

KONCEPCE VODNÍ DOPRAVY PRO OBDOBÍ 2026–2035



MINISTERSTVO DOPRAVY

Abstrakt:

Tento dokument představuje dlouhodobou koncepci rozvoje vodní dopravy v České republice na období let 2026–2035. Základem je analýza současného stavu vodní dopravy, její infrastruktury a právních předpisů. Vodní doprava, především Labsko-vltavská vodní cesta, hraje klíčovou roli v propojení České republiky s evropskou dopravní sítí, přičemž její význam spočívá hlavně v přepravě nadměrných a těžkých nákladů s nízkými náklady na energii a minimálním dopadem na životní prostředí.

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

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

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

Na přípravě dokumentu se podíleli:

Ministerstvo dopravy
Ministerstvo zemědělství
Ředitelství vodních cest
Státní plavební správa
Povodí Vltavy, státní podnik
Povodí Labe, státní podnik
Povodí Moravy, státní podnik

Obsah

I.	Analýza stávajícího stavu vodní dopravy v České republice	4
II.	Strategické cíle	23
A.	Posílení role udržitelné vodní dopravy v rámci hospodářství ČR	23
1.	Specifický cíl „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“	23
2.	Specifický cíl „Role vodní dopravy ve vztahu k novým jaderným zdrojům“	27
3.	Specifický cíl „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy“	30
4.	Specifický cíl „Digitalizace ve vazbě na zvýšení efektivity a výkonnosti vodní dopravy v rámci logistických řetězců“	35
5.	Specifický cíl „Osobní a rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů“ ..	37
B.	Flotila plavidel	39
1.	Specifický cíl „Technická způsobilost plavidel“	39
2.	Specifický cíl „Modernizace plavidel“	41
C.	Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování	43
1.	Specifický cíl „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN –T“	43
2.	Specifický cíl „Zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN-T“ ...	52
3.	Specifický cíl „Zvyšování bezpečnosti plavebního provozu opatřeními na infrastruktuře vodních cest“	55
4.	Specifický cíl „Zajištění kvalitní údržby dopravně významných vodních cest a provozování dopravně významných vodních cest“	59
D.	Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury	63
1.	Specifický cíl „Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“	63
2.	Specifický cíl „Přístavní infrastruktura pro osobní a rekreační plavbu“	72
3.	Specifický cíl „Zajištění servisních služeb pro plavidla“	75
4.	Specifický cíl „Využití přístavu Hamburk“	80
E.	Snižování vlivu provozu na životní prostředí	83
1.	Specifický cíl „Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí“	83
F.	Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě	86
1.	Specifický cíl „Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě“	86
G.	Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě	87
1.	Specifický cíl „Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě“	87
H.	Dlouhodobá vize pro vodní dopravu – prověření možností dalšího rozvoje vodní dopravy	89
1.	Specifický cíl „Právní předpisy a regulační prostředí“	89
2.	Specifický cíl „Strukturální a podpůrná opatření a programy“	96
3.	Rozvoj vodních cest v dlouhodobém horizontu	97
	Seznam zkratk	98
	Poznámky	101

Východiska

STĚŽEJNÍ DOKUMENTY NA ÚROVNI EVROPSKÉ UNIE

Základem přístupu k dopravě na evropské úrovni je souhrn iniciativ **Zelená dohoda pro Evropu**¹, díky kterým by se měla EU do roku 2050 stát klimaticky neutrální. Dohoda bude pokrývat všechny sektory ekonomiky, zejména pak dopravu, energetiku, zemědělství, výstavbu budov a průmysl obecně, doprava se přímo týká část „Urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě“.

Hlavní aktuální strategii EU pro oblasti dopravy představuje **Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**², která aktualizuje cíle dopravní politiky EU a reaguje na nové výzvy, zejména pak v oblasti snižování emisí z dopravy a digitalizace dopravního sektoru. Vyzývá k opatřením, která podpoří používání udržitelných druhů dopravy, především přesunutím přepravy nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti a předpokládá, že doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba vzrostou do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 % (oproti r. 2015). Mezi stěžejní iniciativy strategie, relevantní pro vodní dopravu, patří zejména podpora využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a související infrastruktury, přístavy s nulovými emisemi nebo ekologizace nákladní dopravy. Strategie také klade důraz na digitalizaci, investice do infrastruktury nebo obnovy flotily.

S cílem plnit cíle Zelené dohody a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu vydala Evropská komise „**Akční plán pro vnitrozemskou vodní dopravu na období 2021–2027**“ (**program NAIADES III**)³ zaměřený na dva hlavní cíle: přesun většího objemu nákladní dopravy na vnitrozemské vodní cesty a nasměrování tohoto odvětví na cestu k nulovým emisím, podpořenou další digitalizací a doprovodnými opatřeními v oblasti pracovní síly. Program NAIADES III navázal na předchozí program NAIADES II, který stanovil opatření v oblasti vnitrozemské vodní dopravy na období 2014–2020.

Stěžejním právním dokumentem pro oblast rozvoje dopravní infrastruktury na úrovni EU je **nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě**, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013. Nařízení stanoví hlavní zásady v oblasti vytváření transevropské dopravní sítě (TEN-T), určení projektů společného zájmu a devíti evropských dopravních koridorů. Obsahuje celkový závazek dobudovat dopravní infrastrukturu. Do roku 2030 má být dokončena hlavní síť, do roku 2040 rozšířená hlavní síť a do roku 2050 globální síť. V oblasti vnitrozemské vodní dopravy zahrnuje požadavky na infrastrukturu vnitrozemských vodních cest.

¹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Zelená dohoda pro Evropu ze dne 12. 12. 2019 (COM/2019/640 final)

² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti ze dne 9. 12. 2020 (COM/2020/789 final)

³ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: NAIADES III: Boosting future-proof European inland waterway transport (COM/2021/ 324 final)

I. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU VODNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE

Přehled právních předpisů ČR, které upravují oblast vnitrozemské plavby

Zjednodušená verze též používaná v dokumentu	Celý název právního předpisu
zákon č. 114/1995 Sb. zákon o vnitrozemské plavbě	zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů
zákon č. 254/2001 Sb. zákon o vodách (vodní zákon)	zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 222/1995 Sb. vyhláška o vodních cestách	vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 67/2015 Sb. vyhláška o pravidlech plavebního provozu	vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu), ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 223/1995 Sb. vyhláška o způsobilosti plavidel na vnitrozemských vodních cestách	vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 334/2015 Sb. vyhláška o vedení rejstříku malých plavidel	vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 138/2000 Sb. vyhláška o radiofonním provozu	vyhláška č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 84/2000 Sb. vyhláška o způsobilosti k provozování vnitrozemské dopravy	vyhláška č. 84/2000 Sb., o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 356/2009 Sb. vyhláška o RIS	vyhláška č. 356/2009 Sb., o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách, ve znění pozdějších předpisů

I. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU

vyhláška č. 46/2015 Sb. vyhláška o podmínkách užívání povrchových vod k plavbě	vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, ve znění pozdějších předpisů
nařízení vlády č. 96/2016 Sb. nařízení vlády o rekreačních plavidlech	nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech
vyhláška č. 11/2023 Sb. vyhláška o zdravotní způsobilosti	vyhláška č. 11/2023 Sb., o zdravotní způsobilosti ve vnitrozemské plavbě
vyhláška č. 48/2023 Sb. vyhláška o činnostech členů posádek plavidel a ověřování odborné způsobilosti k činnostem ve vnitrozemské plavbě	vyhláška č. 48/2023 Sb., kterou se vymezují činnosti vykonávané členy posádky plavidla a stanoví podrobnosti týkající se ověřování odborné způsobilosti osob k vedení plavidel, jejich obsluze a k výkonu dalších činností ve vnitrozemské plavbě ve znění vyhlášky č. 393/2024 Sb.

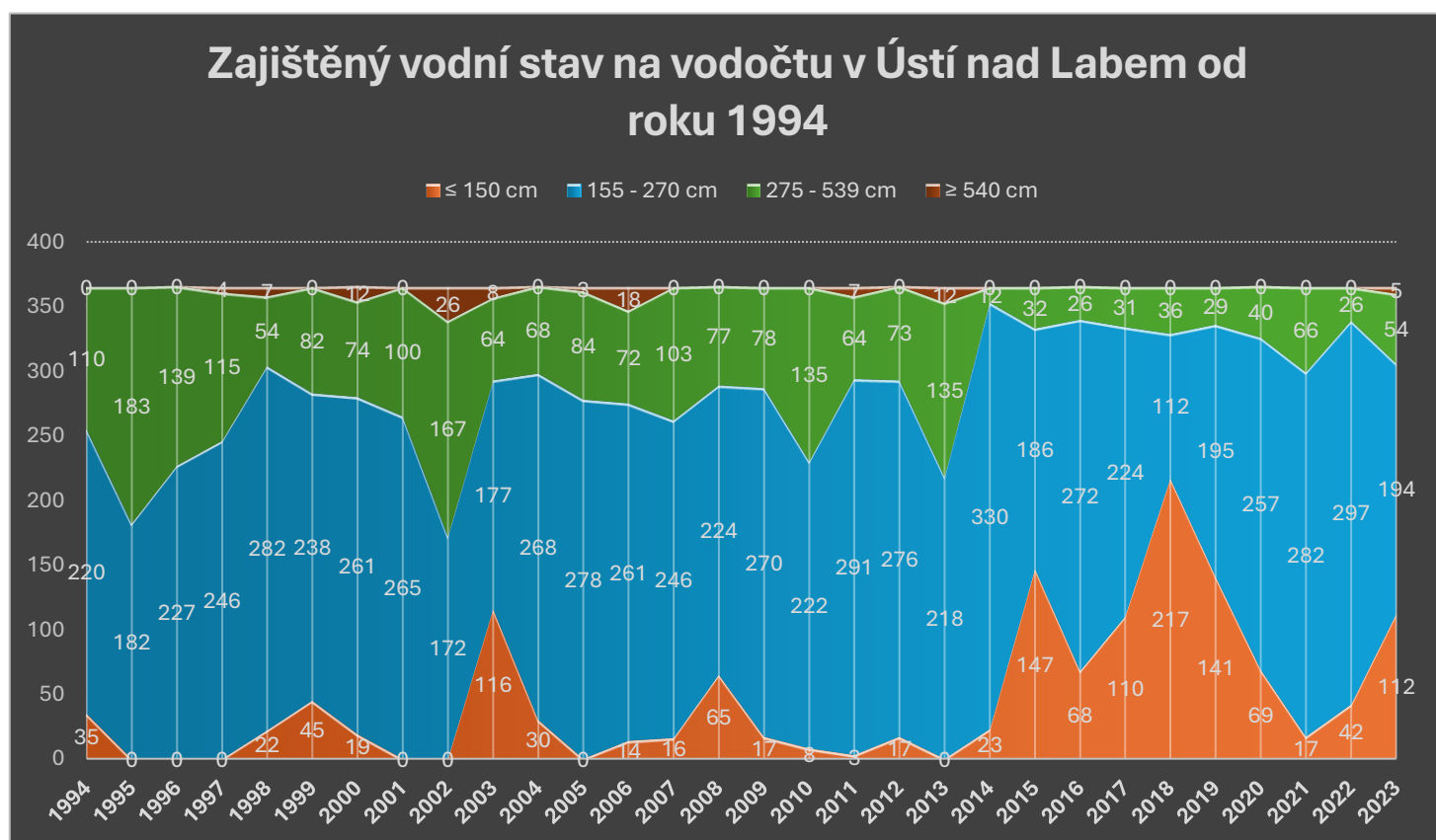
Rozvoj vnitrozemských vodních cest po právní stránce definuje zákon č. 114/1995 Sb. a prováděcí vyhlášky, zejména vyhláška č. 222/1995 Sb. Užívání povrchových vod k plavbě upravuje § 7 vodního zákona a s ním související právní předpisy.

Labsko-vltavská vodní cesta, jako nejdůležitější vodní cesta České republiky, zajišťuje obsluhu významných hospodářských oblastí ČR a současně dostupnost významných hospodářských oblastí ostatních států Evropy včetně napojení na námořní přístavy prostřednictvím dopravního módu šetrného k životnímu prostředí a s nízkou energetickou náročností. S ohledem na skutečnost, že vodní doprava nabízí nízké přepravní tarify, je důležitá také pro konkurenceschopnost domácích exportérů a pro cenu zboží pro domácí konečné spotřebitele. Labsko-vltavská vodní cesta je zahrnuta do hlavní transevropské dopravní sítě (TEN-T) dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/1679 ze dne 13. června 2024, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení rozhodnutí (EU) č. 1315/2013 a tvoří část koridoru Rýn – Dunaj.

DOPRAVNĚ VÝZNAMNÉ VODNÍ CESTY V ČR

Labská vodní cesta

Od státní hranice ČR/Německo po Pardubice (resp. Kunětice), je tato vodní cesta dlouhá 247 km. Není však splavná v celé délce. V prostoru plavebního stupně Přelouč jsou cca 2 km nesplavné, včetně nefunkční PK, a dále asi 40 km dlouhý úsek od státní hranice po Ústí nad Labem (zdyadlo Střekov) nemá dostatečné plavební parametry, plavební podmínky nejsou udržovány jezy a závisí plně na aktuálním průtoku, a proto po významnou část roku neumožňuje proplutí plavidel s většími ponory (viz následující graf).



Graf 1: Zajištěný vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem od roku 1994

Na vodní cestě bylo dosud vybudováno 23 plavebních stupňů (v tomto počtu není započten stávající stupeň Přelouč, který není průjezdný). Labská vodní cesta pokračuje na území Německa. Zde jsou cílové parametry definovány schváleným národním strategickým dokumentem s názvem „Celkový koncept Labe“. Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji vnitrozemské labské vodní cesty byla dne 23. května 2024 schválena Poslaneckou sněmovnou, následně proběhla její ratifikace a nabyla účinnosti k 1.1.2025.

Vltavská vodní cesta

Od soutoku s Labem až po České Budějovice je vodní cesta dlouhá 240 km. Je na ní celkem 18 plavebních stupňů, nicméně na vodních dílech Slapy a Orlík doposud nebyla dokončena plavební zařízení. Z celkové délky je 148 km splavných jen v parametrech odpovídajících I. třídě mezinárodní klasifikace vodních cest. Souvislá splavnost je aktuálně zajištěna pro plavidla, která svými rozměry odpovídají technologickým jednotkám umožňujícím přepravu přes VD Slapy a VD Orlík.

Vodní cesta Morava

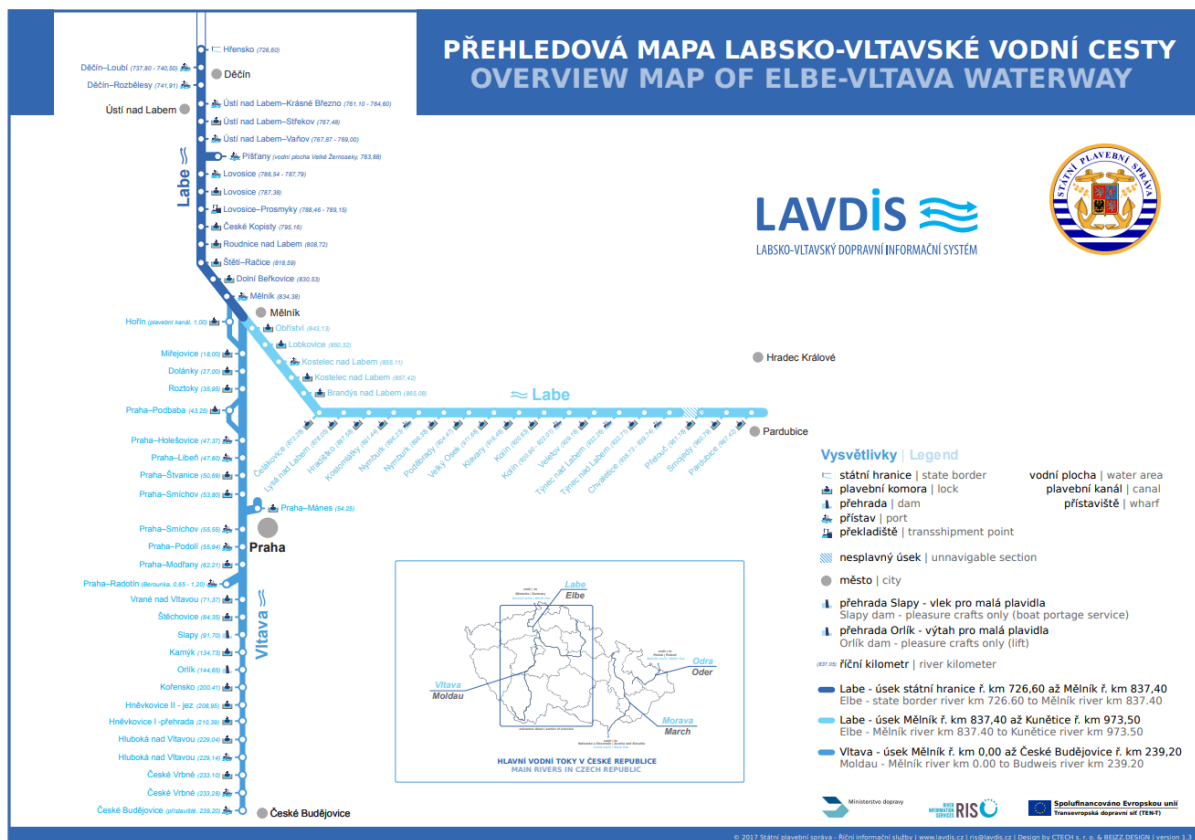
Tato vodní cesta je zákonem definována od ústí Bečvy po soutok s Dyjí včetně průplavu Otrokovice-Rohatec, dnes zvaného Bařův kanál. Vodní cesta již byla na základě spolupráce Ministerstva dopravy (včetně SPS a ŘVC) a Ministerstva zemědělství (zejména Povodí Moravy, s. p.), místních samospráv, později (po jejich vzniku) i krajů zesplavněna v celé své původní délce, vyjma cca 2 km dlouhého úseku, včetně plavebních komor, do tehdejšího závodového přístavu Otrokovice-Bařov. Původně měla 14 plavebních komor, obsluhováno je v současnosti 11 z nich (2 jsou dnes již pro běžné funkční stavy nepotřebné a jsou trvale otevřené a jedna nebyla obnovena) a od roku 2024 je v realizaci výstavba plavební komory v Rohatci/Sudoměřicích a v procesu přípravy realizace plavební komory v Bělově. Na vodní cestě, která byla původně budována pro vodohospodářské účely a pro přepravu lignitu, je dnes již vzhledem k nedostatečným parametrům provozována jen rekreační plavba.

Navazující vnitrozemské vodní cesty v zahraničí

Prostřednictvím Labské vodní cesty je tuzemská síť vodních cest napojena na hustou síť západoevropských vodních cest Německa, Belgie, Nizozemska, Francie či Švýcarska včetně námořních přístavů. Nejčastěji najížděnými námořními přístavy jsou Hamburk, Amsterdam, Rotterdam, Antverpy a Brémy a vnitrozemskými přístavy Magdeburg, Drážďany, Riesa, Aken a další.

Zcela klíčová pro fungující systém vodní dopravy v ČR je splavnost Labe na území Německa, a to zejména do Magdeburku, ze kterého lze prostřednictvím průplavního mostu v blízkosti Magdeburku najíždět na západoevropské vodní cesty.

Z České republiky je dosažitelná, prostřednictvím propojení Rýn-Mohan-Dunaj, i Dunajská vodní cesta a prostřednictvím Labsko-havelského kanálu i polské vodní cesty. Tuzemští zákazníci poptávají přepravy vodní dopravou i do těchto destinací. Tyto přepravy s ohledem na obtížné zpětné vytížení plavidel nejsou prozatím ekonomicky návratné.



Obrázek 1: Přehledová mapa Labsko-vltavské vodní cesty

Identifikace úzkých míst na Labsko-vltavské vodní cestě zařazené do TEN-T

Základní problémy vodní dopravy v ČR:

- není kontinuální vodní cesta
 - chybí souvislá splavná Labská vodní cesta z Německa do Pardubic;
 - chybí je nezbytné zlepšení plavebních podmínek v úseku VD Střekov – Dolní Žleb (nespolehlivost úseku bez jezů);
 - chybí splavnění do Pardubic (faktická průběžnost vodní cesty);
 - v centru Prahy kapacitně přetížená PK Smíchov, která tak prakticky přerušuje vodní cestu v období velké poptávky po proplavení (některé segmenty plavby tak nemohou v akceptovatelném čase čekání projet);
- další omezení v rámci infrastruktury vodních cest;
 - omezení ponorů na Vltavě na dílčí části Vraňansko-hořínské plavebního kanálu na 180 cm, do Třebenic až 120 cm, což zásadně omezuje využitelnost pro nákladní dopravu (efektivnost) a ponor 120 cm i pro osobní lodě (pro velké lodě neprůjezdné);
 - omezené ponory na Labi pod 220 cm;
 - omezení podjezdné výšky na Vltavě do Prahy pouze na 5,4 m, omezuje segment osobních lodí a přepravy kontejnerů, včetně potřeby nebezpečných manipulací při průjezdu;

- dílčí omezení podjezdné výšky na Dolním Labi (Štětí);
- chybějící spolehlivé značení některých mostů, včetně značení pro plavbu s pomocí radiolokátoru;
- chybějící doplňková síť chráněných míst pro plavidla za povodní, která nemohou dosáhnout ochranného přístavu (např. díky velké vzdálenosti, potřebě několika proplavení, rizika nefunkčnosti nebo přetížení plavebních komor);
- chybějící nebo nevyhovující čekací stání u plavebních komor. Významný problém je to zejména u stání pro malá plavidla, jež na mnoha plavebních komorách chybí, úvazná zařízení nejsou pro malá plavidla vhodná a dochází k nežádoucí a nebezpečné interakci s velkými plavidly;
- chybějící obratiště pro plavidla a sestavy největších povolených rozměrů;
- z dlouhodobého pohledu neumožnění proplutí plavidel šířky 11,4 m na Vltavě;
- nedostatečná síť sjezdů do vody pro spouštění plavidel na vodu a jejich vytahování na souš;
- chybné vnímání vodní dopravy jako zbytečné a nefunkční, u vodních cest jako nevhodné pro plavbu díky poloze na horních tocích řek, absence náhledu na multifunkční charakter;
- nízké uplatnění alternativních paliv a elektromobility jako cesta k dekarbonizaci;
- omezená aplikace prvků smart shipping jako cesty pro zvyšování efektivity;
- horší bezpečnosti a zajištění posádek

Identifikace úzkých míst na vodních cestách mimo síť TEN-T

Úsek Vltavské vodní cesty od Třebenic, resp. od vodního díla Slapy až po konec vzdutí vodního díla Orlik v Týně nad Vltavou, resp. po vodní dílo Hněvkovice, byl vybudován v padesátých a šedesátých letech minulého století jako částečně plavebně nesouvislá vodní cesta pro plavidla o nosnosti do 300 tun. Následně v roce 2017 bylo zprovozněno prodloužení do Českých Budějovic.

Na tomto úseku Vltavské vodní cesty se nachází vodní dílo Slapy, v současné době bez plavebního zařízení, vodní dílo Kamýk s jednodílnou plavební komorou o velkém spádu a užitných rozměrech 35x6,5 m a vodní dílo Orlik s lodním výtahem pro malá plavidla. Lodní zdvihadlo pro plavidla parametrů třídy I nebylo dokončeno. Dále je omezená podjezdná výška pod mostem v Týně nad Vltavou.

Vodní cesta Batův kanál postrádá napojení na sever do Kroměříže a má problémy s přístavní i plavební kapacitou určitých úseků. Dále byl na řadě míst identifikován nevyužitý rekreační plavební potenciál (např. oblast Veselí n. M. – Vnorovy).

Přístavy, překladiště, přístaviště, vývaziště

Přístav ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., plní ochrannou funkci, zajišťuje-li svým umístěním na vodní cestě nebo stavebními úpravami bezpečné stání plavidla a možnost bezpečného přístupu na plavidlo v případě vysokého vodního stavu, zámrazy nebo chodu ledu.

Přístavy představují body styku vodní dopravy s dopravou pozemní nebo s podnikatelskou činností na břehu, využívající zboží či osoby dopravované vodní dopravou. Existují přitom následující služby realizované v rámci přístavů:

- nákladní doprava (přeprava nákladů nákladními loděmi či sestavami plavidel) – v této souvislosti je třeba zmínit úzká místa, kterými jsou zejména omezená síť přístavišť nebo omezené možnosti uplatnění tzv. citylogistiky;
- osobní a rekreační doprava (doprava osob osobními nebo malými rekreačními plavidly převážně za účelem rekreace a turistiky) – dosud není dobudována souvislá síť veřejných přístavišť pro krátkodobá a střednědobá stání, současně je identifikován nedostatek míst pro dlouhodobá stání, včetně umístění půjčoven – společné servisní služby plavidlům (zásobování plavidel včetně pohonných hmot, odběr odpadů, opravy a údržba).

Seznam veřejných přístavů je zveřejňován systémem Říčních informačních služeb (RIS).

Shrnutí stávajícího stavu provozu vodní dopravy v ČR

Vodní doprava je v České republice realizována jako:

- nákladní vodní doprava (koncesovaná vodní doprava pro „cizí potřeby“ dle § 33 zákona č.114/1995 Sb.);
 - mezinárodní nákladní vodní doprava;
 - vnitrostátní nákladní vodní doprava;
- osobní vodní doprava (koncesovaná vodní doprava pro „cizí potřeby“ dle § 33 zákona č. 114/1995 Sb.);
 - veřejná vodní doprava (§ 35 zákona č.114/1995 Sb.);
 - neveřejná vodní doprava;
- rekreační plavba (vodní doprava pro „vlastní potřeby“).

Nákladní vodní doprava

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

Nákladní vodní doprava v ČR se uplatňuje primárně v rámci exportu z ČR do zahraničí, respektive importu ze zahraničí do ČR. Tento stav vyplývá ze skutečnosti, že vodní doprava je vzhledem ke svým specifickým vlastnostem vhodná zejména pro přepravu zboží na velké vzdálenosti a pro přepravu nadměrných nákladů.

Vzhledem ke geograficky omezené síti vodních cest nelze v mnoha případech zajistit door-to-door přepravu zboží, které se často musí překládat kvůli překonání prvních a posledních kilometrů své cesty. To neplatí v případě přepravování zboží z přístavu do přístavu, kde nutnost překládky odpadá a náklady na přepravu zboží se tím výrazně snižují, což přináší konkurenční výhody podnikům situovaným v bezprostřední blízkosti vodních cest. Podnikatelská činnost se proto může cíleně blížit k vodním cestám. Celkově ovšem lze konstatovat, že nejlepší uplatnění nalézá lodní doprava jako složka kombinované dopravy, tedy jako součást multimodálních dopravních řetězců.

Klíčovým přístavem pro Českou republiku je **Hamburk**. Svobodné a hanzovní město Hamburk je mezinárodním střediskem obchodu a dopravy a největším německým přístavem. Je jedním z největších uzlů dopravních cest jak v Německu, tak i v evropské dopravní síti. Hamburk je jednou z nejdůležitějších bran obchodu Evropy se zámořím a dle objemu překládky se jedná o druhý nejvýznamnější evropský přístav. Česká republika má na město a spolkovou zemi Hamburk prostřednictvím Labsko-vltavské vodní cesty ekonomické, dopravní i historické vazby. Hamburský přístav se svou zabezpečenou hloubkou 12–14 m může být využíván jak vnitrozemskými plavidly, tak námořními plavidly všeho druhu. Přístav je tak řazen do skupiny tzv. univerzálních přístavů. Mimo obvyklá zařízení pro překlad běžného kusového zboží je zde řada speciálních zařízení pro určité druhy zboží, jako např. klimatizované sklady pro jižní ovoce, plovoucí jeřáby pro překlad zásilek o velkých rozměrech a hmotnostech až do 800 t, cisternové nádrže pro skladování tekutého zboží, překladní zařízení pro překlad rud a uhlí, speciální zařízení pro překlad a skladování dřeva, papíru, celulózy, mraženého zboží a ryb. Jsou zde vybudována sila pro skladování sypkého zboží při zachování jeho kvality. V přístavu je dále velký kontejnerový terminál a rampy pro překlad RO-RO. Veškerá tato infrastruktura navazuje na komplex zpracovatelského průmyslu.

Česká republika podporuje multimodalitu, zejména spojení vnitrozemské vodní a železniční dopravy v rámci klíčových dopravních koridorů. Rozvoj multimodálních logistických center v ČR i SRN, včetně přístavního území v Hamburku, umožní ekologičtější řešení přepravních potřeb.

Na základě Versailleské smlouvy a dalších navazujících smluvních dokumentů má ČR v Hamburku pronajato přístavní území na 99 let do roku 2028 s opcí na dalších 50 let; určitou část území současně vlastní. Aktuálně probíhají intenzivní jednání s německou stranou o formě využívání přístavu Hamburk českou stranou po roce 2028.

Nové logistické možnosti v Kuhwerder Hafen, které má ČR získat výměnou za současné pronajaté území Moldauhafen a Saalehafen, odpovídá lépe logistickým potřebám České republiky. Toto území o rozloze až 60 000 m² poskytne manipulativní a skladovací plochy a dostupnost pro vnitrozemská i námořní plavidla. Po realizaci nezbytných investic bude napojeno na železniční a silniční síť, což zajistí jeho plnohodnotné využití v rámci multimodální logistiky.

Nákladní vodní doprava v ČR má aktuálně nejvyšší konkurenceschopnost zejména u komodit s nižší kilogramovou hodnotou, které nejsou náročné na čas přepravy, a při přepravě nadrozměrných nákladů. Jde o nákladově efektivní alternativu oproti jiným druhům dopravy.

Následující tabulka znázorňuje základní ekonomické ukazatele právnických a fyzických osob ve vnitrozemské vodní dopravě.

	2018	2019	2020	2021	2022
Počet aktivních podniků	97	94	94	97	97
Počet zaměstnaných osob celkem ve fyzických osobách (osoby)	641	630	592	559	590
z toho:					
Průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách (osoby)	537	529	503	455	494
Průměrný evidenční počet zaměstnanců – přepočtený (osoby)	523	518	483	436	466
Mzdy bez OON (mil. Kč)	159	175	169	160	181
Tržby z prodeje výrobků a služeb a za prodej zboží (mil. Kč)	1 194	1 371	919	970	1 489
Tržby z prodeje výrobků a služeb a za prodej zboží na 1 zaměstnanou osobu (tis. Kč)	1 863	2 174	1 551	1 734	2 523
Výkony vč. obchodní marže (mil. Kč)	1 132	1 314	872	922	1 443
Spotřeba materiálu a energie a náklady na služby (mil. Kč)	852	983	689	687	1 049
Podíl spotřeby materiálu a energie a náklady na služby na výkonech (%)	75,2	74,8	79,0	74,6	72,7
Přidaná hodnota (mil. Kč)	280	332	183	235	395
Podíl přidané hodnoty na výkonech (%)	24,8	25,2	21,0	25,4	27,3
Přidaná hodnota na 1 zaměstnanou osobu (tis. Kč)	437	526	309	419	669

Tabulka 1: Základní ekonomické ukazatele právnických a fyzických osob ve vnitrozemské vodní dopravě

Exportní i importní relace s využitím vodní dopravy snižují náklady na přepravu do a z námořních přístavů, což vytváří konkurenční výhodu (resp. snižuje nevýhodu) podnikání ve vnitrozemí ČR oproti přímořským oblastem. Zejména u hromadného zboží tvoří cena přepravy do námořního přístavu významnou část ceny, včetně dosažení hranice ziskovosti (např. u obilí tvoří pozemní doprava do námořního přístavu 35 % ceny, vodní doprava ji může snížit o 15 %).

