

## **SOUHRN STUDIE:**

### **VYHODNOCENÍ SPLAVNOSTI LABE**

#### **VÝSLEDKY VYHODNOCENÍ**

V rámci projektu bylo vyhodnoceno 69 studií a výzkumných projektů, které se zabývají tématy důležitými pro splavnost Labe. Projektová činnost byla zaměřena na vlastní proces vyhodnocení, pro který byly studie rozčleněny do segmentů, shrnuty do tabulek a byla z nich cíleně extrahována relevantní tvrzení. Proces vyhodnocování obsahoval tyto kroky:

- Přeměna kvalitativních tvrzení na kategorie tvrzení.
- Následná kvantifikace a vyhodnocení aktuálnosti údajů, na jejichž základě byla příslušná tvrzení učiněna.
- Prověření použitých zdrojů a kvantitativní vyhodnocení na základě šíře a rozptylu informačních zdrojů.
- Analýza a prověření správnosti tvrzení s ohledem na jejich logičnost, ověřitelnost resp. vyvrátitelnost

Projekt se zabýval hodnocením 40 tematických oblastí, které byly seskupeny do čtyř kategorií, s příslušnými podtématy:

- Blok 0: Všeobecně
- Blok 1: Splavnost a Sasko-Anhaltsko jako hospodářská lokalita
- Blok 2: Nové technologie, inovace, výzkum, management řeky
- Blok 3: Splavnost a životní prostředí / Protipovodňová ochrana – klimatické změny

Níže jsou uvedeny výsledky hodnocení.

## Blok 0: Všeobecně

V projektu bylo hodnoceno celkem sedm tematických okruhů týkajících se stavu vodních cest a infrastruktury přístavů obecně a také rámcových podmínek pro vnitrozemskou plavbu (flotila a personál). Hodnocené studie se vyjadřovaly pouze k šesti tematickým okruhům. Tématem, které bylo zpracováno nejčastěji, byl „Cíl údržby Labe 2010“, k němuž se vyjadřovalo 20 studií (odpovídá 29%). Téma „Zaměstnanost ve vnitrozemské plavbě v Sasku-Anhaltsku“ nebylo zmíněno v žádné z vyhodnocovaných studií. Podrobné výsledky jsou uvedeny níže.

### 0.1. Infrastruktura vodních cest Labe/Sála

Předpoklad/otázka: Výkonnost vnitrozemské plavby vyplývá z parametrů určujících kapacitu infrastruktury (ponor, stav vody, šířka plavebního koryta, průjezdné výšky mostů). Ohledně kategorizace tvrzení jde o to, zda je možný ekonomický provoz, který umožní vnitrozemské plavbě obstát v konkurenci s jinými druhy dopravy. Pod pojmem krátkodobě rozumíme období do roku 2012, pod pojmem střednědobě období let 2013 až 2016 a pod pojmem dlouhodobě pak období po roce 2017.

Výsledek: Z vyhodnocení tvrzení vyplynul heterogenní postoj ke stavu Labe v roce 2010. Zřejmá byla silná polarizace v otázce cíle údržby. Odpůrci i příznivci argumentovali relativně fundovaně, proto téměř nebylo možné některé postoje vyvrátit. **Nicméně bylo možno konstatovat, že tvrzení, která považují kapacitu infrastruktury za limitovanou, lze hodnotit ohledně jejich správnosti výše než tvrzení, která kapacitu infrastruktury za limitovanou nepovažují.** Důvodem k tomu je skutečnost, že posledně jmenované studie nedostatečně interpretují vývoj překládky zboží (závěry, které se zaměřují pouze na dřívější vývoj a nezohledňují předpovědi vývoje přeprav nebo činí vědomě nevýhodná porovnání [2003/2009]).

### 0.2 Cíl údržby Labe 2010

Předpoklad/otázka: V tomto bodě sledujeme postoj autora k Cíli údržby Labe 2010.

Výsledek: Počet tvrzení, která se vyjadřují pro Cíl údržby Labe 2010 a proti němu, je téměř stejný. **Nicméně je věrohodnost kladných tvrzení hodnocena významně výše.** Kritická tvrzení se často zakládají na aktuálních údajích, vychází však často z chybných předpokladů, například, že ekonomicky udržitelná vnitrozemská plavba je možná až od stavu vody od 2,00 do 2,50 m, což minimálně pro kontejnerovou přepravu neplatí. Také hodnocení, že Cíl údržby Labe 2010 má charakter dalšího rozšiřování, není pravdivé, protože je pouze prováděna údržba hrází a cílem je obnovit stav roku 2002.

### 0.3 Přístavy

Předpoklad/otázka: V této kapitole jsou shrnuta tvrzení týkající se výkonnosti infrastruktury v přístavech (kapacity, zatížitelnost hran přístavních hrází, trimodální integrace,...).

