

UNIVERZITA PARDUBICE  
FAKULTA EKONOMICKO – SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Jana Divišová

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní

Projekt Splavnění Labe do Pardubic. Ekonomické přínosy a dopady  
výstavby plavebního kanálu v Přelouči na životní prostředí.

Jana Divišová

Bakalářská práce

2008

University of Pardubice  
Fakulty of economics and administration

The river Labe regulation project. Economic benefits of building a water  
channel in Přelouč and its effects on the environment.

Jana Divišová

Bachelor work

2008

### Poděkování:

Děkuji vedoucímu mé práce panu Ing. Robertu Baťovi, Ph.D. především za jeho čas, cenné rady a připomínky a pomoc, která mi byla poskytnuta při zpracování mé bakalářské práce.

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Ústav veřejné správy a práva  
Akademický rok: 2007/2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana DIVIŠOVÁ**  
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**  
  
Název tématu: **Projekt splavnění Labe do Pardubic. Ekonomické přínosy a dopady výstavby plavebního kanálu v Přelouči na životní prostředí.**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Osnova:

1. Úvod
2. Charakteristika vodní dopravy a dopravní politika státu
3. Projekt splavnění Labe
4. Plavební stupeň v Přelouči a výstavba plavebního kanálu
5. Ekonomické přínosy splavnění Labe a dopady výstavby plavebního stupně na životní prostředí
6. Závěr

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

HOUGHTON, J.: Globální oteplování. 1.vyd. Praha:Academia, 1998.  
ISBN 80-200-0636-2

KRAMER, M., STREBEL, H., JÍLKOVÁ, J. Mezinárodní management  
životního prostředí. 1.vyd. Praha: Linde, 2005. ISBN 80-7179-921-1

LOMBORG, B.: Skeptický ekolog. 1.vyd. Praha: Dokořán, 2006. ISBN  
80-7363-059-1

SVOBODA, V. : Doprava jako součást logistických systémů. 1.vyd. Praha:  
Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3

European Transport Policy for 2010: Time to decide, COM 2001

Vedoucí bakalářské práce:

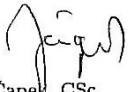
Ing. Robert Baťa, Ph.D.  
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce:

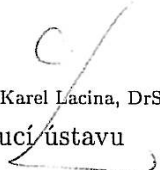
30. října 2007

Termín odevzdání bakalářské práce:

19. května 2008

  
prof. Ing. Jan Čapek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. PhDr. Karel Lácina, DrSc.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 15. listopadu 2007

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce je věnována problematice splavnění Labe do Pardubic a s tím spojeným projektem výstavby Plavebního stupně Přelouč II.

První část obsahuje teoretické vymezení vodní dopravy a jejího významu v rámci dopravní politiky České republiky i v rámci Evropské unie. Částečně je zde zmíněna problematika udržitelného rozvoje.

Druhá část práce je zaměřena na vliv dopravy jako takové na životní prostředí. Třetí, praktická část, pojednává již konkrétně o problematice splavnění Labe, ekonomickými přínosy pro region a vlivy na životní prostředí.

### **Klíčová slova:**

splavnění Labe; udržitelný rozvoj; plavební kanál; dopravní politika; multimodální doprava; vodní doprava; životní prostředí

## **ABSTRACT**

This bachelor work focuses on questions related to the regulation of the river Labe as it passes Pardubice and the project to construct a channel in Přelouč, which is part of it.

The first part of this work looks at the theory of water carriage and its importance in transport policy of Czech Republic and European Union. The theory of sustainable development is explained in the context of this subject.

The second part relates impact of transport on the environment. The third, practical part is concerned with examining the issues relating to the river Labe regulations, the economic benefits for the region and the effects on the environment.

### **Keywords:**

river Labe regulation; sustainable development; water channel; transport policy; multimodal transport; water carriage; environment



## Obsah

ÚVOD.....	7
<b>1 CHARAKTERISTIKA VODNÍ A LODNÍ DOPRAVY A JEJÍ ÚLOHA V DOPRAVNÍ POLITICE ČESKÉ REPUBLIKY .....</b>	<b>8</b>
1.1 DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY .....	8
1.1.1 Strategie udržitelné dopravy .....	9
1.1.2 SWOT analýza dopravy: .....	10
1.1.3 Multimodální doprava.....	11
1.1.4 Priority a cíle dopravní politiky.....	12
1.2 VODNÍ DOPRAVA A JEJÍ POSTAVENÍ V DOPRAVNÍ POLITICE .....	12
1.2.1 Nákladní lodní doprava .....	14
1.2.2 Osobní lodní doprava.....	16
1.3 ROZVOJ VODNÍ DOPRAVY .....	17
1.4 VYUŽITÍ VODNÍCH CEST V ZEMÍCH ZÁPADNÍ EVROPY .....	18
1.5 NAIADES – INTEGROVANÝ EVROPSKÝ AKČNÍ PROGRAM PRO VNITROZEMSKOU VODNÍ DOPRAVU .....	19
<b>2 DOPRAVA A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>20</b>
2.1 VLIVY DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	20
2.2 STAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V PARDUBICKÉM KRAJI V SOUVISLOSTI S DOPRAVOU .....	22
<b>3 PROJEKT SPLAVNĚNÍ LABE .....</b>	<b>24</b>
3.1 LABSKÁ VODNÍ CESTA .....	24
3.2 PROJEKT V DATECH .....	26
3.3 HISTORIE VODNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE .....	26
3.4 ETAPY SPLAVNĚNÍ STŘEDNÍHO LABE .....	27
3.5 PLAVEBNÍ STUPEŇ PŘELOUČ II .....	28
3.5.1 Rozpočet a financování projektu.....	31
3.6 EKONOMICKÉ PŘÍNOSY SPLAVNĚNÍ LABE .....	31
3.7 DOPADY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	32
3.8 EIA HODNOCENÍ PROJEKTU .....	34
3.8.1 Stanovisko České zemědělské univerzity .....	35
<b>4 SHRNUTÍ.....</b>	<b>36</b>
<b>5 ZÁVĚR.....</b>	<b>38</b>

# Úvod

Tato bakalářská práce je zaměřena na problematiku splavnění Labe do Pardubic. Využívání vodních cest, jako jednoho ze způsobů přepravy, se nyní dostává opět do popředí zájmů, jak v rámci české dopravní politiky, tak i na celoevropské úrovni.

Aktuálním problémem tohoto projektu je v současné době překonání nesplavného úseku mezi městy Přelouč a Pardubice. Jedná se o složitou situaci, kdy se zástupci Pardubického kraje a Ředitelství vodních cest ČR na jedné straně a různé skupiny ochránců přírody na straně druhé dohadují o vybudování plavebního kanálu v Přelouči. Realizací projektu o výstavbě plavebního kanálu, oficiálně nazvaného Plavební stupeň Přelouč II., by byla zasažena část chráněného území Slavíkových ostrovů. Spory o vybudování plavebního kanálu se vedou již několik let a v současné době je projekt ve stavu stagnace. Důvodem je rozhodnutí ministerstva životního prostředí, které neudělilo výjimku povolující realizaci projektu.

V teoretické části bakalářské práce je charakterizována vnitrozemská vodní doprava a její úloha v dopravní politice České republiky a následně i v rámci evropského dopravního systému. Evropská integrace je totiž stále více patrná i v oblasti vnitrozemské a námořní lodní dopravy. Jedná se především o vybudování tzv. transevropské dopravní sítě. Rozšiřování Evropské unie s sebou přináší i zvyšování objemu přepravovaného zboží a s tím i negativní dopady na životní prostředí a reálnou hrozbu přetížení infrastruktury. Vodní cesty představují velkou, dosud nevyužitou kapacitu a lodní doprava je jedním z hlavních článků tzv. intermodalní (kombinované) dopravy.

Praktická část je potom věnována již konkrétní problematice splavnění Labe od historických počátků k současnosti a zejména vybudování plavebního stupně Přelouč II. Důraz je kladen na srovnání přínosů realizace tohoto projektu z hlediska ekonomického a dopadů výstavby na životní prostředí.

Cílem práce je posouzení ekonomických přínosů splavnění Labe do Pardubic pro oblast Pardubického kraje a jejich porovnání s dopady stavby na životní prostředí.

# 1 Charakteristika vodní a lodní dopravy a její úloha v dopravní politice České republiky

## 1.1 Dopravní politika České republiky

Doprava je velmi důležitým odvětvím ekonomiky České republiky, na kterém jsou závislá další odvětví. Je jedním z klíčových faktorů ekonomické výkonnosti. Má značný význam pro mezinárodní vztahy. V různé míře je uživatelem dopravy každá právnická i fyzická osoba. Poptávka po přepravě osob a zboží nepřetržitě roste a úkolem veřejné správy je zajistit dostatečné právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání. V návaznosti na rozšíření Evropské unie vyžaduje společnost větší mobilitu osob i zboží a v souladu se závazky vyplývajícími z členství v EU je nezbytné vytvořit kvalitní napojení dopravních sítí ČR na evropskou dopravní síť.

Dopravní politika je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti.

V červnu roku 2005 byla schválena nová dopravní politika státu přijetím usnesení č. 822 Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013. Jedná se o období po vstupu České republiky do Evropské unie, proto sleduje horizont programovacího období Evropské unie. Vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998.

### **Národní dopravní politika vychází z těchto zdrojů:**

- Bílá knih EU : Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout
- Dopravní politika ČR z roku 1998
- SWOT analýza zpracovaná ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002
- Strategie udržitelného rozvoje ČR

### 1.1.1 Strategie udržitelné dopravy

S nárůstem objemu dopravy a poptávky po dopravě se do popředí zájmu vládních představitelů ČR dostává problematika její udržitelnosti. Strategie udržitelné dopravy je nedílnou součástí strategie udržitelného rozvoje jako takového. Strategie trvale udržitelného rozvoje v ČR vychází z lisabonského summitu, který se konal v březnu roku 2000. Základním časovým horizontem strategie je rok 2014.

Pojem udržitelný rozvoj byl poprvé definován ve zprávě Světové komise pro životní prostředí a rozvoj „Naše společná budoucnost“ z roku 1987. Dnes je považována za klasickou definici udržitelného rozvoje: „Je to takový rozvoj, který zajistí naplnění potřeb současné společnosti, aniž by ohrozil možnost splnění potřeb příštích generací. Neboli je to ekonomický rozvoj, který nezničí základnu přírodních zdrojů a životní prostředí.“ Česká legislativa definuje pojem udržitelný rozvoj v §6 zákona č.17/1992 Sb., o životním prostředí, a to takto: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“[21]

Zjednodušeně řečeno by se také dalo říci, že trvale udržitelný rozvoj směřuje k zajištění co nejvyšší dosažitelné kvality života pro současnou generaci a k vytvoření předpokladů pro kvalitní život budoucích generací.

Strategie trvale udržitelného rozvoje v ČR vychází z lisabonského summitu, který se konal v březnu roku 2000. Základním časovým horizontem strategie je rok 2014.

