



Vodocestný zákon

ze dne 11. června 1901



o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek, aneb jak dokončit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Zákony, nařízení, usnesení vlády a mezinárodní dohody se musí plnit. Dokončíme dílo našich předků i současníků – víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.



Náš stát má v tom klíčové postavení. Budťo toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopiti tuto nutnost znamená vydávati se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.

J. A. Baťa
Budujme stát pro 40 000 000 lidí

Když není něco nemožné, musí existovat způsob, jak to uskutečnit.

sir Nicolas Winton

**VYBERME SI!
312 KONTEJNERŮ (TEU)
po vodě, železnici nebo dálnici...**

1 kontejnerová loď
typická souprava o nosnosti 312 TEU, délka cca 200 m

3 nákladní vlakové soupravy
o celkové délce cca 1600 m

156 - 312 kamionů v koloně
o celkové délce cca 4500 m



FINANCOVÁNÍ VODNÍCH CEST VČERA, DNES A ZÍTRA



Zákony, vyhlášky, nařízení, usnesení vlády... směřující k výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Zákon č. 66 ř.z. ze dne 11. 6. 1901 - Vodocestný zákon

Vyhláška m. čes. č. 176.774, č. 77 ř.z. čes. ze dne 5. 11. 1896 - Komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách

Nařízení min. obchodu č. 163 ř. z. ze dne 11. 10. 1901 - zřízení Ředitelství pro vodní cesty

Nařízení min. obchodu č. 90 ř.z. ze dne 23. 4. 1903 - Stanovení návrhu o vyvlastňování

Zákon č. 28 ř.z. mor. ze dne 2. 3. 1904 - Povinnost země moravské přispívat na stavbu vodních drah

Zákon č. 31 ř. z. čes. ze dne 13. 2. 1903. týkající se úpravních staveb říčních

Zákon č. 124 ř. z. čes. ze dne 24. 9. 1905, týkající se staveb vodních drah

Vyhláška m. čes. č. 224.262, č. 111 ř. z. čes. ze dne 22. 9. 1906, o převzetí Labe od Jaroměře do Mělníka do státní správy

Vyhláška m. čes. č. 100, ř. z. čes. ze dne 10. 11. 1908 o přenesení agend komisí na ministerstvo veřejných prací

Zákon č. 33 Sb. ř. z. a n. ze dne 11. 6. 1919, o příslušnosti ve věcech staveb vodních cest

Zákon č. 315 Sb. ř. z. a n. ze dne 15. 4. 1920, o zřízení Československého úřadu plavebního

Labská plavební akta ze dne 22. 2. 1922 s dodatkovým protokolem ze dne 31. 3. 1923

Zákon č. 50 Sb. ř. z. a n. ze dne 27. 3. 1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil

Usnesení vlády ČSR č. 206 ze dne 26. 8. 1952 – TAJNĚ – zastavení prací na průplavu Dunaj-Odra

Usnesení vlády ČSR č. 215 ze dne 28. 10. 1952 – územní hájení trasy průplavu Dunaj-Odra

Zákon č. 26 Sb. ř. z. ze dne 31. 1. 1964, o vnitrozemské plavbě

Usnesení vlády ČSSR č. 232 ze dne 6. 7. 1966 o přípravě dokumentace D-O-L

Usnesení vlády ČSR č. 175 ze dne 8. 7. 1970 - přeprava uhlí do Chvaletic vodní dopravou

Usnesení vlády ČSR č. 169 ze dne 7. 7. 1971 - ke zprávě o výsledcích posouzení generálního řešení D-O-L

Vyhláška FMD č. 137 Sb. ř. z. ze dne 23. 12. 1974, o vnitrozemské plavbě

Usnesení vlády ČSSR č. 57 ze dne 4. 3. 1982 o rozvoji vodních cest v ČSSR

Usnesení vlády ČSSR č. 104 ze dne 26. 4. 1984 včetně Směrnice pro zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy

Důvodová zpráva FMD „Další postup prací na přípravě budování průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe“ č. j. 14 477/83 a Usnesení Rady MHVTS - další postup prací na D-O-L

Usnesení vlády ČSSR č. 216 ze dne 16. 8. 1984, o záměrech rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest v ČSSR v 8. a 9. pětiletce, včetně části důvodové zprávy

Zákon č. 114 Sb. ř. z. ze dne 25. 5. 1995, o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Usnesení vlády ČR č. 635 ze dne 11. 12. 1996 - financování programu rozvoje vodní dopravy v ČR do roku 2005

Rozhodnutí ministra dopravy a spojů ČR o zřízení Ředitelství vodních cest ČR ze dne 12. 3. 1998

Usnesení vlády ČR č. 741 ze dne 21. 7. 1999 - rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 163/1999 Sb. - Evropská dohoda AGN

Memorandum o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava ze dne 12. 4. 2000

Usnesení vlády ČR č. 337 ze dne 23. 3. 2005 ke zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi

Smlouva o přistoupení k EU podepsaná dne 16. 4. 2003 včetně transevropské sítě vnitrozemských vodních cest na území ČR

Resoluce Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 1473 ze dne 25. 11. 2005 - Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj-Odra-Labe v ohnisku zájmu

Usnesení vlády ČR č. 561 ze dne 17. 5. 2006 o Politice územního rozvoje ČR

Usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 16. 1. 2008 - Prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany D-O-L

Doc. 11827 Parlamentního shromáždění Rady Evropy z 3. 2. 2009 – Doprava zkapalněného zemního plynu říčními a říčníněmořními plavidly jako účinný prostředek pro řešení současné plynové krize

Usnesení vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009 - Politika územního rozvoje ČR 2008

Usnesení vlády ČR č. 368 ze dne 24. 5. 2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení D-O-L

Usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 19. 1. 2011 k prověření potřebnosti průplavního spojení D-O-L

Splavné řeky a vodní cesty nejsou to samé, jako ostatní dopravní infrastruktura. Z železnice se nenapijete, ani nezavlažíte pole, na dálnici se nevykoupete, ani si ji pro ozdobu nedáte na zahradu. Ani u jedné z nich si neuděláte piknik. Na druhé straně vám ovšem silnice nevytopí půl města. Právě pro svoji specifickou je voda již od dob římských veřejným statkem, a platí to dodnes. A k plavebnímu užívání vod k plavbě ani podle současného zákona není zapotřebí žádného povolení. Specifické jsou také vodní stavby, které zpravidla plní více úkolů najednou – v tom je jejich síla (jsou mnohoúčelové) i slabost (je těžké všechny účely v čase a místě zkoordinovat).

PŘEDEVCÍREM

Plavba je přirozená a provází lidstvo od nepaměti. I vodní cesty mají dlouhou historii – například průplav mezi deltou Nilu a Rudým mořem vznikl před téměř 4000 lety. Nejstarší trvale užívanou trasou je asi Císařský průplav v Číně, totiž 2500 let. Například spojení Rýn-Dunaj začal budovat Karel Veliký roku 793, Karel IV. zase zahájil práce na propojení Vltavy s Dunajem (1375). Všechny takové počiny byly vždy financovány „vrchností“, vždy totiž šlo o posílení obchodu, a tím i hospodářského a politického významu země.

VČERA V EVROPĚ

Masový rozvoj vodních cest „vypukl“ ve Velké Británii a následně ve Francii v 1. polovině 19. století. Vznikly jich tisíce kilometrů (jen ve Velké Británii 7500 km!), na nich pak tisíce plavebních komor a stovky průplavních tunelů a mostů. Také tyto investice byly především veřejné, podporovaly hospodářský rozvoj.