Výsledek: Většina hodnocených studií hodnotí infrastrukturu přístavů pozitivně. Všechna tvrzení této kategorie vykazují maximální míru věrohodnosti. Tyto studie dokumentují opatření na dostavbě přístavů prováděná v minulosti a informace o přístavech vyhodnocují srozumitelně. **Proto lze infrastrukturu přístavů na Labi a Sále označit v zásadě za dobrou.**

#### 0.4a Flotila vnitrozemských plavidel

Předpoklad/otázka: V této části je popisován přínos flotily vnitrozemských plavidel k výkonnosti systému vodní cesty. Bod 0.4a se týká kapacity.

Tvrzení týkající se kapacity flotily vnitrozemských plavidel jsou nanejvýš heterogenní. Důvodem je to, že se odhady možnosti kontejnerové dopravy ve třech vrstvách rozcházejí a zohledňují částečně pouze určité segmenty flotily vnitrozemských plavidel (např. východoevropská flotila). Jednoznačný trend nelze seriózně odvodit, **zapotřebí je další výzkum resp. aktuální zjištění stavu.**

#### 0.4b Flotila vnitrozemských plavidel

Předpoklad/otázka: V této části je popisován přínos flotily vnitrozemských plavidel k výkonnosti systému vodní cesty. Bod 0.4b se týká kvality (specifické jednotky zboží, parametry výkonnosti jako je rychlost, emise, potřebné vodní poměry,...).

Výsledek: Většina hodnocených studií podouvá tvrzení, že současná kvalita flotily vnitrozemských plavidel znemožňuje etablování logistického systému vodní cesty. Zmiňován je průměrný věk flotily (minimálně 30 – 40 let, což představuje 75% průměrné doby užívání), dostupnost není téměř vůbec

diskutována. Nápadné je, že úroveň zdrojů je u všech studií hodnocena poměrně nízko. Ačkoliv je většina tvrzení velmi věrohodná, zakládají se tato převážně na individuálních předpokladech. **Proto je zapotřebí provést další výzkum resp. šetření aktuálního stavu.**

#### *0.5 Situace v personální oblasti a vzdělávání*

Předpoklad/ otázka: /

Výsledek: Personální situace není posuzována téměř vůbec. Tvrzení týkající se personálu a vzdělávání jsou obsažena pouze ve třech studiích. Obecné trendy tedy vyvodit nelze. **K tomuto tématu je zapotřebí provést další objektivní šetření, která umožní lépe posoudit stav na pracovním trhu v oblasti vnitrozemské plavby.**

#### *0.6 Zaměstnanost ve vnitrozemské plavbě v Sasku-Anhaltsku*

Předpoklad: S ohledem na zaměření na Sasko-Anhaltsko se předpokládá, že předmětem tohoto tématu jsou zaměstnanci přímo zaměstnaní ve vnitrozemské plavbě. Vychází se z toho, že existují pouze velmi hrubá a velmi zobecněná tvrzení týkající se korelace mezi zaměstnaností a vývojem vnitrozemské plavby.

Výsledek: Žádná z hodnocených studií neobsahovala tvrzení týkající se zaměstnanosti ve vnitrozemské plavbě v Sasku-Anhaltsku. **Proto jsou zapotřebí další objektivní šetření skutečného stavu.**

#### *Závěr – Vyhodnocení výsledků – Blok 0*

Prezentace aktuálního stavu zkoumání:

Výzkum se zaměřuje na infrastrukturní situaci na Labi a Sále, naopak přístavy, flotila a personální situace hrají v hodnocených studiích podřadnou roli. Ve sledovaných studiích je uvedena řada postojů týkajících se cíle údržby na Labi v roce 2010. Tato otázka je zjevně velmi polarizující. Protiivníci i příznivci cíle údržby pracují s relativně fundovanými argumenty, což na první pohled sotva umožňuje některý z postojů vyvrátit.

Přesto však je věrohodnost tvrzení, která kapacitu infrastruktury považují za limitovanou a Cíl údržby Labe 2010 za smysluplný, hodnocena výše než věrohodnost tvrzení nepovažujících kapacitu infrastruktury za limitovanou resp. odmítajících Cíl údržby. Kritické postoje pracují částečně s chybnými předpoklady (např. myšlenka, že ekonomicky únosná vnitrozemská plavba není za vodního stavu 1,60 m možná, což minimálně pro kontejnerovou přepravu neplatí) nebo činí vědomě nevýhodná porovnání přepravovaných množství (např. je popisován pokles přepravy z let 2006 – 2008, přičemž naopak porovnání mezi lety 2003 a 2009 nebo 2002 a 2005 by bylo podstatně výhodnější).

