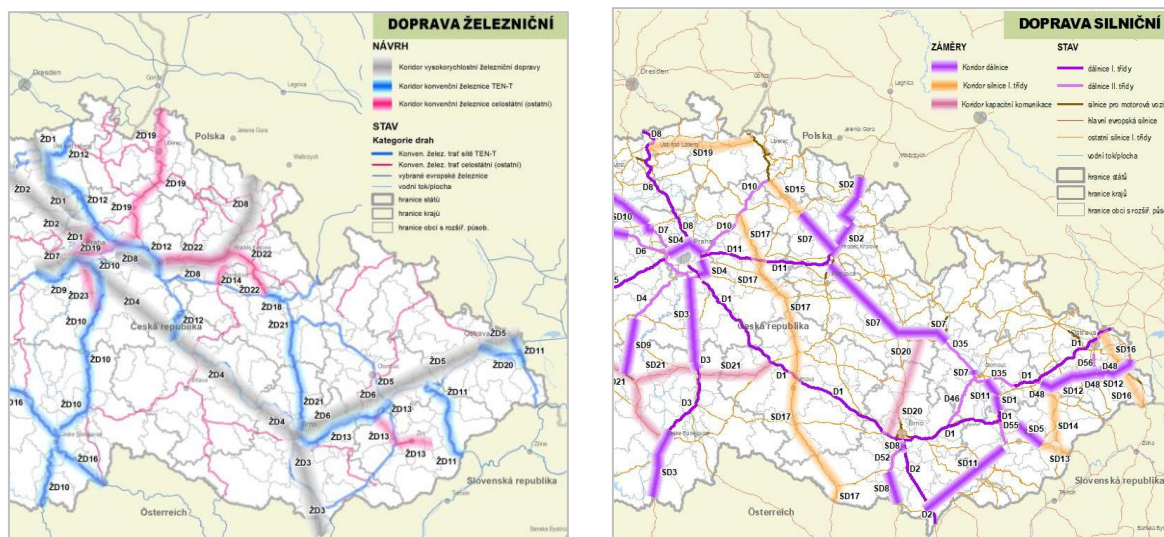
Nový záměr o posouzení EIA začal v roce 2024 a běží do současnosti.

Výstavba by mohla začít za předpokladu hladkého schválení EIA a dalších povolení v roce 2029.

Z důvodu nově připravované dokumentace EIA jsou aktualizovány dopravní podklady a posouzení ekonomické efektivity navrhovaného řešení.

Zpráva

Obrázek 2 - Dopravní koridory – železniční a silniční doprava



Obrázek 3 - Dopravní koridory – vodní doprava



2.4 Koncepte nákladní dopravy pro období 2024–2035

Labsko-vltavská vodní cesta zajišťuje zásobovací obslužnost významných hospodářských oblastí České republiky a současně propojení s významnými hospodářskými oblastmi ostatních států Evropy. Vysoký potenciál může mít v oblastech, v nichž je situován zpracovatelský a výrobní průmysl a dále pak v zemědělství.

V současných podmínkách se vodní doprava musí soustředit zejména na následující typy přeprav:

- nadrozměrné náklady, u kterých je vodní doprava bezkonkurenčně nejefektivnější,
- přepravy hromadných substrátů, druhotných surovin a vybraných zemědělských výrobků, u kterých nerozhoduje čas přepravy, a kde jsou nízké požadavky na přepravy „na čas“,
- přepravy v rámci městské logistiky,
- přepravu nebezpečného zboží včetně chemických výrobků.

Zpráva

Nespolehlivost vodní cesty v přeshraničním úseku je jedním z limitujících faktorů pro existenci vodní dopravy v ČR. Zbytek Labsko-vltavské vodní cesty je plně využitelný již v současnosti. Dopady změny klimatu na spolehlivost, kvalitu a kapacitu vodních dopravních cest budou předmětem dalších analýz. Problematikou se zabývá samostatný dokument „Koncepce vodní dopravy“.

Hlavní přístavy na Labsko-vltavské vodní cestě musí plnit více funkcí než být jen místem pro nakládku a vykládku lodí. V návrhu revize nařízení o TEN-T jsou definovány jako součást dopravní infrastruktury, která propojuje síť silniční, železniční a vnitrozemskou vodní infrastrukturu. Měly by tedy mít napojení na silniční i železniční síť a měly by rovněž zajišťovat překládku mezi železniční a silniční dopravou. Rozhodující jsou v tomto přístavy v Mělníku, Lovosicích, **Ústí n/L, Děčíně** a v Praze-Radotíně. V budoucnu tuto funkci může plnit i přístav Pardubice. Dalšími využitelnými přístavy s možným železničním napojením jsou Kolín, Chvaletice a Štětí.

Technické řešení možných variant modernizace vodní cesty stávající třídy Va se současnými největšími rozměry plavidla nebo sestavy 137 × 11,5 m musí zajistit v úseku od státní hranice po Boletice u Děčína zaručený ponor nejméně 140 cm po 345 dní a 220 cm po 180 dní v průměrném hydrologickém roce. Pro navazující úsek od Boletic po vodní dílo Střekov má být spolehlivost plavby osobních a nákladních plavidel vyšší než 90 % a má být podpořena dalšími technickými a organizačními opatřeními, například odlehčováním plavidel, přípřeží vhodným plavidlem a ve velmi omezené míře nadlepšováním průtoku ze střekovské zdrže.

Na základě odborných studií a spolupráce mezi odborníky v oblasti ochrany přírody, vodního hospodářství a dopravy bylo prověřeno několik možností, jak dosáhnout potřebných parametrů vodní cesty na Dolním Labi. Byla posuzována opatření od bezjezových variant, přes výstavbu jednoho plavebního stupně, až po výstavbu více stupňů.

Jednotlivé varianty by měl zhotovitel posoudit a navrhnout takové řešení, které splní zadání a budou předmětem posouzení EIA. To bude jeden z úkolů zprostředkovaného dialogu během Přípravné fáze s klíčovými aktéry a zájmovými skupinami v ČR a SRN o tématech souvisejících s Labem v oblasti rozvoje vodní dopravy a ochrany přírody. Během této fáze bude uskutečněno mimo jiné také zpracování přehledu a hodnocení zvažovaných a navrhovaných variant a hlavních důvodů (nejen z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr.

Z uvedeného je zřejmý význam záměru Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN pro nákladní dopravu, kterou by bylo možné realizovat po vodní cestě, a tak přispět k snížení především těžké automobilové nákladní dopravy.

2.5 Koncepce vodní dopravy

Ministerstvo dopravy připravuje novou Koncepti vodní dopravy pro roky 2026 až 2035, její součástí bude také řešení Plavebního stupně Děčín, který byl vyřazen z materiálu Dopravní sektorové strategie 3. fáze. Aktuální práce na nové Koncepti vodní dopravy věcně vycházejí z dokumentu, který byl vydán pro období do roku 2023.

Zpráva

Česko-německá dohoda o Labské vodní cestě stanovuje cílové parametry a rámec následné údržby na území České republiky i Spolkové republiky Německo. Dohoda byla podepsána v roce 2021, v roce 2024 získala souhlas Parlamentu České republiky a dne 1. ledna 2025 vstoupila v platnost. Vyhlášena byla sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 21/2025 Sb. m. s. [22].

Podle Ministerstva dopravy se problematika Plavebního stupně Děčín ponechává k řešení v Koncepti vodní dopravy, kde má být komplexně provázána s prováděním česko-německé dohody i s dalšími technologickými a environmentálními otázkami. Pokud bude nalezeno přijatelné řešení kompenzačních opatření, může být iniciována aktualizace Dopravních sektorových strategií včetně příslušného screeningu SEA.

Pro Plavební stupeň Děčín dosud nebyla kompenzační opatření v příslušném koncepčním procesu uzavřena. Významný negativní vliv na předměty ochrany soustavy Natura 2000 uvádí také dosavadní Koncepce vodní dopravy.

Projekt Plavební stupeň Děčín už je zmíněn také v Konceptu vodní dopravy v roce 2017. Studie ČVUT tehdy podle Ministerstva dopravy identifikovala, že **plavební stupně jsou jediným možným funkčním řešením a jeho poloha právě v Děčíně je dána tím, že nejhorší plavební problémy jsou v úžině Heger přímo ve městě Děčín.**

V roce 2022 měla ohledně Plavebního stupně Děčín Technologická agentura České republiky (TAČR) za úkol analyzovat, zda bude mít případný zásah do území vliv na přírodní stanoviště zařazené do soustavy Natura 2000. **Tým odborníků tehdy dospěl k závěru, že „potenciálně významný negativní vliv na přírodní stanoviště 3270 lze kompenzovat“.**

Záměr „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN“ je v připravované koncepci posuzován jako jedna z možností zajištění spolehlivé Labské vodní cesty. Jeho dopravní význam je spojován zejména s možností přesunu části nákladní dopravy na vodu a s diverzifikací přepravních tras. Environmentální přijatelnost konkrétního řešení však musí být doložena v procesu EIA a v navazujícím posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000.

Zpráva

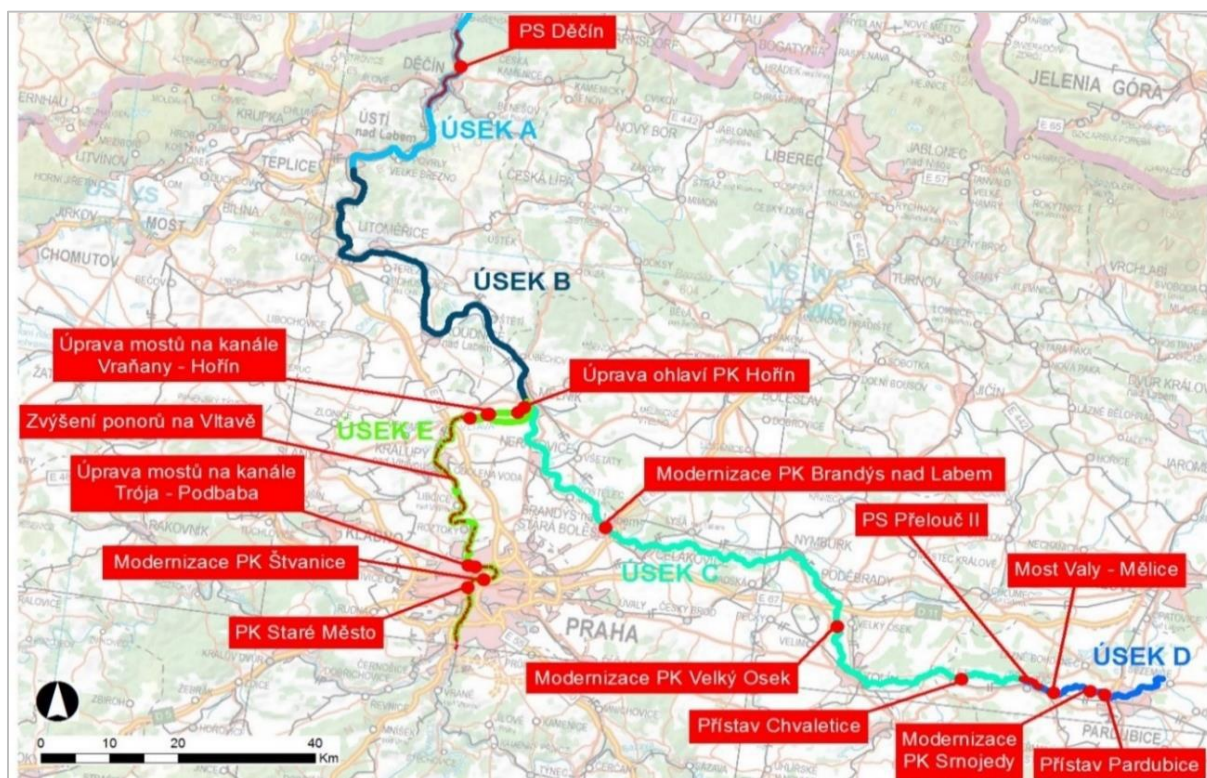
2.6 Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti, 02/2022

Aktualizace souvisí s dokumentací „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“. Aktualizace je zpracována na základě objednávky č. 060/2022 Ředitelství vodních cest ČR ze dne 8. 3. 2022. Předmětem tohoto dokumentu je aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti, včetně zohlednění platné metodiky Ministerstva dopravy – „Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury“ v rámci dokumentu „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“, únor 2016, Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Centrum AdMaS.

Ekonomické hodnocení je zpracováno na základě technických dat dokumentu „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“ z roku 2016 [1].

Předmětem aktualizace ekonomického hodnocení je komplexní soubor opatření realizovaných od roku 2016 pro zajištění funkční infrastruktury pro ekonomicky životaschopnou nákladní vodní dopravu na Labi a Vltavě. Jedná se tak nejen o řešení splavnosti na regulovaném Labi mezi Hřenskem a Ústím nad Labem pomocí Plavebního stupně Děčín, ale také komplexního splavnění Labe od Přelouče do Pardubic, dokončení modernizace Labe pro trvalou spolehlivou funkci a zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy na parametry srovnatelné s Labem, spolu s řešením kapacitního hrdla v centru Prahy. Dochází tak ke kompletnímu odstranění úzkých míst pro nákladní plavbu na Labsko-vltavské vodní cestě.

Obrázek 4 - Situace zájmových úseků Labsko-vltavské vodní cesty s navrhovanými opatřeními



Zpráva

2.7 Aktualizace predikce zbožových proudů českého úseku Labe – 06/2022

V roce 2022 byla zpracována dokumentace „Aktualizace predikce zbožových proudů českého úseku Labe“. Zpracovatelem bylo Centrum AdMaS Fakulty stavební VUT v Brně.

Zadáním této zakázky bylo provést aktualizaci predikce zbožových proudů českého úseku Labe k analýzám v minulosti zpracovaných na Fakultě stavební VUT v Brně. Byly ověřeny aktuální poptávky u provozovatelů přístavů, rejdářů a zájmových organizací významných příkazců přepravy.

Výsledky zjištění jsou následující:

Splavnost Labe se poslední roky pohybuje na nejhorších hodnotách za sledovanou historii a největším problémem je úsek u státní hranice se SRN. Potenciální uživatelé kladou na první místo spolehlivost. Příkazce vyžaduje jistotu doručení své zásilky ve stanovených termínech a alikvótnost přepravovaných objemů v průběhu roku. Ani jednu z těchto podmínek není nabídka vnitrozemské vodní cesty v současnosti schopna zaručit.

Vývoj posledních 20 let ukazuje, že v případě nautických podmínek umožňujících přepravy, osciluje ad hoc potenciál vnitrozemské vodní cesty mezi 1,5 – 2 mil. tun zboží ročně.

Obchodní výměna ČR s Německem, Belgií, Nizozemím i Francií je značná. Přitom z mezinárodních statistik je zřejmé, že pokud existuje spolehlivá dopravní vodní cesta, zboží si ji najde. Ze statistik Eurostatu za rok 2020 vyplývá, že vnitrozemská lodní doprava měla v Německu 7,4% podíl na celkových přepravních výkonech, v Nizozemí 41,6 %, v Belgii 11 %, Lucembursku 8,2 % a ve Francii 2,2 %. Říční systém v USA obsluhuje 14 % vnitrostátní dopravy. V ČR je podíl lodní dopravy pod 1 %.

Oslovení odborníci se shodli, že zbožový potenciál nevyužitých přeprav vnitrozemské vodní cesty je v případě ČR minimálně 4–5krát vyšší než v současnosti přepravované množství. Potenciál převodu na lodní dopravu z jiných dopravních módů je značný. Pokud vyjdeme z průměrného objemu přepravy lodní dopravou za roky 2015 až 2020, tedy z hodnoty 1 616 tis. tun, pak by čtyřnásobné navýšení objemu přeprav lodní dopravou představovalo 6 462 tis. tun zboží ročně.

Pro dostavbu jaderné elektrárny Dukovany bude nutné zajistit přepravu vybraných těžkých a nadrozměrných komponent (tlaková nádoba, víko, parogenerátor, separátory, kompenzátory objemu, transformátory apod.). Vodní cesta Labe představuje jednu z klíčových přepravních tras; pokud nebude upravena, bude přeprava těchto komponent komplikovanější a tento fakt může negativně ovlivnit přípravu dostavby jaderných elektráren Dukovany a Temelín.

Železniční síť včetně hraničních přechodů do SRN je v některých obdobích kapacitně zatížena stávajícími přepravami. Další komplikací jsou dlouhodobé výluky související se stavebními pracemi na hlavním železničním koridoru v labském údolí. Tyto práce mohou v budoucnu kapacitu zvýšit, avšak schopnost železniční sítě převzít celý plánovaný přesun ze silniční dopravy závisí na budoucím provozním konceptu, výlukách a kapacitě navazující německé sítě.

Počet registrovaných plavidel v ČR má klesající tendenci a narůstá průměrné stáří plavidel. Převládá kategorie pořízení mezi roky 1970–1989. Plavidel s rokem výroby mladším, například rokem 2000, je evidováno minimum.

Zpráva

Aktuální poptávky po lodní dopravě na českém trhu korelují s obecnými trendy v oblasti lodní dopravy, jak je shrnuje zpráva Rýnské komise za rok 2020. V některých ohledech je nyní zřejmé, že dojde vlivem válečného konfliktu na Ukrajině k dočasnému přehodnocení perspektiv jednotlivých segmentů lodní přepravy.

Pravděpodobně na určité období opětovně naroste význam přepravy uhlí, minerálních olejů a nerostných surovin. Nicméně obecný trend se příliš nezmění. Perspektiva nové přepravy surovin a zboží pro oblast udržitelné energetiky, nadrozměrných zásilek, cirkulární ekonomiky a nových paliv pro lodní dopravu zůstává.

Zajímavé je srovnání celkového vývoje objemu přepravy české vnitrozemské vodní dopravy v tabulce 1 a statistiky přístavu Hamburg (cílová/odesílací destinace) na obrázku 5.

Objem mezinárodních přeprav do a z ČR výrazně klesá, zatímco narůstá objem přeprav ve třetích zemích a objem kabotáže. Zásadní pokles přeprav via Hamburg lze mimo jiné vysvětlit i nutností přesně dodržovat dohodnuté termíny (pod sankcí přístavu – volná skladovací doba a následné skladovací poplatky, případně demurrage při opoždění nakládky/vykládky lodí). Z této analýzy grafu, resp. tabulky vyplývá, že pokud se má Česká republika výrazněji zapojit do přesměrování přepravních toků směrem na západ, je významné zvýšení kapacity vnitrozemské vodní cesty Labe zásadní podmínkou.

Tabulka 1 - Vývoj přeprav lodní dopravou (tis. tun)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přeprava věcí celkem (tis.tun)	1906,8	1 686,2	1276,7	1274,7	1955,6	2031,8	2242	1905	1647	1642
Podle druhu přepravy										
Vnitrostátní	635,3	760,3	558,0	621,3	685,2	418,8	630,8	388	335	371
Mezinárodní celkem	1271,5	925,9	718,7	653,6	1270,5	1613,0	1611	1517	1312	1271
• V tom vývoz	621,6	417,5	375,3	253,3	546,1	37,5	256	182	324	276
• Dovoz	482,3	384,8	239,5	299,4	364,4	335,6	248	173	130	167
• do třetích zemí	120,8	73,2	58,5	49,0	186,4	469,7	608	677	514	524
• kabotáž	46,9	50,3	45,3	51,8	173,5	430,2	498	485	344	304
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Přeprava věcí celkem (tis.tun)	1895	1766	1618	1780	1853	1779	1568	1374	1735	1384
Podle druhu přepravy										
Vnitrostátní	510	410	236	538	684	682	418	315	670	318
Mezinárodní celkem	1385	1356	1383	1242	1170	1096	1150	1059	1065	1066
• V tom vývoz	205	257	234	173	118	92	63	58	78	67
• Dovoz	183	159	137	91	44	52	29	17	32	12
• do třetích zemí	610	492	611	536	537	557	555	508	465	430
• kabotáž	377	448	401	442	470	504	504	477	491	557

Předchozí tabulka ukazuje vývoj do roku 2020, roky 2021–2023 byly převzaty z Ročenky dopravy 2023.

Zpráva

Obrázek 5 - Vývoj přeprav lodní dopravou mezi přístavem Hamburg a ČR (tuny)

Zdroj: Hafen Hamburg Marketing

Zbožový potenciál přepravní kapacity vnitrozemské vodní cesty je v případě České republiky minimálně 4–5krát vyšší než v současnosti přepravované množství. Potenciál převodu na lodní dopravu z jiných dopravních módů je značný. Pokud vyjdeme z průměrné hodnoty přepravy lodní dopravou za roky 2015 až 2020, tedy z hodnoty 1 616 tis. tun, pak by čtyřnásobné navýšení objemu přepravy lodní dopravou představovalo 6 462 tis. tun zboží ročně. Při předpokladu, že naložené soulodí tvořené jedním tlačným remorkérem a dvěma tlačnými čluny přepraví 1 500 t a cesta tam a zpět trvá průměrně 14 dní, je k realizaci tohoto objemu potřeba v oběhu přibližně 165 plavebních souprav; při uvedené sestavě jde přibližně o 495 jednotlivých plavidel.

Množství velmi těžkých a nadrozměrných nákladů by bez vnitrozemské vodní cesty Labe nebylo možno v exportu, nebo importu realizovat. Z odhadovaného celkového množství nákladů v těchto kategoriích (hmotnosti souprav do 100–350 tun) činí více než 36 %. V kategorii 150–350 tun představují přepravy po Labi více než 78 %.

V roce 2016 byla zpracována oborovým sdružením ČESTAND z.s. detailní studie tzv. Páteřových tras nazvaná „Udržitelnost přepravních tras pro těžké a nadrozměrné přepravy v ČR“. Tento materiál byl schválen jako příloha č. 3 dokumentu Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030.

Zpráva

Obrázek 6 - Trasy těžkých a nadrozměrných přeprav



Zpracovaná aktualizace (2026) pracuje v jednom ze scénářů s vyšším potenciálem přesunu na vodní cestu a s intenzivnějším využitím její kapacity. Vychází z předpokladu, že se oproti roku 2015 změnila skladba komodit a že vodní cesta má potenciál přepravit čtyř – až pětinasobek současného objemu.

2.8 Ročenky dopravy – roky 2018–2025 (MD ČR)

Z uvedených ročenek byly analyzovány údaje o přepravě zboží, uvedené v kapitole 5.2 Ročenky.

Ze základních tabulek je patrný dlouhodobý pokles objemu přepravy zboží po vnitrozemských vodních cestách; u silniční a železniční dopravy se objemy po propadu v letech 2023 a 2024 v roce 2025 meziročně opět zvýšily.

Na základě Ročenek dopravy MD ČR bylo stanoveno rozdělení přepravních výkonů v nákladní dopravě (tab. 5.2.1.1 a 5.2.1.2).

Ročenka dopravy 2025 byla Ministerstvem dopravy zveřejněna dne 28. 7. 2026. Souhrnné hodnoty za rok 2025 byly v této aktualizaci doplněny do mezioborového srovnání objemu a přepravního výkonu nákladní dopravy.