#### UDRŽITELNÁ DOPRAVA

Udržitelná doprava je taková doprava, která vytváří podmínky pro přemístování osob a nákladů, které je na jedné straně funkční, bezpečné a ekonomické a na druhé straně není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů. Udržitelnost dopravy je velice důležitá pro omezení negativních účinků dopravy na životní prostředí a jiných externalit, jakými jsou například dopravní nehody a kongesce. Ve městech souvisí především s dělbou přepravy mezi veřejnou a individuální dopravu, zajištěním bezpečnosti dopravy a snížením vlivů dopravy na životní prostředí a zdraví.

V rámci Strategie udržitelného rozvoje EU, která byla schválena Evropskou radou v roce 2006, je cílem udržitelné evropské dopravy snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek a prosazení druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí. Pro účely udržitelnosti dopravy bylo vypracováno několik strategických dokumentů, které vychází především z dokumentu vypracovaném Evropskou unií. Tímto dokumentem je *Bílá kniha: Dopravní politika EU pro rok 2010 – čas rozhodnout (European Transport Policy for 2010: Time to Decide)*.

### **1.1.2 SWOT analýza dopravy:**

#### Silné stránky

- Velká hustota silniční a železniční sítě
- Existující síť přístavů vnitrozemské vodní dopravy
- Zavádění integrovaných dopravních systému v městských aglomeracích
- Prudký nárůst podílu vozidel s katalyzátorem na celkovém počtu vozidel
- Systémy hromadné dopravy s vysokým přepravním výkonem
- Zlepšování technického stavu vozidel
- Mírně stoupající výkony kombinované dopravy
- Začlenění mezinárodních celosvětových i regionálních environmentálních úmluv

#### Slabé stránky

- Chybějící úseky dálnic a rychlostních silnic
- Absence silničních obchvatů obcí
- Nevyhovující stav a nedostatečná údržba dopravních cest
- Nedostatek finančních na rozvoj infrastruktury a obměnu vozidlového parku
- Rostoucí negativní vlivy dopravy na životní prostředí
- Nedostatečné využití kombinované dopravy
- Trvalý růst silniční přepravy ( osobní i nákladní)
- Pokles podílu železniční přepravy na celkové přepravě
- Nerovné ekonomické podmínky pro hromadnou a individuální dopravu
- Nízký zájem o hromadnou dopravu

### Příležitosti

- Výhodná poloha země
- Rozvoj kombinované dopravy
- Podpora městské a místní hromadné dopravy a regionální a místní železniční dopravy
- Zavádění nových technologií (např. biopaliva)
- Využití obnovitelných zdrojů (rostlinné biomasy, dříví, spalitelné složky odpadů)
- Průchod transevropských koridorů přes území ČR, šetrných k životnímu prostředí a lidskému zdraví
- Využití informačních technologií, zavádění inteligentních dopravních systémů

### Hrozby

- Pokles podílu hromadné městské dopravy a železniční dopravy
- Nárůst podnikatelské a individuální automobilové dopravy
- Zhoršení stavu životního prostředí, zejména ovzduší
- Zahlcení a přetížení dopravních komunikací v obcích a městech nákladní a individuální automobilovou dopravou
- Nedostatek finančních prostředků na údržbu a rozvoj dopravní sítě

## **1.1.3 Multimodální doprava**

Multimodální neboli kombinovaná doprava je založena na využívání různých druhů přeprav takovým způsobem aby byla přeprava efektivní a také co nejšetrnější k životnímu prostředí. Kapacita silniční dopravy se od roku 1995 téměř ztrojnásobila, což má za následek i růst dopravního zatížení celostátních a místních komunikací a s tím spojené negativní vlivy na životní prostředí. V ČR existuje poměrně dobrý základ pro rozvoj multimodální dopravy. Přímo se nabízí využití husté železniční sítě a vodních cesty v kombinaci se čtrnácti terminály a doky. V současné době se kombinovaná doprava podílí na přepravních výkonech velmi málo a rozvíjí se pouze v oblasti dálkové dopravy do velkých námořních přístavů.

### **1.1.4 Priority a cíle dopravní politiky**

„Globálním cílem Dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.“ [3]

Hlavními prioritami Dopravní politiky ČR je zajištění:

- Rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- Kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- Financování v sektoru dopravy,
- Dopravního sektoru,
- Podpory rozvoje dopravy v regionech
- Omezení vlivu dopravy na životní prostředí

Dopravní politika byla kladně vyhodnocena jako první strategický dokument na národní úrovni v České republice v rámci procesu posuzování vlivu na životní prostředí dle novelizovaného zákona o posuzování vlivu na životní prostředí, tzv. procesem SEA (strategické posuzování vlivů na životní prostředí), včetně prvního vyhodnocení vlivu předkládané koncepce na lokality soustavy NATURA 2000. Díky schválení tohoto dokumentu jsou vytvořeny základní předpoklady pro čerpání prostředků z fondu EU v programovacím období 2007-2013. Dopravní politika sehrává významnou roli pro tvorbu práva ČR.

## **1.2 Vodní doprava a její postavení v dopravní politice**

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Odedávna lidé používali tento způsob dopravy k plavení dřeva i k přepravě nákladů.

Problematika vodní dopravy je z legislativního hlediska upravována zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č.61/2000 Sb., o námořní plavbě a řadou dalších vyhlášek a nařízení. Přeprava zboží

po vodních cestách zahrnuje vnitrostátní i mezinárodní přepravu. Mezinárodní přepravy jsou směřovány především do námořních přístavů Hamburg, Brémy, Rotterdam a do vnitrozemských přístavů ve střední části Německa. V budoucnu by se mohla rozšířit i na území Švýcarska, část Francie a Polska.

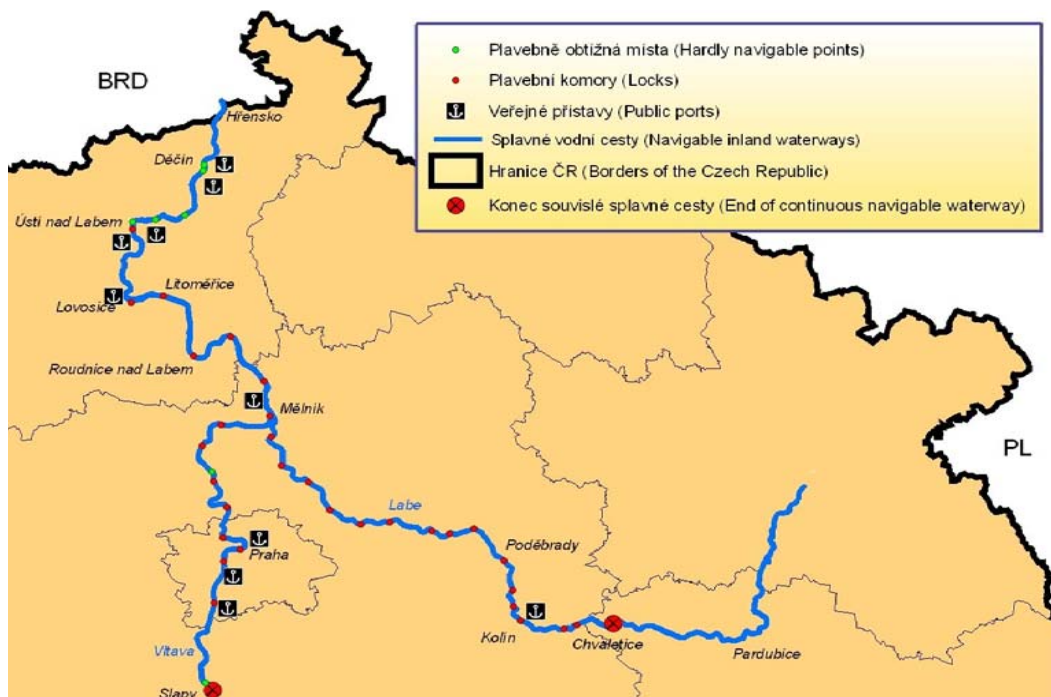
Na lodní dopravě je závislý prodej některých zemědělských produktů a z části také existence chemického průmyslu. Například společnost Lovochemie, která je největším výrobcem minerálních hnojiv, využívá dopravu po Labské cestě od svého založení, což více než 100 let. V posledních letech však byla donucena většinu své velkoobjemové přepravy přesunout na silnici. Dle obchodního ředitele společnosti JuDr. Miloslava Spěváčka je zcela v zájmu Lovochemie podporovat projekty k trvalému splavnění Labe. [11] Podpora plavby současně umožňuje po celém světě rozvoj některých průmyslových oborů. I pro Českou republiku má svůj strategický význam.

Vnitrozemská vodní doprava se podílí na přepravním výkonu jen velmi málo, přestože je považována za spolehlivý, úsporný a vůči životnímu prostředí ohleduplný způsob dopravy. Příčinou omezeného využívání vodní dopravy je mj. malá hustota sítě vodních cest a jejich kvalita. Není zatím konkurentem železniční dopravě. Ve většině přeprav spíše nahrazuje silniční dopravu, čímž přispívá ke snížení zatížení silniční sítě. Je v ní však velký potenciál a její rozvoj je jednou z otázek, která se řeší v rámci integrace evropské lodní přepravy. Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) zavazuje ČR k rozvoji vodních cest s odpovídajícími parametry. Tento rozvoj však v poslední době naráží na odpor ekologů a environmentálních skupin. V Evropské unii je vodní doprava označována jako klíčový druh dopravy v evropském intermodálním dopravním systému. Dle výše uvedené dohody by labsko-vltavská cesta měla být součástí IV. multimodálního dopravního koridoru.

Délka využitelných vodních cest na území ČR je 663,6 km. Pro lodní dopravu ČR je využíváno několik největších toků – Labe (střední a dolní tok od přístavu Chvaletice po státní hranici s Německem), Vltava (dolní tok) a Berounka. Délka labsko-vltavské vodní cesty je 303,3 km. Mezi další využitelné toky patří některé úseky řek Moravy, Bečvy, Ohře, Ostravice, nebo Odry. Labská cesta je součástí tzv. magistrály E20 Severní moře – Hamburk – Ústí nad Labem – Mělník – Pardubice. Ta je součástí transevropské sítě vodních cest kategorie E. Nejvýznamnější přístavy na Labsko-vltavské cestě jsou vidět na následující mapě.



Obrázek 1: Situační mapa labsko – vltavské cesty



Vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní doprava po labské vodní cestě. Na území ČR je však omezena úsekem s omezenou splavností mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. Vzhledem k rostoucím nákladům na pohonné hmoty a neustálému zvyšování emisí je lodní doprava jednou z alternativ, jak ušetřit náklady i životní prostředí.

