

Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035

Oznámení podle § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Zpracováno podle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí

Předkladatel:

Česká republika – Ministerstvo dopravy



Ministerstvo dopravy

Zpracovatel:



únor 2026

Administrativní údaje

Objednatel: Česká republika – Ministerstvo dopravy

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

IČO: 66003008

DIČ: CZ66003008



Ministerstvo dopravy

Zhotovitel: Společnost SEA KVD 25-36

Vedoucí společník: **Ekopontis, s.r.o.**

Husovická 884/4

614 00 Brno

IČ: 038 66 866

<https://www.ekopontis.cz/>



Společník: **Integra Consulting s.r.o.**

Sudoměřská 1243/25

130 00 Praha 3

IČ: 275 66 617

<https://www.integracons.com/>



OBSAH

ÚVOD	6
A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	7
A.1 Název organizace	7
A.2 Sídlo.....	7
A.3 Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce předkladatele	7
B ÚDAJE O KONCEPCI	8
B.1 Název.....	8
B.2 Obsahové zaměření (osnova)	8
B.3 Charakter.....	8
B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení.....	8
B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení	9
B.6 Hlavní cíle	9
B.7 Míra, v jaké koncepci stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.	10
B.8 Přehled uvažovaných variant řešení	11
B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry.....	11
B.9.1 Vztah k jiným koncepcím	11
B.9.2 Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	15
B.10 Předpokládaný termín dokončení.....	15
B.11 Návrhové období.....	15
B.12 Způsob schvalování	15
C ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	16
C.1 Vymezení dotčeného území.....	16
C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny ..	16
C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území	17
C.3.1 Klimatické podmínky	17
C.3.2 Ovzduší	21
C.3.3 Hluková zátěž a doprava.....	24
C.3.4 Obyvatelstvo a sídla.....	25
C.3.5 Kulturní památky	28
C.3.6 Půda a horninové prostředí.....	29
C.3.7 Voda a hydrologické poměry.....	33

C.3.8	Ochrana přírody a krajiny	40
C.3.9	Odpady	46
C.4	Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území	47
D	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	49
E	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	55
E.1	Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky.....	55
E.2	Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce.....	55
E.3	Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví	55
E.4	Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.....	56
	SEZNAM ZPRACOVATELŮ	57
	PŘÍLOHY	58
	POUŽITÉ ZDROJE.....	59

SEZNAM ZKRATEK

AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – Ženeva, 19. 1. 1996
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
BRKO	biologicky rozložitelný komunální odpad
CEF	Nástroj pro propojení Evropy
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČKD	Českomoravská Kolben-Daněk
ČOV	čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DOC	rozpuštěný organický uhlík
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
KVD	koncepce vodní dopravy
LVC	Labská vodní cesta
MZCHÚ	Maloplošná zvláště chráněná území
NAP	Národní akční plán
NP	národní park
NPO	Národní plán obnovy
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NPÚ	Národní památkový ústav
OPD	Operační program Doprava

PAU	polycyklické aromatické uhlovodíky
PFAS	per- a polyfluoroalkylové látky
PK	plavební komora
PM	polétavý prach (anglického názvu particulate matter)
PO	ptačí oblast
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PÚR ČR	Politika územního rozvoje ČR
RIS	říční informační služby
SEA	strategické posuzování vlivů na životní prostředí
SEZ	staré ekologické zátěže
SRN	Spolková republika Německo
TEN-T	Transeuropean Network – Transport (Transevropská dopravní síť)
UNESCO	Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
VÚMOP	Výzkumný ústav monitoringu a ochrany půdy
VÚV TGM	Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, veřejná výzkumná instituce
VZCHÚ	velkoplošná zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZOPK	zákon o ochraně přírody a krajiny – zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
ŽP	životní prostředí

ÚVOD

Předložené oznámení návrhu koncepce „Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035“ (dále pouze Oznámení) bylo zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále též pouze zákon). Obsah Oznámení je dán přílohou č. 7 zákona.

Oznámení bylo zpracováno v souladu s Manuálem SEA – Obecné koncepce. Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Ministerstvo životního prostředí, 2024). Před předložením bylo Oznámení dle § 15 zákona předběžně projednáno s oddělením SEA odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Ministerstva životního prostředí.

A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1 Název organizace

Česká republika – Ministerstvo dopravy

A.2 Sídlo

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

A.3 Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce předkladatele

Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D., ředitel Odboru vodní dopravy

tel: 225 131 221

e-mail: sekretariat.230@md.gov.cz

Kontaktní osoba:

Ing. Vojtěch Dabrowski, Odbor vodní dopravy, vedoucí oddělení vnitrozemské vodní dopravy

tel: 225 131 335

e-mail: vojtech.dabrowski@md.gov.cz

B ÚDAJE O KONCEPCI

B.1 Název

Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035

B.2 Obsahové zaměření (osnova)

Posuzovaná koncepce stanovuje dlouhodobý rozvoj vodní dopravy v České republice pro období 2026-2035.

Struktura koncepce zahrnuje analytickou část, která hodnotí právní předpisy, současný stav vodní dopravy a její infrastrukturu, a část vymezující strategické cíle, včetně jejich specifických a dílčích cílů. Uvedena jsou rovněž jednotlivá opatření, s vymezením odpovědností (gestorů), orientačních termínů a základních principů financování.

Dokument zohledňuje zapojení vodní dopravy do citylogistiky, analyzuje potenciál propojení vodních cest se strategickými průmyslovými odvětvími včetně energetiky, a to zejména ve vztahu k novým jaderným zdrojům. Dále se koncepce zabývá šetrností vodní dopravy, digitalizací a rozvojem říčních informačních služeb (RIS), které zefektivní provoz plavebních objektů. Součástí je rovněž podpora osobní a rekreační plavby, zajištění výkonné, bezpečné a provozuschopné infrastruktury vodních cest, rozvoj přístavní infrastruktury a dostupnosti servisních služeb pro plavidla všech kategorií.

Významnou součástí je zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálním dopadem na vodní ekosystémy, včetně financování, posílení mezinárodní spolupráce a snižování vlivu provozu na životní prostředí s ohledem na klimatické změny.

B.3 Charakter

Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035 má vytvořit komplexní strategický rámec pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v České republice, který reflektuje jak potřeby českého hospodářství, tak závazky plynoucí z členství v Evropské unii a snahy o dosažení klimatických cílů.

Na základě analýzy stávajícího stavu stanovuje koncepce strategické cíle, specifické dílčí cíle a opatření k jejich dosažení. Naplňování cílů koncepce bude zajišťováno prostřednictvím jednotlivých aktivit, přičemž u části z nich je uveden předpokládaný způsob financování.

Koncepce slouží jako strategický podklad pro další stupně plánování a rozhodování v oblasti vodní dopravy.

B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení

Pořízení koncepce je odůvodněno potřebou vytvořit komplexní rámec pro rozvoj vodní dopravy na území České republiky.

V současné době neexistuje platný a vládou schválený strategický dokument, který by komplexně vymezoval cíle, priority a základní směry rozvoje vnitrozemské vodní dopravy. Předchozí koncepční dokument nebyl schválen vládou České republiky a nebyl uveden do praxe, což omezuje koordinaci rozvoje dopravní infrastruktury.

Potřeba pořízení nové koncepce dále vyplývá z platných strategických dokumentů a politik Evropské unie, které podporují snižování emisí skleníkových plynů, zvyšování energetické účinnosti dopravy a rozvoj udržitelných druhů dopravy, včetně vnitrozemské vodní dopravy. Vodní doprava je v tomto kontextu vnímána jako jeden z druhů dopravy s potenciálem přispět k naplňování klimatických a environmentálních cílů, zejména v oblasti přepravy objemných a těžkých nákladů.

Vodní doprava, především Labsko-vltavská vodní cesta, hraje klíčovou roli v propojení České republiky s evropskou dopravní sítí. Její význam spočívá hlavně v přepravě nadměrných a těžkých nákladů s nízkými náklady na energii a minimálním dopadem na životní prostředí.

Koncepce reaguje rovněž na dlouhodobě identifikované problémy v dotčeném území, mezi něž patří zejména technický stav a spolehlivost vodních cest, omezená využitelnost některých úseků v důsledku přírodních a provozních podmínek, potřeba modernizace infrastruktury a plavidel a nedostatečné zapojení vodní dopravy do širších logistických a dopravních řetězců. Současně je nezbytné sladit rozvoj vodní dopravy s požadavky ochrany životního prostředí, krajiny a přírody a s dalšími veřejnými zájmy v území.

B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení

Dokument je členěn do analytické části a části vymezující strategické cíle rozvoje vnitrozemské vodní dopravy.

Analytická část koncepce je zaměřena na zhodnocení současného stavu vodní dopravy v České republice, zejména na infrastrukturu vodních cest, přístavy, flotilu plavidel, legislativní rámec a ekonomické souvislosti. Součástí analytické části je vyhodnocení silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb formou SWOT analýzy.

Na základě analytické části je zpracována další část koncepce, která vymezuje strategické cíle. Tyto cíle jsou dále rozpracovány do specifických cílů a opatření směřujících k jejich naplnění, včetně vymezení odpovědností, časového horizontu a základních principů financování.

Strategický materiál byl připravován Ministerstvem dopravy ve spolupráci s dalšími dotčenými subjekty, zejména s Ministerstvem zemědělství, Ředitelství vodních cest, Státní plavební správa a státními podniky Povodí.

B.6 Hlavní cíle

Oznamovaná koncepce představuje strategický dokument, který slouží k rozvoji vodní dopravy na území České republiky.

Hlavní cíl koncepce je rozpracován do jednotlivých strategických a specifických cílů, pro které jsou navržena odpovídající opatření.

Strategické a specifické cíle koncepce:

- A. Posílení role udržitelné vodní dopravy v rámci hospodářství ČR
 - 1. Specifický cíl „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“
 - 2. Specifický cíl „Role vodní dopravy ve vztahu k novým jaderným zdrojům“
 - 3. Specifický cíl „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy“

4. Specifický cíl „Digitalizace ve vazbě na zvýšení efektivity a výkonnosti vodní dopravy v rámci logistických řetězců“
5. Specifický cíl „Osobní a rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů“
- B. Flotila plavidel
 1. Specifický cíl „Technická způsobilost plavidel“
 2. Specifický cíl „Modernizace plavidel“
- C. Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování
 1. Specifický cíl „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN-T“
 2. Specifický cíl „Zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN-T“
 3. Specifický cíl „Zvyšování bezpečnosti plavebního provozu opatřeními na infrastrukturu vodních cest“
 4. Specifický cíl „Zajištění kvalitní údržby dopravně významných vodních cest a provozování dopravně významných vodních cest“
- D. Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury
 1. Specifický cíl „Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“
 2. Specifický cíl „Přístavní infrastruktura pro osobní a rekreační plavbu“
 3. Specifický cíl „Zajištění servisních služeb pro plavidla“
 4. Specifický cíl „Využití přístavu Hamburk“
- E. Snižování vlivů provozu na životní prostředí
 1. Specifický cíl „Snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí“
- F. Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě
 1. Specifický cíl „Výzkum, vývoj, inovace ve vodní dopravě“
- G. Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě
 1. Specifický cíl „Sociální aspekty, vzdělávání pracovníků ve vodní dopravě“
- H. Dlouhodobá vize pro vodní dopravu – prověření možností dalšího rozvoje vodní dopravy
 1. Specifický cíl „Právní předpisy a regulační prostředí“
 2. Specifický cíl „Strukturální a podpůrná opatření a programy“
 3. Specifický cíl „Rozvoj vodních cest v dlouhodobém horizontu“

B.7 Míra, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.

Koncepcí stanoví rámec pro konkrétní záměry zejména v rámci strategického cíle „C. Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování“ a specifického cíle „1. Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN –T“, kde jsou uváděny konkrétní investiční akce (viz přílohu č. 1 tohoto oznámení. U těchto investičních akcí/záměrů lze dovozovat jejich konkrétní umístění a povahu. V případě některých záměrů jsou stanoveny i základní parametry zejména z hlediska plavebních podmínek (plavební hloubka za určitého průtoku apod. Velikost, další provozní podmínky či požadavky na přírodní zdroje atd. koncepcí nestanoví.

Přínejméně v případě záměrů Zlepšení splavnosti Labe v úseku Střekov – státní hranice a Splavnění Labe do Pardubic (konkrétně záměru Stupeň Přelouč II) lze očekávat přípravu a realizaci záměrů spadajících do kategorie I příl. 1 zákona č. 100/2001 Sb. Tedy záměrů, které musí být podrobeny

posouzení jejich vlivů na životní prostředí (EIA). Oznámení těchto záměrů dle § 6 zákona by mělo proběhnout v první polovině roku 2026, podobně jako oznámení této koncepce. Procesy SEA a EIA by tedy měly probíhat v určitém překryvu.

U dalších záměrů uvedených v tomto specifickém cíli lze očekávat povinnost provedení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona, v kterém bude stanoveno, zda bude záměr dále posuzován. Takové záměry zahrnuje i následující specifický cíl „Zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN-T“.

Ostatní strategické cíle stanoví rámec pro realizaci záměrů a jiných činností spíše obecně. Nejsou zpravidla uvedeny jejich bližší parametry ve smyslu umístění, velikosti, provozních podmínek či požadavků na přírodní zdroje apod. Ze znění specifických cílů lze odhadovat jejich povahu.

B.8 Přehled uvažovaných variant řešení

Koncepce je navržena v jedné variantě.

B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Do hodnocení byly zahrnuty relevantní strategické dokumenty a další materiály na mezinárodní, evropské, národní a regionální úrovni, které mají vazbu na oblast dopravy, vodního hospodářství, ochrany životního prostředí, klimatu a územního rozvoje.

B.9.1 Vztah k jiným koncepcím

Tabulka 2 níže obsahuje přehled nejpodstatnějších strategických dokumentů, které jsou v nějakém vztahu s Koncepcí. Jejich vzájemný vztah je hodnocen v souladu s níže uvedenou stupnicí (Tabulka 1), která je převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Švábová Nezvalová J., 2018).

Tabulka 1: Stupnice pro hodnocení vztahu Koncepce k jiným koncepcím

3	Velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, jejich zahrnutí je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	Silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Do řešené koncepce se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace koncepce není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na navrhovanou koncepci, je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.
0	Bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci řešené koncepce.

V následující tabulce jsou uvedeny aktuálně platné strategické dokumenty, u nichž byl identifikován vztah s koncepcí. Dokumenty bez vztahu (0) v tabulce uvedeny nejsou. Posuzovaná koncepce má celostátní charakter, protože zasahuje do většiny krajů ČR. Do podrobnějšího hodnocení na regionální

úrovni byly zahrnuty pouze ty kraje, na jejichž území se nacházejí vodní cesty řešené koncepcí. U ostatních krajů nebyla identifikována přímá věcná vazba na řešenou problematiku, a proto nejsou v tabulce níže uvedeny.

Tabulka 2: Hodnocení vztahu koncepce k jiným koncepcím

Dokumenty mezinárodní a Evropské unie	Vztah	Komentář
Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách (AGN)	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí, zejména ve vztahu k rozvoji mezinárodních vodních cest.
Evropská dohoda o hlavních mezinárodních trasách kombinované dopravy a souvisejících zařízeních (AGTC)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Vazba je nepřímá prostřednictvím podpory kombinované (intermodální) dopravy.
Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN) verze platná od 1. ledna 2025	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Nastavuje pravidla pro přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách; relevantní pro bezpečnostní a provozní rámec.
Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal)	2	Obsahuje oblasti řešené v koncepci, zejména podporu přesunu nákladní dopravy na environmentálně šetrnější druhy dopravy.
Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti 2020-2050	2	Obsahuje oblasti řešené v koncepci. Stanovuje strategické priority rozvoje udržitelné dopravy, které se promítají do koncepce.
Akční plán pro vnitrozemskou vodní dopravu na období 2021–2027 (program NAIADES III)	2	Obsahuje oblasti řešené v koncepci. Uvádí priority pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy řešené koncepcí.
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, (TEN-T)	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na řešené oblasti koncepce. Nařízení vymezuje hlavní směry a požadavky pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T, které se přímo promítají do priorit a opatření koncepce.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Vztah je nepřímý prostřednictvím možností financování dopravních projektů (CEF), které mohou podpořit realizaci vybraných opatření koncepce.
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Směrnice stanoví rámec pro ochranu povrchových a podzemních vod.
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1991 ze dne 24. června 2024 o obnově přírody a o změně nařízení (EU) 2022/869	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Nařízení stanoví cíle obnovy ekosystémů, včetně požadavků vztahujících se ke sladkovodním ekosystémům a dotýká se i říční kontinuity.
Sdělení č. 21/2025 Sb., Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Dohody mezi vládou	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na řešené oblasti koncepce. Vazba na mezinárodní koordinaci rozvoje vodní dopravy. Dohoda stanovuje konkrétní parametry a cíle.

České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty		
Národní dokumenty	Vztah	Komentář
Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na řešené oblasti koncepce. Dokument stanoví strategické cíle a priority rozvoje dopravního systému včetně vodní dopravy, současně uvádí koncepci vodní dopravy jako návazný koncepční dokument.
Dopravní sektorové strategie 3. fáze – Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na řešené oblasti koncepce. Dokument vymezuje konkrétní priority a projekty rozvoje dopravní infrastruktury ve vodní dopravě.
Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Dokument stanoví priority logistiky a nákladní dopravy a obsahuje části řešící vodní dopravu.
Operační program Doprava 2021–2027 (OPD3)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Vztah je nepřímý prostřednictvím možností financování dopravních projektů, které mohou podpořit realizaci vybraných opatření koncepce.
Národní plán obnovy (NPO)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci, představuje však implementačně-finanční rámec reforem a investic financovaných z RRF; nepřímo ovlivňuje podmínky realizace vybraných opatření.
Politika územního rozvoje České republiky (Změna č. 8)	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na řešené oblasti koncepce. PÚR ČR vymezuje záměry vodní dopravy a stanovuje rámcové požadavky pro jejich územní přípravu a koordinaci.
Národní plán povodí Labe 2021-2027	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Národní plán povodí nastavuje cíle a opatření pro stav vod a hospodaření s vodami pro povodí Labe.
Národní plán povodí Dunaje 2021-2027	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Národní plán povodí nastavuje cíle a opatření pro stav vod a hospodaření s vodami pro povodí Dunaje.
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe pro období 2021 – 2027	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Spíše podkladová vazba přes povodňová rizika a podmínky v území.
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje pro období 2021-2027	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Spíše podkladová vazba přes povodňová rizika a podmínky v území.
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Dokument stanovuje rámcové cíle a priority ochrany životního prostředí (zejména ochrana vod, přírody a krajiny, adaptace na změnu klimatu a prevence negativních vlivů záměrů), které je nutné zohlednit při přípravě a vyhodnocení opatření koncepce.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR na období 2026-2050 a Akční plán 2026–2030	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Strategie a akční plán stanovují cíle a opatření k ochraně a obnově biodiverzity a ke prostupnosti krajiny, které je nutné zohlednit při přípravě a realizaci opatření koncepce.
Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR aktualizace 2020	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Dokument stanovuje cíle, priority a principy obnovy říční kontinuity a zprůchodňování migračních překážek.

Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu, aktualizace prosinec 2024	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Nepřímá vazba prostřednictvím klimatických cílů.
Politika ochrany klimatu ČR Aktualizace pro období 2025 až 2050	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Vztah je nepřímý – stanovuje dlouhodobé cíle a opatření pro snižování emisí skleníkových plynů.
Koncepce ochrany před následkem sucha pro území České republiky na období 2023–2027	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Koncepce ochrany před následkem sucha stanoví strategický rámec pro hospodaření s vodními zdroji a adaptaci na změnu klimatu.
Národní program snižování emisí ČR (aktualizace 2023)	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Jde o rámec pro snižování emisí znečišťujících látek do ovzduší.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 1. aktualizace pro období 2021 – 2030	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Dokument stanoví strategický rámec adaptace na změnu klimatu včetně oblasti vodního hospodářství, ekosystémů a infrastruktury, které mohou nepřímo ovlivňovat podmínky pro rozvoj a provoz vodní dopravy.
Národní akční plán čisté mobility (2. aktualizace) (2024)	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Dokument stanoví cíle a opatření v oblasti dekarbonizace dopravy a zavádění alternativních paliv, včetně opatření pro nesilniční dopravu a vnitrozemské přístavy.
Aktualizovaný strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050	2	Obsahuje oblasti řešené koncepcí. Dokument stanoví zastřešující strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky, včetně cílů v oblasti dopravy, ochrany klimatu a životního prostředí.
Státní energetická koncepce České republiky	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na řešenou koncepci. Dokument stanoví strategické směřování energetiky a snižování emisí.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci, představuje však obecný rámec územního rozvoje.
Strategie rozvoje cestovního ruchu ČR 2021-2030	1	Neobsahuje podněty s přímou vazbou na koncepci. Dokument stanoví strategický rámec rozvoje cestovního ruchu, včetně podpory rekreačních aktivit a využití vodních toků, což může nepřímo souviset s rozvojem rekreační plavby řešené koncepcí.
Regionální dokumenty	Vztah	Komentář
Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění aktualizace č. 8	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.
Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 16	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.
Zásady územního rozvoje Pardubického kraje ve znění aktualizace č. 4	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.
Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy ve znění aktualizace č. 13	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.
Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje ve znění aktualizace č. 4b	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.
Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje ve znění aktualizace č. 7	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění aktualizace č. 4	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.
Zásady územního rozvoje Zlínského kraje ve znění aktualizace č. 7	2	Obsahují územní vymezení a regulativy relevantní pro infrastrukturu řešenou koncepcí.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že posuzovaná koncepce má nejsilnější vazby zejména na strategické dokumenty z oblasti dopravy, vodního hospodářství a územního plánování, které přímo ovlivňují rozvoj dopravně významných vodních cest. Současně byly identifikovány i vazby na dokumenty z oblasti ochrany životního prostředí a ochrany přírody. Podrobnější posouzení těchto vztahů bude provedeno ve vyhodnocení SEA.