VČERA U NÁS

Tzv. navigační patent Marie Terezie z roku 1777 stanovil prioritu plavby před ostatním využitím řek, vyhlásil splavné řeky za majetek státu a zaručil veřejné financování. Mimochodem – pokus o realizaci průplavu Dunaj-Odra ze soukromých zdrojů (1873) neuspěl, veřejné zdroje ovšem v té době stačila pohltnout železnice. Rok 1896 přinesl zřízení Komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách, a také společné státní a zemské financování. Díky tomu máme dodnes labsko-vltavskou vodní cestu.

VODOCESTNÝ ZÁKON

Právě před 110 lety (18. 6. 1901) přišel převratný říšský zákon č. 69, tzv. zákon vodocestný. Jím bylo rozhodnuto „o výstavbě průplavu dunajsko-oderského s připojením k Labi a Visle, jakož i průplavu dunajsko-vltavského“. Zřízeno bylo i Ředitelství pro stavbu vodních cest, zejména ale bylo tímto zákonem pamatováno i na soustavné a udržitelné financování (stát, země, garantované obligace). Dodnes je vzrušující četbou (archiv Parlamentu ČR), jak zasněžený tento zákon projednávali tehdejší poslanci, a to jak stránku hospodářského významu, tak i věci technické, protipovodňové atd.

ČESKOSLOVENSKO

ČSR vodocestný zákon zařadila do své legislativy (bez spojení Dunaj-Vltava, zato nově s Tisou). Pro upřesnění financování pak sloužil zákon č. 50/1931. Ten ustanovil státní fond, dotovaný dílem každoročním státním příspěvkem, dílem daní „z vodní síly“, fond mohl přijmout i státem garantované půjčky.

MEZITÍM A DODNES V EVROPĚ

Ve 20. století se v Evropě pochopitelně stavěly poněkud jiné vodní cesty, než ve století devatenáctém. „Lidrem“ se stali technici v Německu, Belgii a Nizozemí, kde vznikla a dodnes vzniká řada velmi pozoruhodných vodocestných počínů. Průplav prince Alberta, lodní zdvihadla Strépy-Thieu či Ronquiére (Belgie), modernizace Mittellandkanal (2000), zdvihadla Rothensee a Niederfinnow, Elbe-Seiten-Kanal, průplav Rýn-Mohan-Dunaj (1992), či nová vodní cesta Seine-Nord (probíhá), to jsou skutečné pojmy.

ČESKOSLOVENSKO PO ÚNORU 1948

Radikální zlom – byly zrušeny zákonem ustanovené fondy, stejně tak i Ředitelství vodních cest. Orientace země na východ a pokrivené ekonomické vazby vodní dopravě nepřály. Významnější výjimkou byla jen tzv. chvaletická relace, tedy doprava uhlí do východočeské elektrárny. Důvodem ale nebylo „prozření“, nýbrž nutnost - nepostačující kapacita železnice. Ale (nejenom) díky tomu se vodocestné stavitelství u nás v té době dostalo na vysokou evropskou úroveň.

DNES

Pozornost, věnovaná vodním cestám je i nadále nepochopitelně nízká, ačkoliv v nitrokontinentálního státu, bez přímého přístupu k moři, by tomu mělo být přesně naopak. Pravda, podařilo se obnovit Ředitelství vodních cest (1998), ale návrat k racionálnímu, prozíravému a stabilnímu rozvoji se stále nekoná. Místo toho dominují „obecně oblíbené omyly“, případně nepravdy.

OBCENĚ OBLÍBENÉ OMYLY

„Vodní doprava je minulost“

Nepravda. V roce 2003 byl v Evropě podíl vnitrozemské plavby 5,78%, v roce 2008 již 7,31% - t.j. 1/3 výkonů všestranně podporované železnice.