### 1.2.1 Nákladní lodní doprava

Lodní doprava má význam pro přepravu nákladu do zahraničí i ve vnitrozemí. Zajišťuje zhruba 2-5 % objemu vývozu a dovozu ČR. Významně slouží v obchodní výměně s Německem, avšak její působnost je omezena zejména na Sasko, Hamburk a Brémy, severovýchod Německa a část Porýní. Lodní doprava pomáhá obchodu také s Holandskem (dovoz 10-20 %, vývoz cca 10 %) a Belgií (dovoz cca 10 %, vývoz cca 15 %) a malým procentem i s Francií. [15]

**Tabulka 1: Srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy**

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Přeprava věcí celkem (tis. tun)</b>	<b>523 249</b>	<b>577 390</b>	<b>551 511</b>	<b>565 365</b>	<b>560 037</b>	<b>554 994</b>
<b>Železniční doprava</b>	98 255	91 989	93 297	88 843	85 613	97 491
<b>Silniční doprava</b>	414 725	474 883	447 956	466 034	461 144	444 574
<b>Vnitrozemská vodní doprava</b>	1 907	1 686	1 277	1 275	1 956	2 032
<b>Letecká doprava</b>	16	18	20	21	20	22
<b>Ropovody</b>	8 346	8 815	8 962	9 192	11 305	10 875

Zdroj: Ročenka MD 2006

Mezi nejpřepravovanější komodity nákladní přepravy patří v České republice především:

- surové a zpracované nerosty
- stavební hmoty ( cement, vápno)
- obiloviny, ovoce a zelenina, textilie
- přírodní a chemická hnojiva
- chemikálie z uhlí, asfalty, papírovina a papírový odpad
- potraviny, krmivo pro zvířata, odpad z potravin, olejniny, rostlinné a živočišné oleje a tuky
- železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy, šrot

V roce 2007 bylo po vodních cestách převezeno na 607 tisíc tun zboží vnitrostátně, vyvezeno bylo na 250 tisíc tun zboží a dovezeno skoro 244 tisíc tun ( zdroj: předběžný souhrnný přehled MD). Výhodou tohoto typu přepravy je nízká cena a minimum omezení na přepravu nákladu.

V následující tabulce je stručný přehled nejvíce přepravovaných druhů zboží v průběhu několika posledních let. Je zřejmé, že nejpřepravovanějšími jsou především stavební hmoty, avšak i zde má přeprava po vodě sestupnou tendenci.

**Tabulka 2: Vnitrostátní vodní přeprava dle jednotlivých druhů komodit**

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Celkem</b>	<b>635,3</b>	<b>760,3</b>	<b>558,0</b>	<b>621,2</b>	<b>685,2</b>	<b>418,8</b>
Obiloviny, ovoce a zelenina, živá zvířata, textilie, ostatní pevné látky rostlinného nebo živočišného původu	0,0	0,0	0,0	4,5	21,5	1,4
Potraviny, krmivo pro zvířata odpad z potravin, olejniny, rostlinné a živočišné oleje a tuky	0,5	0,0	0,0	5,4	0,0	0,6
Pevná paliva	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ropa, ropné produkty a plyn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot	0,8	0,0	0,0	0,0	1,0	0,1
Hutní výrobky	0,0	0,0	0,0	6,0	0,2	0,0
Surové a zpracované nerosty, cement, vápno a ostatní stavebniny	628,0	760,3	555,2	566,0	642,9	414,3
Přírodní a chemická hnojiva	5,1	0,0	1,0	39,1	13,9	1,0
Chemikálie z uhlí, asfalty, ostatní chemické výrobky, papírovina a papírový odpad	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
Ostatní výrobky	0,1	0,0	1,8	0,2	5,8	0,3

Zdroj: Ročenka MD 2006 [15]

## 1.2.2 Osobní lodní doprava

Největší rozkvět zažila vnitrozemská vodní doprava za období první republiky a poté v prvních poválečných letech. V průběhu padesátých let nastal pozvolný a následně rychlý pokles. V šedesátých letech se pak tento ukazatel přestal statisticky sledovat.

V roce 2006 bylo v České republice celkem přepraveno zhruba 4 976,6 mil. cestujících.[15] Z toho vnitrozemskou vodní dopravou bylo přepraveno pouze 1,1 mil. cestujících. Osobní vodní doprava je na vodních cestách ČR efektivní zvláště v oblasti cestovního ruchu. Můžeme se s ní setkat zejména na vodních dílech, např. Lipno, Slapy, Orlický náhon, Rozkoš, Máchovo jezero, Nechanice a další. Existence osobní lodní dopravy zvyšuje atraktivnost Prahy a dalších turisticky zajímavých míst. Pozitivní efekt rozvoje tohoto druhu služeb můžeme pozorovat i ve sféře návazných služeb, jako je například hotelnictví, turistika apod. Výnosy z lodní dopravy dosahují

v devizových příjmech řádově 50-100 miliónů korun ročně. Osobní lodní přeprava je využívána zejména formou přívozu a vyhlídkových cest. Tento typ dopravy je téměř výlučně určen pro rekreační a zvláštní účely, nikoliv jako doprava pravidelná.

### **1.3 Rozvoj vodní dopravy**

Samotný provoz vodní dopravy má v porovnání s provozováním ostatních druhů dopravy relativně malé vlivy na životní prostředí a je velice bezpečný. Je tedy jednou z priorit ministerstva dopravy podporovat rozvoj a vyvážené využití tohoto způsobu přepravy. Rovněž je vhodné zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádrží.

Problémy splavnosti je třeba řešit na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu. To znamená vypracovat i projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách (dle zákona č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě). Dále je nutno vybavit vodní cesty a přístavy prvky protipovodňové ochrany, zajistit bezpečné tankování pohonných hmot a ukládání odpadu v přístavech, podpořit dovybavení přístavů a přístavišť veřejnými funkcemi (například bezbariérový přístup, přístup k plavidlům apod.). Při realizaci projektu rozvoje vodních cest se bude dbát na minimalizaci dopadu na jednotlivé složky životního prostředí.

Tyto priority a cíle byly stanoveny na základě vývoje české ekonomiky v kontextu s ekonomikou evropskou a světovou, kdy se čeští podnikatelé snaží o co největší uplatnění na trzích. Kvalitní infrastruktura nabízející spolehlivou a zároveň levnou dopravu do zahraničí je nezbytnou podmínkou pro růst ekonomiky a dostatek pracovních míst. Vodní doprava se totiž díky svým výhodám dostává znovu do popředí zájmu. Je zřejmé, že je vodní přeprava levnější, u běžného zboží až o polovinu, u nadměrných nákladů až desetkrát. Navíc je téměř bez nehod. Ve vnitrozemské nákladní vodní dopravě byla na Labi v roce 2006 jedna nehoda, v roce 2005 tři nehody, v roce 2004 dvě nehody, přičemž za posledních 10 let nedošlo v nákladní dopravě k žádnému úmrtí. Rok 2005 zaznamenal díky dobrým plavebním podmínkám nárůst objemu přepravy.

V rámci programů „Podpora rozvoje vodní dopravy“ a „Rozvoj a modernizace vodních cest a přístavů“ bylo v roce 2006 na rekonstrukci, modernizaci a výstavbu vodních cest využito z rozpočtu SFDI přibližně 523,3 mil. Kč. V porovnání s před-

chozím rokem došlo k nárůstu těchto výdajů o téměř 43 %.[15] Na tak výrazném zvýšení výdajů se nejvíce podílely právě stavby k prodloužení splavnosti Labe do Pardubic.

## **1.4 Využití vodních cest v zemích západní Evropy**

Využívání lodní přepravy je v současné době velkým trendem v zemích západní Evropy. Evropa je na vodní cesty velmi bohatým kontinentem a existuje zde přirozená vodní síť větších řek, doplněná o uměle splavněné úseky menších toků a kanály. Největší význam má vodní doprava soustředěná na řece Rýn a přítocích Rýna. Rýn je splavný od švýcarské Basileje (Basel). Přeprava na rýnském systému je co do intenzity největší na světě. Propojením řek Mohan a Dunaj navíc vznikla vodní cesta o délce přes 5000 km a došlo tak ke spojení mezi Severním a Černým mořem.

Lodě převážejí dvě třetiny veškerého obchodu mezi společenstvím a zbytkem světa. Každoročně projdou evropskými přístavy přibližně 2 miliardy tun různého zboží. Toto zboží je velmi důležité pro evropskou ekonomiku a pro obchod s jinými částmi světa (uhlovodíky, pevná a nerostná paliva a hotové výrobky).[6]

Doprava vyžaduje spotřebu paliv a je přirozené hledat způsob, jak dopravovat a spotřebovat co nejméně energie. Vnitrozemská lodní doprava vychází z hlediska spotřeby paliva zřetelně nejvýhodněji. Pokud podělíme spotřebu paliva přepraveným nákladem, vychází statistika na 5 litrů paliva a tunu nákladu : letadlem 6 km, kamionem 100 km, železnicí 333 km, říční lodí 500 km.[11].

Evropská komise se soustřeďuje na vytvoření příznivých podmínek pro rozvoj sektoru lodní dopravy. S rozšířením Evropské unie o další státy Střední a Východní Evropy došlo k masivnímu nárůstu požadavku na přepravu nákladů. Vnitrozemské vodní cesty mají velkou nevyužitou kapacitu a mohou tak přispět ke konkurenceschopným dopravním řešením využitím kombinace jednotlivých druhů dopravy, jako je například vzájemné propojení námořní, vnitrozemské vodní a železniční dopravy.

V EU a některých dalších zemích Evropy nejsou plavební firmy povinny platit spotřební daň z paliva. Je tak oceněna nízká ekologická zátěž, spojená s tímto druhem dopravy. Zavedení tohoto zvýhodnění by v České republice dopomohlo ke zvýšení konkurence ve vnitrostátní přepravě. Plavebním společnostem by tato úspora pomohla zejména v soutěži se silniční dopravou.

## **1.5 NAIADES – Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu**

NAIADES je akční program pro období 2006 – 2013, který byl vyhlášen Evropskou Komisí. Jeho cílem je dlouhodobá systematická podpora vnitrozemské vodní dopravy. Program identifikuje pět oblastí, kde je by měly být podniknuty potřebné aktivity.

Těmito oblastmi jsou:

- Trh...vytvoření příznivých podmínek pro služby
- Flotila...modernizace a inovace
- Podpora zaměstnanosti
- Celkový obraz a spolupráce...zlepšení image a propagace vodní dopravy jako úspěšného obchodního partnera
- Infrastruktura

Rada Evropy vyzvala členské státy Evropské unie, aby s ohledem na evropský akční program mimo jiné dále rozvíjely vnitrostátní politiky vedoucí k podpoře tohoto druhu dopravy, rozvíjely územní plánování a hospodářské politiky za účelem podpory stanovišť u vodních toků pro logistické účely, aktivně se zabývaly projekty vnitrozemské vodní dopravy a infrastruktury. Poukázala také na to, že by státy měly přispívat k vývoji postupů pro dialog se všemi zúčastněnými stranami v otázkách životního prostředí, týkajících se infrastrukturálních projektů pro vnitrozemské vodní cesty.