Po vodě lze v českých podmínkách přepravovat náklady teoreticky do délky 60 m, šířky obvykle až 9 m (výjimečně více) a hmotnosti až cca 1000 t. Výška nákladu je omezena podjezdnými výškami vodní cesty. Pro přepravu lze použít klasických tlačných člunů s nákladkou při hmotnosti do 40 t ve všech kontejnerových překladištích, při nižších hmotnostech lze využít i klasické přístavní jeřáby. Při větších hmotnostech je třeba využít speciální mobilní jeřáby nebo tzv. RO-RO technologii navezením nákladu na loď spolu se silničním podvozkem. Vlastní přeprava po vodní cestě již dopravní síť ani okolí nijak neovlivňuje. Vodní doprava je pak schopna snížit koncové ceny nákladu (výrobků), a to snížením přepravních nákladů.

V rámci přepravy produktů chemického průmyslu (ale i gumárenského průmyslu či výroby umělých hmot), respektive jiných produktů splňujících parametry nebezpečného zboží, se uplatňuje jako významný pozitivní faktor mimořádná bezpečnosti provozu vodní dopravy.

Potenciál vodní dopravy je identifikován rovněž v rámci strategických přeprav komponent a paliva pro jaderné elektrárny Temelín a Dukovany.

V rámci mezinárodních přeprav vodní dopravou dochází k překladům (nakládce/vykládce) převážně v následujících destinacích:

- **Děčín** – primárně jako místo překlady na silniční/železniční dopravu, lokální cíl minimálně. Silniční napojení není vhodné, nákladní doprava je vedena centrem

města, a i dále prochází citlivým územím. Přínos vodní cesty pro přístavy Děčín a Ústí nad Labem je proto zcela minimální. Je nezbytné co největší část překládky pro vnitrozemí ČR realizovat až v Lovosicích a dále;

- **Ústí nad Labem** – Vaňov, západní přístav – místo překlada na silniční/železniční dopravu;
- **Lovosice** – místo překlada na silniční, jen omezeně železniční dopravu, překlad nadměrných kusů, lokální přeprava do Lovochemie, agrární produkty přes místní silo;
- **Mělník** – místo překlada na silniční, jen omezeně železniční dopravu, překlad zejména nadměrných kusů, ostatní minimálně.

Jiné přístavy se pro mezinárodní přepravy prakticky neuplatňují.

V rámci vnitrostátní nákladní dopravy je cílem podporovat nové koncepty zásobování měst založené na principech citylogistiky – jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách lze využít vodní dopravu (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a komunálních odpadů). Do budoucna je očekáván rozvoj vodní dopravy ve vnitrostátních relacích také ve vazbě na prodloužení Labské vodní cesty do Pardubic (150 tis. t ročně) a přepravy do sítě nových veřejných přístavů.

Důvody pro slabé uplatnění přístavů ve vnitrozemí jsou následující:

- slabé konkurenční prostředí (neexistuje praktická konkurence mezi poskytovateli přístavních služeb);
- problematické zázemí přístavů, zejména na Středním Labi nad Mělníkem a v Praze, přístavy nejsou k dispozici v průmyslových a ekonomických centrech;
- omezené plavební podmínky na regulovaném Labi způsobují, že relativně málo naložená loď z regulovaného úseku (Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo) není na kanalizovaném úseku vůči silniční dopravě konkurenceschopná; dokládání plavidel na vyšší ponor není obvykle efektivní;
- díky nestabilitě plavebních podmínek a nespolehlivým prognózám vodních stavů na regulovaném Labi dopravci upřednostňují co nejrychlejší obrat plavidel na českém území s omezeným dojezdem do vnitrozemí;
- omezená síť přístavů s podniky přímo v přístavní průmyslové zóně, které by snižovaly nároky na návaznou nákladnou pozemní dopravu.

Typová skladba a technický stav plavidel, dostupná kapacita lodní tonáže a dosažené výkony

Flotila plavidel působících na trhu vodní dopravy je dlouhodobě podinvestována, a to zejména v důsledku problémů se splavností vodních cest v České republice, které neumožňují provozovatelům plavidel generovat dostatečné příjmy. Dalším faktorem jsou i vysoké investiční náklady v souvislosti s modernizací plavidel. V této souvislosti existuje značný prostor při dalším zvyšování úrovně plavidel v oblasti environmentálních standardů, jejich přizpůsobení potřebám zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy a v oblasti bezpečnosti a prevence nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Skladbu lodního parku nákladní vnitrozemské vodní dopravy evidovaného v Plavebním rejstříku ČR tvoří nákladní plavidla, kterými jsou motorové nákladní lodě, tlačné remorkéry

I. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU

a tlačné čluny. Minoritní skupinu nákladních plavidel pak tvoří vlečné remorkéry a také vlečné čluny. Následující tabulky ilustrují skladbu lodního parku v ČR.

	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Počet celkem	46	30	38	30	26	24
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	46	30	38	30	26	24
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2	3	2	2	1	0
1950–1969	16	11	17	16	14	13
1970–1989	24	13	16	9	8	8
1990–1999	4	3	3	3	3	3
2000–2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	44,00	31,41	39,44	31,83	28,93	26,63
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	44,00	31,41	39,44	31,83	28,93	26,63
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2,00	2,96	2,11	2,11	1,14	0
1950–1969	11,00	9,77	16,14	16,99	13,91	12,75
1970–1989	28,00	15,15	17,65	10,19	10,32	10,31
1990–1999	4,00	3,54	3,54	3,35	3,57	3,57
2000–2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Výkon celkem (tis. kW)	23,00	13,23	17,61	14,90	14,24	13,20
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	23,00	13,23	17,61	14,90	14,24	13,20
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1,00	1,23	0,82	0,82	0,37	0
1950–1969	6,00	3,93	6,37	6,61	5,79	5,12
1970–1989	11,00	5,93	8,27	5,08	5,69	5,69
1990–1999	2,00	2,15	2,15	2,39	2,39	2,39
2000–2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

Tabulka 2: Údaje o motorových lodích registrovaných v ČR

I. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU

	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Počet celkem¹⁾	162	107	87	89	84	93
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	162	107	87	89	84	93
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	1	0	0	0	0
1950–1969	29	22	23	25	22	21
1970–1989	113	69	52	53	52	59
1990–1999	12	8	5	5	6	7
2000–2009	7	6	6	5	4	5
od roku 2010	0	0	1	1	0	1
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	73,03	53,27	44,68	46,79	46,38	53,00
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	73,03	53,27	44,68	46,79	46,38	53,00
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,03	0,03	0	0	0	0,00
1950–1969	9,00	6,17	7,81	9,52	7,75	7,47
1970–1989	58,00	44,32	35,82	30,76	31,52	37,84
1990–1999	6,00	4,99	4,25	4,88	5,46	6,05
2000–2009	0	1,71	1,71	1,64	1,64	1,64
od roku 2010	0	0	0	0	0	0,00

Tabulka 3: Údaje o vlečných a tlačných člunech registrovaných v ČR

	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Počet celkem¹⁾	93	78	64	69	63	69
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2	1	1	1	1	1
1950–1969	12	11	9	11	6	9
1970–1989	65	59	48	51	49	51
1990–1999	1	2	1	1	1	1
2000–2009	4	4	3	3	3	3
od roku 2010	0	1	2	2	3	4
Výkon celkem (tis. kW)	27,00	22,32	20,02	23,43	22,47	23,57
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,00	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18
1950–1969	3,00	2,89	2,48	2,98	2,08	2,71
1970–1989	21,00	18,16	16,22	19,13	18,90	19,20
1990–1999	2,00	0,21	0,10	0,10	0,10	0,10
2000–2009	1,00	0,73	0,54	0,54	0,54	0,54
od roku 2010	0	0,15	0,50	0,50	0,67	0,84

Tabulka 4: Údaje o vlečných a tlačných remorkérech registrovaných v ČR

	2015	2020	2021	2022	2023
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	1853	1384	1295	1266	1220
PODLE DRUHU PŘEPRAVY					
Vnitrostátní	684	318	263	276	363
Mezinárodní celkem	1170	1066	1032	991	857
v tom: vývoz	118	67	69	36	12
dovoz	44	12	10	5	2
přeprava ve třetích zemích	537	430	424	456	412
kabotáž	470	557	529	493	430
PODLE TYPU POHONU PLAVIDEL					
Motorová	1115	1009	1017	1021	921
Nemotorová	647	340	254	215	192
Ostatní	92	35	25	30	107
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	585	509	517	535	467
PODLE DRUHU PŘEPRAVY					
Vnitrostátní	25	14	18	18	17
Mezinárodní celkem	560	495	499	517	450
v tom: vývoz	79	38	40	20	6
dovoz	28	8	8	3	2
přeprava ve třetích zemích	310	270	273	315	290
kabotáž	143	179	178	178	151
PODLE TYPU POHONU PLAVIDEL					
Motorová	479	410	400	423	360
Nemotorová	104	99	117	112	106
Ostatní	1	0	0	0	0

Tabulka 5: Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách v ČR

Vlivem realizovaných programů podpory obnovy v předchozím období sice nedošlo k nárůstu přepravované tonáže realizované v ČR. Podstatná je skutečnost, že na přepravním trhu je k dispozici vyšší využitelná přepravní kapacita tuzemské vodní dopravy, která konkurenčně může působit na multimodálním přepravním koridu (především v relaci ČR – Hamburk) s pozitivními cenovými dopady ve prospěch zákazníků i konečných spotřebitelů. Tento prozatím zaznamenaný pozitivní dopad realizace programů podpory je cenný tím, že se podařilo zastavit negativní trend, který ohrožoval samotnou existenci vodní dopravy v ČR.

Z ukazatelů předchozích období lze vysledovat tendenci celkových tržeb subjektů podnikajících ve vodní dopravě v České republice. Zde je patrný mírný nárůst, především díky jejich pozitivní snaze o zefektivnění činnosti, což je vidět v ukazatelích tržeb a přidané hodnoty na jednu osobu.

Další skupinou lodního parku evidovaného v Plavebním rejstříku ČR jsou motorové osobní lodě.

Počet osobních plavidel/lodí evidovaných v Plavebním rejstříku ČR v období 2018–2023 znázorňuje další tabulka. Z dostupných dat lze vysledovat určitou vzestupnou tendenci registrace těchto vnitrozemských osobních plavidel.

	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Počet celkem	64	78	87	78	88	91
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	9	13	15	15	17	15
1950–1969	22	27	30	26	30	32
1970–1989	19	20	18	15	17	19
1990–1999	0	1	2	1	3	3
2000–2009	13	12	12	11	11	11
od roku 2010	1	5	10	10	10	11

	2010	2015	2020	2021	2022	2023
Obsaditelnost celkem (os.)	11 051	10 547	12 082	10 636	11 663	12 879
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	N/A	2 127	2 092	2 092	2 272	1 872
1950–1969	N/A	3 883	5 138	4 339	4 693	5 431
1970–1989	N/A	2 913	2 523	2 011	2 385	2 713
1990–1999	N/A	30	174	144	248	248
2000–2009	N/A	594	654	549	564	564
od roku 2010	200	1 000	1 501	1 501	1 501	2 051

Tabulka 6: Počet osobních plavidel evidovaných v Plavebním rejstříku ČR v období 2018–2023

Osobní vodní doprava

Stav infrastruktury pro osobní vodní dopravu (rekreační plavbu) ve srovnání s infrastrukturou nákladní vodní dopravy je v zásadě vyhovující v tom smyslu, že neexistuje tak zásadní nedostatečnost, která by výrazně omezovala komplexní využití navazující infrastruktury. I v této oblasti jsou však připravovány významné infrastrukturní projekty, které umožní efektivní využití již v minulosti realizovaných investic. Zejména se jedná o možnost průběžné plavby a plnohodnotné využití vodních ploch přehrad Slapy a Orlík pro vodní dopravu s možností doplutí až do Českých Budějovic (lodní zdvihadla Orlík a Slapy) s tím, že dojde k napojení velkého počtu jihočeských a středočeských turistických destinací na evropskou síť vodních cest, prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec „Bažův kanál“ o úseky Hodonín – soutok Morava/Dyje a Otrokovice – Kroměříž či zlepšení kapacitních problémů na vodní cestě v Praze (PK Praha – Staré Město). Dále musí být řešeny i kapacitní nedostatky přístavní infrastruktury.

V rámci zabezpečování dopravní obslužnosti dokážou zejména přívozy, ale i další druhy přepravy vodní dopravou, u velkých vodních toků výrazně zkrátit cestovní doby (zejména na Dolním Labi a na střední a dolní Vltavě, kde je počet mostů ve srovnání s poptávkou po přepravě relativně malý). Vodní doprava může být i doplňkem městské hromadné dopravy ve velkých aglomeracích (aktuálně v Praze a Brně), lodní linky v závazku veřejné služby jsou provozovány i v několika případech na území Ústeckého kraje, s přesahy až do Mělníka a Bad Schandau v Německu.

Vodní turistika je atraktivní specifickou oblastí turistického ruchu a celosvětovým fenoménem zaštiťtým Evropskou hospodářskou komisí Organizace spojených národů. Význam ČR a další potenciál rozvoje v této oblasti je mimořádný. Máme velmi vysoký rekreační potenciál krajiny ve vazbě na síť vodních cest, který je již v současnosti předmětem zájmu z řady evropských zemí, připojených na síť vodních cest. Sportovní aktivity na vodě, dovolená v přírodě u vody a poznávání přírodních a kulturněhistorických hodnot regionů jsou

samozřejmým efektem toho, že vodní toky protékají místy s historickými památkami – urbanizace území byla na vodních tocích do značné míry závislá. Zejména trasa plavby po řece Vltavě zasluhuje zvýšenou pozornost z hlediska rekreačního využití pro možnost průběžné plavby a využití vodních ploch VD Slapy a VD Orlík s možností doplutí až do Českých Budějovic a umožnění využití vysokých krajinných a kulturně historických hodnot území přilehlého k této vodní cestě. Tato trasa je prioritní z hlediska ČR pro začlenění do mezinárodní sítě rekreačních a turistických tras.

Dlouhodobě roste počet návštěvníků na Baťově kanále na moravsko-slovenském pomezí, který se podařilo obnovit a od konce 90. let 20. století prošel postupnou rekonstrukcí a modernizací. Image přilehlého regionu se dnes již do značné míry spojuje i s Baťovým kanálem, který se postupně stává jakousi jednotící osou dalších aktivit včetně přeshraničních. Baťův kanál je vedený částečně i řekou Moravou od jezu Bělov u Otrokovic až po Sudoměřice na řece Radějovce v celkové délce 53 km, splavné jsou i izolované úseky Moravy mezi Hodonínem a Rohatcem a mezi Bělovem a Kroměříží.

Další rekreační aktivity probíhají na Labské vodní cestě, Vltavě směrem k soutoku s Labem a na izolovaných vodních nádržích.

Osobní vodní doprava pro rekreační účely/vyhlídkové plavby a vyhlídková individuální vodní doprava se do značné míry prolínají, a to s ohledem na vodní cesty, kde jsou tyto aktivity provozovány. Využívají společnou infrastrukturu, mají úzkou vazbu na cestovní ruch, prolínají se zde socioekonomické přínosy atd. Východiska a plány dalšího rozvoje těchto odvětví vodní dopravy jsou proto do značné míry shodné.

Provoz a údržba vodních cest

Financování nákladů správců vodních cest, tj. státních podniků Povodí, spojených s provozem a údržbou vodních cest, je zabezpečováno převážně z vlastních zdrojů státních podniků Povodí a částečně prostřednictvím SFDI.

Vlastní zdroje státních podniků představují primárně platby za nadlimitní odběry povrchové vody podle § 101 vodního zákona. Tyto platby jsou však určeny výhradně k úhradě správy vodních toků a správy povodí. K financování nákladů na provoz a údržbu vodních cest tak může být použit pouze omezený rozsah ostatních vlastních zdrojů státních podniků Povodí, kterými jsou příjmy z jejich další podnikatelské činnosti. Z vlastního provozu plavby neplyne správcům vodních cest žádný příjem, z něhož by mohly být provoz a údržba vodních cest alespoň částečně financovány.

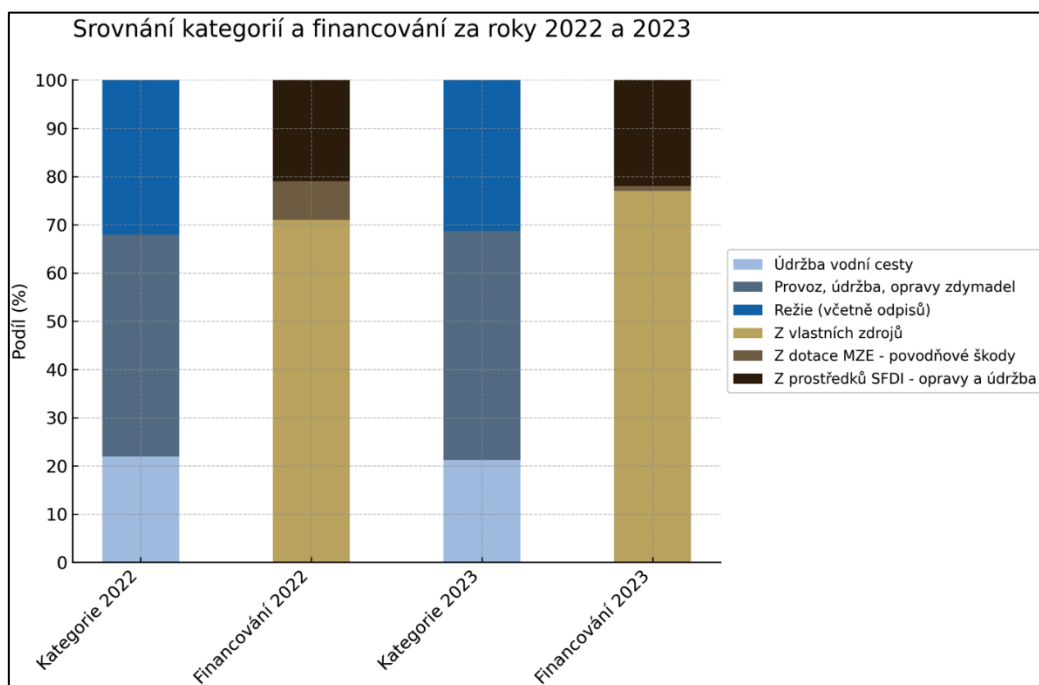
Současné hlavní problémy při provozu a údržbě vodních cest:

- nedořešená problematika efektivního rozdělování finančních zdrojů na realizaci investičních a neinvestičních akcí infrastruktury vodních cest;
- zajištění rychlého obnovování parametrů plavební dráhy a funkčnosti vodních děl po povodních (financování, ochrana přírody, nakládání se sedimenty atd.);
- zajištění systému bourání ledů v ochranných přístavech z důvodu povodňové ochrany a v plavebních kanálech v období na konci zámrazy pro efektivní zkrácení období přerušení plavby;
- nutnost provádět opravy plavebních zařízení mimo plavební sezónu v nevhodných klimatických podmínkách, od listopadu do března/dubna (nátěry konstrukcí, opravy

betonových konstrukcí aj.), financování oprav, údržby a modernizace plavidel a mechanizace pro správu, údržbu vodních cest.

Přehled neinvestičních nákladů správců vodních cest za období let 2022 - 2023 (v tis. Kč)		
Údržba vodní cesty (těžení sedimentů)	80 923	85 361
Provoz, údržba, opravy zdymadel	172 473	187 989
Režie (včetně odpisů)	121 725	125 646
Celkové náklady na provoz	322 811	342 106
Financováno z vlastních zdrojů	264 877	305 423
Financováno z dotace MZE - povodňové škody	31 760	3 850
Financováno z prostředků SFDI - opravy a údržba	78 101	89 595

Tabulka 7: Neinvestiční náklady správců vodních cest za období let 2022 - 2023



Graf 2: Srovnání kategorií a financování za roky 2022 a 2023

Financování prostřednictvím SFDI

Působnost a účel Státního fondu dopravní infrastruktury (dále „SFDI“ nebo „Fond“) upravuje zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, podle jehož ustanovení § 2 odst. 1 lze finanční prostředky, s nimiž Fond hospodaří, použít na financování nebo předfinancování mimo jiné „výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských vodních cest nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let“. Fond umožňuje stabilitu střednědobého financování dopravní infrastruktury, nicméně jen dílčí, protože jeho rozpočet každoročně schvaluje Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, podobně jako státní rozpočet – nicméně na základě dlouhodobého výhledu. Zároveň se na financování provozu a údržbě vodních cest podílí jen z menší části (viz grafy výše).

SFDI financuje také správu a údržbu veřejné přístavní infrastruktury provozované ŘVC, zajišťování servisních zařízení ŘVC a provoz remorkéru BESKYDY jako veřejnou službu.

Od roku 2016 bylo umožněno čerpání finančních prostředků SFDI rovněž správům vodních cest, přičemž tento krok přinesl řadu pozitivních dopadů na rozvoj a bezpečnost vodních cest nejen v oblasti oprav a údržby vodních cest, ale i drobných investic.

Financování opatření uvedených v této Koncepti je podmíněno dostatkem disponibilních prostředků v rozpočtu SFDI. Je rovněž na místě podotknout, že finanční prostředky z rozpočtu SFDI budou v dalších letech primárně alokovány zejména na dostavbu dálniční sítě v ČR a výstavbu vysokorychlostních tratí. Pro financování záměrů dle této Koncepce bude tedy nezbytné zajistit i další finanční zdroje mimo rozpočet SFDI.

SWOT analýza vodní dopravy na území ČR

Silné stránky
vodní doprava je při stabilních plavebních podmínkách efektivní, spolehlivá a uvolňuje kapacitu pozemní dopravy
šetrný způsob dopravy vůči životnímu prostředí (mj. v oblasti emisí), nízké energetické nároky ve srovnání se silniční dopravou
vysoká kapacita dopravní cesty (nicméně limitovaná v úzkých místech)
při své funkčnosti posiluje konkurenci na dopravním trhu
vodní cesta a okolní krajina je díky dynamickému charakteru turisticky atraktivní
bezpečný způsob přepravy
nízké náklady na přepravu velkého objemu zboží
Slabé stránky
řídka síť vodních cest v ČR
absence plnohodnotného napojení na evropskou síť vodních cest
omezení nízkými a kolísajícími parametry (ponory) snižuje spolehlivost vodní dopravy
minimální užívání moderní formy přepravy kontejnerů
relativní závislost na extrémních projevech počasí (vysoké průtoky, ledové jevy, sucho)
nízká rychlost
nedostatečná přístavní síť (u nákladních plavidel se týká zejména přístavních průmyslových zón, u osobních a rekreačních plavidel chybí systematická síť veřejných přístavů a přístavišť včetně servisních center)
nedořešená problematika efektivního rozdělování finančních zdrojů na realizaci investičních a neinvestičních akcí infrastruktury vodních cest.

Příležitosti
konkurenční nákladní doprava do Evropy a rozvoj obchodu za hranice EU (proexportní politika)
posílení flexibility a spolehlivosti zásobování hospodářství ČR z diverzifikovaných zdrojů nezávislých na omezených kapacitách pozemních dopravních cest
vodní doprava až do průmyslových a logistických center, zapojení do kombinované dopravy
přeprava nadrozměrných výrobků v rámci průmyslu a energetiky (mj. v rámci rozvoje jaderných zdrojů)
možnost využívání výhod vodní dopravy v rámci jejího zapojení do systémů městské logistiky, zejména ve vybraných městských uzlech sítě TEN-T
rozvoj ekologické dopravy – uplatnění nízkoe emisních a uhlíkově neutrálních pohonů
posílení energetické bezpečnosti prostřednictvím zajištění zásobování ČR z diverzifikovaných zdrojů alternativních paliv
zahrnutí externích nákladů do všech druhů dopravy, zlepšení konkurenceschopnosti
moderní osobní doprava – linková doprava
rekreační plavba po celé délce vodních cest
multifunkční charakter infrastruktury může v některých případech vést k posílení přírodě blízkého prostředí a krajiny, rekreace, zásobování krajiny vodou, protipovodňové ochrany, energetiky, revitalizace v minulosti poškozených území apod.
sdužení finančních prostředků pro různé funkce vodních toků
uplatnění smart mobility
zohlednění klimatické změny
využití přístavních míst, kterými ČR disponuje v Hamburku
využití inovací v oblasti technologií pohonu plavidel a autonomních lodí
Hrozby
omezení rozsahu investic povede k nevyužití existující infrastruktury
zásadní střety infrastrukturních projektů s limity danými potřebou ochrany přírody
hospodárné uplatnění a regulační nastavení pro alternativní paliva a dekarbonizaci ekonomiky
omezení údržby nezajištěním odpovídajícího financování
omezené lidské zdroje personálu obsluhy plavidel

Tabulka 8: SWOT analýza

II. STRATEGICKÉ CÍLE

A. POSÍLENÍ ROLE UDRŽITELNÉ VODNÍ DOPRAVY V RÁMCI HOSPODÁŘSTVÍ ČR

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

Inovativní logistická řešení, multimodalita

Nákladní vodní doprava v ČR se uplatňuje primárně v rámci exportu z ČR do zahraničí, respektive importu ze zahraničí do ČR. Vnitrostátní přepravy se prakticky uplatňují jen v rámci citylogistiky, a to v rámci dopravy kameniva do centra Prahy. Vzhledem ke geograficky omezené síti vodních cest nelze ve většině případů zajistit door-to-door přepravu zboží, přičemž nevýhoda vodní dopravy spočívá v nutnosti zajistit „první a poslední míli“, která je nejnákladnější. Vodní doprava v ČR se tak primárně orientuje na přepravy do námořních přístavů, kde problém zajištění poslední míle alespoň na jednom konci přepravy odpadá, nebo přepravy do míst zpracování v zahraničí. Labsko-vltavská vodní cesta zajišťuje zbožovou obslužnost významných hospodářských oblastí České republiky a současně dostupnost významných hospodářských oblastí ostatních států Evropy. Vysoký potenciál může mít v oblastech, v nichž je situován zpracovatelský a výrobní průmysl a dále pak v zemědělství. V zásadě se vesměs jedná o multimodální dopravy, kdy alespoň na jednom konci řetězce je přeprava silniční či železniční dopravou do zdroje a cíle přeprav.

Zásadní příležitosti pro inovativní logistická řešení představuje role vodní dopravy pro flexibilní zpřístupnění širšího portfolia zdrojů a cílů přeprav na evropském trhu. Tradiční pozemní dopravní cesty mají vyčerpané kapacity, další technická omezení i menší flexibilitu pro změnu zdrojů a cílů přeprav (např. dodavatelé surovin, odběratelé produktů nebo námořní přístavy pro přístup na světové trhy). Oproti tomu většina vnitrozemských lodí může při spolehlivě splavné vodní cestě zabezpečit přepravu do téměř jakéhokoli říčního či námořního přístavu v západní Evropě v režimu „just-in-time“. Vodní doprava také není limitována dostupností prostor pro vyčkávání dopravních prostředků na nakládku či vykládku nebo povinné přestávky.

Mezi tradiční druhy přeprav uplatňované v České republice patří:

- nadrozměrné náklady, u kterých je vodní doprava bezkonkurenčně nejefektivnější a v řadě případů ani není nahraditelná;
- přepravy hromadných substrátů a vybraných zemědělských výrobků, u kterých nerozhoduje čas přepravy a kde jsou nízké požadavky na přepravy „na čas“.

Cílem hledání inovativních řešení je zejména zvýšení efektivity těchto přeprav, např. vyšším využíváním přímých přeprav do provozů situovaných v přístavech nebo prodloužením délky přepravy vodní dopravou.

Inovativní logistická řešení ve spojení se zajištěním stabilních plavebních podmínek pak představuje uplatnění vodní dopravy v následujících přepravách, zaznamenávajících obecný nárůst poptávky na dopravním trhu:

- kontejnery z/do námořních přístavů;
- přepravu nebezpečného zboží včetně chemických výrobků.

Zejména ve stávajících přístavech je potřebné podpořit rozvoj logistických center s napojením na skladové areály a zpracovatelské provozy, což je předmětem opatření specifického cíle

„Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“. Vedle přístavů se ale jedná o potřebu podpory zavedení celého logistického řetězce.

Nevyužitý potenciál skýtá rovněž vnitrostátní přeprava, která se v zemích EU uskutečňuje ze 65 % na relacích do délky 150 km, dokonce z 25 % do délky 50 km. Přitom Labsko-vltavská vodní cesta je ve většině své délky kvalitně vybudována a s výjimkou úseku mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se SRN jsou na ní vhodné plavební podmínky umožňující realizaci vnitrostátních přeprav. Vedle citylogistiky řešené samostatným specifickým cílem je třeba zavést opatření pro přepravy i dalších druhů zejména hromadného zboží. Prostor pro inovativní logistická řešení představuje aplikace logistických a manipulačních technologií minimalizující náklady na překlad, jako jednu z hlavních překážek multimodality na plně konkurenčním trhu.

Opatření:

- Podpořit větší provázání vodní dopravy v rámci logistických procesů včetně poskytování dodatečných služeb.

Gestor: resort MD

Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2028

- Postupně vytvářet podmínky pro zavedení pravidelné linky pro kontejnerové přepravy z ČR do námořních přístavů včetně zajištění návazností na síť linek vodní dopravy v Evropě.

Gestor: resort MD

Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2028

- Zavést informační podporu uživatelů vodních cest jako nástroje pro oslovování potenciálních zákazníků a uživatelů vodní dopravy a jejich spojování s dopravci a poskytovateli služeb, při zachování plně konkurenčního prostředí mezi soukromými poskytovateli těchto služeb.

Gestor: resort MD

Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2028

Citylogistika

Cílem tohoto projektu je podporovat nové koncepty zásobování měst založené na principech citylogistiky, a to jako alternativu pro zásobování v některých městech na dopravně významných vodních cestách, kde lze efektivně využít vodní dopravu (např. pro zajištění přísunu stavebního materiálu a odvozu stavebních sutí a komunálních odpadů).

Citylogistika s využitím vodní dopravy v tradičním schématu představuje koncept zásobování měst hromadným materiálem až téměř dovnitř zastavěného území, kde je tento materiál finálně dopracován a využíván. Jedná se například o zásobování kamenivem a štěrkopísky, přičemž betonárny jsou v přístavu v blízkosti spotřeby. Město tak není zatíženo silniční dopravou surovin vedenou po páteřních komunikacích. Obdobně je atraktivní odvoz stavebních odpadů, recyklátů apod. soustředěvaných v přístavech.

Citylogistika nabízí rovněž širší možnosti využití. Z distribučního centra umístěného poblíž centra města lze zásobovat tuto oblast spotřebním zbožím ekologicky čistými malými vozidly

dle časového harmonogramu v závislosti na dopravních špičkách a režimy zklidněných částí města.