B.9.2 Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Předkládaná koncepce je strategickým dokumentem, který zároveň obsahuje výčet vybraných opatření a lokalit. Potenciální kumulativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví lze očekávat zejména v územích, kde mohou být souběžně připravovány nebo realizovány záměry v oblasti vodní dopravy (vodní cesty, plavební objekty, přístavy a související infrastruktura) a zároveň další dopravní či vodohospodářské záměry. Potenciální kumulativní vlivy lze předpokládat zejména u skupin opatření, která jsou v koncepci navržena ve stejných úsecích vodních cest nebo v územně souvisejících koridorech. Koncepce v rámci specifického cíle „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN-T“ výslovně uvádí vzájemnou funkční provázanost projektů a velmi silné synergické efekty zejména u opatření směřujících ke stabilizaci plavebních podmínek na Labi mezi Střekovem a státní hranicí, splavnění Labe do Pardubic a zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty. Další kumulativní vlivy se mohou projevit také v rámci specifického cíle „Zkvalitnění plavebních podmínek vodních cest mimo síť TEN-T“, a to zejména v územích s koncentrací více navazujících opatření na Vltavské vodní cestě a na vodní cestě Bažův kanál. Tyto vlivy se mohou v dotčených územích kumulovat také s důsledky dalších záměrů a opatření vyplývajících z Politiky územního rozvoje České republiky, zásad územního rozvoje dotčených krajů, národních plánů povodí a plánů pro zvládání povodňových rizik. Kumulativní vlivy těchto a dalších opatření budou konkrétně vyhodnoceny v rámci vyhodnocení SEA.

B.10 Předpokládaný termín dokončení

Předpokládaný termín dokončení (schválení) koncepce je stanoven na rok 2027.

B.11 Návrhové období

Koncepce je zaměřena na období 2026-2035.

B.12 Způsob schvalování

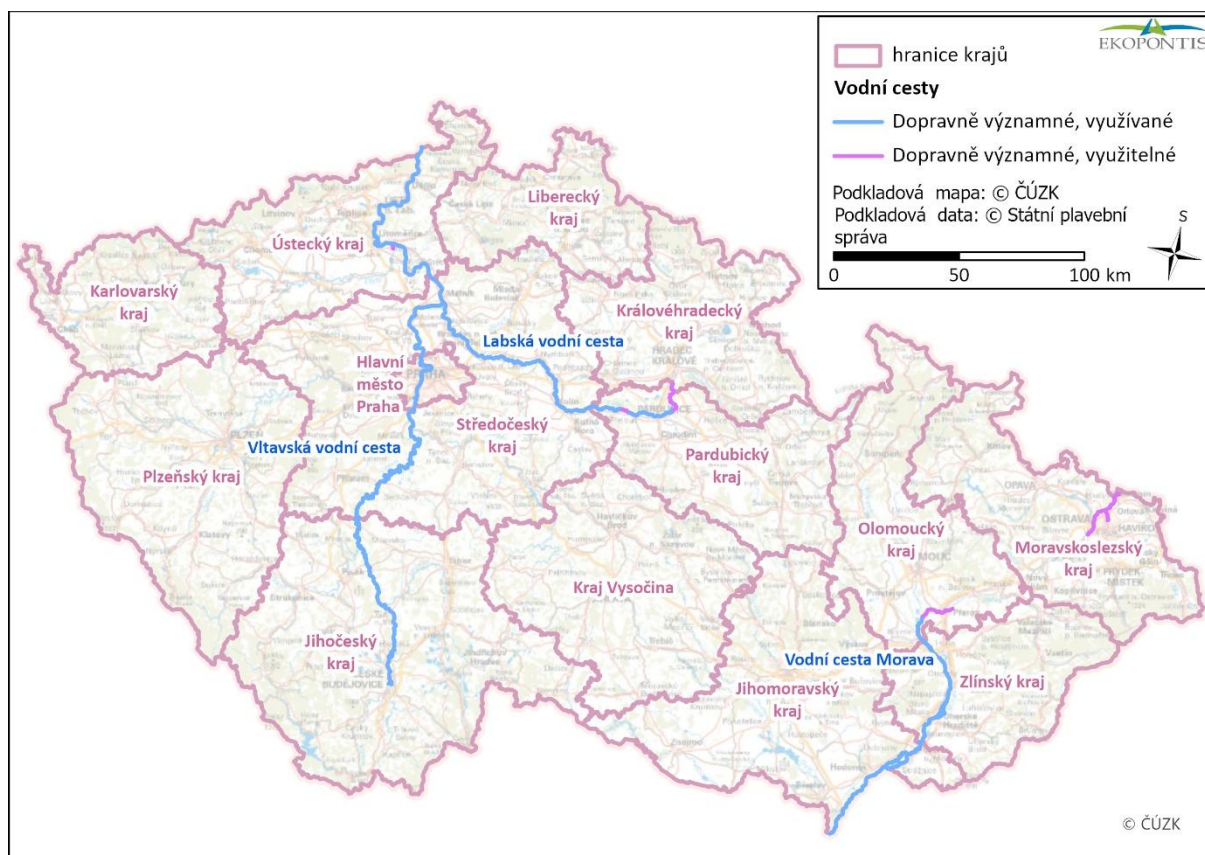
Koncepci projednává a schvaluje vláda České republiky. Koncepce je závazná zejména pro Ministerstvo dopravy a pro subjekty odpovědné za přípravu a naplňování opatření v oblasti vodní dopravy, zejména tedy pro Ředitelství vodních cest ČR, státní podniky správy povodí (potažmo Ministerstvo zemědělství) a Státní fond dopravní infrastruktury.

C ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1 Vymezení dotčeného území

Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035 je celostátním strategickým dokumentem, přičemž dopad koncepce se potenciálně soustřeďuje především na koridory dopravně významných vodních cest, tj. Labská vodní cesta, Vltavská vodní cesta a vodní cesta Morava.

Schematické prostorové vymezení potenciálně dotčeného území je uvedeno na obrázku níže.



Obrázek 1 přehled hlavních dopravních vodních cest a administrativní členění podle krajů

C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Dotčené území zahrnuje především kraje, jejichž územím procházejí sledované dopravně významné vodní cesty Labe, Vltava a Morava.

Kraje: Ústecký kraj, Středočeský kraj, Pardubický kraj, Hlavní město Praha, Jihočeský kraj, Olomoucký kraj, Jihomoravský kraj, Zlínský kraj (viz Obrázek 1).

Královéhradecký a Moravskoslezský kraj by koncepcí neměly být významně ovlivněny, protože na Labi by opatření neměla zasahovat na území Královéhradeckého kraje a případné prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty je zmiňováno toliko v dlouhodobém výhledu a jeho realizace během účinnosti koncepce je v koncepci vyloučena.

C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Posuzovaná koncepce má celostátní charakter (zasahuje do většiny krajů ČR), proto jsou základní charakteristiky stavu životního prostředí u složek, které nejsou ze své povahy prostorově pevně ohraničené, nejprve uvedeny v obecné rovině za území celé České republiky. V tematických okruzích, kde je to s ohledem na charakter koncepce vhodné, je hodnocení dále zaměřeno podrobněji na dopravně významné vodní cesty řešené koncepcí a regiony, kde se nachází.

C.3.1 Klimatické podmínky

Klimatická charakteristika dotčeného území

Charakteristickým rysem klimatu České republiky je převaha západního až severozápadního proudění po větší část roku, které na území státu přivádí relativně vlhké vzduchové hmoty oceánického původu. Česká republika se nachází v přechodné oblasti mezi vlivy Atlantského oceánu a euroasijského kontinentu, což se projevuje střídáním oceánických a kontinentálních klimatických charakteristik. Výsledné klimatické poměry jsou tedy ovlivněny interakcí vlhčího oceánického klimatu ze západu a suššího, teplotně výraznějšího klimatu kontinentálního z východu.

Z hlediska teplotních poměrů je území České republiky členěno dle klasické klimatické klasifikace E. Quitta (1971), moderně uchopené např. v Atlasu podnebí Česka (Tolasz et al., 2007) do tří základních teplotních oblastí: teplé (T), mírně teplé (MT) a chladné (CH). Tyto oblasti jsou dále podrobně diferencovány do dílčích stupňů označovaných kódy T1–T4, MT1–MT11 a CH1–CH7, které vyjadřují jemnější rozdíly v průměrných teplotách, délce vegetačního období a průběhu roční teploty. Teplá oblast zahrnuje především nejnižší polohy České republiky, zejména nížiny a kotliny, kde se vyskytují typy T1 až T4 charakteristické vyššími průměrnými ročními teplotami a dlouhým vegetačním obdobím. Mírně teplá oblast, reprezentovaná největším počtem dílčích stupňů MT1 až MT11, zaujímá převážnou část území a je typická pro pahorkatiny a vrchoviny středních nadmořských výšek s relativně vyrovnanými teplotními poměry. Chladná oblast, členěná do stupňů CH1 až CH7, je vázána na horské a podhorské oblasti, kde se uplatňuje výrazný vliv nadmořské výšky, nižší průměrné teploty, kratší vegetační období a častější výskyt sněhové pokrývky. Toto podrobné členění umožňuje přesnější hodnocení regionálních klimatických rozdílů na území České republiky.

Rozsah základních klimatologických ukazatelů pro obě krajní oblasti (T4 a CH4) udává následující Tabulka 3.

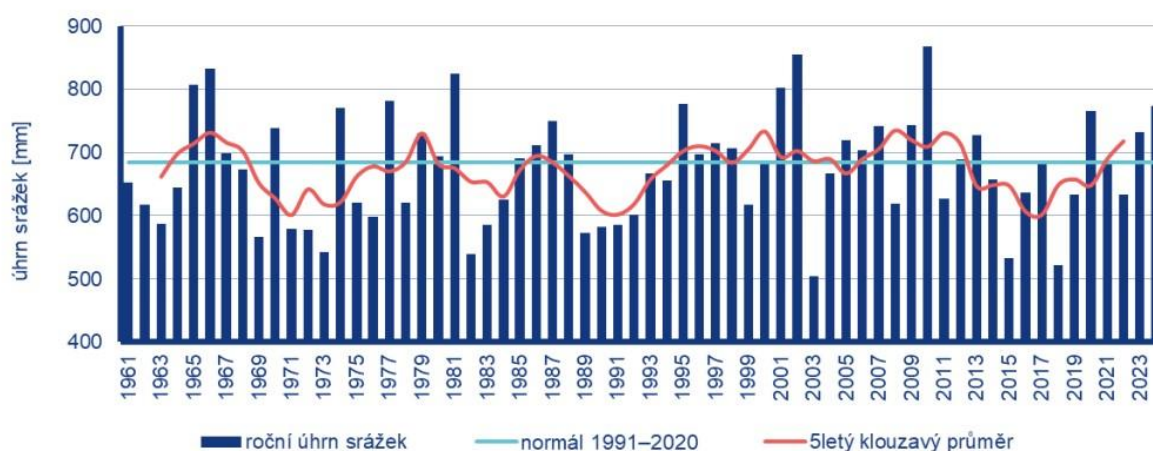
Tabulka 3 Klimatická charakteristika krajních oblastí T4 a CH4

Klimatická charakteristika	T4	CH4
Počet letních dní	60–70	0–20
Počet dní s prům. teplotou 10 °C a více	170–180	80–120
Počet dní s mrazem	100–110	160–180
Počet ledových dní	30–40	60–70
Prům. lednová teplota	-2 až -3	-6 až -7
Prům. červencová teplota	19–20	12–14

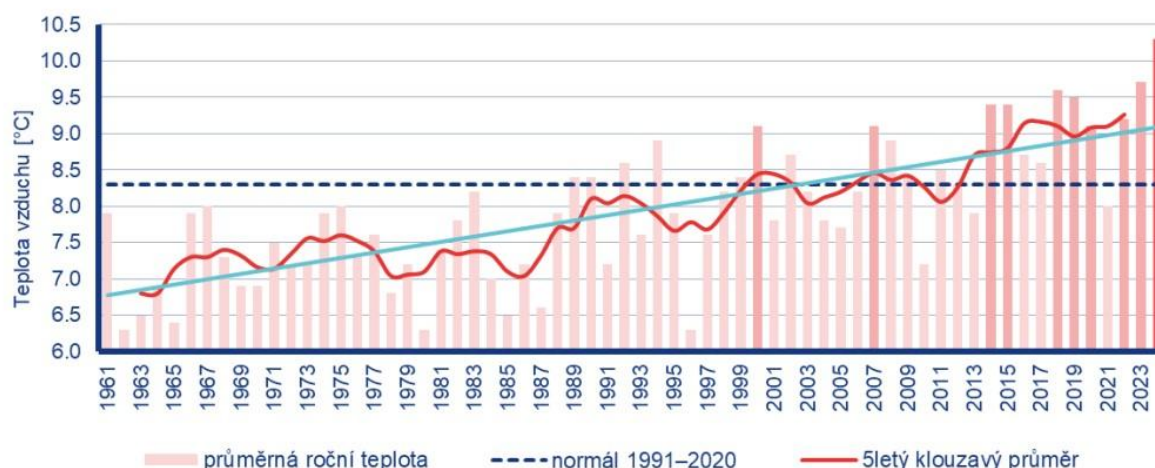
Prům. dubnová teplota	9–10	2–4
Prům. říjnová teplota	9–10	4–5
Prům. počet dní se srážkami 1 mm a více	80–90	120–140
Suma srážek ve vegetačním období	300–350	600–700
Suma srážek v zimním období	200–300	400–500
Suma srážek celkem	500–650	1000–1200
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40–50	140–160
Počet zatažených dní	110–120	130–150
Počet jasných dní	40–60	30–40

Zdroj: dle E. Quitta 1971, a Tolasz et al., 2007.

V posledních desetiletích je v klimatu České republiky, stejně jako v širším regionálním a globálním měřítku, pozorován nárůst výskytu extrémních klimatických jevů. Tyto změny se projevují zejména zvýšenou frekvencí a intenzitou teplotních extrémů, jako jsou vlny veder, delší období sucha, ale také epizody s intenzivními srážkami vedoucími k lokálním povodním. Dochází rovněž k větší proměnlivosti počasí v průběhu roku a k častějším výkyvům od dlouhodobých klimatických normálů. Tyto projevy jsou obecně dávány do souvislosti s probíhající změnou klimatu a mají významné dopady na přírodní prostředí, hospodářství i lidskou společnost.



Obrázek 2 Dlouhodobý úhrn srážek na území ČR. Zdroj: ČHMÚ, 2025



Obrázek 3 Průměrná roční teplota vzduchu na území ČR. Zdroj: ČHMÚ, 2025

Sucho patří k nejzávažnějším dopadům klimatické změny. Nejzásadnější období sucha proběhla v České republice v letech 2015, 2018. Další významné hydrologické sucho se projevilo v letech 2022–2023. Tyto roky byly mimořádně teplé a s nedostatkem srážek, přičemž deficit vláhy byl umocněn podnormálními srážkami v předchozích obdobích. Ačkoliv byly průtoky ve vodních tocích v některých zimních měsících mírně zvýšeny, většina toků vykazovala hodnoty pod dlouhodobým průměrem. Sucho se výrazně projevilo od jara, přičemž v létě a na začátku podzimu byly průtoky často nižší než Q_{355d} . Například v profilu na dolním Labi poklesl průtok během července a srpna na 8–10 m³/s, z čehož značná část byla dotována z přehradních nádrží. Hydrologické sucho tak významně ovlivnilo zásoby vody, zemědělství i ekologický režim toků.

Hydrologické extrémy v České republice se projevují jak formou sucha, tak formou povodní. Významné povodňové události se v posledních letech projevily zejména v období 2013 a 2021–2022. Tyto události byly vyvolány kombinací intenzivních srážek a vysoké nasycenosti půdy z předchozích měsíců či let. Průtoky ve většině hlavních toků výrazně překročily dlouhodobé průměry, přičemž některé profily, například Labe v Pardubicích nebo Vltava v Praze, zaznamenaly průtoky překračující Q_{100} či Q_{200} . Povodně vedly k rozsáhlým škodám na infrastruktuře, ohrožení obyvatelstva, ztrátám v zemědělství a nutnosti regulace průtoků prostřednictvím přehradních nádrží. Hydrologické extrémy tohoto typu zdůrazňují potřebu komplexního řízení vodních toků a prevence rizik spojených s povodněmi.

Klimatická změna

Klimatická změna je předmětem intenzivního zkoumání, přičemž míra předpokládaného oteplení je různá napříč jednotlivými globálními modely a uvažovanými scénáři a liší se rovněž geograficky. V podmínkách ČR je k dispozici řada analýz a predikcí očekávaného vývoje na národní úrovni, které jsou reflektovány strategickými dokumenty v oblasti ochrany klimatu (mitigační opatření) i adaptace na klimatickou změnu, z nichž lze jmenovat např.

- Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015 (tým vedený ČHMÚ, 2019);
- Evaluace plnění NAP adaptace na změnu klimatu (CENIA a odbor 150, 2019);
- Hodnocení zranitelnosti ČR ve vztahu ke změně klimatu k roku 2017 (CENIA, 2019)

Klimatická rizika

V kontextu předmětné koncepce je klíčová problematika klimatických jevů, které mají přímý vliv na provoz vodních cest, zejména povodně, období sucha a výskyt ledových jevů. Významnou roli mohou sehrávat také další extrémní projevy počasí, například silný vítr.

Sucho se v posledních letech opakovaně projevuje v povodí Labe zvýšenou frekvencí nízkých hladin a podprůměrných průtoků, které mohou omezovat splavnost a provozní způsobilost trasy zejména v suchých měsících. Ve sledovaném období let 2024–2025 byly hladiny podzemních i povrchových vod v povodí Labe výrazně podnormální, což potvrzuje širší hydrologická data o zvýšeném výskytu sucha a relativně nízkých průtocích v profilových bodech jako Mělník či Ústí nad Labem, a vyžaduje trvalý monitoring a adaptivní řízení vodních zásob.

Současně však Labe zůstává vystaveno i riziku povodní, které se projevilo i v nedávné minulosti, kdy intenzivní srážky a kombinace s táním sněhu vedly k významným vzestupům hladin v dolním toku, překračujícím i vyšší povodňové stupně na profilech v Ústí nad Labem či Litoměřicích. Tyto epizody ukazují, že extrémní srážkové události, i když nejsou v posledních měsících běžné, mohou mít významné dopady na infrastrukturu LVC, kvalitu řízení vodních hladin a bezpečnost vodní dopravy.

Celkově tedy kombinace suchých období s nízkými průtoky a nárazových povodňových událostí představuje pro vodní cesty v ČR zásadní klimatické i provozní riziko. Mezi citlivé úseky vodních cest patří v tomto kontextu zejména

Úseky citlivé na sucha a nízké průtoky

- Regulované Labe (Ústí nad Labem–Střekov – státní hranice SRN): Jedná se o nejcitlivější úsek v ČR, kde ponor plavidel přímo závisí na aktuálním průtoku v řece. Klimatická změna zde zvyšuje riziko častějšího přerušení plavby v letních měsících.
- Bařův kanál (řeka Morava): V suchých obdobích zde dochází k poklesu průtoků pod hygienická minima. Na rozdíl od Labe a Vltavy zde neexistuje soustava nádrží schopná tyto výpadky plně kompenzovat.
- Vltavská vodní cesta (úsek pod Slapy): I přes nadlepšování průtoků z Vltavské kaskády jsou zde úseky (např. Třebenice), kde jsou ponory omezeny až na 120 cm, což zvyšuje citlivost na jakýkoliv další pokles hladiny.

Oblasti citlivé na bleskové povodně a náhlé nárůsty průtoků

- Vltava v Praze: Území hlavního města je identifikováno jako lokalita s potenciálním nedostatkem chráněných míst (ochranných stání) pro plavidla při náhlém nástupu povodně.
- Střední Labe (úsek Mělník – Přelouč): Tato oblast je kritická kvůli vysokému počtu plavebních komor, které při povodních mohou představovat riziko nefunkčnosti nebo přetížení.

Ochrana klimatu

Emise skleníkových plynů jsou monitorovány a kvantifikovány na celostátní úrovni. Vzhledem k povaze klimatických procesů však není možné přímo spojit lokální emise s konkrétními projevy klimatické změny. V kontextu celostátní vodní koncepce je však relevantní zvažovat potenciální dopady jejího rozvoje na emise skleníkových plynů, neboť případné zvýšení přepravních výkonů vodní dopravy by mohlo přispět k úspoře emisí v porovnání s ostatními druhy dopravy, zejména silniční a železniční

nákladní dopravou, které mají obecně vyšší emisní faktory. Tím může vodní doprava přispět ke snižování celkových emisí skleníkových plynů v dopravním sektoru.