## 2 Doprava a životní prostředí

Účinky dopravy na životní prostředí mají globální charakter. Stejně jako v jiných vyspělých zemích i v ČR představuje doprava jednu z hlavních oblastí, které svým rozvojem a produkcí škodlivých látek nepříznivě působí na kvalitu životního prostředí a negativně ovlivňují i lidské zdraví. Ochrana životního prostředí je proto nedílnou součástí Dopravní politiky České republiky. Záměrem dopravní politiky je podpora dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí. Důležitá je zejména podpora přesunu části nákladní dopravy ze silnice na železnici a vodu v rámci kombinované dopravy

V rámci udržitelné dopravy je třeba se také zamyslet nad energetickou zátěží, kterou doprava představuje. V rámci Evropské unie se podílí doprava na celkové spotřebě ropy asi ze 70 %. Z tohoto důvodu je podle EU strategické přejít co nejrychleji na alternativní zdroje. Velmi diskutovaným tématem jsou v současnosti tzv. biopaliva. Cílem Evropské unie je snížit do roku 2020 spotřebu energie o 20 %. V poslední době se však i myšlenka biopaliv setkává s kritikou.

### 2.1 Vlivy dopravy na životní prostředí

Nejvýznamnější vlivy dopravy na životní prostředí vznikají v důsledku několika faktorů. Těmi nejzásadnějšími jsou následující:

- emise škodlivých plynů (CO, NO<sub>x</sub>) a pevných látek do ovzduší
- spotřeba přírodních surovin
- hluk
- spotřeba plochy
- fragmentace krajiny
- přetížení dopravních cest
- znečištění vody a půdy
- zábor půdy
- dopravní nehody

Srovnání jednotlivých druhů dopravních prostředků z hlediska jejich výhod a nevýhod je v následující tabulce:

**Tabulka 3: Výhody a nevýhody jednotlivých druhů doprav**

Dopravní prostředek	Výhody	Nevýhody
<b>Letadlo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• velmi rychlé</li> <li>• překonání velkých vzdáleností a oceánů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• velká zátěž na životní prostředí</li> <li>• nákladné</li> <li>• omezená nosnost</li> <li>• vysoká spotřeba</li> </ul>
<b>Nákladní automobil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• flexibilní</li> <li>• relativně rychlý</li> <li>• plošné rozdělení zboží</li> <li>• relativně krátká čekací doba</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• velká zátěž na životní prostředí</li> <li>• vliv povětrnostních podmínek</li> <li>• omezený objem přepravy</li> <li>• poruchy v dopravě</li> <li>• vysoká spotřeba</li> <li>• velký tlak na krajinu</li> </ul>
<b>Lod'</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nižší znečištění ovzduší</li> <li>• překonání oceánů</li> <li>• nákladově výhodná</li> <li>• vysoká dopravní kapacita</li> <li>• příznivá životnímu prostředí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nutné vodní cesty</li> <li>• pomalá</li> <li>• drahé nakládání a překládky</li> <li>• závislá na počasí</li> </ul>
<b>Železnice</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nižší znečištění ovzduší</li> <li>• nezávislá na silniční dopravě</li> <li>• vhodná pro těžké a neskladné zboží</li> <li>• relativně bez poruch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neflexibilní</li> <li>• nutné železniční spojení</li> <li>• časté překládání</li> <li>• tlak na krajinu</li> </ul>

Zdroj: Mezinárodní management životního prostředí [9]

Z výše uvedeného přehledu je zřejmé, že při přepravě většího objemu na delší vzdálenosti je hlediska vlivu na životní prostředí výhodná zejména železniční či vnitrozemská říční přeprava. Silniční doprava způsobuje druhou největší zátěž na životní prostředí a nejvíce ohrožuje životní prostředí doprava letecká.

Silniční doprava v roce 2004 odpovídala za 22 % celkových emisí škodlivých plynů, letecká a lodní doprava za 3-4 % celkových emisí skleníkových plynů. Zvláště v letecké dopravě emise rychle stoupají.



## **2.2 Stav životního prostředí v Pardubickém kraji v souvislosti s dopravou**

Pardubický kraj se vyznačuje rozmanitostí přírodních podmínek, zemědělské a průmyslové výroby a osídlení. Proto je v různých částech kraje rozdílná i kvalita životního prostředí. Nejvíce jsou postiženy oblasti s vyšší koncentrací průmyslové výroby, osídlením a dopravními uzly. Aglomerace Pardubice patří vzhledem ke stupni poškození životního prostředí zejména chemickým průmyslem a energetikou k nejvýznamnějším problémům životního prostředí v rámci ČR.

Na území Pardubického kraje se nachází celkem 3582 km silnic I. až III. třídy. Kraj tak patří svou délkou silnic na 8.místo v ČR. Z hlediska hustoty komunikací se však řadí na druhé místo za Středočeský kraj. Téměř polovina z nich je však v havarijním stavu. Trvale negativním trendem je znečišťování ovzduší dopravou a obtěžování hlukem. Negativním trendem je nárůst emisí NO<sub>x</sub> a přízemního ozonu ve městech. V porovnání hodnot emisí vztažených na 1 km silniční síť zaujímal Pardubický kraj 8.místo v rámci ČR. V porovnání s rokem 2004 vzrostly emise CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O a PM, ostatní sledované emise poklesly nebo stagnovaly. Dochází i k výraznému růstu emisí hluku ze silniční dopravy. Životní prostředí některých měst je těmito vlivy výrazně ovlivněno. V Pardubickém kraji chybí ve většině případů komunikační obchvaty měst a stávající infrastruktura je nevyhovující jak z hlediska kvality vozovek, tak z hlediska jejich kapacity.

V kraji dochází k podpoře a rozvoji alternativních způsobů dopravy. Jsou zřizovány cyklostezky a v turisticky atraktivních oblastech jsou budovány cyklostezky.

Otevřenými problémy ochrany přírody a krajiny v rámci Pardubického kraje jsou zejména:

- Řešení narušeného vodního režimu krajiny
- Výstavba liniových staveb
- Zajištění ekologické stability krajiny v oblastech s intenzivní zemědělskou a průmyslovou výrobou

Na území Pardubického kraje je neprojektováno několik liniových staveb, které se dostávají do střetu s ochranou životního prostředí.

Patří sem zejména :

- Dálnice D11
- Rychlostní silnice R35
- Rychlostní silnice R43
- Modernizace železničního koridoru
- Plavební kanál Přelouč, přístav Pardubice a multimodální logistické centrum

Při plánování a realizaci projektů dopravní infrastruktury je velmi obtížné hledat kompromisy ve vztahu k zájmům ochrany přírody. Je žádoucí, aby byly tyto zájmy ze strany investorů a zpracovatelů územních plánů dostatečně respektovány.

## 3 Projekt splavnění Labe

Projekt splavnění Labe byl formulován již počátkem 20. století. Na jeho přípravě a realizaci se tedy pracuje již sto let. Po částečném útlumu rozvoje vodních cest po 2. světové válce a přechodném rychlém rozvoji v 70. a 80. letech v rámci zavedení dopravy uhlí do elektrárny Chvaletice se k tomuto záměru vrátila nově zpracovaná dopravní politika státu. Splavnění Labe do Pardubic bylo spolu se zlepšením plavebních podmínek na Labi definováno v roce 1996 jako základní priorita rozvoje vodních cest v České republice. Možnost využití Labe jako dopravní cesty je již zahrnuta do základních strategických dokumentů města Pardubice, města Přelouč i Pardubického kraje. Projekt se však od počátku potýká s kritikou ochránců přírody a jeho realizace je v současné době v nedohlednu.

### 3.1 Labská vodní cesta

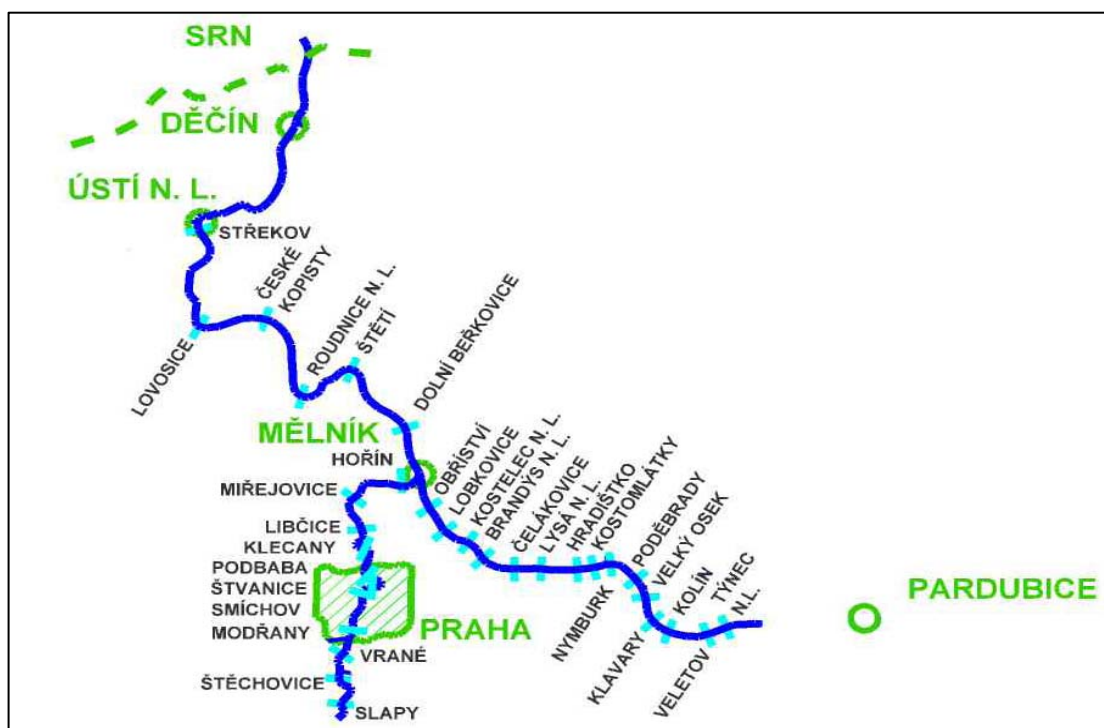
Labe pramení na jižních svazích Krkonoš, v nadmořské výšce 1384 m. Délka od pramene k ústí do Severního moře u německého Cuxhavenu je 1165 km, z toho na území ČR připadá přes 364 km. Území ČR opouští Labe u Hřenska, kde protéká do Německa. Povodí Labe odvodňuje přibližně 65 % území ČR. V současnosti je Labe splavné od Chvaletic do Hamburku v celkové délce 926 km. Správu vodního toku Labe má na starosti státní podnik Povodí Labe s. p.

Labe je největší českou řekou a umožňuje přímé spojení s velkými evropskými námořními přístavy Hamburk, Rotterdam nebo Antverpy. Dle usnesení vlády č. 635/1996 k financování „Programu podpory rozvoje vodní dopravy ČR“ je splavnění labské vodní cesty základním rozvojovým záměrem na dopravně významných cestách. Je samozřejmostí, že modernizace českého úseku Labe musí probíhat v návaznosti na rozvoj labské vodní cesty na území Německa, aby byly zabezpečeny rovnocenné plavební podmínky a parametry.

Z plavebního hlediska je splavný úsek Labe rozdělen do tří částí ( číslované od pramene). Kaskáda říčních stupňů na prvních dvou částech byla uměle vytvořena stabilní vodní hladina. Poslední část má však přirozený spád a hladina tak odpovídá okamžitému průtoku v řece. Jedná se o úsek mezi ústím nad Labem – Střekov. Vodní

díla, která tvoří kaskádu na Labsko-vltavské cestě jsou přehledně zakresleny v níže uvedené mapce (obrázek 2: Vodní díla na Labsko-vltavské cestě ) Zásadními projekty v rámci splavnění Labe a jeho napojení na evropskou říční síť je tedy vybudování plavebního stupně u Děčína a u Přelouče.