Tabulka 2 - Přeprava po vnitrozemských vodních cestách – pouze plavidly registrovanými v ČR

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Přeprava věcí celkem (v tis. tun)	1 853	1 779	1 568	1 374	1 735	1 384	1 295	1 266	1 220	980
<i>podle druhu přepravy</i>										
vnitrostátní	684	682	418	315	670	318	263	276	363	216
mezinárodní celkem	1 170	1 096	1 150	1 059	1 065	1 066	1 032	991	857	763
z toho: vývoz	118	92	63	58	76	67	69	36	12	37
dovoz	44	52	29	17	32	12	10	5	2	3
doprava ve třetích zemích	537	557	555	508	465	430	424	456	412	264
kabotáž	470	395	504	477	491	557	529	493	430	460
<i>podle typu pohonu plavidel</i>										
motorová	1 115	1 121	1 152	1 114	1 187	1 009	1 017	1 021	921	734

Zpráva

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
nemotorová	647	588	357	210	499	340	254	215	192	154
ostatní	92	70	59	51	49	35	24	30	107	92
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	585	620	623	554	569	509	517	535	467	395
podle druhu přepravy										
vnitrostátní	25	30	22	19	27	14	18	18	17	10
mezinárodní celkem	560	590	601	535	543	495	499	517	450	386
z toho: vývoz	79	62	47	37	38	38	40	20	6	20
dovoz	28	42	24	13	32	8	8	3	2	3
přeprava ve třetích zemích	310	343	352	318	304	270	273	315	290	197
kabotáž	143	144	177	166	169	179	178	178	151	165
podle typu pohonu plavidel										
motorová	479	495	518	464	461	410	400	423	360	312
nemotorová	104	124	104	90	108	99	117	112	106	83
ostatní	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0

Zdroj: Ročenky dopravy 2018 až 2024

Tabulka 3 - Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách – pouze plavidly registrovanými v ČR

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Přeprava věcí celkem (v tis. tun)	684	682	418	315	670	318	263	276	363	216
podle kategorie přepravní vzdálenosti										
0–50 km	517	466	166	110	485	168	34	42	137	102
50–150 km	167	217	252	205	185	150	229	233	226	115
Celková přepravní výkonnost (mil. tkm)	25	30	22	19	27	14	18	18	17	10
podle kategorie přepravní vzdálenosti										
0–50 km	13	14	3	2	10	2	1	0	1	1
50–150 km	12	16	19	17	17	12	17	18	16	9

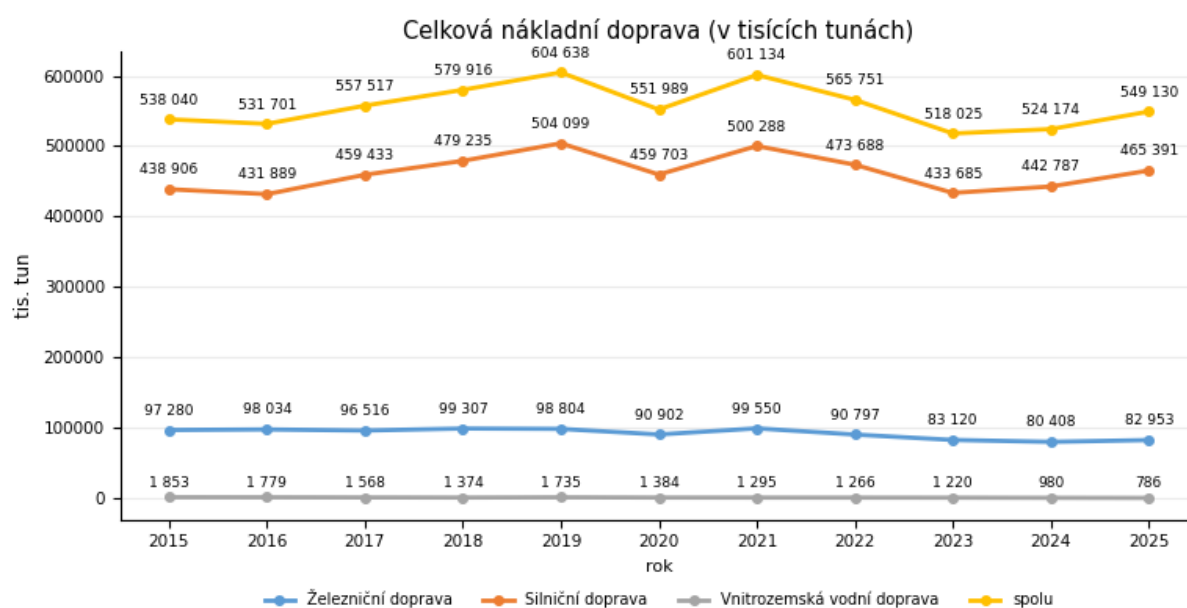
Zdroj: Ročenky dopravy 2018 až 2024

Tabulka 4 - Celková nákladní doprava v tisících tun

Rok/ Druh dopravního módu	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Železniční doprava	97 280	98 034	96 516	99 307	98 804	90 902	99 550	90 797	83 120	80 408	82 953
Silniční doprava	438 906	431 889	459 433	479 235	504 099	459 703	500 288	473 688	433 685	442 787	465 391
Vnitrozemská vodní doprava	1 853	1 779	1 568	1 374	1 735	1 384	1 295	1 266	1 220	980	786
celkem	538 040	531 701	557 517	579 916	604 638	551 989	601 134	565 751	518 025	524 174	549 130

Zpráva

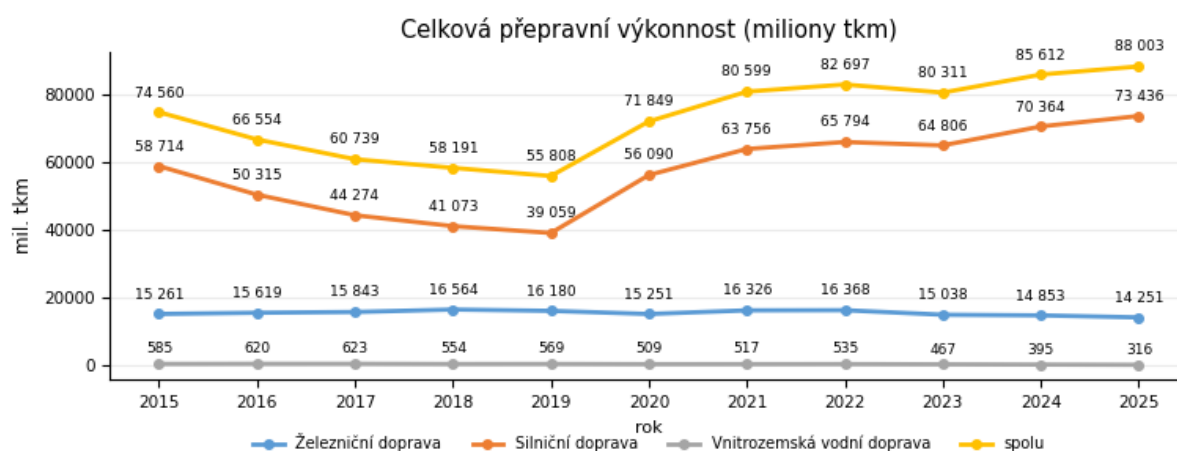
Obrázek 7 – Celková nákladní doprava



Tabulka 5 – Celková přepravní výkonnost v milionech tkm

Rok/ Druh dopravního módu	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Železniční doprava	15 261	15 619	15 843	16 564	16 180	15 251	16 326	16 368	15 038	14 853	14 251
Silniční doprava	58 714	50 315	44 274	41 073	39 059	56 090	63 756	65 794	64 806	70 364	73 436
Vnitrozemská vodní doprava	585	620	623	554	569	509	517	535	467	395	316
celkem	74 560	66 554	60 739	58 191	55 808	71 849	80 599	82 697	80 311	85 612	88 003

Obrázek 8 – Celková přepravní výkonnost

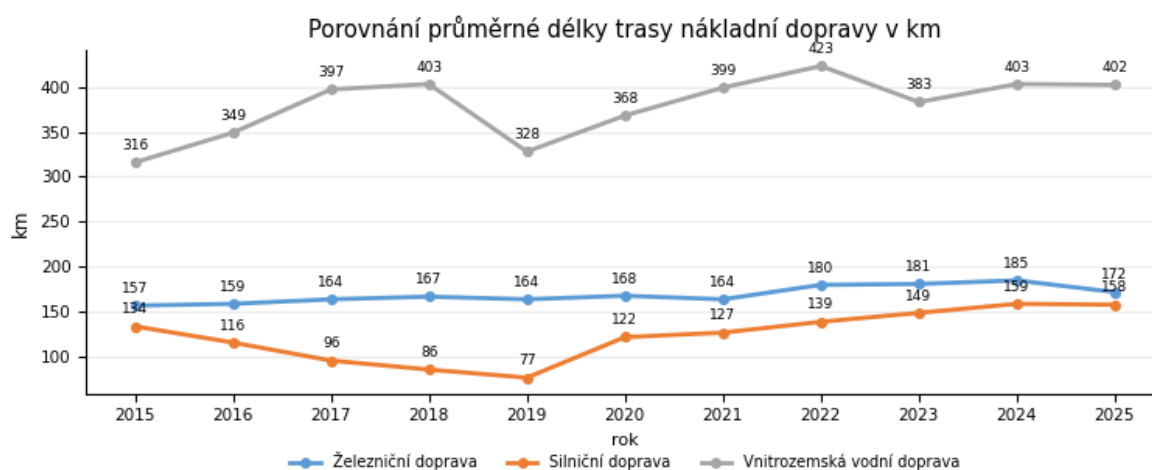


Zpráva

Tabulka 6 - Průměrná délka trasy nákladní dopravy v km

Rok/ Druh dopravního módu	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Železniční doprava	157	159	164	167	164	168	164	180	181	185	172
Silniční doprava	134	116	96	86	77	122	127	139	149	159	158
Vnitrozemská vodní doprava	316	349	397	403	328	368	399	423	383	403	402

Obrázek 9 – Porovnání průměrných délek trasy nákladní dopravy v km podle jednotlivých módů



Z předchozích tabulek a grafů je patrné, že vývoj nebyl mezi jednotlivými druhy dopravy jednotný. V roce 2025 se objem železniční nákladní dopravy meziročně zvýšil na 82 953 tis. t a silniční dopravy na 465 391 tis. t, zatímco vnitrozemská vodní doprava dále poklesla z 980 tis. t v roce 2024 na 786 tis. t. Převážný výkon silniční dopravy vzrostl na 73 436 mil. tkm, železniční dopravy poklesl na 14 251 mil. tkm a vnitrozemské vodní dopravy na 316 mil. tkm.

3 Aktualizace vstupních údajů pro zhodnocení vlivu výstavby záměru

Rozdíl mezi studií z roku 2015 „Aktualizace studie snížení dopravní nehodovosti a úspor z přesunu části nákladní dopravy na vodní cestu po zprovoznění záměru Plavební stupeň Děčín“ a současnou dokumentací (2026) spočívá také v rozsahu ovlivněné silniční sítě, který byl v aktualizaci upřesněn podle nových poznatků a rozšířen až po Pardubice (dříve pouze po Chvaletice).

Také došlo k prodloužení Labské vodní cesty o úsek Chvaletice – Pardubice, kde je předpoklad, že PS Přelouč II bude v operačním období v provozu (nejen ve stavu s realizací, ale i v nulovém stavu).

Tabulka 7 – Seznam dílčích staveb projektu

Stavební objekt	Výstavba	Zahájení provozu
PK Hořín	2019-2021	2022
PK Štvanice	2018-2020	2021
Mosty na Vltavě	2019–2030	2022 (poslední most v Praze 2030)
Ponory Praha – Mělník	2020–2029	říční část Vltavy 2022, Vraňansko-hořínský plavební kanál 2029
PK Praha – Staré Město	2026-2029	2030
Posuzovaný záměr	2027-2030 (aktualizované období 2029–2034)	2031 (aktualizované období 2034)
PK Brandýs	2014-2015	2016
PK Velký Osek	2014-2015	2016
Přístav Chvaletice	2032-2033	2034
Stupeň Přelouč II	2032-2034	2035
Most Valy – Mělice	2019 - 2020	2020
PK Srnojedy	2031-2033	2034
Přístav Pardubice	2031-2033	2034
Ponory Přelouč – Pardubice	2031-2033	2034
Přístav Rozbělesy	2029-2030	2031
Přístav Vaňov	2030–2031	2032

Pozn.: U dosud nerealizovaných staveb představují uvedené termíny předpoklad podle aktuálně dostupných podkladů a mohou se v průběhu další projektové přípravy měnit.

Zdroj: Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR (aktualizace 03/2022), zpracovatel a ŘVC

Největší rozdíly byly zaznamenány mezi dopravní prognózou automobilové dopravy 2020 ze studie z roku 2015 a skutečně zjištěných intenzit z CSD 2020.

Obzvláště zajímavý byl skutečný vývoj těžké nákladní dopravy, která tvoří alternativu k vodní dopravě.

Tabulka 8 - Intenzity dopravy na dálnici D8

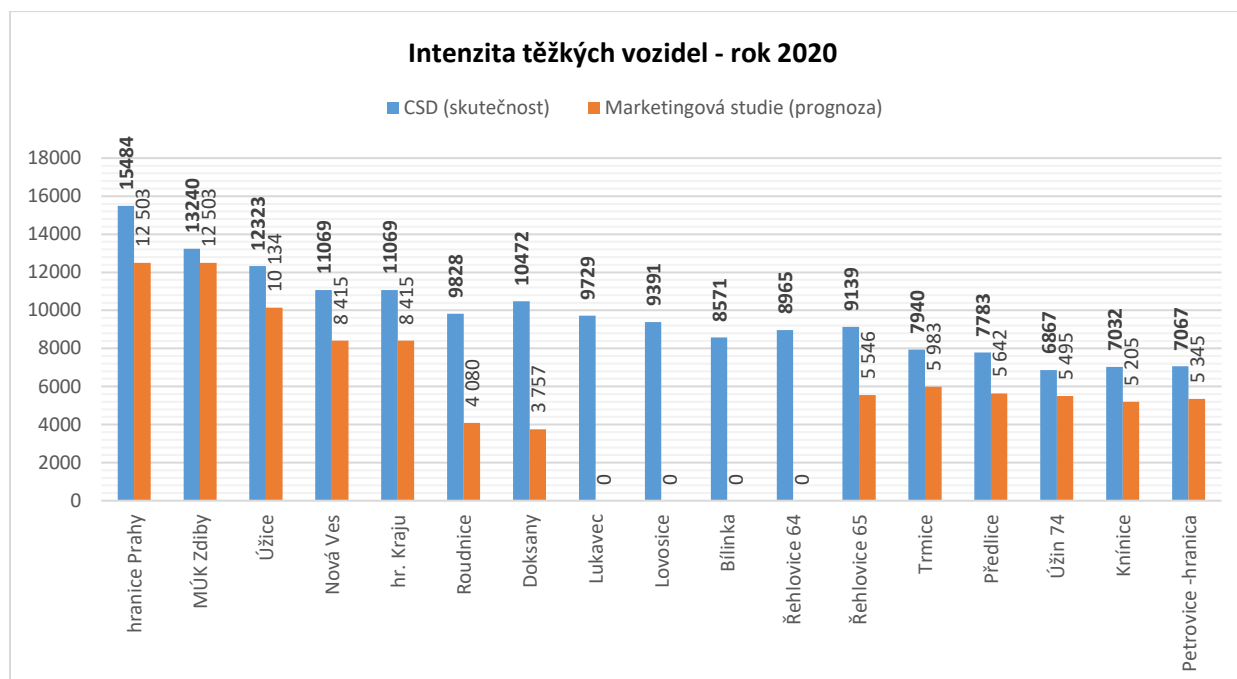
Úseky dálnice D8			Rok 2010 Celostátní sčítání dopravy (CSD)				Rok 2016 Celostátní sčítání dopravy (CSD)				Vývoj TV 2016/2010
			TV	OA	M	spolu	TV	OA	M	spolu	
hranice Prahy		1-6300	11065	26809	445	38319	12985	34906	112	48003	1,17
MÚK Zdiby	Exit 1	1-8200	11065	26809	445	38319	12985	34906	112	48003	1,17
Úžice	Exit 9	1-8210	8968	21816	416	31200	10476	28440	82	38998	1,17
Nová Ves	Exit 18	1-8228	7447	18334	119	25900	8057	22090	57	30204	1,08

Zpráva

Úseky dálnice D8			Rok 2010 Celostátní sčítání dopravy (CSD)				Rok 2016 Celostátní sčítání dopravy (CSD)				Vývoj TV 2016/2010
			TV	OA	M	spolu	TV	OA	M	spolu	
hr. Krajů		4-8229	7447	18334	119	25900	8057	22090	57	30204	1,08
Roudnice	Exit 29	4-8231	3611	21342	47	25000	7036	19480	44	26560	1,95
Doksany	Exit 35	4-8232	3 325	17 675	27	21027	7101	19856	38	26995	2,14
Lukavec	Exit 45	4-8233	0	0	0	0	6268	17703	29	24000	
Lovosice	Exit 48	4-8234				0	3733	10650	14	14397	
Bílinka	Exit 52	4-8240				0				0	
Řehlovice 64	Exit 64	4-3076	4 908	6 253	8	11169	3891	11059	50	15000	0,79
Řehlovice 65	Exit 65	4-3070	4 908	6 253	8	11169	4773	13942	54	18769	0,97
Trmice	Exit 69	4-8250	5 295	7 543	22	12860	4876	10329	46	15251	0,92
Předlice	Exit 72	4-5260	4993	6394	18	11405	5749	9133	47	14929	1,15
Úžín 74	Exit 74	4-5270	4863	4713	24	9600	6204	7667	46	13917	1,28
Knínice	Exit 80	4-8288	4 606	4 524	21	9151	6658	6202	45	12905	1,45
Petrovice hranice	Exit 87	4-8290	4 730	4 397	18	9145	7313	5221	46	12580	1,55

Úseky dálnice D8			Rok 2020 prognóza marketingové studie				Rok 2020 Celostátní sčítání dopravy				porovna ní skutečno st/progn óza
			TV	OA	M	spolu	TV	OA	M	spolu	
hranice Prahy		1-6300	12 503	37 533	623	50659	15484	43553	288	59325	1,24
MÚK Zdiby	Exit 1	1-8200	12 503	37 533	623	50659	13240	35155	142	48537	1,06
Úžice	Exit 9	1-8210	10 134	30 542	582	41258	12323	29026	102	41451	1,22
Nová Ves	Exit 18	1-8228	8 415	25 668	167	34250	11069	23264	69	34402	1,32
hr. Kraju		4-8229	8 415	25 668	167	34250	11069	23264	69	34402	1,32
Roudnice	Exit 29	4-8231	4 080	29 879	66	34025	9828	20654	62	30544	2,41
Doksany	Exit 35	4-8232	3 757	24 745	38	28540	10472	22004	66	32542	2,79
Lukavec	Exit 45	4-8233				0	9729	19726	63	29518	
Lovosice	Exit 48	4-8234				0	9391	16226	58	25675	
Bílinka	Exit 52	4-8240				0	8571	15269	57	23897	
Řehlovice 64	Exit 64	4-3076				0	8965	20108	73	29146	
Řehlovice 65	Exit 65	4-3070	5 546	8 754	11	14311	9139	21880	82	31101	1,65
Trmice	Exit 69	4-8250	5 983	10 560	31	16574	7940	11586	39	19565	1,33
Předlice	Exit 72	4-5260	5 642	8 952	25	14619	7783	11720	38	19541	1,38
Úžín 74	Exit 74	4-5270	5 495	6 598	34	12127	6867	7705	27	14599	1,25
Knínice	Exit 80	4-8288	5 205	6 334	29	11568	7032	6354	22	13408	1,35
Petrovice hranice	Exit 87	4-8290	5 345	6 156	25	11526	7067	6340	23	13430	1,32

Zpráva

Obrázek 10 - Intenzita těžké nákladní dopravy na dálnici D8

Zdroj: Zpracování podle CSD 2020

Z porovnání je vidět výrazně vyšší využívání těžké nákladní dopravy na dálnici D8 na celém sledovaném úseku dálnice D8, než se předpokládalo v Marketingové studii z roku 2015.

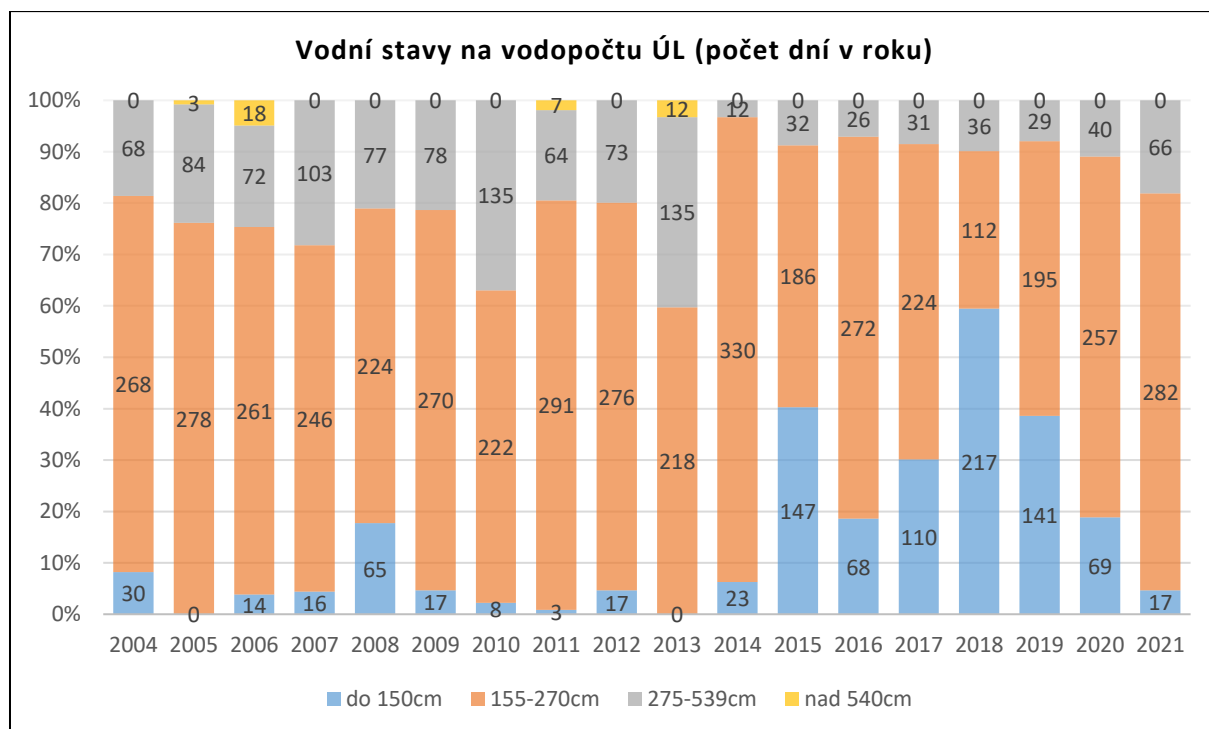
Na posledním úseku D8 před hranicí byla zjištěna o 32 % vyšší intenzita nákladní dopravy, než byl předpoklad z roku 2015.

Tyto rozdíly jsou úzce propojeny s údaji o přepravě po vodní cestě Labe. Jejich aktualizace ukázala propad využívání vodní dopravy v posledních letech. Významné problémy se splavností byly od roku 2015 několik let po sobě. Z pohledu fungování logistického trhu je třeba si uvědomit, že opakovaná dlouhodobá nesplavnost má zásadní dopad na plánování logistických řetězců. Část komodit se na řeku po obnovení provozu vrátí, ale velká část komodit přechází na jiné dopravní módy, neboť odesílatel zboží potřebuje mít jistotu dostupnosti dopravní cesty. Lodní dopravě tak přestávají věřit.