„Vše zvládne silnice a železnice“

Je to nejen ekonomická hloupost, ale leckde i technická nepravda. Například v labském koridoru je mezi Děčínem a Drážďany kapacita železnice prakticky vyčerpána. Navíc – i nekvalitní labská vodní cesta vytváří konkurenci německé železnici (velmi nevídanou a proto zatracovanou), vedoucí zhruba k polovičním železničním tarifům. Asi by také stálo za to vědět, jak „silnice a železnice“ zajišťuje alternativní přepravu zkapalněného zemního plynu, nebo ropy – prostě to neumějí. Ale lodě ano, a skutečně se tak velká množství těchto strategických surovin v Evropě přepravují.

„Vodní cesty škodí životnímu prostředí“

Nejvíce zneužívaná nepravda. Každou stavbu lze vyprojektovat a postavit dobře a ohleduplně, nebo špatně a bezohledně. Příklad průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, který ohleduplně prochází chráněnou krajinnou oblastí (!) je velmi inspirujícím příkladem. V chráněném údolí Altmühlu se nejen zachovaly všechny vzácné druhy fauny a flóry, ale po výstavbě průplavu se sem vrátili i druhy, které tu již desítky a stovky let nebyly. A to díky tomu, že se tu podařilo nastolit spolupráci techniků a profesních ekologů. Že to u nás zatím nejde? Škoda!

„Vodní cesty jsou drahé“

Další nepravda. Celoevropské srovnání ročních investic a ročních přepravních výkonů hovoří jasně. Tento poměr je u vodních cest pouhých



Schematická mapa vodního koridoru D-O-L s etapami a variantami

9 €/1000 tunokilometrů (tkm), u silnic 12 €/1000 tkm a u železnice propastných 64 €/1000 tkm! A přitom: vodní cesty nejsou jen pro dopravu, ale i pro ochranu před povodněmi, hospodaření s vodou, rekreaci, a konec konců i pro krásu.

FINANCOVÁNÍ ZÍTRA

Je patrné, že výstavbě vodních cest se dařilo jen tehdy, bylo-li splněno několik předpokladů:

- existuje jasný cíl, záměr
- existují jasné a stabilní zákony
- existuje jasné, stabilní a udržitelné financování

Vezmeme-li jako srozumitelný cíl zlepšení plavebních poměrů na Labi a zejména pak vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, pak se musíme ptát po zákonu a financování. Zákonem je jistě například mezinárodní dohoda o vodních cestách evropského významu (AGN) a další evropské dokumenty.

Zdrojem financování takového vpravdě evropského projektu by mohl být evropský **Fond soudržnosti**, který může poskytovat až 85% nákladů. Jestliže tedy náklady první etapy vodního koridoru D-O-L činí 1,66 mld. €, pak při cca desetileté výstavbě se jedná o 0,166 mld. €/rok; 15% z národních zdrojů činí 0,0249 mld. €/rok, tedy asi 800 mil. Kč.

A vlastně padá i poslední obecně oblíbený omyl, že „na tak velkou stavbu nemáme peníze“. Můžeme je mít, ale vyžaduje to snahu, tah na branku. **Prostě chtít!** Začít bychom měli hledáním spojenců v Evropě, aktivním ovlivňováním evropského rozpočtu po roce 2014, a hlavně urychleným vypracováním komplexní **Studie proveditelnosti – ostatně máme na to i usnesení vlády!** A lze využít programu JASPERS i služeb Evropské investiční banky...

FINANCOVÁNÍ - gigantický projekt nebo normální stavba?

Dunaj-Odra-Labe

8 miliard € = 200 miliard Kč

Dunaj-Hodonín-Přerov

1,6 miliard € = 40 miliard Kč

Průplav Seina-sever (Francie)

4,2 miliardy € = 110 miliard Kč

Plynovod Nabucco

8 miliard € = 200 miliard Kč

Dokončení dálniční sítě ČR

575 miliard Kč

Následky povodní (1997, 2002, 2010)

160 miliard Kč

Dunaj-Odra-Labe při dotaci z Fondu soudržnosti EU ve výši 85% a při době výstavby 27 let - t.j. 1,1 miliard Kč/rok

ZÁVĚREM

ČR je jedinou zemí evropské sedmadvacítky, která nemá kvalitní přístup k moři. Někteří ekonomové tvrdí, že to automaticky znamená odpočet 5% HDP, jiní toto číslo zpochybňují. Zcela jistě ale platí slova amerického analytika a politologa George Friedmana: „Námořní státy jsou vždy bohatší, než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny.“

Moře nemáme, což nezměníme. Ale nemáme k němu ani kvalitní přístup – a to bychom změnit mohli a měli.