Vnitrostátní přeprava na tomto toku v současné době spíše stagnuje, protože ekonomická efektivita není na krátké vzdálenosti v rámci České republiky natolik významná. Dalším důvodem je i nespolehlivost a kolísání vodní hladiny řeky v návaznosti na klimatické podmínky. To má za následek omezování splavnosti a zastavení plavby. V roce 2007 bylo Labe ekonomicky splavné pouze 182 dní. Zlepšení plavebních podmínek je proto zásadní pro rozvoj vodní dopravy a její lepší konkurenceschopnost. Dopravci nyní dávají přednost jiným typům vnitrostátní dopravy. Největší konkurencí je železniční doprava. V rámci myšlenky kombinované dopravy by přitom mělo dojít k propojení jednotlivých doprav takovým způsobem, aby byla naplňována strategie udržitelné dopravy. V tomto případě by se tedy nemělo mluvit o železniční či silniční dopravě jako o konkurenci, ale jako o dalším článku systému kombinované dopravy. V současnosti tomu tak bohužel není.



**Obrázek 2: Vodní díla na Labsko-vltavské vodní cestě**  
Zdroj: RVCCR

### **3.2 Projekt v datech**

- Počátek 20.století – první požadavek na splavnění
- 1921-28 – výstavba zdymadla v Přelouči. Součástí zdymadla je plavební komora, dvě jezová pole, štěrkové propusti a vodní elektrárna.
- 1971 – postaveno zdymadlo na Labi v Pardubicích, ale do Přelouče spojení stále chybí.
- 1996 – vláda rozhodla, že chce uskutečnit plán splavnění Labe do Pardubic.
- 2006 – termín zahájení stavby zdymadla a plavebního kanálu Přelouč.
- 2007 – radní kraje se obávají, že stavba se odsune na neurčito. Stavební práce byly pozastaveny kvůli problémům se stavebním povolením. Ministr životního prostředí Martin Bursík neudělil výjimku, která by povolila stavět na přírodně unikátním území.

V následující kapitole je stručně nastíněna historie vodní dopravy v Pardubickém kraji, která je nedílnou součástí historie dopravy v kraji jako takové.

### **3.3 Historie vodní dopravy na území Pardubického kraje**

Pardubický kraj leží ve východní části Čech a spolu s Libereckým a Královéhradeckým krajem tvoří statistickou jednotku NUTS II, region Severovýchod. Pardubickým krajem prochází hlavní evropské rozvodí mezi Severním a Černým mořem. Z větší části leží území Pardubického kraje v povodí středního toku Labe, avšak východní část náleží povodí řeky Moravy.

Provoz vodní cesty na Labi má dlouhou tradici. Do roku 1977 však nebyla lodní doprava na území dnešního Pardubického kraje využívána. Až 19.5. 1977 byla v Týnci nad Labem labská vodní cesta slavnostně otevřena. Po Labi se od té doby vozilo uhlí do elektrárny Chvaletice ze severočeské pánve. V roce 1980 se podařilo do Chvaletic dopravit 3 690 000 tun uhlí. V osmdesátých letech docházelo k postupnému zdokonalování a modernizaci labské vodní cesty a stejně tak i přístav a vykládka ve Chvaleticích.

V devadesátých letech se začala vodní doprava uhlí zdražovat a elektrárně se už nevyplatilo ji používat. Remorkéry byly nahrazeny železniční dopravou. Zcela se uhlí přestalo z Lovosic dopravovat v roce 1995. V současné době má po délce vodního toku na Labi velký význam především nákladní doprava. V roce 2006 bylo v rámci Pardubického kraje přepraveno 27,7 tisíc tun zboží [15].

V roce 2000 byla zahájena pravidelná sezónní doprava na úseku Kunětická Hora – Pardubice – Přelouč. Jedná se o osobní dopravu rekreačního a turistického charakteru a patří k zajímavým turistickým atrakcím.

### **3.4 Etapy splavnění středního Labe**

Důvodem celého projektu jsou nevyhovující plavební podmínky Labe nad přístavem Chvaletice směrem do Pardubic. V tomto úseku jsou vybudována 3 zdymadla Přelouč, Srnojedy a Pardubice. Je zde ovšem také nesplavný úsek, který brání plavbě až do Pardubic. Jednotlivé úseky jsou dále blíže popsány a pro ilustraci je uvedena i přehledná mapa.

#### ***Úpravy koryta Labe mezi Chvaleticemi a Přeloučí:***

Úpravy zahrnují prohloubení a rozšíření stávajícího koryta řeky v délce asi 9,5 km, a to v prvním zhruba tříkilometrovém úseku na dvoulodní provoz, zbytek na jednolodní provoz. Dno bylo v celé šířce již prohloubeno a byly upraveny břehy řeky.

#### ***Plavební stupeň Přelouč II. :***

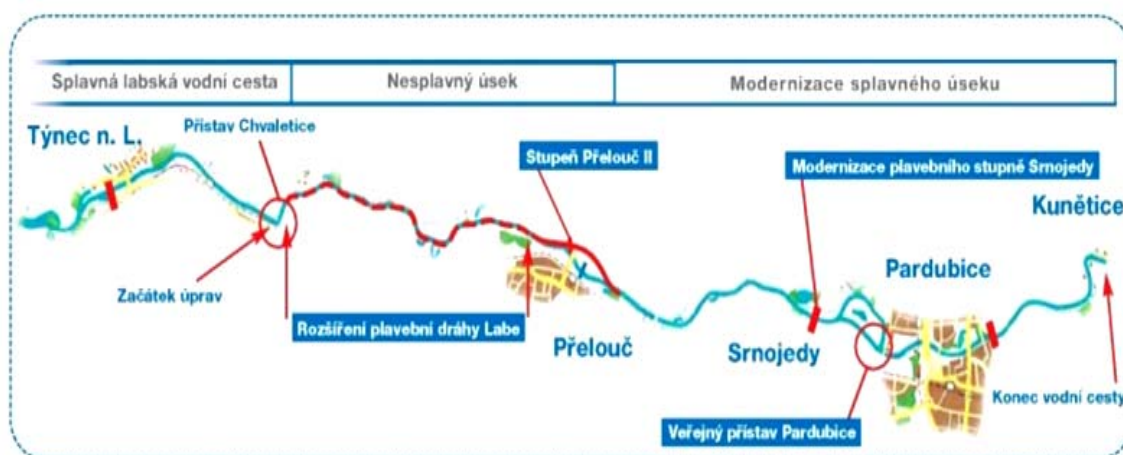
Plavební stupeň je posledním chybějícím článkem k dokončení záměru splavnění Labe do Pardubic. Pod Přeloučí je jediný nesplavný úsek s tzv. bystřinným prouděním, který brání plavbě lodí. Zahájení stavby však stále oddalují ochránci přírody, kteří jsou zásadně proti realizaci stavby. Problém s ochránci přírody doprovází projekt plavebního kanálu od začátku.

#### ***Úsek Přelouč – Pardubice:***

Tento již splavný úsek si vyžádal lokální úpravy koryta (vyčištění profilu a lokální prohrádku dna na hloubku 2,7 m) a především modernizaci plavební komory v Srnojedech, která byla vybudována v roce 1937.

### ***Přístav Pardubice:***

V současné době se v ČR nachází 9 veřejných přístavů. Pardubický přístav by měl být napojen na silnici do Pardubic – Svítkova, která mimoúrovňově kříží železniční koridor. Kolem přístavu by tedy mělo vzniknout multimodální logistické centrum s napojením na silniční a železniční dopravu. Ředitelství vodních cest má zabezpečit v rámci akce splavnění Labe do Pardubic výstavbu nábrežní zdi přístavu. Přístavní zeď dlouhá 480 m potom umožní zřídit překladiště z vody na silnici či železnici.



**Obrázek 3: Mapa splavnění Labe do Pardubic**

Zdroj: RVVCR

## **3.5 Plavební stupeň Přelouč II**

Klíčovou součástí projektu splavnění Labe do Pardubic je výstavba nového plavebního stupně v Přelouči, který by měl vyřešit překonání dosud nesplavného úseku mezi koncem vzduť jezu Týnec nad Labem a zdrží jezu v Přelouči. Plavební stupeň Přelouč byl formulován již počátkem 20. století na základě nutnosti omezit rozsah povodní na středním toku Labe a s cílem rozvoje vodní dopravy. Počátky regulace můžeme datovat do 20. let 20. století, kdy byly od hlavního toku zčásti odděleny některé z meandrů, které nyní tvoří tzv. labišťata. Mnoho z nich bylo vyhlášeno jako chráněný přírodní výtvar.

V obecně závazné vyhlášce města Přelouče č.1/2006 o závazných částech Územního plánu města Přelouče je plavební stupeň Přelouč II zahrnut do seznamu

veřejně prospěšných staveb. Je tedy nedílnou součástí územního plánu města. Projekt plavebního stupně Přelouč II.

Etapa vybudování plavebního stupně v Přelouči zahrnuje výstavbu těchto prvků:

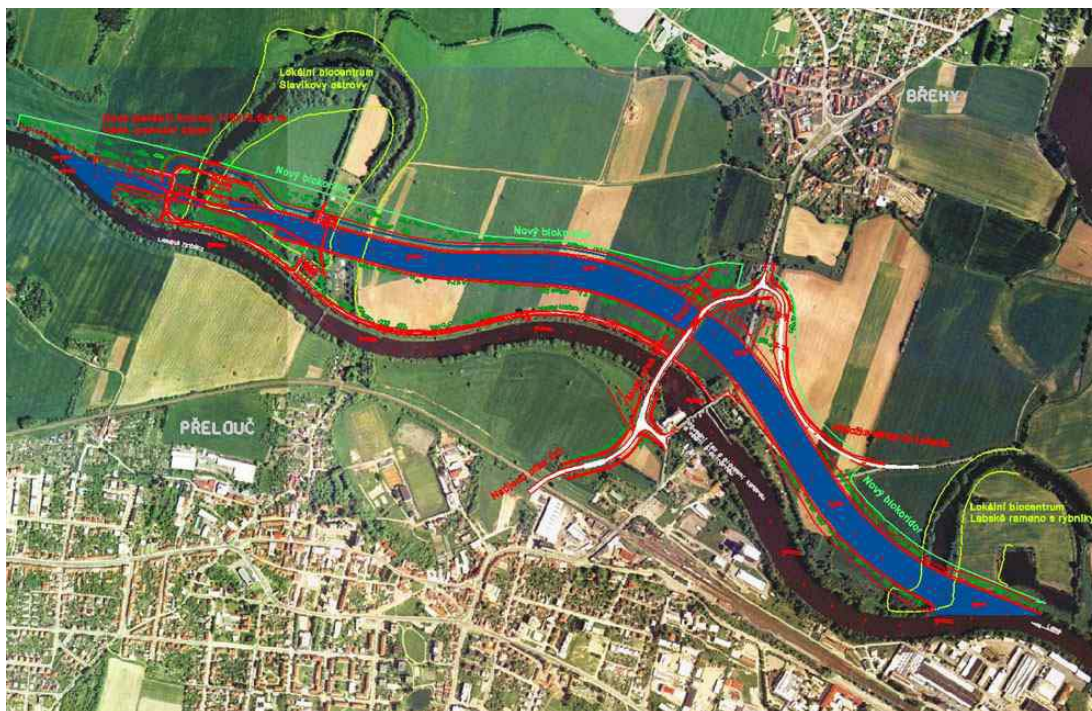
- plavebního kanálu v délce 3150 m po pravém břehu Labe u Přelouče, rozdělen na plavební komorou na horní plavební kanál a dolní plavební kanál
- plavební komory, kde by lodě překonávaly výšku 8,4 m. U komory by měl být také nový velín.
- Příjezdová komunikace k plavební komoře
- Přemostění kanálu a řeky Labe
- Přeložky komunikací navazující na mosty

Plavební kanál umožní zachování jediného úseku středního Labe s bystřinným prouděním, tzv. „hrčáků“. Tyto peřeje vznikly v důsledku regulace Labe před 1. světovou válkou. V Přeloučském místopise se úsek peřejí vždy označoval „V proudech“ či „Pod proudy“. Z důvodu zachování tak unikátní lokality se přistoupilo ke kompromisu mezi zájmy ekologů a plavby a vybudování plavebního kanálu.