Do center citylogistiky by měly být alokovány provozy výroben betonu, nakládky odpadů apod. při aplikaci dostatečných ochranných prostředků proti prašnosti, hluku, zápachu a z estetických důvodů. V jednotlivých lokálních překladištích poblíž míst zdroje/cíle přepravy jsou pak vhodné přímé překlady bez potřeby dlouhodobého záboru pozemků. Cílem citylogistiky je zejména snížení zatížení velkoměsta těžkou silniční dopravou, a to s pozitivními důsledky v podobě nižšího zatížení komunikací, jejich opotřebení, snížení hluku i exhalací. Pro porovnání jedna nákladní loď nosnosti 1 050 t dopraví stejné množství jako 84 nákladních automobilů nosnosti 12,5 t.

Program NAIADES II v rámci intervence „Integrace vnitrozemské vodní dopravy v multimodálním logistickém řetězci“ uvádí, že „Města by ve svých plánech udržitelné městské mobility a strategiích pro městskou logistiku měla plně zohlednit přepravu nákladů a odpadů pomocí vnitrozemské vodní dopravy.“ V rámci přechodu k městské logistice s nulovými emisemi jsou nedílnou součástí aspekty přístupu k vodní cestě. Mělo by se tak do jisté míry čelit tlaku na konverzi přístavů na developerské projekty, resp. tato konverze by měla být v souladu s principy zajištění citylogistiky pomocí vodní dopravy.

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

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

Do budoucna je očekáván rozvoj vodní dopravy ve vnitrostátních relacích také ve vazbě na prodloužení Labské vodní cesty do Pardubic (150 tis. tun ročně) a přepravy do sítě nových veřejných přístavů.

Hlavní význam v podmínkách ČR má citylogistika v aglomeraci Prahy, kdy může významně odlehčit těžké silniční dopravě po radiálních komunikacích. V červenci 2024 byl Centrální komisí MD schválen materiál s názvem „Prověření možnosti realizace a provozu pilotních lokalit citylogistiky na území hl. m. Prahy“. Cílem této studie bylo prověření možnosti realizace a provozu pilotních lokalit s ohledem na rozvoj nových konceptů zásobování města s využitím vodní dopravy, prověření možnosti alokace provozů betonáren, nakládacích míst, skládek apod. V celé studii byl kladen důraz na aplikaci dostatečných ochranných prostředků proti prašnosti, hluku a zápachu s přihlédnutím k estetičnosti.

Na základě výše zmíněné studie se jeví jako vhodné v rámci období sledovaného touto koncepcí koordinovat spolupráci s dalším řešením tématu citylogistiky na území hl. m. Prahy na úrovni rezortu dopravy, Magistrátu hlavního města Prahy a dotčených městských částí.

Průběžně je rovněž třeba zajistit přípravu projektových záměrů zřízení přístavní infrastruktury pro citylogistiku pro jednotlivé lokality ve smyslu výše uvedené studie a identifikovaných pilotních lokalit a jejich dispoziční řešení, a to na základě výstupů činnosti výše zmíněné pracovní skupiny. V rámci těchto záměrů musí být řešeny aspekty problematiky technologie a zajištění funkčního veřejného provozu včetně souvisejících dopravních napojení na veřejné komunikace a současně řešena i otázka případného vlivu na životní prostředí.

II. A. POSÍLENÍ ROLE UDRŽITELNÉ VODNÍ DOPRAVY

Tato problematika bude řešena v rámci opatření specifického cíle „Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“, včetně zajištění podpory jednoúčelových mobilních překladišť, která nebudou narušovat protipovodňovou ochranu. Citylogistika by rovněž měla využívat inovativní technologie zaváděné v rámci specifického cíle II. A. 3. „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy“.

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

Jednou z významných oblastí jsou i nezbytné úpravy veřejné dopravní infrastruktury, která bude v budoucnu umožňovat transport nadrozměrných a těžkých komponent (dále jen „NTK“) technologického zařízení elektrárny od vybraného dodavatele nového jaderného zdroje na staveniště elektrárny. Rozměry a hmotnosti některých velkých klíčových komponent plánovaných nových jaderných bloků s tlakovodními reaktory v lokalitách Dukovany a Temelín (jde zejména o tlakové nádoby reaktorů a parogenerátory) neumožňují po území České republiky až na místo výstavby standardní přepravu železniční, silniční nebo vodní dopravou pro žádnou ze sledovaných jaderných technologií (je kalkulováno s maximálními parametry nákladu NTK: hmotnost 750 t, výška 7,5 m, šířka 9 m, délka 35 m). Vždy je nutné provedení úpravy dopravní infrastruktury, včetně přípravy vodní cesty. Bylo zpracováno několik odborných studií a po posouzení a vyhodnocení možných variant a návrhů dopravy byla jako nejvhodnější stanovena kombinovaná dopravní trasa, sestávající z vodní a silniční dopravy. ČR je vnitrozemský stát s rozvodím řek, nemá v průběhu roku vyrovnanou a dostatečnou výšku hladiny pro celoroční provoz vodní dopravy. Lokalita Dukovany se nachází v blízkosti kopcovité Vysočiny a okolní silniční i železniční síť i přes svou velkou hustotu je v mnoha ohledech nevyhovující parametrům transportu NTK. Návrh transportní trasy je tedy složitou rovnicí o mnoha neznámých se spoustou limitů.

Stávající platná Státní energetická koncepce a Národní akční plán rozvoje jaderné energetiky v ČR počítá s výstavbou jednoho jaderného bloku v lokalitě Temelín a jednoho bloku v lokalitě Dukovany a zároveň se zajištěním potřebných povolení pro možnost výstavby dvou bloků na obou lokalitách. Z důvodů udržení pokračování výroby jaderné energie je klíčová výstavba bloku v Dukovanech a jeho spuštění do roku 2036. V současné době se připravuje podklad pro rozhodnutí vlády o dostavbě 2 nových jaderných bloků v lokalitě Dukovany a 2 bloků v lokalitě Temelín.

Výstavba nových jaderných zdrojů v elektrárnách Dukovany a Temelín (dále jen „NJZ EDU“ a „NJZ ETE“) jsou zákonem definovanými stavbami ve veřejném zájmu, se zásadním významem pro národní energetiku v budoucích letech a desetiletích. Tento zájem byl v době přípravy KVD umocněn probíhajícím válečným konfliktem ve východní Evropě, který měl dopad na zajištění energetické soběstačnosti a suverenity ČR. Dalším významným prvkem je snaha Evropy o dekarbonizaci energetické výroby, ale i její spotřeby, která se v rámci implementace pravidel EU promítla mimo jiné do právní úpravy v podobě zákona o opatřeních k přechodu České republiky k nízkouhlíkové energetice a o podporovaných zdrojích energie a dále přijetím závazků ke snížení CO₂ a omezení dalších negativních vlivů na životní prostředí pro zajištění trvalé udržitelnosti. Praktické naplnění těchto podmínek a závazků nelze v podmínkách ČR řešit jen za pomoci přírodních zdrojů bez využití jaderné energetiky.

Vláda uložila jednotlivým odpovědným subjektům a ministerstvům zajištění dílčích kroků pro přípravu a realizaci výstavby NJZ EDU a NJZ ETE. Navíc k výše uvedeným skutečnostem prověřují odpovědné subjekty potenciál realizace přeprav nákladů pro jaderné elektrárny i nad rámec těžkých a nadrozměrných komponent, a to s cílem maximalizace využití pozitivních efektů vnitrozemské vodní dopravy v daných souvislostech. Z tohoto prověření mohou vyplynout i další opatření, která podmiňují praktické uplatnění tohoto segmentu logistiky.

Aktuálně platná Státní energetická koncepce a Národní akční plán rozvoje jaderné energetiky v ČR počítá s výstavbou minimálně jednoho bloku v jaderné lokalitě Temelín a jednoho bloku v lokalitě Dukovany s opcí na výstavbu dalších bloků na obou lokalitách. Z důvodů udržení výroby jaderné energie je klíčová výstavba nového bloku v Dukovanech a jeho spuštění do roku 2036.

Úpravy veřejné dopravní infrastruktury, která bude umožňovat transport nadrozměrných a těžkých komponent (NTK) technologického zařízení jaderné elektrárny od vybraného dodavatele nového jaderného zdroje na staveniště elektrárny se také významnou měrou týkají vodní dopravy. Rozměry a hmotnosti některých klíčových komponent plánovaných nových jaderných bloků s tlakovodními reaktory pro lokality Dukovany a Temelín (jde zejména o tlakové nádoby reaktorů a parogenerátory) neumožňují standardní přepravu po území České republiky na místo výstavby. Je kalkulováno s maximálními parametry nákladu NTK: hmotnost 750 t, výška 7,5 m, šířka 9 m, délka 35 m. Úpravy dopravní infrastruktury, včetně přípravy vodní cesty, jsou pro účely přeprav NTK nezbytné.

NJZ Dukovany (NJZ EDU)

Jako optimální pro dopravu nejobjemnějších a nejhmotnějších komponent na staveniště do Dukovan byla vyhodnocena varianta kombinované vodní a silniční dopravy z Hamburku po Labi do Týnce nad Labem, případně Chvaletic a dále po silničních komunikacích do Dukovan.

Pro plavbu Hamburk – Chvaletice bude použito specializované typové plavidlo, splňující požadovaná kritéria, včetně vybavení systémem balastování ponoru pro eliminaci problémů plavby v místech s nejnižším křížením na vodní cestě. Výška přepravovaného prvku včetně obalu na vodní cestě je nejvíce omezujícím faktorem přepravy NTK.

Časový rámec vhodný pro vodní přepravu je limitován značnou rozkolísaností průtoku vody na dolní části vodního toku v průběhu roku zejména v úseku od státní hranice se SRN po Ústí nad Labem. Splavnost horní části vodní cesty je dostatečně zajištěna množstvím vodních děl, která vzdutím hladiny ovlivní plavební hloubky. Podle statistik je jako nejvhodnější období pro přepravy NTK doporučen interval od poloviny února do konce dubna. Potřebné průtoky se však mohou vyskytovat i mimo výše uvedené období. Frekvence přepravy se předpokládá v několika kontingentech rozložených podle připravenosti jaderných technologií k přepravě do let 2030–2034. Konečný harmonogram přeprav bude stanoven po oznámení připravenosti komponentů NTK pro přepravu v úzké součinnosti investora/stavebníka a dodavatele. Zároveň bude nezbytné zajistit případná stání ve vybraných přístavech na Labské vodní cestě.

Dalším opatřením pro zajištění přeprav po vodní cestě na území ČR jsou časově koordinované prohrádky dna vodního toku ve sledovaných místech plavebního koridoru, jejichž přípravou a realizací je pověřen státní podnik Povodí Labe.

NJZ Temelín (NJZ ETE)

Transportní trasa NTK do lokality Temelín je na základě již provedených studií a expertíz plánována po vodě z přístavu Hamburk do Mělníka, dále po Vltavě do Týna nad Vltavou s překládkou a objezdy hrází vodních děl Slapy, Kamýk a Orlík, v závěru po silniční trase do lokality Temelín. Cílem je maximalizovat využití pozitivních efektů vnitrozemské vodní dopravy nejen pro NTK, ale i dalších přeprav souvisejících s NJZ ETE. Na navržené přepravní trase je pro zprůchodnění přepravy NTK nezbytné realizovat řadu trvalých i dočasných opatření.

Přeprava vodní cestou bude realizována s využitím specializovaného plavidla s funkcí umožňující balastování, k plavbě po vodní ploše přehrad má být využito speciálních

II. A. POSÍLENÍ ROLE UDRŽITELNÉ VODNÍ DOPRAVY

modulových plavidel. V rámci přípravy vodní cesty budou muset být z důvodu rozměrových a hmotnostních parametrů NTK realizovány v některých místech prohrábky dna a úpravy mostů. Při objezdu vodních děl Slapy, Kamýk a Orlík je nezbytné upravit či vybudovat místa překládky na dolní i horní vodě.

Příprava opatření na transportní trase pro přepravu NTK nezbytných pro realizaci NJZ v lokalitách Temelín a Dukovany byla schválena usnesením vlády v roce 2017. Vlastníci příslušné dopravní infrastruktury byli pověřeni přípravou jednotlivých trvalých opatření pro zajištění přepravy NTK a na tuto přípravu byly prostřednictvím SFDI uvolněny finanční prostředky. Odpovědnými subjekty, která jsou pro opatření nezbytná pro přípravu vodní infrastruktury byly určeny ŘVC, Povodí Labe a Povodí Vltavy. Zajištění financování realizace úprav dopravní infrastruktury v souvislosti s výstavbou NJZ v elektrárně Dukovany bylo schváleno návazným usnesením vlády z února 2024.

3. Specifický cíl „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy“

Pokud jde o provoz, patří vodní doprava k nejekologičtějším druhům dopravy, avšak i v této oblasti je nutné přijímat opatření ke snižování vlivů na životní prostředí. V rámci Národního akčního plánu čisté mobility⁴ jsou sledována opatření na využití alternativních energií i pro vodní dopravu. Pro podmínky České republiky (český energetický mix) lze ukázat vliv jednotlivých druhů dopravy na znečištění ovzduší:

Druh dopravy	Oxidy dusíku (NO _x)	Pevné částice (PM ₁₀)	Oxid uhelnatý (CO)	Těkavé organické látky (VOC)
Silniční	0,5 g/tkm	0,05 g/tkm	0,4 g/tkm	0,1 g/tkm
Železniční	0,1 g/tkm	0,01 g/tkm	0,05 g/tkm	0,02 g/tkm
Letecká	1,5 g/tkm	0,02 g/tkm	0,3 g/tkm	0,05 g/tkm
Vodní	0,2 g/tkm	0,015 g/tkm	0,1 g/tkm	0,03 g/tkm

Tabulka 9: Vliv jednotlivých druhů dopravy na znečištění ovzduší

Snaha o omezení emisí hluku a emisí znečišťujících látek ve výfukových plynech spalovacích motorů použitých na plavidlech vnitrozemské plavby, rekreačních plavidlech a vodních skútrech je promítnuta do úpravy směrnic stanovujících požadavky na technickou způsobilost plavidel. Ustanovení evropských směrnic, které se dotýkají emisí z plavidel, jsou promítnuty do vnitrostátních předpisů.

Ustanovení o přípustných limitech emisí jsou uvedena přímo v příslušné příloze vyhlášky 223/1995 Sb. Pro malá plavidla je závazné nařízení vlády č. 96/216 Sb, nicméně malých plavidel, která v této normě nejsou definována, se týká pouze vyhláška č. 334/2015 Sb.

V případě plavidel, která nejsou malými plavidly, je řešeno i sledování plnění emisních limitů u plavidel v provozu. V případě rekreačních, respektive malých plavidel tomu tak není. Na základě směrnice 94/25/ES⁵ je stanoveno, že požadované emisní limity musí být splněny při uvedení plavidla nebo spalovacího motoru na trh či do provozu. Je stanovena předpokládaná doba životnosti, během které budou tyto limity dodrženy. Významná část plavidel je však prakticky užívána i po uplynutí teoretické doby životnosti. Uvažovat lze proto o možnosti ověřování plnění emisních limitů u těchto plavidel.

Opatření:

- provádět kontroly ověřování plnění emisních limitů u malých plavidel po uplynutí teoretické doby životnosti.

Gestor: resort MD

Termín: průběžně

⁴ Národní akční plán čisté mobility (NAP CM) zaměřený na podporu udržitelných forem dopravy a snížení emisí skleníkových plynů byl schválen vládou 28. srpna 2024.

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/25/ES ze dne 16. června 1994 o sbližování právních a správních předpisů členských států týkajících se rekreačních plavidel.

Ve smyslu programu NAIADES III je kromě provádění remotorizace a uplatňování emisních limitů u nových motorů vstříc nižším emisím aktuální také zavádění technologických prostředků pro úsporu paliva, jako je např. autopilot a další inovativní informační technologie.

Významným momentem je zavádění alternativních paliv, LNG nadále zůstává alternativou ke konvenčním palivům nebo k alternativním palivům, která jsou nyní běžně na trhu. Na úrovni Evropské Komise je intenzivně řešena standardizace a nastavení příslušných předpisů⁶. Na úrovni členských zemí je úkolem zahájit programy zavedení tankovacích stanic LNG a případně podpůrné programy pro vybavení plavidel.

Opatření:

- sledovat technologický pokrok ve vývoji technologií (iniciovat základní výzkum ve spolupráci s VŠ a výzkumnými ústavy) pro užívání alternativních pohonů na plavidlech, účastnit se pilotních testů a aplikací;
- snížit emisní zátěž a zavést alternativní paliva ve vnitrozemské vodní dopravě.

Snížení emisní zátěže a cesta k uhlíkové neutralitě vnitrozemské vodní dopravy

Dílčí cíl: Zajištění vyšší dostupnosti zásobování plavidel elektrickou energií ze břehu, vedoucí téměř k úplné eliminaci používání palubních agregátů s produkcí emisí během stání po dobu delší než několik hodin.

Naplnění cíle bez zvýšených požadavků na nové technologie plavidel vede k okamžité redukci produkce emisí během stání plavidel zejména přes noc, při nakládce a vykládce a při déletrvajícím vyčkávání plavidel pro pokrytí palubní spotřeby elektrické energie. Za těchto situací budou mít plavidla možnost se připojit kabelem na břehovou přípojku (zásuvku) elektrické energie a veškerou spotřebu (kromě výjimečných situací) pokrýt z veřejné sítě.

Sekundárně naplnění cíle umožní širší využívání lodí s výhradně nebo částečně elektrickým pohonem, kdy břehové přípojky mohou být využity pro jejich dobíjení během stání, aniž by byla nutná zvláštní opatření či technologie na infrastrukturu (jejich využívání čistě pro lodě s elektrickým pohonem by bylo alespoň zpočátku při jejich malém počtu minimální až zanedbatelné).

Pro úspěch většího využívání elektrických pohonů je dostupná souvislá síť vývazíšť s břehovou přípojkou zcela nezbytná. Zároveň je cestou k většímu využívání pohonu na elektrickou energii u hybridních plavidel (baterie a palubní agregát), pokud bude reálné dobít baterie během stání přes noc.

Opatření:

Systematické vybavení veřejných vývazíšť využívaných pro stání přes noc a delší vyčkávání břehovými přípojkami pro lodě

Unifikované vybavení s jednotným systémem řízení (Přístavní karta ŘVC), zásuvkou nejméně 63 A pro nákladní lodě, pro velké osobní lodě min. 125 A. Systém by byl provozován státem, aby byla garantována jednotná funkce a zároveň bylo řešeno vyrovnání provozních nákladů mezi sérií lokalit s rozdílným využíváním a řešením rizik vyšších fixních provozních nákladů na připojení. Vyžaduje dostatečně kapacitní připojení k elektrorozvodné síti a inteligentní řízení spotřeby, aby nedocházelo v případě dobíjení plavidel k výpadkům.

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva

Opatření je realizováno v rámci opatření zařazeného do II. D.3. Servisní služby.

Opatření:

- řešit dostupnost břehových přípojek v přístavech a překladištích.

Cílem je zajištění dostupnosti břehových přípojek odpovídajících – ČSN EN 15869–2 (326360) (tj. s odpojováním přívodu energie do zásuvek) ve všech využívaných přístavech a překladištích, jejichž vlastníci a provozovatelé jsou ale soukromé subjekty. Povinnost vybavení přístavů vyplývá z vyhlášky č. 222/1995 Sb., konkrétně pak z jejího ustanovení § 9b písm. d), avšak není upraveno, jaké má splňovat parametry (minimální výkon), a jak by byla řešena harmonizace s normou i řešení stavu, kdy přístav požadavkům této vyhlášky neodpovídá. V souvislosti s tímto tématem bude nutné zajistit dostatečně kapacitní přívody energií, aby nedocházelo při vyšším využití vícero lodí (například více kabinových plavidel v jednom přístavu) k výpadkům či ke zpomalení dobíjení.

Opatření je realizováno v rámci opatření zařazeného do D.3 Servisní služby.

Specifický cíl:

Podpora komplexních řešení vedoucích ke snížení emisí nebo uhlíkové zátěže z vnitrozemské vodní dopravy

Opatření je třeba směřovat na smysluplná dlouhodobě komerčně udržitelná řešení, neboť vnitrozemská vodní doprava poskytuje své služby na čistě tržním základě. Zároveň je třeba podporovat flexibilní řešení, neboť vývoj technologií a primárních paliv je podstatně rychlejší a obtížně dlouhodobě predikovatelný než životnost lodí (obvykle 50 let). Obdobně i vnější regulační rámec (definující např. cenové podmínky fosilních, a naopak nefosilních paliv) je zatím obtížně plánovatelný a zatížen řadou komerčních rizik.

Opatření:

- Podpořit modernizaci pohonů stávajících nebo nových plavidel pro zajištění vyšší účinnosti a/nebo flexibility a/nebo snížení uhlíkové zátěže.

Formou investičních dotací by mohlo být krytím rozdílu nákladů oproti konvenčnímu pohonu podporováno zavádění:

- pokročile optimalizovaných systémů propelerů s vyšší účinností přenosu výkonu na pohyb lodě;
- elektrických přenosů výkonu umožňujících vyšší flexibilitu primárního pohonu na možnou změnu paliva (při možném „přechodném“ užití konvenčního naftového pohonu Stage V nebo na spalování alternativního paliva (např. HVO));
- baterií při elektrickém přenosu výkonu s plug-in řešením, optimalizujícím režim pohonu při manévrování nebo na vodních cestách s rozdílnými požadavky na výkon, vedoucím ke snížení spotřeby paliva a produkce emisí chodem motorů v neúčinnějším režimu a užíváním čistě elektrického pohonu po dobití z břehové přípojky po část trasy;

V konečném důsledku je cílem dlouhodobá konkurenceschopnost využívání vodní dopravy a přesun přeprav ze silniční dopravy, včetně zachování trendu snižování uhlíkové náročnosti z fosilních paliv.

Investiční dotace by zabezpečila finanční krytí z veřejných zdrojů rozdílu pořizovacích nákladů alternativního pohonu oproti konvenčnímu naftovému pohonu Stage V (tj. řešení pohonu

s nejvyšší mírou emisí přípustnou zákonnými pravidly pro novou instalaci) nebo stávajícímu řešení propelerů (aktuálně instalované na modernizovaném plavidle nebo běžné řešení pro nová plavidla.

Opatření:

- systémově podpořit zapojení vodní dopravy na vodních cestách ČR do vývojových konceptů v měřítku EU.

Smyslem by mělo být přenášení technologií a know-how na specifické podmínky ČR pomocí aplikace dílčích řešení realizovaných na jiných vodních cestách EU formou zapojení do mezinárodních projektů, přičemž by zároveň byla zvýšena efektivita z rozsahu omezením čistě individuálních řešení na míru, ale i zapojení se do širšího vývoje většího počtu aplikací.

Opatření:

- řešit dostupnost zásobování alternativními palivy pro pohony s nízkou uhlíkovou stopou.

Reálné využívání alternativních paliv vyžaduje dostupnost míst pro zásobování plavidel podél celé plavby, resp. v akční oblasti, kde jsou plavidla provozována. Zároveň je třeba zohledňovat širší portfolio různých paliv, kdy některá vyžadují zcela odlišné technologie zásobování. Podporováno bude zásobování plavidel veřejného charakteru. V zásadě je lze rozdělit na dvě skupiny:

- paliva tankovaná obdobně jako fosilní paliva (jen s dílčími opatřeními) – HVO, methanol, čpavek apod.;
- paliva vyžadující specifickou technologii – např. vodík, kde za nejreálnější technologii se v současné době jeví užívání výměnných kontejnerů vůči břehu, nevyžadující žádné speciální technologie pro zásobování plavidla jako takového. Plnění kontejnerů se děje konvenčně na břehu a naplněný kontejner je přenesen na loď standardní jeřábovou technikou.

Opatření:

- podpořit výměny pohonných jednotek za jednotky využívající alternativní paliva. Dlouhodobým realistickým řešením může být využívání spalovacích motorů na syntetická paliva, jejichž provedení není investičně extrémně náročné a paliva jsou dostupná. Nicméně i nadále jsou provozní náklady na palivo vyšší než u konvenčního naftového pohonu.

Koncepčně zcela odlišné řešení představuje vodíkový pohon, avšak jeho širšímu rozšíření zatím brání zejména nekonkurenceschopná cena paliva. Diskutabilní je také zdroj vodíku, kdy jen některé formy výroby jsou skutečně ekologické. Zajištění flexibilního provedení zástavby, včetně uplatnění elektrického přenosu výkonu, je cestou pro umožnění reakce na budoucí technologický vývoj a změny provedení.

Opatření:

- Podpora realizace ucelených logistických řešení se sníženou uhlíkovou stopou.

Komplexní řešení zahrnuje soubor opatření a technologií na plavidel spolu s potřebnou infrastrukturou, využívané zejména na relacích s důvodnou potřebou snižování emisí (např. citylogistika). Zároveň je třeba realizovat řešení s přiměřenou mírou standardizace a vyloučit smluvní vazbu výhradně na jediného dodavatele technologie, aby byla zajištěna dlouhodobá

II. A. POSÍLENÍ ROLE UDRŽITELNÉ VODNÍ DOPRAVY

udržitelnost řešení. Z tohoto důvodu je nutné v maximální možné míře podporovat vývoj jednotných rozhraní pro čerpání energie ať už se bude jednat o přípojky elektřiny, výměnné bateriové zdroje nebo kontejnerové řešení zásobníků na alternativní paliva.

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

Nutnost zavádění a provozování informačních služeb ve vnitrozemské vodní dopravě je primárně zakotvena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (dále jen „směrnice o RIS“) realizace opatření explicitně náleží do realizace klastru 111000 Podpora zavádění ITS a C-ITS DSS3. Tato směrnice je nyní v procesu revize, a to s cílem reflektovat celkový vývoj ve sledované oblasti a reagovat na skutečné a aktuální potřeby plavebního provozu ve vazbě na naplňování požadavků celoevropského trhu.

Cílem systematického zavádění harmonizovaných informačních služeb je poskytování a výměna kvalitních veřejných informací významných pro efektivní a bezpečnou vodní dopravu, které mohou pomoci v odvrácení kolizní situace i řešení krizí včetně povodňových stavů... Zároveň lze zvýšit efektivitu provozu plavebních objektů i vlastní lodní dopravy díky optimálnímu plánování a včasným informacím. Právě na přínosy RIS pro logistiku jsou orientovány aktuální rozvojové aktivity. Jedná se nejen o moderní informační technologie instalované na břehu a na plavidlech, včetně komunikačních cest, ale také organizační modely informačních toků a zodpovědností. Významnou předností je již výše zmíněná kompatibilita v rámci celé EU, kdy shodná zařízení mohou obdobným způsobem operovat na všech vodních cestách. Je tak dosaženo řádově lepšího stavu harmonizace, než v rámci silniční nebo železniční dopravy. Zásadním krokem je v této souvislosti provozování jednotných celoevropských systémů EURIS a CEERIS konsorciem státních organizací, kde Českou republiku zastupuje Ředitelství vodních cest ČR (dále ŘVC), což umožňuje koncovým uživatelům jednotný přístup ke všem službám RIS v celoevropském rámci z jednotného webového rozhraní i rozhraní pro strojovou výměnu dat s jinými aplikacemi formou API.

V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že zavádění a další rozvoj RIS je proces nezávislý na realizaci opatření ke zlepšení plavebních podmínek na Labské vodní cestě, který přesto přináší významné efekty ve zlepšení organizace plavebního provozu v poměrně krátkém čase.

V České republice je správcem RIS Státní plavební správa, která provozuje tzv. Středisko RIS jako centrální kontaktní místo pro veškeré informace o provozu na všech vodních cestách. Služby RIS zdarma zpřístupňuje v podobě elektronických plavebních map, standardizované zprávy vůdcům plavidel, aktuální informace o plavebních podmínkách i monitorování pohybu plavidel a nákladů na vodních cestách a další funkce uživatelům z řad vůdců a provozovatelů plavidel, logistiků i široké veřejnosti, při respektování ochrany obchodních údajů, webová platforma EuRIS. Elektronické hlášení plaveb je možné uskutečnit pomocí webové platformy CEERIS. Informační webový systém LAVDIS (www.lavdis.cz) zpřístupňuje další doplňkové národní informace, které nejsou dostupné prostřednictvím evropského rozhraní. Tyto systémy využívají komplexní infrastrukturu pro sběr a vyhodnocování dat, kterou v ČR provozuje ŘVC.

Do budoucna se předpokládá další rozvoj jednotných celoevropských systémů RIS, a to zejména ve vazbě na dokončení výše zmíněného procesu revize směrnice o RIS. Tyto činnosti jsou realizovány zejména v rámci mezinárodních komunitárních projektů, které jsou aktuálně spolufinancovány nástrojem Connecting Europe Facility (CEF). Aktuálně je ČR plným členem probíhajícího komunitárního projektu RIS COMEX 2.

Opatření:

- pokračovat v implementaci nástrojů pro umožnění plnohodnotné mezinárodní výměny dat v celoevropském měřítku a propojení s informačními systémy jiných dopravních módů, v návaznosti na jejich vývoj a harmonizaci. Toto úzce souvisí s revizí směrnice o RIS. Cílem je zavedení jednotného prostředí v EU pro zpřístupnění veškerých informací týkajících se vodní dopravy a provozu vodních cest. Prostředí bude zároveň více splňovat požadavky na poskytování informací pro rekreační plavbu. Tyto informace zároveň musí být považovány za jediné oficiální, dostupné digitálně. Zároveň budou postupně eliminována samostatná národní rozhraní koncovým uživatelům, poskytující informace v omezeném rozsahu jazyků;
- využívat jednotné evropské rozhraní, a tak zpřístupnit informace formou otevřených dat nezávisle na platformě, tj. aby zejména komerční aplikace mohly využívat jediný oficiální zdroj veřejných informací;
- evropská platforma EuRIS integrující i služby RIS z ČR bude představovat tzv. connectivity platform a EU dataspace pro sdílení informací a pro jednotnou a bezpečnou autentifikaci a autorizaci uživatelů;
- zajistit kvalitní a spolehlivé poskytování služeb RIS, proto je nezbytné zajištění příslušné spolehlivé komunikační infrastruktury, senzorů, vyhodnocování dat i chodu Střediska RIS;
- podporovat funkce vodní cesty jako inteligentní dopravní cesty, kdy pomocí doplňkových služeb RIS v rámci EuRIS v podobě sdílení času, informace o nákladu, big data apod. bude podpořena smart logistika a smart mobilita. Zavádění nástrojů smart a autonomní mobility je řešeno v rámci jiných opatření této koncepce;
- zavést možnost pro uživatele využívat výhradně digitální dokumenty ve vnitrozemské plavbě, harmonizovanou formou v rámci EU, včetně propojení s nástroji elektronických informací o nákladní dopravě (eFTI), vedoucí ke snížení administrativní zátěže, eliminace opakovaného sdělování totožných informací a automatizace procesů ve statistice;
- zavádět harmonizovanou formou EU postupně principy náhrady hlasové komunikace komunikací digitální;
- zpřístupnit na základě revidované směrnice o RIS i informace o dostupnosti alternativních paliv a břehových přípojek elektrické energie;
- vyřešit zkvalitnění předpovědí plavebních podmínek i možného průběhu plavby včetně zpřístupnění těchto informací koncovým uživatelům i sdílení v rámci logistiky;
- zefektivnit provoz plavebních objektů pomocí RIS technologií včetně realizace;
- zavést dálkové ovládání plavebních komor z centrálních pracovišť;
- zavést kapacitní datové linky vodních cest jako předpoklad pro dálkové ovládání objektů i pokročilé služby RIS;
- připravit zapojení přístavů do využívání RIS;
- řešit možnosti využití RIS při zapojování vnitrozemské plavby do multimodálních dopravních řetězců.