C.3.2 Ovzduší

Ochrana ovzduší v České republice je zakotvena především v **zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší**, který stanovuje limity pro znečišťující látky i povinnosti pro zdroje emisí. Hlavními regulovanými znečišťujícími látkami jsou oxidy dusíku (NO_x), oxid siřičitý (SO_2), prachové částice (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$) a těkavé organické látky (VOC), jejichž emisní limity a technická opatření jsou definovány v prováděcích předpisech. Emise z dopravy představují významnou kategorii mobilních zdrojů znečištění ovzduší a jsou sledovány jak v rámci silniční a železniční dopravy, tak i u vodních plavidel. U plavidel platí pro vnitrozemskou a mezinárodní vodní dopravu specifické emisní limity týkající se kvality paliv i technických parametrů motorů, které jsou harmonizovány s **mezinárodními normami IMO** a jejich implementací v právním řádu EU. V praxi je však podíl emisí z plavidel na celkovém národním znečištění v ČR relativně nízký vzhledem k omezenému rozsahu říční a vodní dopravy v České republice, a významnější emisní zátěží zůstávají zejména silniční a průmyslové zdroje.

V 90. letech 20. století došlo v České republice k výraznému snížení emisí hlavních znečišťujících látek, zejména oxidu siřičitého (SO_2), oxidů dusíku (NO_x) a prachových částic (PM), což bylo výsledkem transformace průmyslu, zavedení moderních technologií a přísnější legislativy v oblasti ochrany ovzduší. Po roce 2000 však emise hlavních znečišťujících látek zůstávají na stejné úrovni nebo pozvolna narůstají.

Stav ovzduší v ČR je monitorován desítkami monitorovacích zařízení umístěných po celé republice. Každoročně je hodnoceno plnění imisních limitů daných zákonem č. 201/2012 Sb.

Dle dlouhodobých údajů ČHMÚ a hodnocení kvality ovzduší je nejzávažnější situace se stavem ovzduší v České republice dlouhodobě v Moravskoslezském kraji, zejména v aglomeraci Ostrava – Karviná – Frýdek – Místek. Zde se často překračují imisní limity pro suspendované částice a další znečišťující látky.

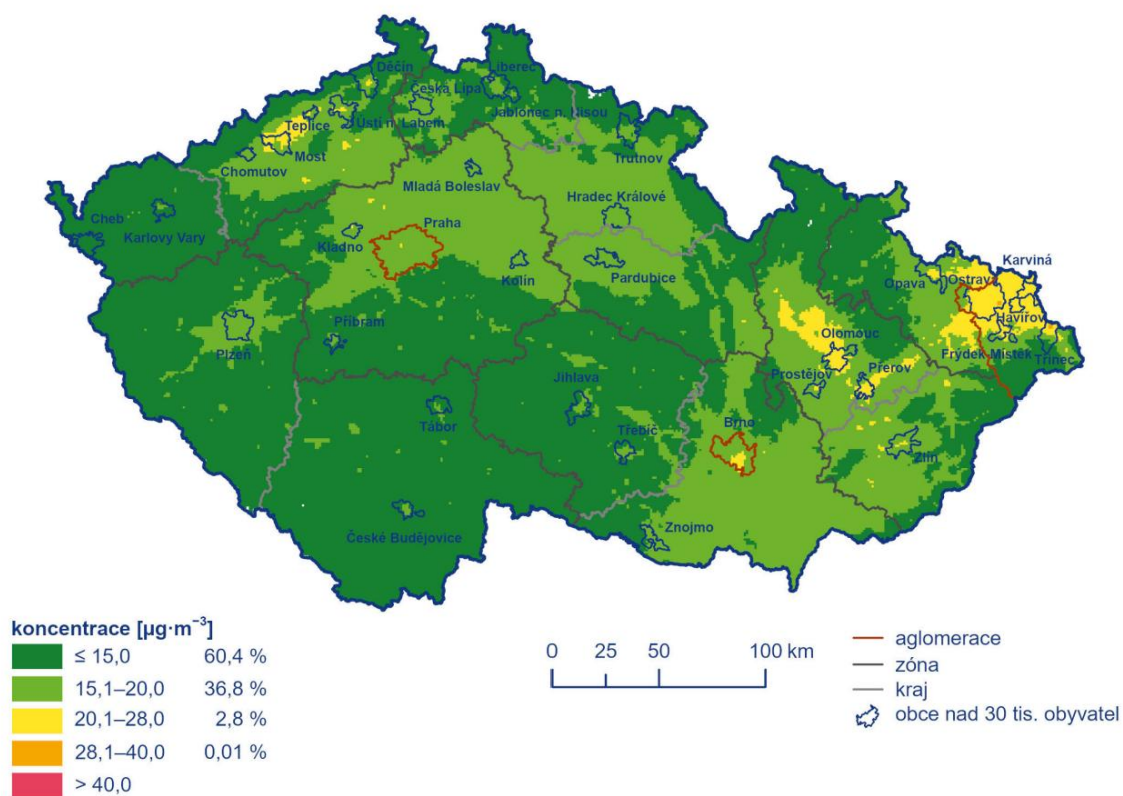
Následující tabulka znázorňuje platné limity pro znečišťující látky pro zdraví lidí dle přílohy 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Tabulka 4 Platné limity pro znečišťující látky dle přílohy 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Znečišťující látka	Doba průměrování	Hodnota imisního limitu $\mu\text{g.m}^{-3}$
Oxid siřičitý	1 hodina	350
	24 hodin	125
PM_{10}	24 hodin	50
	1 rok	40
$\text{PM}_{2,5}$	1 rok	20
benzen	1 rok	5
NO_2	1 hodina	200
	1 rok	40
Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit ng.m^{-3}

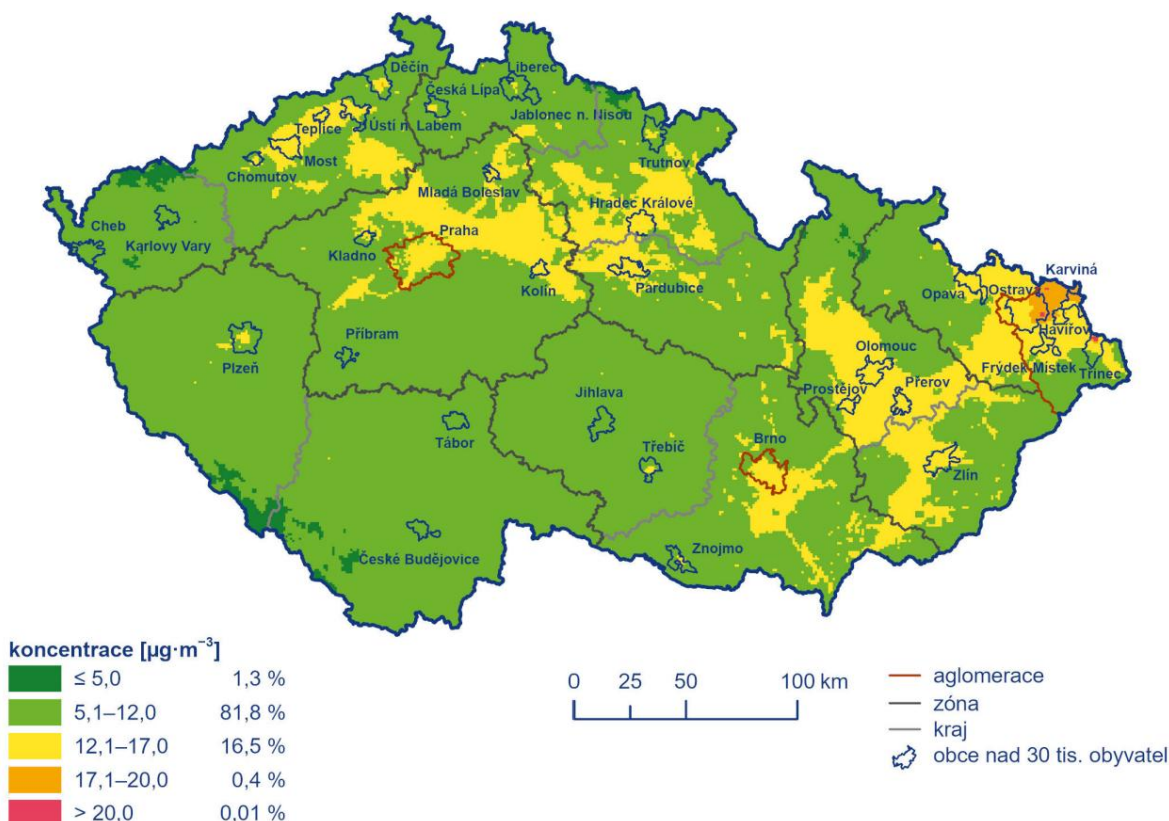
Arsen	1 rok	6
Kadmium	1 rok	5
Benzo(a)pyren	1 rok	1

Následující mapy ukazují pětiletý průměr ročních koncentrací PM₁₀ a PM_{2,5} v letech 2020-2024.



Obrázek 4 Roční průměrné koncentrace PM₁₀ v období 2020-2024. Zdroj: ČHMÚ, 2025¹

¹ ČHMÚ: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2024. Praha 2025.



Obrázek 5 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ v období 2020-2024. Zdroj: ČHMÚ, 2025²

Kvalita ovzduší v České republice vykazuje v dlouhodobém měřítku **pozitivní trend snižování koncentrací suspendovaných aerosolů**, konkrétně částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$, přičemž **emise a koncentrace těchto škodlivých látek dosahují v posledních letech výrazně nižších hodnot než v minulosti**. Podle předběžného hodnocení kvality ovzduší za rok 2025 byly koncentrace PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ jedny z **nejnižších za dobu sledování od 90. let 20. století**.

U benzo[a]pyrenu a benzenu byly koncentrace **rovněž jedny z nejnižších**, i když roční imisní limity pro tuto karcinogenní látku jsou **stále překračovány v některých lokalitách**, zejména tam, kde je vyšší podíl spalování tuzemských paliv v domácnostech a nižší rozptylové podmínky. Přízemní ozon (O_3) představuje výjimku s častějšími překročeními během letního období.

Údolí řeky Labe, zejména v úseku mezi Lovosicemi a Děčínem, je typickým příkladem území s omezeným prouděním vzduchu a tendencí k teplotním inverzím v chladnějších měsících, kdy chladná a těžší vrstva vzduchu zůstává u země a zhoršuje disperzi znečišťujících látek. Tento fenomén vede k akumulaci emisí z lokálních topenišť (např. domácí vytápění), dopravy a průmyslových zdrojů v údolí, které se při inverzi hromadí a zhoršují kvalitu ovzduší pro obyvatele v obcích kolem Labe.

Data z měření kvality ovzduší v širším povodí Labe ukazují, že koncentrace jemných suspendovaných částic ($\text{PM}_{2,5}$) mohou být významně nad doporučenými limity Světové zdravotnické organizace ve velkých úsecích dolního toku Labe, což indikuje přetrvávající tlak na ovzduší v celém regionu.

² ČHMÚ: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2024. Praha 2025.

Rovněž kvalita ovzduší v aglomeraci Prahy je charakterizována vysokou imisní zátěží, zejména v centru města, vlivem kombinace faktorů s rozhodujícím podílem emisí znečišťujících látek z dopravy.

Příspěvek vodní dopravy k imisní zátěži je v kontextu území se zhoršenou kvalitou ovzduší vesměs možno považovat za málo významný.

C.3.3 Hluková zátěž a doprava

Stávající hluková situace na území České republiky je formována kombinací více zdrojů hluku. Dominantní roli zde sehrávají zejména zdroje dopravní, které mají oproti zdrojům stacionárním zpravidla plošně rozsáhlejší vliv. Stacionární zdroje hluku jsou zpravidla vázány na konkrétní provozní nebo výrobní areály a jejich účinky se projevují především v bezprostředním okolí těchto lokalit, v některých případech však mohou mít rovněž významnější dosah.

Průmyslové zdroje hluku představují v České republice významnou, avšak převážně lokálně omezenou složku celkové hlukové zátěže území. Jedná se o tzv. stacionární zdroje hluku, jejichž účinky jsou zpravidla vázány na konkrétní provozní areály, technologická zařízení nebo výrobní objekty. Na rozdíl od dopravních zdrojů nemají tyto zdroje plošný charakter, jejich vliv se však může výrazně projevit v bezprostředním okolí, zejména v případech blízkosti obytné zástavby. Na rozdíl od silniční a železniční dopravy není průmyslový hluk systematicky mapován v rámci strategických hlukových map, ale je řešen především prostřednictvím měření, hlukových studií a správních řízení.

Dopravní hluk je generován především silniční a železniční dopravou. Z hlediska ochrany chráněných venkovních prostorů a chráněných vnitřních prostor staveb představuje nejvýznamnější zátěž provoz silniční dopravy na páteřních komunikacích a dále kolejová doprava na hlavních železničních tratích. Tyto dopravní tahy vykazují vysokou intenzitu provozu v průběhu celého dne i noci a jsou dlouhodobě hodnoceny jako hlavní zdroj nadlimitní hlukové zátěže v území.

Železniční doprava je realizována na celostátních tratích zařazených do hlavních tranzitních koridorů, které jsou zpravidla dvoukolejné a elektrifikované. Provoz na těchto tratích zahrnuje osobní i nákladní dopravu s vysokou četností vlakových spojů, což se výrazně promítá do hlukové situace zejména v přilehlých obytných oblastech. Česká republika má jednu z nejhustších železničních sítí v Evropské unii, s celkovou délkou tratí kolem 9 300 – 9 600 km, z toho několik tisíc kilometrů je součástí hlavních, elektrifikovaných a intenzivně využívaných koridorů.

Hluk z provozu automobilové dopravy představuje v podmínkách České republiky dlouhodobě nejvýznamnější zdroj environmentální hlukové zátěže obyvatelstva. Je generován zejména provozem na silnicích I. třídy, vybraných silnicích II. a III. třídy a na místních komunikacích, a to jak v intravilánech sídel, tak v jejich bezprostředním okolí. Nejvyšší hluková zátěž je typicky vázána na páteřní dopravní tahy s vysokými intenzitami dopravy, podílem těžké nákladní dopravy a nepřetržitým provozem v denní i noční době.

Strategické hlukové mapy automobilové dopravy jsou v České republice zpracovávány zejména pro silnice s intenzitou dopravy nad 3 miliony vozidel ročně a pro aglomerace nad 100 000 obyvatel.

Další dopravní zdroje hluku představuje vodní doprava na významných vodních tocích České republiky, zejména na Labi, Vltavě a v menší míře na řece Moravě. Hluková zátěž z vodní dopravy je spojena především s provozem nákladních a osobních plavidel, rekreační plavby a s doprovodnými provozními činnostmi v přístavech, přístavištích a plavebních komorách. Vzhledem k omezenému rozsahu splavných vodních cest a relativně nízké intenzitě plavebního provozu se však jedná o zdroj hluku s převážně lokálním a časově proměnlivým charakterem.

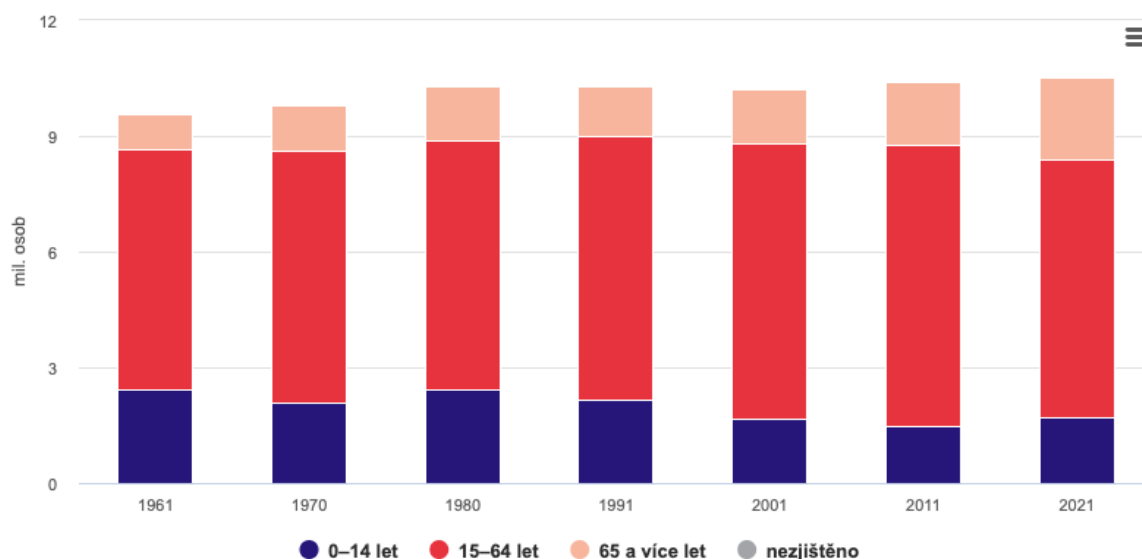
Z hlediska ochrany chráněných venkovních prostor a chráněných vnitřních prostor staveb má vodní doprava ve srovnání se silniční a železniční dopravou zpravidla podstatně menší význam. Hlukové účinky vodní dopravy se projevují především v bezprostředním okolí vodních toků a související infrastruktury, přičemž jejich dosah je omezen jak prostorově, tak i frekvencí provozu. V řadě úseků vodních cest je navíc provoz sezónní, s vyšší intenzitou v období hlavní plavební sezóny a s výrazným útlumem v nočních hodinách.

Vodní doprava proto není v rámci strategického hlukového mapování České republiky hodnocena jako plošně významný zdroj hluku a její podíl na celkové hlukové zátěži obyvatelstva je považován za okrajový.

C.3.4 Obyvatelstvo a sídla

Počet obyvatel, sociální struktura a zaměstnanost

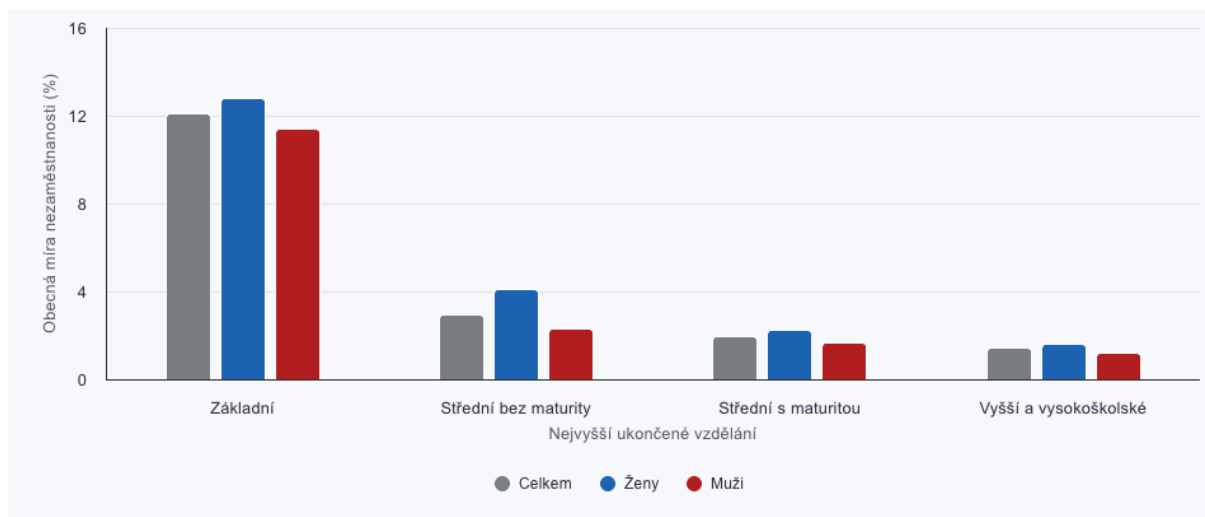
K 31. prosinci 2024 žilo v České republice podle bilance Českého statistického úřadu 10 909 500 obyvatel, což je nejvyšší počet od konce druhé světové války. Demografická struktura ukazuje, že ženy mírně převládají nad muži, přičemž jejich podíl činí přibližně 50,9 %, zatímco muži tvoří asi 49,1 % populace. Věková pyramida svědčí o stárnutí populace. Podíl dětí do 14 let je kolem 15–16 %, největší skupinu obyvatel tvoří dospělí ve věku 15–64 let (zhruba 63–64 %), a zhruba 20 % obyvatel je ve věku 65 a více let, což odpovídá trendu prodlužující se střední délky života a nižší porodnosti. Průměrný věk obyvatel České republiky se pohybuje kolem 42–44 let, přičemž ženy jsou statisticky starší než muži. Tyto demografické změny jsou ovlivněny dlouhodobými klesajícími úrovněmi porodnosti, postupným prodlužováním života a imigračními toky, zejména v letech po roce 2022, kdy se zvýšil podíl cizinců s trvalým nebo dlouhodobým pobytem v ČR.



Obrázek 6 Obyvatelstvo ČR podle věkových skupin. Zdroj: Sčítání 2021.

Vzdělanostní struktura obyvatel České republiky vykazuje vysokou úroveň dosaženého vzdělání, která se v posledních desetiletích postupně zvyšuje. Podle dat Českého statistického úřadu má více než 30 % dospělých ve věku 25–64 let vysokoškolské vzdělání, zatímco podíl osob s úplným středním vzděláním bez maturity činí přibližně 40 % a se základním či středním odborným vzděláním zhruba 30 %. Vzdělanostní struktura je ovlivněna demografickými trendy, rostoucím významem terciárního vzdělání a změnami na trhu práce směřujícími k větší poptávce po kvalifikovaných pracovnících.