V projektu je plavební kanál je veden převážně po zemědělské půdě a půdě a na základě požadavku ochrany životního prostředí bude doprovázen novým biokoridorem podél celého pravého břehu kanálu. V rámci biokoridoru má být nově meandrován Neratovský potok, jehož součástí bude deset malých přírodně upravených vodních nádrží. Tím budou rozšířeny mokřady a mělké vodní plochy vhodné pro další rozšiřování fauny a flory na čtyřnásobek současné plochy.

Vlastní plavební komora částečně zasahuje do biocentra „Slavíkovy ostrovy“. Je to však kompromis, díky kterému bude moci být zachována oblast „Labských hrčáků“. Podle výpočtu by mělo být zasaženo 29 % plochy biocentra. Projekt počítá s revitalizací území včetně přestěhování nejcennějších živočichů a rostlin. Oproti 250 vykáceným stromům bude nově vysázeno 4948 stromů a 26440 keřů. Plochy remízků, luk a další vegetace se zvětší o 35 ha, což je 2,2krát více než v současnosti. Zbudovány budou rybí přechody kolem jezu, který ryby v současné době nepřekonají. Celá stavba po dokončení se skládá z 30 % z vodní plochy, necelých 12 % zpevněných ploch a 57 % tvoří plochy zeleně. [14]





**Obrázek 4: Nákres plavebního kanálu**

Zdroj: RVVCR

Dle komplexního projektu splavnění Labe do Pardubic bude labská vodní cesta prodloužena o 24 km a ž do nového nákladního přístavu v Pardubicích, resp. až o 33 km pro rekreační plavbu do Kunětic. Celá labská vodní cesta až do Pardubic je součástí sítě TEN-T<sup>1</sup> a představuje v celkové délce 246 km od Pardubic až ke státním hranicím ČR – SRN nedílnou součást IV. transevropského multimodálního dopravního koridoru.

Podle představitelů Pardubického kraje přinese rozšíření říční přepravy mnohé výhody jak Pardubicím, Přelouči, tak i dalším městům ležícím na Labi. V přístavech bude možnost rozvoje dalších aktivit, a to především v průmyslové zóně u nově vybudovaného přístavu v Pardubicích. Pozitivní dopad má vodní doprava i pro podnikání v širším okolí. Podpoří se rozvoj turismu. Výletní lodě budou moci jezdit z Pardubic například do Kladrub nebo Poděbrad. Jako příklad jednoho z přímých pozitivních dopadů na obyvatele lze uvést přepravu nadměrných nákladů z východních Čech a Ostravska, které extrémně zatěžují silnice v regionu. Tato přeprava se zkrátí o 120 km a skončí v přístavu Pardubice naložením na loď.

<sup>1</sup> TEN-T...transevropská dopravní síť

### 3.5.1 Rozpočet a financování projektu

Investorem výstavby plavebního stupně je Ředitelství vodních cest ČR. Soutěž o zakázku vyhrálo konsorcium stavebních společností Skanska DS a OHL ŽS. Skanska DS by měla mít podíl na stavbě 52 %.

V roce 1997, kdy začala příprava projektu, byly náklady vyčísleny na 1,2 mld. Kč. V důsledku průtahů zahájení stavby ze strany ochránců přírody a MŽP se náklady prudce zvýšily. Předpokládané investiční náklady nyní činí 2 402 963 000 Kč (cena z roku 2006, včetně DPH)<sup>2</sup>. Co se týká jejich návratnosti provedená ekonomická analýza potvrzuje několik variant v rozmezí 14 let, při vnitřní míře výnosu IRR 9,56 - 10,04 % a rentabilitě nákladů 2,02 až 2,25. Financování projektu je plánováno ze dvou zdrojů, a to SFDI (57 %) a EU (ERDF) - 43 %.

## 3.6 Ekonomické přínosy splavnění Labe

Ačkoli mohou být počáteční investice do lodní dopravy poměrně vysoké, je lodní přeprava u běžného zboží levnější až o polovinu a u nadměrných nákladů až desetkrát. Vodní infrastruktura, která je ve vlastnictví státu, není zpoplatněna. Levnější způsob dopravy se příznivě promítá do ukazatelů importu ČR a zároveň posiluje konkurenceschopnost českého exportu. Významné podniky, jako je například skupina Vítkovice, využívají hojně lodní přepravu a splavněním Labe do Pardubic by se mohl podíl jejich produkce přepravované vodní cestou zvýšit až v řádech desítek procent. V současné době musí podniky využívat přepravu silniční, která je výrazně dražší a pro přepravu velkých celků nevhodná. Nahrazením silniční přepravy lodní by se zvýšila bezpečnost na silnicích a snížila by se hluchost, prašnost a exhalace emisí.

Po Labi do Pardubic by se mohly vozit stavební materiály, chemikálie, nadměrné náklady, zemědělské suroviny produkty či železný šrot. Na lodích by se měl odvážet odpad z města a velmi výhodná by byla i přeprava nákladů v kontejnerech, které by bylo možné překládat na říční lodě přímo v Hamburku.

Splavnění Labe v úseku mezi Chvaleticemi a Pardubicemi prodlouží labskou vodní cestu z Hamburku na téměř 870 kilometrů. Pardubice, které jsou spolu s Hradcem Králové hospodářským centrem východních Čech, by tak posílily svoji

---

<sup>2</sup> Zdroj: Rozpočet SFDI 2007 schválený PSP ČR 12.12.2006 usn.č.159

roli významného dopravního uzle. Městem již nyní prochází jeden z hlavních železničních tahů, je zde mezinárodní letiště a od konce roku 2006 má i dálniční spojení s Prahou. Po splavnění Labe by byly Pardubice přímo napojeny nejen na významný námořní přístav Hamburk, ale také na celou síť evropských vodních cest. Vzniklo by tak významné logistické centrum.

V neposlední řadě by se Labe mohlo stát i cestou pro rekreační plavby. Již v současné době je možno na úseku Přelouč – Pardubice využít plavbu parníkem Sv.Arnošt. Rozšíření říční dopravy by také umožnilo městům ležícím na Labi další rozvoj v oblasti turistiky a jiných aktivit. V rámci projektu splavnění Labe do Pardubic má být Labská cesta prodloužena o 24 km až do nového nákladního přístavu v Pardubicích, resp. až o 33 km pro rekreační plavbu do Kunětic. Výstavbou plavebního kanálu navíc vznikne v oblasti Slavíkových ostrovů nový ostrov, který může být následně využíván k rekreaci a sportovnímu vyžití občanů města.

Podle představitelů Pardubického kraje přinese rozšíření říční přepravy mnohé výhody jak Pardubicím, Přelouči, tak i dalším městům ležícím na Labi. V přístavech bude možnost rozvoje dalších aktivit, a to především v průmyslové zóně u nově vybudovaného přístavu v Pardubicích. Pozitivní dopad má vodní doprava i pro podnikání v širším okolí. Podpoří se rozvoj turismu. Výletní lodě budou moci jezdit z Pardubic například do Kladrub nad Labem nebo Poděbrad. Jako příklad jednoho z přímých pozitivních dopadů na obyvatele lze uvést přepravu nadměrných nákladů z východních Čech a Ostravska, které extrémně zatěžují silnice v regionu. Tato přeprava se zkrátí o 120 km a skončí v přístavu Pardubice naložením na loď.

Na druhou stranu je zde však poměrně mnoho faktů, podle nichž by splavnění Labe nebylo až tak ekonomické, jak se zpočátku zdá. Náklady na výstavbu se prudce navýšily a zájem o lodní dopravu v posledních letech neustále klesá. Důvodem jsou nestálé plavební podmínky.

### **3.7 Dopady na životní prostředí**

V posledních letech se Labe často stává předmětem sporů a kontroverzních diskusí týkajících se různých představ o způsobech využívání řeky Labe. Pohledy na řeku jako na dopravní cestu a energetický zdroj se mění. Do popředí se dostává vni-

mání Labe jako důležitého a ojedinělého prvku životního prostředí, který je nutno zachovat.

Labe protéká severním okrajem Přelouče. Díky rovinatému charakteru oblasti vytvořilo na Přeloučsku a Pardubicku ve čtvrtohorách mnoho ramen a meandrů. Tyto úseky řeky byly ve 20. letech 20. století regulací částečně odděleny od aktivního toku a dnes tvoří tzv. labišťata. Mnoho z nich bylo vyhlášeno jako chráněný přírodní výtvor. Jedná se totiž o ukázkou někdejší tvárnosti polabské přírody. Jsou jimi např. Mělické labiště, Labiště pod Opočínkem, Labské rameno Votoka.

Z hlediska stupně ochrany přírody jsou na území, které je zahrnuto v projektu splavnění Labe zastoupeny tyto kategorie:

- nadregionální biokoridor : NRBK K72 – řeka Labe
- regionální biocentra
- lokální biocentra
- významné krajinné prvky: VKP16 Slavíkovy ostrovy, VKP 43 Rameno za mostem

**Obrázek 5: VKP Slavíkovy ostrovy**



Výrazný zásah do přírodně významného území Slavíkových ostrovů je hlavním důvodem sporů, provázejících celý projekt vybudování plavebního stupně Přelouč II. Zajímavostí ovšem je, že vznik Slavíkových ostrovů je od základu spojen právě s regulací Labe, a to v letech 1909 – 1911 a částečně i v průběhu 1. světové války. V současné době je oblast Slavíkových ostrovů botanicky a krajinně ekologicky významnou oblastí o celkové rozloze přibližně 9,3 ha.

