

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

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

Zasláno e-mailem se zaručeným elektronickým podpisem

8. 6. 2026

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vyjádření Děti Země k oznámení SEA a k návrhu KVD2

1. Úvod

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

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

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

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

2. Ke KVD1 (8/2016)

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

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

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

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

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

3. Stanovisko Správy NP České Švýcarsko ke KVD1

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

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

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

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

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

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

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

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

Přílohy:

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

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

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

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

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

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

23.05.2012 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 2 přepracovat

29.02.2016 = ŘVC ČR předkládá dokumentaci EIA č. 3

14.09.2016 = MŽP požaduje dokumentaci EIA č. 3 přepracovat

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

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

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

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

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

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

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

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

4. K Abstraktu

KVD2 na str. 2 uvádí toto:

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

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

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

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

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

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

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

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

5. K Analýze stávajícího stavu vodní dopravy v ČR

5.1. KVD2 na str. 7 mj. uvádí toto:

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

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

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

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

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

5.2. KVD2 na str. 10 mj. uvádí toto:

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

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Příležitosti pro rozvoj vodní dopravy:

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

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

Děti Země k výše uvedenému uvádějí, že jde

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

Hrozby pro rozvoj vodní dopravy:

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

Děti Země k výše uvedenému uvádějí toto:

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

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

6. Ke Strategickým cílům

6.1. KVD2 na str. 25 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2. KVD2 na str. 30 uvádí mj. toto:

3. Specifický cíl „Dekarbonizace a šetrnost vodní dopravy

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

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

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

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

6.3. KVD2 na str. 35 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

6.4. KVD2 na str. 27 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

6.5. KVD2 na str. 43 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

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

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

Vodní cesty pro nákladní i osobní dopravu:

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

Zlepšení splavnosti Labe v úseku Střekov – státní hranice

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

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

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

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

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

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

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

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

Splavnění Labe do Pardubic

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

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

(mj. výstavba)

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

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

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

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

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

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

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

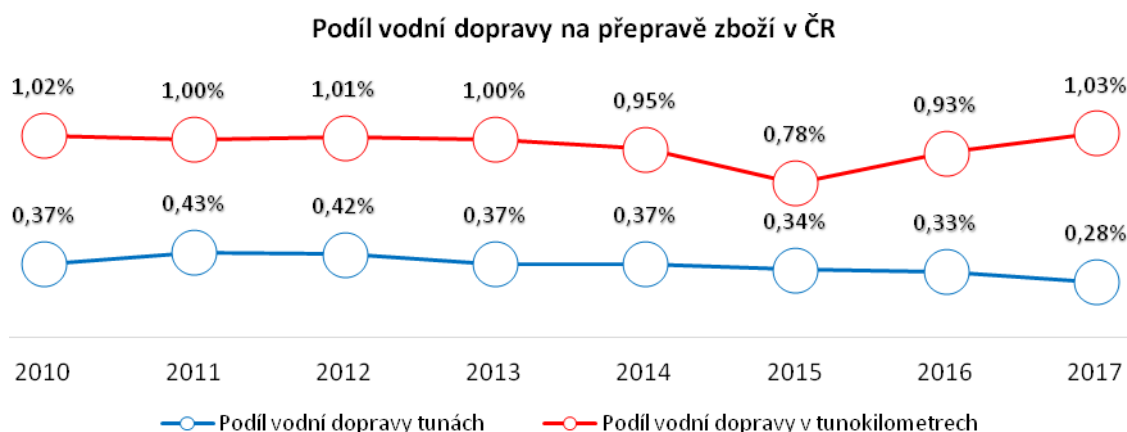
Pokud nebude zajištěna spolehlivost labsko-vltavské vodní cesty a nebudou vyřešeny všechny problémy, hrozí, že investice do nákladní vodní dopravy nebudou mít pozitivní dopad. Příkladem jedné z takových investic je modernizace veřejného přístavu v Ústí nad Labem za více než 100 milionů korun.“

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Plavební stupeň Přelouč II

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

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

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

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

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

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

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

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

Doporučení 1

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

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

Doporučení 2

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

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

*** str. 21 – TABULKA**

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

*** str. 24 – VLTAVA**

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

*** str. 30 – LABE**

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

*** str. 32 – DĚČÍN**

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

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

6.6. KVD2 na str. 52 uvádí mj. toto:

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

„Vltavská vodní cesta třídy I.

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

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

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

6.7. KVD2 na str. 53 uvádí mj. toto:

Vodní cesta Baťův kanál třídy 0.

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

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

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

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

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

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

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

6.8. KVD2 na str. 55 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

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

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

6.9. KVD2 na str. 63 uvádí mj. toto:

D. ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ SÍTĚ PŘÍSTAVNÍ INFRASTRUKTURY

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

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

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

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

6.10. KVD2 na str. 66 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

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

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

6.11. KVD2 na str. 68 uvádí mj. toto:

Rozvoj přístavních průmyslových zón

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

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

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

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

6.12. KVD2 na str. 72 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MD nestanovilo konkrétní cíle v rozvoji rekreační plavby

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

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

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

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

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

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

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

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

Tento předpoklad ale není podložen žádnými objektivně ověřitelnými fakty vycházejícími z informací nebo údajů z koncepčních dokumentů resortu, do jehož působnosti cestovní ruch patří. MD výsledky uvedených hodnocení neverifikovalo. V koncepčním dokumentu pro oblast rozvoje cestovního ruchu není rekreační plavba vůbec zmiňována²...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Ke Snižování vlivu provozu na životní prostředí

7.1. KVD2 na str. 83 uvádí mj. toto:

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2. KVD2 na str. 84 uvádí mj. toto:

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

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

*Z hlediska změny klimatu je třeba uvést, že realizace **Plavebního stupně Děčín** bude mít i v případě **naplnění prognóz, jako je zhoršení plavebních podmínek na Labi v letních měsících v důsledku klimatické změny**, z pohledu plavby **jednoznačně pozitivní vliv**. Dle dokumentace EIA z roku 2016 slouží záměr Plavebního stupně Děčín právě ke zlepšení plavebních podmínek za nízkých průtoků a může **být tak jedním z adaptačních opatření umožňujících zachování plavebního spojení ČR s rozvinutou sítí evropských vodních cest a mořem i v budoucnu**.*

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

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

8. K obsahu oznámení

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Další požadavky na KVD2 a na Vyhodnocení

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

Stručný popis varianty KVD2:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Závěr

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

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

RNDr. Miroslav Patrik
statutární zástupce klubu

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