Situace na trhu práce je dlouhodobě příznivá s relativně nízkou mírou nezaměstnanosti ve srovnání s průměrem Evropské unie. Míra registrované nezaměstnanosti se v průběhu roku 2025 pohybovala kolem 3,5 – 4 %, což patří k nejnižším hodnotám v EU. V absolutních číslech bylo evidováno přibližně 280–310 tisíc uchazečů o zaměstnání, přičemž největší podíl tvoří osoby s nižší kvalifikací, starší osoby a dlouhodobě nezaměstnaní. Regionálně se situace liší, vyšší nezaměstnanost bývá tradičně v Moravskoslezském a Ústeckém kraji, zatímco nejnižší je v Praze a středních Čechách. Strukturální poptávka zaměstnavatelů směřuje ke kvalifikovaným pracovníkům v IT, technických a zdravotnických oborech, zatímco nabídka uchazečů často převládá v činnostech s nižší kvalifikací. Trendy posledních let rovněž ukazují rostoucí tlak na rekvalifikace a celoživotní vzdělávání, které mají zlepšit uplatnitelnost na trhu práce v dynamicky se měnícím ekonomickém prostředí.

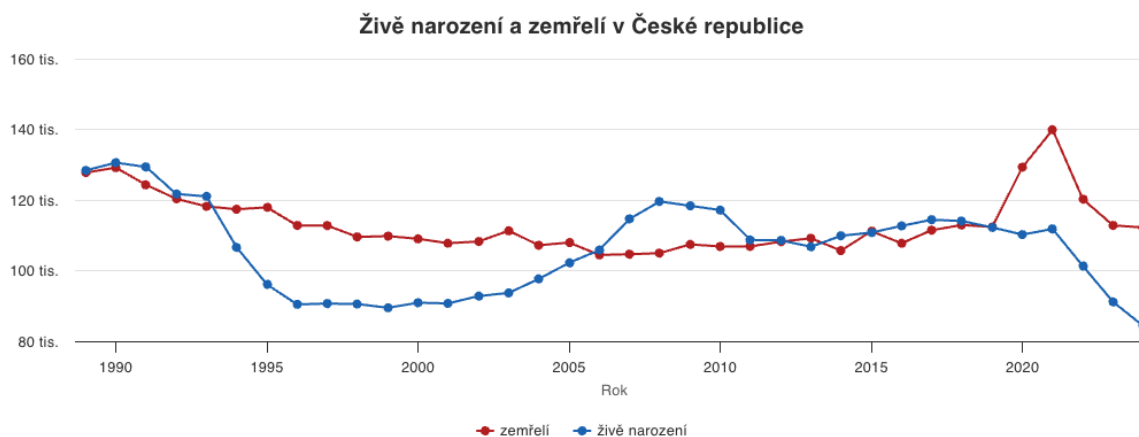


Obrázek 7 Specifické míry nezaměstnanosti v ČR podle nejvyššího ukončeného vzdělání. Zdroj: ČSÚ, 2025

Zdravotní stav

Dle publikovaných analýz Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR³ se nejzávažnější zdravotní problémy obyvatel České republiky se odrážejí ve struktuře nemocnosti i úmrtnosti, kde převažují chronická onemocnění související se životním stylem a stárnutím populace. Mezi hlavní příčiny úmrtí patří kardiovaskulární onemocnění (ischemická choroba srdeční, cévní mozkové příhody), nádorová onemocnění (zejména rakovina plic kolorekta a prsu) a nemoci dýchací soustavy, přičemž tyto skupiny společně představují většinu celkové úmrtnosti. Podle dostupných statistik se hrubá míra úmrtnosti v ČR pohybuje kolem 10–11 zemřelých na 1 000 obyvatel ročně, což je ovlivněno především strukturou populace (vyšší podíl seniorů) a zdraví ohrožujícími faktory, jako je kouření, vysoký krevní tlak, obezita a nízká fyzická aktivita. Významným problémem zůstávají také duševní onemocnění a nemoci spojené s alkoholem a závislostmi, které přispívají k celkovému zdravotnímu zatížení. Zdravotní stav obyvatelstva je kromě zaměření na jednotlivé nemoci možné popsat také pomocí celkových ukazatelů zdravotního stavu. Jedním z nich je střední délka života. Střední délka života při narození (očekávaná střední délka života při narození, naděje dožití při narození) vyjadřuje počet roků, který pravděpodobně prožije právě narozená osoba za předpokladu zachování úmrtnosti z období výpočtu. Výpočet střední délky života vychází z úmrtnosti v daném roce, proto je tento ukazatel možné zařadit mezi ukazatele úmrtnosti. Na rozdíl od hrubé míry úmrtnosti není střední délka života závislá na věkovém složení populace, proto se tento ukazatel hodí k hodnocení vývoje a k porovnání jednotlivých regionů. Přestože se v posledních dekádách prodloužila střední délka života a zlepšila úroveň akutní i chronické zdravotní péče, tyto dlouhodobé onemocnění nadále představují hlavní výzvy pro veřejné zdraví a systém zdravotní péče v ČR. Vývoj živě narozených a zemřelých v České republice zobrazuje Obrázek 8.

³ Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR: Zdravotní stav české populace ve srovnání se státy OECD. 2024. Dostupné na <https://www.nzip.cz/clanek/1924-zdravotni-stav-ceske-populace-ve-srovnani-se-staty-oecd>



Obrázek 8 Živě narození a zemřelí v České republice. Zdroj: ČSÚ, 2025

Sídelní struktura

Sídelní struktura České republiky patří v evropském kontextu k nejhustším a historicky nejstabilnějším, což je dáno dlouhodobým vývojem osídlení již od středověku a relativně příznivými přírodními podmínkami. Na území ČR se nachází více než 6 200 obcí, přičemž přibližně 70 % obyvatel žije ve městech. Charakteristickým rysem je velký podíl malých obcí, často s méně než 500 obyvateli, které tvoří základ venkovského osídlení, zatímco populačně nejsilnější část obyvatelstva je soustředěna do městských aglomerací a metropolitních oblastí. Výrazné postavení v sídelní hierarchii má Praha jako jediné město s metropolitní funkcí mezinárodního významu, následovaná krajskými městy, zejména Brnem, Ostravou, Plzní a Olomoucí, která plní roli regionálních center zaměstnanosti, služeb a dopravy.

V posledních desetiletích je vývoj sídel ovlivňován zejména procesy suburbanizace a metropolizace, kdy dochází k přesunu obyvatel z vnitřních částí měst do jejich příměstských zón, což vede k prostorovému rozrůstání sídel, vyšším nárokům na dopravní infrastrukturu a fragmentaci krajiny. Naopak některé periferní venkovské oblasti čelí dlouhodobému úbytku obyvatel, stárnutí populace a omezené dostupnosti služeb. Sídelní struktura ČR je tak dnes výsledkem souhry historického osídlení, současných demografických trendů a územně-plánovacích zásahů, přičemž její další vývoj je úzce spojen s otázkami udržitelného rozvoje, dopravní dostupnosti a kvality života obyvatel.

Vodní cesty ovlivnily sídelní strukturu České republiky, což vyplývá z historické závislosti urbanizace na vodních tocích. Tato souvislost je patrná v několika rovinách. Labsko-vltavská vodní cesta měla významný podíl na obsluze nejvýznamnějších hospodářských oblastí ČR. Průmyslová a ekonomická centra se historicky vyvíjela kolem přístavů a překladišť.

Vodní cesty mají nezanedbatelný potenciál pro regionální rozvoj. Sídla podél vodních cest, jako je Bažův kanál na Moravě, získala díky rozvoji vodní turistiky nový rozvojový impuls, který ovlivňuje image a ekonomiku celého přilehlého regionu. Vodní cesty v sídlech plní i další role, jako je protipovodňová ochrana, energetika nebo zásobování krajiny vodou, což jsou faktory určující stabilitu a bezpečnost osídlení. Vodní cesty lze rovněž využívat pro zásobování center měst (např. stavebními materiály) a odvoz odpadů, čímž se snižuje zatížení silniční sítě uvnitř městských částí.

C.3.5 Kulturní památky

Kulturní památky představují komplex dědictví, reprezentují takové hodnoty a významy vztahující se k minulosti, které mají být chráněny a zachovány i pro budoucí generace. Jedná se o movité i nemovité

věci nebo jejich soubory, jež jsou významným dokladem historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti a projevem tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické (případně proto, že mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem). V mezinárodní rovině se ochraně památek věnuje organizace UNESCO, v ČR pak Národní památkový ústav (NPÚ), který je odbornou organizací státní památkové péče zřizovanou Ministerstvem kultury ČR.

Vodní cesty jsou m.j. vnímány i jako turistické trasy propojující historické hodnoty regionů, které vznikly právě díky závislosti urbanizace na vodních tocích. Mezi nejvýznamnější kulturně historické a technické památky s vazbou na vodní cesty patří:

Baťův kanál (vodní cesta Otrokovice–Rohatec): Původně sloužil pro přepravu lignitu a pro vodohospodářské účely (závlahy). Zahrnuje historické plavební komory (původně jich bylo 14) a křížení vodních toků.

Vltavská kaskáda a historické objekty na Vltavě

Vltava je prioritní trasou pro mezinárodní síť rekreačních tras díky vysokým kulturně-historickým hodnotám přilehlého území. Soustava zdymadel (např. Miřejovice, Dolánky, Roztoky) byla vybudována již počátkem 20. století.

- Hořinské zdymadlo: Významný technický objekt na plavebním kanále Vraňany–Hořín, kde proběhla unikátní rekonstrukce pro zvýšení podjezdné výšky.
- Pražské nábreží a mosty: Historické mosty (např. Hlávkův most) a plavební komory přímo v centru Prahy (PK Praha-Staré Město, PK Štvanice).

Labe je historickou tepnou s dlouhou tradicí regulací sahající až do 14. století.

- Historická zdymadla: Systematická výstavba soustavy zdymadel začala koncem 19. století, aby se eliminovala nespolehlivost kolísajících průtoků.
- Přístavní areály: Historické přístavy jako Děčín, Ústí nad Labem nebo Mělník představují body dlouhodobého hospodářského propojení ČR s Evropou.
- Zdymadlo Střekov: Výrazná technická a krajinná dominanta v Ústí nad Labem, která tvoří hranici mezi kanalizovaným a regulovaným úsekem Labe.

Kromě uvedených je mezi historickými památkami v ČR i řada dalších objektů významných z hlediska kulturního dědictví jako jsou uměle vybudované plavební kanály (např. laterální kanály u Brandýsa nad Labem či Obříství), pohyblivé mosty zajišťující podjezdné výšky při zachování pozemní dopravy a další pozoruhodné konstrukce.

C.3.6 Půda a horninové prostředí

Z hlediska geomorfologického členění ČR (Demek et al., 2006) se Česká republika rozkládá na rozhraní dvou hlavních evropských geomorfologických soustav – Hercynského systému a Alpsko-himalájského systému. Na území republiky se rozkládají celkem 4 geomorfologické provincie, které se liší stářím i způsobem vzniku. Dominantní část území zaujímá Česká vysočina, tvořená starým Českým masivem, která se dále dělí na šest subprovincií (např. Šumavskou či Krkonošsko-jesenickou). Na východ a jihovýchod Moravy zasahují Západní Karpaty, které jsou součástí mladšího alpsko-himalájského

systému a zahrnují jak flyšová pohoří, tak sníženiny. Ze severu v oblasti Slezska a severních Čech okrajově zasahuje Středoevropská nížina, konkrétně její subprovincie Středopolské nížiny. Poslední a nejmenší jednotkou je Západopanonská pánev na jižní Moravě.

Horninové prostředí je důležitým faktorem určujícím charakter vodních cest, mimo jiné i náročnost údržby koryta. Hlavní rysy geologického kontextu vodních cest v ČR jsou následující:

Labská vodní cesta:

- Střední Labe: Protéká převážně Českou křídovou pánví. V okolí převažují sedimentární horniny jako pískovce, slínovce (opuky) a jílovce. Koryto je zde lemováno mocnými nánosy říčních štěrků a písků (kvartérní sedimenty).
- Dolní Labe (Porta Bohemica): Zde řeka proráží České středohoří. Okolí tvoří tvrdé vyvřelé horniny, především čedič (bazalt) a znělec (fonolit). Průlomové údolí u Ústí nad Labem nabízí pohled na krystalické břidlice a vyvřeliny, které tvoří úzký a hluboký profil řeky.

Vltavská vodní cesta

- Vltavská kaskáda: Tato oblast náleží k Středočeskému plutonu. Dominantními horninami jsou hlubinné vyvřeliny – žuly (granity) a granodiority. Tyto horniny jsou velmi pevné a odolné, což umožnilo stavbu vysokých betonových hrází (Orlík, Slapy).
- Dolní Vltava (u Prahy): Řeka zde protéká Barrandienem. Horninové prostředí tvoří starší usazené horniny jako břidlice, křemence a vápence. Známým úkazem jsou skalní defilé v Praze (např. Barrandovské skály).

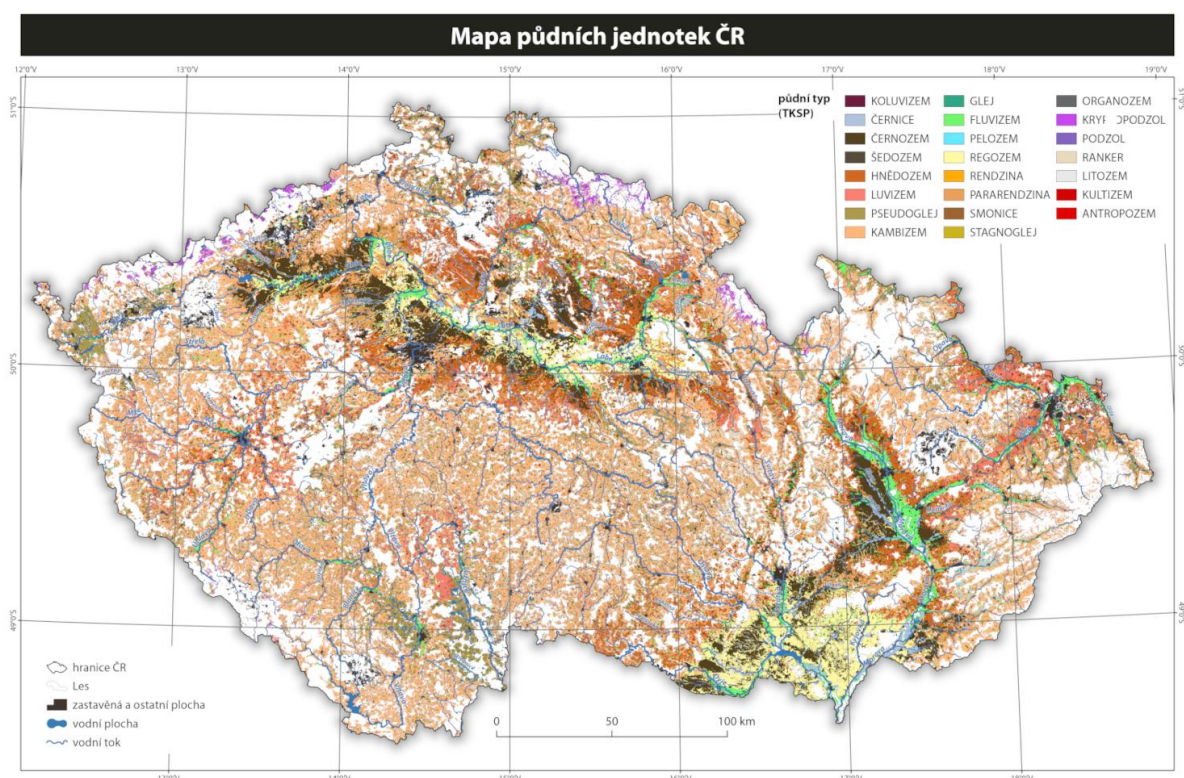
Morava a Baťův kanál

- Dolnomoravský úval: Okolí řeky Moravy a Baťova kanálu je tvořeno nepevnými sedimenty Vídeňské pánve. Převládají zde písky, jíly a štěrky.
- Flyšové pásmo: V širším okolí se vyskytuje tzv. flyš (střídání pískovců a jílovců), který je náchylný k sesuvům, což občas komplikuje stabilitu břehů kanálu.

Půda a zemědělský půdní fond

Ve smyslu Taxonomického klasifikačního systému půd ČR (Němeček et al., 2001) se na území ČR nachází 28 půdních typů. Nejrozšířenější jsou hnědé lesní půdy, ty pokrývají velkou část pahorkatin a nižších horských poloh České vysočiny a Západních Karpat a jsou charakteristické středně vysokým obsahem humusu, dobrou drenáží a mírně kyselou až neutrální reakcí. Jsou typické pro smíšené a listnaté lesy a jsou základní půdní jednotkou pro lesní i částečně zemědělské využití. Jiné typy půd, jako například červenozemě, rankery nebo pararendziny se vyskytují na území ČR pouze lokálně a jejich rozloha je malá.

Zemědělský půdní fond (ZPF) v České republice tvoří přibližně 55–60 % celkové výměry státního území, přičemž největší část připadá na ornou půdu, která je využívána pro pěstování obilnin, brambor, cukrovky, řepky a dalších plodin. Trvalé travní porosty se nacházejí zejména v horské a podhorské oblasti, kde klimatické a reliéfní podmínky neumožňují intenzivní orbu, a slouží pro pastvu a produkci sena.



Obrázek 9 Mapa půdních jednotek ČR. Zdroj: VÚMOP, 2020

K hodnocení kvality půdy zemědělského půdního fondu se využívá BPEJ (bonitované půdně-ekologické jednotky). Jedná se o systematicky vymezené území, které má jednotné půdní, klimatické a reliéfní podmínky, a je tedy hodnoceno z hlediska produkční schopnosti půdy a vhodnosti pro různé druhy zemědělské produkce. Na území České republiky bylo vyčleněno více než 75 000 BPEJ, které pokrývají prakticky všechny zemědělsky využitelné plochy. BPEJ zahrnují informace o typu půdy, její bonitě, sklonu svahu, nadmořské výšce a drenážních podmínkách, umožňuje sledovat úroveň ochrany půdy, eroze, vodní režim a vhodnost pro konkrétní plodiny.

V okolí řek a v říčních nížinách se vyskytují převážně půdy vznikající při častém ovlivnění hladinou podzemní nebo povrchové vody, mají zvýšenou vlhkost a často se vyznačují redukčními procesy, což ovlivňuje jejich barvu a chemické složení. Typicky se jedná o následující:

Fluvizemě (Nivní půdy)

- Charakteristika: Jsou velmi hluboké, střídají se v nich vrstvy písku, hlíny a jílu.
- Vlastnosti: Často mají vysokou hladinu podzemní vody, což ovlivňuje jejich využití. Jsou velmi úrodné, ale náchylné k podmáčení.
- Výskyt: Typicky Polabí (okolí Mělníka, Nymburka) a Dolnomoravský úval.

Černice (Lužní černoze)

Výskyt v širších nivách velkých řek, kde je hladina podzemní vody sice vysoko, ale nedochází k tak častým záplavám jako u fluvizemí.

- Charakteristika: Mají mohutný, tmavý humusový horizont (často přes 60 cm).
- Vlastnosti: Jsou to naše nejúrodnější půdy. Jsou těžší, dobře drží vláhu a mají vynikající strukturu.
- Výskyt: Střední Polabí, dolní tok Ohře a Dyjskosvratecký úval.

Gleje a Pseudogleje

Vyskytují se v místech s trvale vysokou hladinou podzemní vody nebo tam, kde voda stagnuje kvůli nepropustnému podloží (např. vltavské jílovce).

- Charakteristika: šedomodré nebo rezavě skvrnitě zbarvení vzniklé v důsledku nedostatku kyslíku (redukční procesy).
- Vlastnosti: Pro zemědělství jsou bez odvodnění nevhodné, ale jsou klíčové pro mokřadní ekosystémy v okolí slepých ramen řek.

Staré ekologické zátěže

V České republice představují **staré ekologické zátěže (SEZ)** významnou součást environmentálního dědictví průmyslové minulosti. Tyto lokality vznikaly zejména v důsledku **historických těžebních, průmyslových, energetických a skladovacích činností**, které probíhaly bez dostatečných technických opatření na ochranu životního prostředí. Mezi nejčastější typy starých ekologických zátěží patří **lokality po těžbě nerostných surovin (černé a hnědé uhlí, kovy, štěrkopísky), skládky těžebního odpadu a hlusiny, průmyslové areály se zbytky nebezpečných látek, opuštěné chemické provozy, staré skládky komunálního a nebezpečného odpadu a likvidační zbytky po vojenských objektech**. Podle údajů Ministerstva životního prostředí a Českého inspekčního systému je v ČR evidováno **několik tisíc lokalit SEZ**, z nichž značná část dosud nepřešla do fáze úplné sanace a vyžaduje další monitoring a revitalizační opatření. SEZ se vyskytují **napříč celým územím republiky**, s vyšší koncentrací v **průmyslově zatížených regionech**, jako je Moravskoslezský a Ústecký kraj, kde historicky dominoval těžký průmysl a těžba uhlí.

Staré ekologické zátěže situované **v blízkosti vodních toků** představují z hlediska environmentální bezpečnosti **zvláště citlivé lokality**, protože kontaminanty z nich mohou pronikat do **povrchových i podzemních vod**, ovlivňovat kvalitu vody a ekosystémy řek a přilehlých niv. V těchto oblastech se nejčastěji vyskytují **lokality bývalých chemických provozů, skládky nebezpečného odpadu, areály průmyslových podniků a těžební odkaliště**, které obsahují těžké kovy, ropné uhlovodíky, chlorovaná rozpouštědla a další toxické látky. Nejrizikovější jsou **skládky a provozy přímo na nivách řek nebo těsně u jejich břehů**, kde při povodních nebo zvýšeném průtoku vody dochází k rozplavení kontaminantů a jejich šíření do širšího povodí. Takové lokality vyžadují **prioritní monitoring, sanaci a opatření k omezení migrace škodlivin**, aby byla zajištěna ochrana kvality vody, vodních ekosystémů a bezpečnost obyvatel žijících podél toků.