Další závažnou otázkou je, zda je splavnění Labe a napojení české říční sítě na evropskou říční síť perspektivní. Rozvoj vodní dopravy na Labi by totiž podle odborníků mohl výrazně a nevratně poškodit lokality i evropsky významné druhy v soustavě Natura 2000, což je v rozporu s globálním cílem Dopravní politiky. Natura 2000 je evropská soustava se stanoveným stupněm ochrany. Umožňuje zachovat přirozená stanoviště, kde se vyskytují cílové druhy živočichů a rostlin. Nejedná se zde pouze o lokalitu Slavíkových ostrovů, ale i o území s omezenou splavností mezi Ústím n. Labem a státní hranicí. V návaznosti na postoj Německa, které odmítlo řešit problémy splavnosti svého úseku Labe výstavbou plavebních stupňů, není zcela jasné, zda jsou snahy o zlepšení plavebních podmínek na Labi ekonomicky opodstatněné. „ *Z charakteru řek, kdy na území ČR se v podstatě nachází pouze horní toky, vyplývá, že požadovaných průtoků není zdaleka dosahováno a není proto možné na české řeky vztahovat kriteria pro nesplavňování, která platí v EU, kde se většina řek nachází v dolních tocích.*“ [8]

### **3.8 EIA hodnocení projektu**

EIA (Environmental Impact Assessment) je proces posuzování vlivů záměrů na životní prostředí. Jedná se především o popsání a komplexní vyhodnocení předpokládaných vlivů připravovaných záměrů ( staveb, činností a technologií ) a následné navržení opatření ke zmírnění negativních vlivů na životní prostředí. Proces EIA byl v české legislativě poprvé zaveden zákonem ČNR č. /1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v současné době je upravován zákonem č.100/2001 Sb. Nepodléhá však správnímu řádu, což znamená, že se proti výsledku nelze odvolat. Výstup má pouze doporučující charakter.

Projekt Přelouč získal kladné hodnocení EIA a již několik let probíhají podrobné biologické průzkumy, prováděné univerzitním týmem expertů. Prvotní průzkumy

prokázaly, že zasažené území není přírodně jedinečné, ale jedná se spíše o zdevastovanou lokalitu s troskami bývalého koupaliště, kde přežívá několik chráněných druhů živočichů. Nejvýznamnější je motýl modrásek, který přijde stavbou o 25 % svých stanovišť. Probíhající práce biologů dokázaly, že kompenzace této ztráty je možná a nyní, po výrazném růstu počtu motýlů zajištěném odbornou péčí o louky, se daří stanoviště rozšiřovat a stěhovat na náhradní místa. Porosty vegetace zničené stavbou budou kompenzovány více než 4,5x větší plochou přírodě blízkých biotopů. Zbudovány by měly být rybí přechody kolem jezu, který ryby v současné době nepřekonají. Celá stavba po dokončení se skládá z 30 % vodní plochy, pouze necelých 12 % zpevněných ploch a více než 57 % by mělo být tvořeno zelení.

### **3.8.1 Stanovisko České zemědělské univerzity**

V rámci projektu výstavby Plavebního stupně Přelouč II je provádět rozsáhlý biologický průzkum dotčené oblasti. Kromě entomologického výzkumu probíhá současně i výzkum botanický, hydrobiologický a výzkum obratlovců. Podle studie České zemědělské univerzity nebude zničeno naleziště žádné vzácné rostliny. Výstavba kanálu by však vážně ohrozila populaci modrásků očkovaných (*Maculinea teleius*) a modrásků bahenních (*Maculinea nausithous*). Na území České republiky i Evropy se jedná o velmi ohrožené druhy, kterých v posledních 40 letech kriticky ubylo. V okolí Přelouče se vyskytuje velmi životaschopná populace modrásků na několika loukách. Mezi těmito lokalitami modrásci velmi čile migrují. Jedna velmi bohatá populace by byla ze dvou třetin zničena a modrásci by se museli přesunout jinam. Dle pozorování z roku 2006 se již oba druhy modrásků žijí na okolních loukách a jejich počet se neustále zvyšuje. Na Slavíkových ostrovech byli několikrát nalezeni i brouci lesák rumělkový a páchník hnědý, oba jsou to druhy celoevropsky chráněné, podobně jako zmínění modrásci.

Po výstavbě bude zcela zachován úsek s bystřinným prouděním, tzv. hrčáky a ekologicky cenné biocentrum Slavíkovy ostrovy budou dle studie zasaženy pouze okrajově. Díky doprovodným opatřením by se navíc měla ekologická hodnota území naopak zvýšit. Památkově chráněný objekt jezu a vodní elektrárny budou zcela zachovány.



## 4 Shrnutí

Doprava je nedílnou součástí českého hospodářství a dá se říci, že svým způsobem a v určité míře je každá osoba jejím uživatelem. Na dopravě jsou přímo závislá další odvětví hospodářství. Hlavním strategickým dokumentem v oblasti dopravy je Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013, kterou vydalo Ministerstvo dopravy. Je zde stanoveno co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti. Dopravní politika navazuje na strategický dokument EU pro sektor dopravy Bílá kniha. Dopravní politika do roku 2010 : Čas rozhodnout.

V rámci udržitelného rozvoje je v poslední době velmi diskutovanou otázkou udržitelnost v dopravě. Jelikož sektor dopravy výrazně ovlivňuje životní prostředí je důležité dbát na vývoj dopravy jako udržitelné, tedy takové, která je funkční, efektivní a bezpečná a zároveň není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů. Dle mého názoru je důležitá aktivní podpora alternativních zdrojů energie ( např. biopaliva ) ze strany státu a vývoj nových technologií, šetrnějších k životnímu prostředí. V ČR je poměrně zastaralý vozový park a přestože narůstá počet vozidel s katalyzátorem, podíl těch bez katalyzátoru je stále velmi vysoký. Velké možnosti skýtá také multimodální, neboli kombinovaná doprava. Díky využívání různých druhů přepravy na jednotlivých úsecích logistiky dochází k přesunu části přepravy ze silnic zejména na železnici, případně na říční síť. Dochází tak k omezení kongescí a jiných externalit spojených především s nákladní dopravou.

Vodní doprava se v současnosti podílí na celkové přepravě jen velmi málo, přestože se jedná nepochybně nejbezpečnější a také nejlevnější způsob přepravy. Po transformaci hospodářství na počátku devadesátých let došlo k velkému rozvoji podnikání a přílivu zahraničních investic. Výrazně narostl export i import. Doprava se uskutečňovala především prostřednictvím silniční nákladní přepravy. Ve vodní dopravě naopak docházelo k postupnému útlumu až k fázi stagnace, ve které se tento druh dopravy nachází nyní. Vzhledem k přepravním vzdálenostem v ČR má perspektivu hlavně mezinárodní lodní doprava po labské vodní cestě. V současnosti je délka využitelných vodních toků v ČR zhruba 663,6 km, z toho 303,3 km náleží labsko - vltavské vodní cestě. Jedním z hlavních projektů rozvoje vodní dopravy je zajištění lepší splavnosti Labe a její prodloužení do Pardubic.

Projekt splavnění Labe je důležitou součástí rozvoje vodní přepravy v rámci dopravní politiky České republiky a také v oblasti propojení české říční sítě s evropskou. Vybudování plavebního stupně Přelouč II je klíčovou součástí celého projektu splavnění Labe do Pardubic a s tím souvisejícím vybudováním logistického centra v Pardubicích. Samotná myšlenka splavnění Labe až do východočeské metropole byla formulována již na počátku 20.století. Téměř po sto letech se k ní česká vláda opět vrátila s cílem rozšířit a zkvalitnit vodní dopravu na labské cestě.

Avšak stále existují pochybnosti, zda bude Labe po splavnění do Pardubic opravdu využíváno v takové míře, v jakou zastánci projektu věří a zda zájem na splavnění Labe převažuje nad veřejným zájmem ochrany přírody. Jedná se o vysokou investici z veřejných financí a jestli je tato investice opravdu efektivní a návratná, jak je uvedeno v materiálech investora, je závažnou a stále nedořešenou otázkou. Hlavními odpůrci projektu jsou tři ekologické organizace, a to Děti země, Svoboda zvířat a Ekologický právní servis. S výstavbou kanálu nesouhlasí ani Strana zelených, jejíž předseda a také současný ministr životního prostředí Martin Bursík nakonec zrušil udělení výjimky a tím pozastavil přípravy na realizaci projektu.

Plavební stupeň Přelouč II je jednou z fází plánu splavnění Labe až do východočeské metropole. Součástí plavebního stupně je vybudování plavebního kanálu o délce přes 3 km, plavební komory, mostu přes kanál a příjezdových komunikací. Rozpočet projektu byl v roce 2006 odhadnut na zhruba 2,4 mld. Kč. Projekt je však spojen i s mnoha negativy. Zásadně totiž zasahuje do přírodně významného území Slavíkovy ostrovy. To je důvodem odporu ochránců přírody a nesouhlasu MŽP, které zrušilo dříve vydanou výjimku nutnou pro zahájení stavby. V současnosti se tedy projekt splavnění Labe do Pardubic nachází ve fázi stagnace.

Dle mého názoru je v lodní přepravě zboží a osob velký potenciál a je pochopitelné, že se kraj snaží rozvoj tohoto způsobu přepravy podporovat. Pokud by se podařilo zajistit dostatečné využívání Labské vodní cesty, znamenalo by to nejen ekonomický rozvoj a zatraktivnění oblasti pro investory i v rámci turistiky, ale v budoucnu i pozitivní dopad na životní prostředí. Projekt výstavby plavebního stupně je doprovázen několika odbornými studii, které potvrdily, že zásah do oblasti Slavíkových ostrovů bude mít dopady na životní prostředí. Tyto dopady však podle některých studií nebudou natolik zásadní, aby byl důvod k úplnému zastavení projektu.



## 5 Závěr

V této bakalářské práci je popsána problematika Splavnění Labe do Pardubic a s tím související projekt výstavby plavebního kanálu v Přelouči. Vybudování Plavebního stupně Přelouč II je chybějícím a zásadním článkem celého plánu splavnění Labe až k východočeské metropoli, v jehož návaznosti by měl být vybudován přístav Pardubice a multimodální logistické centrum. Tento projekt je důležitou součástí strategického plánu Pardubického kraje v oblasti rozvoje dopravy a významu města jako významného dopravního uzlu.

V úvodní části práce je teoreticky vymezena vodní doprava a její úloha v dopravní politice státu a současně i její úloha v rámci Evropské unie. Jsou zde popsány hlavní charakteristiky vodní dopravy a postavení vodní dopravy jako samostatného druhu přepravy. Částečně je zmíněna také otázka udržitelnosti v dopravě a z toho vyplývající východiska.

Druhá část práce je zaměřena na vztah dopravy a životního prostředí. Tato problematika je v současnosti velice diskutovaným a aktuálním tématem. Důvodem je především nezanedbatelný negativní vliv dopravy na životní prostředí. Mnohdy také není zcela jasné, zda zájem společnosti na rozvoji dopravy převažuje nad zájmem ochrany životního prostředí. Ve většině případů rozvoje infrastruktury totiž dochází k výraznému zásahu do krajiny a nenávratné změně jejího přirozeného rázu. V oblasti zmírňování dopadů dopravy na životní prostředí se především řeší otázka alternativních zdrojů energie a využívání multimodální, neboli kombinované přepravy.