Identifikace případných deficitů ve stavu informací:

Ve všeobecném bloku 0 byly postoje k infrastruktuře vodních cest a k cíli údržby prozkoumány relativně dobře. Jinak tomu je v oblasti personální situace a zaměstnanosti ve vnitrozemské plavbě v Sasku-Anhaltsku. Zde jsou deficity výzkumu velké; téměř neexistují platná tvrzení. Hodnocení přístavů je relativně málo rozsáhlé. Právě pro marketing lokality a pro zlepšení image vnitrozemské plavby jako druhu dopravy by zde měly být zpracovány komplexnější informace. V tomto kontextu je nutno vidět také hodnocení kapacity a kvality flotily vnitrozemských plavidel. Aby se v logistice podařilo zakotvit vnitrozemskou loď jako moderní, výkonný přepravní prostředek, je důležité zmiňovat inovace (viz nákladní loď firmy Heidenstecker) a relativizovat domnělé deficity (např. stáří flotily) tím, že bude popsána skutečná – často na stáří nezávislá – výkonnost.

#### **Využití výsledků pro další rozvoj Zemského plánu dopravních cest Saska-Anhaltska**

Relativně vyrovnaná hodnocení kritiků i příznivců intenzivnějšího ekonomického využívání Labe a Sály ukazují, že sotva lze najít objektivně správná či chybná hodnocení. To na druhou stranu znamená, že je potřeba učinit politická rozhodnutí, která je zapotřebí dát do celkového kontextu s dopravním a hospodářským rozvojem země.

Důležité je zmapovat situaci v oblasti zaměstnanosti, což umožní učinit klíčová politická rozhodnutí v Zemském plánu dopravních cest, která povedou k dalšímu růstu a zlepšení zaměstnanosti. **Zemský plán dopravních cest by se měl zaměřit na to, aby vodní cesty prezentoval jako výkonný a efektivní logistický faktor, a tuto skutečnost zdůraznil podporou technologických (flotila) a infrastrukturních (vodní cesta, přístavy) inovací.**

## **Blok 1: Splavnost a Sasko-Anhaltsko jako hospodářská lokalita**

Zde jsme rozlišovali mezi 21 tematickými okruhy týkajícími se splavnosti Labe a Sály, předpovědi vývoje v dopravě a Sasko-Anhaltska jako hospodářské lokality. Vyhodnocované studie se vyjadřovaly pouze k 18 z těchto tematických okruhů. Nejčastěji zmiňovaným tématem bylo „Tvrzení o potenciálních úzkých místech“, ke kterému se vyjadřovalo 15 studií (odpovídá 22%). Téma „Poptávka po dopravních cestách pro projektové náklady, kusové a hromadné zboží“ není zmiňováno vůbec. Podrobné výsledky jsou objasněny níže.

### *1.1 Prognózy vývoje vnitrozemské plavby na Labi a Sále*

**Předpoklad/otázka:** Pod tímto bodem je chápána jak intenzita vnitrozemské plavby na středním a horní Labi celkově, tak i obrátka zboží v přístavech na Labi a Sále v Sasku-Anhaltsku. Pod středním Labem je zde chápán úsek z Hamburгу proti proudu řeky až do Magdeburgu včetně. Jako horní Labe je označován úsek od Magdeburgu proti proudu až k prameni. Jako oblast průplavů je označován systém průplavů západně od Haldensleбенu (včetně Haldensleбенu). Tvrzení týkající se středního a horního Labe nebyla vyhodnocována zvlášť.

**Výsledek:** Polovina sledovaných 14 studií se **odkazovala na předpovědi nárůstu objemu přepravy**. Věrohodnost studií odkazujících na stejný či klesající objem přepravy je hodnocena níže. Tyto studie sice využívají relativně aktuální data, avšak spíše nediferencované zdroje (částečně vlastní názory) a zčásti dochází k chybným závěrům. Výsledky jsou mnohdy zásadně zpochybňovány, vlastní prognózy nejsou předkládány. V těchto studiích se pouze poukazuje na to, že celkový německý objem vnitrozemské vodní přepravy stagnuje, resp. studie provádí vědomě nevýhodná srovnání (viz 3.1.8.1.).

Ve výsledku lze vycházet z **rostoucího objemu zboží na středním a horním Labi a na řece Sále**.

#### *1.1a Oblast průplavů*

**Výsledek:** Pouze tři z celkem 69 vyhodnocovaných studií se věnují prognózám objemu přepravovaného zboží v regionu průplavů. Dvě studie předpokládají nárůst objemu, jedna jeho stagnaci. Obecná tvrzení tedy vyvodit nelze. Lze vycházet z toho, že studie, které se věnují přímo oblasti průplavů, sice existují, v rámci tohoto vyhodnocení však nebyly zohledněny, protože se částečně zaměřují na nerelevantní oblasti průplavů.