Mezi historicky významné lokality starých ekologických zátěží v okolí hlavních vodních cest patří např.:

Labská vodní cesta

- Neratovice (Spolana): Jedna z nejznámějších zátěží. V minulosti zde došlo ke kontaminaci půd a podzemních vod rtuť a dioxiny. Během povodní (zejména 2002) hrozilo vyplavení těchto látek přímo do toku.

- Pardubice (Synthesia): Oblast s masivní kontaminací nitro-sloučeninami, amoniakem a těžkými kovy. Zdejší písčité podloží (říční terasy) umožňuje rychlé šíření kontaminačních mraků směrem k řece.
- Ústí nad Labem (Spolchemie): Historická zátěž rtutí a chlorovanými uhlovodíky v blízkosti břehu, kde skalnaté podloží sice omezuje hloubkový průsak, ale zvyšuje riziko přímého splachu do Labe.

Vltavská vodní cesta (Praha a okolí)

Vltava trpí především historickou průmyslovou výrobou v Pražské pánvi.

- Praha (Vysočany, Libeň): Bývalé areály ČKD a plynáren zanechaly v půdě ropné látky (PAU - polycyklické aromatické uhlovodíky) a kovy. Vzhledem k tomu, že tyto oblasti přímo sousedí s vltavskými rameny, dochází k pomalému průsaku do sedimentů.

Morava a Baťův kanál

Zde je situace specifická kombinací těžkého průmyslu a intenzivního zemědělství.

- Zlínsko a Otrokovice (Baťovy závody): Historické zátěže spojené s kožedělným průmyslem – především kontaminace chromem a organickými rozpouštědly.
- Sedimenty v kanálech: Baťův kanál a slepá ramena Moravy fungují jako „lapače“ sedimentů kontaminovaných pesticidy a hnojivy z okolních polí.

C.3.7 Voda a hydrologické poměry

Územím České republiky prochází hlavní evropské rozvodí oddělující úmoří Severního, Baltského a Černého moře. Rozdělení území na jednotlivá úmoří je dáno geologickým a geomorfologickým vývojem.

Česká republika náleží do tří hlavních evropských povodí:

- povodí Labe (úmoří Severního moře) – převážná část Čech s hlavními toky Labem a Vltavou,
- povodí Dunaje (úmoří Černého moře) – okrajové příhraniční oblasti na jihu a západu Čech, ale hlavně východní Čechy a téměř celá Morava s hlavními toky Moravou a Dyjí,
- povodí Odry (úmoří Baltského moře) – celé České Slezsko, malé oblasti severní Moravy a malé příhraniční oblasti na severu Čech s hlavními toky Odrou a Lužickou Nisou.

Mezinárodní oblasti povodí jsou na území České republiky vymezeny jednotlivými dílčími povodími:

- V rámci mezinárodní oblasti povodí Labe se jedná o dílčí povodí Horního a středního Labe, Horní Vltavy, Dolní Vltavy, Berounky a Ohře, Dolního Labe a ostatních přítoků Labe.
- Mezinárodní oblast povodí Odry zahrnuje dílčí povodí Horní Odry a dílčí povodí Lužické Nisy a ostatních přítoků Odry.
- Mezinárodní oblast povodí Dunaje zahrnuje dílčí povodí Moravy a přítoků Váhu, dílčí povodí Dyje a dílčí povodí ostatních přítoků Dunaje.

Hlavní říční osy jsou v Čechách Labe (369 km), Vltava (424 km) a Ohře (254 km), na Moravě řeka Morava (269 km) s Dyjí (194 km) a ve Slezsku Odra (135 km) s Opavou (131 km). Celková délka říční sítě přirozených a upravených vodních toků v ČR dosahuje přibližně 100 tis. km (Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky v roce 2024).

Podle Územně analytických podkladů ČR (2025) jsou nejdůležitějším zdrojem vodnosti řek atmosférické srážky, zatímco podzemní vody se na napájení vodních toků podílejí v menší míře. Průměrný roční úhrn srážek v ČR je zhruba 600–800 mm. Vzhledem k tomu, že prakticky všechny významnější vodní toky odvádějí vodu do sousedních států, jsou vodní zdroje České republiky výrazně závislé na srážkových poměrech. Vodní režim v České republice je značně rozkolísaný vlivem hydrologických extrémů. V období sucha výrazně klesá objem vodních zdrojů, v období povodní se naopak objem vodních zdrojů zvyšuje.

Kromě vodních toků se na území České republiky vyskytují také útvary stojatých vod (přehradní nádrže, rybníky a jezera přírodního i antropogenního původu). Česká republika má hustou síť rybníků a dalších malých vodních nádrží (cca 25 000). K největším vodním nádržím podle rozlohy patří Lipno (4 909,8 ha) a Orlík (2 545,5 ha), obě na řece Vltavě.

Podzemní vody představují největší a zároveň citlivý zdroj sladké vody, využívaný zejména pro zásobování pitnou vodou. Jejich množství i chemické vlastnosti závisí na geologickém složení území a na doplňování z dešťových srážek tajícího sněhu či řek. Objem využitelných zdrojů podzemních vod v ČR činil přibližně 817 mil. m³ (stav k roku 2022), přičemž tato hodnota je proměnlivá v čase v závislosti na klimatických podmínkách. Zdroje podzemních vod jsou na území České republiky rozloženy nerovnoměrně. Jen 16 % území ČR má vhodné podmínky pro tvorbu využitelných zásob podzemních vod, jedná se především o zásoby v hydrogeologických rajonech křídových sedimentů a kvartérních sedimentů. Zbývajících 84 % území ČR má z hlediska tvorby zásob a využití podzemních vod jen lokální význam.

Dopravně významné vodní cesty řešené koncepcí

Vzhledem k zaměření posuzované koncepce jsou dále uvedeny dopravně významné vodní cesty, na které se koncepce vztahuje. Jejich vymezení odpovídá § 3 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Labská vodní cesta

- Labská vodní cesta je dopravně významně využívaná vodní cesta vymezená úsekem Labe od říčního km 973,5 (Kunětice) po říční km 951,2 (nadjezí zdymadla Přelouč) a dále od říčního km 949,1 po státní hranici s Německem (ř. km 726,6), včetně vymezené plavební dráhy na vodní ploše Velké Žernoseky.

Vltavská vodní cesta

- Vltavskou vodní cestu dopravně významnou využívanou tvoří úsek od říčního km 91,5 (Třebenice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín a úsek od říčního km 241,4 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebenice), včetně výústí vodního toku Malše po říční km 1,6, jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun.

Moravská cesta a Baťův kanál

- Moravskou vodní cestu a průplav Otrokovice–Rohatec (Baťův kanál) tvoří vodní tok Moravy od ústí Bečvy po soutok s Dyjí, včetně průplavu Otrokovice–Rohatec (Baťův kanál).

Povodí a dílčí povodí

Z hlediska členění České republiky na mezinárodní oblasti povodí a dílčí povodí jsou dopravně významné vodní cesty řešené koncepcí situovány následovně:

Labská vodní cesta

- Vodní cesta náleží do mezinárodní oblasti povodí Labe, zejména do dílčího povodí Horního a středního Labe a do dílčího povodí Ohře, Dolního Labe a ostatních přítoků Labe; okrajově zasahuje také do dílčího povodí Dolní Vltavy.

Vltavská vodní cesta

- Vltavská vodní cesta náleží do mezinárodní oblasti povodí Labe, zejména do dílčích povodí Horní Vltavy a Dolní Vltavy; okrajově zasahuje také do dílčího povodí Berounky a do dílčího povodí Ohře, Dolního Labe a ostatních přítoků Labe.

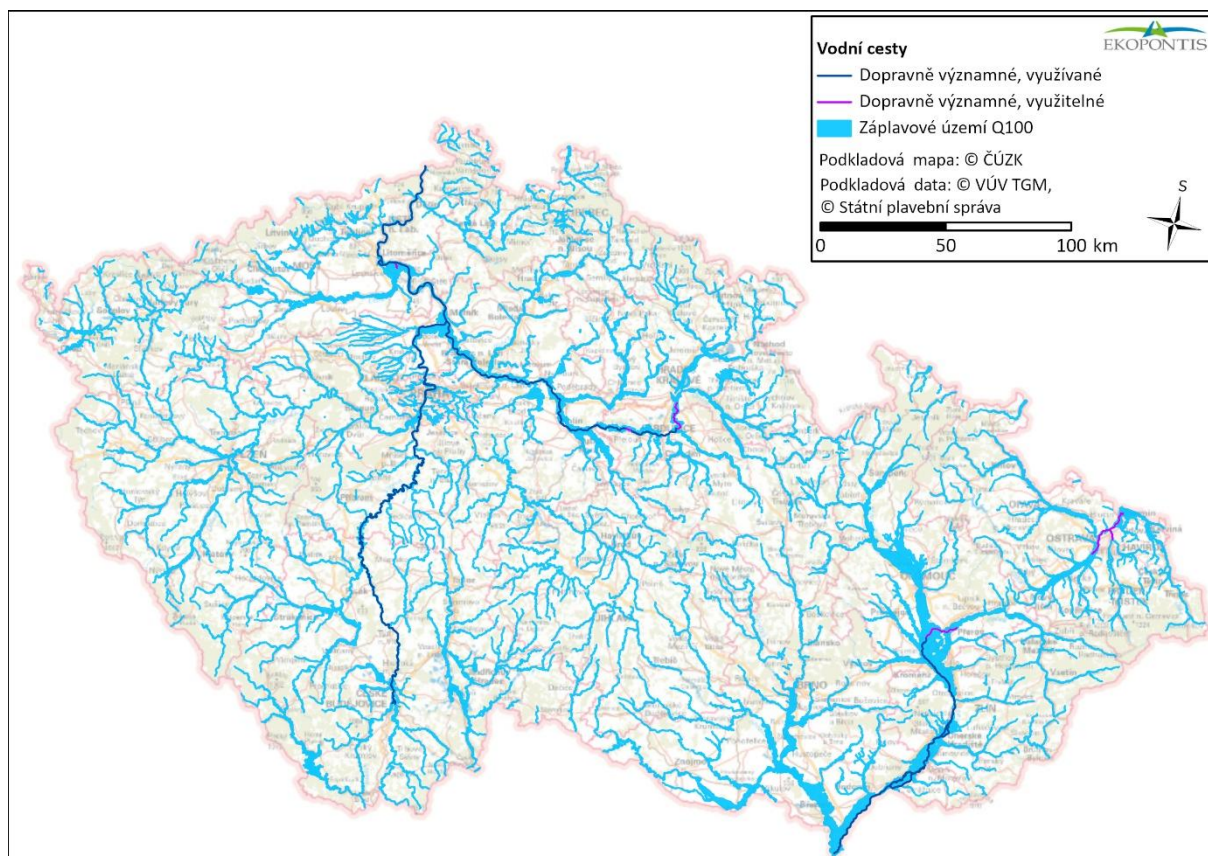
Morava a Baťův kanál

- Vodní cesta náleží do mezinárodní oblasti povodí Dunaje, zejména do dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu.

Záplavové území

Záplavová území (Q_{100}) jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Aktivní zóna záplavového území se vymezuje podle nebezpečnosti povodňových průtoků. Dotčené území zahrnuje nivy významných vodních toků, v nichž jsou vymezována záplavová území a aktivní zóny záplavových území.

Následující mapa ukazuje záplavové území Q_{100} v České republice.



Obrázek 10 Záplavové území Q_{100} a dopravně významné vodní cesty ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat © VÚV TGM, © Státní plavební správa, 2026.

Jakost povrchových vod

Podle Zprávy o životním prostředí ČR 2024 se kvalita vody ve vodních tocích od roku 2000 výrazně zlepšila, avšak od roku 2020 stagnuje a nedaří se dále výrazně snižovat obsah znečištění. V hodnocení kvality vody dle ČSN 75 7221 převažuje (47,0 % profilů) pro dvouletí 2023–2024 III. třída jakosti (znečištěná voda). Kvalita vody v tocích je problematická především v krajích Jihomoravském, Středočeském a Jihočeském, a to zejména vlivem intenzivního zemědělství a průmyslu. Nedostatečné čištění odpadních vod je dalším faktorem, který se na kvalitě povrchových vod projevuje, přičemž nejvyšší podíl připojených obyvatel na kanalizaci zakončenou ČOV je v krajích Libereckém (73,1 %), Královéhradeckém (75,4 %) a Kraji Vysočina (76,2 %).

Dle hodnocení v plánech povodí v rámci implementace rámcové směrnice o vodách se mezi roky 2015 a 2021 celkově zhoršil ekologický i chemický stav útvarů povrchových vod. Hlavními tlaky jsou nedostatečné čištění odpadních vod a difúzní znečištění z intenzivního zemědělství.

Kvalita podzemních vod

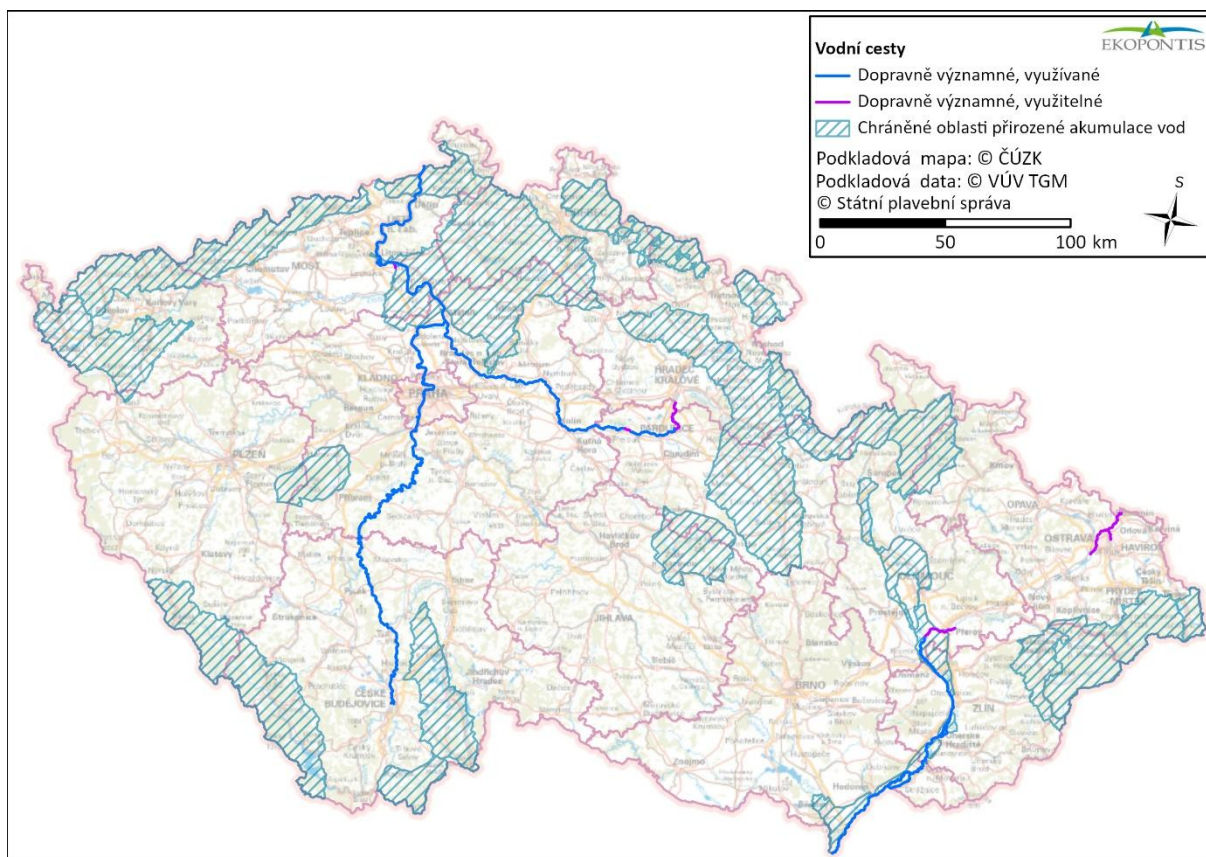
Zpráva o životním prostředí ČR 2024 uvádí, že ukazatelé znečištění podzemních vod, které nejčastěji překračují limitní hodnoty, jsou pesticidy (metabolity povolených i zakázaných herbicidů a fungicidů používaných zejména pro ošetření plodin), anorganické látky (amonné ionty, dusičnany a fosforečnany), stanovení organických látek souhrnně (CHSKMn a DOC), kovy (baryum, mangan, arsen, kobalt a kadmium), VOC (toluen a 1,2-cis-dichlorethen) a PAU (fenantren a chrysen). V roce 2024

došlo oproti roku 2022 k navýšení počtu objektů s překročením limitů pro podzemní vodu alespoň v jednom ukazateli z 79,8 % na 83,2 %. V případě koncentrací dusíkatých látek nedošlo od roku 2010 k výrazným změnám. V roce 2024 byly limitní hodnoty nejčastěji překročeny pro amonné ionty (10,8 % nadlimitních vzorků) a dusičnany (10,3 % nadlimitních vzorků). U dusitanů se nadlimitní vzorky pohybují mezi 0,1–0,4 %. U sumy pesticidů bylo v roce 2024 zjištěno překročení celkově u 29,8 % objektů. Česká republika patří mezi státy EU s nejvyšším podílem podzemních vod zasažených difúzním znečištěním ze zemědělství. Pesticidy (chloridazon-desphenyl, metazachlor ESA), dusičnany a amonné ionty znečišťují 89 % útvarů. Kromě toho dochází k nárůstu znečištění těžkými kovy, jako jsou nikl, kadmium a hliník. Zvláštní problém představuje také nízká kvalita surové vody, která ovlivňuje 43 % útvarů.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Na území České republiky je vyhlášeno celkem 19 chráněných oblastí přirozené akumulace vod, které pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci vod.

Ve vztahu k hlavním vodním cestám jsou relevantní zejména CHOPAV Severočeská křída v kontaktu s Labskou vodní cestou a CHOPAV Kvartér řeky Moravy, v jejímž území se nachází vodní cesta Moravy včetně Baťova kanálu (viz Obrázek 11).



Obrázek 11 CHOPAV a dopravně významné vodní cesty ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat © VÚV TGM, © Státní plavební správa, 2026.

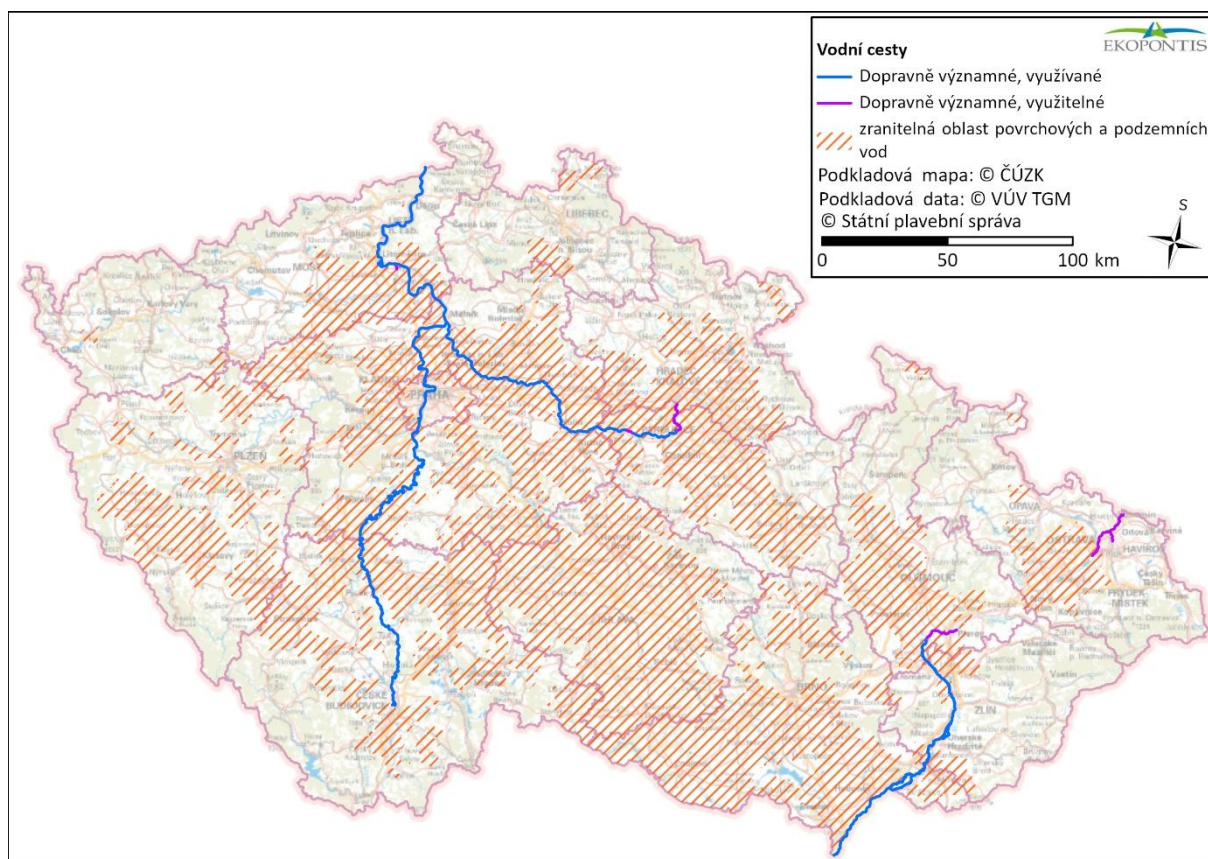
Zranitelné oblasti povrchových a podzemních vod a citlivé oblasti

Zranitelné oblasti povrchových a podzemních vod se vymezují pro potřeby implementace evropské směrnice Rady 91/676/EHS (tzv. Nitrátová směrnice), která vznikla z důvodu ochrany vod před znečištěním dusičnany ze zemědělství. Zranitelné oblasti jsou dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů území, kde se vyskytují:

- a) povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo
- b) povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Území České republiky je současně ve smyslu směrnice 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod vymezeno jako citlivá oblast.