Praktická část bakalářské práce potom pojednává konkrétně o projektu výstavby plavebního stupně Přelouč II, díky jehož existenci by byla prodloužena labská vodní cesta až do Pardubic a který by zároveň umožnil zachovat ojedinělý úsek řeky s bystřinným prouděním. Důraz je kladen na přínos projektu z ekonomického hlediska a nejzásadnější dopady výstavby plavebního kanálu na životní prostředí.

Celý projekt splavnění Labe naráží na odpor ekologických skupin a neporozumění ze strany ministerstva životního prostředí. Nalezení společného řešení je v nedohlednu. Vodní doprava má v sobě velký potenciál a možnost využití vodní infrastruktury v Pardubickém kraji je velmi atraktivní. Snaha o rozvoj tohoto druhu dopravy je pochopitelná. Vybudování plavebního kanálu je klíčovou částí projektu. Z finančního hlediska již bylo mnoho prostředků ze státního rozpočtu proinvestováno a další od-

klady projekt do budoucna pouze zdražují. Stejně jako v podobných projektech, které jsou v rozporu se zájmy životního prostředí ( např. silnice R35, tunel dálnice D8 apod.) je velmi obtížné určit, zda zájem společnosti převažuje nad zájmem ochrany přírody. Je proto důležité určit si priority a podle nich pak hodnotit důležitost projektu. Prodloužení splavnosti Labe je jednou z priorit Ministerstva dopravy, na druhou stranu prioritou Ministerstva životního prostředí je zabraňovat tolik závažným zásahům do krajiny. Z toho plyne rozpor, který lze jen těžko odstranit.

Projekt splavnění Labe do Pardubic je ve veřejném zájmu a několik odborných studií prokázalo, že zásah do životního prostředí lze kompenzovat vhodnými stavebními úpravami. Proto by se nemělo od této myšlenky upouštět a dál hledat nejlepší způsob jak docílit splavnění Labe a nepoškodit životní prostředí více, než je nutné.

## SEZNAM LITERATURY

1. *Aktualizace strategického plánu ekonomického rozvoje města Přelouče*.  
[online] Dostupné na WWW:  
[http://www.mestoprelouc.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?u=13456&id\\_org=13456&id\\_ktg=8323&p1=13255](http://www.mestoprelouc.cz/vismo/zobraz_dok.asp?u=13456&id_org=13456&id_ktg=8323&p1=13255)
2. ČESKO (KORPORACE). *Doprava a životní prostředí v České republice*. Praha: Centrum dopravního výzkumu, 1999.
3. *Dopravní politika na léta 2005 – 2013* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné na WWW: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR\\_DPCR20052013\\_UZweb.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)
4. *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013. Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví*. Praha: Centrum pro komunitní práci Střední Čechy, 2005. Dostupné na WWW:  
[http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni\\_politika/Vlivy+na+%C5%BEi-votn%C3%AD+prost%C5%99ed%C3%AD/vlivy.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Vlivy+na+%C5%BEi-votn%C3%AD+prost%C5%99ed%C3%AD/vlivy.htm)
5. DUFEK, J. et al. *Stabilizace postupné snižování zátěže životního prostředí z dopravy v České republice*. Brno: CDV, 2002. [online]. Dostupné na WWW: <http://www2.cdv.cz>
6. *European transport Policy for 2010 : Time to decide*. COM 2001
7. HOUGHTON, J.: *Globální oteplování*. 1.vyd. Praha: Linde, 2005. ISBN 80-200-0636-2
8. *Koncepce ochrany přírody Pardubického kraje*. [online]. Opava: Ekotoxa Opava s.r.o., 2004. Dostupné na WWW:  
<http://www.pardubickykraj.cz/externi/ozpz/kop/text/analyza.pdf>
9. KRAMER, M., STREBEL, H., JÍLKOVÁ, J. : *Mezinárodní management životního prostředí I*. 1.vyd. Praha: Linde, 2005. ISBN 80-7179-921-1
10. LOMBORG, B. : *Skeptický ekolog*. 1.vyd. Praha: Dokořán, 2006. ISBN 80-86031-68-3
11. *Mokrou nohou po Evropě*. Časopis 21. století. [online] Dostupné na WWW:  
<http://www.21stoleti.cz/view.php?cislocianku=2006051932>
12. *Pro splavnění Labe*. Článek ze dne 21.3.2008. [online] Dostupné na WWW:  
[http://www.enviweb.cz/?env=\\_archiv\\_ghjdh&search=pro+splavn%ECn%ED](http://www.enviweb.cz/?env=_archiv_ghjdh&search=pro+splavn%ECn%ED)

13. *Představení České republiky. Lodní doprava v ČR.* [online] Dostupné na WWW: <http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/lodni-doprava-v-cr/>
14. *Rozvojové plány. Splavnění Labe do Pardubic.* [online] Dostupné na WWW: <http://www.rvccr.cz/pardubice.html>
15. *Ročenka dopravy České republiky 2006.* [online] Dostupné na WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/index.html>
16. Světová komise pro životní prostředí a rozvoj . předml. G. H. Brundtlandová: *Naše společná budoucnost.* 1. vyd. Praha: Academia : Ministerstvo životního prostředí České republiky, 1991. ISBN 80-85368-07-2.
17. *Územní plán města Přelouče. Obecně závazná vyhláška města Přelouče č.1/2006.* [online] Dostupné na WWW: <http://www.mestoprelouc.cz/html/prelouc/uzemniplan/text/index.html>
18. Zákon č.125/1998 Sb., o poskytování informací o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů
19. Zákon č.100/ 2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů
20. Zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů
21. Zákon ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
22. ZELENÝ, Lubomír, Ing.CSc., PEŘINA, Luboš, Ing. : *Doprava.* Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. ISBN 80-245-0110-4

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Situační mapa labsko – vltavské cesty .....	14
Obrázek 2: Vodní díla na Labsko-vltavské vodní cestě.....	25
Obrázek 4: Náskres plavebního kanálu .....	30
Obrázek 5: VKP Slavíkovy ostrovy.....	33

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy .....	15
Tabulka 2: Vnitrostátní vodní přeprava dle jednotlivých druhů komodit.....	16
Tabulka 3: Výhody a nevýhody jednotlivých druhů doprav.....	21

## Seznam příloh

Příloha A: Situační mapa toku Labe

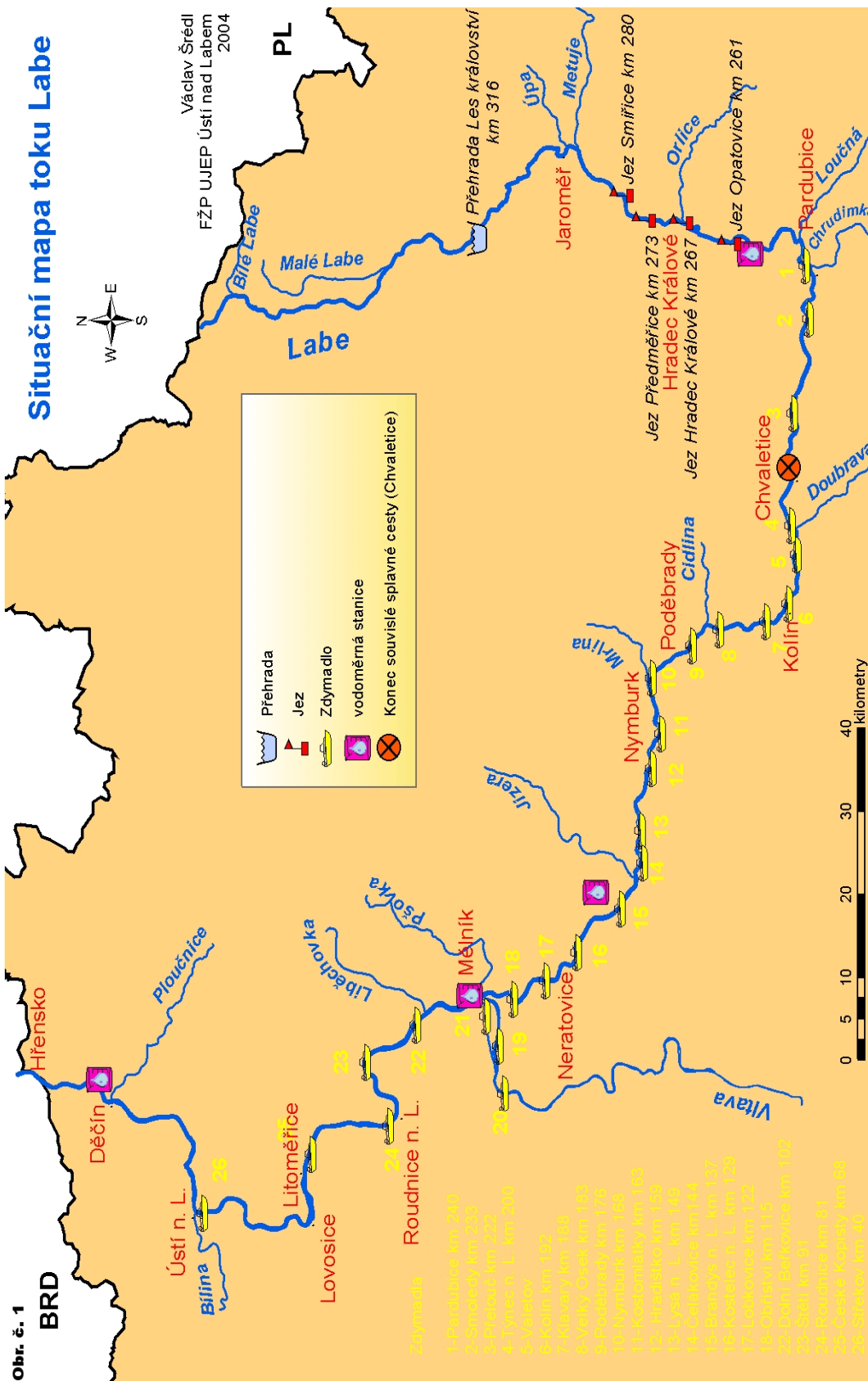
Příloha B: Letecké pohledy na plánovaný plavební kanál

Příloha C: Fotografie – slepé rameno Labe, přírodní biokoridor

## Seznam zkratek

ČR	= Česká republika
EU	= Evropská unie
EIA	= Environmental Impact Assessment
SEA	= Strategic Environmental Assessment
SFDI	= strukturální fond dopravní infrastruktury
ERDF	= evropský rozvojový fond dopravní infrastruktury
č.	= číslo
Sb.	= sbírky
km	= kilometr
ha	= hektar
mil.	= milion
s. p.	= státní podnik
apod.	= a podobně
MŽP	= Ministerstvo životního prostředí
DPH	= daň z přidané hodnoty
SRN	= Spolková republika Německo
PSP	= poslanecká sněmovna parlamentu

# Příloha A : Situační mapa toku Labe



## Příloha B : Letecké pohledy na plánovaný plavební kanál





**Příloha C:** Fotografie – slepé rameno Labe, přírodní biokoridor