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

Rekreační plavba je v celé Evropě důležitým segmentem cestovního ruchu a současně významnou složkou podnikání v tomto odvětví. Současně se jedná o významný příspěvek ke zlepšování kvality života obyvatel. Dnes se již tyto aktivity týkají tisíců kilometrů vodních cest, a to zejména starších (a tedy s menšími rozměrovými parametry), na kterých již v některých případech nehraje velký význam reálná obchodní nákladní vodní plavba. Na řadě menších i velkých vodních cestách velmi úspěšně funguje soužití obou druhů plavby – nákladní i rekreační. V České republice je příkladem vodní cesty úspěšně využívané pro rekreační plavbu Baťův kanál. Také Vltava je intenzivně využívána pro rekreační plavbu, která se postupně rozvíjí i na Labi.

Specifická pozornost by měla být věnována následujícím segmentům rekreační plavby, které přináší největší ekonomické efekty pro regiony a zároveň svým měřítkem mají nadregionální až celostátní význam:

- linková osobní lodní doprava pro turistické a rekreační účely, propojující na pravidelných linkách sídla a turistické zajímavosti podél vodní cesty, včetně využívání synergických efektů s cyklistickou dopravou a návazností na hromadnou dopravu, ve vhodných případech integrovaná v rámci systémů regionální dopravní obslužnosti;
- osobní lodní doprava kabinovými loděmi, s ubytováním turistů na palubě, pořádající zájezdy podél vodních cest se zastávkami v atraktivních lokalitách. Kromě linek ze SRN do Prahy jsou atraktivní i vnitrostátní linky na Labi a Vltavě;
- rekreační plavba malých plavidel individuálních vlastníků, tradičně orientovaná primárně na plavbu v okolí svého domovského přístavu. Cílem je motivace k rozšíření oblasti plavby, vedoucí nejen ke snížení koncentrace lodí v několika lokalitách (např. části VD Slapy), ale také větší míra zastavení v nových turistických cílech s podporou lokální ekonomiky;
- rekreační plavba malých plavidel z půjčoven, obvykle řešených jako kajutové s ubytováním na palubě, užívané v rámci dovolenkových nebo víkendových pobytů. Jedná se o jeden z nejatraktivnějších segmentů, neboť potenciální počet uživatelů je řádově vyšší než počet majitelů vlastních plavidel a uživatelé aktivně využívají služby v okolí vodní cesty po celou dobu dovolené.

Opatření:

- akční plány mobility – zahrnutí regionálních spojů osobní vodní dopravy, zejména v rámci závazku veřejné služby do CIS JŘ a integrace s RIS.

Gestor: MD

Termín: průběžně

- Podpořit podnikatele při tvorbě komplexních balíčků vázaných na vodní turistiku a turistiku podél vodních toků včetně cykloturistiky (propojení dopravní infrastruktury se zázemím na břehu a zejména s turisticky zajímavými body) – se zaměřením jak na individuální vodní turisty, tak pro turisty na výletních lodích;

způsob plnění – doporučení spolupráce resortů MMR, MD, obcí, profesních asociací a regionálních organizací zajišťujících propagaci rekreace na vodě.

II. A. POSÍLENÍ ROLE UDRŽITELNÉ VODNÍ DOPRAVY

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

V případě dopravně významných vodních cest je opatření realizováno prostřednictvím jiných opatření této koncepce.

Gestor: resorty MD a MZe

Termín: průběžně

Financování: SFDI dle disponibilních prostředků v souladu s účelem SFDI

- podporovat organizaci lodních linek integrovaných do regionálních dopravních systémů využívaných pro cestovní ruch, podporující udržitelný turistický ruch a vyžití volného času obyvatelstva v regionu, s omezením závislosti na využívání individuální automobilové dopravy.

Doporučení pro kraje ve spolupráci obcemi a s resorty MD a MMR.

Termín: průběžně

- Využívat rozvojový potenciál linek vodní dopravy podporou rozvoje návazných aktivit u přístavišť (charakteru relaxačního, sportovního, poznávacího) a turistického využití technických památek a zajímavostí.

Doporučení pro obce ve spolupráci s resorty MD, MZe a MMR

Termín: průběžně

B. FLOTILA PLAVIDEL

1. Specifický cíl „Technická způsobilost plavidel“

V rámci naplňování cílů stanovených strategickými dokumenty přijatými na úrovni EU stanovuje akční plán NAIADES III kroky, které by měly učinit jednotlivé členské státy a další dotčené strany pro podporu vnitrozemské plavby. Významná pozornost je věnována, mimo jiné, podpoře modernizace a inovace lodního parku plavidel vnitrozemské plavby. Cílem je zefektivnění užívání plavidel, zvyšování úrovně bezpečnosti přepravy a snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí. Tyto cíle mohou být dosahovány jak prostřednictvím speciálních programů za účelem modernizace a inovace plavidel (např. efektivnější spalovací motory, úpravy lodních nákladových prostorů), tak i vyšší bezpečností vnitrozemské plavby.

Flotila

Nákup plavidel je v rámci podnikatelského rizika v kompetenci jednotlivých dopravců a stát by do této oblasti za normálních podmínek neměl zasahovat. V této oblasti se však nepříznivě projevuje úzké hrdlo dopravní infrastruktury vodní cesty v přeshraničním úseku Labe. Kvůli nestabilním plavebním podmínkám není reálné generování dostatečného hospodářského výsledku na straně dopravců, který by mohl sloužit k obnově lodního parku.

Pokud má být vodní doprava v ČR jako jeden z dopravních oborů zachován, je nutné v období do vyřešení tohoto infrastrukturního problému a bezprostředně po jeho realizaci, pokračovat v programech na podporu modernizace plavidel, ať už v současné formě, nebo jiným způsobem.

Po zajištění trvalé splavnosti kritických úseků vodních cest bude bod zlomu překonán a díky trvalé ekonomické funkčnosti podnikatelského prostředí bude možná dlouhodobá udržitelnost plavidel a obnova z vlastních zdrojů dopravců.

Technická způsobilost

Podle zákona č. 114/1995 Sb. vede plavební rejstřík vnitrozemských plavidel Státní plavební správa (SPS). Je rozdělen na dva subsystémy: plavební rejstřík (plavidel, která nejsou malými) je upraven v ustanovení § 14, a rejstřík malých plavidel je upraven v ustanovení § 15a tohoto zákona.

Plavební rejstřík (plavidel která nejsou malými) je veřejným seznamem, tj. zápis má konstitutivní charakter na rozdíl od rejstříku malých plavidel. Evidence plavidel v plavebním rejstříku je provázána se schvalováním technické způsobilosti plavidel a prováděním pravidelných technických prohlídek.

Technické požadavky na způsobilost malých plavidel jsou upraveny ve vyhlášce č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů.

Technické požadavky na způsobilost plavidel, která nejsou malými, jsou zakotveny ve vyhlášce č. 223/1995 Sb., která vychází z Evropské normy, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby (ES-TRIN); uvedená norma se pravidelně novelizuje.

Opatření:

- vytvořit nový systém evidence a technických požadavků tak, aby ulehčil proces **registrace** plavidel a zjednodušil jejich technické prohlídky.

Gestor: MD

Termín: průběžně

2. Specifický cíl „Modernizace plavidel“

Za účelem zvyšování konkurenceschopnosti vodní dopravy je třeba vytvářet předpoklady pro snižování dopadů vodní dopravy na životní prostředí v plném souladu s evropskými právními předpisy, včetně podpory rozvoje využívání alternativních energií v dopravě. Flotila plavidel působících na trhu vodní dopravy je zastaralá, významným faktorem jsou vysoké investiční náklady na modernizaci plavidel. V této souvislosti existuje značný prostor při dalším zvyšování úrovně plavidel v oblasti environmentálních standardů.

Situace na přepravním trhu ukazuje, že neustále dochází k odlivu kapacity lodní tonáže mimo vodní cesty ČR, a to zejména v důsledku dlouhodobých charterových kontraktů a kabotážní přepravy mimo ČR, proto není k dispozici vyšší využitelná přepravní kapacita tuzemské vodní dopravy, která by mohla konkurenčně působit na multimodálním přepravním koridoru (především v relaci ČR – Hamburk).

Na základě ekonomických ukazatelů lze vysledovat sestupnou tendenci celkových tržeb právnických a fyzických osob ve vodní dopravě v České republice. S ohledem na uvedenou sestupnou tendenci tržeb a vysoký průměrný věk pro vnitrozemská nákladní plavidla je zřejmé, že bez veřejné podpory nebudou mít vlastníci a provozovatelé plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy snahu do lodního parku investovat svoje finanční zdroje pro nutnou modernizaci plavidel.

Pro následující období je nutné vytvořit strategický rámec modernizace plavidel, který bude mít za cíl stimulovat vlastníky a provozovatele vnitrozemské vodní dopravy (nákladní) k efektivní modernizaci plavidel s využitím finančního příspěvku z veřejných rozpočtů.

Cílem je vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy parku plavidel vnitrozemské vodní dopravy. V souvislosti s výše uvedeným se jeví jako potřebné pracovat na vývoji specializovaného lodního parku vhodného zejména pro podmínky Labské vodní cesty.

Podpora modernizace plavidel musí stimulovat vlastníky a provozovatele vnitrozemské vodní dopravy (nákladní i osobní) k efektivním modernizacím na plavidlech za účelem využití finančního příspěvku z veřejných prostředků.

Opatření by měla zajistit zvýšení konkurenceschopnosti vodní dopravy proti ostatním druhům dopravy a dopravcům by umožnila generovat vyšší příjmy využitelné k modernizaci plavidel. Nedá se vyloučit, že by tyto podněty přivedly na trh vodní dopravy i nové subjekty, které by do vodní dopravy investovaly, zvýšily konkurenci a narovnaly deformované tržní prostředí. Zabezpečení tuzemských přepravních potřeb plavidly zahraničních flotil je přitom pouze omezené. Nedá se vyloučit ani přesun lodí ze zahraničních flotil, protože dlouhodobý provoz takových plavidel by již byl ekonomicky udržitelný, zejména pokud by se podařilo doplnit potřebnou infrastrukturu.

Specifika osobních lodí

I když průměrný věk osobních lodí dosahuje opět téměř 50 let, v některých regionech je nepravděpodobná osobní doprava vysoce výdělečná, zejména v Praze. Proto jsou starší plavidla udržována v dobrém technickém stavu.

V těchto regionech je třeba se především soustředit na podporu, která povede ke snížení vlivů osobní vodní dopravy na životní prostředí a ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby. Zde by bylo vhodné použít především motivační nástroje, nikoliv přímé dotace.

Přímá podpora v rámci osobní dopravy by měla směřovat přednostně do regionů a na zajištění pravidelné osobní vodní dopravy.

Dílčí cíle:

- zmírnění negativních vlivů dopravy na životní prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů;
- převedení části přeprav zboží na vnitrozemskou vodní nákladní dopravu, zejména ze silniční dopravy;
- zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní nákladní dopravy;
- obecným cílem je tak vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy.

Opatření:

- dle možností připravit další dotační tituly na podporu modernizace plavidel nákladní dopravy;
- vytvořit podmínky pro zmírnění negativních vlivů vodní dopravy na životní prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů alespoň jejich výměnou za nízkoemisní jednotky;
- zvýšit bezpečnost vnitrozemské vodní nákladní dopravy, která v konečném důsledku povede k výraznému snížení potenciálních ekologických škod;
- prověřit možnost vypsání programu pro modernizace plavidel pravidelné osobní dopravy;
- prověřit možnost získání levnějších zdrojů financování pro obnovu flotily plavidel.

Gestor: MD

Termín: průběžně

Financování: Státní rozpočet, provozovatelé vnitrozemské vodní dopravy

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

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

Součástí zvýšení efektivity je rovněž identifikace hlavních projektů, jejich sdružení do funkčních klastrů a vzájemná provázanost projektů (podklad pro aktualizaci dokumentu Dopravní sektorové strategie).

Je důležité předeslat, že nelze izolovaně posuzovat jednotlivé projekty a jejich konkrétní přínosy, neboť plných přínosů je dosahováno při realizaci celé skupiny projektů, odstraňujících příslušná úzká místa. Synergické efekty jsou zde velmi silné, nicméně zároveň neplatí, že jednotlivá systémová opatření jsou samostatně nefunkční a že by nemělo být přistupováno k postupné realizaci. I tato opatření sama o sobě zkvalitňují podmínky pro provozování vodní dopravy a umožní realizaci nových přeprav.

Stanovení **Gestora** a provozovatele u vybraných investičních akcí je uvedeno v následující tabulce

Tok	Název akce	Investor	Provozovatel
	LABE		
Labe	Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí nad Labem-st.hr. Pl. stupeň Děčín	ŘVC	PLa
Labe	Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice	ŘVC	PLa
Labe	Stupeň Přelouč II	ŘVC	PLa
Labe	Modernizace plavebního stupně Srnojedy	PLa (ŘVC projekt)	PLa
Labe	Veřejný přístav Pardubice	ŘVC	ŘVC
Labe	Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice	PLa (ŘVC projekt)	PLa
Labe	Přístaviště Malé Žernoseky	ŘVC	ŘVC
Labe	Přístaviště Mělník	ŘVC	ŘVC
Labe	Přístaviště Neratovice-Lobkovice	ŘVC	ŘVC
Labe	Čekací stání pro malá plavidla na Labi	PLa	PLa
Labe	Veřejný přístav Lázně Toušeň	ŘVC	ŘVC
Labe	Veřejný přístav Nymburk	ŘVC	ŘVC

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

Labe	Rekreační přístav Pardubice	ŘVC	ŘVC
Labe	Sjezdy do vody na Labi	PLa	PLa
Labe	Další síť přístavišť a servisních center na Labi	ŘVC	ŘVC
Labe	Ochranná stání na Labské vodní cestě	ŘVC	ŘVC/PLa

Tok	Název akce	Investor	Provozovatel
	VLTAVA		
Vltava	Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě	ŘVC	ŘVC + vlastníci
Vltava	Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě	ŘVC (akce CEF)	PVI
Vltava	Úprava plavebního značení na mostech, osazení radarových odražečů a vyznačení el. vedení na Vltavě	PVI	PVI
Vltava	Plavební komora Praha – Staré Město	PVI	PVI
Vltava	Úprava plavebních úžin Zbraslav a Štěchovice	PVI	PVI
Vltava	Lodní zdvihadlo Slapy	ŘVC	PVI
Vltava	Lodní zdvihadlo Orlík	PVI (spolupráce s ŘVC)	PVI
Vltava	Rekreační přístav Štěchovice	ŘVC	ŘVC
Vltava	Prodloužení PK Kamýk nad Vltavou	PVI	PVI
Vltava	Modernizace rejd PK Modřany	PVI	PVI
Vltava	Další síť přístavišť a servisních center na Vltavě	ŘVC	ŘVC
Vltava	Stání na vltavské vodní cestě	ŘVC	ŘVC
Vltava	Sjezdy do vody na Vltavě	ŘVC	ŘVC
Vltava	Modernizace / výstavba druhých plavebních komor na Dolní Vltavě (Mířejovice, Dolánky, Roztoky)	PVI	PVI
Vltava	Zvýšení podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou	ŘVC	Město/ŘVC

Tok	Název akce	Investor	Provozovatel
	MORAVA / BAŤŮV KANÁL		
BK	PK Bělov	ŘVC	PMo
BK	Plavební komora Hodonín	ŘVC	PMo + ŘVC (přístav)
BK	Rekreační přístav Napajedla-Pahrbeek	PMo	PMo
BK	Rekreační přístav Kroměříž	ŘVC	ŘVC
BK	Zvyšování přístavní kapacity přístavišť BK	ŘVC	ŘVC

Tabulka 10: Přehled gestorů vybraných investičních akcí infrastruktury vodních cest v ČR

Cílový stav sítě vodních cest v roce 2035

Vodní cesty pro nákladní i osobní dopravu:

- souvislá trvale splavná síť vodních cest, jako součást hlavní sítě TEN-T, délky 338 km, s parametry umožňujícími konkurenceschopnost vodní dopravy;
- Labe splavné od státních hranic s Německem až do Pardubic, délky 247 km, parametry odpovídající nejméně Labi v Německu, a to konkrétně:
 - od státní hranice do Děčína třída Va, rozměr plavidla 137 x 11,5 m, ponor 140 cm a více po 345 dnů v průměrném roce, 220 cm po 180 dnů v průměrném roce, podjezdová výška 7,0 m;
 - od Střekova do Mělníka třída Va, rozměr plavidla 137 x 11,5 m, ponor 220 cm trvale, podjezdová výška 6,5 m po většinu roku;
 - od Mělníka do Pardubic třída IV, rozměr plavidla 84 x 11,5 m, ponor 220 cm trvale, podjezdová výška 5,25 m po většinu roku;
- Vltava splavná až do Prahy (resp. do Třebenic pod Slapy), pro nákladní i osobní plavbu, délky 91 km, srovnatelné parametry s Labem, a to konkrétně:
 - od Mělníka do Prahy – Radotína třída IV, rozměr plavidla 110 x 10,6 m, do Prahy – Holešovic rozměr plavidla 137 x 10,6 m, ponor 220 cm trvale, podjezdová výška 7,00 m trvale po Prahu – Holešovice, 5,25 m dále po většinu roku;
 - od Prahy – Radotína pod Slapy třída Va, rozměr plavidla 110 x 11,5 m, ponor 130 cm trvale, podjezdová výška 5,25 m po většinu roku;

Opatření:

- zajistit dodržování systematické údržby vodní cesty a udržování parametrů odpovídajících potřebám ekonomického plavebního provozu na Labské vodní cestě v SRN, jako přístupu na vodní cesty v ČR, formou mezistátního právního aktu (mezinárodně závazná Česko-německá smlouva ve věci stanovení cílových parametrů Labské vodní cesty v ČR a SRN a koordinace plavebního provozu mezi oběma státy).

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

Gestor: rezort dopravy ve spolupráci s resortem zemědělství (správcem vodní cesty)

Termín: kontrolní termín rok 2030, 2035

Financování: vlastní zdroje státních podniků povodí, SFDI

- realizovat stavební opatření odstraňující úzká místa omezující plavební provoz.

Gestor: rezorty dopravy a zemědělství (správci vodních cest)

Termín: průběžně, kontrolní termín: rok 2030, 2035

Financování: SFDI, CEF

Řešení zásadních nedostatků vytvářejících překážky provozu efektivní vodní dopravy:

S ohledem na vzájemnou funkční provázanost a podmíněnost dosahování synergických efektů je navrhována realizace všech zásadních opatření v podobě stabilizace plavebních podmínek na Labi mezi Střekovem a státní hranicí, splavnění Labe do Pardubic a zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty do roku 2035. S ohledem na nutnost obdržet všechna povolení není přesnější stanovení harmonogramu reálné.

Zlepšení splavnosti Labe v úseku Střekov – státní hranice

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

Řešené úzké místo: nespolehlivé ponory, klesající pod využitelnou (definovanou) mez

Cílem je stabilizace a zvýšení plavebních podmínek (ponorů) strategického úzkého místa sítě vodních cest při napojení na vodní cesty sítě EU, jež je posledním regulovaným úsekem vodních cest ČR, kde ponor závisí na aktuálním průtoku v řece. Jedná se o prioritní opatření ve smyslu nařízení TEN-T. Dosažení potřebných stabilních plavebních podmínek tohoto úseku je základním nezbytným předpokladem pro širší uplatnění vodní dopravy v mezinárodních přepravách nákladů i v přeshraniční rekreační plavbě na celé Labsko–vltavské vodní cestě zařazené do sítě TEN-T. Dosáhnout je třeba následujících parametrů:

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

Tyto minimální parametry odpovídají parametrům vodní cesty v SRN i parametrům, které jsou stanoveny jako cílové v Dohodě mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, která je účinná od 01.01.2025. Tyto parametry současně v SRN stanovuje i schválený národní strategický dokument s názvem Celkový koncept Labe (Gesamtkonzept Elbe).

Předmětné parametry dále plně odpovídají požadavkům stanoveným v § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 222/1995 Sb., která pro úsek Labe od Mělníka po státní hranici ČR/SRN obecně vyžaduje plavební hloubku dokonce 2,8 m plus vzdálenost dna plavidla nade dnem vodní cesty (tzv. bezpečnostní marži). Současně však připouští možnost snížení této plavební hloubky v případech, kdy na daný úsek níže po proudu řeky bezprostředně navazuje úsek s nižším přípustným ponorem. Tak tomu je i v posuzovaném případě, kdy navrhované parametry odpovídají parametrům zajištěným v navazujícím německém úseku Labe. Současně se jedná o minimální parametry potřebné z pohledu ekonomické rentability vodní (zejména nákladní)

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

dopravy. Bez jejich zajištění je reálně vyloučen jakýkoliv další rozvoj nákladní vodní dopravy jakožto ekonomicky efektivního a z hlediska vlivů na veřejné zdraví příznivého druhu dopravy.

Cílem je stabilizovat plavební podmínky a dosáhnout potřebných parametrů ponoru v nejkritičtějších úseku Labe státní hranice ČR – Ústí nad Labem-Střekov. Jedná se o jeden ze strategických projektů rozvoje vodních cest, jehož realizace je nezbytnou podmínkou pro další rozvoj vodní dopravy na celé Labsko-vltavské vodní cestě (s přímým napojením do námořních přístavů) a naplnění cílů Koncepce i mnoha jí nadřazených koncepcí, strategií a politik v oblasti vodní dopravy na národní úrovni i na úrovni EU. Návrh řešení zlepšení plavebních podmínek musí zohlednit jak technické poznatky a limity, tak povodňovou ochrany a obecně vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z výše uvedeného vyplývá, že k dosažení potřebných plavebních podmínek v kritickém úseku Labe v úseku „státní hranice ČR/SRN – Střekov“ bude s ohledem na absenci jiného technického řešení s vysokou mírou pravděpodobnosti nezbytné provést stavební úpravy na řece Labi v podobě výstavby plavební komory), a to jako nezbytné opatření k dosažení specifického cíle v podobě Zvýšení efektivnosti dopravy na síti TEN-T a strategického cíle v podobě zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování.

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

Gestor: rezort dopravy (ŘVC)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Splavnění Labe do Pardubic

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

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

Řešené úzké místo: nestabilní podmínky s udržením ponoru v přístavu Chvaletice

- **Stabilizace plavebních podmínek v přístavu Chvaletice** – snížení zanášení plavební dráhy výstavbou usměrňovací hrázky. Potřebnost projektu je svázána se splavněním do Pardubic, jež by bez stabilizace plavebních podmínek nebylo dostatečně funkční.

Gestor: rezort dopravy (ŘVC)

Provozovatel: resort zemědělství (správce vodní cesty)

- **Čekací stání v přístavu Chvaletice** – umožnění vyčkání míjejících se plavidel v prostoru přístavu v rozsahu ř. km 938,65 – ř. km 939,06.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Řešené úzké místo: absence pro plavbu průjezdného stupně Přelouč

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

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

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: resort zemědělství (správce vodní cesty)

Řešené úzké místo: nedostatečné hloubky (a ponory) v části zdrží Přelouč, Srnojedy a Pardubice

- **Zvýšení ponorů v úseku Přelouč – Pardubice** – prohloubení dna v místech nedokončené úpravy koryta řeky na ponor 2,20 m. Stávající koryto bylo v rámci výstavby zdymadel Přelouč a Srnojedy směrově a šířkově upraveno pro plavební dráhu, nicméně v části koryta nedošlo k provedení prohloubení koryta v celém potřebném rozsahu. Zároveň dojde k dílčím zásahům do břehů v rámci stávajícího koryta.

Řešené úzké místo: neprůjezdná dolní rejda Srnojedy, nespolehlivá plavební komora včetně čekacích stání

- **Modernizace plavebního stupně Srnojedy** – stávající plavební komora na izolovaném úseku není technologicky vybavena na současné nároky plavby (úvazná zařízení, provizorní hrazení, velín, ovládání a signalizace, přístup těžké jeřábové techniky), nejsou čekací stání v rejdách a dolní rejda tvarově neumožňuje vjezd do plavební komory

Gestor: resort zemědělství (správce vodní cesty) ve spolupráci s rezortem dopravy

Provozovatel: resort zemědělství (správce vodní cesty)

Konsolidace ponorů na Labské vodní cestě

Řešené úzké místo: omezený ponor s cílem dosažení 220 cm

- **Zvýšení ponorů na Labské vodní cestě na 220 cm** – projekt primárně údržbového charakteru, s cílem zajištění trvalých ponorů 220 cm mezi Střekovem a Přeloučí. Dojde tak ke zvýšení z aktuálně zajišťovaných 200 cm (Dolní Labe), resp. 210 cm (Střední Labe), které povede ke zvýšení efektivnosti i vnitrostátní vodní dopravy. Celá vodní cesta i plavební komory byly stavebně upraveny na plavební hloubky 2,50 m, umožňující ponor 220 cm, zároveň ale dochází v některých kritických místech k zanášení a díky pohybu splavenin při zvýšených průtocích je často bezpečná plavební hloubka ještě menší. Zavedením systémových údržbových nástrojů bude zajištěno udržování ponoru 220 cm a rychlé odstraňování omezení.

Přínosem opatření bude odstranění handicapu vnitrozemské části vodních cest, kdy při maximálních parametrech bude možné vodní dopravu po průměrných 180 dnů v roce provozovat v zahraničních relacích až do Prahy nebo Pardubic, kdy bude efektivní dopravovat při plných parametrech náklad až do cílových přístavů a nepřekládat zboží v přístavech v severních Čechách s následnou silniční dopravou.

Efekt vyššího ponoru až o 20 cm představuje zjednodušeně vyšší ložení o cca 200 tun při totožných provozních nákladech, což vede k lepší konkurenceschopnosti a přesunu přeprav z konvenční silniční dopravy.

Zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty

Řešené úzké místo: omezené podjezdové výšky od Mělníka po Prahu Holešovice

- **Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě.** Cílem rekonstrukce série přemostění je zajištění podjezdné výšky 7,0 m do Prahy – Holešovic. Na předmětném úseku vodní cesty byla v uplynulých letech realizována série staveb odstraňujících úzká místa jednotlivých mostů. Aktuálně zbývá vyřešit poslední objekt na plavebním kanále Troja–Podbaba v Praze v podobě jednoho stávajícího silničního mostu;
- **Vltava, VD Miřejovice – modernizace mostu** řeší úpravu stávajícího mostu tvořícího součást vodního díla, kdy mostní pole přes plavební komoru bude upraveno na zdvižné na podjezdnou výšku 7,0 m nad horní hladinou.

Gestor: resort dopravy (ŘVC), rezort zemědělství (správce vodní cesty – úprava vodního díla)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty), vlastníci mostů

Řešené úzké místo: omezený ponor s cílem dosažení 220 cm od Mělníka do přístavu Praha-Radotín

- **Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě na 220 cm** – V realizaci je poslední stavba úpravy plavebního kanálu Vraňany – Hořín. Dosaženo tak bude shodných parametrů jako na Labi, čímž se zlepší konkurenceschopnost nákladní vodní dopravy na Vltavě.

Gestor: resort dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

- **Nedostatečná kapacita plavební komory Praha – Smíchov.** Plavební komora Praha-Staré Město zvýší kapacitu zdymadla Smíchov výstavbou paralelní plavební dráhy s novou paralelní plavební komorou Staré Město rozměrů 55x11 m překonávající spád Staroměstského jezu. Zároveň se bude využívat stávající plavební komora Mánes shodných rozměrů překonávající spád Šítkovského jezu. Jedná se o jeden ze strategických projektů rozvoje vodních cest.

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty) ve spolupráci s rezortem dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

- **Obratiště pro plavidla plné návrhové délky** – úprava obratišť pro plavidla na Labi a Vltavě v rámci sítě TEN-T v některých lokalitách, kdy současná obratiště neumožňují bezpečný obrát celých sestav, a to ani s pomocí dokormidlovacího zařízení, v jiných lokalitách není obratiště zřízeno. Obratiště tak budou vybudována pro největší parametry plavidel dle povolených parametrů pro daný úsek vodní cesty.

Gestor: resort dopravy ve spolupráci s rezortem zemědělství (správcem vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

- **Modernizace rejd plavební komory Praha – Modřany** – pro odstranění nebezpečného proudění při vyšších průtocích vedoucího k zastavení plavby dříve než jinde na vodní cestě. V současnosti se proplavování přes zdymadlo zastavuje již

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

při průtoku 450 m³/s, ale na přilehlé vodní cestě je průběžná plavba bezpečná až do průtoku 600 m³/s.

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Projekty s nižším stupněm naléhavosti a přínosů pro dopravu nákladů:

Řešené úzké místo: dílčí omezení podjezdné výšky na Dolním Labi (Štětí, Mělník)

- **Řešení omezené podjezdné výšky mostů na Dolním Labi, nedosahující po většinu roku 6,50 m** – instalace dynamického měření a zobrazování podjezdné výšky, fyzické zvýšení mostů vytvářejících překážku.

Řešené úzké místo: omezený ponor a plavební úžiny

- **Úprava plavebních úžin Zbraslav, Vrané n. V. a Štěchovice** – smyslem je zlepšení bezpečnosti plavby v plavebních úžinách při vyšších průtocích a umožnění dosažení vyšších ponorů, než je v současnosti (120 cm), s cílem dosažení ponoru v období sledovaném touto koncepcí na 130 cm a pro průběžnou plavbu s ponorem až na 220 cm, přičemž přístavní infrastruktura může být realizovaná i na ponor 130 cm (analogicky s ponorem nad VD Slapy).

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Řešené úzké místo: omezené podjezdné výšky od Prahy Holešovice po Prahu Radotín

- **Řešit ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy připravovanou rekonstrukci Hlávkova mostu v Praze a zajistit zvýšení podjezdné výšky na 7,0 m** – stávající podjezdna výška Hlávkova mostu v Praze jako jediného mostu omezuje podjezdnou výšku pro plavidla. Tímto je ohrožena plavební bezpečnost zejména v době přípravy vodní cesty na povodeň, kdy neumožňuje proplutí vyšších plavidel do ochranných přístavů Holešovice a Libeň. Zvýšení požadují rovněž provozovatelé osobní i nákladní lodní dopravy, kdy po vyřešení podjezdných výšek mezi Mělníkem a Prahou (viz samostatné opatření) bude tento profil jako jediný omezovat průjezd moderních osobních lodí i přepravu kontejnerů do přístavu Praha-Radotín.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy, vlastník mostu

- **Řešení zobrazování dynamické podjezdné výšky a úpravy značení pro zajištění průjezdnosti s podjezdnou výškou až na 7,0 m, resp. na nižší parametr až po Slapy.**

Stávající, zejména obloukové, mosty mají reálnou podjezdnou výšku proměnnou podle aktuální úrovně hladiny odpovídající průtoku (efekt hydrodynamického vzduť) a ve střední části obloukového mostu podjezdnou výšku vyšší, než by umožňovalo statické značení.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy

Řešené úzké místo: zastaralost plavebních komor, dlouhé provozní odstávky

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

- **Postupná modernizace nebo novostavba plavebních komor na Vltavě** – (např. Mířejovice, Dolánky), dle aktuálního technického stavu a potřeb.