Na obrázku níže je znázorněno vymezení zranitelných oblastí ve vztahu k dopravně významným vodním cestám.



Obrázek 12 Zranitelné oblasti a dopravně významné vodní cesty ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat © VÚV TGM, © Státní plavební správa, 2026.

Hydrogeologické rajony

Hydrogeologické rajony představují území s obdobnými hydrogeologickými poměry, typem zvodnění a oběhem podzemní vody. Podle své pozice se hydrogeologické rajony rozdělují do svrchní vrstvy

kvartérních sedimentů a coniaku, základní vrstvy a hlubinné vrstvy bazálního křídového kolektoru. Hydrogeologické rajony jsou zjednodušeně vyjádřeny plochami v těchto třech horizontálních vrstvách a jsou složeny z jednoho či více útvarů podzemních vod (Česká geologická služba, 2026).

Rozmístění hydrogeologických rajonů ve vztahu k hlavním dopravně významným vodním cestám ČR (viz Obrázek 13):

Labská vodní cesta

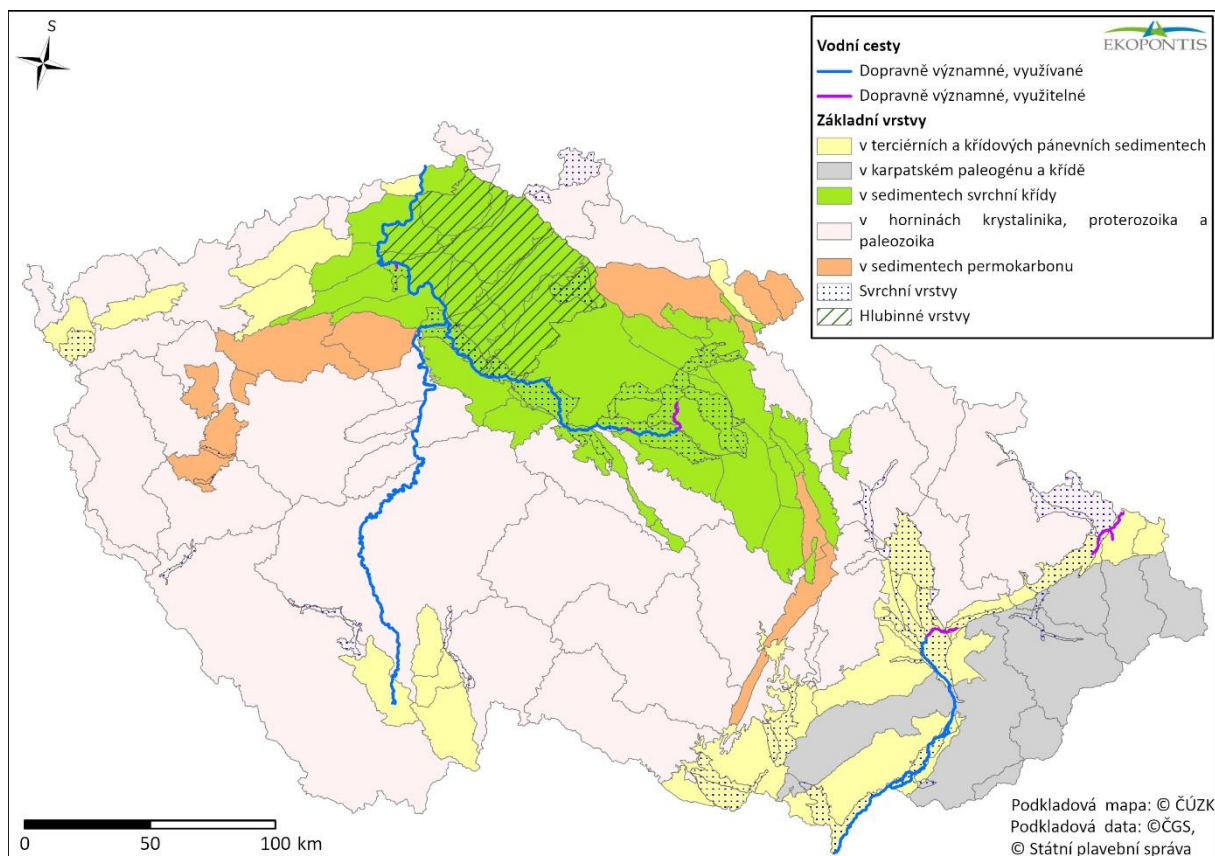
- Z hlediska hydrogeologických poměrů zasahuje vodní cesta do více hydrogeologických rajonů v různých vrstvách. V základní vrstvě se jedná o rajony v prostředí sedimentů svrchní křídý, dále o rajony v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika a v terciérních a křídových pánevních sedimentech. Ve svrchní vrstvě kvartérních sedimentů a coniaku se jedná zejména o rajony: Kvartér Loučné a Chrudimky, Kvartér Labe po Týnec, Kvartér Labe po Kolín, Kvartér Labe po Nymburk, Kvartér Labe po Jizeru, Kvartér Labe po Vltavu a Kvartér Labe po Lovosice. V hlubinné vrstvě bazálního křídového kolektoru zasahuje do rajonů Bazální křídový kolektor na Jizeře, Bazální křídový kolektor od Hamru po Labe a Bazální křídový kolektor v Benešovské synklinále.

Vltavská vodní cesta

- Z hlediska hydrogeologických poměrů zasahuje do více hydrogeologických rajonů v různých vrstvách. V základní vrstvě se jedná zejména o rajony v sedimentech svrchní křídý, v sedimentech permokarbonu, v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika a lokálně také v terciérních a křídových pánevních sedimentech. Ve svrchní vrstvě kvartérních sedimentů a coniaku se jedná zejména o rajon Kvartér Labe po Vltavu.

Morava a Bažův kanál

- Z hlediska hydrogeologických poměrů zasahuje do více hydrogeologických rajonů v různých vrstvách. V základní vrstvě se jedná zejména o rajony v terciérních a křídových pánevních sedimentech a v horninách karpatského paleogénu a křídý. Ve svrchní vrstvě (kvartérní sedimenty a coniak) se jedná zejména o rajony Pliopleistocén Hornomoravského úvalu – jižní část, Pliopleistocén Blaty, Kvartér Valové, Romže a Hané, Kvartér Dolnomoravského úvalu a Kvartér soutokové oblasti Moravy a Dyje.



Obrázek 13 Hydrogeologické rajony a dopravně významné vodní cesty ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat © ČGS, © Státní plavební správa, 2026.

C.3.8 Ochrana přírody a krajiny

Zvláště chráněná území

V České republice rozlišujeme zvláště chráněná území na velkoplošná zvláště chráněná území (VZCHÚ) a maloplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ).

Podle souhrnného přehledu AOPK ČR (2025) je na území České republiky evidováno celkem 2 715 zvláště chráněných území, která dohromady zaujímají 1 340 963,63 ha, tj. 17 % rozlohy ČR. Velkoplošná zvláště chráněná území tvoří národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). V České republice jsou zřízeny 4 národní parky o celkové rozloze 119 018,61 ha (tj. 1,51 % území ČR) a 27 chráněných krajinných oblastí o rozloze 1 150 717,12 ha (tj. 14,59 % území ČR). Maloplošná zvláště chráněná území zahrnují národní přírodní památky (NPP), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní památky (PP) a přírodní rezervace (PR). Těchto maloplošných ZCHÚ je celkem 2 686 a jejich celková výměra činí 123 692,31 ha (tj. 1,57 % území ČR).

Příklady VZCHÚ ve vztahu k dopravně významným vodním cestám (viz Obrázek 14):

Labská vodní cesta

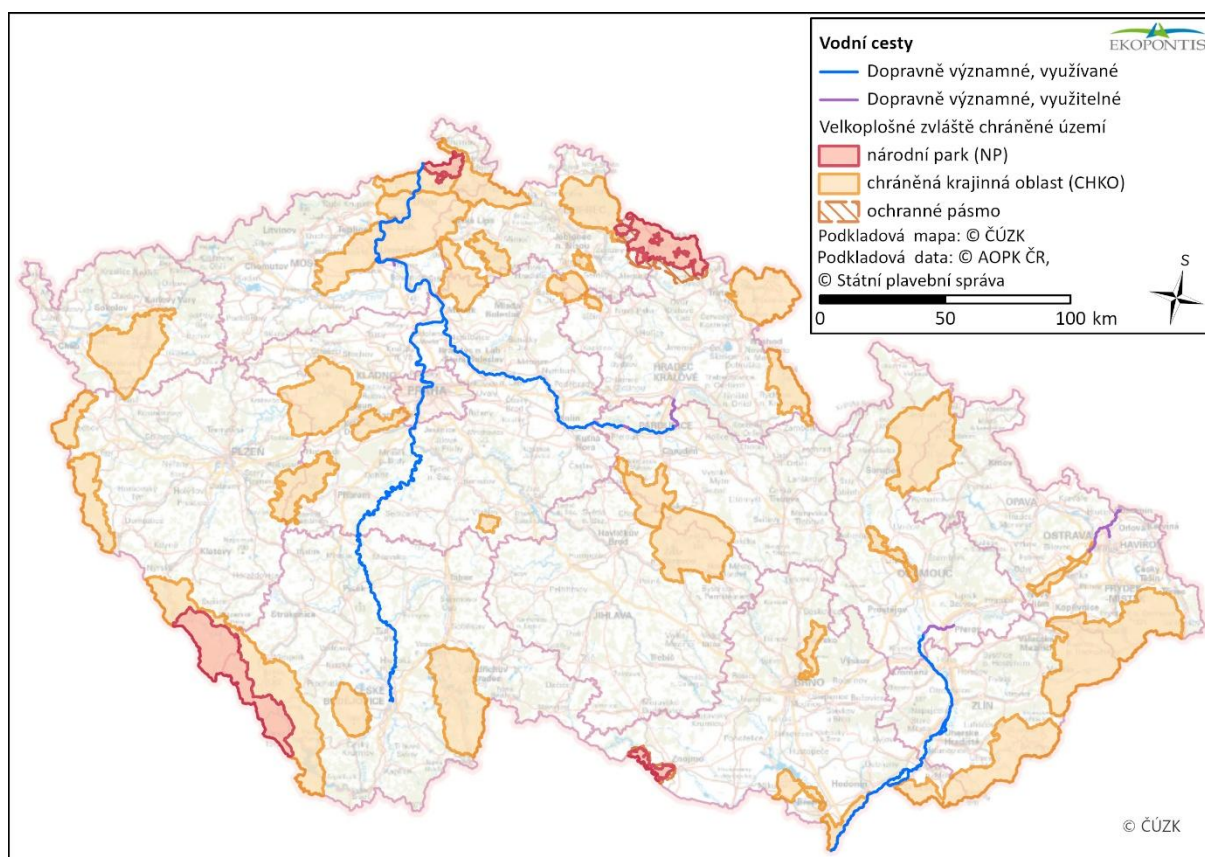
- V rámci velkoplošné ochrany zasahuje vodní cesta do CHKO České středohoří a CHKO Labské pískovce; v širším územním kontextu se v blízkosti vodní cesty nachází také CHKO Kokořínsko – Máchův kraj.

Vltavská vodní cesta

- Vltavská vodní cesta neprochází územím chráněné krajinné oblasti, avšak v její blízkosti se nachází CHKO Český kras a CHKO Blanský les.

Morava a Baťův kanál

- V rámci velkoplošné ochrany vodní cesta zasahuje do území CHKO Soutok; v širším okolí trasy se nachází rovněž CHKO Bílé Karpaty.



Obrázek 14 VZCHÚ ve vztahu k dopravně významným vodním cestám ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat AOPK ČR, © Státní plavební správa, 2026.

Maloplošná zvláště chráněná území jsou na území České republiky rozmístěna plošně v různých typech krajiny. Ve vztahu k hlavním vodním cestám řešeným koncepcí se část těchto území nachází v říčních nivách, slepých ramenech a mokřadních biotopech.

Natura 2000

Soustavu Natura 2000 tvoří ptačí oblasti (PO) a evropsky významné lokality (EVL). Česká republika do soustavy Natura 2000 přispěla 1 111 evropsky významnými lokalitami, což představuje 10,1 % území ČR. Dále je v ČR evidováno 42 ptačích oblastí o celkové rozloze 717 404 ha, tj. cca 9 % území ČR. Evropsky významné lokality a ptačí oblasti se mohou vzájemně překrývat (Souhrnný přehled AOPK ČR, 2025).

Příklady lokalit soustavy Natura 2000 ve vztahu k dopravně významným vodním cestám (viz Obrázek 15 a Obrázek 16):

Labská vodní cesta

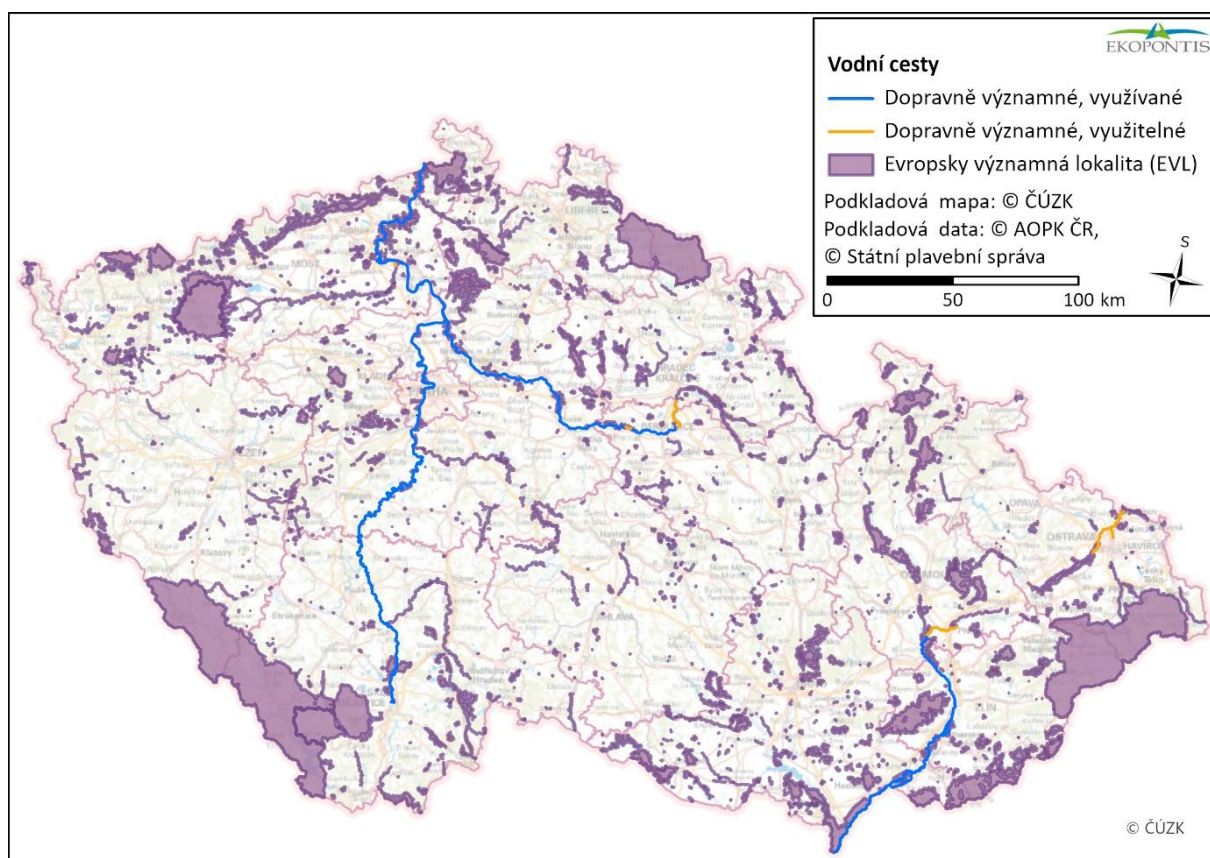
- V dotčeném území Labské vodní cesty, místy v přímém průniku a místy v bezprostřední návaznosti, se nachází evropsky významné lokality Orlice a Labe, Louky u Přelouče, Kladruby nad Labem, Týnecké mokřiny, Lžovické tůň, Libické luhy, Mydlovarský luh, Káraný – Hrbáčkovy tůň, Polabí u Kostelce, Úpor – Černínovsko, Labe – Liběchov, Dobřířský háj, Porta Bohemica a Labské údolí; z ptačích oblastí to jsou Labské pískovce.

Vltavská vodní cesta

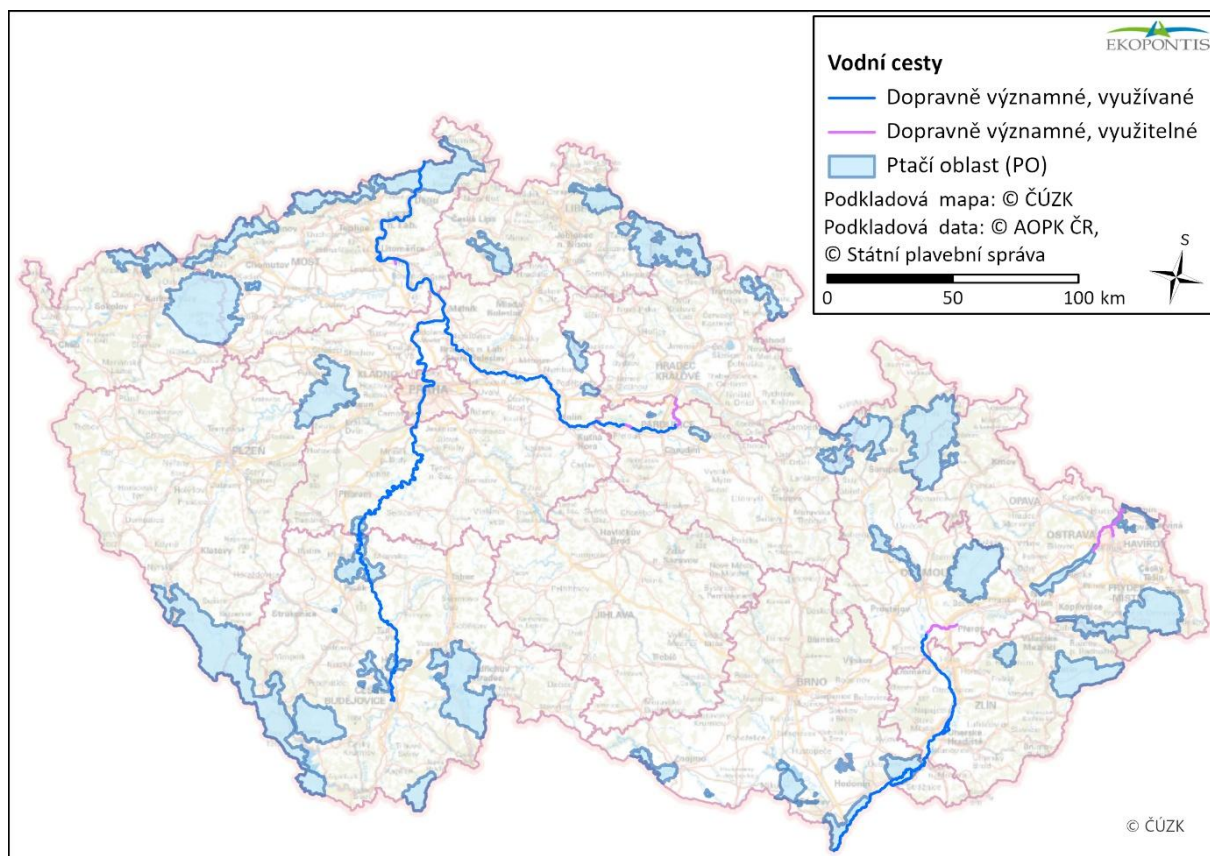
- V dotčeném území Vltavské vodní cesty, místy v přímém průniku a místy v bezprostřední návaznosti, se nachází evropsky významné lokality Labe – Liběchov, Veltrusy, Větrušické rokle, Břežanské údolí, Zvolská homole, V hladomoří, Dolní Sázava, Hrdlička – Žďánská hora, Střední Povltaví u Drbákova, Trhovky, Lužnice a Nežárka nebo Hlubocké obory; z ptačích oblastí Údolí Otavy a Vltavy a Hlubocké obory.

Morava a Bařův kanál

- V dotčeném území Moravské vodní cesty, místy v přímém průniku a místy v bezprostřední návaznosti, se nachází evropsky významné lokality Morava – Chropýňský luh, Kněžpolský les, Nedakonický les, Strážnická Morava, Strážnicko, Očov a Soutok – Podluží; z ptačích oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a Soutok–Tvrdonicko.



Obrázek 15 Evropsky významné lokality a dopravně významné vodní cesty ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat AOPK ČR, © Státní plavební správa, 2026.