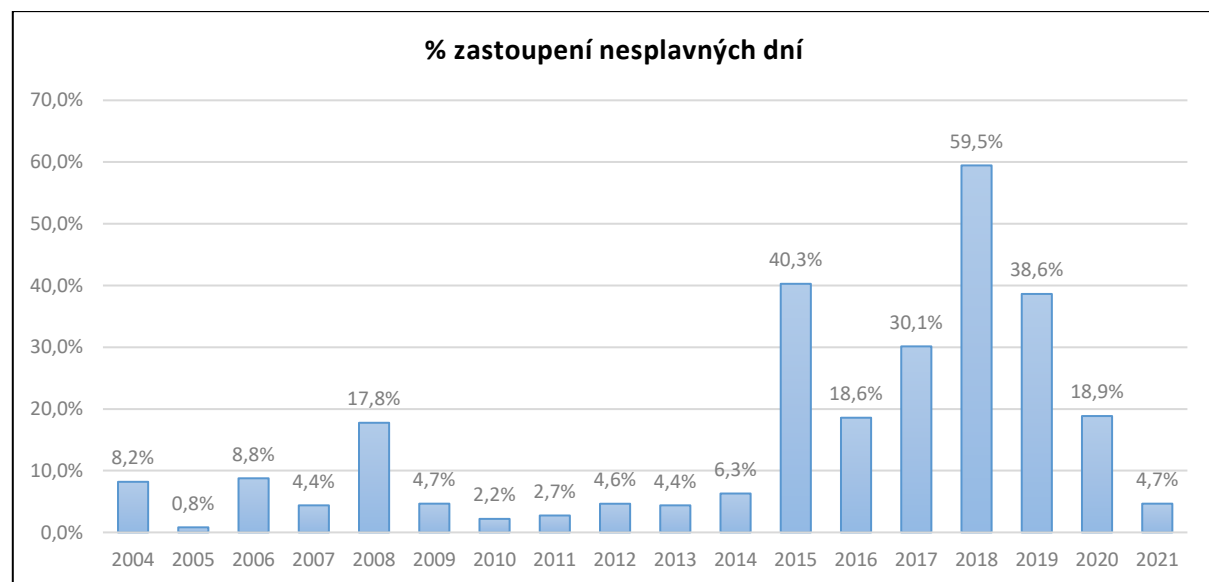
Potenciální uživatelé kladou na první místo spolehlivost a jistotu doručení své zásilky ve stanovených termínech. Tyto podmínky není nabídka vnitrozemské vodní cesty v současnosti schopna zaručit.

V této souvislosti se naráží na obtíže spojené operativním zajištěním rezervace dopravních cest a prostředků. Proto při dlouhodobém plánování dávají přepravci přednost investicím do dopravních prostředků, skladů a překládacích zařízení cíleným na železnici a silnici, případně kombinovaným přepravám. Což je vidět také z vyššího využívání automobilové dopravy.

Zpráva

Obrázek 11 - Vodní stavy Labe – stanice ÚL

Zdroj: Aktualizace predikce zbožových proudů českého úseku Labe

Obrázek 12 - Nesplavné dny

Zdroj: Aktualizace predikce zbožových proudů českého úseku Labe

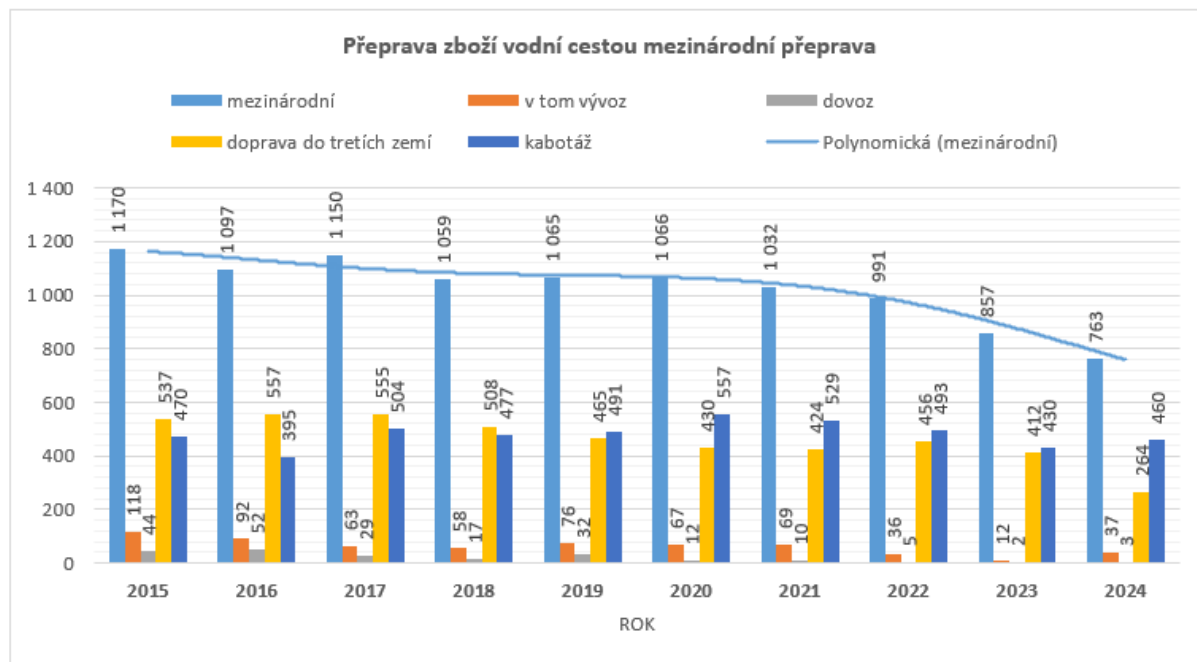
Tabulka 9 - Přeprava zboží po vnitrozemských vodních cestách (pouze plavidla registrovaná v České republice)

rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	1 853	1 779	1 568	1 374	1 735	1 384	1 295	1 266	1 220	980
vnitrostátní	684	682	418	315	670	318	263	276	363	216

Zpráva

rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
mezinárodní	1 170	1 097	1 150	1 059	1 065	1 066	1 032	991	857	763
v tom vývoz	118	92	63	58	76	67	69	36	12	37
dovoz	44	52	29	17	32	12	10	5	2	3
doprava do třetích zemí	537	557	555	508	465	430	424	456	412	264
kabotáž	470	395	504	477	491	557	529	493	430	460

Obrázek 13 - Vývoj mezinárodní přepravy po roce 2015



Zdroj: Ročenka dopravy 2024

Z pohledu fungování logistického trhu je třeba si uvědomit, že opakovaná dlouhodobá nesplavnost má zásadní dopad na plánování logistických řetězců. Část komodit se na řeku po obnovení provozu vrátí, ale velká část komodit přechází na jiné dopravní módy, neboť odesílatel zboží potřebuje mít jistotu dostupnosti dopravní cesty a lodní doprava představuje riziko nespolehlivosti.

Celkově bylo zjištěno, že po roce 2015 došlo k postupnému snižování objemů přepravy na vodních cestách. V roce 2025 tento trend pokračoval: celkový objem přepravy plavidly registrovanými v ČR se snížil z 980 tis. t v roce 2024 na 786 tis. t a přepravní výkon z 395 na 316 mil. tkm. Dlouhodobě výrazně poklesly zejména vývozní a dovozní přepravy, jejichž meziroční vývoj však nebyl monotónní. Od roku 2015 byl zaznamenán též výrazně vyšší podíl nespplavných dní na dolním toku Labe.

Celý další postup, který hodnotí vliv záměru na vodní nákladní dopravu vycházel z následujících předpokladů:

- **Scénář 1 – celkový výhledový objem 4,71 mil. t/rok, odpovídající přibližně 60 % uvažované kapacity plavebního stupně; přibližně 7 000 průjezdů nákladních plavidel za rok a 995 průjezdů osobních a kajutových plavidel za rok; přesun 40 % ze silnice a 60 % ze železnice.**
- **Scénář 2 – celkový výhledový objem 7,85 mil. t/rok, odpovídající plnému využití uvažované kapacity plavebního stupně; přibližně 11 600 průjezdů nákladních plavidel za rok a 995 průjezdů osobních a kajutových plavidel za rok; přesun 40 % ze silnice a 60 % ze železnice.**

Zpráva

- **Scénář 3 – celkový výhledový objem 4,71 mil. t/rok; celý přesouvaný objem je uvažován ze silniční dopravy.**

4 Širší dopravní vztahy – popis ovlivněných dopravních cest

Ve výše zpracovaných podkladech bylo posuzováno území, které bylo obsluhováno vodní a silniční sítí v následujícím rozsahu:

Vnitrozemská vodní cesta

Do posuzované sítě vodních cest byly zahrnuty Labe v úseku mezi státní hranicí ČR/SRN a výhledovým přístavem Pardubice a Vltava od Mělníka po přístav Praha–Radotín:

Délka úseku st. hranice ČR/SRN – Mělník (Dolní Labe)	109,3 km
Délka úseku Mělník – Pardubice (Horní Labe)	136,1 km
Délka úseku Mělník – Praha-Radotín (Vltava)	64,5 km

Silniční infrastruktura

Z hlediska silniční dopravy byla v rámci této studie uvažována dálnice D8, D11, D35 a dálniční okruh kolem Prahy D0:

Délka úseku D8 st. hranice ČR/SRN – Praha (Březiněves)	95,8 km
Délka úseku D11 Praha (Horní Počernice) – Sedlice	84,2 km
Délka úseku D35 Sedlice – Opatovice n. L.	4,1 km
Délka hodnocených úseků D0 na území hl. m. Prahy	51,1 km

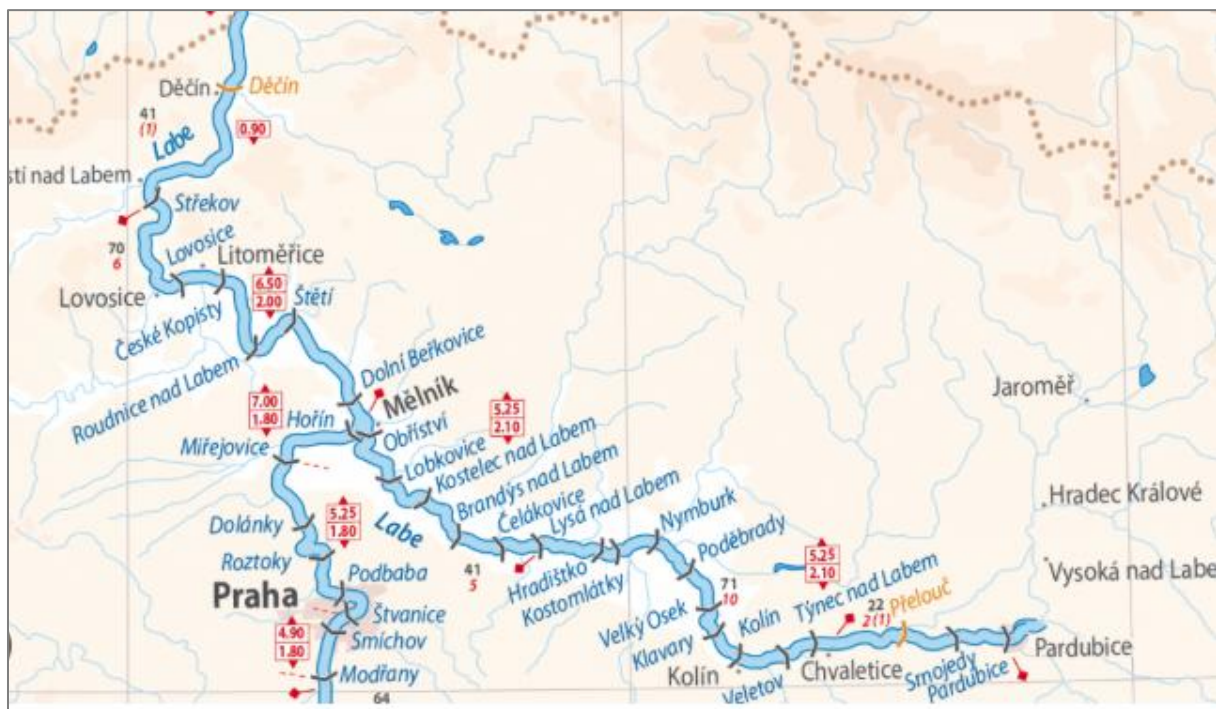
Česká republika je vnitrozemský stát bez přímého přístupu k moři. V globalizovaném světě stoupá význam vodní dopravy především na mezinárodní úrovni. Největší objemy zboží převáží námořní doprava. Vodní (říční) doprava představuje pro Českou republiku určité vyrovnání handicapu v podobě její polohy a nemožnosti přímého přístupu k moři.

Nedostatečně spolehlivé napojení na námořní přístavy po vodní cestě může v budoucnu znamenat dopravní a ekonomické problémy, zejména u přeprav hromadných, těžkých nebo nadrozměrných komodit. U zkapalněných plynů je přeprava a skladování náročnější než u ropných produktů, přičemž v mezinárodních logistických řetězcích se významně uplatňují námořní i vnitrozemská plavidla. Dalším důvodem je rostoucí poptávka po cenově efektivním spojení vnitrozemského státu s hlavními nákladními terminály v Evropě a ve světě. Proto je nutné posuzovat rozvoj vodních cest také v dlouhodobém strategickém kontextu.

V rámci širších vztahů byla dotčená silniční síť rozšířena tak, aby odpovídala předpokládanému výhledovému splavnění Labe až k přístavu Pardubice. Vzhledem k rozsahu území se hodnocení soustředilo na úseky dálniční sítě, které přímo souvisejí s obsluhou přístavů.

Na následujícím obrázku je znázorněn rozsah splavnění řeky Labe a Vltavy pro loď nákladní dopravy na území České republiky.

Zpráva

Obrázek 14 - Splavněné úseky řek Labe a Vltava**Labská vodní cesta**

Dolní Labe má celkovou délku 109,27 km a skládá se ze čtyř plavebních úseků:

1. **Státní hranice se SRN – Ústí nad Labem-Střekov, km 726,60 – 767,48**
regulovaný tok, rozměr plavidel 110x12,4 m, ponor nestabilní, podj. výška 650 cm
2. **Ústí nad Labem-Střekov – Lovosice, km 767,48 – 786,54**
kanalizovaný tok, rozměr plavidel 169x12,4 m, 135x22 m, ponor 200 cm, podj. výška 650 cm
3. **Lovosice – České Kopisty, km 786,54 – 795,16**
kanalizovaný tok, rozměr plavidel 135x11,5 m, ponor 210 cm, podj. výška 650 cm
4. **České Kopisty – Mělník, km 795,16 – 835,87**
kanalizovaný tok, rozměr plavidel 135x10 m, ponor 210 cm, podj. výška 650 cm

Důležité nákladní přístavy a překladiště:

- překladiště Děčín – Loubí, km 737,80 – 740,50
- přístav Děčín-Rozbělesy, km 741,90 – 744,10
- Ústřední přístav Ústí nad Labem, km 762,81
- Západní přístav Ústí nad Labem, km 763,87
- přístav Ústí nad Labem-Vaňov, km 767,87 – 769,00
- přístaviště Lovosice, km 786,54 – 787,79
- přístav a překladiště Lovosice – Prosmyky, km 788,46 – 789,15
- přístav Mělník, km 834,36 – 836,66

Plavební stupně:

- Ústí nad Labem-Střekov
- Lovosice

Zpráva

- České Kopisty
- Roudnice n. L.
- Štětí
- Dolní Beřkovice

Střední Labe má celkovou délku 137,4 km a skládá se ze dvou plavebních úseků:

1. Mělník – Chvaletice, km 835,87 – 939,74

kanalizovaný tok, rozměr plavidel 84x11,5 m, ponor 210 cm, podj. výška 370 cm

2. Chvaletice – Pardubice (výhled), km 939,74 – 967,60 (nákladní lodě), 973,30 (osobní lodě)

kanalizovaný tok, rozměr plavidel 84x11,5 m, ponor 220 cm

Důležité nákladní přístavy a překladiště:

- přístav Kolín, km 920,90 – 922,01
- přístav Chvaletice, km 938,73 – 939,74
- přístav Pardubice, km 967,60

Plavební stupně:

- Obříství
- Lobkovice
- Kostelec n. L.
- Brandýs n. L.
- Čelákovice
- Lysá n. L.
- Hradištko
- Kostomlátky
- Nymburk
- Poděbrady
- Velký Osek
- Klavary
- Kolín
- Veletov
- Týnec n. L.
- Přelouč
- Přelouč II (výhledově)
- Srnojedy
- Pardubice

Nejdůležitější přístavy na Labsko-vltavské vodní cestě se nacházejí v Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích, Mělníku, Praze a Kolíně. Očekává se, že k nim během nadcházejících let přibude plánovaný přístav v Pardubicích (po splavnění Labe do Pardubic).

Vltavská vodní cesta je z hlediska nákladní říční dopravy využitelná od soutoku s řekou Labe po přístav Praha – Radotín, který se nachází v ústí řeky Berounky (0,65 až 1,20 km řeky Berounky), přičemž soutok s Berouňkou je v 63,65 km. Délka plavebního úseku je tedy:

Soutok Vltavy a Labe – Praha – Radotín, 64,55 km

kanalizovaný tok, rozměr plavidel 110x10,6 m, ponor 180 cm, podj. výška 450 cm

Zpráva

Důležité nákladní přístavy a překladiště:

- přístav Praha-Holešovice, km 47,37
- přístav Praha-Libeň, km 47,60
- přístav Praha-Smíchov, km 55,55
- přístav Praha-Podolí, km 55,94
- přístav Praha-Radotín, km 63,40

Plavební stupně:

- Hořín
- Měřejovice
- Dolánky
- Roztoky
- Podbaba
- Praha-Štvanice
- Praha-Smíchov
- Praha-Modřany

Celkový objem vnitrostátní přepravy po vodních cestách v ČR (plavidly registrovanými v ČR) vykazoval **pokles z 371 tisíc tun v roce 2010 na 263 tisíc tun v roce 2021**.

V roce 2021 byly dokončené práce na odstranění nánosu při železničním mostě Děčín-Loubí a skalní překážky, což umožnilo plavbu oběma poli mostu.

Výstavba „Přístaviště Děčín“ (kotviště) při pravém břehu Labe v Děčíně nad Hégrem byla zahájena v červnu 2021 a dokončení se předpokládalo na začátku roku 2022.

Hlavní přístavy na Labsko-vltavské vodní cestě (včetně Děčína, Mělníka, Lovosic, Ústí nad Labem a Prahy-Radotína) by měly plnit funkci multimodálních terminálů, které propojují silniční, železniční a vodní dopravu, včetně překládky zboží.

Z České republiky se lodní dopravou vyvážejí zejména obilniny, olejniny, chemická hnojiva, hutní výrobky, vyrobené lodě a strojírenské celky. V dovozu dominují krmiva pro zvířata a nerostné suroviny. Zboží z ČR putuje buď přímo ze závodů umístěných „na řece nebo u řeky“ (Lovochemie Lovosice, Spolana Neratovice, loděnice ve Chvaleticích a Děčíně), nebo z různých oblastí ČR v případě obilnin a olejnin. Hutní a strojírenské výrobky pocházejí nejčastěji ze severní Moravy či západních Čech. Dovážené zboží k nám přichází z námořních přístavů, kde jsou překládány zásilky z jiných světadílů např. krmné směsi z Latinské Ameriky.

V roce 2023 byl zaznamenán mírný pokles investičních prostředků do železniční dopravní infrastruktury, a to meziročně přibližně o 5,6 %. Rok 2022 byl v historii sledování investičních prostředků vložených do železniční infrastruktury rekordní. Historicky investiční náklady do železniční infrastruktury klesaly od roku 2009 až do roku 2014. Výrazný nárůst nastal až v roce 2015.

Co se týká ostatních investičních výdajů, v roce 2023 byl u vodní infrastruktury zaznamenán pokles o více než 16 % oproti roku 2022. V roce 2020 byly prostředky vložené do výstavby vodní infrastruktury nejvyšší, od tohoto roku opět klesají. (Ročenka dopravy 2024).

Silniční trasa

V souběhu s Labskou vodní cestou vedou v současnosti trasy dálnic D8, D11 a v krátkém úseku D35. Spolu s plánovanou severovýchodní částí D0, která je součástí Pražského okruhu, lze uvedené dálnice považovat za konkurenční (alternativní) trasu k Labské vodní cestě. Pokud bude vodní cesta spolehlivá a provozně využitelná po převážnou část roku, převezme část nákladní přepravy, která by se jinak uskutečnila po uvedeném dálničním tahu. Propojení dálniční sítě s vodní cestou je zajištěno

Zpráva

prostřednictvím dálničních křižovatek; pro výpočet jsou proto rozhodující křižovatky umožňující přístup do obsluhovaného území, zejména křižovatky nejbližší významným labským přístavům.

Ve výhledovém období, ve kterém má být záměr zprovozněn, se uvažuje s uceleným dálničním tahem D8–D0–D11–D35 v souladu s rozvojovými plány.

Dálnice D8

Uvažovalo se s celým dokončeným dálničním tahem D8 délky 95,75 km, včetně úseku mezi Lovosicemi a Řehlovicemi (16,4 km), který byl zprovozněn v roce 2016.

Na dálnici D8 se nacházejí dálniční křižovatky (ve směru od státní hranice ČR/SRN k Praze): Petrovice, Knínice, Úžín, Předlice, Trmice, Řehlovice, Bílinka, Lovosice, Lukavec, Doksany, Roudnice nad Labem, Nová Ves, Úžice, Zdiby a Březiněves (mimoúrovňová křižovatka – dále jen „MÚK“ – s dálnicí D0).

Přístup k jednotlivým přístavům umožňují křižovatky:

- dálniční křižovatka Trmice, 69,23 km přístav Ústí nad Labem
- dálniční křižovatka Lovosice, 48,59 km přístav a překladiště Lovosice – Prosmyky
- dálniční křižovatka Nová Ves, 17,82 km přístav Mělník

Pražský okruh D0

Jedná se o Pražský okruh, původně navrhovaný v kategorii rychlostní silnice. Jako spojnice dálnic D8 a D11 bude sloužit jeho severovýchodní část (stavba D0 520 Březiněves–Satalice, 13,1 km), jejíž zprovoznění je předpokládáno přibližně v roce 2031. Menší část tvoří již vybudovaný úsek mezi městskými částmi Prahy Satalice–Horní Počernice (2,3 km). Celková délka posuzovaného úseku Pražského okruhu D0 je 15,4 km.

Na uvažované části Pražského okruhu se nacházejí tyto křižovatky: Březiněves (D8), Třeboradice, Přezletice, Vinoř, Satalice, Chlumecká a Horní Počernice (MÚK s D11).

Žádná z nich ovšem nemá vztah k říčním přístavům na Labi, ale propojuje dálnice D8 a D11.

Dálnice D11 + D35

Uvažuje se s vybudovaným dálničním tahem D11 délky 84,2 km od Prahy-Horních Počernic po MÚK Sedlice a s krátkým propojovacím úsekem D35 Sedlice–Opatovice nad Labem délky 4,1 km.

Na dálnici D11 se nacházejí tyto dálniční křižovatky: Horní Počernice (MÚK s Pražským okruhem), Jirny, Bříství, Sadská, Vrbová Lhota, Kluk, Libice, Dobšice, Chlumecká nad Cidlinou, Chýšť, Pravy a Sedlice.