Plavební stupně na Labi

- 1 Děčín
- 2 Malé Březno
- 3 Střekov
- 4 Lovosice
- 5 České Kopisty
- 6 Roudnice n./L.
- 7 Štětí
- 8 Dolní Beřkovice
- 9 Obříství
- 10 Lobkovice
- 11 Kostelec n./L.
- 12 Brandýs n./L.
- 13 Čelákovice
- 14 Lysá n./L.
- 15 Hradištko
- 16 Kostomlátky
- 17 Nymburk
- 18 Poděbrady
- 19 Velký Osek
- 20 Klavary
- 21 Kolín
- 22 Veletov
- 23 Týnec n./L.
- 24 Přelouč II
- 25 Smojedy
- 26 Pardubice

Plavební stupně na Vltavě

- 1 Hořín
- 2 Miřejovice
- 3 Libčice n./V.
- 4 Roztoky
- 5 Podbaba
- 6 Štvanice
- 7 Smíchov
- 8 Modřany
- 9 Vrané n./V.
- 10 Štěchovice
- 11 Slapy
- 12 Kamýk n./V.
- 13 Otava
- 14 Kořenisko
- 15 Hněvkovice - jez
- 16 Hněvkovice - přehrada
- 17 Hluboká n./V.
- 18 České Vrbné

- Železniční koridory
- Dálnice a rychlostní komunikace
- Vodní tok
- Plánovaný úsek vodního koridoru D-O-L
- Hotový úsek vodního koridoru D-O-L
- Plánovaný stupeň (jez, PK a reverzní VE)
- Existující jez s plánovanou PK
- Plánovaný stupeň na provozované vodní cestě

- Přecerpávání vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí
- Plánovaný průplavní tunel
- Uvažované výkonné PVE v návaznosti na vodní koridor D-O-L
- Moravská brána - nejnižší místo evropského rozvodu
- Plánované logistické centrum

Stupně na D-O-L - labská větev

- 1 Otava
- 2 Králova
- 3 Záhřeb
- 4 Hněvkov
- 5 Homole
- 6 Táborsko
- 7 Kerhartice
- 8 Brandýs n./L.
- 9 Dvůrky
- 10 Turov
- 11 Čertův zářez

Stupně

- 1 Lysá n./L.
- 2 Hradištko
- 3 Kostomlátky
- 4 Lovosice
- 5 České Kopisty
- 6 Roudnice n./L.
- 7 Štětí
- 8 Dolní Beřkovice
- 9 Obříství
- 10 Lobkovice
- 11 Kostelec n./L.
- 12 Brandýs n./L.
- 13 Čelákovice
- 14 Lysá n./L.
- 15 Hradištko
- 16 Kostomlátky
- 17 Nymburk
- 18 Poděbrady
- 19 Velký Osek
- 20 Klavary
- 21 Kolín
- 22 Veletov
- 23 Týnec n./L.
- 24 Přelouč II
- 25 Smojedy
- 26 Pardubice

směr S

Česká republika, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a labsko-vltavská vodní cesta



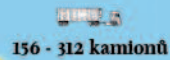
312
kontejnerů TEU
(o rozměrech 6,1 x 2,4 x 2,4 m)
přepraví:



1 typická loďní souprava
určená pro entrorenskou plavbu
na vodním koridoru D-O-L



3 vlakové soupravy
se 156 vagóny



156 - 312 kamionů

190 m loď

cca 1,6 km 3 vlakové soupravy



www.d-o-l.cz

Stupně na D-O-L - oderská větev

- 1 Lipník n./B.
- 2 Přemysl
- 3 Píseň
- 4 Kopytov
- 5 Křižovice
- 6 Dvůr Králové
- 7 Kozel
- 8 Svitav
- 9 Píseň
- 10 Kopytov
- 11 Křižovice
- 12 Dvůr Králové
- 13 Kozel

Stupně na D-O-L - dunajská větev

- 1 Rokytnice
- 2 Znojmo
- 3 Kroměříž
- 4 Blatná
- 5 Uherské Hradiště
- 6 Bohuslav
- 7 Hodonín
- 8 Třebonice
- 9 Kúty
- 10 Znojmo
- 11 Dobruška

Severní moře

plánované vodní dílo
BRATISLAVA

směr Černé moře

LEGENDA - LEGEND

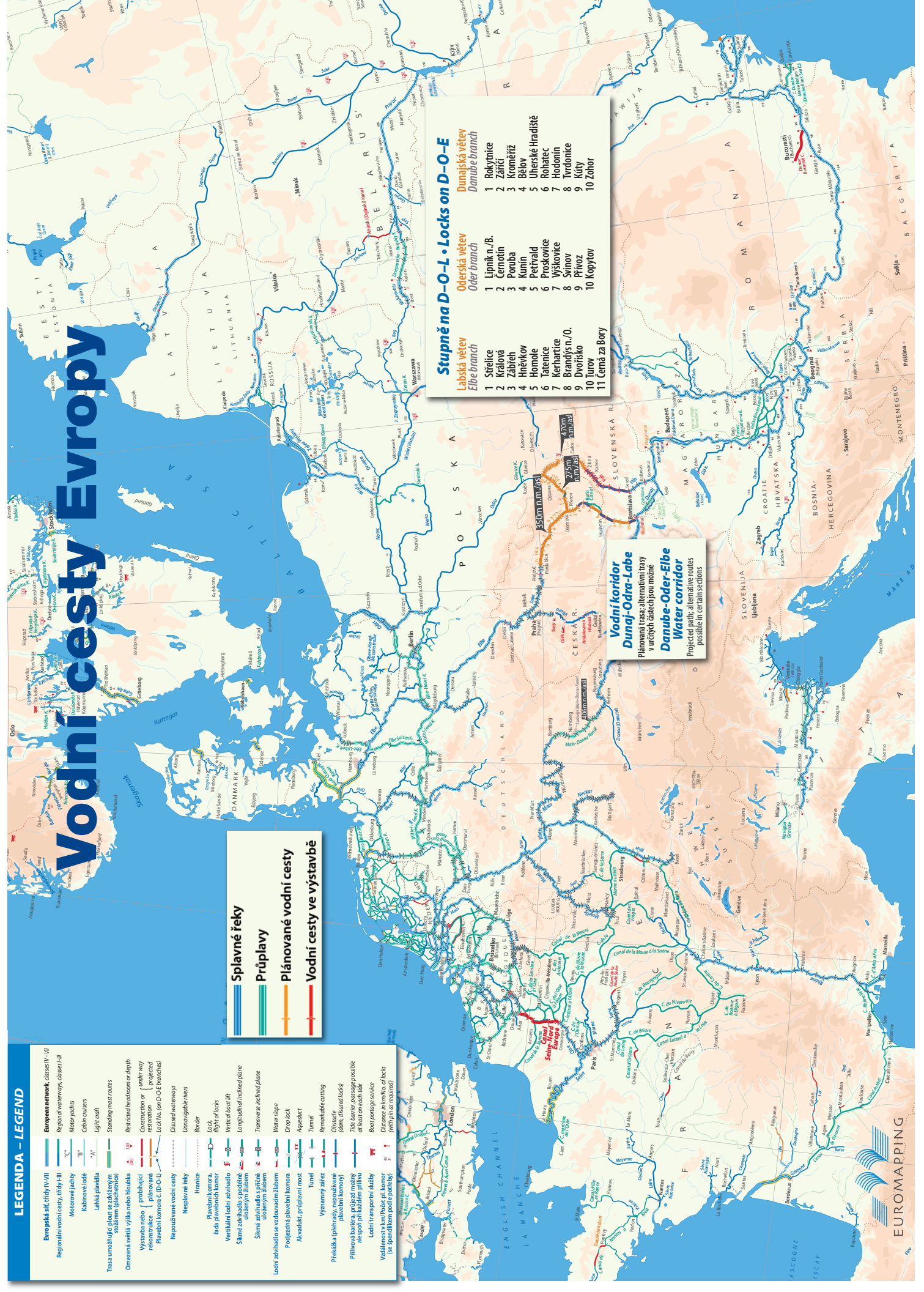
- Evropská síť řidiv (V-VII) Regional waterways, classes (V-VII)
- Regionální vodní cesty, třídy I-III Minor waterways
- Motorové lodě Motor vessels
- Kabinové lodě Cabin cruisers
- Lehká plavidla Light craft
- Trasa umožňující plout se zakázaným způsobem (plachetnice) Restricted motorway or depth
- Omezená výška nebo hloubka výšky nebo hloubky (plachetnice) Restricted height or waterway
- Východní nebo západní rekreační Plávaná rekreační (D-O-E) Lock No. (on D-O-E branches)
- Nepoužívané vodní cesty Disused waterways
- Úmořňácké přepravy Unmanned ferries
- Hraniční Border
- Plošná komora Lock
- Ventilátory lodní zvedadlo Lift of locks
- Svislé zvedadlo s příčnou plošnou komorou Vertical lift of locks
- Svislé zvedadlo s příčnou plošnou komorou Transverse inclined plane
- Lodní zvedadlo se vzdušnou slabinou Water slope
- Podjezdová přepravní komora Aqueduct
- Akvadukt, propustňový most Aqueduct
- Tunel Tunnel
- Výmavný zásek Removable cutting
- Překážka (přehradný, neprochodný) Obstacle (dam, closed locks)
- Příloha bariéry, průjezd možný alespoň při každém přílivu Tide barrier, passage possible at least on each tide
- Lodní dopravní služba Boat passenger service
- Vzdálenost km/Počet pl. komor (se Spendikem podle potřeby) Distance in km/No. of locks (with pin as required)