### *1.2 Odhad nákladní dopravy na Labi a Sále v Sasku-Anhaltsku v aktuálních studiích*

**Předpoklad/otázka:** V souladu se zadávací dokumentací se zde pod tímto bodem rozumí „současný objem přepravy“ a také „požadavky a poptávka logistického odvětví po přepravních službách s ohledem na odbytové trhy“. Tvrzení tak lze zaměřit na následující otázky, které je pak při kategorizaci nutno vzájemně propojit:

- Jaký objem zboží je aktuálně po Labi a Sále přepravován?
- Odpovídá tento objem skutečné poptávce?

Tato tvrzení jsou následně zkoumána zvlášť pro oblasti střední/horní Labe/Sálu a oblast průplavů.

#### *1.2a Horní/střední Labe/Sála*

**Výsledek:** Většina vyhodnocovaných studií obsahuje tvrzení o tom, že současná poptávka trhu není zcela vyčerpána. Existující kapacity vnitrozemských vodních cest v regionu nejsou dle studií dosud vytíženy, takže lze za daných podmínek ještě dosáhnout nárůstu v přepravě zboží. Tato tvrzení byla jak ohledně aktuálnosti dat tak i použitých zdrojů a věrohodnosti hodnocena podstatně výše, než tvrzení, která považují současnou poptávku trhu za pokrytou. Důvodem k tomu je například to, že posledně jmenované v rozporu s běžným názorem zadavatelů přeprav a logistiků předpokládají, že další práce na Sále by nevedly k oživení vnitrozemské lodní přepravy.

#### *1.2b Oblast průplavů*

**Výsledek:** Stejně jako u tématu 1.1 je k dispozici pouze několik málo tvrzení týkajících se této oblasti. Obě studie, které se o tomto tématu zmiňují, předpokládají nevyčerpanou poptávku trhu a odhadují, že kapacita bočního kanálu Labe je v současnosti vytížena zhruba středně. Například je citováno Ředitelství vodních cest a plavby Střed, které vychází z toho, že se kontejnerová doprava přes boční kanál Labe v následujících letech více než zdesetinásobí.

### 1.3 Potenciál rozvoje řeky jako nositele dopravy

Předpoklad/otázka: Dle zadávacích podkladů je míněn vztah přepravovaného množství a nakládacích ponorů na Labi a Sále. Spojena s tím je otázka, zda kontinuální resp. větší nakládací ponory umožňují přepravovat další zboží navíc.

Tato tvrzení byla zkoumána zvlášť pro střední/horní Labe/Sálu a oblast průplavů.

#### 1.3a Střední/horní Labe/Sála

Výsledek: Otázka, zda by trvale dobré podmínky pro lodní dopravu umožňovaly zvýšení objemu přepravovaného zboží, je zjevně polarizující. Počet pozitivních a negativních tvrzení je téměř shodný. Nicméně existují podstatné rozdíly v hodnocení věrohodnosti příslušných tvrzení. Tvrzení skeptická ke zvýšení objemu přepravy byla u tohoto kritéria hodnocena velmi nízkou. Například zvýšená nutnost zajištění nákladu je zde uváděna jako důvod, proč není možné přepravovat kontejnery ve třech vrstvách, nebo se předpokládá, že investice do silniční a železniční infrastruktury povedou k tomu, že v budoucnu již nebude mnoho přeprav realizováno po vodních cestách – přičemž je zcela opomíjen celkový nárůst objemu dopravy.

Na základě jasně srozumitelných tvrzení lze vycházet z toho, že **trvale dobré podmínky pro lodní dopravu by podnítili další nárůst objemu přepravovaného zboží na Labi.**

#### 1.3b Oblast průplavů

Výsledek: Také v tomto případě nejsou v hodnocených studiích obsažena téměř žádná tvrzení týkající se oblasti průplavů. Obě studie předpokládají, že trvale dobré podmínky pro lodní plavbu by umožnily nárůst objemu přepravovaného zboží.

### 1.4 Role Saska-Anhaltska jako hospodářské lokality (průmyslová odvětví s potenciálem růstu resp. clustery)

Předpoklad/ Otázka: V tomto bodu má být vytvořen vztah k vnitrozemské plavbě.

Výsledek: Neexistují téměř žádná tvrzení vyjadřující se k významu vnitrozemské lodní dopravy pro průmysl v Sasku-Anhaltsku. Obecné trendy nelze odvodit, **je proto zapotřebí provést další výzkum v této tematické oblasti.**

### 1.5 Odhad poptávky po přepravě

Předpoklad/ otázka: Originální otázka dle zadání: „Jaké druhy dopravy jsou dle studií zapotřebí (projektové náklady, kusové zboží, tekuté/suché hromadné zboží, kontejnery)?“ → Tímto způsobem je zjišťována „potřeba přepravy“. Z důvodu specifických vlastností jednotlivých kategorií nákladů jsou tyto kategorie vyhodnoceny zvlášť.