Dálniční křižovatky, které vytvářejí ekvivalentní přístup do obsluhovaného území jako významnější Labské přístavy, jsou tyto:

- dálniční křižovatka Kluk (Poděbrady-jih), 38,87 km přístav Kolín
- dálniční křižovatka Chlumecká nad Cidl., 61,70 km přístav Chvaletice
- křižovatka D35 Opatovice n. L., 88,30 km přístav Pardubice

V souběhu s Vltavskou vodní cestou vedou trasy dálnic D8 a D0. Spolu s plánovanou severozápadní částí D0 Pražského okruhu je možné uvedené dálnice považovat za konkurenční (alternativní) trasu k Vltavské vodní cestě. Pokud bude vodní cesta spolehlivá a fungující, převezme část nákladní přepravy, která by se jinak odehrávala po uvedeném dálničním tahu.

Na části dálnice D8, která může mít vztah k Vltavské vodní cestě, se nacházejí dálniční křižovatky Nová Ves, Úžice, Zdiby a Březiněves (MÚK s D0).

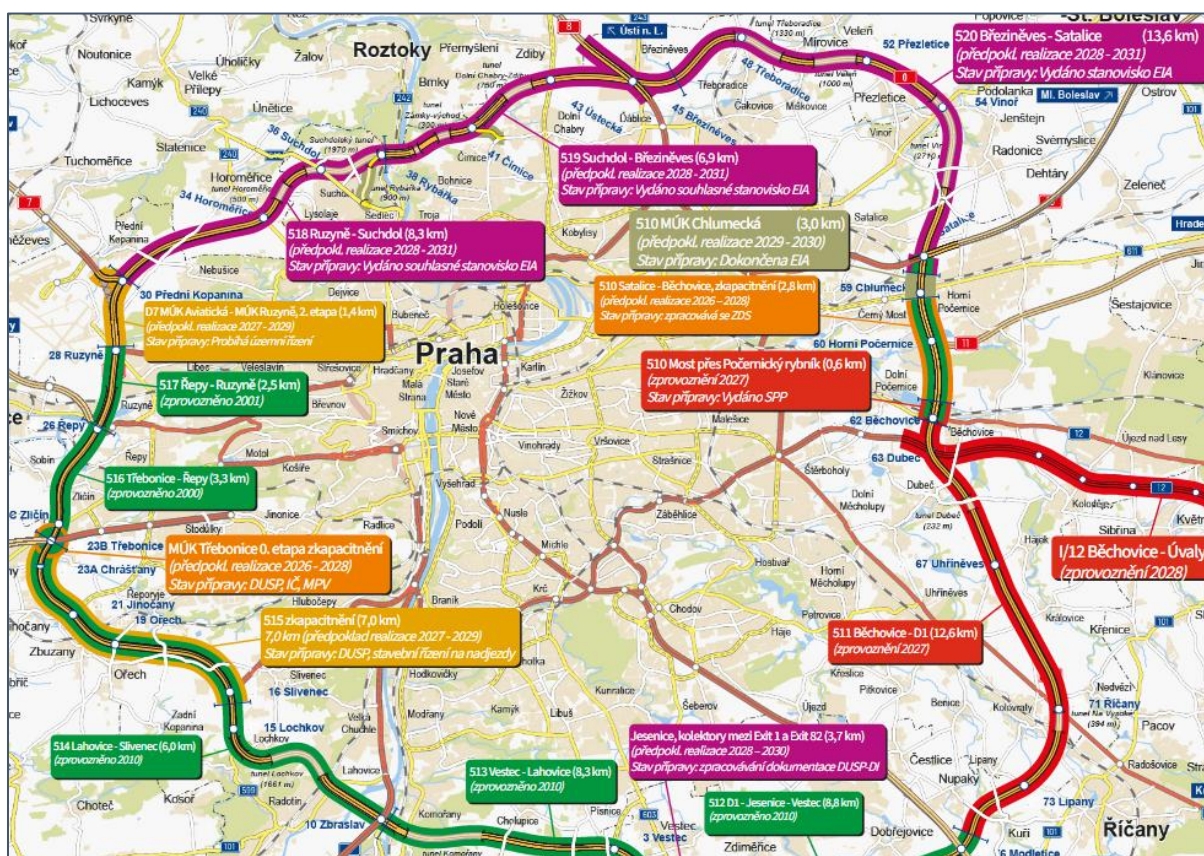
Zpráva

Část trasy Pražského okruhu D0 tvoří už vybudovaný úsek Zbraslav – Ruzyně (19,0 km) a část plánovaného úseku okruhu Ruzyně – Březiněves. Celková délka předmětného úseku Pražského okruhu D0 je 35,681 km.

Na uvažované části Pražského okruhu se nacházejí tyto křižovatky: Březiněves (D8), Ústecká, Čimice, Suchdol, Horoměřice, Přední Kopanina, Ruzyně, Řepy, Zličín, Jinočany, Slivenec, Lochkov a Zbraslav.

Dálniční křižovatkou, která vytváří ekvivalentní přístup k významnému vltavskému přístavu Praha–Radotín, je MÚK Zbraslav.

Obrázek 15 – Dálnice D0 – Pražský okruh



Zdroj: ŘSD – Pražský okruh D0

Hodnocení bylo zaměřeno na vliv zprovoznění záměru na výše uvedenou dálniční síť D8–D0–D11.

5 Metodika hodnocení

5.1 Hodnocené scénáře

Hodnocené scénáře jsou shodné pro obě aktivní varianty záměru (varianta 1 i varianta 2), protože varianty mají shodné plavební parametry a přepravní funkci. Dále uvedené dopravní efekty proto platí pro obě varianty shodně. Toto zjednodušení se však nevztahuje na jejich celkové investiční náklady ani na technický harmonogram výstavby. Ve smyslu zadání je pro dopravní model zachován společný modelový rok zprovoznění 2034. Tento rok představuje scénářový vstup dopravního hodnocení; technické harmonogramy jednotlivých variant nejsou totožné (Varianta 1 přibližně 34 měsíců, Varianta 2 přibližně 38 měsíců).

Základem hodnocení bylo porovnání dvou stavů

- **Stav bez realizace záměru (nulový stav)**
- **Stav v případě, že bude záměr zrealizovaný (3 scénáře přesunu dopravy na vodu)**

Nulový stav je pro účely této aktualizace vymezen jako stav bez realizace záměru, při kterém zůstává zachován pouze omezený objem vodní dopravy ve výši 371 tis. t/rok. Projektově závislé přepravní objemy se v nulovém stavu nerealizují a ostatní přepravní poptávku přebírá železniční a silniční doprava. Vývoj jejich kapacity je zatížen nejistotou, zejména s ohledem na přípravu VRT Praha–Drážďany a na kapacitu navazující německé sítě.

Původní dopravní model „bez realizace opatření na splavnění vodní cesty“ uvažoval úplné odpadnutí přepravy po vodě pouze u projektově závislých přepravních relací, pokud nebude realizováno splavňovací opatření. Neznamená to úplné ukončení veškeré vodní dopravy; pro aktualizaci je ponechán omezený nulový objem 371 tis. t/rok.

Ze zatížení jednotlivých úseků vodních cest podle Marketingové studie byly vyjmuty přepravy závislé na realizaci opatření ke zlepšení plavebních podmínek. Předpokládá se, že bez dosažení požadované spolehlivosti plavby se tyto přepravní objemy neuskuteční. Model současně předpokládá neměnnost identifikovaných přepravních relací; pokud nebude spolehlivá část trasy, neuvažuje se pouze přesun překládky do jiného přístavu, ale nerealizování celé projektově závislé přepravy po vodě. Rozhodující je proto vymezení vývoje přepravních objemů a dostupné kapacity jednotlivých dopravních módů v hodnoceném období, nikoli stanovit jeden pevný rok jejich úplného vyčerpání.

Stav s realizací v obecném pojetí představuje přepravu stejných objemů materiálů, ale za možnosti lepšího využití vodní cesty. Je nutné také zohlednit, že některé zboží převážené nákladními vozidly, nebude možné přeměrovat na lodní dopravu (přeprava na krátkou vzdálenost, přeprava v malých množstvích, zboží vyžadující dohled během přepravy atd.).

Dopravní model „s realizací opatření na zlepšení plavebních podmínek“ předpokládá zvýšení poptávky po vodní dopravě. Rozdíl mezi projektovým stavem a nulovým objemem 371 tis. t/rok představuje objem přesunutý na vodní cestu; jeho podíl připadající na silnici a železnici je stanoven jednotlivými scénáři.

Pro tento stav byl využitý dopravní model z „Marketingové studie“ – vodní doprava dosáhne predikované hodnoty stanovené v „Marketingové studii“.

Zpráva

Původní model z roku 2015 vycházel z předpokladu postupného naplnění kapacity železniční a silniční sítě a z toho, že další přepravní poptávku převezme vodní cesta. Tento předpoklad již nelze mechanicky převzít: budoucí kapacita železnice bude záviset zejména na realizaci VRT Praha–Drážďany, rozsahu převedení osobní dopravy, výlukové činnosti a kapacity navazující sítě v SRN. Nejistota je proto v aktualizaci pokryta rozpětím tří hodnocených scénářů.

Tak jako ve studii v roce 2015, autoři aktualizace vycházeli z údajů o poklesu těžké nákladní dopravy, která bude způsobena přesunem na vodní cestu. Očekává se, že to bude mít dopad na snížení dopravní nehodovosti (dále jen „DN“) a úspory přepravních nákladů vozidel.

Podklady pro aktualizaci vycházejí ze studie z roku 2015, v níž bylo modelové zatížení vodní cesty zpracováno pouze pro výhledový rok 2020. Další výhled dopravní model neuvádí.

Pro aktualizaci byl použit předpoklad, že přesun na vodní cestu plánovaný pro rok 2020 bude realizován od roku 2034.

Marketingová studie uvažovala bez úprav vodní cesty nulový objem projektově závislé přepravy v posuzovaném úseku. Předkládaná aktualizace tento předpoklad zpřesňuje a v nulovém stavu ponechává omezený objem 371 tis. t/rok, který může být realizován i bez záměru. Tento objem se ve všech scénářích odečítá od celkového projektového objemu.

Na tomto základě byly zpracovány tři scénáře:

scénář 1

předpokládá objem 4,71 mil. t přepravovaného materiálu, který se přesune ze silnice a železnice v poměru 40 %: 60%

scénář 2

předpokládá zvýšený objem přeprav na 7,85 mil. t přepravovaného materiálu, který se přesune ze silnice a železnice v poměru 40 %: 60%

scénář 3

předpokládá objem 4,71 mil. t přepravovaného materiálu, který se přesune 100 % ze silnice

Na základě dopravního modelu zpracovaného v Marketingové studii byly stanoveny rozdíly v přepravních nárocích ve stavu bez opatření na vodní cestě a po realizaci záměru, včetně posunu do reálného období zprovoznění – roku 2034.

Z těchto rozdílů by přesun ze silnice na vodní cestu byl využit na 100 %, což je vyjádřeno v počtu těžkých nákladních automobilů (dále jen „TNA“). Vychází se z předpokladu, že přeprava materiálu po vodní cestě bude mít pozitivní vliv na snížení intenzity dopravy na paralelní silniční síti.

Předkládaná dokumentace se nezabývá podrobnými údaji o přesunu ze železnice na vodu, ale věnuje se pouze silniční dopravě. Jedná se o dopady záměru na dopravní zátěže silniční dopravy. Porovnání nulového stavu a stavu s realizací záměru vychází pouze z údajů o poklesu těžké nákladní dopravy.

Po roce 2035 nelze bez aktuálního kapacitního posouzení považovat železniční trasy za automaticky vyčerpané. Jejich dostupná kapacita bude záviset na realizaci VRT, organizaci osobní dopravy, výlukách a kapacitě celé přeshraniční trasy.

Zpráva

Posouzení úbytku TNA bylo zpracováno na základě těchto předpokladů:

- Výpočet byl proveden pro případ nahrazení části přepravy těžkými nákladními vozidly vodní dopravou.
- Pro výpočet bylo uvažováno průměrné naložení plavidla 675 t (tzv. typické plavidlo) a průměrné naložení těžkého nákladního vozidla 15,65 t (zdroj: HDM-4).
- Dělbá přesouvaného objemu mezi silniční a železniční dopravu byla ve scénářích 1 a 2 stanovena v poměru 40 : 60.

Tabulka 10 - Příklad přepočtu objemu přepravy z pozemní komunikace na vodní cestu (úsek st. hranice – Děčín)

	Scénář 1	Scénář 2	Scénář 3	Porovnání s dokumentací 2015	
tun/rok/Labe celkem s realizací záměru	4 710 000 tun/rok	7 850 000 tun/rok	4 710 000 tun/rok	2 705 000 tun/rok	2 705 000 tun/rok
přeprava po Labi bez realizace záměru	371 000 tun/rok	371 000 tun/rok	371 000 tun/rok	371 000 tun/rok	0 tun/rok
přesun na Labe po realizaci záměru	4 339 000	7 479 000	4 339 000	2 705 000	2 705 000
podíl silnice	40 %	40 %	100 %	42,4 %	100 %
přesun ze silnice na Labe po realizaci záměru	1 735 600 tun/rok	2 991 600 tun/rok	4 339 000 tun/rok	1 146 920 tun/rok	2 705 000 tun/rok
tun/kamion	15,65	15,65	15,65	7,5	20
kamionů/rok/D8	110 901	191 157	277252	152 923	135 250
kamionů/den/D8	321	524	804	419	371

Zdroj: Dokumentace z 2015 + Aktualizace zbožových toků + vlastní dopočet

Tabulka 11 - Přepočet přepravních objemů na počet TNA na celé trase – scénář 1 – rok 2034

	SCÉNÁŘ 1		řkm	celkem	bez DC	bez DC	Přesunutá doprava	Silnice 40 %	Železnice 60 %	15,65t na TNA
							OBJEMY [tis. t]			TNA/rok -2034
			727		vnitro	mezinárod				
LABE	Hřensko	Děčín	740	4 710	0	371,00	4 339	1735,600	2 603,400	110901
	Děčín	Ústí n/L	765	4 266	100	322,31	3 844	1537,472	2 306,207	98241
	Ústí n/L	Lovosice	789	3 265	100	243,45	2 921	1168,535	1 752,802	74667
	Lovosice	Nučničky	800	5 528	1400	243,45	3 885	1553,969	2 330,954	99295
	Nučničky	Dobříň	812	4 799	1500	172,26	3 127	1250,617	1 875,925	79912
	Dobříň	Račice/Štětí	821	4 886	1550	172,26	3 164	1265,441	1 898,162	80859
	Račice/Štětí	Mělník	835	6 279	2350	172,26	3 757	1502,632	2 253,948	96015
	Mělník	Kostelec n/L	857	3 895	1700	73,65	2 121	848,584	1 272,875	54223
	Kostelec n/L	Brandýs n/L	865	3 808	1650	73,65	2 084	833,759	1 250,639	53275
	Brandýs n/L	Toušeň	869	3 373	1400	73,65	1 899	759,637	1 139,456	48539
	Toušeň	Nymburk	896	3 024	1200	73,65	1 751	700,340	1 050,509	44750
	Nymburk	Kolín	921	2 937	1150	73,65	1 714	685,515	1 028,273	43803
	Kolín	Chvaletice	939	1 914	650	61,58	1 202	480,808	721,212	30723
VLTAVA	Chvaletice	Pardubice	964	1 537	500	42,53	995	397,987	596,980	25430
	Mělník	Mířejovice	17	3 375	3260	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Mířejovice	Veltrusy	19	3 575	3460	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Veltrusy	Troja	44	3 875	3760	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Troja	Holešovice	47	3 275	3160	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Holešovice	Rohanský ostrov	49	2 725	2610	15,77	99	41,478	57,752	2650

Zpráva

SCÉNÁŘ 1		řkm	celkem	bez DC	bez DC	Přesunutá doprava	Silnice 40 %	Železnice 60 %	15,65t na TNA	
	Rohanský ostrov	Smíchov	56	1 515	1400	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Smíchov	Radotín	64	1 315	1200	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Radotín	Štěchovice	83	700	700	0,00	0	0,000	0,000	0

Tabulka 12 - Přepoččet přepravních objemů na počet TNA na celé trase – scénář 2 – rok 2034

	SCÉNÁŘ 2		řkm	celkem	bez DC	bez DC	Přesunutá doprava	Silnice 40 %	Železnice 60 %	15,65t na TNA
				OBJEMY [tis. t]						TNA/rok - 2034
			727		vnitro	mezinárod				
LABE	Hřensko	Děčín	740	7 850	0	371,00	7 479	2991,600	4 487,400	191157
	Děčín	Ústí n/L	765	7 110	100	322,31	6 688	2675,069	4 012,603	170931
	Ústí n/L	Lovosice	789	5 441	100	243,45	5 098	2039,145	3 058,717	130297
	Lovosice	Nučnický	800	9 214	1400	243,45	7 571	3028,202	4 542,303	193495
	Nučnický	Dobříň	812	7 998	1500	172,26	6 326	2530,297	3 795,446	161680
	Dobříň	Račice/Štětí	821	8 143	1550	172,26	6 421	2568,338	3 852,507	164111
	Račice/Štětí	Mělník	835	10 465	2350	172,26	7 942	3176,989	4 765,483	203002
	Mělník	Kostelec n/L	857	6 492	1700	73,65	4 718	1887,279	2 830,919	120593
	Kostelec n/L	Brandýs n/L	865	6 347	1650	73,65	4 623	1849,239	2 773,858	118162
	Brandýs n/L	Toušeň	869	5 621	1400	73,65	4 148	1659,035	2 488,553	106009
	Toušeň	Nymburk	896	5 041	1200	73,65	3 767	1506,873	2 260,309	96286
	Nymburk	Kolín	921	4 896	1150	73,65	3 672	1468,832	2 203,248	93855
Kolín	Chvaletice	939	3 189	650	61,58	2 478	991,102	1 486,653	63329	
Chvaletice	Pardubice	964	2 562	500	42,53	2 020	807,986	1 211,979	51629	
VLTAVA	Mělník	Miřejovice	17	3 375	3260	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Miřejovice	Veltrusy	19	3 575	3460	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Veltrusy	Troja	44	3 875	3760	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Troja	Holešovice	47	3 275	3160	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Holešovice	Rohanský ostrov	49	2 725	2610	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Rohanský ostrov	Smíchov	56	1 515	1400	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Smíchov	Radotín	64	1 315	1200	15,77	99	41,478	57,752	2650
	Radotín	Štěchovice	83	700	700	0,00	0	0,000	0,000	0

Tabulka 13 - Přepoččet přepravních objemů na počet TNA na celé trase – scénář 3 – rok 2034

	SCÉNÁŘ 3		řkm	celkem	bez DC	bez DC	Přesunutá doprava	Silnice 100 %	Železnice 0 %	15,65t na TNA
				OBJEMY [tis. t]						TNA/rok - 2034
			727		vnitro	mezinárod				
LABE	Hřensko	Děčín	740	4 710	0	371,00	4 339	4339,000	0	277252
	Děčín	Ústí n/L	765	4 266	100	322,31	3 844	3843,679	0	245602
	Ústí n/L	Lovosice	789	3 265	100	243,45	2 921	2921,337	0	186667
	Lovosice	Nučníčky	800	5 528	1400	243,45	3 885	3884,923	0	248238
	Nučníčky	Dobříň	812	4 799	1500	172,26	3 127	3126,542	0	199779
	Dobříň	Račice/Štětí	821	4 886	1550	172,26	3 164	3163,603	0	202147
	Račice/Štětí	Mělník	835	6 279	2350	172,26	3 757	3756,579	0	240037
	Mělník	Kostelec n/L	857	3 895	1700	73,65	2 121	2121,459	0	135556
	Kostelec n/L	Brandýs n/L	865	3 808	1650	73,65	2 084	2084,398	0	133188
	Brandýs n/L	Toušeň	869	3 373	1400	73,65	1 899	1899,093	0	121348
	Toušeň	Nymburk	896	3 024	1200	73,65	1 751	1750,849	0	111875
	Nymburk	Kolín	921	2 937	1150	73,65	1 714	1713,788	0	109507
	Kolín	Chvaletice	939	1 914	650	61,58	1 202	1202,021	0	76806
Chvaletice	Pardubice	964	1 537	500	42,53	995	994,967	0	63576	
							0	0,000	0	0
VLTAVA	Mělník	Miřejovice	17	3 375	3260	15,77	99	99,230	0	6341
	Miřejovice	Veltrusy	19	3 575	3460	15,77	99	99,230	0	6341
	Veltrusy	Troja	44	3 875	3760	15,77	99	99,230	0	6341
	Troja	Holešovice	47	3 275	3160	15,77	99	99,230	0	6341
	Holešovice	Rohanský ostrov	49	2 725	2610	15,77	99	99,230	0	6341
	Rohanský ostrov	Smíchov	56	1 515	1400	15,77	99	99,230	0	6341
	Smíchov	Radotín	64	1 315	1200	15,77	99	99,230	0	6341
	Radotín	Štěchovice	83	700	700	0,00	0	0,000	0	0

Zpráva

Hodnocení záměru se bude zabývat vlivem na automobilovou dopravu a z ní plynoucí přínosy.

- Vyhodnocení úspor ze snížení dopravní nehodovosti na dálniční síti.
- Vyhodnocení úspor z přesunu části těžké nákladní dopravy na vodní cestu.

5.2 Vyhodnocení úspor ze snížení dopravní nehodovosti na dálniční síti

Pro vyhodnocení vlivu výstavby záměru na snížení relativní dopravní nehodovosti byly použity údaje o poklesu těžké nákladní dopravy a tyto byly přepočítané na dopravní výkon. Relativní nehodovost (RN) představuje pravděpodobnost vzniku nehody na určité komunikaci ve vztahu k jízdnímu výkonu. Vyjadřuje počet dopravních nehod na jednotku dopravního výkonu, tedy na součin ujeté vzdálenosti a intenzity dopravy. Uvádí se v počtu nehod na 100 mil. vozokm. Relativní nehodovost se v praxi používá méně, protože je vázána právě na údaje o dopravním zatížení a tím je složitější její získání, ale je vhodným hodnotícím kritériem pro porovnání dopravních stavů.

Pro hodnocení vlivu výstavby záměru na dopravní nehodovost byl výpočet proveden pomocí údajů, které jsou používány v programu HDM-4 a představují údaj relativní DN pro jednotlivé druhy komunikací. Jde o kalibrované údaje používané v ČR, které jsou příležitostně aktualizované.

Členění dopravních nehod je podle jejich závažnosti na smrtelné DN, DN se zraněním a DN jenom s materiálními škodami.

Tabulka 14 - Hodnota relativní DN vztažená na dopravní výkon (počet DN/100mil. vozokm/rok)

	smrtelné dopravní nehody	dopravní nehody se zraněním	dopravní nehody s materiální škodou
dálnice 4pruh	0,25	19,15	169,80
Silnice I. třídy – extravilán – 4pruh	0,44	33,4	243,70

Zdroj: Prováděcí pokyny pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektu silničních a dálničních staveb HDM-4 (ŘSD 2025)

Pro kvantifikaci přínosu záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN“ ze snížení DN byl proveden přepočet na úspory pomocí ocenění dopravních nehod v tis. Kč, které se používá v nákladově-výnosových analýzách.