Vodní cesty Evropy

- Splavné řeky
- Průplavy
- Plánované vodní cesty
- Vodní cesty ve výstavbě

- ### Stupně na D-O-L - Locks on D-O-E
- Dunajská větev Danube branch**
 - 1 Rokycnice
 - 2 Záhřib
 - 3 Kroměříž
 - 4 Bělov
 - 5 Úherské Hradiště
 - 6 Rohatec
 - 7 Hodonín
 - 8 Týrnovice
 - 9 Káry
 - 10 Zohor
 - Oderská větev Oder branch**
 - 1 Lipník n/B.
 - 2 Gennatín
 - 3 Ponava
 - 4 Kunín
 - 5 Petřvald
 - 6 Proskovice
 - 7 Vyškovice
 - 8 Svinov
 - 9 Přibov
 - 10 Kopytov
 - Labská větev Elbe branch**
 - 1 Sirečice
 - 2 Králová
 - 3 Záhřib
 - 4 Hněvkov
 - 5 Homole
 - 6 Tatence
 - 7 Kerhartice
 - 8 Brandýs n/O.
 - 9 Dvořičko
 - 10 Jurov
 - 11 Černá za Bory

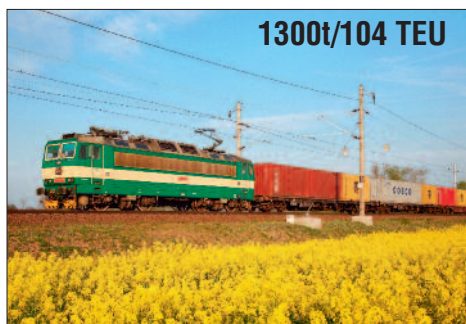
Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe
Danube-Oder-Elbe Water corridor
 Plánovaná trasa; alternativní trasy v určitých úsecích jsou možné
 Projected path; alternative routes possible in certain sections



Srovnání vnitrozemské vodní dopravy se železniční a silniční dopravou z ekologického i ekonomického hlediska

Když někdo řekne, že miluje přírodu, nemusí tím ještě nenávidět lidi.