#### 1.5.1 Odhad poptávky po projektových nákladech

Výsledek: Pro oblast projektových nákladů jsou k dispozici pouze dvě tvrzení, které obě předpokládají další potřebu přepravy. Z důvodu významu přepravy projektových nákladů (např. komponenty větrných elektráren Enercon z Magdeburgu nebo projektový náklad z Akenu) by bylo zapotřebí se **hlouběji zabývat logistickými požadavky pro tento druh zboží.**

#### 1.5.2 Odhad poptávky po přepravě kusového zboží

Výsledek: Pouze jedna studie se věnuje přepravě kusového zboží a nepředpokládá žádnou potřebu tohoto druhu přepravy navíc. Také přeprava kusového zboží je pro Sasko-Anhaltsko významná (např. přeprava celulózy ze Stendalu). Z tohoto důvodu by bylo zapotřebí se **hlouběji zabývat logistickými požadavky pro tento druh zboží.**

#### 1.5.3 Odhad poptávky po přepravě hromadného zboží

Výsledek: Sedm studií obsahuje tvrzení týkající se přepravy hromadného zboží. Tato tvrzení konstatují jak existenci, tak i neexistenci potřeby dalších možností přepravy. Tvrzení, která další potřebu přepravy předpokládají, jsou v otázce použitých zdrojů a věrohodnosti hodnocena podstatně výše než tvrzení, která potřebu dalších přeprav nekonstatují. Z důvodu heterogenity těchto tvrzení se jeví jako potřebné, **zabývat se logistickými požadavky pro tento druh zboží hlouběji.**

#### 1.5.4 Odhad poptávky po kontejnerové přepravě

Výsledek: Dvě třetiny všech tvrzení týkajících se kontejnerové přepravy předpokládají rostoucí potřebu. Tvrzení, která nekonstatují další potřebu přepravy v oblasti kontejnerů, se nejvíce věrohodná. Data, která pro ně byla použita, jsou zpravidla aktuální a správná, avšak vyvozený závěr je nesprávný. Kontejnerová doprava se v malé míře od roku 1999 (9.000 TEU) do roku 2007 kontinuálně rozvíjela (47.000), v letech 2008 a 2009 došlo v důsledku stavu vody a ekonomické krize k poklesu přeprav.

Iniciativy v námořních přístavech jsou zcela ponechány ze zřetele (například v Hamburgu se v současnosti velmi intenzivně uvažuje o kotvištích pro vnitrozemské lodě a dokonce o vlastním terminálu. Nejruznější aktéři zvažují svůj vstup na trh kontejnerové lodní dopravy po Labi). Nicméně je nutno konstatovat, že **chybí aktuální prognózy, které by zohledňovaly pozměněné rámcové podmínky v důsledku celosvětové krize finančních trhů v roce 2009.**

#### *1.6 Odhad poptávky po dopravních cestách pro jednotlivé druhy přeprav v Sasku-Anhaltsku*

Předpoklad/ otázka: Originální formulace: „Jaké dopravní cesty se k tomu nabízí?“

Pro potřeby přeprav popsané v bodě 1.5 mají být identifikována tvrzení týkající se vhodných dopravních cest. Je vytvářen vztah k vnitrozemským vodním cestám. Protože potenciály jsou limitovány nejen infrastrukturou (vodní stav 1,30 m pro přepravu projektových nákladů nebo kontejnerů, 2,20 m vodní stav pro přepravu papíru či šrotu), nýbrž také zeměpisnou polohou Labe, otázku jsme rozdělili stejně jako v bodě 1.4.

##### *1.6.1 Odhad poptávky po dopravních cestách pro projektové náklady v Sasku-Anhaltsku*

Výsledek: Neexistují žádná hodnocení týkající se nabídky dopravních cest. **Proto jsou zapotřebí další odpovídající šetření.**

##### *1.6.2 Odhad poptávky po dopravních cestách pro kusové zboží (ne v kontejnerech) v Sasku-Anhaltsku*

Výsledek: Neexistují žádná hodnocení týkající se nabídky dopravních cest. **Proto jsou zapotřebí další odpovídající šetření.**

##### *1.6.3 Odhad poptávky po dopravních cestách pro hromadné zboží v Sasku-Anhaltsku*

Výsledek: Neexistují žádná hodnocení týkající se nabídky dopravních cest. **Proto jsou zapotřebí další odpovídající šetření.**