Plavení komora Roztoky – rekonstrukce, jejímž předmětem je navýšení plat a další související úpravy tak, aby PK byla v souladu s platnými předpisy. Předpoklad realizace 2026–2027.

Plavební komora Dolánky – rekonstrukce, jejímž předmětem je navýšení plat a další související úpravy tak, aby PK byla v souladu s platnými předpisy. Předpoklad realizace 2026–2027.

Současně je třeba posoudit možnosti rozšířit plavební komory na 12 m, aby Vltavská vodní cesta dosáhla třídy Va. Plavební komory Mířejovice, Dolánky a Roztoky byly vybudovány počátkem 20. století jako vlakové, se šířkou ohlaví 11 m, ve vnitřní části rozšířené na 22 m, přičemž stěny mezi ohlavími byly původně šikmé, v 80. letech byly nahrazeny ocelovými štětovými stěnami a horní ohlaví podpíranou klapkou.

Dalšími plavebními komorami s pokročilým stářím jsou Praha-Štvanice, kde malá plavební komora byla v 80. letech prodloužena na délku 115 m, přičemž prodloužení je v šířce 12 m. Výhodou je existence malé a velké plavební komory vedle sebe, přičemž velká plavební komora není uvnitř rozšířena.

Posledním objektem je plavební komora Praha – Smíchov, která díky intenzivnímu provozu také nese známky opotřebení, nicméně zde bude velká rekonstrukce reálná až po dokončení paralelní trasy plavební komorou Praha – Staré Město.

Všechny uvedené rekonstrukce nejsou plánovány pro provedení v horizontu do roku 2035, nicméně nutné bude zahájení přípravných prací tak, aby podle aktuálního stavebního stavu bylo možné sled prací přizpůsobit.

Gestor: MZe (správce vodní cesty) ve spolupráci s rezortem dopravy

Provozovatel: MZe (správce vodní cesty)

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

Za rozvoj infrastruktury rekreační plavby se považuje kompletace sítě vodních cest třídy I. a 0., které slouží prakticky výhradně pro tuto plavbu, a výstavba sítě veřejných přístavů a přístavišť na všech sledovaných dopravně významných vodních cestách. Zajištění souvislé sítě dopravně významných vodních cest třídy I. a 0. je na rozdíl od jiných vodních cest úlohou státu, neboť měřítko využívání vodní dopravy není omezeno na území jednoho kraje nebo regionu.

Opatření

- Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující rekreační plavbu.

Gestor: resorty dopravy a zemědělství (správci vodních cest)

Termín: průběžně, kontrolní termíny rok 2030, 2035

Financování: SFDI, fondy EU

Vltavská vodní cesta třídy I.

Na Vltavské vodní cestě splavné od konce vodní cesty sítě TEN-T v Třebenicích do Českých Budějovic je důležité odstranění zbývajících existujících překážek a vytvoření souvislé vodní cesty pro rekreační plavbu v plných parametrech vodní cesty.

Řešené úzké místo: přerušení vodní cesty pro větší plavidla v profilu VD Orlík včetně lávky Solenice

- **výstavba Lodního zdvihadla Orlík**

Projekt představuje zřízení podélného šikmého lodního zdvihadla s protizávažím, které bude využívat stavební konstrukci dráhy zdvihadla realizovanou současně s přehradní hrází v 60. letech 20. století. Maximální rozdíl hladin dosahuje 71,5 m. Lodní zdvihadlo tak propojí vodní cestu ve vzduší VD Kamýk n. V., která je dostupná od hráze Slapy, s hladinou nádrže Orlík. Po této hladině vede souvislá vodní cesta délky 98 km až do Týna n. V., resp. až do Českých Budějovic. Otevřena bude možnost průběžné plavby větších malých plavidel i osobních lodí, jež prakticky nyní nefunguje. Zároveň bude významně zvýšena kapacita pro přepravu malých plavidel nad rámec modernizovaného výtahu a podpořena tak plavba na delších relacích s rozproštěním využití vodní cesty pro rekreační plavbu i na dnes méně užívané úseky.

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty) ve spolupráci s rezortem dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Řešené úzké místo: přerušení vodní cesty pro větší plavidla v profilu VD Slapy

- **výstavba Lodního zdvihadla Slapy**

Projekt představuje zřízení příčného šikmého lodního zdvihadla s protizávažím, vedené po pravobřežním svahu pod profilem přehradní hráže. Nahrazena bude současná přeprava malých plavidel hmotnosti do 3,5 tuny vlekem za traktorem kolem přehradní hráže a úplné přerušení vodní cesty pro větší lodě. Klíčovým efektem tak bude také zvýšení kapacity plavebního zařízení pro malá plavidla a redukce efektu vzájemné izolace jednotlivých úseků vodní cesty spojené s přetížením některých úseků cestovním ruchem.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Řešené úzké místo: přerušení vodní cesty v Českých Budějovicích

- **výstavba Plavební komory České Budějovice – Jiráskův jez**

Projekt představuje prodloužení vodní cesty do centra Českých Budějovic výstavbou plavební komory 45 x 6 m v místě stávající vorové propusti na Jiráskově jezu, zvýšením mostů a výstavbou nezbytné přístavní infrastruktury v návaznosti na dosud realizované aktivity související se splavněním Vltavy. Tato akce je podmíněna zpracováním a schválením tahového ekonomického hodnocení Vltavské vodní cesty ve variantě SP max.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Řešené úzké místo: nízká podjezdová výška mostu pro pěší v Týně nad Vltavou

- **řešení Zvýšení podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou**

Projekt představuje úpravu stávajícího mostu na zdvižný pro zvýšení podjezdové výšky pro lodě na 5,25 m a s ním související vyvolané investice na přeložkách inženýrských sítí.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy, vlastníci mostů

Řešení významných nedostatků:

- **Stání plavidel včetně servisních služeb** v lokalitách Kamýk n. V. a Týn n. V.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy

Řešení nedostatku vázaného na zprovoznění lodních zdvihadel Slapy a Orlík:

Řešené úzké místo: omezená délka plavební komory Kamýk – návazně prodloužení plavební komory Kamýk, stávající plavební komora má délku pouze 35 m, zatímco nové plavební komory jsou budovány na délku 45 m.

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Vodní cesta Baťův kanál třídy 0.

Vodní cesta Otrokovice – Rohatec, zvaná Baťův kanál, představuje vodní cestu třídy 0., která je nyní určena čistě pro rekreační využití. Jedná se o ideální příklad přerodu infrastruktury původně čistě pro nákladní plavbu, za současných podmínek při parametrech třídy vodní cesty nerentabilní, do turisticky atraktivní technické památky. Efektivnost rozvoje dokládá 80–90 tis. návštěvníků ročně na Baťově kanále. Potřebu sítě zajištění veřejných přístavišť dokládá porovnání situace před její výstavbou ve Zlínském kraji i Jihomoravském kraji, kde bylo využití vodní cesty minimální.

- **Řešení zásadních nedostatků – návaznost na turistická centra na okraji Baťova kanálu:**

Řešené úzké místo: absence spojení do Hodonína

- **prodloužení na jih od Sudoměřic do splavné Moravy u Rohatce, s připojením Hodonína.**

Předmětem projektu, který je v době vzniku tohoto dokumentu v realizaci, je výstavba nové plavební komory třídy 0. překonávající spád 2,25 m stávajícího stavidlového jezu na hraničním toku Radějovka. Plavební komora se nachází pro eliminaci záborů území bezprostředně vedle jezu. Dále dojde k rozšíření koryta toku Radějovka v délce 800 m až po jeho ústí do řeky Moravy. Tato akce prodlouží splavnou vodní cestu ze Sudoměřic/Skalice do Moravy, která je splavná až do Hodonína (nad stávající jez). Bařův kanál tak bude ukončen v turisticky atraktivní destinaci, která má dobrou dopravní dostupnost.

Řešené úzké místo: absence spojení do Kroměříže

- **prodloužení na sever do Kroměříže, s výstavbou plavební komory Bělov.**

Předmětem projektu je výstavba nové plavební komory třídy 0. překonávající spád 3,15 m stávajícího segmentového jezu na řece Moravě. Plavební komora se nachází pro eliminaci záborů území bezprostředně vedle jezu. Další úpravy jsou potřebné až v konci vzdutí v Kroměříži v podobě drobné prohrádky dna, zřízení obratiště a koncového přístaviště a přístavu. Tato akce prodlouží splavnou vodní cestu z Otrokovic do Kroměříže, jako turistické metropole kraje. Vodní cesta poté dosáhne celkové délky 72 km.

Řešené úzké místo: problémy s kapacitou a nevyužitý potenciál oblasti Veselí n.M. – Vnorovy

- **plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy.**

Předmětem projektu je propojení koryta řeky Moravy a plavebního kanálu ve Veselí nad Moravou formou lodního zdvihadla, čímž bude vytvořena paralelní vodní cesta k nejvytíženějšímu úseku plavebního kanálu mezi Veselí nad Moravou a Vnorovy včetně plavební komory Vnorovy I. Součástí je pro zajištění dostatečné kapacity a souvislé sítě přístavní infrastruktury i rozšíření stávajícího přístavu Veselí nad Moravou a realizace nového přístaviště Zarazice.

Další opatření:

- **řešení splaveninového a plaveninového režimu na křížení kanálových a říčních úseků**, omezující spolehlivost udržování plavebních hloubek;
- **modernizace břehového opevnění kanálových úseků vodní cesty**, představující přizpůsobení břehového opevnění momentálním podmínkám rekreační plavby, s eliminací vlivů dynamického působení plavebního provozu na břehy;
- **zkapacitnění vybraných úseků na vodní cestě** pro omezení tvorby kongescí v jednolodních úsecích;
- **budování přístupů k vodní cestě**;
- **rekonstrukce a modernizace plavebních komor** pro zajištění dlouhodobé spolehlivosti provozu (řešení opotřebení konstrukcí po 80 letech provozu).

Gestor výše uvedených opatření: rezorty dopravy a zemědělství

Provozovatel: rezort zemědělství (správci vodních cest)

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

Současné vodní cesty sítě TEN-T vykazují následující úzká místa z hlediska bezpečnosti, která představují nejen riziko pro plavbu, ale také možné ohrožení životního prostředí, obyvatelstva i majetku mimo vodní cestu v případě havárie.

Tato kapitola se zaměřuje zejména na následující okruhy problematik:

1) Povodňové stavy a opatření na zmírnění dopadů klimatické změny

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

V minulosti byla realizována řada projektů modernizace úvazných zařízení pro ochranu plavidel za povodní, prakticky pokrývají celou síť vodních cest, nicméně dosud není k dispozici síť chráněných míst pro plavidla za povodní, která nemohou dosáhnout ochranného přístavu (např. v důsledku velké vzdálenosti, potřebě několika proplavení, rizika nefunkčnosti nebo přetížení plavební komory).

Zároveň je třeba řešit výzvy ochrany celého portfolia plavidel včetně malých při bleskových povodních, jejichž četnost a obtížná předvídatelnost se jako důsledek dopadů klimatické změny zvyšuje. Je tak třeba zavést opatření pro vyšší operativní dostupnost ochrany plavidel za povodní, kdy je oproti minulosti kratší čas na mobilizaci prostředků pro vyklizení vodní cesty.

Doposud se řešila ochranná stání pro velká plavidla, ale zkušenost se zastavením plavby na přelomu let 2023/2024 ukázala, že obdobný problém ochrany mají i malá plavidla, která se přednostně odstraňují z vodní cesty. Pro některá plavidla se ale jedná o velikostní problém a následně pak i kapacitní problém stávajících ochranných přístavů a chráněných míst.

Vymezení konkrétních lokalit bude uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy, který bude zaměřen zejména na následující problematiky:

- ochranná stání na Vltavské vodní cestě – identifikován je potenciální nedostatek chráněných míst na území hl. m. Prahy;
- ochranná stání na Labské vodní cestě – kritickým úsekem je Střední Labe mezi Mělníkem a Přeloučí, kde je velký počet plavebních komor a je třeba rozšíření sítě chráněných míst. Vymezení konkrétních lokalit je uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy, rezort zemědělství (správce vodní cesty)

2) Absence čekacích stání a nevhodné řešení rejd u některých plavebních komor

U některých komor je bezpečné proplavování omezováno absencí čekacích stání pro návrhová plavidla, v některých rejdech jsou rovněž omezené prostorové poměry pro zaplouvání. Náléhavost řešení je svázána s růstem intenzity plavebního provozu a ve vhodných případech je spojována s rozsáhlejšími opatřeními (např. výstavba plavební komory Praha-Staré Město, ochranná stání apod.).

Opatření:

- modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice v podobě úpravy tvarů rejd z hlediska bezpečného zaplouvání a vyplouvání a výstavby čekacích stání pro návrhová a pro malá plavidla.

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty) ve spolupráci s rezortem dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

- VD Kostomlátky, rekonstrukce dělicích zdí PK v podobě rekonstrukce stávajících dělicích zdí a svodidel, výstavby čekacích stání pro návrhová plavidla v horní vodě (čekací stání v dolní vodě bude vybudováno v rámci ochranných stání).

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

- Výstavba a modernizace čekacích stání, včetně doplnění chybějících – výstavba čekacích stání by měla být provedena v rejdech plavebních komor, kde čekací stání není nebo je nevyhovující, pro souvislé pokrytí sítě, s výjimkou lokalit, kde je zřízení stání extrémně finančně náročné a neefektivní. Pořadí realizace bude opět závislé na dopravní potřebě, potřebě vyčkávání a na rizikovosti rejdy (nautické podmínky dané šířkou, prouděním, přehledností, směrovou návazností plavební dráhy apod.).

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

3) Absence čekacích stání pro malá plavidla u plavebních komor na Labi a Vltavě

Významným problémem bezpečnosti proplavování plavebními komorami je absence bezpečných čekacích stání pro malá plavidla. Úvazná zařízení nejsou pro malá plavidla vhodná a dochází k nežádoucí a nebezpečné interakci s velkými plavidly. Rekreační plavba na Labi a Vltavě dynamicky roste, včetně plavby plavidel z půjčoven řízených laiky s malými zkušenostmi, pro něž je důležité bezpečné vyčkávání na proplavování u plavebních komor, kdy nedojde k jejich ohrožení velkými plavidly. V minulosti byla řada rejd plavebních komor vybavena samostatnými čekacími stánkami, některá z nich ale nevyhovují kapacitně, konstrukční řešení se ukázalo jako nevhodné a nedostatečně bezpečné. U řady plavebních komor zejména na Středním Labi nejsou pro malá plavidla žádná čekací stání. Důležité je zároveň v rámci čekacích stání řešit dobré informační propojení s velínem plavebních komor, aby nedocházelo k nedorozuměním, včetně řešení aspektů jazykových bariér u cizinců. V realizaci je výstavba sítě čekacích stání pro malá plavidla na dolní Vltavě, v přípravě síť čekacích stání na Labi.

Opatření:

- vybudování čekacích stání před plavebními komorami vyhrazených pro malá plavidla včetně komunikačního propojení s velínem plavební komory

Gestor: rezort dopravy, rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

4) Absence sítě bezpečných sjezdů do vody pro vytahování malých plavidel z vody a spouštění na vodu

Důležitým způsobem ochrany malých plavidel při příchodu velké vody nebo při jakémkoliv jiném zastavení plavebního provozu je jejich evakuace z vodní cesty vytažením z vody pomocí sjezdu na přívěs a dále na silnici. Zároveň se tyto sjezdy užívají řadou provozovatelů malých plavidel ke spuštění plavidel na vodu na počátku plavební sezóny nebo při návštěvě vodní cesty, kdy je plavidlo přes zimu nebo často i jindy skladováno mimo vodu a jeho provozovatel plavidlo dopraví na přívěsu taženém automobilem.

Obvykle jsou užívány k těmto činnostem historické sjezdy zřízené primárně pro údržbu vodní cesty, avšak řada sjezdů nemá bezpečné dispozice ramp nebo zpevnění. Častým nedostatkem jsou omezení příjezdu po pozemní komunikaci.

Z těchto důvodů je pro bezpečné užívání vodních cest všech typů malými plavidly nezbytné zajistit veřejnou síť sjezdů do vody, které budou bezpečné konstrukce pro manipulaci s plavidlem, budou umístěny v plavebně vhodných místech a bude zajištěn trvalý příjezd po veřejné komunikaci s bezpečným prostorem pro manipulaci s jízdními soupravami.

Přednostně jsou sjezdy do vody řešeny v přístavech, event. v rámci přístavišť, kde lze vhodně sdílet příjezd po pozemní komunikaci i další podpůrnou infrastrukturu, avšak v některých případech to není prostorově možné, a proto jsou řešeny sjezdy samostatně.

Vymezení konkrétních lokalit bude uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy.

Opatření:

- Vybudovat síť bezpečných sjezdů pro malá plavidla, včetně odstavných ploch pro provádění souvisejících manipulací.

Gestor: rezort dopravy, rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty), event. rezort MD

5) Nedostatky v označení mostů pro plavbu pomocí radiolokátoru a úprava nepřesného značení

Úprava plavebního značení z hlediska podjezdných výšek včetně instalace radarových odražečů na mostech. Systematické osazení značení podjezdných výšek včetně instalace radarových odražečů bylo již dokončeno na Dolním Labi od státní hranice po Mělník, vyjma železničního mostu v Děčíně. V pořadí priorit následuje vyřešení Vltavy (zejména díky provozu osobních lodí za snížené viditelnosti) výměnou značení podjezdné výšky, s užitím provedení odolného proti vandalismu, včetně dílčí úpravy polohy okrajů plavební dráhy v mostním poli s cílem zajištění podjezdné výšky 7,0 m, nebo případně nižší. Mostní pilíře v plavební dráze budou osazeny tyčovými radarovými odražeči pro zvýšení spolehlivosti a kvality radarového odrazu při plavbě za snížené viditelnosti za pomoci radiolokátoru, event. v centrální části Prahy v odůvodněných případech pomocí bójí s vrcholovým radarovým odražečem. Návazně budou tyčové radarové odražeče osazeny na Středním Labi.

Opatření:

- doplnit plavební značení na celé Labsko-vltavské vodní cestě se začleněním informací o podjezdných výškách mostů a jiných překážek na vodní cestě, včetně radarových odražečů.

Gestor: rezort dopravy, rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty), event. rezort dopravy

6) Modernizace řídicích systémů VD a PK

Daná akce zahrnuje zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti a unifikaci jednotlivých zařízení na vodní cestě.

Opatření:

- zajistit plnohodnotnou funkci řídicích systémů a plavebních komor za účelem zvyšování bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu

Gestor: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

Provozovatel: rezort zemědělství (správce vodní cesty)

4. Specifický cíl „Zajištění kvalitní údržby dopravně významných vodních cest a provozování dopravně významných vodních cest“

Udržování bezpečného a provozuschopného stavu vodní cesty a zajišťování provozních funkcí všech zařízení sloužících plavebnímu provozu, je trvalý úkol správců vodních cest. Vzhledem k rozsahu a prostorovému rozmístění těchto zařízení, k rozmanitosti uspořádání a provedení jak stavebních konstrukcí, tak i technologie, se jedná o náročný úkol s vysokými požadavky na finanční, pracovní a technické zabezpečení. Tyto požadavky mohou v současnosti efektivně zajišťovat pouze subjekty, které k tomu mají především pracovní a technické možnosti, tedy správci vodních cest – státní podniky povodí.

Hlavní činnost na vodní cestě spočívá v zajištění předepsaných parametrů plavební dráhy. Jedná se především o udržování plavebních hloubek v celé šířce plavební dráhy a značení vodní cesty plavebními znaky. Další činností je zajištění provozních funkcí na zařízeních sloužících plavebnímu provozu. Nejedná se jen o plavební komory, ale i o vzdouvací objekty (jezy), čekací stání, přístaviště pro osobní plavidla, přístavní zdi ve veřejných přístavech, náplavky apod.

Financování údržby vodních cest v současné době nese především správce vodní cesty nebo vlastníci součástí vodních cest, a nepředpokládá se zavedení žádných forem zpoplatnění plavebního provozu, vyjma cen za užití přístavů a přístavní infrastruktury.

1) Definice optimální formy zabezpečení provozu, údržby a oprav

Pro realizaci kvalitní údržby, stabilního provozu a rychlých a efektivních oprav bude zaveden jednoznačný funkční model organizačního a finančního zabezpečení. Tento model bude zohledňovat následující:

- financování bude nastaveno jednoznačně a dlouhodobě, kdy podmínky umožní plánování prací a jejich systematické průběžné zajišťování. Pro mimořádné situace nebudou zaváděny ad hoc modely, jejichž nastavení je časově náročné, ale dojde pouze k rychlému aktivování finančních zdrojů a kapacit, s cílem co nejrychlejšího zahájení obnovovacích prací;
- zavedeny budou stupně úrovně provozu, budou jednoznačně definovány parametry standardního provozu (parametry plavební dráhy, provozní doby, pravidelné údržbové odstávky atd.) a úrovně omezení kvůli povodním, opravám, poruchám apod.;
- nezbytný bude operativní řídicí a kontrolní mechanismus těchto prací, jenž musí být svázán s nástroji financování na straně Ministerstva dopravy, aby prostředky byly vynakládány efektivně a operativně s naplňováním cílů provozu a údržby.

Gestor: státní podniky povodí a ŘVC ve spolupráci s MD a MZe

2) Opravy a údržba infrastruktury v majetku státu

Jedná se o zabezpečování oprav poškozených a opotřebených částí infrastruktury vodní cesty svázané s provozem vodní dopravy. Tyto práce jsou obvykle specializovaného charakteru a jsou zajišťovány odbornými dodavateli. Mezi tyto práce lze zařadit opravy opevnění vodní cesty, konstrukcí a technologií plavebních komor, jezů zajišťujících dostatečné plavební hloubky, přístavních a vyvazovacích zařízení, plavebních znaků atd.

V této souvislosti bude vypracován a pravidelně aktualizován a schvalován pro každou vodní cestu pro pravidelnou údržbu víceletý plán, který bude zohledňovat:

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

- aktuální technický stav infrastruktury a naléhavost oprav a údržby, spolu s důsledky a riziky poruch;
- soustředění prací omezujících plavební provoz do společných odstávek a komplexních kampaní;
- koordinaci s investičními pracemi, aby se práce vzájemně doplňovaly;
- dodržování systému transparentního zadávání a kontroly provádění prací.

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest)

Financování: SFDI

3) Pravidelná údržba vodních cest

Dle potřeby provádět prohrábký dna řešící místa s kontinuálním zanášením:

- tyto práce budou prováděny na základě ročního plánu a eliminace omezení průjezdnosti vodní cesty se standardními parametry plavidel. Spolu s těmito prohrábkami bude prováděno pravidelné měření hloubek v plavební dráze.

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest)

Financování: SFDI

Optimalizovat podmínky pro nakládání s nánosy vytěženými z koryt vodních toků v rámci pravidelných prohrábek vodních cest:

- optimalizace podmínek nakládání s vytěženým nánosem;
- rychlé aktivace prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro běžnou roční údržbu na okamžité odstraňování omezení plavby.

Gestor: rezort dopravy ve spolupráci s rezortem zemědělství (správci vodních cest)

Financování: SFDI,

Zajistit osazování plovoucího plavebního značení:

- značení vodní cesty bude osazováno v rozsahu vymezujícího v méně přehledných úsecích jednoznačně plavební dráhu a místa se zakázaným vplutím;
- v rozsahu celé řešené sítě dopravně významných vodních cest bude plavební značení uzpůsobené pro plavbu s radiolokátorem;
- po povodni bude vodní cesta urychleně kontrolně zaměřena a plovoucí značení bude dle aktuálních podmínek obnoveno v nejkratší možné lhůtě, (měření hloubek, vyhodnocování, osazování znaků).

Gestor: rezort zemědělství

Financování: SFDI

Zajistit bourání ledů (dle vodního zákona), vytahování překážek, zajistit sekání břehů plavebních kanálů a oddělených rejd.

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest, správce vodního toku)

Financování: SFDI

II. C. ZAJIŠTĚNÍ VÝKONNÉ INFRASTRUKTURY VODNÍCH CEST

Zajistit nákup, opravy, případně modernizaci současné maximálně univerzální techniky na pravidelnou údržbu na všech vodních cestách ČR, dle možností se spolufinancováním z nástrojů EU

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest) ve spolupráci s MD

Financování: rezort zemědělství, případně CEF

4) Řešení mimořádných událostí (především následky povodní)

- bezprostředně po mimořádné události rychle obnovit splavnost pomocí techniky a personálu státu, v případě nutnosti bez odvozu materiálu z koryta vodního toku;
- těžbu nánosů z plavební dráhy omezující plavební podmínky financovat z prostředků SFDI, přičemž nastaven bude režim:
 - kalkulace nároků na alokaci mimořádných finančních prostředků v rozpočtu SFDI pro odstranění škod, kdy postupy čerpání budou standardně nastavené.
- k zajištění rychlého obnovení plavby po povodni případně zavést možnost virtuálního plavebního značení v digitální plavební mapě/RIS.

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest)

Financování: SFDI, případně dotační tituly na povodňové škody

- Optimalizovat podmínky pro nakládání s nánosy vytěženými z koryt vodních toků po povodni:
 - prověření/zřízení dočasné deponie

Gestor: rezort dopravy ve spolupráci s rezortem zemědělství (správci vodních cest)

Financování: SFDI, případně dotační tituly na odstraňování povodňových škod

Poruchy a havárie:

Poruchy a havárie nastávají primárně na plavebních technologických zařízeních, tj. plavebních komorách, jezech, pohyblivých mostech a zařízení pro obsluhu plavidel v přístavech.

Opatření:

- pro poruchy běžného charakteru nastavit standardní pracovní postupy na nejběžnější poruchy, jejichž řešení budou zabezpečovat buď pracovníci okamžitě dostupní na objektech, nebo odborní pracovníci zajištění dodavatelsky;
- pro poruchy mimořádného charakteru, které nejsou odborně schopni řešit zaměstnanci v plném pracovním poměru, zajistit jejich odstranění dodavatelsky.

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest)

Financování: SFDI a vlastní zdroje správců vodních cest

5) Provoz a správa vodní cesty

- Provoz vlastní vodní cesty nepředstavuje pouze obsluhu plavebních objektů, což jsou plavební komory a pohyblivé mosty, ale i provoz mechanizace (např. plavidla, bagry) či jezů zajišťujících dostatečné plavební hloubky.

Gestor: rezort zemědělství (správci vodních cest), rezort dopravy (pohyblivé mosty, přístavní infrastruktura, zajišťování příprěže v regulačně splavněném úseku a pomoc při řešení havárií plavidel).

Financování: vlastní zdroje správců vodních cest

- Zlepšit prognózování vodních stavů na regulovaném úseku Labe (včetně prodloužení období, pro které jsou tyto prognózy zpracovávány) za účelem umožnění optimalizace plavebního provozu ve vazbě na skutečné vodní stavy.

Gestor: resort zemědělství (správci vodních cest) ve spolupráci ČHMÚ, rezort dopravy

D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

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

V celé kapitole je užíváno svodné označení „přístav“ pro „přístavy“, „překladiště“, event. „vývaziště“ definované zákonem č. 114/1995 Sb.

Rozvoj přístavní infrastruktury a služeb se bude týkat lokalit s jasným tržním potenciálem a podmínkami území danými územně plánovací dokumentací (např. rozvoj přístavu Praha-Radotín, Ústí nad Labem-Vaňov, Lovosice, Nymburk), řešení kapacitních limitů pro překlad některých komodit nebo zavedením nových komodit. V rámci splavnění do Pardubic je řešen přístav Pardubice jako koncový přístav Labské vodní cesty.

Projekty budou zahrnovat opatření na zlepšení vazeb vodní dopravy na jiné dopravní druhy, na stávající a připravované průmyslové zóny a na dopravně atraktivní lokality a opatření na zlepšení nabídky servisních služeb pro plavidla. Významným nedostatkem stávajících přístavů je zastaralé zázemí, skladovací prostory, manipulační plochy a vnitropřístavní komunikace, jejichž modernizace podporovaná veřejnými prostředky bude zaměřena na zvýšení objemu přeprav vodní dopravou. Ve vybraných lokalitách s tržním potenciálem, který nepokrývají stávající přístavy, budou zřízena nová překladiště nebo přístavy včetně dopravního napojení.

Význam kvalitní sítě přístavů se zajištěnou dobrou provázaností s návaznou pozemní dopravou, tržním přístupem a konkurenčním prostředím zdůrazňoval program NAIADES II v intervencích „Kvalitní infrastruktura“ a „Integrace vnitrozemské vodní dopravy v multimodálním logistickém řetězci“. NAIADES II uváděl následující, což je i nadále relevantní: „Dobře dimenzovaná síť přístavů hlavní sítě s dobrým přístupem k vnitrozemským vodním cestám a zařízením je předpokladem pro zvýšení podílu daného odvětví v dopravě. Komise povzbuzuje odvětví přístavů, aby posilovalo spolupráci a koordinovalo investice v koridorech a zkoumalo a podporovalo výměnu osvědčených postupů v oblasti navrhování a provozu přístavů vhodných pro vnitrozemské vodní cesty.“

Rovněž následný program NAIADES III poukazuje na význam začlenění vodní dopravy do systémů multimodální mobility a logistiky.

Evropská komise rovněž představila návrh revize směrnice o kombinované dopravě jako součást balíčku „Ekologizace nákladní dopravy“. Cílem této revize je rozšířit podporu kombinované dopravy a zvýšit její konkurenceschopnost vůči čistě silniční dopravě.

Na dopravně významné vodní cestě Labe v úseku od Mělníka po státní hranici je stávající kapacita přístavů dostatečná. Lze spíše konstatovat, že vzhledem k celkovému útlumu nákladní dopravy, vyvolanému zejména nevyhovujícími plavebními podmínkami v úseku Střekov – státní hranice, je kapacita přístavů nevyužita. Specifický význam v souvislosti s řešením zlepšení plavebních podmínek mezi Hřenskem a Ústím nad Labem budou mít překladiště v Děčíně a v Ústí nad Labem – Vaňově, kde v rámci technicko-organizačních opatření mezi Děčínem a Ústím nad Labem bude docházet k čekání plavidel na příprěž, krátkodobému zvýšení průtoku či kompletaci plavidel. V úseku Labe od Mělníka po Přelouč jsou v současnosti pouze dva přístavy. Kolín, který je vzhledem ke své velikosti spíše překladištěm, a Chvaletice, což byl přístav sloužící pro překlad uhlí do chvaletické elektrárny, ale i zemědělských produktů. Využití těchto přístavů pro překlad na nebo z vodní dopravy je dnes minimální. K jejich oživení může přispět prodloužení vodní cesty do Pardubic a vybudování přístavu v Pardubicích. Kromě těchto přístavů je na uvedených úsecích Labe

ještě několik neveřejných překladišť sloužících pro konkrétní podniky. Reálně využívané, resp. prakticky využitelné jsou např. překladiště v Děčíně (Kovošrot), Lovosicích, Roudnici nad Labem a Nučnicích (pískovny), Borku (pískovna), Toušeni (Prefa) a Týnci nad Labem.