Tabulka 15 - Ocenění DN (tis. Kč)

	smrtelné dopravní nehody	dopravní nehody se zraněním	dopravní nehody s materiální škodou
dálnice 4pruh	75 000	660	89,667

Zdroj: Prováděcí pokyny pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektu silničních a dálničních staveb HDM-4 (ŘSD 9/2025)

Pro porovnání uvádíme hodnoty použité ve studii v roce 2015:

Tabulka 16 - Hodnota relativní DN vztažená na dopravní výkon (počet DN/100mil. vozokm/rok)

	smrtelné dopravní nehody	dopravní nehody se zraněním	dopravní nehody s materiální škodou
dálnice 4pruh	0,40	8,40	62,00
Rychlostní silnice – 4pruh	0,75	18,4	90,00

Zdroj: Studie 2015

Tabulka 17 - Ocenění DN (tis. Kč)

	smrtelné dopravní nehody	dopravní nehody se zraněním	dopravní nehody s materiální škodou
dálnice 4pruh	19022	1004	227

Zpráva

Zdroj: Studie 2015

5.3 Vyhodnocení úspor z přesunu části těžké nákladní dopravy na vodní cestu

Na základě statistických údajů (poměr splavných a nesplavných dnů) lze konstatovat, že v současné době je po minimálně 2 měsíce v roce ekonomicky nevýhodné, resp. nejisté provozovat vodní dopravu na Dolním Labi. Je-li nepříznivý průběh srážek, je však také nutné počítat s 3 až 5měsíční ztrátovostí (rok 2015, 2018, 2019).

Provozovatel vodní dopravy musí počítat s faktem, že po jednu šestinu až třetinu roku bude plavba nákladních lodí neekonomická a tento výpadek je nucen nějakým způsobem pokrýt.

Horší je ovšem skutečnost, že pro potenciální zákazníky není za současných podmínek zaručeno doručení zboží lodní dopravou v požadovaném termínu. Proto dopravu svých výrobků a polozboží řeší jinými dopravními módy a vodní doprava zůstává nevyužita, i když je plavba právě možná. Důvěra v lodní dopravu klesá a dopravní společnosti se obracejí na jiné druhy dopravy. Rejdaři následně neinvestují do dopravních prostředků; nákladních lodí a člunů ubývá a dostupná plavidla jsou často technicky a morálně zastaralá. To dále snižuje konkurenceschopnost vodní dopravy vůči silniční a železniční dopravě.

Dále lze konstatovat, že doposud prováděné úpravy menšího rozsahu jsou nedostatečné. Pro zlepšení plavebních podmínek je nezbytné technické řešení většího rozsahu tak, aby se odstranila závislost na klimatických podmínkách.

Budoucí růst přepravních výkonů je limitován kapacitou dopravních cest. V krátkodobém až střednědobém horizontu může být dostupná kapacita některých souběžných tras omezena; její vývoj však závisí na realizaci plánovaných infrastrukturních opatření. Jedním z možných řešení je odstranění kritického místa na Labské vodní cestě v blízkosti Děčína.

Zvýšená provozní spolehlivost plavby dosažená realizací záměru zpřístupní úseky Dolního i Středního Labe pro obchodní vazby se SRN a prostřednictvím námořního přístavu Hamburk také s významnými světovými přístavy. Stav české nákladní vodní dopravy popsany v předchozím odstavci (zejména nedůvěra přepravců, nedostatečný a zastaralý park plavidel a stagnující infrastruktura přístavů) se však po realizaci záměru nezlepší okamžitě. Obnova přepravních objemů na úroveň před rokem 2015 bude vyžadovat několik let; zpracovatel optimisticky předpokládá přibližně pět let.

Ve výpočtové části je proto uveden orientační výpočet úspor vznikajících přesunem zboží z nákladních vozidel na vodní cestu. Na základě jednotkových provozních nákladů jednoho nákladního vozidla a jednoho plavidla a odhadovaného množství přepravovaného zboží byly vyčísleny a následně porovnány přepravní náklady obou rozhodujících módů.

6 Prognóza přepravy zboží a využití dopravních cest

Podklady pro dopravní prognózu vychází z dopravního modelu Marketingové studie.

Předpokládá se, že v počátečních letech po realizaci projektu budou uspokojovány potřeby zákazníků seznámených se zlepšenými možnostmi vodní cesty pro nákladní dopravu a bude dosaženo úrovně přepravních výkonů z minulých let.

Nulový stav je ve všech scénářích uvažován v objemu 371 tis. t/rok. V prvním roce po uvedení záměru do provozu (2034) se ve scénářích 1 a 3 předpokládá celkový objem přepravy 4 710 tis. t/rok; scénář 2 pracuje s vyšším projektovým objemem podle kapacity vodní cesty.

V dalších letech bude růst přepravního objemu záviset na postupném osvojení vodní dopravy přepravci, dostupnosti plavidel, kapacitě přístavů a vývoji konkurenčních silničních a železničních tras. Pokud by byl záměr na zlepšení plavebních podmínek Labe zprovozněn již v roce 2020, jak předpokládaly starší podklady, byl by počáteční vývoj strmější a následně by se zpomaloval v důsledku kapacitních omezení přístavů a vodní cesty.

Podle výsledků studie z roku 2015 by ke zpomalení růstu došlo kolem roku 2036. Marketingová studie předpokládá růst přepravních objemů minimálně do roku 2040; předkládaná aktualizace prodlužuje náběh do roku 2045. Důvodem je pozdější předpokládané zprovoznění záměru v roce 2034. Pokles počtu TNA se bude v období 2034–2045 vyvíjet podle předpokladů Marketingové studie a po roce 2045 se přesun na vodní cestu považuje za stabilizovaný.

Toto období vychází z předpokladu, že po zprovoznění záměru si budou přepravci postupně osvojovat využití vodní dopravy. Současně bude nutné doplnit a modernizovat plavidla. Počet registrovaných plavidel měl v posledních letech klesající tendenci a zvyšovalo se jejich průměrné stáří. Mezi roky 2015 a 2020 klesly počty motorových nákladních lodí, tlačných remorkérů i vlečných a tlačných člunů. Kvalitní lodní doprava, která má konkurovat silnici a železnici, musí disponovat dostatkem moderních a spolehlivých plavidel.

Tabulka 18 - Předpoklad vývoje přesunu komodit na vodní cestu

Rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052
Výhledový koeficient	1,000	1,098	1,197	1,246	1,345	1,443	1,492	1,492	1,492	1,492
Rok	2054	2056	2058	2060	2062	2064				
Výhledový koeficient	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492				

Zdroj: aktualizace zpracovatele.

Je důležité zdůraznit, že cílem projektu není pouze úspora nákladů, ale také zvýšení udržitelnosti dopravy a odlehčení silniční sítě. Původní prognózy je proto nutné uvést do kontextu DSS3, které se zaměřují na dlouhodobé cíle.

Rovněž se mění také struktura přepravovaného zboží a důraz na maximální vytížení dopravních prostředků.

Zpráva

Tabulka 19 - Přehled tržního potenciálu vnitrozemské lodní dopravy dle Rýnské komise

Tržní segment	Potenciál + rostoucí, 0 stagnující, - klesající	Nejdůležitější faktory vývoje	Dlouhodobý trend pro vnitrozemskou lodní dopravu
Tradiční komodity			
Chemikálie	++	Vysoký stupeň inovací chemického průmyslu v Evropě.	Vnitrozemská lodní doprava zůstává preferovaná pro přepravy chemikálií.
Kontejnery	+	Pokles tempa růstu ve světovém obchodu a s tím souvisejícího námořního obchodu (vlivem růstu v sektoru služeb a vlivem digitalizace).	Růst na dálkových trasách pokračuje, ale nižším tempem. Je vysoký potenciál pro růst dopravy v městských aglomeracích.
Písek, kamenivo, stavební materiál	+	Lodní doprava je preferovaný dopravní mód pro zasilatele, tempo růstu stavebního sektoru v západní Evropě bude pozitivní.	Střední růst na delších cestách, narůstá potenciál v městských aglomeracích.
Kovy a kovové produkty	0/+	Ekonomický růst na rozvojových trzích vede k větší poptávce po oceli.	Přepravy kovů a oceli porostou v omezené míře.
Minerální oleje	0/-	Minerální oleje budou v další dekádě stále potřebné jako palivo, nicméně poptávka po nich již kulminovala.	Postupný útlum ve většině regionů; lokálně však mohou existovat výjimky.
Krmiva	západní Evropa 0/-	Pokles chovu hospodářských zvířat v západní Evropě vlivem tlaku na snižování emisí dusíku a dalších emisí. Přesun těchto aktivit do východní Evropy.	Pokles přeprav produktů pro krmivářství vlivem poklesu chovu hospodářských zvířat v západní Evropě. Ve východní Evropě se očekává více stabilní situace nebo dokonce pozitivní vývoj.
Železné rudy	západní Evropa – východní Evropa +	V západní Evropě se očekává saturace poptávky po oceli vlivem menšího využívání železné rudy v produkci oceli. Ve východní Evropě se očekává silnější růstový potenciál poptávky po oceli.	Očekává se pokles přepravy železných rud v západní Evropě a naopak se očekává po určitou dobu nárůst ve východní Evropě.
Uhlí	západní Evropa – východní Evropa 0/+	Postupné utlumování spotřeby uhlí v sektoru energetiky a klesající spotřeba uhlí při výrobě oceli.	Pokles přeprav uhlí v západní Evropě a v nejlepším případě stagnace ve východní Evropě.
Nové příležitosti			
Projektové zásilky, těžké a nadrozměrné zásilky	+	Energetická transformace (větrné elektrárny), poptávka po úpravách distribuční soustavy (transformátory), jiné dopravní módy mají problém tyto druhy přeprav vůbec realizovat.	Vnitrozemská lodní doprava těží ze své prostorové kapacity pro tyto druhy nákladů.

Zpráva

Tržní segment	Potenciál + rostoucí, 0 stagnující, - klesající	Nejdůležitější faktory vývoje	Dlouhodobý trend pro vnitrozemskou lodní dopravu
Recyklace, cirkulární ekonomika	+	Průmysl v Evropě musí být energeticky účinnější a snížit emise ve výrobě. Dostupnost základních surovin je v Evropě omezená a ceny základních surovin budou narůstat v celosvětovém měřítku kvůli nárůstu poptávky rozvíjejících se tržních ekonomik.	Vnitrozemská lodní doprava je již v současnosti aktivní v dopravě recyklovaného materiálu a očekává se, že bude zvyšovat své zaměření na tuto činnost.
Biomasa	+	Energetická transformace sebou nese i potřebu více biopaliv, což může být pro zemědělce kompenzace za redukcí produkce hospodářských zvířat.	Vnitrozemská lodní doprava má dostatečnou kapacitu pro tyto druhy přeprav.
Nová paliva (vodík, metanol, syntetická paliva)	+	V budoucím energetickém systému tato paliva mohou být důležitým prvkem, případně v kombinaci s elektřinou a bateriemi.	Trend je stále na začátku, doprava případně produktovody nebo kontejnery na námořních lodích nebo vnitrozemská plavidla (příp. kombinace těchto režimů). Velký potenciál od roku 2030 a dále.

Zdroj: Aktualizace zbožových proudů českého úseku Labe

7 Stav bez realizace záměru (nulový stav)

Pokud nedojde k realizaci záměru, plavba by při úplné nesplavnosti, nebo omezené splavnosti končila v překladišti Děčín – Loubí, nebo v přístavu Děčín – Rozbělesy. Každé ze jmenovaných míst má jinou vazbu na pozemní dopravu. Děčín – Loubí má dobrou vazbu na železnici, ovšem ve směru na Lysou nad Labem, nikoliv na Prahu. Přístav Rozbělesy má dobré napojení na silniční síť. Jedná se o silnici I. třídy I/13 s napojením na dálnici D8 u Žďárku, nebo o silnici I. třídy I/62 s napojením na dálnici D8 v Ústí nad Labem, resp. v Trmicích.

Nulový stav původně vycházel z předpokladu, že se nezlepší plavební podmínky na Dolním Labi a současně nedojde k podstatnému zvýšení kapacity železničních tratí ve směru Děčín–Hamburk a dalším námořním přístavům. V aktualizaci je tento předpoklad korigován s ohledem na přípravu VRT Praha–Drážďany; přesný rozsah a termín uvolnění kapacity stávající tratě však zatím nelze spolehlivě kvantifikovat.

Pro mezinárodní dálkovou železniční dopravu je rozhodující stav celé přepravní trasy, nikoli pouze české sítě. Kapacitu ovlivňuje struktura osobní a nákladní dopravy, provozní koncepce, výluková činnost a propustnost navazujících úseků v SRN.

Do výhledového posouzení je nutné zahrnout přípravu VRT Praha–Drážďany (RS 4), jejíž součástí je přeshraniční Krušnohorský tunel o délce přes 30 km. Záměr je připravován pro smíšený provoz osobní i nákladní dopravy. Správa železnic uvádí možnost převést z labského údolí až 150 vlaků denně [19]; jde o celkový provozní potenciál osobní i nákladní dopravy, nikoli automaticky o stejný počet nově uvolněných tras pro nákladní vlaky. Konkrétní dopad na kapacitu hraničního úseku Děčín–Dolní Žleb–Bad Schandau (TTP 544A) bude záviset na budoucím jízdním řádu a na kapacitě navazující sítě.

Česká vláda v červenci 2025 schválila návrh mezistátní smlouvy ČR–SRN o plánování, výstavbě a provozování Krušnohorského tunelu. Spolkový sněm dne 21. května 2026 projednal výsledky předběžného plánování a raného zapojení veřejnosti a přijal k projektu usnesení; nešlo o schválení mezistátní smlouvy [19]. Vzhledem k aktuální fázi přípravy nelze termín zprovoznění považovat za závazný. Podle zveřejněných podkladů (Správa železnic dříve uváděla zprovoznění tunelu kolem roku 2039; DB InfraGO předpokládá zahájení stavby v roce 2029 a zprovoznění novostavby koncem roku 2044) může k uvolnění kapacity dojít již v průběhu náběhu přepravních objemů záměru; jeho přesné načasování však nelze garantovat.

Vodní doprava si i při zvýšení kapacity železniční sítě zachovává specifickou funkci, zejména při přepravě hromadných substrátů a nadrozměrných nebo těžkých kusových zásilek. Nejistota budoucího rozdělení přepravní práce je pokryta scénářovým rozpětím. Scénář 3 je konzervativní pouze z hlediska příspěvku železniční dopravy k přesunu na vodu, protože neuvažuje žádný přesun ze železnice; z hlediska vyčíslených silničních přínosů je však horní, ekonomicky nejpříznivější variantou, protože celý přesouvaný objem pochází ze silnice. Scénáře 1 a 2 pracují s dělbou silnice : železnice v poměru 40 : 60.

Vysoké využití kapacity železniční tratě může snižovat provozní spolehlivost, avšak současný ani výhledový stav nelze bez samostatné kapacitní analýzy vyjádřit kategorickým tvrzením o úplném vyčerpání. Pro hodnocení je proto vhodné pracovat se scénáři a s průběžnou aktualizací kapacitních předpokladů.

Zvýšená přepravní poptávka by byla realizována po silnici, nebo železnici.

Pro posuzování přepravní zátěže na silniční síti paralelní s vodní cestou je rozhodující dálnice D8. Německá silniční a dálniční dopravní síť je velice hustá a umožňuje vždy několik variant k dosažení cíle, ale i tak trpí významným rozsahem kongescí. Proto německá dálniční síť prochází v současnosti rozsáhlou přestavbou na šestipružové úseky. Rizikovými místy jsou a budou i v budoucnu oblasti v blízkosti velkých měst, kde i přes šestipružové komunikace vznikají lokální přetížení, která zmenšují plynulost provozu.

Výhledová dostatečnost silniční a železniční sítě závisí na souběhu řady infrastrukturních a provozních opatření v ČR i SRN. Bez realizace záměru by růst přepravní poptávky musela převzít silniční a železniční doprava podle skutečně dostupné kapacity; nelze předem předpokládat, že veškerý nárůst připadne pouze silnici.

Zpráva

Ze studie z roku 2015 plyne, že v čase zprovoznění záměru je předpoklad přesunu na vodu 2334 tis. tun. To by při případném 100 % přesunu přepravy z řeky na pozemní komunikace a průměrné zatíženosti kamionů 15,65 tun a provozu 345 dní v roce činilo denně cca 432 jízd kamionů/den.

Zprovoznění záměru se plánuje v roce 2034, s navyšováním dopravního objemu až do roku 2045, kdy se zvýší cca 1,5násobně a stabilizuje se.

Obdobný propočet jako u dopravy silniční může být proveden i pro dopravu železniční. Zde je srovnávacím podkladem propustnost tratě Děčín hl. n. – Dolní Žleb – Německo (TTP 544A).

Z uvedeného vyplývá, že na trase (jak silniční, tak železniční), by nedošlo k dramatickému zvýšení dopravy ani při zvýšené přepravní poptávce. Porovnání, které bylo provedeno pro hraniční úsek, neplatí na úseky, které nebudou schopny do výhledu zvládnout zvýšené zatížení, které vyplýne ze zvýšených přepravních nároků.

Nárůst přeprav po silnici by byl bezproblémový jen v tom případě, že by nedošlo k růstu individuální automobilové dopravy (IAD). To dost dobře není možné, protože po dostavbě dálnic D8 a D3 se zvýšil nárůst tranzitní dopravy SRN ↔ Rakousko i bez dodatečné zátěže.

V každém případě nedostatečná kapacita Pražského okruhu (D0) a úseku dálnice D8 před Prahou bude příčinou kongescí a tím i snížení spolehlivosti přepravy. Horším důsledkem bude část neuspokojené poptávky po přepravě.

8 Stav s realizací záměru Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN

Pozitivní dopad zprovoznění záměru na dělbu přepravní práce bude postupný. Starší studie spojovaly intenzivnější využití vodní cesty s vyčerpáváním kapacity silniční a železniční dopravy. Tento předpoklad je nutné doplnit o vývoj VRT Praha–Drážďany, provozní kapacitu navazující německé sítě, obnovu flotily a obnovu důvěry přepravců. V posledních letech se současně snížila spolehlivost vodní cesty i nabídka použitelných plavidel, jak je popsáno v úvodních kapitolách zprávy.

Pro intenzivnější využití vodní cesty bude rozhodující obnova její provozní spolehlivosti, dostatečná nabídka plavidel a dokončení souvisejících staveb na Labsko-vltavské vodní cestě.

Přínos z realizace projektu spočívá v redukci nákladů na přepravu pro vlastníky zboží, která vede k nižším cenám dovážených surovin a zboží, a naopak k vyššímu zisku z vyváženého zboží.

Ekonomická analýza uvedená v „Závěrečné zprávě k zakázce SR 122257051 – Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti“ (03/2022) zjednodušeně předpokládá skokovou změnu objemu přepravy od roku 2034 a neuvažuje vývoj přepravních objemů v čase. Ve výpočtech jsou respektovány rozdíly ve vzdálenostech jednotlivých relací pro silniční, železniční a vodní dopravu. Množství převedené dopravy vychází z podrobné marketingové analýzy definovaných relací podle původní studie.

Dílčí uvažované relace, počty převedených tunokilometrů ze železnice a silnice na vodu a délka relací pro jednotlivé módy dopravy jsou uvedeny v tabulkách níže. Redistribuce předpokládaného množství přepravy mezi jednotlivými dopravními módy je uvedena v následujících tabulkách.

Tabulka 20 - Redistribuce nákladní dopravy v tis. tkm/rok

	Vnitrostátní (tis.tkm/rok)	Přeshraniční přeprava (tis.tkm/rok)
Celkem ze silnice	78 064	456 221
Celkem ze železnice	123 406	619 643
Celkem na vodu	219 775	1 213 981

Zdroj: Závěrečná zpráva k zakázce: SR 122257051 Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti 03/2022

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, po zprovoznění záměru si budou přepravci využívání vodní dopravy osvojovat postupně a současně bude nutné doplnit a modernizovat park plavidel. Nepředpokládá se proto skokový, ale postupný přesun přeprav na vodní cestu.

Počet registrovaných plavidel měl v posledních letech klesající tendenci a zvyšovalo se jejich průměrné stáří. Mezi lety 2015 a 2020 klesly počty motorových nákladních lodí, tlačných remorkérů i vlečných a tlačných člunů.

Kvalitní lodní doprava, která má konkurovat silnici a železnici, musí disponovat dostatkem moderních a spolehlivých plavidel.

Ekonomická analýza uvedená v „Závěrečné zprávě k zakázce SR 122257051 – Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti“ (03/2022) pracovala s průměrnými nosnostmi vozidel, vlaků a plavidel vstupujícími do výpočtů.

Průměrná nosnost plavidla byla stanovena jako průměr nosností jednotlivých sestav, tedy ve výši 675 t/plavidlo.

Průměrná hmotnost nákladu přepravovaného vlakem byla pro železniční síť stanovena na 400,54 t/vlak.

U silniční dopravy byla původní průměrná hmotnost nákladu 20 t/vozidlo aktualizována na 15,65 t/vozidlo. Těžké nákladní vozidlo má sice teoretickou nosnost přibližně 25 až 30 t, průměrné využití je však nižší, protože vozidlo

Zpráva

nemusí být hmotnostně plně vytíženo nebo může být objemově zaplněno lehčím zbožím. V rámci kalibrace programu HDM-4 je proto použita průměrná hmotnost nákladu 15,65 t/vozidlo.

Tabulka 21 - Průměrné nosnosti dopravních prostředků pro přepočít

Doprava	Průměrná nosnost (Viz. Zdroj)	Aktualizace zpracovatele
Silniční doprava	20 t/vozidlo - 52 vozidel	15,65 t/vozidlo - 43 vozidel na jednu loď
Železniční doprava	400,54 t/vlak - 3 vlaky	400,54 t/vlak - 1,7 vlaku na jednu loď
Lodní doprava – tzv. typické plavidlo	1 035 t/ plavidlo - 1 loď	675 t/ plavidlo - 1 loď

Zdroj: Závěrečná zpráva k zakázce: SR 122257051 Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti 03/2022

Aktualizován byl i poměr rozdělení mezi silnicí a železnicí na 40:60.

Pro další orientační výpočty jsou použity investiční náklady převzaté z aktualizace finanční a ekonomické analýzy z roku 2022 jako historická srovnávací základna. Nejde o aktualizovaný rozpočet finálních variant z roku 2026. Aktualizované investiční náklady Varianty 1 a Varianty 2 musí být stanoveny v navazující ekonomické analýze; dopravní efekty vypočtené v této studii tím nejsou dotčeny.

Tabulka 22 - Investiční náklady v Kč bez DPH – aktualizace 2022

záměr	Investiční náklady včetně rezervy a nákladů na COVID v tis. Kč	Investiční náklady pro finanční a ekonomickou analýzu v tis. Kč
Poplatky za plány	800 000	800 000
Nákup pozemků	150 000	150 000
Výstavba	5 500 000	5 500 000
Nepředvídatelné výdaje	550 000	-
Příp. úprava ceny	110 000	110 000
Dozor v průběhu výstavby	168 000	168 000
Celkem (tis. Kč bez DPH)	7 278 000	6 728 000

Zdroj: Závěrečná zpráva k zakázce: SR 122257051 Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti 03/2022

Tabulka 23 – Předpokládaný harmonogram investic – aktualizace 2022

Záměr	1.rok - 2031	2.rok - 2032	3.rok - 2033	4.rok - 2034	spolu
Dozor v průběhu výstavby	42 000	42 000	42 000	42 000	
Výstavba	1 200 000	1 500 000	1 600 000	1 200 000	
PD	800 000				
Pozemky	150 000				
Úprava ceny	110 000				6 728 000

9 Vliv výstavby záměru na silniční síť

9.1 Vliv záměru na snížení počtu dopravních nehod

Pro vyhodnocení vlivu výstavby záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN“ na snížení relativní dopravní nehodovosti byly údaje o poklesu těžké nákladní dopravy přepočteny na dopravní výkon.