##### *1.6.4 Odhad poptávky po dopravních cestách pro kontejnery v Sasku-Anhaltsku*

Výsledek: Pro poptávku po dopravních cestách v oblasti přepravy kontejnerů jsou sice k dispozici dvě tvrzení, obě však předpokládají, že pro potřebné přepravy nejsou k dispozici žádné adekvátní vnitrozemské vodní cesty. Obecně však chybí tvrzení týkající se druhů zboží i relací původ-cíl. **Zde spatřujeme potřebu dalšího šetření z důvodu věrohodného podložení výše uvedených tvrzení.**

#### *1.7 Tvrzení týkající se hlavních přepravních tras, toků zboží, nositelů přepravy, přepravních řetězců v Sasku-Anhaltsku*

Předpoklad/ otázka: Věnovaly se studie podchycení hlavních přepravních tras v regionu, u všech druhů dopravy? Kategorie dle jednotlivých druhů dopravy (které prvky byly sledovány?).

Výsledek: **Jediná studie**, která se k tomuto tématu vyjadřovala, **podchytila pouze hlavní přepravní trasy**. Analogicky k údajům v části 1.6 neobsahovala žádná ze studií údaje týkající se toků zboží resp. přepravních řetězců.

#### *1.8 Tvrzení o potenciálních úzkých místech*

Předpoklad/ otázka: Obsahuje studie názory, podle kterých by úzká místa vyskytující se na hlavních přepravních trasách atd. byla motivací k přesunutí přepravy na lodní dopravu?

Výsledek: Posuzovaných 14 studií **nevykazuje jednoznačnou tendenci ohledně přesunu dopravy na vnitrozemskou plavbu.**

Existují jak studie, které dochází k závěru, že u ostatních druhů dopravy jsou úzká místa, která vedou k přesunu na lodní dopravu, stejně jako i studie, dle kterých sice úzká místa existují, tato skutečnost však k přesunu na lodní dopravu nevede. Taková úzká místa jsou spatřována například v hamburském přístavu nebo na železničních tratích údolím Labe (železniční spojení Drážďany – Praha). Zda ale dojde v důsledku těchto úzkých míst k přesunu dopravy na vodu, závisí také na jiných faktorech, jako je cena za dopravu či nárůst objemu přepravovaného zboží. Třetí frakce dochází k závěru, že u ostatních druhů dopravy úzká místa vedoucí k přenosu dopravy na vodu neexistují. To se vztahuje zejména na dostavbu silnic a částečně také železničních tratí v posledních 20 letech. Díky těmto opatřením kvalita silnic resp. železnic stoupla do té míry, že tyto mohou bez problémů uspokojit rostoucí poptávku po přepravě.

#### *1.9 Potenciály přesunu dopravy ze silnice a železnice na vodní cesty*

Předpoklad/otázka: Tento tematických okruh se vztahuje na nejdůležitější přepravní trasy v regionu (silnice, železnice) a na možné potenciály přesunu na vnitrozemskou lodní dopravu.

Výsledek: Většina ze dvanácti studií vychází z toho, **že existují potenciály takového přesunu, které by vedly k posílení vnitrozemské lodní dopravy.**

Potenciály jsou přitom spatřovány v nejrůznějších oblastech, např. v kontejnerové dopravě nebo u hromadného zboží. Tyto potenciály nevedou ale automaticky k přesunu (viz také 1.8). Kritériem pro přesun je kromě jiného také celoroční splavnost Labe, cena přepravy a v neposlední řadě také dostupný lodní prostor na Labi.

#### *1.10 Hodnocení procesů přesunu*

Předpoklad / otázka: Byly hodnoceny náklady a užitek přesunu potenciálů identifikovaných v bodě 1.9? Pokud ano, bylo toto vyhodnocení provedeno také s ohledem na interní a externí náklady?

Výsledek: Těch několik málo studií (čtyři), které se k tomuto tématu vyjadřují, zkoumají poměr mezi náklady a užitek pro potenciály z bodu 1.9 zčásti podrobněji a zčásti jen velmi neúplně. Celkově se však výsledky velmi výrazně liší z důvodu značně rozdílných předpokladů týkajících se užitku (tedy dodatečných potenciálů pro lodní dopravu) a také nákladů (zejména zahrnutí externích nákladů resp. vlivů opatření na údržbu řeky na životní prostředí).

#### *1.11 Integrativní posuzování rentability, ekologické a sociální přijatelnosti*

Předpoklad / otázka: V tomto bodě je zkoumána a hodnocena perspektiva studií, do jaké míry integrovaně posuzují „rentabilitu“ a „ekologickou/sociální přijatelnost“. Protože se v tomto případě také jedná o „metaaspekt“, je integrovaný pohled zahrnut také do kritéria „věrohodnosti“.