Obrázek 16 Ptačí oblasti a dopravně významné vodní cesty ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat AOPK ČR, © Státní plavební správa, 2026.

Mokřady Ramsarské úmluvy

Ramsarská úmluva vytváří rámec pro celosvětovou ochranu a rozumné užívání všech typů mokřadů. Česká republika má na seznamu zapsáno celkem 14 mokřadů (AOPK ČR, 2026).

Ve vztahu k dopravně významným vodním cestám je relevantní zejména mokřad Mokřady dolního Podyjí na toku Moravy v oblasti soutoku Moravy a Dyje.

Přírodní parky

Přírodní parky představují nástroj ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Mohou navazovat na ZCHÚ (nebo jejich ochranná pásma) a plnit tak obdobné funkce jako ochranná pásma těchto území (viz Obrázek 17).

Příklady přírodních parků ve vztahu k dopravně významným vodním cestám:

Labská vodní cesta

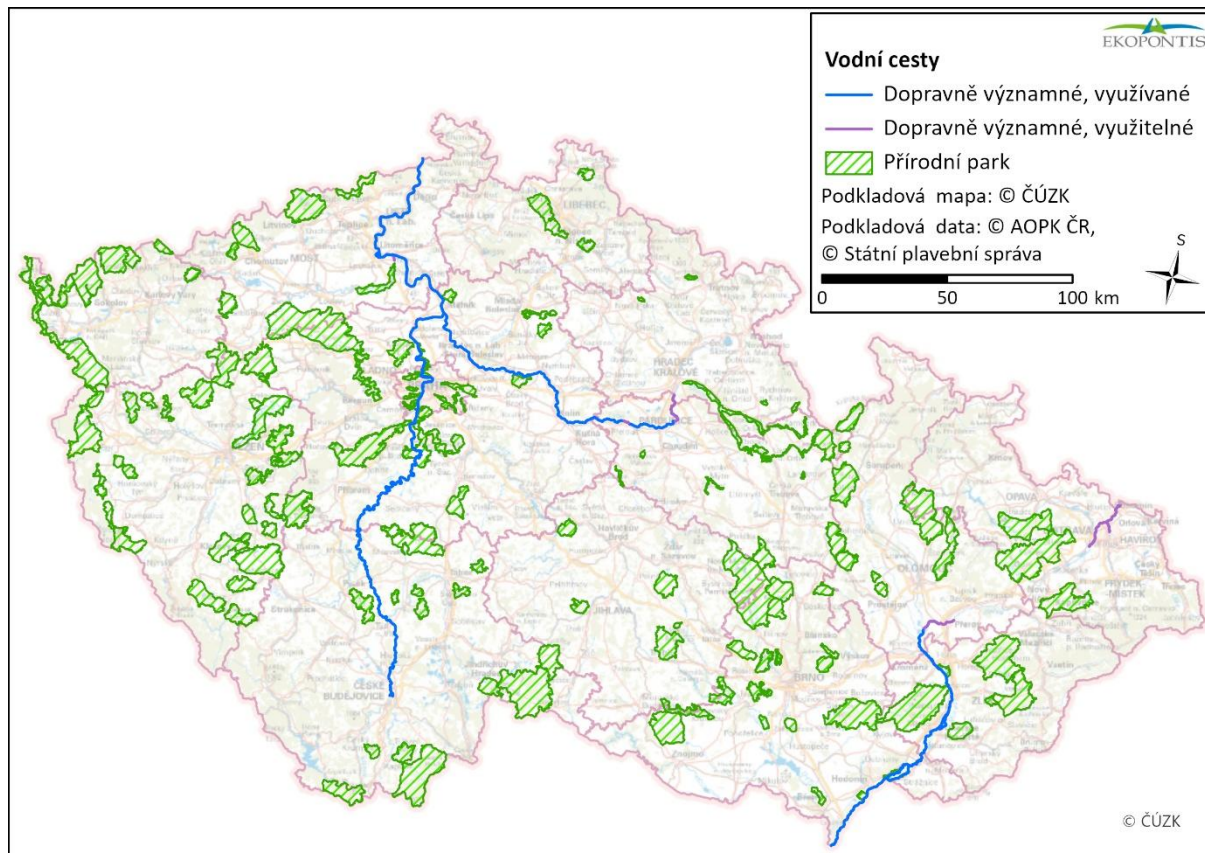
- V blízkosti vodní cesty se nachází zejména přírodní park Kersko-Bory a Rymář.

Vltavská vodní cesta

- Vodní cesta zasahuje nebo míjí přírodní parky Dolní Povltaví, Draháň – Troja a Střed Čech; v širším okolí se nachází také Šárka – Lysolaje, Radotínsko-Chuchelský háj a Modřanská rokle – Cholutice.

Morava a Baťův kanál

- Vodní cesta zasahuje nebo míjí Strážnické Pomoraví a Mikulčický luh. V okolí se nachází přírodní park Záhlinické rybníky a Chříby.



Obrázek 17 Přírodní parky ve vztahu k dopravně významným vodním cestám ČR. Zdroj: vlastní zpracování na podkladu dat AOPK ČR, © Státní plavební správa, 2026.

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES), významný krajinný prvek (VKP)

Smyslem vytváření a ochrany ÚSES je zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení ekologické stability krajiny, zejména zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. Podle významu a šíře spektra reprezentativních biogeografických jednotek se rozlišuje nadregionální systém ekologické stability, regionální systém ekologické stability a místní systém ekologické stability. Na všech úrovních tvoří ÚSES biocentra a biokoridory, součástí ÚSES jsou rovněž interakční prvky.

Hlavní vodní toky představují významnou osu ekologické stability krajiny. Současně platí, že vodní toky a údolní nivy patří mezi významné krajinné prvky ze zákona dle § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a plní stabilizační a migrační funkce v krajině.

Biologická rozmanitost

Zachování biodiverzity a ekosystémových služeb je nezbytné pro dosažení cílů udržitelného rozvoje i pro zajištění kvality života obyvatel. Mezi hlavní příčiny úbytku biodiverzity patří změny ve využívání území a vodních zdrojů, nadměrné využívání organismů, klimatická změna, znečištění ekosystémů a šíření invazních nepůvodních druhů (Zpráva o životním prostředí ČR 2024).

Dle Zprávy o životním prostředí ČR 2024 vyjadřují změny ve využívání krajiny a celkové změny v ekosystémech trendy ve vývoji ptačích populací. V období 1982–2024 poklesla početnost všech běžných druhů ptáků v Česku celkově o cca 11 %. Většina evropsky významných druhů živočichů (59,8 %), rostlin (75,4 %) a přírodních stanovišť (79,6 %) se na území České republiky nachází ve stavu nedostatečném nebo nepříznivém. Dílčí pozitivní trendy lze pozorovat u vybraných druhů díky cílenému managementu v chráněných územích.

Na nepříznivém stavu přírodních stanovišť a druhů se podílí celá řada faktorů. Významnou roli hraje změna přístupu společnosti k využívání krajiny, která se projevuje jednak intenzifikací využívání krajiny vedoucí k homogenizaci krajiny a úbytku a degradaci přírodních stanovišť a biotopů druhů, jednak opouštěním hospodaření a následnou sukcesí. Dalšími faktory jsou zejména fragmentace krajiny dopravní infrastrukturou a příčnými stavbami ve vodních tocích, zábor přírodně cenných území zástavbou, živinové zatížení, klimatická změna a šíření invazních druhů.

Nová sídelní a dopravní infrastruktura má nepříznivý vliv také na druhovou rozmanitost, protože zvyšuje fragmentaci krajiny a generuje další dopravu, což vytváří hluk a znečištění. Intenzivní využívání krajiny vede k její homogenizaci a k postupné ztrátě či degradaci přírodních stanovišť. Fragmentace vodních toků a s ní spojené omezení či znemožnění volné migrace, často společně s dalšími antropogenními tlaky, vedly k výraznému poklesu populací většiny reofilních druhů ryb a částečnému až úplnému vymizení specializovaných diadromních druhů ryb. Dalšími vlivy, které fragmentaci vodních toků způsobují, jsou vzdutí a akumulace vod, nevhodně provedené úpravy vodních toků (protipovodňová opatření), odběry vod a znečištění.

Krajina

Všechny kraje České republiky mají v zásadách územního rozvoje vymezeny cílové kvality, zpravidla na základě odlišných metodických přístupů. Společným principem je vymezení krajinných celků, stanovení cílových kvalit krajiny a formulace podmínek a požadavků pro jejich zachování nebo dosažení. Tyto požadavky jsou následně promítány do úkolů pro územní plánování s cílem zajistit uspořádání krajiny odpovídající principům udržitelného rozvoje, tedy s ohledem na environmentální, sociální i ekonomické aspekty (Územně analytické podklady ČR, 2025).

Níže je uvedena stručná charakteristika krajiny ve vztahu k dopravně významným vodním cestám dle Typologického členění krajiny České republiky:

Labská vodní cesta

- Podle typologie české krajiny náleží území labské vodní cesty převážně do staré sídelní krajiny Hercynica a Polonica, okrajově zasahuje také do pozdně středověké sídelní krajiny Hercynica. Z hlediska způsobu využití převažuje lesozemědělská krajina, doplněná zemědělskou a urbanizovanou krajinou a lokálně také krajinou lesní. Dle reliéfu se jedná zejména o krajinu širokých říčních niv.

Vltavská vodní cesta

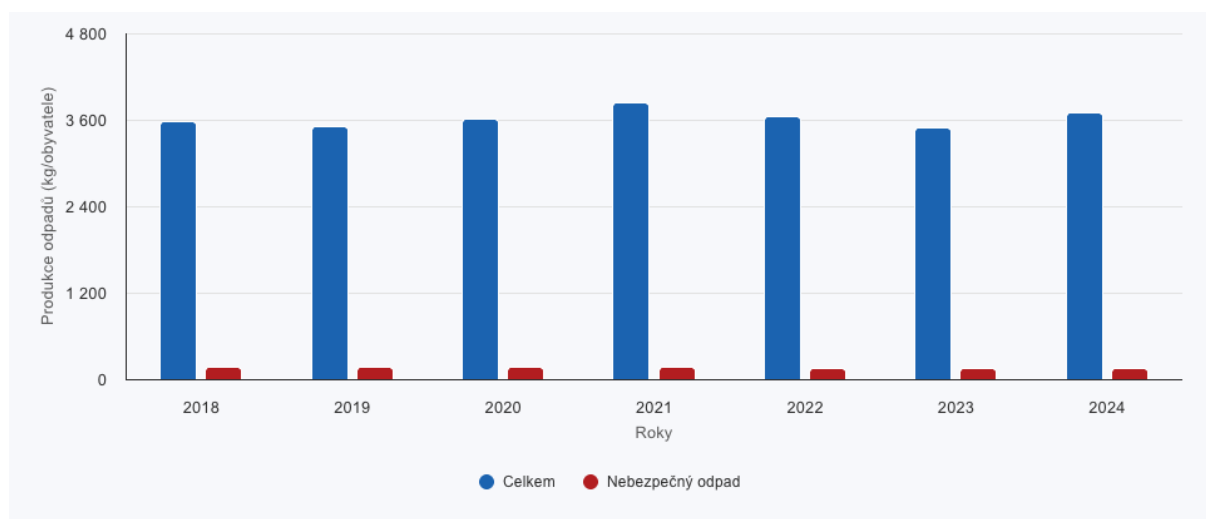
- Území vltavské vodní cesty náleží převážně do staré sídelní krajiny Hercynica a Polonica a částečně také do vrcholně středověké sídelní krajiny Hercynica. Z hlediska využití území se střídá krajina lesní, lesozemědělská, zemědělská a urbanizovaná. Z pohledu reliéfu se jedná především o krajinu zaříznutých údolí, doplněnou úseky krajiny bez výrazněji členěného reliéfu, krajiny rovin a místy také o krajinu širokých říčních niv.

Morava a Baťův kanál

- Území vodní cesty Moravy a Baťova kanálu se nachází převážně ve staré sídelní krajině Pannonica, okrajově zasahuje do novověké sídelní krajiny Carpatica. Převládá zde lesozemědělská a zemědělská krajina, doplněná krajinou lesní a lokálními fragmenty urbanizované či rybníční krajiny. Reliéfně jde zejména o krajinu širokých říčních niv.

C.3.9 Odpady

Celková produkce odpadů v roce 2024 dosáhla přibližně **40,2 milionu tun**, což představovalo meziroční nárůst o cca **6 %** oproti roku 2023. Dominantní složkou celkového objemu byly **odpady minerální** (především stavební a demoliční odpady, zeminy) a odpady ze spalování, které tvořily více než **57 %** celkové produkce. Následovaly **kovové odpady (15,2 %)**, **směsný odpad (11,6 %)** a **nekovové odpady (7,9 %)**, mezi které patří odpady z papíru, plastů, dřeva a skla. **Nebezpečné odpady** představovaly asi **3,8 %** celkového množství, tedy zhruba **1,5 milionu tun**. Z hlediska typu původu odpadu výrazné množství tvoří také **komunální odpad**, jehož produkce v roce 2024 dosáhla **5,9 milionu tun**, z toho většina pocházela z domácností. Produkce odpadů se mezi regiony liší – největší celkové množství bylo vykázano v Jihomoravském kraji a nejmenší v Karlovarském kraji. V přepočtu na obyvatele činila celková produkce odpadů přibližně **3 697 kg na osobu**, zatímco produkce nebezpečných odpadů dosáhla **140 kg na obyvatele**. Veškeré tyto údaje ilustrují, že objem odpadu v ČR je vysoký a že struktura produkce odpadů se stále mění v návaznosti na ekonomickou činnost, stavebnictví a spotřebu obyvatelstva.



Obrázek 18 Produkce odpadů na území ČR v letech 2018-2024. Zdroj: Český statistický úřad, 2025

V České republice je nakládání s odpady řízeno hierarchií preferující **prevence, materiálové využití (recyklaci), energetické využití a až poté skládkování**. Podle údajů Českého statistického úřadu z roku 2024 dominovalo nakládání **recyklaci materiálu**, která se podílela na celkovém zpracování odpadů **53,1 %**. Naopak **skládkování představovalo 14,7 %** a **energetické využití pouze 4,4 %** všech odpadů, přičemž kompostování činilo **3,1 %**, a spalování bez energetického využití bylo zanedbatelné. Tento poměr ukazuje, že přestože recyklace převládá, **skládka stále zůstává významnou formou odstranění odpadů**. Trendy také naznačují, že využití odpadu pro materiálové cíle

a energetické využití se postupně zvyšuje, ale cíle EU v oblasti cirkulární ekonomiky a snižování skládkování vyžadují další posílení recyklačních a energetických kapacit, modernizaci infrastruktury a legislativní podporu přechodu k efektivnějšímu systému odpadového hospodářství.

Samotný sektor vodní dopravy se na produkci odpadů podílí zejména produkcí odpadů z údržby vodních cest (sedimenty) a dále produkcí provozních odpadů z plavidel. Vedle toho má vodní doprava rovněž význam pro přepravu odpadů.

Dle oficiálních statistik Ministerstva dopravy (Ročenka dopravy) byly objemy přepravy v kategorii „Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady“ (komoditní skupina 14 dle klasifikace NST 2007) následující:

Aktuální objemy přepravy (v tunách)

2023: 26 009 tun

2022: 27 551 tun

2021: 31 436 tun

2020: 31 118 tun

Tento objem tvoří přibližně 2,1 % z celkového objemu přepravy věcí vnitrozemskou vodní dopravou v ČR, který v roce 2023 činil celkem 1 220 tis. tun.

Podél vodních cest i v samotné vodě přetrvává problém s odpady a různými typy znečištění, i když se kvalita vod se oproti minulým desetiletím výrazně zlepšila díky lepším čistírnám odpadních vod a přísnějším zákonným limitům. I tak se v řece stále nachází plasty, vlákna od rybářských sítí a drobný odpad, který je splavován z břehů a působí jako vizuální i ekologická zátěž. Kromě mechanického odpadu jsou tak vodní cesty v ČR zatíženy i chemickými látkami a mikropolutanty – např. léčiv, pesticidy nebo průmyslovými sloučeninami, které se dostávají do vody z odpadních toků měst, či z difúzních zdrojů (např. zemědělských splachů). Tyto látky mohou mít dlouhodobé účinky na vodní organismy a kvalitu vody.

C.4 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

V přehledu níže jsou rozvedeny hlavní problémy životního prostředí a zdravotního stavu obyvatel, které vyplývají z popisu stávajícího stavu životního prostředí uvedeného v kap. C. 3. Specifické problémy životního prostředí související s předmětnou koncepcí jsou shrnuty v kapitole D.

Klima

- Výskyt klimatických rizik (povodně, sucho, a další extrémní projevy počasí).
- Emise skleníkových plynů z dopravy.

Ovzduší

- Překračování hodnot benzo(a)pyrenu.
- Rizikový emisní a imisní trend PM a benzo(a)pyrenu.

Hluk a doprava

- Zvyšování hlukové zátěže

Obyvatelstvo a zdraví

- Stárnutí populace a sekundární působení zhoršení kvality životního prostředí na obyvatelstvo.

Voda

- Nevyhovující kvalita vody, znečištění povrchových i podzemních vod.
- Rozkolísanost vodního režimu v důsledku hydrologických extrémů (sucho/nízké průtoky a povodně).
- Úpravy vodních toků, změny hydromorfologických charakteristik včetně narušení podélné kontinuity příčnými překážkami.

Půda a horninové prostředí

- Větrná a vodní eroze, utužení půd, vysychání či zamokření půd.
- Úbytek organické hmoty a omezení mikrobiální aktivity v půdě.
- Kontaminace půd.
- Úbytek zemědělské půdy, zvyšování podílu zastavěných ploch.
- Znečištění půdy a horninového prostředí.

Ochrana přírody a krajiny

- Střet záměrů s lokalitami soustavy Natura 2000
- Riziko narušení předmětů ochrany a celistvosti lokalit soustavy Natura 2000.
- Střet záměrů s lokalitami ZCHÚ
- Riziko narušení předmětů ochrany lokalit ZCHÚ
- Záběr a degradace přírodních a přírodě blízkých stanovišť. Celkově nepříznivé trendy biodiverzity a vysoký podíl druhů/stanovišť v nepříznivém nebo nedostatečném stavu.
- Změny početnosti a diverzity volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.
- Fragmentace krajiny a zhoršování migrační propustnosti krajiny pro živočichy.

Odpady

- Nedostatečná podpora principů oběhového hospodářství.
- Přeprava odpadů k dalšímu zpracování (zatěžování ŽP a obyvatel nákladní dopravou).
- Nedostačující využívání biologicky rozložitelného komunálního odpadu (BRKO), absence optimálního rozložení zařízení pro nakládání s BRKO (kompostárny) a využití koncového produktu.

Kulturní památky

- Nedostatečná ochrana památkových objektů s vazbou na vodní prostředí
- Vliv necitlivě provedeného záměru na památkové hodnoty území či objektů
- Vliv na cílevědomou a účelovou kultivaci krajiny, zachování urbanistické koncepce, přírodních prvků v území ochranných pásem památek

D PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ

V této části jsou na základě výše uvedených zjištění shrnuty očekávané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území. Cílem hodnocení v této fázi není podrobný popis všech vlivů, ale předběžná identifikace možných významných vlivů (jak pozitivních, tak negativních).

V dalším stupni posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, bude vyhodnocen vliv koncepce na jednotlivé složky ŽP a veřejné zdraví. Na základě těchto hodnocení budou dále ve vyhodnocení koncepce (dle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb.) navržena opatření pro předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci potenciálních významných negativních vlivů na životní prostředí, resp. budou navržena opatření k posílení potenciálních pozitivních vlivů koncepce na ŽP a veřejné zdraví.

Předpokládané vlivy koncepce jsou vyhodnoceny v následující tabulce. Podrobné vyhodnocení včetně určení významnosti jednotlivých vlivů koncepce bude zpracováno na základě závěru zjišťovacího řízení a ve vyhodnocení koncepce.