Celá ovlivněná dálniční síť zahrnuje úseky dálnic D8 a D11 a D0 (Pražský okruh).

Dopravní výkon byl vyjádřený v hodnotě 100 mil. vozokm/rok.

Na uvedených úsecích byl z poklesu intenzity dopravy, který vznikne z titulu výstavby plavebního stupně Děčín (dále jen „PSD“), vypočítaný pokles počtu dopravních nehod v jednotlivých letech.

Na základě ocenění dopravních nehod, které se používá v programu HDM-4, byla vypočtená úspora ze snížení počtu dopravních nehod.

Údaje o DN na jednotlivých úsecích jsou uvedené v následujících tabulkách.

Zpráva

9.1.1 Scénář 1

Tabulka 24 - Výpočet úspor – scénář 1

dálnice D8 – souběh vodní cesty: státní hranice ČR/SRN – Ústí nad Labem																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	98,241	107,911	117,581	122,416	132,086	141,756	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
st. hranice– Ústí/Labem	22,82	0,0224	0,0246	0,0268	0,0279	0,0301	0,0323	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335	0,0335
		snížení počtu DN															
smrtné DN	0,25	0,0056	0,0062	0,0067	0,0070	0,0075	0,0081	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084	0,0084
DN se zraněním	19,15	0,4293	0,4716	0,5138	0,5350	0,5772	0,6195	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406	0,6406
DN s mat. škodou	169,8	3,8067	4,1814	4,5561	4,7434	5,1181	5,4928	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801	5,6801
DN spolu		4,2416	4,6591	5,0766	5,2854	5,7029	6,1204	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291	6,3291

dálnice D8 – souběh vodní cesty: Ústí nad Labem – Lovosice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	74,667	82,016	89,366	93,041	100,390	107,740	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Ústí /L-Lovosice	20,64	0,0154	0,0169	0,0184	0,0192	0,0207	0,0222	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230
		snížení počtu DN															
smrtné DN	0,25	0,0039	0,0042	0,0046	0,0048	0,0052	0,0056	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057	0,0057
DN se zraněním	19,15	0,2951	0,3242	0,3532	0,3677	0,3968	0,4258	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404	0,4404
DN s mat. škodou	169,8	2,6168	2,8744	3,1320	3,2608	3,5183	3,7759	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047	3,9047
DN spolu		2,9158	3,2028	3,4898	3,6333	3,9203	4,2073	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508	4,3508

dálnice D8 – souběh vodní cesty: Lovosice – Mělník																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	79,912	87,777	95,643	99,576	107,442	115,308	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Lovosice – Mělník	30,77	0,0246	0,0270	0,0294	0,0306	0,0331	0,0355	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367	0,0367
		snížení počtu DN															
smrtné DN	0,25	0,0061	0,0068	0,0074	0,0077	0,0083	0,0089	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092	0,0092
DN se zraněním	19,15	0,4709	0,5172	0,5636	0,5867	0,6331	0,6794	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026	0,7026
DN s mat. škodou	169,8	4,1752	4,5861	4,9971	5,2026	5,6136	6,0245	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300	6,2300
DN spolu		4,6522	5,1101	5,5680	5,7970	6,2549	6,7128	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418	6,9418

Zpráva

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Mělník – Kolín																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	54,223	59,560	64,897	67,566	72,903	78,240	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Mělník – Kolín	75,77	0,0411	0,0451	0,0492	0,0512	0,0552	0,0593	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613	0,0613
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0103	0,0113	0,0123	0,0128	0,0138	0,0148	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153	0,0153
DN se zraněním	19,15	0,7868	0,8642	0,9417	0,9804	1,0578	1,1353	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740	1,1740
DN s mat. škodou	169,8	6,9761	7,6628	8,3495	8,6928	9,3795	10,0661	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095	10,4095
DN spolu		7,7732	8,5383	9,3034	9,6860	10,4511	11,2162	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988	11,5988

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Kolín – Chvaletice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	30,723	33,747	36,771	38,283	41,307	44,331	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Kolín – Chvaletice	22,83	0,0070	0,0077	0,0084	0,0087	0,0094	0,0101	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105	0,0105
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0018	0,0019	0,0021	0,0022	0,0024	0,0025	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026	0,0026
DN se zraněním	19,15	0,1343	0,1475	0,1608	0,1674	0,1806	0,1938	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004	0,2004
DN s mat. škodou	169,8	1,1910	1,3082	1,4254	1,4840	1,6013	1,7185	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771	1,7771
DN spolu		1,3270	1,4577	1,5883	1,6536	1,7842	1,9148	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802	1,9802

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Chvaletice – Pardubice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	25,430	27,934	30,437	31,688	34,191	36,695	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Chvaletice-Pardubice	26,6	0,0068	0,0074	0,0081	0,0084	0,0091	0,0098	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101	0,0101
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0017	0,0019	0,0020	0,0021	0,0023	0,0024	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025	0,0025
DN se zraněním	19,15	0,1295	0,1423	0,1550	0,1614	0,1742	0,1869	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933	0,1933
DN s mat. škodou	169,8	1,1486	1,2617	1,3747	1,4313	1,5443	1,6574	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139	1,7139
DN spolu		1,2798	1,4058	1,5318	1,5948	1,7208	1,8467	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097	1,9097

Zpráva

D8 + D0 (Pražský okruh) - souběh vodní cesty: Mělník – Praha-Radotín																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	2,536	2,786	3,036	3,160	3,410	3,660	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Mělník – Praha-Radotín	57,2	0,0015	0,0016	0,0017	0,0018	0,0020	0,0021	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022	0,0022
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0004	0,0004	0,0004	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005	0,0005
DN se zraněním	19,15	0,0278	0,0305	0,0333	0,0346	0,0374	0,0401	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415	0,0415
DN s mat. škodou	169,8	0,2463	0,2706	0,2948	0,3069	0,3312	0,3554	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676	0,3676
DN spolu		0,2745	0,3015	0,3285	0,3420	0,3690	0,3961	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096	0,4096

Tabulka 25 – Snížení DN – scénář 1

Snížení počtu nehod – D8+D11+D0																	
		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
smrtelné DN		0,0297	0,0326	0,0355	0,0370	0,0399	0,0428	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443	0,0443
DN se zraněním		2,2737	2,4975	2,7213	2,8332	3,0570	3,2808	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927	3,3927
DN s mat. škodou		20,1607	22,1452	24,1296	25,1218	27,1063	29,0907	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829	30,0829
DN spolu		22,4641	24,6753	26,8865	27,9921	30,2032	32,4144	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200	33,5200

Tabulka 26 – Úspora ze snížení DN – scénář 1

Úspora ze snížení počtu nehod – D8+D11+D0 - (tis. Kč)																	
		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
smrtelné DN		2226,230	2445,360	2664,489	2774,054	2993,184	3212,314	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878	3321,878
DN se zraněním		1500,657	1648,368	1796,079	1869,935	2017,645	2165,356	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212	2239,212
DN s mat. škodou		1807,753	1985,692	2163,630	2252,600	2430,538	2608,477	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446	2697,446
DN spolu		5534,641	6079,420	6624,199	6896,588	7441,368	7986,147	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536	8258,536

Zpráva

9.1.2 Scénář 2

Tabulka 27 - Výpočet úspor – scénář 2

dálnice D8 – souběh vodní cesty: státní hranice ČR/SRN – Ústí nad Labem																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	170,931	187,756	204,581	212,993	229,818	246,643	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
st. hranice– Ústí/Labem	22,82	0,0390	0,0428	0,0467	0,0486	0,0524	0,0563	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582	0,0582
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0098	0,0107	0,0117	0,0122	0,0131	0,0141	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146	0,0146
DN se zraněním	19,15	0,7470	0,8205	0,8940	0,9308	1,0043	1,0778	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146	1,1146
DN s mat. škodou	169,8	6,6233	7,2752	7,9272	8,2531	8,9051	9,5570	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830	9,8830
DN spolu		7,3800	8,1064	8,8329	9,1961	9,9225	10,6489	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121	11,0121

dálnice D8 – souběh vodní cesty: Ústí nad Labem – Lovosice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	130,297	143,122	155,947	162,360	175,185	188,010	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Ústí /L-Lovosice	20,64	0,0269	0,0295	0,0322	0,0335	0,0362	0,0388	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401	0,0401
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0067	0,0074	0,0080	0,0084	0,0090	0,0097	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100	0,0100
DN se zraněním	19,15	0,5150	0,5657	0,6164	0,6417	0,6924	0,7431	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685	0,7685
DN s mat. škodou	169,8	4,5665	5,0160	5,4654	5,6902	6,1397	6,5891	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139	6,8139
DN spolu		5,0882	5,5890	6,0899	6,3403	6,8411	7,3420	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924	7,5924

dálnice D8 – souběh vodní cesty: Lovosice – Mělník																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	161,680	177,595	193,509	201,466	217,380	233,295	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Lovosice – Mělník	30,77	0,0497	0,0546	0,0595	0,0620	0,0669	0,0718	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742	0,0742
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0124	0,0137	0,0149	0,0155	0,0167	0,0179	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186	0,0186
DN se zraněním	19,15	0,9527	1,0465	1,1402	1,1871	1,2809	1,3747	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216	1,4216
DN s mat. škodou	169,8	8,4474	9,2789	10,1104	10,5261	11,3576	12,1891	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048	12,6048
DN spolu		9.4125	10.3390	11.2655	11.7287	12.6552	13.5817	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449	14.0449

Zpráva

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Mělník – Kolín																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	120,593	132,463	144,333	150,268	162,138	174,008	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Mělník – Kolín	75,77	0,0914	0,1004	0,1094	0,1139	0,1229	0,1318	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363	0,1363
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0228	0,0251	0,0273	0,0285	0,0307	0,0330	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341	0,0341
DN se zraněním	19,15	1,7498	1,9220	2,0943	2,1804	2,3526	2,5249	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110	2,6110
DN s mat. škodou	169,8	15,5152	17,0424	18,5695	19,3331	20,8603	22,3875	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510	23,1510
DN spolu		17,2878	18,9895	20,6911	21,5420	23,2436	24,9453	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961	25,7961

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Kolín – Chvaletice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	63,329	69,563	75,796	78,913	85,147	91,380	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Kolín – Chvaletice	22,83	0,0145	0,0159	0,0173	0,0180	0,0194	0,0209	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216	0,0216
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0036	0,0040	0,0043	0,0045	0,0049	0,0052	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054
DN se zraněním	19,15	0,2769	0,3041	0,3314	0,3450	0,3723	0,3995	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131	0,4131
DN s mat. škodou	169,8	2,4550	2,6966	2,9383	3,0591	3,3007	3,5424	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632	3,6632
DN spolu		2,7355	3,0047	3,2740	3,4086	3,6779	3,9471	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817	4,0817

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Chvaletice – Pardubice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	51,629	56,710	61,792	64,333	69,415	74,497	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Chvaletice-Pardubice	26,6	0,0137	0,0151	0,0164	0,0171	0,0185	0,0198	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205	0,0205
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0034	0,0038	0,0041	0,0043	0,0046	0,0050	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051	0,0051
DN se zraněním	19,15	0,2630	0,2889	0,3148	0,3277	0,3536	0,3795	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924	0,3924
DN s mat. škodou	169,8	2,3319	2,5614	2,7910	2,9057	3,1353	3,3648	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795	3,4795
DN spolu		2,5983	2,8541	3,1098	3,2377	3,4934	3,7492	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770	3,8770

D8 + D0 (Pražský okruh) - souběh vodní cesty: Mělník – Praha-Radotín																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															

Zpráva

D8 + D0 (Pražský okruh) - souběh vodní cesty: Mělník – Praha-Radotín																
	tis.voz/rok	2,650	2,691	2,735	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok														
Mělník – Praha-Radotín	57,2	0,0015	0,0015	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016	0,0016
snížení počtu DN																
smrtné DN	0,25	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004	0,0004
DN se zraněním	19,15	0,0290	0,0295	0,0300	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304	0,0304
DN s mat. škodou	169,8	0,2574	0,2614	0,2656	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699	0,2699
DN spolu		0,2868	0,2913	0,2960	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007	0,3007

Tabulka 28 – Snížení DN – scénář 2

Snížení počtu nehod – D8+D11+D0																	
		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
smrtné DN		0,0592	0,0650	0,0708	0,0737	0,0795	0,0852	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881	0,0881
DN se zraněním		4,5334	4,9772	5,4210	5,6432	6,0865	6,5299	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516	6,7516
DN s mat. škodou		40,1966	44,1318	48,0673	50,0372	53,9685	57,8997	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653	59,8653
DN spolu		44,7892	49,1740	53,5591	55,7541	60,1345	64,5149	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051	66,7051

Tabulka 29 – Úspora ze snížení DN – scénář 2

Úspora ze snížení počtu nehod – D8+D11+D0 - (tis. Kč)																	
		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
smrtné DN		4438,673	4873,216	5307,790	5525,311	5959,415	6393,519	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571	6610,571
DN se zraněním		2992,021	3284,938	3577,875	3724,501	4017,122	4309,744	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054	4456,054
DN s mat. škodou		3604,311	3957,170	4310,054	4486,687	4839,190	5191,693	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945	5367,945
DN spolu		11035,005	12115,324	13195,719	13736,499	14815,728	15894,956	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571	16434,571

Zpráva

9.1.3 Scénář 3

Tabulka 30 - Výpočet úspor – scénář 3

dálnice D8 – souběh vodní cesty: státní hranice ČR/SRN – Ústí nad Labem																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	245,602	269,777	293,952	306,040	330,214	354,389	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
st. hranice– Ústí/Labem	22,82	0,0560	0,0616	0,0671	0,0698	0,0754	0,0809	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836	0,0836
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0140	0,0154	0,0168	0,0175	0,0188	0,0202	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209	0,0209
DN se zraněním	19,15	1,0733	1,1789	1,2846	1,3374	1,4430	1,5487	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015	1,6015
DN s mat. škodou	169,8	9,5167	10,4534	11,3902	11,8585	12,7953	13,7320	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004	14,2004
DN spolu		10,6040	11,6478	12,6915	13,2134	14,2572	15,3009	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228	15,8228

dálnice D8 – souběh vodní cesty: Ústí nad Labem – Lovosice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	186,667	205,041	223,414	232,601	250,975	269,349	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Ústí /L-Lovosice	20,64	0,0385	0,0423	0,0461	0,0480	0,0518	0,0556	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575	0,0575
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0096	0,0106	0,0115	0,0120	0,0130	0,0139	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144	0,0144
DN se zraněním	19,15	0,7378	0,8104	0,8831	0,9194	0,9920	1,0646	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009	1,1009
DN s mat. škodou	169,8	6,5421	7,1860	7,8299	8,1519	8,7959	9,4398	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618	9,7618
DN spolu		7,2895	8,0070	8,7245	9,0833	9,8008	10,5183	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771	10,8771

dálnice D8 – souběh vodní cesty: Lovosice – Mělník																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	199,779	219,443	239,108	248,940	268,605	288,269	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Lovosice – Mělník	30,77	0,0615	0,0675	0,0736	0,0766	0,0826	0,0887	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917	0,0917
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0154	0,0169	0,0184	0,0191	0,0207	0,0222	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229
DN se zraněním	19,15	1,1772	1,2931	1,4089	1,4669	1,5827	1,6986	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565	1,7565
DN s mat. škodou	169,8	10,4379	11,4654	12,4928	13,0065	14,0339	15,0613	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750	15,5750
DN spolu		11,6305	12,7753	13,9201	14,4925	15,6373	16,7821	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545	17,3545

Zpráva

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Mělník – Kolín																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	135,556	148,899	162,242	168,914	182,257	195,600	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Mělník – Kolín	75,77	0,1027	0,1128	0,1229	0,1280	0,1381	0,1482	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533	0,1533
		snížení počtu DN															
smrtné DN	0,25	0,0257	0,0282	0,0307	0,0320	0,0345	0,0371	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383	0,0383
DN se zraněním	19,15	1,9669	2,1605	2,3541	2,4509	2,6445	2,8381	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349	2,9349
DN s mat. škodou	169,8	17,4404	19,1570	20,8737	21,7320	23,4487	25,1654	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237	26,0237
DN spolu		19,4329	21,3458	23,2586	24,2150	26,1278	28,0406	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970	28,9970

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Kolín – Chvaletice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	76,806	84,367	91,927	95,707	103,267	110,827	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Kolín – Chvaletice	22,83	0,0175	0,0193	0,0210	0,0218	0,0236	0,0253	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262	0,0262
		snížení počtu DN															
smrtné DN	0,25	0,0044	0,0048	0,0052	0,0055	0,0059	0,0063	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065	0,0065
DN se zraněním	19,15	0,3358	0,3688	0,4019	0,4184	0,4515	0,4845	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011	0,5011
DN s mat. škodou	169,8	2,9774	3,2705	3,5636	3,7101	4,0032	4,2962	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428	4,4428
DN spolu		3,3176	3,6442	3,9707	4,1340	4,4605	4,7871	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504	4,9504

dálnice D11 – souběh vodní cesty: Chvaletice – Pardubice																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
	tis.voz/rok	63,576	69,834	76,092	79,221	85,479	91,737	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865
úsek	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Chvaletice-Pardubice	26,6	0,0169	0,0186	0,0202	0,0211	0,0227	0,0244	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252	0,0252
		snížení počtu DN															
smrtné DN	0,25	0,0042	0,0046	0,0051	0,0053	0,0057	0,0061	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063	0,0063
DN se zraněním	19,15	0,3239	0,3557	0,3876	0,4035	0,4354	0,4673	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832	0,4832
DN s mat. škodou	169,8	2,8715	3,1542	3,4368	3,5782	3,8608	4,1434	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848	4,2848
DN spolu		3,1996	3,5146	3,8295	3,9870	4,3019	4,6168	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743	4,7743

Zpráva

D8 + D0 (Pražský okruh) - souběh vodní cesty: Mělník – Praha-Radotín																	
	rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
		snížení intenzity těžkých nákladních vozidel vlivem výstavby PSD															
úsek	tis.voz/rok	6,341	6,965	7,589	7,901	8,525	9,149	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461
	délka (km)	dopravní výkon - 100 mil. vozokm/rok															
Mělník – Praha-Radotín	57,2	0,0036	0,0040	0,0043	0,0045	0,0049	0,0052	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054	0,0054
		snížení počtu DN															
smrtelné DN	0,25	0,0009	0,0010	0,0011	0,0011	0,0012	0,0013	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014	0,0014
DN se zraněním	19,15	0,0695	0,0763	0,0831	0,0865	0,0934	0,1002	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036	0,1036
DN s mat. škodou	169,8	0,6158	0,6764	0,7371	0,7674	0,8280	0,8886	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189	0,9189
DN spolu		0,6862	0,7537	0,8213	0,8550	0,9226	0,9901	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239	1,0239

Tabulka 31 – Snížení DN – scénář 3

Snížení počtu nehod – D8+D11+D0																	
		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
smrtelné DN		0,0742	0,0815	0,0888	0,0925	0,0998	0,1071	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107	0,1107
DN se zraněním		5,6843	6,2438	6,8033	7,0831	7,6426	8,2021	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819	8,4819
DN s mat. škodou		50,4019	55,3629	60,3240	62,8046	67,7657	72,7268	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073	75,2073
DN spolu		56,1604	61,6883	67,2162	69,9801	75,5081	81,0360	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999	83,7999

Tabulka 32 – Úspora ze snížení DN – scénář 3

Úspora ze snížení počtu nehod – D8+D11+D0 (tis. Kč)																	
		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
smrtelné DN		5565,575	6113,400	6661,224	6935,136	7482,960	8030,784	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696	8304,696
DN se zraněním		3751,643	4120,920	4490,198	4674,836	5044,114	5413,391	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030	5598,030
DN s mat. škodou		4519,383	4964,229	5409,076	5631,499	6076,346	6521,192	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615	6743,615
DN spolu		13836,601	15198,549	16560,497	17241,471	18603,419	19965,367	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341	20646,341

9.2 Vliv záměru Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN na snížení přepravních nákladů – úspory z přesunu nákladní dopravy na vodní cestu

9.2.1 Provozní náklady plavidla

Vyčíslení provozních nákladů lodní přepravy bylo převzato z materiálu „Studie snížení dopravní nehodovosti a úspor z přesunu části nákladní dopravy na vodní cestu při realizaci PS Děčín“ z roku 2015. Údaje byly tehdy čerpány z materiálů Svazu dopravy ČR, Sekce vodní dopravy. Pro stanovení nákladů dopravy na vodě v aktuální studii byly náklady přepočteny dle následujícího materiálu ČSÚ: Indexy cen v tržních službách – vodní doprava na současnou cenovou úroveň (CÚ 2025). Index pro přepočet cen 2015/2025 ve službách vodní dopravy je 1,401. V tabulce 33 je uvedena struktura průměrných nákladů provozovatele (rejdaře) na jeden loděden plavidla (denní náklady), v rozdělení na náklady fixní (pevné) a variabilní (pohyblivé).

Tabulka 33 - Provozní náklady provozovatele na jeden loděden plavidla (denní náklady v Kč)

	fixní náklady (Kč/Idn)	variabilní náklady (Kč/Idn)	Celkové náklady (Kč/Idn)
Náklady celkem (studie 2015)	10 970	7 930	18 900
Náklady celkem (CÚ 2025)	15 368	11 110	26 478

Zdroj: Svaz dopravy České republiky, Sekce vodní dopravy, Český statistický úřad

Uvedené náklady jsou bez zisku a vyjadřují provozní minimum, které je potřebné vynaložit, ale nejsou dostatečné pro akumulaci prostředků pro rozvoj.

Předpokládala se průměrná nosnost plavidla 675 t. Provozní náklady uvedené v tab. 33 představují denní náklady, které je potřebné přepočítat na kilometrické (výkonové) náklady. V řešených úsecích se loď plaví jen přes den, proto se na aktivní činnost plavidla (vlastní plavba a překonávání plavebních komor) počítalo s 12 hodinami za den. Průměrná rychlost plavby po řece je 10 km/h (průměr proti proudu i po proudu). Na překonání jedné plavební komory se počítá čas 30 min. a k tomu je přidáných 15 min. na čekání před plavební komorou (čas od příplutí k plavební komoře po začátek manévrování).

Vzhledem k tomu, že se úseky Dolní Labe a Střední Labe od sebe výrazně liší v hustotě vodních stupňů, byly výkonové náklady vyčíslené zvlášť pro každý úsek. V úseku Dolní Labe délky 109,3 km se nachází 7 plavebních stupňů. Výkonové provozní náklady loď jsou potom 327,- Kč/km. V úseku Střední Labe (103,9 km) při počtu 15 plavebních stupňů, vycházejí náklady na 460,- Kč/km. Samostatně je řešen úsek Chvaletice – Pardubice délky 27,9 km, kde se nachází 2 plavební stupně (včetně PS Přelouč II). Výkonové provozní náklady loď jsou 339,- Kč/km. Samostatně je vyčíslen splavněný úsek Vltavy od Mělníku po přístav Praha-Radotín v délce 64,5 km. Nachází se zde 8 plavebních stupňů a výkonové provozní náklady loď jsou 426,- Kč/km.