Výsledek: Posuzovaných dvanáct studií provedlo vyhodnocení nejrůznějším způsobem. **Nelze vypozařovat jednoznačnou tendenci k určitému úhlu pohledu.**

Protože se zde jedná o velmi komplexní téma, lze jen obtížně odvodit jasnou tendenci. Rozhodující však bylo posuzování rentability a životního prostředí a také integrativní posuzování rentability, životního prostředí a sociálních aspektů. Pro hlubší posouzení doporučujeme provést další šetření resp. otázku ještě více diferencovat a následně dodatečně vyhodnotit stávající shrnutí.

#### *1.12 Hodnocení probíhajících prací na údržbě*

Předpoklad / otázka: Tento tematický okruh se zaměřuje na to, zda se studie vyjadřují ke skutečnosti, jaký vliv mají práce prováděné na údržbě Labe a Sály/ stavbě průplavu na Sále na trh práce.

Výsledek: Protože se k vlivu na trh práce vyjadřovaly pouze dvě studie, není zde zřejmá žádná **jednoznačná tendence**. Celkově je ve studiích souvislost mezi údržbou vodních toků a zaměstnaností vytvářena pouze podmíněně. Zejména ohledně vlivu na zaměstnanost ve firmách, které lodní dopravu a přístavy aktuálně využívají resp. by v budoucnu intenzivněji využívat měly, je potřeba provést další šetření.

### *Závěr – Vyhodnocení výsledků – Blok 1*

Prezentace aktuální situace ve výzkumu

Otázka očekávaného objemu zboží polarizuje stejnou měrou jako otázka úzkých míst. V tomto směru jsou na jedné straně spatřována úzká místa u jiných druhů dopravy, která však na druhou stranu automaticky nevedou k přesunu nákladů na říční loď.

Tvrzení, která očekávají stagnaci resp. pokles v objemu přepravovaného zboží a nepopisují žádná úzká místa, jsou ohledně své věrohodnosti posuzována významně hůře než tvrzení, která předpokládají nárůst objemu přepravovaného zboží a diskutují o úzkých místech. Dále je kvalita dat a zdrojů v oblasti předpovědí pouze průměrná.

Identifikace případných deficitů ve stavu informací

*Vysoký deficit dalšího šetření*

Vysoký deficit dalšího šetření je spatřován zejména v předpovědích dalšího rozvoje přepravy v povodí Labe. To se vztahuje zejména na aktuálnost dat, ale také na to, že stávající data se jen zčásti nebo vůbec ne vztahují na spádovou oblast Labe a Sály.

Dalším bodem je aktuální analýza úzkých míst, v kontextu stávajících a předpovídaných objemů přeprav.

Dále je potřeba realizovat šetření v oblasti vlivu vnitrozemské lodní dopravy na zaměstnanost. To se na jedné straně vztahuje na přímý vliv stavebních a údržbových prací na zaměstnanost v odvětví dopravy, ale i na nepřímé vlivy na celý trh práce, např. v důsledku posílení konkurenceschopnosti firem nebo možných vlivů na cestovní ruch.

*Nižší deficit dalšího šetření*

Dalším okruhem pro budoucí šetření jsou aktuální tvrzení vztahující se speciálně na povodí Labe a týkající se slučitelnosti mezi rentabilitou a ekologickými/sociálními standardy. Zde by mohla být tato otázka ještě dále specifikována a stávající studie v tomto směru dále vyhodnoceny.

Využití výsledků pro další rozvoj Zemského plánu dopravních cest Saska-Anhaltska

**Další rozvoj plánu dopravních cest se musí zakládat na platných prognózách. Odpovídající zdroje pro povodí Labe jsou zčásti zastaralé a aktuální vývoj zohledňují jen v omezené míře (krize finančních trhů v roce 2009, tendence ke koncepcím „hubů“ v námořních přístavech atd.).**



## **Blok 2: Nové technologie, inovace, výzkum, management řeky**

Tvrzení týkající se nových technologií a managementu řeky/právního rámce byla rozdělena do 5 tematických okruhů. Ke všem tématům se vyhodnocované studie vyjadřovaly. Nejčastěji zpracovaným tématem byla směrnice EU stanovující rámec činnosti Společenství v oblasti vodní politiky, ke které se vyjadřovalo deset studií (odpovídá 14%). Tématu „Požadavky biosférické rezervace UNESCO Říční krajina Labe“ se věnovaly pouze dvě studie. Podrobné výsledky jsou objasněny níže.

### *2.1 Hodnocení používání technologických inovací v lodní dopravě*

Předpoklad / otázka: Jak hodnotí studie používání nových technologií v lodní dopravě na Labi a Sále? Hodnocena je výkonost (rentabilita) a ekologická přijatelnost.