Tabulka 5 Předpokládané vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce	Potřeba analýzy v další fázi SEA
Klima	<ul style="list-style-type: none"> Výskyt klimatických rizik (povodně, sucho, a další extrémní projevy počasí) 	<p>Koncepce vytváří podmínky pro realizaci infrastruktury vodní dopravy, které je z podstaty exponovaná rizikům souvisejícím s hydrologickými podmínkami vodních cest a přilehlého území, jakož i vůči rizikům extrémních projevů počasí, které mohou v důsledku globální klimatické změny v horizontu platnosti navrhované koncepce, respektive životnosti plánované infrastruktury dále zesilovat. Zároveň může realizace koncepce přispět k adaptaci území vůči projevům klimatické změny (zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti vodní dopravy, protipovodňová opatření apod.).</p> <p>Vliv realizace koncepce z hlediska adaptace na klimatickou změnu bude pravděpodobně neutrální až mírně pozitivní.</p>	Ano, pro identifikaci specifických klimatických rizik a stanovení doporučení pro jejich zohlednění při implementaci koncepce.
	<ul style="list-style-type: none"> Emise skleníkových plynů z dopravy 	<p>Rozvoj vodních cest by mohl být spojen se zvýšením přepravních výkonů vodní dopravy na úkor ostatních dopravních módů s horšími emisními faktory skleníkových plynů (silniční a železniční nákladní dopravy).</p>	Ano, pro alespoň rámcový odhad vlivu na emise skleníkových plynů z dopravy (na základě odhadované změny v přepravních výkonech říční dopravy)

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce	Potřeba analýzy v další fázi SEA
		Vzhledem k omezenému významu vodní dopravy na přepravních výkonech bude vliv realizace koncepce z hlediska ochrany klimatu pravděpodobně nevýznamný.	
Ovzduší	<ul style="list-style-type: none"> Překračování hodnot benzo[a]pyrenu. Rizikový emisní a imisní trend PM a benzo[a]pyrenu. 	<p>Předpokládaný vliv na situaci benzo[a]pyrenu je nevýznamný.</p> <p>Předpokládaný vliv na situaci PM je (na většině potenciálně dotčeného území) nevýznamný až málo významný. Případný vliv by se projevil zejména v souvislosti s realizací aktivit podpory rozvoje přístavních průmyslových zón, a záměrů realizovaných v zastavěném území. Tyto vlivy mohou být jak negativní (vznik nových zdrojů emisí, např. v rámci SC „Zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury“), tak pozitivní (nahrazení automobilů vodní dopravou, využití alternativních paliv s nižšími emisemi apod. v rámci SC „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy“, „Modernizace plavidel“, ad.)</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na ovzduší bude na strategické úrovni pravděpodobně nevýznamný.</p>	Ano, pro identifikaci/vyloučení potenciálních lokálních imisních rizik.
Hluk a doprava	<ul style="list-style-type: none"> Zvyšování hlukové zátěže 	<p>Předpokládaný mírně negativní vliv na hlukovou situaci v okolí navazující dopravní infrastruktury (související provoz automobilů příp. vlaků).</p> <p>K lokálnímu vlivu může docházet v případě aktivit souvisejících s cestovním ruchem.</p> <p>Pozitivní vliv mohou mít opatření k přesunu dopravy ze silnice na vodu v městských aglomeracích v rámci specifického cíle „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“</p> <p>Opatření v rámci Specifického cíle: „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy“, „Zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“ „Modernizace plavidel“ mohou vést ke snížení hluku ze spalovacích motorů plavidel, a přístavních technologií.</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na hlukovou situaci bude na strategické úrovni pravděpodobně nevýznamný.</p>	Ano, pro identifikaci rizik a v případě potřeby zpracování návrhu protihlukových opatření.

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce	Potřeba analýzy v další fázi SEA
Obyvatelstvo a zdraví	<ul style="list-style-type: none"> Stárnutí populace a sekundární působení zhoršení kvality životního prostředí na obyvatelstvo. 	<p>Lze předpokládat, že záměr jako celek povede ke zvýšení lodní dopravy. I když je tento druh dopravy považovaný za relativně příznivý z hlediska životního prostředí, nelze ho považovat za zcela bezemisní. Proto nelze vyloučit dlouhodobý vliv na veřejné zdraví působením na kvalitu ovzduší v blízkosti řeky. U záměru nelze vyloučit vlivy na veřejné zdraví způsobené zhoršením kvality ovzduší a hlukem následkem manipulace s materiálem a zbožím v přístavech (nakládka, vykládka a transport). Také lze očekávat dlouhodobé změny vedení tras silniční a železniční nákladní dopravy navazující na lodní dopravu. Následkem toho může dojít k vlivům na veřejné zdraví vyvolaným zhoršením kvality ovzduší a hlukem z dopravy v okolí přístavů na vodní cestě. Tyto nepříznivé vlivy by ale mohly být kompenzovány snížením silniční i železniční nákladní dopravy v širším měřítku, ke kterému dojde převedením silniční a železniční na lodní dopravu.</p> <p>Lokální zvýšení zátěže hlukem může dojít v souvislosti s posilováním využití vodních cest k aktivitám cestovního ruchu. To však zároveň může mít pozitivní vliv na zdraví populace (dostupnost aktivních forem trávení volného času a zdravého životního stylu).</p> <p>Rozvoj vodní dopravy může rovněž přispět ke zlepšení socioekonomických determinant veřejného zdraví.</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na veřejné zdraví bude na strategické úrovni pravděpodobně nevýznamný.</p>	Ano - samostatné vyhodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví (HIA).
Voda	<ul style="list-style-type: none"> Nevyhovující kvalita vody, znečištění povrchových i podzemních vod. Rozkolísanost vodního režimu v důsledku hydrologických extrémů 	<p>S realizací záměrů a opatření obsažených v koncepci může být spojeno riziko lokálního znečištění povrchových i podzemních vod. Současně může případné zvýšení intenzity plavebního provozu (nákladního i rekreačního) lokálně zvyšovat riziko havárií a úniků provozních kapalin a současně přispívat</p>	Ano, pro identifikaci významných změn, rizik a pro návrhy opatření.

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce	Potřeba analýzy v další fázi SEA
	<p>(sucho/nízké průtoky a povodně) a s tím související zranitelnost vodní dopravní infrastruktury i ekosystémů v nivách.</p> <ul style="list-style-type: none"> Úpravy vodních toků, změny hydromorfologických charakteristik včetně narušení podélné kontinuity příčnými překážkami. 	<p>k tlakům na břehové zóny (vlnobití, eroze) a na vodní ekosystémy.</p> <p>Implementace koncepce může zahrnovat zásahy do koryt a břehů, které mohou ovlivnit režim toku, včetně břehových zón a navazujících nivních ekosystémů.</p> <p>Na druhé straně lze očekávat i potenciálně pozitivní vlivy v případě uplatnění opatření zaměřených na prevenci znečištění a snižování environmentálních dopadů (např. snižování vlivů výstavby na životní prostředí, dekarbonizace/šetrnější provoz plavidel a rozvoj servisních služeb pro plavidla včetně zajištění vhodné infrastruktury).</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na vody může být na strategické úrovni pravděpodobně významný. Současně však koncepce vytváří prostor i pro uplatnění opatření, která mohou některá rizika zmírňovat.</p>	
Půda a horninové prostředí	<ul style="list-style-type: none"> Větrná a vodní eroze, utužení půd, vysychání či zamokření půd Úbytek organické hmoty a omezení mikrobiální aktivity v půdě Kontaminace půd Úbytek zemědělské půdy, zvyšování podílu zastavěných ploch. Znečištění půdy a horninového prostředí. Napřimování toků v minulosti vedlo k poklesu hladiny podzemní vody, což u okolních fluvizemí způsobuje jejich vysychání (degradaci) a ztrátu přirozené úrodnosti. 	<p>Při realizaci záměrů navazujících na implementaci předmětné koncepce, zejména při naplňování specifického cíle „Zvýšení efektivity dopravy na síti TEN – T“ lze předpokládat zábor ZPF, a to včetně půd spadajících do nejvyšších tříd ochrany.</p> <p>Realizace záměrů obsažených v koncepci bude spojena s rizikem znečištění horninového prostředí.</p> <p>Nad jezy hladina podzemní vody stoupá, což může vést k oglejení (zamokření) přilehlých polí.</p> <p>Citylogistika (využití stávajících nábřeží): Podporuje využívání stávajících urbanizovaných ploch (přístavů) a omezuje potřebu stavět nová logistická centra na „zelené louce“ mimo města.</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na půdu bude na strategické úrovni pravděpodobně nevýznamný, popřípadě mírně negativní.</p>	<p>Ano</p> <p>Identifikace rizik významných záborů ZPF a kontaminace horninového prostředí</p>

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce	Potřeba analýzy v další fázi SEA
Ochrana přírody a krajiny	<ul style="list-style-type: none"> • Střet záměrů s lokalitami soustavy Natura 2000. • Riziko narušení předmětů ochrany a celistvosti lokalit soustavy Natura 2000. • Střet záměrů s lokalitami ZCHÚ. • Riziko narušení předmětů ochrany lokalit ZCHÚ. • Zábor a degradace přírodních a přírodně blízkých stanovišť. Celkově nepříznivé trendy biodiverzity a vysoký podíl druhů/stanovišť v nepříznivém nebo nedostatečném stavu. • Změny početnosti a diverzity volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. • Fragmentace krajiny a zhoršování migrační prostupnosti krajiny pro živočichy. 	<p>Implementace koncepce vodní dopravy může být spojena s potenciálně významnými vlivy na území soustavy Natura 2000 a ZCHÚ.</p> <p>V důsledku výstavby i provozu v koncepci navržených opatření lze očekávat přímý zábor či degradaci přírodních a přírodně blízkých stanovišť, a tím i možné ovlivnění početnosti a diverzity volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.</p> <p>Implementace koncepce také může přispět k prohloubení fragmentace říční sítě a navazujících litorálních a terestrických ekosystémů a vést ke zhoršení migrační prostupnosti krajiny pro vodní i suchozemské živočichy.</p> <p>Koncepce může zvyšovat stres pro volně žijící druhy, což se může projevit například snížením početnosti či diverzity v lokalitách v okolí vodních cest.</p> <p>Předpoklad možných významných vlivů na soustavu Natura 2000 vyplývá rovněž z vydaných stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., kdy některá stanoviska významný vliv koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000 nevyloučila.</p> <p>Na druhé straně koncepce obsahuje také opatření zaměřená na snižování vlivu výstavby vodních cest na životní prostředí. To představuje příležitost pro zmírnění některých negativních vlivů a pro uplatnění šetrnějších řešení při přípravě a realizaci navazujících záměrů. Celkový vliv realizace koncepce na ochranu přírody a krajiny může být na strategické úrovni potenciálně významný, včetně možných významných vlivů na lokality soustavy Natura 2000.</p>	Ano, pro identifikaci významných změn, rizik a pro návrhy opatření.
Odpady	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečná podpora principů oběhového hospodářství. • Přeprava odpadů k dalšímu zpracování (zatěžování ŽP) 	Předpokládaný vliv na odpady / odpadové hospodářství je málo významný, související především s fází výstavby jednotlivých záměrů.	Ano - samostatné vyhodnocení vlivů koncepce na odpady / odpadové hospodářství.

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce	Potřeba analýzy v další fázi SEA
	<p>a obyvatel nákladní dopravou).</p> <ul style="list-style-type: none"> Nedostačující využívání biologicky rozložitelného odpadu (BRKO), absence optimálního rozložení zařízení pro nakládání s BRKO (kompostárny) a využití koncového produktu. 	<p>Opatření zaměřená na prohlubování koryt (např. úsek Přelouč–Pardubice) vyžadují řešení nakládání s vytěženým materiálem.</p> <p>Vodní doprava může sloužit jako nástroj pro přepravu odpadů (Specifický cíl: „Inovativní logistická řešení, multimodalita a citylogistika“)</p> <p>Koncepce řeší nakládání s odpady související s provozem plavidel (Specifický cíl: „Zajištění servisních služeb pro plavidla“).</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na odpadové hospodářství bude na strategické úrovni pravděpodobně nevýznamný.</p>	
Kulturní památky	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná ochrana památkových objektů s vazbou na vodní prostředí Vliv necitlivě provedeného záměru na památkové hodnoty území či objektů Vliv na cílevědomou a účelovou kultivaci krajiny, zachování urbanistické koncepce, přírodních prvků v území ochranných pásem památek 	<p>Specifický cíl „Osobní a rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů“ může zvýšit využití technických památek pro cestovní ruch.</p> <p>Zásahy do historických konstrukcí: Realizace strategických cílů, jako je zajištění podjezdů výšek na Vltavě (7,0 m), vyžaduje rekonstrukce či úpravy mostů, což může mít dopad na jejich památkovou hodnotu.</p> <p>Modernizace plavebních komor: Mnoho plavebních objektů (např. na dolní Vltavě nebo Labi) pochází z počátku 20. století; jejich nezbytná modernizace musí vyvážit funkční potřeby a zachování historického rázu.</p> <p>Vizuální a urbanistický dopad: Výstavba nových plavebních stupňů (Děčín, Přelouč II) nebo velkých lodních zdvihačů (Slapy, Orlický) může výrazně změnit krajinný ráz a vizuální kontext historických sídel a památek.</p> <p>Přeprava těžkých komponent (NTK): Pro potřeby výstavby nových jaderných zdrojů bude nutné v některých místech upravit mosty nebo prohrábnout dno v blízkosti historických staveb.</p> <p>Celkový vliv realizace koncepce na kulturní památky bude na strategické úrovni pravděpodobně nevýznamný.</p>	<p>Ano.</p> <p>Hodnocení vlivů na kulturní památky s vazbou na vodní prostředí a ve vymezených památkových zónách s územní ochranou</p>

E DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1 Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Vzhledem k charakteru a předpokládanému obsahu koncepce a jejímu územnímu zaměření jsou očekávatelné potenciální vlivy na životní prostředí související zejména se změnami dopravních proudů mezi jednotlivými dopravními módy. V případě úspěšného naplnění koncepce lze očekávat především přesun přeprav z nákladní silniční dopravy na vodní dopravu. V souvislosti s tímto lze očekávat mírné pozitivní vlivy z hlediska nižšího znečištění ovzduší, emisí skleníkových plynů a hluku zejména na území SRN. Naopak je možné očekávat mírné negativní vlivy zvýšení intenzity vodní dopravy na Labské vodní cestě i na území SRN. Tyto vlivy budou prověřeny ve vyhodnocení koncepce. Uvažovat by bylo možné i potenciální přeshraniční vlivy strategického cíle „Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování“, zejména Specifického cíle „Zvýšení efektivnosti dopravy na síti TEN –T“ a investiční akce „Zlepšení plavebních podmínek na Labi Ústí nad Labem-st.hr. Pl. stupeň Děčín“. Zde lze uvažovat na území SRN potenciální vlivy spojené s realizací samotného záměru (přechodný zákal vody spojený s realizací stavebních prací v korytě Labe) či s provozem záměru (sedimentace části plavenin v případné jezové zdrži a jejich vyplavení při zvýšených průtocích). Lze předpokládat, že nepůjde o významné negativní vlivy. Tento předpoklad by měl být ověřen zejména v rámci procesu posuzování vlivů tohoto záměru na životní prostředí (EIA), který by měl být v nejbližší době zahájen.

V případě strategického cíle „Dlouhodobá vize pro vodní dopravu – prověření možností dalšího rozvoje vodní dopravy“, konkrétně specifického cíle „Rozvoj vodních cest v dlouhodobém horizontu“ může dojít k přeshraniční spolupráci s Polskem na prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty. Tento specifický cíl však přesahuje časový horizont koncepce a je zcela závislý na aktivitě Polska v této oblasti.

Vzhledem k tomu, že se v koncepci již na dále nesleduje záměr kanálu Dunaj-Odra-Labe lze případné vlivy na Polsko, Slovensko či Rakousko vyloučit.

Jiné cíle či opatření, než jsou výše zmíněné, přeshraniční vlivy pravděpodobně vyvolat nemohou.

E.2 Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce

Mapové a ani jiné dokumentace nejsou přiloženy.

E.3 Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví

Veškeré podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v předchozích kapitolách oznámení.

E.4 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

Příslušné orgány ochrany přírody byly osloveny s žádostí o vydání stanoviska podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Oslovení orgánů ochrany přírody vycházelo z územního rozsahu možných vlivů koncepce na lokality soustavy Natura 2000 ve vazbě na dopravně významné vodní cesty řešené koncepcí. Jako podklad byl příslušným orgánům ochrany přírody poskytnut stručný popis koncepce a příloha „Výtah z aktuální podoby Koncepce vodní dopravy 2026-2035 z hlediska potenciálních významných vlivů na soustavu Natura 2000“. Kompletní žádost o stanoviska podle § 45i odst. 1 ZOPK je přiložena k tomuto oznámení jako přílohy č. 2.

Tabulka níže shrnuje obsah obdržených stanovisek. Jednotlivá vydaná stanoviska jsou zařazena do přílohy č. 3 tohoto oznámení koncepce.

Tabulka 6 Přehled stanovisek orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 ZOPK

Orgán ochrany přírody	Závěr
Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí	významný vliv na EVL a PO vyloučen
Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO vyloučen
Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO vyloučen
Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Správa Národního parku České Švýcarsko	významný vliv na EVL a PO nevyloučen
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR	významný vliv na EVL a PO nevyloučen

SEZNAM ZPRACOVATELŮ

Datum dokončení Oznámení koncepce	16.04.2026
Zpracovatel	<p>Ekopontis, s.r.o. Husovická 884/4, 614 00 Brno</p> <p>Integra Consulting s.r.o. Sudoměřská 1243/25, 130 00 Praha 3</p>  
Specialista pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí	<p>Ing. Pavel Obrdlík držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí č. j. 87742/ENV/15, prodlouženo č.j. MZP/2020/710/3955, MZP/2025/710/4370 obrdlik@ekopontis.cz +420 774 854 447</p> <p>Mgr. Martin Smutný držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí č. j. 7554/OPVI/04, prodlouženo č.j. 1461/ENV/09, 73321/ENV/14, MZP/2019/710/10092, MZP/2024/710/5021 martin.smutny@integracons.com +420 724 110 779</p>
Seznam osob, které se podílely na zpracování Oznámení koncepce:	<p>Ing. Karolína Garguláková, spolupráce na pracování částí A až C Oznámení gargulakova@ekopontis.cz +420 732 178 038</p> <p>Mgr. Michal Musil, spolupráce na pracování částí A až C Oznámení michal.musil@integracons.com +420 774 132 319</p> <p>Mgr. Klára Jiřincová, spolupráce na pracování částí A až C Oznámení klara.jirincova@integracons.com +420 724 187 705</p>
Podpis zpracovatele Oznámení koncepce	

PŘÍLOHY

Příloha 1: Návrh Koncepce vodní dopravy pro období 2026-2035

Příloha 2: Žádost o stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, včetně přílohy Výtah z aktuální podoby Koncepce vodní dopravy 2026-2035 z hlediska potenciálních významných vlivů na soustavu Natura 2000

Příloha 3: Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 ZOPK

POUŽITÉ ZDROJE

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2026): Mapomat – mapový portál AOPK ČR [online]. [cit. 15. 2. 2026]. Dostupné z: <http://mapy.nature.cz/>

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2026): Souhrnný přehled k 31. 12. 2025 za celou ČR [online]. [cit. 15. 2. 2026]. Dostupné z: <https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/sumarizace/>

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2026): AOPK ČR [online]. [cit. 15. 2. 2026]. Dostupné z: <https://aopk.gov.cz/>

Česká geologická služba (2026): GeoDATA. Mapový server [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <http://www.geology.cz/>

Český hydrometeorologický ústav (2025): Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2024 [online]. Praha: ČHMÚ. [cit. 18. 2. 2026]. Dostupné z: https://intranet.chmi.cz/files/portal/docs/tiskove_zpravy/2025/TZ_Rocenka_kvalita_ovzdusi_za_rok_2024.pdf

Český statistický úřad (2025): Vývoj obyvatelstva České republiky – 2024 [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/vyvoj-obyvatelstva-ceske-republiky-2024>

Český statistický úřad (2025): Odpady [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/odpady?pocet=10&start=0&podskupiny=283&razeni=-datumVydaniDemek>, J., Mackovčín, P., ed. (2006): *Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny*. Vydání II. AOPK ČR, Praha, 582 p.

Český statistický úřad (2021): Věková struktura [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://scitani.gov.cz/vekova-struktura>

Löw, J., Novák, J. (2008): *Typologické členění krajiny České republiky*. Urbanismus a územní rozvoj, roč. XI - č. 6/2008

Ministerstvo dopravy (2024): Ročenka dopravy 2024 [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2024.pdf

Ministerstvo životního prostředí (2024): Manuál SEA – Obecné koncepte. Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/dokumentSoubor/2241/MANU%C3%81L%20SEA%20-%20Obecn%C3%A9%20koncepte.pdf?lang=cs>

Ministerstvo životního prostředí (2024): Statistická ročenka životního prostředí České republiky 2024 [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://cenia.gov.cz/publikace/statisticka-rocenka-zivotniho-prostredi-cr/>

Ministerstvo životního prostředí (2024): Zpráva o životním prostředí České republiky 2024 [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://cenia.gov.cz/publikace/zpravy-o-zp/zprava-o-zivotnim-prostredi-ceske-republiky-2024/>

Ministerstvo zemědělství (2025): Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky v roce 2024 [online]. Praha: Ministerstvo zemědělství. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://mze.gov.cz/public/portal/mze/voda/osveta-a-publikace/publikace-a-dokumenty/modre-zpravy/modra-zprava-2025>

Národní památkový ústav (2026): Památkový katalog [online]. [cit. 18. 2. 2026]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/>

Quitt, E. (1971): *Klimatické oblasti Československa*. Studia geographica 16. ČSAV, Brno

Státní plavební správa (2026): Portál LAVDIS [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://lavdis.cz/>

Šváblová Nezvalová, J. (2018): *Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*. Ministerstvo životního prostředí, 93 s.

Tolasz, R. et al. (2007): *Atlas podnebí Česka*. Praha; Olomouc: Český hydrometeorologický ústav a Univerzita Palackého v Olomouci.

Územně analytické podklady ČR (2025): Územně analytické podklady ČR [online]. [cit. 16. 2. 2026]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/uzemni-planovani/uzemne-analyticke-podklady-cr/>

Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR (2024): Zdravotní stav české populace ve srovnání se státy OECD [online]. [cit. 16. 2. 2026]. Dostupné z: <https://www.nzip.cz/clanek/1924-zdravotni-stav-ceske-populace-ve-srovnani-se-staty-oecd>

Výzkumný ústav monitoringu a ochrany půdy, v. v. i. (VÚMOP) (2020): *Metodika tvorby aktuálních půdních map pedometrickými metodami* [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://knihovna.vumop.cz/#!/records/833672d5-26b3-4883-bcb3-8f958eadde6d>

Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v. v. i. (2026): Hydroekologický informační systém VÚV TGM (HEIS) [online]. [cit. 26. 2. 2026]. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/>