Realizace záměru má zajistit ponor 140 cm minimálně 345 dnů v roce a 220 cm po 180 dnů v roce. Výše vodního stavu 200 cm, respektive ponor plavidla 140 cm v současné době představuje ekonomické rozhraní (bod zvratu) mezi ztrátovým a ziskovým provozováním nákladní plavby.

Je zřejmé, že významný vliv na ekonomiku provozu plavidla má právě nakládací, respektive plavební ponor závislý na vodním stavu. Pro ilustraci jsou uvedeny vybrané hraniční nakládací ponory:

- 100 cm – technologické minimum,
- 140 cm – ponor, při kterém je plavidlo na hranici ztráty a zisku,
- 140 cm – průměrný roční zaručený ponor v případě výstavby plavebních stupňů.

9.2.2 Provozní náklady nákladního vozidla

Pro vyčíslení provozních nákladů těžkého nákladního vozidla byly použity interní údaje z výpočtového systému HDM-4. Program HDM-4 se běžně používá pro analýzy provozních nákladů silniční dopravy a z toho důvodu má systém zapracované nejen technické parametry, ale i měrné náklady základních typů vozidel, které se pohybují po našich silnicích.

Programový systém HDM-4 má kalibrované i cenové údaje pro české prostředí. Započítané jsou následující položky a náklady:

- náklady na spotřebované pohonné hmoty (PHM) a mazadla
- náklady na opravy a údržbu vozidel
- mzdy posádek nákladních vozidel a ostatní sociální náklady
- režie nákladní dopravy
- poplatky a daně
- odpisy dopravních prostředků

Uvažované náklady jsou bez zisku a zhruba odpovídají rozsahu započítaných nákladů u lodní dopravy. Jsou tedy porovnatelné.

Výše nákladů na jednotku dopravního výkonu, tedy na vozokm, je rozdělena do tří kategorií, podle členitosti cesty. Členitostí cesty se rozumí především výškové vedení cesty, ale i směrové vedení a celkové vedení trasy.

Podle výše uvedených kritérií jsou výkonové náklady těžkých vozidel následující:

1. dálnice v jednoduchém terénu (použité pro D11 a D8 Lovosice – Praha) 22,72 Kč/vzkm
2. dálnice v členitém terénu (použité pro D8 státní hranice ČR/SRN – Lovosice) 25,05 Kč/vzkm
3. dálnice v členitém terénu s vysokou dopravní zátěží (použité pro Pražský okruh) 25,12 Kč/vzkm

Těžké nákladní vozidlo (hovorově kamion) má sice teoretickou nosnost 25 t až 30 t, ale průměrně využívaná nosnost je nižší, protože buď kamion nemá konkrétní přepravu se 100 % naplněním, anebo je objemově zaplněný, ale zboží nedosahuje takové hmotnosti. V rámci kalibrace programu HDM-4 byl zjišťovaný i tento údaj a průměrná nosnost (zatižení) těžkého nákladního vozidla je 15,65 t.

9.2.3 Výpočet úspor z přesunu nákladní dopravy na vodní cestu

Výchozí objemy zboží přesouvané ze silnice, resp. dálnice na vodní cestu jsou v kapitole 5.1 „Hodnocené scénáře“ vyjádřeny počtem těžkých nákladních vozidel. Odpovídající hodnoty jsou uvedeny v tabulce 34 pro scénář 1, tabulce 35 pro scénář 2 a tabulce 36 pro scénář 3. Počty vozidel představují roční snížení počtu jízd. Výpočet uvažuje průměrnou hmotnost nákladu 15,65 t/vozidlo a průměrnou nosnost plavidla 675 t. Pro přepočítání byl použit poměr jedno plavidlo = 43,3 těžkého nákladního vozidla.

Rozdělení objemu přepravovaného a přerozděleného zboží mezi jednotlivé přístavy je v souladu s kapitolou „Vliv PSD na snížení počtu dopravních nehod“.

Výsledné hodnoty ročních úspor provozních nákladů vodní dopravy v porovnání se silniční dopravou při zachování stejných přepravních objemů jsou uvedeny v tabulkách 37, 39 a 41. Součty úspor provozních nákladů dopravních prostředků a úspor z nehodovosti jsou uvedeny v tabulkách 38, 40 a 42.

Ve stavu ustálené dopravy, tedy od roku 2046, přinese přesun přepravy zboží ze silniční sítě na vodní cestu spolu s úsporami z nehodovosti každoročně 230,14 mil. Kč ve scénáři 1, 453,31 mil. Kč ve scénáři 2 a 575,36 mil. Kč ve scénáři 3. Uvedené hodnoty se vztahují k úsekům Labsko-vltavské vodní cesty na českém území od státní hranice se SRN po přístav Pardubice, resp. Praha–Radotín, a k odpovídajícím úsekům dálnic D8 a D11 a části Pražského okruhu D0. V náběhových letech 2034 až 2045 budou roční úspory nižší.

Zpráva

Tabulka 33 - Snížení počtu TNA na dotčené silniční síti – scénář 1 - rok 2034-2064

scénář 1			Rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
40 % ze silnice			koeficient	1,000	1,098	1,197	1,246	1,345	1,443	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492
Úsek			km																
D8	st. hranice	Děčín	*)	110,901	121,817	132,733	138,191	149,107	160,023	165,481	165,481	165,481	165,481	165,481	165,481	165,481	165,481	165,481	165,481
D8	Děčín	Ústí n/L	22,82	98,241	107,911	117,581	122,416	132,086	141,756	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591
D8	Ústí n/L	Lovosice	20,64	74,667	82,016	89,366	93,041	100,390	107,740	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414
D8	Lovosice	Mělník	30,77	79,912	87,777	95,643	99,576	107,442	115,308	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240
D11	Mělník	Kolín	75,77	54,223	59,560	64,897	67,566	72,903	78,240	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908
D11	Kolín	Chvaletice	22,83	30,723	33,747	36,771	38,283	41,307	44,331	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843
D11	Chvaletice	Pardubice	26,60	25,430	27,934	30,437	31,688	34,191	36,695	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946
D8+D0	Mělník	Praha-Radotín	57,20	2,536	2,786	3,036	3,160	3,410	3,660	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784

Tabulka 34 - Snížení počtu TNA na dotčené silniční síti – scénář 2 - rok 2034-2064

scénář 2			Rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
40 % ze silnice			koeficient	1,000	1,098	1,197	1,246	1,345	1,443	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492
úsek			km																
D8	st. hranice	Děčín	*)	191,157	209,972	228,788	238,196	257,011	275,827	285,235	285,235	285,235	285,235	285,235	285,235	285,235	285,235	285,235	285,235
D8	Děčín	Ústí n/L	22,82	170,931	187,756	204,581	212,993	229,818	246,643	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055
D8	Ústí n/L	Lovosice	20,64	130,297	143,122	155,947	162,360	175,185	188,010	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423
D8	Lovosice	Mělník	30,77	161,680	177,595	193,509	201,466	217,380	233,295	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252
D11	Mělník	Kolín	75,77	120,593	132,463	144,333	150,268	162,138	174,008	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943
D11	Kolín	Chvaletice	22,83	63,329	69,563	75,796	78,913	85,147	91,380	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497
D11	Chvaletice	Pardubice	26,60	51,629	56,710	61,792	64,333	69,415	74,497	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038
D8+D0	Mělník	Praha-Radotín	57,20	2,536	2,786	3,036	3,160	3,410	3,660	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784

Zpráva

Tabulka 35 - Snížení počtu TNA na dotčené silniční síti – scénář 3 - rok 2034-2064

Scénář 3			Rok	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
100 % ze silnice			koeficient	1,000	1,098	1,197	1,246	1,345	1,443	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492	1,492
úsek			km																
D8	st. hranice	Děčín	*)	277,252	304,543	331,833	345,478	372,768	400,058	413,703	413,703	413,703	413,703	413,703	413,703	413,703	413,703	413,703	413,703
D8	Děčín	Ústí n/L	22,82	245,602	269,777	293,952	306,040	330,214	354,389	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477
D8	Ústí n/L	Lovosice	20,64	186,667	205,041	223,414	232,601	250,975	269,349	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536
D8	Lovosice	Mělník	30,77	199,779	219,443	239,108	248,940	268,605	288,269	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101
D11	Mělník	Kolín	75,77	135,556	148,899	162,242	168,914	182,257	195,600	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271
D11	Kolín	Chvaletice	22,83	76,806	84,367	91,927	95,707	103,267	110,827	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607
D11	Chvaletice	Pardubice	26,6	63,576	69,834	76,092	79,221	85,479	91,737	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865
D8+D0	Mělník	Praha-Radotín	57,20	6,341	6,965	7,589	7,901	8,525	9,149	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461

*) pro úsek státní hranice – Děčín – Ústí nad Labem byla použita stejná zátěž, a to z důvodu, že na vodní dopravu ve směru SRN – Děčín nemá PS Děčín žádný vliv

Zpráva

Tabulka 36 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 1–1. část

hranice ČR/Německo - Ústí nad Labem																
rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																
délka (km)	22,8															
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,05															
počet vozidel (tis.voz./rok) :	98,241	107,911	117,581	122,416	132,086	141,756	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591	146,591
celkové roční náklady (tis.Kč) :	56 159	61 686	67 214	69 978	75 506	81 033	83 797	83 797	83 797	83 797	83 797	83 797	83 797	83 797	83 797	83 797
Labská vodní cesta																
délka (km)	36,2															
měrné náklady (Kč/loďokm)	327	762,8														
počet lodí ze silnice (tis.lodí/rok) :	2,27	2,49	2,72	2,83	3,05	3,27	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39
celkové roční náklady (tis.Kč) :	26 857	29 501	32 144	33 466	36 110	38 753	40 075	40 075	40 075	40 075	40 075	40 075	40 075	40 075	40 075	40 075
počet náklad.lodí celkem (tis.lodí/rok) :	5,67	6,23	6,79	7,07	7,63	8,18	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46
Celková roční úspora (tis.Kč)	29 301	32 186	35 070	36 512	39 396	42 280	43 722	43 722	43 722	43 722	43 722	43 722	43 722	43 722	43 722	43 722
Ústí nad Labem - Lovosice																
rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																
délka (km)	20,6															
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,05															
počet vozidel (tis.voz./rok) :	74,667	82,016	89,366	93,041	100,390	107,740	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414	111,414
celkové roční náklady (tis.Kč) :	38 605	42 405	46 205	48 105	51 905	55 705	57 605	57 605	57 605	57 605	57 605	57 605	57 605	57 605	57 605	57 605
Labská vodní cesta																
délka (km)	25,8															
měrné náklady (Kč/loďokm)	327	788,6														
počet lodí ze silnice (tis.lodí/rok) :	1,72	1,89	2,06	2,15	2,32	2,49	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57
celkové roční náklady (tis.Kč) :	14 548	15 980	17 412	18 128	19 560	20 992	21 708	21 708	21 708	21 708	21 708	21 708	21 708	21 708	21 708	21 708
počet náklad.lodí celkem (tis.lodí/rok) :	4,31	4,74	5,16	5,37	5,80	6,22	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43
Celková roční úspora (tis.Kč)	24 057	26 425	28 793	29 977	32 345	34 713	35 897	35 897	35 897	35 897	35 897	35 897	35 897	35 897	35 897	35 897
Lososice - Mělník																
rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																
délka (km)	30,8															
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72															
počet vozidel (tis.voz./rok) :	79,912	87,777	95,643	99,576	107,442	115,308	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240	119,240
celkové roční náklady (tis.Kč) :	55 866	61 365	66 864	69 613	75 112	80 611	83 360	83 360	83 360	83 360	83 360	83 360	83 360	83 360	83 360	83 360
Labská vodní cesta																
délka (km)	45,8															
měrné náklady (Kč/loďokm)	327	834,4														
počet lodí ze silnice (tis.lodí/rok) :	1,85	2,03	2,21	2,30	2,48	2,66	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75	2,75
celkové roční náklady (tis.Kč) :	27 640	30 360	33 081	34 441	37 162	39 883	41 243	41 243	41 243	41 243	41 243	41 243	41 243	41 243	41 243	41 243
počet náklad.lodí celkem :	4,61	5,07	5,52	5,75	6,20	6,66	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88
Celková roční úspora (tis.Kč)	28 226	31 004	33 783	35 172	37 950	40 728	42 117	42 117	42 117	42 117	42 117	42 117	42 117	42 117	42 117	42 117

Zpráva

| **Tabulka 37 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 1–2. část**

Mělník - Kolín																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8+D0+D11)																	
délka (km)	75,8																
měrné náklady (Kč/vozokm)	23,21																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		54,223	59,560	64,897	67,566	72,903	78,240	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908	80,908
celkové roční náklady (tis.Kč) :		95 357	104 743	114 129	118 822	128 208	137 594	142 287	142 287	142 287	142 287	142 287	142 287	142 287	142 287	142 287	142 287
Labská vodní cesta																	
délka (km)	87																
měrné náklady (Kč/loďokm)	460	921,4															
počet lodí ze silnice (tis.loďi/rok) :		1,25	1,38	1,50	1,56	1,68	1,81	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87	1,87
celkové roční náklady (tis.Kč) :		50 115	55 048	59 981	62 447	67 380	72 313	74 780	74 780	74 780	74 780	74 780	74 780	74 780	74 780	74 780	74 780
počet náklad.loďi celkem :		3,13	3,44	3,75	3,90	4,21	4,52	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67
Celková roční úspora (tis.Kč)		45 242	49 695	54 148	56 375	60 828	65 281	67 508	67 508	67 508	67 508	67 508	67 508	67 508	67 508	67 508	67 508
Kolín - Chvaletice																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D11)																	
délka (km)	22,8																
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		30,723	33,747	36,771	38,283	41,307	44,331	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843	45,843
celkové roční náklady (tis.Kč) :		15 936	17 504	19 073	19 857	21 426	22 994	23 779	23 779	23 779	23 779	23 779	23 779	23 779	23 779	23 779	23 779
Labská vodní cesta																	
délka (km)	17,8																
měrné náklady (Kč/loďokm)	460	939,2															
počet lodí ze silnice (tis.loďi/rok) :		0,71	0,78	0,85	0,88	0,95	1,02	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06
celkové roční náklady (tis.Kč) :		5 810	6 381	6 953	7 239	7 811	8 383	8 669	8 669	8 669	8 669	8 669	8 669	8 669	8 669	8 669	8 669
počet náklad.loďi celkem :		1,77	1,95	2,12	2,21	2,38	2,56	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65
Celková roční úspora (tis.Kč)		10 126	11 123	12 120	12 618	13 615	14 611	15 110	15 110	15 110	15 110	15 110	15 110	15 110	15 110	15 110	15 110
Chvaletice - Pardubice																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D11)																	
délka (km)	26,6																
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		25,430	27,934	30,437	31,688	34,191	36,695	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946	37,946
celkové roční náklady (tis.Kč) :		15 369	16 882	18 395	19 151	20 664	22 176	22 933	22 933	22 933	22 933	22 933	22 933	22 933	22 933	22 933	22 933
Labská vodní cesta																	
délka (km)	28,4																
měrné náklady (Kč/loďokm)	339	967,6															
počet lodí ze silnice (tis.loďi/rok) :		0,59	0,65	0,70	0,73	0,79	0,85	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
celkové roční náklady (tis.Kč) :		5 654	6 211	6 768	7 046	7 602	8 159	8 437	8 437	8 437	8 437	8 437	8 437	8 437	8 437	8 437	8 437
počet náklad.loďi celkem :		1,47	1,61	1,76	1,83	1,97	2,12	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19
Celková roční úspora (tis.Kč)		9 715	10 671	11 627	12 105	13 061	14 018	14 496	14 496	14 496	14 496	14 496	14 496	14 496	14 496	14 496	14 496

Zpráva

Tabulka 37 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 1–3. část

Mělník - Radotín (Vltava)																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8+D0)																	
délka (km)	57,2																
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,12																
počet vozidel (tis. voz./rok) :		2,536	2,786	3,036	3,160	3,410	3,660	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784	3,784
celkové roční náklady (tis. Kč) :		3 644	4 003	4 362	4 541	4 900	5 258	5 438	5 438	5 438	5 438	5 438	5 438	5 438	5 438	5 438	5 438
Vltavská vodní cesta																	
délka (km)	64,5																
měrné náklady (Kč/loďokm)	426																
počet lodí ze silnice (tis. lodí/rok) :		0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
celkové roční náklady (tis. Kč) :		1 609	1 768	1 926	2 005	2 164	2 322	2 402	2 402	2 402	2 402	2 402	2 402	2 402	2 402	2 402	2 402
počet náklad. lodí celkem :		0,15	0,16	0,18	0,18	0,20	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22
Celková roční úspora (tis. Kč) :		2 035	2 235	2 435	2 536	2 736	2 936	3 036	3 036	3 036	3 036	3 036	3 036	3 036	3 036	3 036	3 036
Scénář 1																	
Labská a vltavská vodní cesta		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
Úspory roční spolu (tis. Kč)		148 702	163 338	177 975	185 294	199 930	214 567	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886

Poznámka: „počet lodí ze silnice“ představuje jenom počty nákladních lodí, které mohou přebrat přepravu zboží doposud dopravovaných po silnici, resp. dálnici,
 „počet nákladních lodí celkem“ představuje počty náklad. lodí, které mohou přebrat přepravu zboží doposud dopravovaných po silnici a po železnici spolu

Tabulka 37 – Výpočet úspor provozních nákladů a nehodovosti při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 1

Labská a vltavská vodní cesta	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
Provozní úspory roční (tis. Kč)	148 702	163 338	177 975	185 294	199 930	214 567	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886	221 886
Úspora se snížení nehod (tis. Kč)	5 535	6 079	6 624	6 897	7 441	7 986	8 259	8 259	8 259	8 259	8 259	8 259	8 259	8 259	8 259	8 259
Úspory spolu (tis. Kč)	154 236	169 418	184 599	192 190	207 372	222 553	230 144	230 144	230 144	230 144	230 144	230 144	230 144	230 144	230 144	230 144

Zpráva

Tabulka 38 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 2–1. část

hranice ČR/Německo - Ústí nad Labem																
rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																
délka (km)	22,8															
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,05															
počet vozidel (tis.voz./rok) :	170,931	187,756	204,581	212,993	229,818	246,643	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055	255,055
celkové roční náklady (tis.Kč) :	97 711	107 329	116 947	121 756	131 373	140 991	145 800	145 800	145 800	145 800	145 800	145 800	145 800	145 800	145 800	145 800
Labská vodní cesta																
délka (km)	36,2															
měrné náklady (Kč/loďokm)	327															
počet lodí ze silnice (tis.lodí/rok) :	3,95	4,34	4,72	4,92	5,31	5,70	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89
celkové roční náklady (tis.Kč) :	46 729	51 329	55 928	58 228	62 828	67 427	69 727	69 727	69 727	69 727	69 727	69 727	69 727	69 727	69 727	69 727
počet náklad.lodí celkem (tis.lodí/rok) :	9,87	10,84	11,81	12,30	13,27	14,24	14,73	14,73	14,73	14,73	14,73	14,73	14,73	14,73	14,73	14,73
Celková roční úspora (tis.Kč)	50 982	56 000	61 018	63 527	68 545	73 564	76 073	76 073	76 073	76 073	76 073	76 073	76 073	76 073	76 073	76 073
Ústí nad Labem - Lovosice																
rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																
délka (km)	20,6															
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,05															
počet vozidel (tis.voz./rok) :	130,297	143,122	155,947	162,360	175,185	188,010	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423	194,423
celkové roční náklady (tis.Kč) :	67 368	73 999	80 630	83 945	90 576	97 207	100 523	100 523	100 523	100 523	100 523	100 523	100 523	100 523	100 523	100 523
Labská vodní cesta																
délka (km)	25,8															
měrné náklady (Kč/loďokm)	327															
počet lodí ze silnice (tis.lodí/rok) :	3,01	3,31	3,60	3,75	4,05	4,34	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49
celkové roční náklady (tis.Kč) :	25 387	27 886	30 385	31 634	34 133	36 632	37 881	37 881	37 881	37 881	37 881	37 881	37 881	37 881	37 881	37 881
počet náklad.lodí celkem (tis.lodí/rok) :	7,52	8,26	9,00	9,37	10,11	10,86	11,23	11,23	11,23	11,23	11,23	11,23	11,23	11,23	11,23	11,23
Celková roční úspora (tis.Kč)	41 981	46 113	50 245	52 311	56 443	60 575	62 641	62 641	62 641	62 641	62 641	62 641	62 641	62 641	62 641	62 641
Lososice - Mělník																
rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																
délka (km)	30,8															
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72															
počet vozidel (tis.voz./rok) :	161,680	177,595	193,509	201,466	217,380	233,295	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252	241,252
celkové roční náklady (tis.Kč) :	113 030	124 155	135 281	140 844	151 969	163 095	168 658	168 658	168 658	168 658	168 658	168 658	168 658	168 658	168 658	168 658
Labská vodní cesta																
délka (km)	45,8															
měrné náklady (Kč/loďokm)	327															
počet lodí ze silnice (tis.lodí/rok) :	3,73	4,10	4,47	4,65	5,02	5,39	5,57	5,57	5,57	5,57	5,57	5,57	5,57	5,57	5,57	5,57
celkové roční náklady (tis.Kč) :	55 922	61 426	66 931	69 683	75 188	80 692	83 444	83 444	83 444	83 444	83 444	83 444	83 444	83 444	83 444	83 444
počet náklad.lodí celkem (tis.lodí/rok) :	9,33	10,25	11,17	11,63	12,55	13,47	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93	13,93
Celková roční úspora (tis.Kč)	57 108	62 729	68 350	71 161	76 782	82 403	85 214	85 214	85 214	85 214	85 214	85 214	85 214	85 214	85 214	85 214