Na dopravně významné vodní cestě Vltava jsou vzhledem k historickému vývoji přístavy soustředěny v centrální části Prahy. Z důvodů růstu cen pozemků v těchto lokalitách byly přístavní funkce postupně omezovány a pro nákladní dopravu v podstatě ztratily význam. Některé z přístavů provozovatelé jejich pozemní části pomalu přeměňují na přístavy pro rekreační plavidla a osobní lodě. V existujících veřejných přístavech se moderní formy např. citylogistiky prakticky neuplatňují, i když je prokázán reálný tržní potenciál. Zásobování města vodní dopravou je úspěšně realizováno přes některá soukromá neveřejná překladiště (např. Troja, Rohanský ostrov) a existují i další reálně využitelná překladiště. Směrem z centra Prahy po proudu k Mělníku ani směrem proti proudu (vyjma přístavů Praha-Radotín a Praha-Smíchov) žádné významné přístavy nejsou. Reálně využívané, resp. prakticky využitelné jsou např. překladiště v Lužci nad Vltavou, Ouholicích a Miřejovicích.

Během privatizace hospodářství v 90. letech 20. století byla uskutečněna privatizace naprosté většiny přístavů včetně veřejných, a to infrastruktury, budov a pozemků. Podle § 6 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., provozovatel přístavu v žádosti o povolení provozování přístavu sám uvede, zda přístav hodlá provozovat jako veřejný, a umožní přístup do přístavu všem provozovatelům plavidel za stejných podmínek. Tento režim se ale nevztahuje na užívání pozemní části přístavu a zajišťování překladních činností, které provádí prakticky výhradně majitel přístavu, a podmínky přístupu k zajišťování těchto výkonů vůči všem uživatelům nemusí být vždy zcela transparentní.

Podmínky pro využívání přístavů k překladu zboží na a z vodní dopravy a související logistické činnosti včetně uplatňovaných cen rozhodují o konkurenceschopnosti multimodální dopravy. V důsledku omezených prostorových možností u vodní cesty nemůže fungovat trh mezi různými subjekty poskytujícími přístavní služby. Pro dosažení politických cílů reálných přesunů dopravních proudů ze silniční na vodní dopravu je nevyhnutelně nutné zabezpečit, aby veřejný sektor umožnil realizovat kompletní manipulace mezi vodní a pozemní dopravou za transparentních a nákladově efektivních podmínek, aby multimodální doprava byla schopná cenově konkurovat přímé silniční dopravě. Cílem je zabezpečit v klíčových vybraných lokalitách, kde současná nabídka přístavů v soukromém vlastnictví neposkytuje dostatečné podmínky pro reálné uskutečňování překladů na vodní dopravu a z vodní dopravy, síť přístavů v majetku státu provozovaných MD (pokud nedojde k porušení pravidel nedovolené veřejné podpory), kde bude ve státním vlastnictví (nebo dispozici) kompletní infrastruktura přístavu v podobě překladních zdí, manipulačních ploch, dopravního napojení a obecného zázemí přístavu, včetně pozemků. Stát tak bude určovat podmínky konkurenceschopného přístupu k multimodální přepravě s uplatněním vodní dopravy a dílčí přístavní služby budou poskytovat privátní koncesionáři na konkurenčním základě, kdy nebude zablokován trh. Sklady a zpracovatelské provozy již budou investovány privátními partnery, při zachování konkurenčního prostředí a trvání kontraktů po dobu určitou s pojistnými podmínkami vůči využívání přístavu. V jedné přístavní lokalitě budou služby poskytovány, pokud možno nejméně dvěma nezávislými privátními subjekty.

Tento model je v Evropě zcela běžný (Belgie, Nizozemsko, Francie, Německo) osvědčený a podporuje intenzivní a efektivní využívání přístavů. Stát zabezpečuje vlastní základní infrastrukturu (přístavní zeď, čistá plocha překladní polohy a zázemí, přístupové pozemní komunikace k překladní poloze a k zázemí), kterou výběrovým řízením dlouhodobě pronajímá

podnikatelským subjektům (např. na 25 let) k výstavbě a provozování skladů, sil apod. s překladem na vodní dopravu. Vůči privátním partnerům jsou běžně uplatňovány penalizační instrumenty při nízkém využívání vodní dopravy a právo ukončení spolupráce a obsluha přístavní polohy jiným partnerem. Zajišťuje se tak efektivní využívání cenné pobřežní infrastruktury ve prospěch vodní dopravy a omezuje se konkurence vnitrozemských přístavů mezi sebou, která vede k tržnímu vytlačování přeprav na pozemní, zejména silniční dopravu. V podmínkách ČR je kvůli aktuálně značně nestabilním plavebním podmínkám a dlouhodobě narušené struktuře podmínek pro podnikání ve vodní dopravě (nestabilní podmínky infrastruktury vodní cesty) vysoká rizikovost privátních investic do přístavů, z níž plyne nízká atraktivita pro investory k těmto typům PPP investic.

Specifický důraz bude nutné klást na zamezení nedovolené veřejné podpory, která by mohla způsobit omezení podnikatelských aktivit aktuálně provozovaných přístavů. Rozvoj musí naopak přinášet nové přepravy, zkrátit či omezit silniční dopravu a vést k vyrovnání podmínek na trhu.

Rozvoj veřejných přístavů jako propojovacích uzlů

Cílem je více uplatnit princip komodality a synchromodality v nákladní dopravě, při využívání vodní dopravy. Na území ČR se v době, kdy tato koncepce byla připravována, nevyskytuje dostatečný počet propojovacích uzlů, resp. terminálů kombinované a intermodální dopravy vhodných parametrů, s možným překladem na vodní dopravu. Tato skutečnost je také jednou z příčin nedostatečného podílu vodní nákladní dopravy, i když hlavní překážkou pro uplatnění vodní dopravy v kombinované dopravě je nespolehlivost vodní cesty směrem na evropské trhy. Terminály kombinované dopravy napojené na vodní dopravu by měly nabízet komplexní logistické služby na neutrálním principu.

Ministerstvo dopravy má zájem na vzniku multimodálních (silnice/železnice a dle možností voda) veřejných logistických center, umístěných v dopravně i urbanisticky optimálních lokalitách. Jádrem bude kontejnerový terminál, na nějž budou navazovat další logistické provozy jednotlivých privátních partnerů. Z pohledu vodní dopravy je ve střednědobém horizontu reálná realizace trimodálních terminálů Pardubice, Mělník/Praha (lokalita zajišťující obsluhu Prahy), Lovosice a Ústí nad Labem (nebo jiná analogická lokalita). I u těchto přístavů bude klíčové státní vlastnictví infrastruktury přístavů včetně dopravního napojení na nadřazenou veřejnou dopravní síť. Manipulační služby bude zajišťovat privátní partner nezávislý na globálních logistických sítích (pro zajištění svobodného tržního prostředí).

Mezi funkcí propojovacích uzlů, a to nejen pro kombinovanou, ale také obecně pro multimodální dopravu, je nutno zařadit také síť menších přístavů, zajišťujících obsluhu území s atrakčním obvodem do 50 km, přičemž pozemní doprava je téměř výhradně silniční (železniční jen výjimečně v případě dopravy ucelených souprav vlečka–přístav). Tyto terminály částečně existují, ale jejich funkce není odpovídající (Kolín, Praha – Radotín). Mezi nové perspektivní lokality lze zařadit např. Nymburk, Toušeň, Kralupy n. V. a zásadně modernizovaný a rozšířený přístav Praha – Radotín s důrazem na citylogistiku. Realizace nové infrastruktury přístavů bude řešena v návaznosti na lokality identifikované v rámci Generelu vodních cest.

Důležitým úkolem dopravní politiky na regionální úrovni je zajištění přístupových cest pozemní dopravou do přístavů bez dopravních závad.

Specifickou roli hrají propojovací uzly pro nadměrné náklady. Řada průmyslových podniků v ČR se orientuje na výrobu nadměrně rozměrných a těžkých průmyslových technologií

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

s vysokou přidanou hodnotou, které jsou dodávány do celého světa. Pro uplatnění na trzích v zámoří je nutná přeprava do námořních přístavů. Tyto velké náklady lze přepravovat vnitrozemskými plavidly na rozdíl od pozemní silniční a železniční dopravy bez jakýchkoli omezení. Zejména provozy ve Slezsku a v Hradecko–pardubické aglomeraci zajišťují expedici svých výrobků přes přístav Mělník, přičemž vhodné pro hradecko-pardubickou aglomeraci je zavedení překladi v přístavu Pardubice. Nutné je ale zajištění přístupových nadrozměrných silničních tras.

Opatření v oblasti přístavní infrastruktury jsou nezbytnými dílčími segmenty naplňování komplexního specifického cíle A.1 „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“.

Opatření:

- ve strategických lokalitách sítě zajistit výstavbu nových přístavů, případně modernizaci stávajících.

Principem je doplnění chybějící veřejné přístavní infrastruktury provozované na tržním základě v klíčových lokalitách sítě, které podmiňují aktivní využívání vodní dopravy na současné nebo nové (prodloužené do Pardubic) vodní cestě. Primárně se jedná o oblast Pardubic a Prahy, jako koncových bodů vodní cesty, jejichž využívání podmiňuje provoz přilehlé vodní cesty a v souladu s evropskou dopravní politikou vede k maximalizaci délky přepravy realizované vodní dopravou jako environmentálně šetrným druhem dopravy. Výstavba přístavů se bude týkat i Středočeského kraje, kde není síť přístavů na Labi i Vltavě dostatečně hustá a je poptávka po obsluze podniků z přilehlého okolí, s důrazem na dobré napojení pozemní dopravou (např. Kralupy, Toušeň, Nymburk).

Pomocí státní investice dojde k realizaci přístavů, které zůstanou v majetku státu (nedojde-li k ohrožení již realizované privátní investice v okolí přístavu), přičemž překladi služby budou poskytovat soukromé subjekty včetně možnosti krátkodobého pronájmu překladi polohy. S ohledem na změny vyvolané rozsudkem Soudního dvora EU C-288/11, v návaznosti na rozsudky Tribunálu EU T-455/08 a T-443/08, je třeba výstavbu přístavní infrastruktury (a to jak pozemní část přístavů, tak jejich vodní část) posuzovat ve vztahu k jejímu souladu s pravidly veřejné podpory, toto posouzení nicméně bude realizováno až ve fázi přípravy předmětného programu veřejného financování. Nezbytností vybavení přístavů jsou dostatečně kapacitní břehové přípojky elektrické energie pro plavidla naplňující opatření D.3 „Nově budovaná veřejná přístavní infrastruktura využívaná pro stání po delší dobu bude v rámci její výstavby vybavena břehovými přípojkami elektrické energie“.

- Zajistit výstavbu skladů a manipulačních ploch s překladi zařízením pro krátkodobé vyrovnávání přepravních proudů.

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

Gestor: rezort dopravy

Termín: průběžně

Financování: SFDI a soukromé investice

Zajistit zachování funkce přístavů pro logistiku nákladů v případě, kdy ze strany stávajícího vlastníka nelze tuto funkci zajistit a daný vlastník nabídne možnost odkoupení území přístavu do vlastnictví státu.

Některé přístavy v soukromém vlastnictví mají svou polohou v území a na vodní cestě nenahraditelnou logistickou funkci pro vodní dopravu, která ale nemusí pro soukromý kapitál vlastníci přístav představovat nejatraktivnější formu zhodnocení majetku. Dané opatření předpokládá, že by v případě rizika nepokračování logistické funkce a transformace území na jiné funkce, než přístavní služby pro vodní dopravu a současně v případě souhlasu stávajícího vlastníka přístavu bylo možné uskutečnit odkoupení soukromého majetku přístavu do majetku státu s cílem následného zajištění dalšího trvalého využívání příslušné lokality jako veřejné přístavní infrastruktury, včetně nezbytného dopravního napojení a související infrastruktury potřebné pro přístavní služby, a to výhradně za podmínky, že bude prokázána ekonomická výhodnost dané obchodní transakce a dalšího provozování daného území státem.

Gestor: rezort dopravy

Termín: průběžně

Financování: SFDI

Zabezpečit přístupové trasy pro dopravu nadrozměrných nákladů do přístavů, zejména z páteřních tras. Využívání vodní dopravy jako nejjednodušší formy dopravy nadrozměrných nákladů, eliminující negativní dopady přeprav těchto nákladů zejména po silniční síti, je podmíněno dostupností překladních míst na vodní dopravu pro příjezd nadrozměrných nákladů po pozemních komunikacích z obvyklých páteřních tras. Do vybraných strategických překládacích míst na vodní dopravu významných pro dopravu nadrozměrných nákladů budou vymezeny přístupové trasy po pozemních komunikacích, bude zajištěna ochrana dodržování příslušných průjezdných profilů (výšky, oblouky, průjezdy křižovatkami) a zatížitelností. Jedná se rovněž o potenciální opatření z hlediska vojenské mobility. V případě potřeby bude s vlastníky komunikací řešeno odstranění identifikovaných závad bránících přístupu nadrozměrných nákladů do překládacích míst.

Gestor: rezort dopravy ve spolupráci s kraji

Termín: průběžně

Financování: SFDI

- Provéřit a případně realizovat podpůrný program modernizace přístavní infrastruktury veřejných přístavů ve vlastnictví soukromých subjektů.

Dlouhodobou stagnací sektoru vnitrozemské nákladní vodní dopravy je řada přístavů podinvestována a využívá technologie, které jsou více než 30 let staré a neodpovídají současným podmínkám pro efektivitu logistických operací. Z tohoto důvodu je možné realizovat podpůrný program infrastruktury a superstruktury (nadstavby, která podporuje infrastrukturu) soukromých přístavů zaměřený na:

- modernizaci a obnovu překladní technologie pro zvýšení efektivity manipulací mezi vodní dopravou, železnicí a silnicí;
- modernizaci silničního a drážního dopravního napojení;
- modernizaci informačních technologií.

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

Všechny intervence musí být zaměřeny na zařízení, využívaná pro překladištní manipulace vůči vodní dopravě, přičemž podmínky pro jejich využívání bude nutné veřejně publikovat a všichni uživatelé budou mít přístup k jejich užití za shodných podmínek (analogické principy jako uplatňuje Evropská Komise v rámci programu CEF dle nařízení č. 1316/2013/EU).

Gestor: rezort dopravy

Termín: 2027

Financování: aktuálně dostupné veřejné zdroje, vlastníci/provozovatelé přístavů

- Přístavy, které jsou součástí sítě TEN-T, řešit jako součást trimodálních terminálů nákladní dopravy umožňující propojení silniční, železniční a vodní dopravy.

Gestor: rezort dopravy

Termín: Kontrolní termín 2030

Financování: SFDI dle disponibilních zdrojů

Rozvoj přístavních průmyslových zón

V rámci rozvoje přístavní infrastruktury je nutno dbát na vytváření podmínek pro rozvoj přístavních průmyslových zón. Přístavní průmyslová zóna je územní jednotka vybavená příslušnou infrastrukturou, ve které jsou lokalizovány podnikatelské provozy průmyslové výroby, skladování a dalších logistických operací, které využívají blízkosti vnitrozemské vodní dopravy v podobě překladiště pro zefektivnění své produkce. Větší či menší část surovin nebo výrobků je do provozů přepravována loďmi. Model přístavní průmyslové zóny je v podmínkách ČR prakticky uplatněn pouze velmi výjimečně, přičemž v zahraničí se jedná o běžné řešení. Oproti tradičnímu modelu přístavu sloužícího pouze jako překladiště na jinou pozemní dopravu, případně se skladováním, přináší možnosti snížení nákladů logistického řetězce a tím i **přepravních** nákladů včetně vyšší konkurenceschopnosti podniků využívajících pro přepravu zboží vodní dopravu. Úspory mohou dosahovat až 40 % přepravních nákladů (v závislosti na délce přepravní relace, délce alternativní pozemní dopravy).

V celé Evropě se prakticky osvědčilo, že maximální konkurenceschopnosti dosahuje vodní doprava při realizaci přímých přeprav, kdy zdroj nebo cíl přepravy je přímo v přístavu. Příkladným řešením jsou četné přístavy v Nizozemí, Belgii i Francii, event. Německu. Jednoznačnou podporu cílenému rozvoji přístavních průmyslových zón a umísťování podniků do přístavů formuluje rakouský akční plán pro dunajskou plavbu. Důvodem jsou velké náklady na návaznou pozemní dopravu do a z přístavu. Podnikatelské zóny v blízkosti vodních cest příslušné dodatečné náklady odstraňují a vodní doprava je atraktivnější.

V této souvislosti je nezbytné uvážené a koncepční urbanistické řešení přístavů včetně dostatečných rezerv, neboť determinuje podmínky rozvoje pro příští desetiletí. V podmínkách hustého osídlení ČR se stává lokalizace kvalitních zón stále složitější. Program NAIADES II uvádí:

„Kde je to vhodné, měly by orgány veřejné moci na podporu vnitrozemských vodních cest prostřednictvím územního plánování vyčlenit nebo zpřístupnit podél řek dostatek půdy na podporu logistických činností vnitrozemské vodní dopravy.“ Prostřednictvím územního plánování je vhodné prověřovat možnosti vymezení ploch pro alokaci zpracovatelských provozů do blízkosti vodních cest a nákladních terminálů.

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

V rámci rozvoje přístavní infrastruktury budou ve vhodných lokalitách územně situovány prostory pro přístavní průmyslové zóny (např. Pardubice, Nymburk, Toušeň, Kolín, Kralupy n. V., Lovosice apod.). Vhodné je alokovat přístavní průmyslové zóny do stávajících přístavů, kde se ale obvykle jedná o přístavy v majetku privátních subjektů a prostorové možnosti pro průmyslové zóny jsou relativně omezené. Rolí veřejného sektoru může být spolupráce na realizaci infrastruktury překladiště, za podmínky garantování překladištních objemů ze strany privátního partnera.

Opatření:

- podpořit výstavbu přístavních průmyslových zón.

Bude ustanoven nástroj pro výstavbu infrastruktury překladišť v rámci přístavních průmyslových zón. Tento nástroj bude představovat výstavbu překladišť financovaných ze 100 % ze státních prostředků, přičemž varianty budou následující:

- výstavba a provoz překladiště v rámci přístavní průmyslové zóny, kdy tato zóna bude založena veřejnou správou a transparentním způsobem bude vybrán investor pro výstavbu průmyslového nebo skladového zařízení na státních pozemcích, s trváním po dobu určitou a s podmínkou využívání vodní dopravy. Jedná se o princip analogický se svobodnými přístavy např. v Belgii, vlastněnými včetně přilehlých rozsáhlých průmyslových zón státem (resp. regiony). V tomto případě může být konkrétní překladiště užíváno jen nájemcem přilehlé zóny;
- výstavba a provoz společného překladiště pro průmyslovou zónu v případě, že průmyslová zóna již existuje a není tak reálné uskutečnit transparentní a časově i parametricky limitovaný výběr uživatele překladiště. Překladiště musí být pokud možno využíváno nejméně dvěma podniky z přístavní zóny a musí být přístupné pro překladištní činnost i pro subjekty mimo průmyslovou zónu, aby se nejednalo o výstavbu infrastruktury na míru.

Gestor: rezorty dopravy, průmyslu a obchodu a samospráva

Termín: průběžně

Financování: SFDI, rozpočty obcí a soukromé investice,

Opatření:

- vytvořit podpůrný program výstavby překladištních ploch.

Pro podporu realizace přímých překladů z průmyslových podniků na vodní dopravu, minimalizující nároky na návaznou pozemní dopravu a omezující tak negativní dopravy silniční dopravy, bude realizován podpůrný program až 49 % nákladů na výstavbu překladištních ploch. Podmínkou bude realizace stanoveného minimálního objemu manipulací vůči vodní dopravě.

Gestor: rezort dopravy

Termín: kontrolní termín 2030

Financování: SFDI dle disponibilních prostředků

Rozvoj citylogistiky a inovativní logistiky

Problematika je řešena v rámci specifického cíle II. A.1. „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“. Rozvoj přístavní infrastruktury zejména v hlavním městě musí být navržen právě s ohledem na citylogistiku a optimalizaci zásobování širšího centra Prahy.

Specifikem citylogistiky z hlediska přístavní infrastruktury je maximální přiblížení míst překlada zdrojů a cílů přepravy a zkrácení pozemní dopravy „poslední míle“. Citylogistika je realizována v relativně malých objemech a decentralizovaně, její úspěšnost je velmi citlivá na náklady, a proto je nezbytná extrémní optimalizace překladišních manipulací a jejich nákladovosti. Zároveň má docházet ke koncentraci přepravních proudů na společný dopravní prostředek, v tomto případě loď. Přístavní operace je nutné realizovat v zástavbě měst nebo v blízkých kontaktech s jinými urbánními aktivitami, které vyžadují aplikaci inovativních řešení pro redukci negativních dopadů manipulací na okolí (znečištění, hluk, vizuální zatížení) a pro efektivní hospodaření s prostorem i návaznou silniční dopravu poslední míle. Technologickou výzvou je racionalizace manipulace s přepravními jednotkami zboží, aby nevyžadovala náročné jeřábové technologie nevhodné do městského prostředí s vysokými provozními náklady při malých objemech manipulací.

Opatření

- zajistit podporu inovativních konceptů přeprav ve smyslu technologií pro překlad zboží.

S cílem podpory inovativních konceptů přeprav využívajících vodní dopravu (např. citylogistika po vzoru Paříže, Bruselu a dalších měst Evropy, přeprava tekutých substrátů apod.), cílených na omezení silniční dopravy a přesun na vodní dopravu, budou ze strany státu realizovány infrastrukturní podmínky pro funkčnost těchto přeprav (např. překladišních polohy). Zpřístupnění míst bez stabilního překladiště, zejména pro zásobování stavenišť a odvoz odpadů pomocí mobilních plovoucích platform, časově organizované přepravy mimo období využívání nábřeží veřejností (tzv. time sharing) včetně konceptu přepravy paletizovaného nebo kontejnerizovaného zboží. U specifických plovoucích zařízení pro provádění překlada bude kladen důraz na flexibilitu užití i mimo obvod jednoho města dle aktuálních požadavků uživatelů. Správou ze strany státu a pronajímání dle aktuálních potřeb soukromým subjektům realizujícím přepravu vede ke zvýšení atraktivity pro přepravce, kteří nebudou v období bez aktuální přepravy nést fixní náklady překladišních prostředků a tyto prostředky budou dostupné širokému okruhu firem. Zároveň bude zajištěna dlouhodobá udržitelnost užívání překladišních infrastruktury nezávisle na konkrétních soukromých subjektech a garantování plnění veřejné služby i provozních podmínek (např. vlivy na okolí). Ve vazbě na specifický cíl „A.1 „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“ bude podporována i spolupráce s plavidly vybavenými vlastními manipulačními prostředky pro překlad nebo uzpůsobenými pro efektivní manipulaci např. s kontejnery. Realizaci vlastních přeprav budou zabezpečovat transparentně vybrané soukromé subjekty.

Opatření:

- zajistit podporu realizace přímých přeprav do zpracovatelských provozů v rámci citylogistiky.

Úspěšnými příklady fungující citylogistiky vodní dopravou je zásobování zpracovatelských provozů, např. výroben betonu umístěných bezprostředně u vodní cesty pomocí vodní dopravy. Dochází tak k účinnému snižování negativního zatížení městských komunikací silniční dopravou a logistický řetězec je přímou přepravou hospodárný (např. poslední míle z překladiště do provozu pomocí pásových dopravníků nebo lokálními manipulačními prostředky), spolu s přiblížením zpracovatelského provozu zdroji či cíli přepravy. Vlastní překladiště je třeba koncipovat v podobě jednoduchých řešení, zachovávajících kontinuitu jiného využívání břehů (například průjezd cyklistů), a citlivého řešení zpracovatelského provozu. Realizována budou opatření „Podpořit výstavbu přístavních průmyslových zón“

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

rovněž s řešením specifik citylogistiky, decentralizovaného a drobného charakteru provozů a zajištění dlouhodobé udržitelnosti přístavní infrastruktury a pozemků při flexibilitě využití (tj. aplikaci transparentních pronájmů veřejných pozemků oproti vlastnickému režimu).

Gestor: rezort dopravy ve spolupráci se samosprávou (zahájit jednání se samosprávou)

Termín: průběžně

Financování: SFDI, CEF, samospráva

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

V celé kapitole je užíváno svodné označení „přístav“, event. „přístaviště“ pro „přístavy“, „přístaviště“ i „vývaziště“, event. „kotviště“ definované zákonem č. 114/1995 Sb.

Investice státu z rozpočtu SFDI realizované prostřednictvím resortu MD, případně MZe, do přístavů a přístavišť a následné provozování se bude týkat veřejné infrastruktury, a to jak vodní části, tak i klíčové pozemní části bezprostředně navazující na vodní cestu (mola, napojení plavidel na elektrickou energii, dle možností i na vodu a odběr odpadů, informační systém, základní zázemí apod.) a zabezpečující veřejný provoz přístavu v komplexním rozsahu přístavních služeb. Napojení pozemní dopravy sloužící i jiným funkcím než provozu přístavu, vazby na cyklotrasy a další vybavenost zajišťuje vždy příslušná obec případně jiný subjekt. Vybudované přístavy zůstávají ve vlastnictví státu.

Dopravní sektorové strategie dále samostatně identifikují balíček „Přístaviště“ jako nástroj pro financování projektů podporujících realizaci malých projektů pro rekreační plavbu.

V sektoru osobní a rekreační dopravy bude cílem dokončení již zřizované soustavy souvislé sítě veřejných přístavišť pro krátkodobé (v průběhu dne) a střednědobé (přenocování) stání plavidel, zajišťující dostupnost sídel podél vodní cesty z osobní a rekreační plavby. Pokračovat se bude v realizaci opatření obdobným způsobem jako doposud. Cílem je, aby tato síť byla vlastněna a spravována státem pro umožnění nediskriminačních podmínek přístupu na vodní cestu pro všechny uživatele. Jedná se tak svým způsobem o analogii železničních stanic.

Řeší se tak ještě v některých úsecích přetrvávající současné kritické úzké místo pro využívání vodních cest k rekreační plavbě, kdy není k dispozici dostatečná veřejná síť přístavišť pro krátkodobé zastavení. Současné přístavy a stání v soukromém vlastnictví jsou obvykle rezidentní, které sice krátkodobé stání připouští, ale není nijak garantováno a nejsou harmonizované podmínky služeb.

Kromě veřejné přístavní infrastruktury budované a provozované státem zřizují a provozují fyzické a právnické osoby na komerčním základě přístavy, přístaviště, vývaziště a kotviště, jež nebudou financovány z prostředků resortu MD.

Opatření:

v návaznosti na již vybudovanou síť přístavišť na Labi, a na Baťově kanále realizovat následující doplnění sítě veřejných přístavišť, kdy vymezení konkrétních lokalit je uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy:

- přístaviště pro krátkodobé a střednědobé stání (do 48 hodin) malých rekreačních plavidel pohybujících se na vodní cestě, vybavená břehovými přípojkami elektrické energie, zajišťující:
 - dostupnost zastavení v základních turisticky atraktivních lokalitách, zajišťující veřejné zastavení plavidel v turisticky zajímavých lokalitách;
 - doplnění sítě mezi lokalitami, které umožní provozování průběžné plavby (tj. zejména maximální efektivní denní dojezd cca 40 km při zohlednění časových nároků na proplavování, resp. 50 km bez proplavování plavebními komorami) a efektivní dojezd jednodenních plaveb;
 - dostatečnou kapacitu krátkodobého a střednědobého stání, kde dnes dochází k vyčerpání kapacity;

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

- přístaviště pro krátkodobé zastavení a případně střednědobé stání osobních lodí zajišťujících lodní linky (zejména pravidelné) i zastavení kabinových lodí, v režimu veřejné služby (tj. bez vazby na konkrétního dopravce), pokrývající souvislou síť destinace turistického ruchu podél celé vodní cesty. V případě přístavišť s možností střednědobého stání budou vybavena břehovými přípojkami elektrické energie pro eliminaci zajišťování palubní spotřeby z fosilních paliv a umožnění dobíjení baterií alternativních pohonů;
- budovat síť veřejných přístavů pro střednědobé a dlouhodobé stání. V oblasti střednědobého a dlouhodobého stání osobních a rekreačních plavidel bude zabezpečena dostatečná kapacita stání plavidel, která nebude omezovat využívání vodní cesty a umožní dostatečné pokrytí poptávky po stání plavidel ze strany majitelů plavidel, včetně provozu půjčoven plavidel. Přístavy budou směřovány do marketingově atraktivních lokalit, kde je zároveň odpovídající dopravní napojení a zázemí. Výstavba financovaná z prostředků státu a následně provozovaná resortem MD bude uskutečněna v lokalitách, kde není hospodárně realizovatelná formou komerčního projektu bez finanční podpory státu.

Gestor: rezort dopravy, rezort zemědělství (správci vodních cest), právnické a fyzické osoby

Termín: průběžně, kontrolní termíny rok 2030, 2035

Financování: SFDI

Vymezení konkrétních lokalit je uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy. Toto vymezení je nutno aktualizovat v kratším horizontu, než je platnost koncepce, aby zohledňovalo aktuální vývoj potřeb ve vazbě na realizovanou síť a skutečný nárůst rekreační plavby.

Základní principy ve vztahu k jednotlivým úsekům vodních cest jsou následující, přičemž detailní řešení je předmětem prováděcího dokumentu:

V případě Dolního Labe je poptávka po dlouhodobém stání z velké části pokryta, řešená bude výstavba veřejného přístavu minimálně v Ústí nad Labem a v Děčíně, kde spolu se servisními službami není nynější kapacita stání dostatečná a je identifikována významně vyšší poptávka. Nedostatečná kapacita podvazuje reálnou využitelnost vodní cesty pro rekreační plavbu a potenciál vyvolaných multiplikačních ekonomických efektů v regionu.

Na Středním Labi vyžadují přístavy zřízení přístavních bazénů mimo koryto, s větším rozsahem zemních prací. V současné době jsou možnosti dlouhodobého stání velmi omezené a např. zavedení dalších půjčoven aktivně stimulující cestovní ruch osob nevlastnících plavidla, např. po vzoru úspěšného Baťova kanálu, je z prostorových důvodů prakticky vyloučeno. Potenciálními lokalitami jsou oblasti sídel Brandýs nad Labem, Čelákovice, Lysá nad Labem, Poděbrady apod. Rovněž bude nutný přístav na konci vodní cesty v Pardubicích.

Na Vltavě vyjma Prahy a dílčích částí vodní cesty na území Jihočeského kraje je v zásadě síť dlouhodobého stání vybudována, resp. další zvyšování kapacity je podnikatelskou investicí pravděpodobně plně návratnou. V Praze je potřebné významné zvýšení kapacity přístavů pro rekreační plavidla, např. výstavbou přístavu v Radotíně.

Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Labsko-vltavské vodní cestě obsahuje výsledné ukazatele finanční a ekonomické analýzy pro stav SP min. Stav SP max.

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

je v době vzniku této koncepce předmětem aktualizace ekonomického hodnocení, protože je nutné do něj zahrnout všechny investice do potřebných infrastrukturních staveb a veškeré další související vyvolané efekty. Zařazení těchto akcí je tedy podmíněno výsledným hodnocením varianty SP max.

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

3. Specifický cíl „Zajištění servisních služeb pro plavidla“

Bezpečné provozování vodní dopravy v souladu s platnými zákonnými předpisy, včetně naplňování cílů vysokých standardů ochrany přírody i dekarbonizace dopravy, vyžaduje dostupné servisní služby pro plavidla všeho druhu. Servisní služby jsou vykonávány obvykle v přístavech, ale v řadě případů je nutné a účelné jejich plnění na jiných překladištích, přístavištích či vývazištích nebo pomocí servisních plavidel. Bezpečné a spolehlivé užívání vodních cest k plavbě vyžaduje servisní služby dostupné na systematickém síťovém základě, nikoliv závislé jen na rentabilitě podnikatelsky poskytovaných služeb. Není tak rozhodující, zda servisní činnosti budou poskytovány prostřednictvím zařízení, která jsou přímo součástí vybavení přístavu, nebo budou v přístavu vybudována a vyčleněna místa, kde tyto činnosti zajistí i jiný subjekt.

Zásadním nedostatkem stávajících veřejných i neveřejných přístavů provozovaných soukromými subjekty je, že mnohdy nejsou schopné zajistit pro plavidla servisní činnosti odpovídající soudobým požadavkům. Ve většině přístavů je sice možnost odběru vody či elektrické energie pro stojící plavidla, přístavy však často neposkytují další servisní činnosti a nejsou v nich mnohdy ani vytvořeny podmínky, aby takové služby mohly poskytovat jiné subjekty. Rozsah a způsob zabezpečení servisních činností ovlivňuje druh přístavu a jeho využití pro určitá plavidla. Jiné požadavky jsou v případě přístavu určeného především pro plavidla, která nejsou malými plavidly, určenými pro dopravu nákladu a pro plavidla osobní lodní dopravy, než v případě přístavu určeného pouze pro malá rekreační plavidla. Minimálními servisními činnostmi poskytovanými v každém přístavu je připojení na elektřinu, možnost čerpání pitné vody a odkládání alespoň nezávadného komunálního odpadu. Je vhodné, aby tyto činnosti byly poskytovány i na překladištích, přístavištích a vývazištích.

Zajištění vyšší dostupnosti zásobování plavidel elektrickou energií ze břehu, vedoucí téměř k úplné eliminaci používání palubních agregátů s produkcí emisí během stání po dobu delší než několik hodin bez zvýšených požadavků na nové technologie plavidel a krytím veškeré palubní spotřeby (kromě výjimečných situací) z veřejné sítě. Sekundárně bude možné širší využívání lodí s výhradně nebo částečně elektrickým pohonem s dobíjením během stání.

Opatření:

- nově budovaná veřejná přístavní infrastruktura využívaná pro stání po delší dobu bude v rámci její výstavby vybavena břehovými přípojkami elektrické energie;
- systematické vybavování veřejných vývazišť využívaných pro stání přes noc (včetně vývazišť pro jiná než malá plavidla) a delší vyčkávání břehovými přípojkami elektrické energie pro lodě v rámci systému s jednotným rozhraním provozovaného státem.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy

Financování: SFDI, případně programy EU

Opatření:

- řešení dostupnosti břehových přípojek elektrické energie v přístavech a překladištích, provozovaných soukromými subjekty. Cílem je zajištění dostupnosti břehových přípojek odpovídajících EN 15869-2:2019 ve všech využívaných přístavech

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

a překladištích ve smyslu povinnosti dané § 9b odst. 1. písm. d) vyhlášky č. 222/1995 Sb.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: provozovatelé přístavů

Financování: SFDI, případně programy EU

Opatření:

- nově budovaná veřejná přístavní infrastruktura využívaná pro stání po delší dobu bude v rámci její výstavby v místech, kde je to z hlediska potřeby zásobování plavidel účelné a jsou přiměřeně dostupné veřejné inženýrské sítě, vybavena přípojkami pitné vody. Přípojky budou uzpůsobeny provozním nárokům obsluhovaných plavidel.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy

Financování: SFDI

Přístavy a přístaviště určená a využívaná pro osobní lodní dopravu mají být vybavena sociálním zařízením pro cestující dostupnými v běžné docházkové vzdálenosti. Obdobně je účelné poskytovat zázemí i ve více využívaných veřejných přístavištích/vývazištích pro střednědobé stání malých plavidel.

Opatření:

- v rámci veřejných přístavů užívaných pro osobní lodní dopravu a rekreační plavbu bude řešeno zázemí pro posádky i pro cestující. V případě přístavišť a vývazišť bude zabezpečení přiměřeného zázemí řešeno prostřednictvím samospráv.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy, obce

Financování: SFDI, obce

V předpisech o technické způsobilosti plavidel je uložena povinnost jejich vybavení nádržemi a nádobami na separovaný odpad či palubními čistíčkami, avšak přístavy obvykle nejsou vybaveny zařízeními, které umožní tyto odpady z plavidel odstranit. Právě tato zařízení mohou zajistit, že nedojde k poškození jakosti vod a životního prostředí neodbornou manipulací s provozními hmotami a odpady z plavidel mimo místa k tomu určená a vybavená. Příslušnou povinnost pro přístavy vymezuje i § 9c odst. 1. vyhlášky č. 222/1995 Sb.

Jedná se o poskytování těchto služeb, zcela ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 a 3 vodního zákona.

Opatření:

- odběr odpadních vod (fekálních, nádních) a odpadů.

Tankování pohonných hmot včetně dostupnosti alternativních paliv

Zájmem státu je zajištění základní sítě bezpečných komplexních servisních center, jejichž rozsah je dnes pouze lokální. Bude zřízena síť veřejných servisních center pokrývajících Labskou i Vltavskou vodní cestu a Baťův kanál zaměřených na servisní služby pro nákladní, osobní i rekreační plavidla. Společné poskytování servisních služeb – jak nakládání s pohonnými

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

hmotami a odpadními vodami, tak i zásobování pitnou vodou, odběr komunálních i nebezpečných odpadů – je oproti roztržitému poskytování služeb na různých místech efektivní a pro uživatele transparentní. Tato síť bude garantovat poskytování servisních služeb v rozmezí 30–50 km na celé vodní cestě, při respektování regulace monopolního postavení (s ohledem na absenci konkurenčního prostředí). Realizace této sítě je ze strany podnikatelského sektoru neatraktivní, neboť vyžaduje vysokou investici do infrastruktury a objem prodeje pohonných hmot není příliš vysoký, trpí sezónními výkyvy, např. v porovnání se silniční dopravou. Pokud by jejich realizace byla podnikatelsky zajímavá, již by v ČR tato síť byla k dispozici. V současnosti je v provozu pouze jediné privátní servisní centrum na Slapské nádrži, veřejné, provozované ŘVC v Roudnici nad Labem, Hluboké nad Vltavou, Petrově, Veselí nad Moravou a veřejná servisní loď v Praze. Odčerpávání odpadních vod je zabezpečeno v některých dalších přístavech nebo vývazištích mimo přístavy.

Opatření:

- systematická výstavba a provozování sítě veřejných servisních center nebo servisních lodí v rámci veřejných přístavů nebo v jiných lokalitách. Zároveň budou vytvářeny podmínky pro technologicky neutrální a flexibilní zásobování plavidel i alternativními palivy, jejichž poskytování bude pro provoz vodní dopravy efektivní. Vymezení konkrétních lokalit je uskutečněno prováděcím dokumentem schváleným Ministerstvem dopravy.

Gestor: rezort dopravy

Provozovatel: rezort dopravy

Financování: SFDI

V přístavech mohou být zajišťovány další servisní činnosti jako je možnost údržby a oprav plavidel a jejich výstroje, v případě malých plavidel jejich transport po souši do jiných lokalit apod. Avšak ani u rekreačních plavidel nabídka zatím není dostatečná vzhledem k počtu registrovaných rekreačních plavidel. Je to dáno dosud malým počtem přístavů pro tento druh plavidel. Opatření zřízení sjezdů do vody je řešeno v rámci cíle C. Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování a zvyšování bezpečnosti provozu.

Specifickým problémem je absence servisních center s možností vytažení plavidel z vody pro revize a drobné i havarijní opravy podponorů. To se týká primárně velkých plavidel, u nichž jsou jiné formy manipulace, například zdvihání jeřáby, prakticky vyloučené. Současné výtahy na velká plavidla jsou vesměs v soukromém vlastnictví, ve značně zanedbaném stavu a na konci životnosti. Kritický je problém Prahy, kde jsou desítky osobních lodí. Při jeho likvidaci a nezprovoznění jiných privátních výtahů by bylo další provozování vodní dopravy prakticky vyloučeno. Výtahy jsou nutné nejen pro předepsané revize plavidel obvykle každých 5–10 let, ale také pro opravy včetně havarijních, tudíž se jedná o bezpečnostní a záchranná zařízení.

Jediným dlouhodobě udržitelným řešením je výstavba a provoz veřejného výtahu pro největší plavidla dle třídy vodní cesty. Týká se to jak oblasti okolí Prahy, kde je třeba vyřešit lodní výtah pro lodě délky až 110 m, tak i jiných vodních cest včetně třídy I.

Opatření:

- zajistit existenci sítě veřejných výtahů pro vytažení plavidel největších povolených rozměrů na vodní cestě na souš pro účely havarijních oprav a revizí.

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

Gestor: rezort dopravy

Termín: 2030

Financování: SFDI

V ČR je zaveden jednotný platební systém na přístavní služby pokrývající celou síť sledovaných, dopravně významných, využívaných vodních cest. Platební systém se týká přístavní infrastruktury v širším smyslu, tj. veškerých stání plavidel, kde jsou poskytovány přístavní služby ze strany ŘVC. Za přístavní služby se považuje připojení plavidel na elektrickou energii, zásobování vodou a pohonnými hmotami, odběr odpadních vod, obecný poplatek za přístavní služby v přístavech apod. Všechny tyto služby vyžadují jednoduché a harmonizované řešení úhrady, umožňující samoobslužný provoz bez omezení provozní dobou. Jednotný platební systém za přístavní služby využívá princip specializované čipové karty označené jako „Přístavní karty“. Provoz je samoobslužný a karta je platná díky jednotnému systému v celé ČR, tj. na Labi, Vltavě i Baťově kanále. Využívá kompletně bezhotovostní systém včetně dálkové obsluhy přes internet nebo mobilní telefony, umožňuje odběry na fakturu pro větší provozovatele plavidel, doplňkové služby typu přihlašování do přístavu, odemykání sociálního zázemí apod.

Systém online dobíjení karet oproti opakované koupi předplatné karty snižuje transakční náklady a přesunem části služeb do bezhotovostního režimu dochází ke snížení nároků na personální obsluhu přístavů, transakčních nákladů na manipulaci s hotovostí a drobnými platbami a zároveň je zajištěna trvalá dostupnost služeb mimo provozní dobu.

Systém byl v roce 2024 provozován již ve více než 30 lokalitách pomocí přibližně 140 odběrných sloupků pro odběr elektrické energie, pitné vody, odčerpávání odpadních vod a přístupů do vybraných objektů. Platby za pohonné hmoty jsou řešeny bezhotovostně pomocí bankovních karet nebo fakturačně s využitím Přístavní karty.

Zavedení jednotného platebního systému přístavních služeb je součástí Říčních informačních služeb RIS ve smyslu směrnice RIS, která ve čl. 3 písm. a) uvádí: „RIS zahrnují služby jako...poplatky za užívání vodních cest a přístavní poplatky“. Dle této směrnice „(4) Říční informační služby (RIS) by měly vycházet z interoperabilních systémů, které by měly být založeny na otevřených a veřejných normách, které by byly na nediskriminačním základě přístupné všem poskytovatelům a uživatelům těchto systémů.“ Realizovaný jednotný veřejný platební systém na přístavní služby poskytované ve veřejných přístavech a přístavištích představuje naplnění těchto principů.

Opatření:

- dále rozvíjet projekt „Jednotný platební systém přístavních služeb“.

Gestor: rezort dopravy

Termín: 2030

Financování: SFDI

Naplňování principů dekarbonizace a širšího uplatnění alternativních paliv vyžaduje jednotnou dostupnost aktuálních a úplných informací o dostupnosti a technických parametrech zásobování alternativními palivy včetně břehových přípojek elektrické energie. Aktuálně projednávaná revize směrnice zavádí mezi povinné minimální informace také „location of alternative fuels infrastructure.“

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

Opatření:

- v rámci rozšiřování služeb RIS zabezpečit poskytování aktuálních informací o parametrech zásobování plavidel alternativními palivy a elektrickou energií.

Gestor: rezort dopravy

Termín: 2030

Financování: SFDI, případně fondy EU

4. Specifický cíl „Využití přístavu Hamburk“

Na základě Versailleské smlouvy má ČR v Hamburku pronajato přístavní území na 99 let do roku 2028 s opcí na 50 let; určitou část území také vlastní. Současné možnosti využití českého území, ve vazbě na limity dané smluvními vztahy se SRN a Svobodným a hanzovním městem Hamburk, spočívají především ve využití území jako technické základny pro realizaci exportu a importu tuzemskými provozovateli vnitrozemské vodní dopravy, omezeně k logistice zboží mezi silniční a námořní dopravou včetně tzv. pakování a vykládky kontejnerů. Železniční doprava s nynějším kolejovým napojením areálu již není využívána, protože neodpovídá nynějším požadavkům na efektivní obsluhu vlakových souprav. Pro překládku na vnitrozemskou vodní dopravu se přístavní území již nevyužívá, protože neodpovídá aktuálním logistickým nárokům. Pro námořní lodě není dosavadní území přístupné.

Česká republika v současnosti využívá tři přístavní území v rámci hamburského přístavu. Jedná se o přístavní území Peutehafen, které Česká republika vlastní, a o přístavní území Moldauhafen a Saalehafen, která jsou Českou republikou na základě Versailleské smlouvy dlouhodobě pronajaty od Svobodného a hanzovního města Hamburk (nájemní smlouva ze dne 02.11.1929). S ohledem na zájem české strany rozšířit své aktivity v rámci přístavu Hamburk je cílem Ministerstva dopravy realizovat výměnu přístavních území Moldauhafen a Saalehafen za jiná přístavní území. Město Hamburk nabízí exkluzivně pro ČR multimodální přístavní území Kuhwerder Hafen, kde by na rozdíl od aktuálně pronajatých území v Moldauhafen a Saalehafen mohly přistávat a překládat zboží vnitrozemská plavidla i námořní lodě a zároveň by bylo možné napojit nové přístavní území na železnici a silniční přivaděč.

Současně se počítá s tím, že přístavní území Peutehafen zůstane ve vlastnictví ČR, neboť je fyzicky i právně od ostatních území odděleno. Připravovaná výměna území ani nová právní úprava se jej tedy netýká.

Prostor Peutehafen je trvale v majetku České republiky na základě Kupní smlouvy na území mezi přístavem Peute a kanálem Peute ze dne 22.11.1929. Součástí této kupní smlouvy je i právo využívání přilehlé vodní plochy pro stání plavidel a závazek Hamburku udržovat plavební dráhu. Tato kupní smlouva je soukromoprávní podle německého práva, přičemž území je využíváno čistě podle německého práva a v plné jurisdikci SRN. V současnosti se na území nachází dalbové stání plavidel, sloužící jako vyčkávací stání mezi vykládkou a nakládkou, a víceúčelová budova, momentálně využívaná zejména k ubytování. Další rozvoj užívání Peutehafen je směřován zejména k podpoře provádění údržby plavidel a dalších činností obdobného rázu a není nijak ovlivněn výměnou území Saalehafen a Moldauhafen. Zároveň se připravuje rozšíření okruhu činností zejména obchodně vzdělávacího charakteru vázaného na činnost přístavu a podporu logistiky s Českou republikou, pro kterou areál přístavu Peutehafen může vytvářet vhodné zázemí.

Současně je nutno zdůraznit, že přístavní území Peutehafen se nachází v části přístavu Hamburk, která je přístupná pouze plavidlům vnitrozemské plavby, a podmínky pro manipulace mezi plavidly a břehem jsou vzhledem k prostorovým podmínkám pozemku omezené. Jedná se však i do budoucna o vhodné technologicko – provozní zázemí pro vnitrozemskou plavbu, a proto se jeho funkce nijak nepřekrývá se záměry pro nové přístavní území ČR v přístavu Hamburk a ani je žádným způsobem nenahrazuje.

Českou republikou v současnosti pronajatá přístavní území Saalehafen a Moldauhafen se nachází v místní části Veddel, na adrese Am Saalehafen 49, resp. Sachsenbrücke. Jsou

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

tvořena podlouhlým pozemkem šířky přibližně 30-50 m mezi ulicí Am Saalehafen a Am Moldauhafen a přístavními bazény, dále rozděleným ulicí Sachsenbrücke.

Zásadním omezením obou přístavních území je jejich nepřístupnost pro námořní plavidla a omezené možnosti využívání pro plavidla vnitrozemské plavby. Přístavní bazén v Moldauhafen je přístupný pro plavidla připlouvající z vnitrozemské části Labe bez omezení jejich výšky, ale kvůli šikmému břehu s hustým porostem vegetace je prakticky vyloučen přístup z lodí na břeh.

V minulosti bylo toto přístavní území využíváno jako plovoucí opravárenská základna říčních lodí, avšak již téměř 20 let jsou příslušná technologická zařízení odstraněna a dalbové stání plavidel s lávkami je mimo provoz. Překlad zboží mezi vodní a silniční dopravou není možný a dispozice vlastního území prakticky vylučuje možnou úpravu pro efektivní provádění překládních manipulací.

Přístavní bazén v Saalehafen je vybaven přístavní zdí s jeřábovou dráhou, avšak přípustná výška plavidel je omezena podjezdovými výškami stávajících silničních mostů.

Vyloučení možnosti překlady na námořní plavidla v současném přístavním území de facto vylučuje jeho efektivní roli v současné logistice, protože jedním ze základních cílů logistiky je minimalizovat rozsah dalších manipulací mezi přepravou říčními a námořními plavidly. V případě stávajícího území by toto vyvolávalo nutnost dalšího přesunu zboží silniční dopravou v rámci přístavu k námořním překládním polohám. Pro jeden z nejatraktivnějších předmětů přepravy přes české přístavní území – nadměrné náklady, je tato funkce dnes vyloučena, protože jejich vyložení v Saalehafenu a přeprava po silnici do přístavu je buď technicky nemožná, nebo výrazně zvýší logistické náklady.

Přístavní území Saalehafen se dnes využívá prakticky výhradně k manipulacím s LCL zásilkami, kdy jsou do českého přístavního území silniční dopravou naváženy kontejnery z námořních poloh, v českém území je zboží z kontejnerů vykládáno (resp. nakládáno) na kamiony a dále dopravováno do/z České republiky. Železniční vlečka má omezenou délku kolejí a je opět pro současnou logistiku pracující s ucelenými vlaky efektivně nevyužitelná.

I případná přestavba současného území by neumožnila plnohodnotně naplnit současné požadavky logistiky, a to zejména absencí přístupu námořních lodí, malou šířkou území neumožňující efektivní manipulace do hloubky na skladovací plochy, prakticky vyloučenou modernizací vlečky pro obsluhu ucelených vlaků a zejména bezprostřední blízkostí obytné zástavby.

S ohledem na polohu území je dlouhodobým plánem Svobodného a hanzovního města Hamburk provedení územní konverze z funkce nákladního přístavu na obytnou a administrativní zónu, a to jako součásti nového rozvojového území města.

Počítá se s tím, že ekonomické využití nového přístavního území bude pozitivně ovlivněno Dohodou mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty. Na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě budou na území České republiky a na území Spolkové republiky Německo vytvořeny do roku 2030 podmínky a provedena opatření, která by měla umožnit provozování vnitrozemské vodní dopravy v celoročním režimu za ekonomicky rentabilních podmínek.

Nové přístavní území bude tvořit terminál s manipulační a skladovací plochou v rozsahu cca 30 000 m², určenou pro flexibilní logistické využití dle aktuálních potřeb. Hlavní funkcí bude překlad a krátkodobé meziskladování a případná kompletace nadrozměrných a projektových

II. D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

nákladů do a z České republiky mezi vnitrozemskou a námořní dopravou. Také bude možné meziskladování a pakování kontejnerů v rozsahu dopravy vnitrozemskými loděmi, skladování a manipulace s ostatními speciálními náklady nebo zřízení doplňkové víceúčelové haly pro pakování a kompletaci nákladů, případně umístění nádrží na tekuté náklady. Terminál bude zahrnovat 250 m dlouhou přístavní zeď pro překlád zboží pomocí mobilních přístavních jeřábů do vnitrozemských lodí největších labských parametrů (sestava 137 x 11,4 m) a do námořních lodí primárně příbřežní plavby rozměrů 115 x 19 m, ponor cca 9 m. Příležitostně bude možný překlád nadrozměrných a těžkých nákladů do specializovaných námořních lodí rozměrů až 160 x 28 m. Pozemní doprava do terminálu bude možná pomocí klasické silniční nákladní dopravy, výjimečně i pro přepravu nadrozměrných nákladů po silnici (zejména v obvodu Hamburku). Terminál bude vybaven přístavní železniční vlečkou s překladními kolejemi užité délky 2 x 350 m, umožňující obsluhu uceleného vlaku délky až 700 m rozděleného na polovinu, pro doplňkovou formu dopravy mezi terminálem v Hamburku a Českou republikou.

Opatření:

- pokračovat v procesu výměny českých území v přístavu Hamburk a zřízení víceúčelového veřejného terminálu ve smyslu výše uvedených skutečností;
- prověřit možnost rozšíření funkcí dosavadního přístavního území Peutehafen o zázemí pro logistické subjekty působící primárně ve vnitrozemské vodní dopravě nebo zajišťující námořní dopravu a pro obchodní nebo vzdělávací činnosti v souvislosti s přístavem.

E. SNIŽOVÁNÍ VLIVU PROVOZU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

V minulosti došlo na území ČR v důsledku lidské činnosti k významnému přetváření krajiny s převážně negativním dopadem na ekosystémy, jejich fungování a ve výsledku i na služby, které poskytují.

Rozvoj dopravní infrastruktury je spojen s relativně významnými zásahy do životního prostředí, zejména ve vztahu k ochraně stanovišť, druhů a jejich biotopů v důsledku změny vodního režimu a fyzikálně-chemických parametrů vodního toku. Úpravy koryt vodních toků na parametry plavební cesty za účelem umožnění plavby, která v podmínkách českých řek spočívá zejména v úpravách jejich dna, břehů a výstavbě vzdouvacích objektů s PK, způsobují odchylky od původního přirozeného stavu koryt vodních toků vzniklého přirozeným vývojem a mění hydromorfologické charakteristiky koryt vodních toků a přilehlých oblastí (údolních niv). První regulace nastávala výstavbou jezů a dílčími úpravami břehů zejména na Labi a Vltavě již od 14. století. Koncem 19. století pak byla zahájena systematická výstavba soustavy zdymadel, neboť kolísající průtoky řek neumožňovaly celoroční plavbu. Nejedná se tak o přirozené vodní toky. V minulosti nebyl při plánování projektů vnitrozemské plavby (tj. zejména rozvoje a údržby vodních cest) kladen dostatečný důraz na ochranu životního prostředí a přírody a bohužel často docházelo ke konfliktům mezi zájmy vnitrozemské vodní dopravy a zájmy ochrany přírody a krajiny. S postupně rostoucí potřebou chránit životní prostředí člověka i přírodní prostředí a vzácné biologické druhy a jejich ekosystémy a s tím souvisejícím zpříšňujícím se právním rámcem v oblasti ochrany přírody a krajiny, se implementace projektů rozvoje infrastruktury pro vnitrozemskou plavbu v uplynulých letech stávala čím dál tím obtížnější. V současné době se již v rámci přípravy staveb pro vnitrozemskou plavbu provádí biologické průzkumy, hodnocení a navrhuje zmírňující opatření, a v době realizace je na stavbě přítomen biologický dozor.

Strategie EU z roku 2020 stanovila v oblasti biologické rozmanitosti splnit do roku 2030⁷ cíle, mimo jiné obnovy sladkovodních ekosystémů, které do evropského práva promítlo nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2024/1991 ze dne 24. června 2024, o obnově přírody a o změně nařízení (EU) 2022/869 (dále jen „nařízení o obnově přírody“). Smyslem tohoto nařízení je mimo jiné akcelarovat implementaci existujících právních předpisů, zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, jejímž cílem je dosažení tzv. dobrého stavu povrchových a podzemních vod do roku 2027 a zabránění zhoršování stavu povrchových a podzemních vod. U stavu povrchových vod jsou sledovány mimo jiné hydromorfologické složky, včetně hydrologického režimu, kontinuity toku a morfologické podmínky.

Nařízení o obnově přírody stanovuje pro členské státy EU cíl obnovit do roku 2030 nejméně 25 tisíc km volně tekoucích řek (v rámci celé EU), který je podrobně rozveden v ustanovení čl. 9 nařízení. Podle něj musí členské státy do roku 2026 vypracovat seznam umělých překážek propojení povrchových vod a s ohledem na jejich socioekonomické funkce určit ty z nich, které

⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 – Navrácení přírody do našeho života, COM(2020) 380 final

je třeba odstranit, aby se přispělo k dosažení uvedeného cíle. Při odstraňování překážek se mají členské státy přednostně zabývat zastaralými překážkami, které již nejsou zapotřebí pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, vnitrozemskou plavbu, zásobování vodou, ochranu před záplavami nebo jiné využití. Seznam umělých překážek s vyznačením těch k odstranění bude součástí Národního plánu na obnovu přírody.

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

Opatření:

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

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

V důsledku dlouhodobého sucha ve vnitrozemské vodní dopravě může dojít k jejímu ohrožení a pokračujícímu zhoršení splavnosti vodních toků. Hladina vodních toků i v období nízkých průtoků je regulována již po desetiletí soustavou vzdouvacích objektů na Labi v úseku od Střekova po Pardubice, na Vltavě od Mělníka po České Budějovice a na Moravě na Baťově kanále. Díky této výstavbě jezů s plavebními komorami, v některých místech doplněnými laterálními plavebními kanály (např. Lovosice, Vraňany – Hořín, Obříství, Brandýs nad Labem, Baťův kanál apod.) je vliv minimálního průtoku na Labi a Vltavě nicotný. Existující soustava vodních nádrží v povodí udržuje minimální hygienické průtoky, které dostačují pro pokrytí potřeb proplavovací vody plavebními komorami. V rámci realizace cílů této koncepce a očekávaných dopravních výkonů není očekáváno, že by docházelo k nedostatku proplavovací vody a nové objekty nepovedou k vyšší potřebě vody než doposud.

Specifické komplikace nastávají na Baťově kanále, kde v suchých obdobích již nyní dochází k poklesu průtoků pod hygienická minima a v povodí neexistuje soustava nádrží, která by tento dopad již dnes kompenzovala. Aktuálně přijímanými opatřeními je optimalizace počtu proplavovacích cyklů a koncentrace proplavovaných plavidel do společného proplavování. Tato opatření jsou aktuálně funkční a nevedou k významně negativním dopadům na plavební provoz. Touto koncepcí nově připravovaná opatření v rámci infrastruktury touto koncepcí nepovedou k významnému nárůstu spotřeby proplavovací vody a např. nově realizovaný projekt plavebního okruhu ve Veselí nad Moravou řeší plavební objekt formou lodního zdvihadla, který má nízké nároky na proplavovací vodu. Řešení těchto nedostatečných průtoků v Moravě je komplexním tématem, které je nad rámec této koncepce.

Na vodních stavech v Ústí nad Labem lze vypořádat vliv významných vodních nádrží, které byly postupně uváděny do provozu (VD Slapy – od roku 1955, VD Orlík – od roku 1962 a VD Nechanice – od roku 1969). Nádrže v povodí Labe (včetně Vltavy a Ohře) nadlepšují vodní stavy na Dolním Labi během suchých období o 20 až 30 cm ve srovnání se stavem před rokem 1954. Ani toto nadlepšení zdaleka nestačí pro zajištění spolehlivého provozu na Labské vodní cestě na regulovaném úseku pod VD Střekov a je nutné ho doplnit o výstavbu Plavebního stupně Děčín s technickými a organizačními opatřeními. Z hlediska změny klimatu je třeba uvést, že realizace Plavebního stupně Děčín bude mít i v případě naplnění prognóz, jako je zhoršení plavebních podmínek na Labi v letních měsících v důsledku klimatické změny, z pohledu plavby jednoznačně pozitivní vliv. Dle dokumentace EIA z roku 2016 slouží záměr

II. E. SNIŽOVÁNÍ VLIVU PROVOZU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

Povodně a přívalové povodně mají za následek zvýšený průtok. Ten může vyžadovat přerušení plavby při vodním stavu ohrožujícím bezpečnost, zanesení či poškození objektů plavebních tras. Důsledkem klimatické změny bude vyšší četnost bleskových povodní a náhlých nárůstů průtoků, které nejsou spolehlivě a s dostatečným předstihem předpovídaný. Oproti minulosti se tak zvyšuje pravděpodobnost a četnost potřeby zastavování plavebního provozu a zkracuje se čas pro realizaci vyklizení vodní cesty, resp. odplutí všech plavidel do chráněných míst. Při zastavení plavby jsou z tohoto důvodu zřizovány ochranné přístavy, ochranná stání nebo pro malá plavidla sjezdy do vody pro jejich vytažení na souš. Doposud se řešila ochranná stání pro velká plavidla, ale zkušenost se zastavením plavby na přelomu let 2023/2024 ukázala, že obdobný problém ochrany mají i malá plavidla, která se přednostně odstraňují z vodní cesty. Pro některá plavidla se ale jedná o velikostní problém a následně pak i kapacitní problém stávajících ochranných přístavů a chráněných míst. Ochranných stání na Vltavské vodní cestě je nedostatek, a to zejména na území hl. m. Prahy. Kritickým úsekem na Labské vodní cestě je Střední Labe mezi Mělníkem a Přeloučí, kde je velký počet plavebních komor a je třeba rozšíření sítě chráněných míst. Opatření je realizováno v rámci specifického cíle „C. 3. Zvyšování i bezpečnosti provozu“, opatření „Ochrana plavidel za povodní a opatření na zmírnění dopadů klimatické změny“.

Opatření:

- rozvojové projekty infrastruktury vodních cest projektovat a realizovat v úzké spolupráci odborníků z oblasti vnitrozemské plavby i ochrany přírody a krajiny, při respektování zájmů ochrany biodiverzity.