F. M. Dostojevskij



Silnice, železnice, vodní doprava

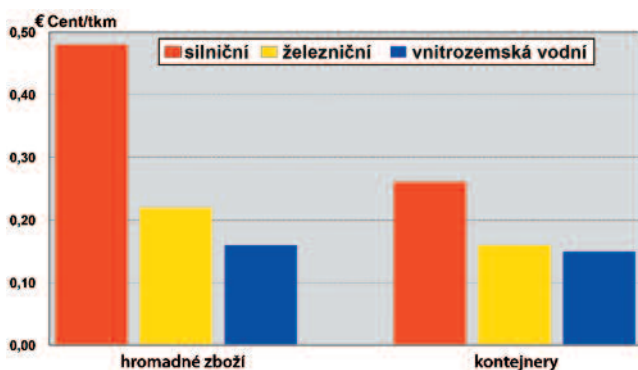
Průměrné náklady	Externí náklady	Modality	Celkové náklady
12€/t	3€/t	vysokokapacitní vodní cesty	15€/t
17€/t	4€/t	menší vodní cesty	21€/t
22€/t	5€/t	železnice	27€/t
21€/t	12€/t	silniční	33€/t

- Průměrné náklady přepravy 1 tuny přes 350 km** včetně počátečních a konečných větví pro překlad z vodní a železniční dopravy
- Externí náklady přepravy 1 tuny přes 350 km** tj. náklady nezahrnuté v přepravní ceně: zácpy, hluk, nehody, znečištění
- Celkové přepravní náklady**

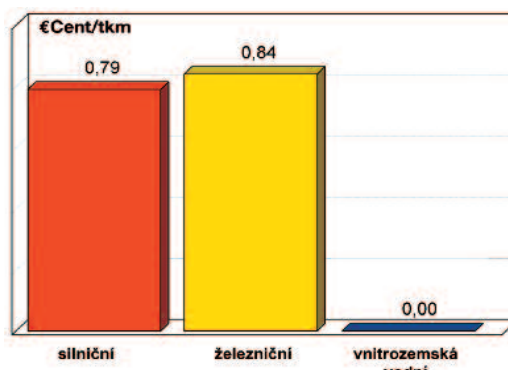
Zdroj: Voies Navigables de France

Podíl vnitrozemské vodní dopravy na přepravním výkonu ve státech EU

členský stát EU	podíl v %
Nizozemsko	31,50%
Rumunsko	21,00%
Belgie	14,50%
Německo	12,10%
Rakousko	4,40%
Maďarsko	4,10%
Francie	4,00%
Lucembursko	3,10%
Bulharsko	2,90%
Slovensko	2,60%
Polsko	0,10%
Česká republika	0,08%



Srovnání dílčích externích nákladů (souvisejících s emisemi CO₂) jednotlivých doprav v € Cent/tkm v závislosti na charakteru substrátu



Srovnání dílčích externích nákladů (souvisejících s hlukem) jednotlivých doprav v € Cent/tkm

Zdroj: PLANCO Consulting

Výstavba i provoz vodního koridoru D-O-L bude mít příznivý vliv na zaměstnanost v Evropské unii. Dle zvoleného scénáře výstavby lze počítat s 39 600 pracovními místy po dobu 27 let, nebo se 79 200 pracovními místy po dobu 14 let.

110 LET VODOCESTNÉ HISTORIE NAŠÍ ZEMĚ

Počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na D-O-L