Zpráva

Tabulka 39 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 2–2. část

Mělník - Kolín																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8+D0+D11)																	
délka (km)	75,8																
měrné náklady (Kč/vozokm)	23,21																
počet vozidel (tis. voz./rok) :		120,593	132,463	144,333	150,268	162,138	174,008	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943	179,943
celkové roční náklady (tis. Kč) :		212 077	232 952	253 827	264 265	285 140	306 015	316 452	316 452	316 452	316 452	316 452	316 452	316 452	316 452	316 452	316 452
Labská vodní cesta																	
délka (km)	87																
měrné náklady (Kč/loďokm)	460																
počet lodí ze silnice (tis. lodí/rok) :		2,79	3,06	3,33	3,47	3,74	4,02	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16	4,16
celkové roční náklady (tis. Kč) :		111 458	122 429	133 400	138 885	149 856	160 827	166 312	166 312	166 312	166 312	166 312	166 312	166 312	166 312	166 312	166 312
počet náklad. lodí celkem (tis. lodí/rok) :		6,96	7,65	8,33	8,68	9,36	10,05	10,39	10,39	10,39	10,39	10,39	10,39	10,39	10,39	10,39	10,39
Celková roční úspora (tis. Kč)		100 619	110 523	120 427	125 380	135 284	145 188	150 140	150 140	150 140	150 140	150 140	150 140	150 140	150 140	150 140	150 140
Kolín - Chvaletice																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D11)																	
délka (km)	22,8																
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																
počet vozidel (tis. voz./rok) :		63,329	69,563	75,796	78,913	85,147	91,380	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497	94,497
celkové roční náklady (tis. Kč) :		32 849	36 082	39 315	40 932	44 165	47 399	49 015	49 015	49 015	49 015	49 015	49 015	49 015	49 015	49 015	49 015
Labská vodní cesta																	
délka (km)	17,8																
měrné náklady (Kč/loďokm)	460																
počet lodí ze silnice (tis. lodí/rok) :		1,46	1,61	1,75	1,82	1,97	2,11	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18	2,18
celkové roční náklady (tis. Kč) :		11 976	13 154	14 333	14 922	16 101	17 280	17 869	17 869	17 869	17 869	17 869	17 869	17 869	17 869	17 869	17 869
počet náklad. lodí celkem (tis. lodí/rok) :		3,66	4,02	4,38	4,56	4,92	5,28	5,46	5,46	5,46	5,46	5,46	5,46	5,46	5,46	5,46	5,46
Celková roční úspora (tis. Kč)		20 873	22 928	24 982	26 010	28 064	30 119	31 146	31 146	31 146	31 146	31 146	31 146	31 146	31 146	31 146	31 146
Chvaletice - Pardubice																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D11)																	
délka (km)	26,6																
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																
počet vozidel (tis. voz./rok) :		51,629	56,710	61,792	64,333	69,415	74,497	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038	77,038
celkové roční náklady (tis. Kč) :		31 202	34 273	37 344	38 880	41 951	45 022	46 558	46 558	46 558	46 558	46 558	46 558	46 558	46 558	46 558	46 558
Labská vodní cesta																	
délka (km)	28,4																
měrné náklady (Kč/loďokm)	339																
počet lodí ze silnice (tis. lodí/rok) :		1,19	1,31	1,43	1,49	1,60	1,72	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78
celkové roční náklady (tis. Kč) :		11 479	12 609	13 739	14 304	15 434	16 564	17 129	17 129	17 129	17 129	17 129	17 129	17 129	17 129	17 129	17 129
počet náklad. lodí celkem (tis. lodí/rok) :		2,98	3,27	3,57	3,71	4,01	4,30	4,45	4,45	4,45	4,45	4,45	4,45	4,45	4,45	4,45	4,45
Celková roční úspora (tis. Kč)		19 722	21 664	23 605	24 576	26 517	28 458	29 429	29 429	29 429	29 429	29 429	29 429	29 429	29 429	29 429	29 429

Zpráva

Tabulka 39 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 2–3. část

Mělník - Radotín (Vltava)																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8+D0)																	
délka (km)	57,2																
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,12																
počet vozidel (tis. voz./rok) :		2,650	2,691	2,735	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779	2,779
celkové roční náklady (tis. Kč) :		3 808	3 867	3 930	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993	3 993
Vltavská vodní cesta																	
délka (km)	64,5																
měrné náklady (Kč/loďokm)	426																
počet lodí ze silnice (tis. lodí/rok) :		0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
celkové roční náklady (tis. Kč) :		1 682	1 708	1 736	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763	1 763
počet náklad. lodí celkem (tis. lodí/rok) :		0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16
Celková roční úspora (tis. Kč)		2 126	2 159	2 194	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229	2 229
Scénář 2																	
Labská a vltavská vodní cesta		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
Úspory roční spolu (tis. Kč)		293 412	322 116	350 822	365 193	393 865	422 536	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872

Poznámka: „počet lodí ze silnice“ představuje jenom počty nákladních lodí, které mohou přebrat přepravu zboží doposud dopravovaných po silnici, resp. dálnici,
 „počet nákladních lodí celkem“ představuje počty náklad. lodí, které mohou přebrat přepravu zboží doposud dopravovaných po silnici a po železnici spolu

Tabulka 39 – Výpočet úspor provozních nákladů a nehodovosti při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 2

Labská a vltavská vodní cesta	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
Provozní úspory roční (tis. Kč)	293 412	322 116	350 822	365 193	393 865	422 536	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872	436 872
Úspora se snížení nehod (tis. Kč)	11 035	12 115	13 196	13 736	14 816	15 895	16 435	16 435	16 435	16 435	16 435	16 435	16 435	16 435	16 435	16 435
Úspory spolu (tis. Kč)	304 447	334 231	364 018	378 930	408 680	438 431	453 306	453 306	453 306	453 306	453 306	453 306	453 306	453 306	453 306	453 306

Zpráva

Tabulka 40 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 3–1. část

hranice ČR/Německo - Ústí nad Labem																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																	
délka (km)	22,8																
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,05																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		245,602	269,777	293,952	306,040	330,214	354,389	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477	366,477
celkové roční náklady (tis.Kč) :		140 396	154 216	168 035	174 945	188 764	202 583	209 493	209 493	209 493	209 493	209 493	209 493	209 493	209 493	209 493	209 493
Labská vodní cesta																	
délka (km)	36,2																
měrné náklady (Kč/loďokm)	327																
počet lodí (tis.lodí/rok) :		5,67	6,23	6,79	7,07	7,63	8,18	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46	8,46
celkové roční náklady (tis.Kč) :		67 143	73 752	80 361	83 665	90 274	96 883	100 188	100 188	100 188	100 188	100 188	100 188	100 188	100 188	100 188	100 188
Celková roční úspora (tis.Kč)		73 253	80 464	87 674	91 279	98 490	105 700	109 305	109 305	109 305	109 305	109 305	109 305	109 305	109 305	109 305	109 305
Ústí nad Labem - Lovosice																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																	
délka (km)	20,6																
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,05																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		186,667	205,041	223,414	232,601	250,975	269,349	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536	278,536
celkové roční náklady (tis.Kč) :		96 513	106 013	115 512	120 262	129 762	139 262	144 012	144 012	144 012	144 012	144 012	144 012	144 012	144 012	144 012	144 012
Labská vodní cesta																	
délka (km)	25,8																
měrné náklady (Kč/loďokm)	327																
počet lodí (tis.lodí/rok) :		4,31	4,74	5,16	5,37	5,80	6,22	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43
celkové roční náklady (tis.Kč) :		36 370	39 950	43 530	45 320	48 900	52 480	54 270	54 270	54 270	54 270	54 270	54 270	54 270	54 270	54 270	54 270
Celková roční úspora (tis.Kč)		60 142	66 062	71 982	74 942	80 862	86 782	89 742	89 742	89 742	89 742	89 742	89 742	89 742	89 742	89 742	89 742
Lovosice - Mělník																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8)																	
délka (km)	30,8																
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		199,779	219,443	239,108	248,940	268,605	288,269	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101	298,101
celkové roční náklady (tis.Kč) :		139 664	153 412	167 159	174 033	187 780	201 527	208 401	208 401	208 401	208 401	208 401	208 401	208 401	208 401	208 401	208 401
Labská vodní cesta																	
délka (km)	45,8																
měrné náklady (Kč/loďokm)	327																
počet lodí (tis.lodí/rok) :		4,61	5,07	5,52	5,75	6,20	6,66	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88	6,88
celkové roční náklady (tis.Kč) :		69 100	75 901	82 703	86 103	92 905	99 706	103 107	103 107	103 107	103 107	103 107	103 107	103 107	103 107	103 107	103 107
Celková roční úspora (tis.Kč)		70 565	77 511	84 456	87 929	94 875	101 821	105 294	105 294	105 294	105 294	105 294	105 294	105 294	105 294	105 294	105 294

Zpráva

Tabulka 41 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 3–2. část

Mělník - Kolín		rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8+D0+D11)																		
délka (km)	75,8																	
měrné náklady (Kč/vozokm)	23,21																	
počet vozidel (tis.voz./rok) :		135,556	148,899	162,242	168,914	182,257	195,600	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271	202,271
celkové roční náklady (tis.Kč) :		238 393	261 858	285 323	297 056	320 521	343 986	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718	355 718
Labská vodní cesta																		
délka (km)	87																	
měrné náklady (Kč/loďokm)	460																	
počet lodí (tis.loďí/rok) :		3,13	3,44	3,75	3,90	4,21	4,52	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67	4,67
celkové roční náklady (tis.Kč) :		125 288	137 620	149 952	156 119	168 451	180 783	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949	186 949
Celková roční úspora (tis.Kč)		113 105	124 238	135 371	140 937	152 070	163 203	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769	168 769
Kolín - Chvaletice		rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D11)																		
délka (km)	22,8																	
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																	
počet vozidel (tis.voz./rok) :		76,806	84,367	91,927	95,707	103,267	110,827	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607	114,607
celkové roční náklady (tis.Kč) :		39 839	43 761	47 682	49 643	53 564	57 486	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446	59 446
Labská vodní cesta																		
délka (km)	17,8																	
měrné náklady (Kč/loďokm)	460																	
počet lodí (tis.loďí/rok) :		1,77	1,95	2,12	2,21	2,38	2,56	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65	2,65
celkové roční náklady (tis.Kč) :		14 524	15 954	17 383	18 098	19 528	20 957	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672	21 672
Celková roční úspora (tis.Kč)		25 315	27 807	30 299	31 545	34 037	36 528	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774	37 774
Chvaletice - Pardubice		rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D11)																		
délka (km)	26,6																	
měrné náklady (Kč/vozokm)	22,72																	
počet vozidel (tis.voz./rok) :		63,576	69,834	76,092	79,221	85,479	91,737	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865	94,865
celkové roční náklady (tis.Kč) :		38 422	42 204	45 986	47 877	51 659	55 441	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332	57 332
Labská vodní cesta																		
délka (km)	28,4																	
měrné náklady (Kč/loďokm)	339																	
počet lodí (tis.loďí/rok) :		1,47	1,61	1,76	1,83	1,97	2,12	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19
celkové roční náklady (tis.Kč) :		14 136	15 527	16 919	17 614	19 006	20 397	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093	21 093
Celková roční úspora (tis.Kč)		24 286	26 677	29 068	30 263	32 653	35 044	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239	36 239

Zpráva

Tabulka 41 – Výpočet úspor provozních nákladů dopravních prostředků při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 3–3. část

Mělník - Radotín (Vltava)																	
	rok :	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
silniční trasa (D8+D0)																	
délka (km)	57,2																
měrné náklady (Kč/vozokm)	25,12																
počet vozidel (tis.voz./rok) :		6,341	6,965	7,589	7,901	8,525	9,149	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461	9,461
celkové roční náklady (tis.Kč) :		9 111	10 007	10 904	11 352	12 249	13 146	13 594	13 594	13 594	13 594	13 594	13 594	13 594	13 594	13 594	13 594
Vltavská vodní cesta																	
délka (km)	64,5																
měrné náklady (Kč/loďokm)	426																
počet lodí (tis.lodí/rok) :		0,15	0,16	0,18	0,18	0,20	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22
celkové roční náklady (tis.Kč) :		4 024	4 420	4 816	5 014	5 410	5 806	6 004	6 004	6 004	6 004	6 004	6 004	6 004	6 004	6 004	6 004
Celková roční úspora (tis.Kč)		5 087	5 588	6 088	6 339	6 839	7 340	7 591	7 591	7 591	7 591	7 591	7 591	7 591	7 591	7 591	7 591
Scénář 3																	
Labská a vltavská vodní cesta		2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
Úspory roční spolu (tis.Kč)		371 754	408 346	444 938	463 234	499 826	536 418	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714

Tabulka 41 – Výpočet úspor provozních nákladů a nehodovosti při přesunu zboží z dálnice na vodní cestu – scénář 3

Labská a vltavská vodní cesta	2034	2036	2038	2040	2042	2044	2046	2048	2050	2052	2054	2056	2058	2060	2062	2064
Provozní úspory roční (tis.Kč)	371 754	408 346	444 938	463 234	499 826	536 418	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714	554 714
Úspora se snížení nehod (tis.Kč)	13 837	15 199	16 560	17 241	18 603	19 965	20 646	20 646	20 646	20 646	20 646	20 646	20 646	20 646	20 646	20 646
Úspory spolu (tis.Kč)	385 591	423 545	461 499	480 476	518 430	556 384	575 361	575 361	575 361	575 361	575 361	575 361	575 361	575 361	575 361	575 361

9.3 Doprava v místě – silniční doprava vyvolaná provozem přístavů

Na základě vyjádření MŽP – odboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků (č. j. MZP/2026/630/1245 ze dne 29. 5. 2026) je doplněno vyhodnocení dopravy v místě, tj. vyhodnocení silniční dopravy vyvolané provozem přístavů a překladišť, které budou v souvislosti se záměrem využívány ve větší míře.

Přesun přepravní práce na vodní cestu se v dotčeném území koncentruje do přístavů a překladišť Děčín-Loubí, Děčín-Rozbělesy, Ústřední a Západní přístav Ústí nad Labem a Ústí nad Labem-Vaňov. Část přeloženého zboží bude na počátku, resp. konci vodní cesty obsluhována silniční dopravou, což vyvolá nárůst obslužné nákladní dopravy na komunikacích navazujících na jednotlivé přístavy, zejména na silnicích I/13 a I/62 s napojením na dálnici D8.

Objemy hodnocených scénářů (4,71, resp. 7,85 mil. t/rok) představují zatížení hraničního úseku Hřensko–Děčín a jsou dále rozdělovány mezi přístavy a místa nakládky a vykládky na celé labsko-vltavské vodní cestě. Z rozdílu přesunutých přepravních objemů mezi navazujícími úseky Hřensko–Děčín, Děčín–Ústí nad Labem a Ústí nad Labem–Lovosice lze pro orientační posouzení odvodit objem připadající na dotčené území. Ve scénářích 1 a 3 činí tato hodnota přibližně 495 tis. t/rok v oblasti Děčína a 923 tis. t/rok v oblasti Ústí nad Labem, ve scénáři 2 přibližně 791 tis. t/rok, resp. 1 590 tis. t/rok.

Při průměrné ložnosti nákladního vozidla 15,65 t, rovnoměrném rozdělení přeprav do 345 dní v roce a konzervativním předpokladu úplné silniční obsluhy tohoto objemu odpovídá souhrnná intenzita v dotčeném území přibližně 260 naloženým jednosměrným jízdám denně ve scénářích 1 a 3 a přibližně 440 naloženým jednosměrným jízdám denně ve scénáři 2. Při krajním předpokladu prázdných zpátečních jízd by se jednalo přibližně o 530, resp. 880 jednosměrných jízd denně, rozdělených mezi přístavy v Děčíně a Ústí nad Labem a jejich napojení na silnice I/13, I/62 a dálnici D8. Jde o orientační horní odhad; skutečná intenzita bude záviset na podílu železniční obsluhy, směrovém rozdělení přeprav, zpětném vytížení vozidel a provozním režimu jednotlivých přístavů.

Horní odhad vyvolané dopravy podle této kapitoly je předán jako vstupní údaj pro aktualizaci hlukové studie a hodnocení vlivů na veřejné zdraví (ve smyslu vyjádření č. j. MZP/2026/630/1245). Imisní hodnocení změn dopravy v dotčené dopravní síti ve fázi provozu záměru bude dopracováno v dalším stupni projektové dokumentace v souladu s vyjádřením odboru ochrany ovzduší MŽP (č. j. MZP/2026/970/566 ze dne 13. 5. 2026), které zpracování tohoto hodnocení v dalším stupni výslovně předpokládá.

10 Závěr a zhodnocení

Aktualizace dokumentace, která se zabývala danou problematikou v roce 2015, opětovně potvrdila, že realizace záměru Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN bude mít pozitivní vliv na řešení kapacitních problémů hlavních dopravních koridorů v souběhu řeky Labe. Příznivý dopad bude mít přesun zboží z nákladních vozidel na lodě, což se projeví snižujícími provozními náklady dopravců, nižším zatížením silnic (nejen počtem, ale také hmotnostním zatížením od vozidel) a také nižší nehodovostí.

Od roku 2015 se výrazně zhoršily plavební podmínky na Labi, což dále omezilo využitelnost řeky a zvýšilo nespolehlivost vodní dopravy. Využitelnost vodní dopravy je zásadně závislá na spolehlivých plavebních podmínkách.

Cílem záměru je především spolehlivá splavnost, která přiláká zákazníky dříve odražené právě nejistotou splavnosti, a proto využívají jiné dopravní módy – silnici a železnici. Bez zabezpečení plynulosti vodní dopravy není možné do budoucna počítat s výraznějším využitím vodní cesty.

Bez realizace záměru zůstane vodní cesta nespolehlivým článkem přepravního systému a růst přepravní poptávky bude muset být rozdělen mezi silniční a železniční dopravu podle jejich skutečně dostupné kapacity. Silniční doprava bude nadále nezastupitelná zejména u zásilek s přísnými požadavky na dodací čas a flexibilitu.

Naproti tomu existuje množství komodit, které nemají tak přísné požadavky na čas dodání a doprava po vodě bude pro tyto dopravce tou správnou volbou.

Aktualizace predikce zboží proudů českého úseku Labe poukázala na komodity, které vytvářejí nové příležitosti pro přepravu po vodě – těžké nebo nadrozměrné zboží, recyklovaný materiál, biomasa, nová paliva – LNG, vodík, metanol, syntetická paliva apod. Dále narůstá počet komodit, pro které je vodní cesta dobrou volbou – vyšší využití se předpokládá při přepravě chemikálií, kontejnerů, stavebním materiálu atd.

Předkládaná aktualizace hodnotí tři scénáře přesunu zboží na vodní cestu, protože její budoucí využití závisí na řadě nejistých faktorů. Scénáře zahrnují projektový objem odpovídající 60 % kapacity plavebního stupně i plné využití uvažované kapacity. Současně se mění podíl přepravní práce přesunutá ze silnice na vodu v rozmezí od 40 % do 100 %.

- **Scénář 1 – celkový projektový objem 4,71 mil. t/rok, odpovídající přibližně 60 % uvažované kapacity plavebního stupně; přibližně 7 000 průjezdů nákladních plavidel za rok a 995 průjezdů osobních a kajutových plavidel za rok; přesun 40 % ze silnice a 60 % ze železnice.**
- **Scénář 2 – celkový projektový objem 7,85 mil. t/rok, odpovídající plnému využití uvažované kapacity plavebního stupně; přibližně 11 600 průjezdů nákladních plavidel za rok a 995 průjezdů osobních a kajutových plavidel za rok; přesun 40 % ze silnice a 60 % ze železnice.**
- **Scénář 3 – celkový projektový objem 4,71 mil. t/rok; celý přesouvaný objem je uvažován ze silniční dopravy. Z hlediska monetizovaných silničních přínosů jde o horní, nejpříznivější scénář.**

Na základě vybraných monetizovaných přínosů vypočtených v kapitole 9 lze při použití historické nákladové základny 6 728 mil. Kč z aktualizace roku 2022 uvést orientační prostou nediskontovanou dobu úhrady. V ekonomicky nejpříznivějším scénáři 3 dosáhnou kumulované úspory provozních nákladů silniční dopravy a nehodovosti této hodnoty přibližně po 13,7 roku provozu, tedy kolem let 2047–2048. Tento výsledek nelze považovat za ekonomické hodnocení finálních variant z roku 2026, protože jejich aktualizované investiční náklady nejsou v této studii stanoveny.

Zpráva

Tento výpočet je pouze orientační. Zahrnuje úspory provozních nákladů těžkých nákladních vozidel a úspory nehodovosti, ale nezahrnuje další externality, provozní a udržovací náklady vodní infrastruktury ani zůstatkovou hodnotu a nepoužívá diskontování peněžních toků. Investiční náklady jsou navíc převzaty v cenové úrovni roku 2022, zatímco část jednotkových provozních nákladů je aktualizována k roku 2025; pro standardní ekonomické hodnocení musí být všechny položky převedeny do jednotné cenové úrovně. Nejde tedy o komplexní CBA ani o standardní ukazatel ekonomické návratnosti. Prostá nediskontovaná doba úhrady činí ve scénáři 1 přibližně 31,2 roku a ve scénáři 2 přibližně 16,8 roku.

Záměr může vytvořit podmínky pro obnovu nákladní vodní dopravy a pro využití dosud nespolehlivého článku Labsko-vltavské vodní cesty. Ekonomickou přijatelnost finálních Variant 1 a 2 však nelze na základě této dopravní studie definitivně uzavřít; bude záviset na skutečném oživení přepravních objemů v rozsahu odpovídajícím hodnoceným scénářům a na aktualizovaných investičních nákladech jednotlivých variant.

Vypracovali:

Ing. Tatiana Blanárová
Ing. Michal Poláček
Ing. Alexander Krokker, PhD.

11 Seznam použitých zdrojů

[1] **Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín**, HBH Projekt spol s r.o., 07/2015

[2] **Studie snížení dopravní nehodovosti a úspor z přesunu části nákladní dopravy na vodní cestu při realizaci PS Děčín**, HBH Projekt spol s r.o., rok 2015

[3] **Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR – (Marketingová studie)**“, pracovní verze 2015, Fakulta stavební VUT v Brně, rok 2015

[4] **Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR**, Fakulta stavební VUT v Brně, 02/ 2016 – revidovaná verze po vypořádání připomínek ze strany MDČR a SFDI

[5] Závěrečná zpráva k zakázce SR 122257051 „Aktualizace finanční a ekonomické analýzy a analýzy citlivosti, včetně zohlednění platné metodiky Ministerstva dopravy – "Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury" v rámci dokumentu "Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“, Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, 03/2022

[6] Závěrečná zpráva k zakázce SR122257084 „Aktualizace predikce zbožíových proudů českého úseku Labe“ Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, 06/2022

[7] **Dopravní sektorová strategie 3. Fáze** Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050

[8] Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb. k návrhu koncepce Dopravní sektorové strategie 3. fáze, č. j. MZP/2024/710/2401 ze dne 15. dubna 2024

[9] **Politika územního rozvoje České republiky (PÚR ČR)**

[10] **Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035**

<https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-2023-s-v?returl=/Dokumenty/Strategie>

<https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/KONCEPCE-NAKLADNI-DOPRAVY-PRO-OBDOBI-2024-%E2%80%93-2035>

[11] **Koncepce vodní dopravy**

[12] Aktualizace predikce zbožíových proudů českého úseku Labe, Fakulta stavební, Centrum AdMaS, VUT v Brně, 06/2022.

[13] Ročenky dopravy – roky 2018–2025 (Ministerstvo dopravy ČR)

Zpráva

[14] Celostátní sčítání dopravy 2010–2020

[15] **Vyhodnocení plavebního provozu na Vltavské vodní cestě za rok 2024, Povodí Vltavy, státní podnik**

[16] **Plavební ročenka 2021–2023**, Státní plavební správa

[17] **ČSÚ, Index pro pozemní a potrubní dopravu a index pro vodní dopravu.**

Dostupné na <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=31784>

[18] **Internetové informace**

[19] **Správa železnic, s. o. – VRT Nové spojení Drážďany – Praha / Krušnohorský tunel**, informace o přípravě záměru, www.spravazeleznic.cz, stav k 06/2026

[20] Vyjádření MŽP k předběžnému projednání oznámení záměru, č. j. MZP/2026/910/2067 ze dne 29. 5. 2026, včetně dílčích vyjádření odborů MŽP, zejména č. j. MZP/2026/630/1245 a MZP/2026/970/566 ze dne 13. 5. 2026.

[21] **Dokumentace EIA 2016 – referenční varianta 1b** – Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN, dokumentace vlivů záměru na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., 2016 (varianta 1b)

[22] Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 21/2025 Sb. m. s. o sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty; dohoda byla podepsána dne 20. 7. 2021 a vstoupila v platnost dne 1. 1. 2025. Ministerstvo dopravy ČR: „Dobrá zpráva pro plavbu. Poslanci schválili Česko-německou dohodu o Labi“, 23. 5. 2024.

[23] AQUATIS a.s.: Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN, Popis varianty, Varianta 1 – plavební stupeň Děčín s optimalizovanými environmentálními opatřeními, 06/2026.

[24] AQUATIS a.s.: Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN, Popis varianty, Varianta 2 – plavební stupeň Děčín s optimalizovanými environmentálními opatřeními, 06/2026.