Gestor: rezort dopravy ve spolupráci s rezorty zemědělství a životního prostředí

Termín: 2026-2035

F. VÝZKUM, VÝVOJ, INOVACE VE VODNÍ DOPRAVĚ

1. Specifický cíl „Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě“

Program veřejných zakázek v aplikovaném výzkumu a inovacích pro potřeby státní správy BETA3, který byl schválen Vládou ČR dne 30. srpna 2023 usnesením č. 670. Program je spravovaný Technologickou agenturou České republiky (TA ČR), je zaměřen na podporu aplikovaného výzkumu a inovací pro potřeby státní správy. Jeho hlavním cílem je zlepšit kvalitu a efektivitu výkonu státní správy prostřednictvím vývoje nových nebo zdokonalení stávajících postupů, regulačních mechanismů, dozorových činností, dovedností, služeb, informačních a řídicích produktů. Program podporuje tvorbu a inovace modelů, novel právních norem a strategií pro aktuální politiku státu v národním i evropském kontextu. Součástí očekávaných výsledků jsou také návrhy metodik pro vyhodnocování účinnosti politik či strategií, tvorba podkladů pro budoucí směřování politik a efektivní alokace veřejných prostředků. Dílčím cílem programu je podpora budování inovační kultury a rozvoje inovačního ekosystému ve státní správě. Program klade důraz na projekty, které prokazují schopnost státní správy aplikovat výsledky výzkumu a vývoje, s jasným využitím v praxi. TA ČR poskytuje metodickou, procesní i organizační podporu odborníkům v resortech, aby byly schopny vytvořit organizační struktury podporující aplikaci výsledků výzkumu a vývoje, čímž posilují inovační kulturu i ekosystém.

Výzkumný program VaVal (výzkum, vývoj a inovace) je zaměřen na podporu aktivit v oblasti vědy, technologií a inovací. Jeho cílem je podpora výzkumu a vývoje – financování projektů základního a aplikovaného výzkumu, rozvoj inovací – propojení výsledků výzkumu s průmyslem a praxí, budování infrastruktury – modernizace výzkumných zařízení a technologických center a mezinárodní spolupráce – posilování partnerství s výzkumnými organizacemi v zahraničí.

Program DOPRAVA 2030 je iniciativou Ministerstva dopravy, zaměřenou na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy a byl schválen usnesením vlády dne 7. září 2022. Hlavním cílem programu je udržitelná, přístupná a bezpečná doprava, podpora projektů, které zvyšují efektivitu dopravního systému, snižují jeho ekonomickou náročnost a minimalizují negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví, automatizace, digitalizace a technologicky pokročilá doprava, rozvoj inteligentních a propojených dopravních systémů, které zvyšují interoperabilitu dopravních prostředků a zlepšují kvalitu dopravních služeb, nízkoemisní a ekologická doprava, podpora vývoje a implementace technologií, které snižují emise a ekologickou zátěž dopravy.

V evropském měřítku rovněž existují programy pro financování výzkumu. Jsou jimi například Horizont Evropa, nebo již využívaný program CEF Transport.

Zajímavým inovativním řešením pro ČR by bylo využití modulárních plavidel.

Opatření:

- zajistit v rámci programů BETA3 VaVal a Doprava 2030 dostatečný prostor pro výzkumné projekty zaměřené na obor vodní dopravy.

Gestor: MD ve spolupráci s TAČR

Kontrolní termín: dle vyhlašovaných výzev Technologické agentury

Financování: TAČR

G. SOCIÁLNÍ ASPEKTY, VZDĚLÁVÁNÍ PRACOVNÍKŮ VE VODNÍ DOPRAVĚ

1. Specifický cíl „Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě“

V roce 2017 byla vydána směrnice Evropského parlamentu a Rady 2397/2017/EU o uznávání profesních kvalifikací ve vnitrozemské plavbě. Tato směrnice vytvořila jednotný celoevropský rámec v oblasti požadavků na členy posádek na všech vodních cestách, které jsou napojené na vodní cesty jiného členského státu EU. Došlo tak k odstranění odlišných režimů a s tím související potřebě vlastnit různá osvědčení pro plavbu na dílčích úsecích vodních cest.

Konkrétní požadavky na kompetenční a zdravotní způsobilosti členů posádek ve vnitrozemské plavbě připravuje Evropský výbor pro tvorbu standardů ve vnitrozemské plavbě CESNI. Činnost tohoto výboru na základě dohody s Evropskou komisí zajišťuje Centrální komise pro plavbu na Rýně. Pro schvalovací procesy v rámci výboru je členským státům vydáván mandát Evropským parlamentem a Radou.

ČR provedla transpozici výše zmíněné směrnice do právního řádu ČR v březnu 2023. Současně probíhá úzká spolupráce s německou stranou, a to zejména ve vazbě na možnost realizace zkoušek pro získání dodatečných osvědčení pro plavby v tzv. úsecích se zvláštními riziky vyhlášenými na území SRN příslušnými orgány v ČR, a to za účelem maximálního zajištění celkové efektivity a přístupu českých členů posádek na celoevropský trh.

ČR aktuálně provádí průběžné vyhodnocování nové národní právní úpravy. Tento proces bude pokračovat i v celém období, pro které je vydávána Koncepce vodní dopravy, tedy pro roky 2026–2035. Dotčený proces bude rovněž koordinován s komplexním vyhodnocováním účinnosti směrnice 2397/2017/EU, které by mělo být iniciováno Evropskou komisí. Toto se týká mj. i zohlednění specifických faktorů v rámci některých druhů plaveb, například v rámci přívozů.

V souvislosti s nově zavedenou praktickou zkouškou, která je nyní nedílnou součástí procesu získání osvědčení členů posádek, a souvisejícím výcvikem se jeví jako vhodné prověřit možnosti vyhlášení programu na podporu výcvikových a zkušebních plavidel pro subjekty zajišťující tyto procesy.

Současně se, v rámci získávání nových lidských zdrojů navrhuje vést diskuzi s rezorty školství a práce a sociálních věcí o schématech podpory rekvalifikačních center s cílem zajistit přísun nových pracovníků do oboru vnitrozemské vodní dopravy.

V neposlední řadě se jeví jako vhodné, aby byly v oblasti středoškolského vzdělávání v oboru vnitrozemské plavby zřízeny výměnné programy mezinárodního vzdělávání, které by byly obdobou již fungujících obecných programů vysokoškolských studií (Erasmus, Sokrates apod.).

Opatření:

- pokračovat ve spolupráci na tvorbě evropských standardů pro harmonizaci vzdělávání v oboru vnitrozemské plavby;
- průběžně provádět vyhodnocování národní právní úpravy v oblasti profesních požadavků na členy posádek vnitrozemské plavby;

II. G. SOCIÁLNÍ ASPEKTY, VZDĚLÁVÁNÍ PRACOVNÍKŮ VE VODNÍ DOPRAVĚ

- nastavit spolupráci s ostatními členskými státy EU v rámci sdílení zkušeností v oblastech pověřování subjektů pro realizaci příslušných školení a využívání simulátorů pro výcvik a praktické zkoušky;
- iniciovat a prověřit možnost vytvoření výměnných programů v rámci vzdělávání v oboru vnitrozemské plavby;
- ve spolupráci s rezorty školství a práce a sociálních věcí iniciovat vytvoření a financování sady nástrojů (zejména rekvalifikačních) podporujících příliv nových pracovníků v odvětví vnitrozemské plavby (včetně implementace moderních technologií do příslušných výukových programů);
- prověřit možnosti realizace programu na podporu pro subjekty provozující plavidla sloužící pro výcvik a praktické zkoušky členů posádek vnitrozemské plavby;
- umožnit provoz plavidel omezených rozměrů s jednočlennou posádkou analogickou úpravou s NL a BE, zvyšující efektivitu přeprav v rámci citylogistiky a dalších lokálních přeprav;
- umožnit specifické režimy provozu plavidel s prvky smart mobility s redukovanou posádkou na palubě, po vzoru analogických opatření v DE, NL a BE, zvyšující efektivitu přeprav zejména v rámci citylogistiky;
- zatraktivnit vodní dopravu pro mladé (např. širším uplatněním smart mobility, dosažením vyšší flexibility informací o vodní cestě pomocí RIS, lepší podmínky pro rodinný život širším uplatněním plaveb bez ubytování na palubě apod.).

H. DLOUHODOBÁ VIZE PRO VODNÍ DOPRAVU – PROVĚŘENÍ MOŽNOSTÍ DALŠÍHO ROZVOJE VODNÍ DOPRAVY

1. Specifický cíl „Právní předpisy a regulatorní prostředí“

Níže je proveden souhrn gescí jednotlivých subjektů ve vazbě na vnitrozemskou vodní dopravu:

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je v souladu se zákonem č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a se zákonem č. 114/1995 Sb., ústředním orgánem státní správy v oblasti vodní dopravy, resp. plavby. Podle § 108 odst. 4 vodního zákona je dále ústředním vodoprávním úřadem ve věcech užívání povrchových vod k plavbě.

V souladu s níže uvedenými ustanoveními zákona č. 114/1995 Sb., je Ministerstvo dopravy věcně příslušným orgánem zejména k výkonu následujících kompetencí:

Ministerstvo dopravy podle:

- § 4 vykonává působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci ve shodě s ústředním vodohospodářským orgánem (vodoprávním úřadem), kterým je Ministerstvo zemědělství;
- § 4 uplatňuje též stanoviska k politice územního rozvoje a k územně plánovací dokumentaci a je dotčeným orgánem při pořizování územně rozvojového plánu;
- § 37a kontroluje vývoj nabídky kapacity plavidel určených k přepravě nákladů ve vodní dopravě evidovaných v plavebním rejstříku, vyhodnocuje intenzitu vodní dopravy ve vztahu ke kapacitě plavidel, propustnosti a stavu vodních cest, sleduje, zda vývoj nabídky kapacity plavidel a intenzity vodní dopravy nevede k vážnému narušení finančního hospodaření provozovatelů vodní dopravy;
- § 37d a § 37e zřizuje pro účely regulace účtů vodní dopravy v případech, že nastane porucha trhu vodní dopravy a může žádat i o vydání rozhodnutí o regulaci kapacity plavidel;
- dle § 41 pověřuje právnické osoby prováděním technických prohlídek plavidel, rozhoduje o schválení typu výrobku určeného pro použití v systému říčních informačních služeb (RIS), vydává stanoviska pro rozhodování o koncesi k provozování vodní dopravy, rozhoduje o udělení povolení pro provozování mezinárodní vodní dopravy (v limitech daných právem EU) a je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených zákonem proti rozhodnutí Státní plavební správy;
- § 42 vykonává státní dozor na vodních cestách a provozu na nich.

Ministerstvo dopravy rovněž ve smyslu § 87c a § 84d vodního zákona uplatňuje připomínky k plánům pro sucho pro území kraje a pro území České republiky.

Státní plavební správa

správní úřad se sídlem v Praze byl zřízen zákonem č. 114/1995 Sb., a je podřízen Ministerstvu dopravy (§ 38 zákona č. 114/1995 Sb.). Vykonává působnost podle tohoto zákona s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy (§ 40 zákona č. 114/1995 Sb.), a to zejména:

- vykonává státní dozor na vodních cestách a provozu na nich podle zákona č. 114/1995 Sb., dále státní dozor nad dodržováním podmínek užívání povrchových vod k plavbě podle vodního zákona;
- ukládá pokuty za zjištěná protiprávní jednání;
- vykonává dozor nad činnostmi správce vodní cesty k zajištění podmínek bezpečného provozování plavby na vodních cestách;
- povoluje provoz veřejných i neveřejných přístavů a stanovuje podmínky k jejich bezpečnému provozování. Povoluje provoz vývazišť, přístavišť, překladišť a kotvišť v případech, které stanoví zákon č. 114/1995 Sb.;
- provádí odborná šetření plavebních nehod a stanovuje jejich příčiny, vydává opatření obecné povahy, kterými omezuje, zastavuje či upravuje plavební provoz, povoluje akce na sledovaných vodních cestách, schvaluje provoz půjčoven malých plavidel umístěných na vodní cestě, povoluje užití zvláštní signalizace na plavidle a vydává rozhodnutí o umístění plavebního značení;
- v oblasti technické způsobilosti plavidel k provozu na vodních cestách České republiky schvaluje jejich technickou způsobilost, provádí technické prohlídky malých a rekreačních plavidel, vydává, případně odnímá lodní listiny, schvaluje dokumentace malých plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles za účelem stavby, přestavby nebo rekonstrukce, stanovuje nejnižší počet členů posádky a její kvalifikaci, nejvyšší počet cestujících a nejvyšší ponor plavidel, provádí cejchování plavidel, na jehož základě vydává cejchovní průkazy, vede rejstřík malých plavidel a plavební rejstřík;
- v oblasti způsobilosti k vedení plavidel provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel, vydává a zadržuje, případně odnímá příslušné průkazy a vede jejich evidenci, provádí zkoušky a vystavuje průkazy inspektorů určených technických zařízení na plavidlech, provádí zkoušky a vystavuje osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby, osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení pro přepravu nebezpečných věcí člena posádky plavidla;
- uznává odborné kvalifikace pro činnosti ve vnitrozemské plavbě ve smyslu zákona č. 18/2004 Sb., o uznávání a jiné způsobilosti státních příslušníků členských států Evropské unie a o změně některých zákonů (zákon o uznávání odborné kvalifikace), ve znění pozdějších předpisů;
- kontroluje plnění povinností týkajících se dodržování práv cestujících podle přímo použitelného předpisu EU, vykonává činnosti příslušného orgánu podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách;
- je správcem systému říčních informačních služeb (RIS) a provádí prevenci v oblasti bezpečnosti plavebního provozu;
- podle § 87c vodního zákona uplatňuje připomínky k plánům pro sucho pro území kraje.

Policie České republiky

- Policie České republiky vykonává dozor nad bezpečností plavebního provozu a nad dodržování podmínek k užívání povrchových vod k plavbě včetně souvisejícího ukládání sankcí.

Ředitelství vodních cest České republiky

Organizační složka státu, zřízená Ministerstvem dopravy zejména za účelem:

- zabezpečování podkladů a spolupráce při stanovení parametrů a podmínek výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských vodních cest;
- zabezpečení přípravy a realizace nových investic na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách sloužících k provozu vodní dopravy na vodních cestách, pokud nejsou součástí a nejedná se o modernizaci existujících vodních děl ve vlastnictví státu, k nimž mají právo hospodařit příslušné státní podniky Povodí;
- výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa včetně poskytování služeb veřejných přístavů, přístavišť, překladišť, vývazišť, kotvišť, servisních center, speciálních plavidel a dalšího majetku státu tvořící součásti dopravně významných vnitrozemských vodních cest;
- výstavba, modernizace, opravy, údržba a správa majetku ČR užívaného za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu;
- výstavba a zajišťování informačních služeb pro správu vodní cesty, včetně provozu infrastruktury pro služby RIS;
- informace a publicita ve věci výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských vodních cest.

Správce vodní cesty

Správu vodní cesty dle § 5 zákona č. 114/1995 Sb. vykonává správce vodního toku (§ 48 vodního zákona) nebo vlastník pozemku, který tvoří dno jiného útvaru povrchových vod, jedná-li se o jiný útvar povrchových vod než vodní tok, nebo provozovatel štěrkoviště, na kterém probíhá těžba z vody, jedná-li se o takové štěrkoviště.

Správce vodní cesty zejména zajišťuje:

- udržování splavnosti využívaných dopravně významných vodních cest (§ 47 odst. 4 písm. b) vodního zákona);
- rozrušování ledových celin ve veřejných přístavech stanovených vyhláškou č. 105/2012 Sb., o stanovení veřejných přístavů, ve kterých se rozrušují ledové celiny, ve znění pozdějších předpisů (§ 47 odst. 4 písm. b) vodního zákona);
- zabezpečení bezpečného provozu plavby a vytyčování plavební dráhy, kontrolu plavební hloubky a odstraňování zjištěných nedostatků (§ 9a vyhlášky č. 222/1995 Sb.);
- označování a vytyčování plavební dráhy na vodních cestách, pravidelnou kontrolu plavebního značení, operativní osazování, přemísťování nebo odstraňování

plavebního značení a jeho řádná údržba (§ 47 odst. 4 písm. b) vodního zákona a § 9a vyhlášky č. 222/1995 Sb.);

- údržbu a opravy plavebních objektů a ostatních součástí vodní cesty (§ 9a vyhlášky č. 222/1995 Sb.);
- zabezpečení přípravy a realizace vodních děl a zařízení, které se v korytě vodních toků zřizují k plavebním účelům nebo jinak souvisí s plavbou.

Správci vodních toků

Každému vodnímu toku v České republice náleží subjekt, který vykonává jeho správu. Téměř 95 % celkové délky vodních toků spravují státní podniky povodí (tj. Povodí Labe, státní podnik, Povodí Vltavy, státní podnik, Povodí Moravy, s. p., Povodí Odry, státní podnik, Povodí Ohře, státní podnik a Lesy České republiky, s. p.). Správu zbývajících částí délky vodních toků na našem území vykonávají ostatní správci, a to na základě určení Ministerstva zemědělství či ustanovením ze zákona, zejména z vodního zákona. Těmito správci jsou Ministerstvo obrany, Správy národních parků, obce a další fyzické či právnické osoby.

Povinností správce vodního toku je především:

- pečovat o koryta vodních toků;
- připravovat a zajišťovat úpravu koryt vodních toků, pokud slouží k zajištění funkcí vodního toku – mimo jiné plavby;
- pečovat o břehové porosty;
- odstraňovat nánosy z upraveného koryta vodního toku, pokud jsou závažnou závadou, pokud to není povinností vlastníka stavby nebo zařízení v korytě vodního toku;
- sledovat a vyhodnocovat ledové jevy ohrožující koryto vodního toku nebo vodní díla ve vodním toku;
- odstraňovat povodňové škody.

Vlastníci vodních děl (subjekty s právem/příslušností hospodařit s majetkem státu)

Jejich povinnostmi, mimo jiné, je:

- udržívat vodní díla, která jsou součástí vodní cesty, v řádném stavu;
- zajišťovat údržbu a změny vodních děl za účelem zajišťování a zlepšení podmínek plavby na vodní cestě;
- vypracovávat, upravovat a doplňovat manipulační řád vodního díla k umožnění či zlepšení podmínek plavby na vodní cestě, pokud to účel a funkce vodního díla umožňují;
- zabezpečovat přípravu a realizaci vodních děl k plavebním účelům, pokud souvisí se stávajícími vodními díly nebo na ně jinak navazují s právem na těchto vodních dílech hospodařit.

Pozn.: Výstavbu, modernizaci a provoz přístavů, přístavišť, vývazišť i kotvišť zabezpečují i další fyzické a právnické osoby, ale bez využití financování z prostředků rezortu Ministerstva dopravy, vyjma případů uvedených v této Koncepci.

Stěžejním právním předpisem upravujícím oblast vnitrozemské plavby je zákon č. 114/1995 Sb., který je proveden množstvím prováděcích předpisů, upravujících rozličná témata spojená s vnitrozemskou plavbou. Jejich výčet je uveden v tabulce na str. 4 a 5 tohoto dokumentu.

V oblasti užívání povrchových vod k plavbě je nosným právním předpisem vodní zákon a jeho prováděcí vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

V nedávném období let došlo k přijetí dalších níže uvedených prováděcích předpisů:

- nařízení vlády č. 96/2016 Sb.
- vyhláška č. 11/2023 Sb.
- vyhláška č. 48/2023 Sb.

V uplynulém období rovněž došlo k novelizaci zákona o vnitrozemské plavbě tzv. transpoziční novelou (tj. zákonem č. 372/2022 Sb., a to z důvodu transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397 ze dne 12. 12. 2017, o uznání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě a o zrušení směrnic Rady 91/672/EHS a 96/50/ES, dále z důvodu transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1233 ze dne 14. 7. 2021, kterou se mění směrnice (EU) 2017/2397, pokud jde o přechodná opatření pro uznávání osvědčení třetích zemí, a dále z důvodu transpozice směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/12 ze dne 02. 08. 2019, kterou se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397, pokud jde o normy způsobilosti a odpovídající znalosti a dovednosti, normy pro praktické zkoušky a pro schvalování simulátorů a normy zdravotní způsobilosti.

Na úrovni Evropské unie byly v uplynulém období přijaty další právní akty, mezi něž patří: **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1973** ze dne 7. prosince 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 909/2013 o technických specifikacích pro systém k zobrazování elektronických plavebních map a informací pro vnitrozemskou plavbu (vnitrozemský ECDIS) podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/E;

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1668 ze dne 26. června 2019, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby;

Směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/970 ze dne 18. dubna 2018, kterou se mění přílohy II, III a V směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby;

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628, o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES;

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2032 ze dne 20. listopadu 2018, kterým se mění nařízení (ES) č. 416/2007 o technických specifikacích pro zprávy vůdcům plavidel;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1233 ze dne 14. července 2021, kterou se mění směrnice (EU) 2017/2397, pokud jde o přechodná opatření pro uznávání osvědčení třetích zemí;

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/974 ze dne 4. července 2018, o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách;

Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/919 ze dne 4. června 2019, o harmonizovaných normách pro rekreační plavidla a vodní skútry, vypracovaných na podporu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU;

Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2020/50 ze dne 21. ledna 2020, kterým se mění prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/919 o harmonizovaných normách pro rekreační plavidla a vodní skútry vypracovaných na podporu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU, pokud jde o identifikaci malých plavidel, systém kódování, konstrukci trupu a rozměry pro jednotrupá plavidla;

Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/117 ze dne 1. února 2021, kterým se mění prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/919, pokud jde o harmonizované normy pro malá plavidla týkající se větrání úseků benzínových motorů a/nebo úseků benzínových nádrží a elektrických ventilátorů;

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1744 ze dne 17. září 2019 o technických specifikacích pro systém elektronických zpráv pro vnitrozemskou plavbu a o zrušení nařízení (EU) č. 164/2010;

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/182 ze dne 14. ledna 2020 o vzorech v oblasti odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě;

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/473 ze dne 20. ledna 2020, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397, pokud jde o normy pro databáze Unie pro osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky a lodní deníky;

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/474 ze dne 20. ledna 2020, o Evropské databázi trupů plavidel;

Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/1407 ze dne 26. srpna 2021, kterým se mění prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/919, pokud jde o harmonizované normy týkající se ohnivzdorných palivových hadic, neohnivzdorných palivových hadic, ventilů a prostupů obšívkou, na motoru upevněných palivových a elektrických součástí vestavěných naftových motorů, a kormidelních kol.

Území České republiky je též zahrnuto v projektu tzv. **Transevropské dopravní síť (TEN-T)**, jejíž vymezení vyplývá z Nařízení EU, naposledy revidovaného v únoru 2024.

Do českého právního řádu jsou kontinuálně zahrnovány rovněž právní akty mezinárodního práva, resp. jejich aktualizovaná znění, jako např. **Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN)** na základě Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 24/2023 Sb., m. s., kterým bylo vyhlášeno konsolidované znění této dohody, s ohledem na přizpůsobení technickému a vědeckému pokroku od doby přijetí prvotního znění této dohody (2000). Již z dřívějšího období je Česká republika vázána rovněž **Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)**, na základě Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 163/1999 Sb., o jejím přijetí.

Zákon o vnitrozemské plavbě je normou, která byla přijata v devadesátých letech minulého století a reagovala na změnu společenských poměrů. Za dobu své bez mála třicetileté existence byla mnohokrát zásadním způsobem novelizována, čímž se však nepodařilo zcela odstranit výkladové problémy, které od počátku existence zákona přetrvávají.

Závěrem lze konstatovat, že komplexní problematika vnitrozemské plavby a její podrobná analýza je náročnou záležitostí, kterou zpravidla není možné provádět najednou, ale v rámci řešení potřebných dílčích záležitostí.

2. Specifický cíl "Strukturální a podpůrná opatření a programy

Pro rozvoj vodní dopravy a návazné pozemní infrastruktury nezbytné pro provozování vodní dopravy je žádoucí iniciovat programy zaměřené na posílení multimodální dopravy, které umožní převést část nákladních přeprav především z přetížené silniční nákladní dopravy na vodní dopravu.

Další oblastí, na kterou by se programy podpory měly zaměřit, je modernizace plavidel nákladní vodní dopravy, především s ohledem na zvýšení bezpečnosti a nepříznivých dopadů na životní prostředí.

Před vypsáním konkrétního programu je však potřeba provést:

- a) vyhodnocení situace na trhu vodní dopravy a plavební infrastruktury, hospodářské soutěže na tomto trhu, obchodu mezi členskými státy Evropské unie v dotčené oblasti a potřeb, které v této oblasti vznikají v souvislosti s uspokojováním veřejného zájmu,
- b) prověřit nezbytnost realizace podpor (zejména tedy, že jsou tyto způsobilé ovlivnit chování příjemce podpory způsobem prospěšným veřejnému zájmu), a to i v kontextu toho, že u některých záměrů již v minulosti programy podpory existovaly či doposud existují a jejich pozitivní dopad na veřejný zájem i nezbytnost pokračovat v jejich realizaci by měly být posouzeny dříve, než se příslibí pokračování v těchto podporách,
- c) prověřit dostupnost finančních prostředků pro realizaci zvažovaných podpor, ať již ze státního rozpočtu, zdrojů EU či jiného veřejného rozpočtu,
- d) určit způsob zajištění slučitelnosti zvažovaných podpor s vnitřním trhem (ať již na základě notifikace Evropské komisi nebo souladu s nařízením upravujícím tzv. blokové výjimky),
- e) vyhodnotit personální kapacity dotčených útvarů v Ministerstvu dopravy k přípravě a implementaci zamýšlených programů podpor.

Pro naplnění těchto cílů a za účelem lepší koordinace činnosti všech relevantních subjektů, které mají kompetence v oblasti financování provozu vnitrozemské plavby ve smyslu dotačních titulů a programového financování, bude iniciováno založení mezirezortní pracovní skupiny, jejímiž členy budou zástupci resortu MD, MF, MPO, MŽP, MZe a rovněž zástupci Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR. Cílem činnosti pracovní skupiny bude zejména:

- nastavení priorit pro podporu v oblasti odvětví vnitrozemské plavby do doby zlepšení plavebních podmínek;
- rozbor dalších podpůrných nástrojů určených pro odvětví vnitrozemské plavby, které jsou avizovány v rámci programu NAIADES III.

Do budoucna je nezbytné počítat s vývojem, který může značně zatížit fosilní paliva emisními povolenkami, protože provozovatelé vnitrozemských plavidel nejsou schopni financovat remotorizaci, či případnou obměnu plavidel bez částečné státní spoluúčasti.

Přednostně by měly být iniciovány podpory, které nemají bezprostřední vliv na státní rozpočet.

3. Rozvoj vodních cest v dlouhodobém horizontu

V dlouhodobém časovém horizontu, tzn. mimo časový rámec účinnosti Koncepce vodní dopravy pro období let 2026–2035 bude prověřován potenciál možného prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty na území České republiky, a to v úzké součinnosti s polskou stranou.

SEZNAM ZKRATEK

ZKRATKA	VÝZNAM, VYSVĚTLENÍ
ADN	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách)
API	Application Programming Interface (aplikační programové rozhraní)
BDS	Building Demolition Site (Demoliční stavba)
BETA3	Program veřejných zakázek v aplikovaném výzkumu a inovacích
CEERIS	Central and Eastern European River Information Services: CEERIS je systém řídicích informačních služeb pro říční dopravu zaměřený na země střední a východní Evropy
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility) Evropský program financování dopravní infrastruktury.
CIS JŘ	Celostátní informační systém jízdních řádů
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav (spolupracuje na predikcích vodních stavů)
DSS	Dopravní sektorová strategie (stanovuje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury)
EK	Evropská komise
ES-TRIN	European Standard for Technical Requirements for Inland Navigation vessels (evropský standard stanovující technické požadavky pro plavidla vnitrozemské vodní dopravy)
ETE	Elektrárna Temelín
EU	Evropská unie
EuRIS	European River Information Services (Evropský systém říčních informačních služeb)
GNSS	Global Navigation Satellite System (družicové systémy, které umožňují určování polohy, navigaci a časovou synchronizaci pomocí satelitů)

HVO	Hydrotreated Vegetable Oil (hydrogenovaný rostlinný olej)
LAVDIS	Labe-Vltava Digital Information System (digitální informační systém zaměřený na podporu říční dopravy na Labsko-vltavské vodní cestě v České republice)
LCL	Less than Container Load (méně než plný kontejnerový náklad)
LNG	Liquefied Natural Gas (zkapalněný zemní plyn)
MD	Ministerstvo dopravy (resort zodpovědný za rozvoj a správu vodních cest a přístavů)
MF	Ministerstvo financí České republiky Resort odpovědný za správu veřejných financí, rozpočet, daňovou politiku a další ekonomické záležitosti státu
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky (rezort, který se zaměřuje na podporu a regulaci průmyslových a obchodních aktivit v ČR)
MZe	Ministerstvo zemědělství (resort, který spolupracuje na správě vodních cest a ochranných opatřeních)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí České republiky (rezort, který zajišťuje ochranu a zlepšování životního prostředí a podporu udržitelného rozvoje v ČR)
NAIADES	Navigating Inland Waterways into the Future (evropský program zaměřený na podporu a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy)
NAP CM	Národní akční plán čisté mobility (strategický dokument České republiky zaměřený na podporu udržitelných forem dopravy a snížení emisí skleníkových plynů)
NJZ	Nový jaderný zdroj
NTK	Nadrozměrné a těžké komponenty
OPD	Operační program doprava (program určený k financování dopravních projektů)
PK	Plavební komora (umožňuje plavidlům překonávat překážky, jako jsou přehrady, jezy nebo jiné umělé i přírodní výškové rozdíly)
PPP	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukromého sektoru)
PLA	Povodí Labe, státní podnik
PVL	Povodí Vltavy, státní podnik

RIS	Říční informační služby (systém, který poskytuje uživatelům vodních cest aktuální informace pro bezpečnou a efektivní plavbu)
RIS COMEX	River Information Services Corridor Management Execution (evropská iniciativa zaměřená na vytvoření a správu koordinovaných říčních informačních služeb (RIS))
RO-RO	Roll-On/Roll-Off (označuje způsob přepravy, při kterém vozidla a jiný pojízdný náklad (např. auta, nákladní vozy, přívěsy) najíždějí na loď po vlastních kolech a na cílovém místě zase samostatně odjíždějí)
RSV	Regional Spatial Vision (Regionální územní vize)
ŘVC	Ředitelství vodních cest České republiky (státní organizace, která se zabývá správou, rozvojem a údržbou významných vodních cest v ČR)
SEA	Strategic Environmental Assessment (strategické posuzování vlivů na životní prostředí)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (finanční prostředky na údržbu a rozvoj infrastruktury)
SP max.	stav var. s projektem, scénář infrastruktury maximální
SP min.	stav var. s projektem, scénář infrastruktury minimální
SPS	Státní plavební správa (státní instituce, která dohlíží na bezpečnost a regulaci provozu na vnitrozemských vodních cestách v České republice)
SRN	Spolková republika Německo
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Plán udržitelné městské mobility)
TEN-T	Transevropská dopravní síť (sít' evropských vodních cest s významnými trasami v České republice)
tkm	Tunokilometr (jednotka přepravního výkonu)
VaVal	Program Výzkum, vývoj a inovace (zaměřen na podporu aktivit v oblasti vědy, technologií a inovací)
VD	Vodní dílo

POZNÁMKY