Výsledek: Vyhodnocení ukazuje, že z jedenácti studií se převažující počet kloní k tomu, **že nové technologie by mohly podstatně zlepšit ekologickou přijatelnost vnitrozemské lodní dopravy**. Tato tvrzení však byla ohledně jejich věrohodnosti hodnocena spíše níže. Vyjasnění by zde bylo možno dosáhnout dalšími šetřeními, která budou např. zohledňovat aktuální technický vývoj.

### *2.2 Tvrzení týkající se managementu řeky (údržba a výstavba, rychlost toku, eroze)*

Předpoklad / otázka: Hodnocení se zaměřilo na opatření managementu řeky s ohledem na stávající směrnice (protipovodňová ochrana/životní prostředí/rámcová směrnice EU pro vodní politiku).

#### *2.2.1 Tvrzení týkající se směrnice o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin*

Předpoklad / otázka: Jak hodnotí studie probíhající a plánovaná opatření managementu řeky s ohledem na výše uvedenou směrnici?

Výsledek: Hodnocené studie povětšinou dochází k závěru, **že ani probíhající ani plánovaná opatření managementu řeky nejsou slučitelná se směrnicí o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin**.

Tato neslučitelnost se na jedné straně vztahuje na konkrétní opatření, např. kamenné násypy v zájmu omezení eroze nebo prohloubení koryta Labe. Tato opatření jsou ve studiích často vyhodnocována jako zhoršení současného stavu s ohledem na uvedenou směrnici. Na straně druhé se také uvádí, že příslušné kontroly vůbec nebyly provedeny resp. kontroly přijatelnosti, které provedeny byly, nejsou považovány za dostatečné.

#### *2.2.2 Tvrzení týkající se směrnice o managementu povodňových rizik*

Předpoklad / otázka: Jak studie hodnotí stávající a plánovaná opatření managementu řeky ohledně požadavků směrnice o managementu povodňových rizik?

Výsledek: Analyzované čtyři studie obsahují povětšinou takový postoj, že ani stávající ani plánovaná **opatření managementu řeky nejsou slučitelná s požadavky směrnice o managementu povodňových rizik**. Přitom je potřeba zohlednit, že tvrzení obsažená ve studiích, která vychází z neslučitelnosti, obecně obdržela nižší celkové hodnocení. Dále je potřeba mít na paměti, že tvrzení týkající se povodňové ochrany, ale také výše uvedené směrnice o ochraně přírodních stanovišť atd. jsou velmi polarizující. To znamená, že ani při skutečném zlepšení nynějšího stavu nelze vyloučit, že publikované informace budou stále ještě intenzivně tihnout na jednu či druhou stranu. Celkově je však k tomuto tématu ve studiích obsaženo málo tvrzení, je tedy zapotřebí dalšího šetření.

#### *2.2.3 Tvrzení týkající se požadavků biosférické rezervace UNESCO Říční krajina Labe*

Předpoklad / otázka: Jak studie hodnotí probíhající a plánovaná opatření managementu řeky s ohledem na požadavky biosférické rezervace UNESCO Říční krajina Labe?

Výsledek: Z celkem tří studií, které se k tématu „Biosférická rezervace UNESCO Říční krajina Labe“ vyjadřovaly, jsou dvě toho názoru, že **ani stávající ani plánovaná opatření managementu řeky neodpovídají podmínkám biosférické rezervace UNESCO**. Důvodem k tomu je možné ohrožení světového dědictví UNESCO „Říše zahrad Dessau-Wörlitz“ v důsledku probíhajících a plánovaných opatření managementu řeky (potenciální ohrožení dnešního stavu pokračující erozí). Celkově se však studie tomuto tématu věnují málo, proto je zde zapotřebí dalšího šetření.

#### 2.2.4 Tvzení týkající se rámcové směrnice EU o vodní politice (právní rámec)

Předpoklad / otázka: Jak studie hodnotí stávající a plánovaná opatření managementu řeky ohledně požadavků výše uvedené rámcové směrnice?

Výsledek: Převažující počet dvanácti studií obsahuje mínění, **že stávající či plánovaná opatření managementu řeky jsou pouze částečně či nejsou vůbec slučitelná s požadavky rámcové směrnice o vodní politice**. Na jedné straně je v této otázce zapotřebí provést další šetření, jak by bylo možno tuto situaci zlepšit, zároveň je nutno mít na paměti, že se jedná o polarizující téma. To tedy znamená, že i při skutečném zlepšení stavu je třeba očekávat, že publikované názory budou i přesto stále silně nakloněny na jednu či druhou stranu.

#### Závěr – Vyhodnocení výsledků – Blok 2

Prezentace aktuálního stavu šetření

V porovnání s jinými tematickými bloky je v bloku 2 k dispozici relativně malý počet tvrzení. U několika otázek v tomto bloku se jedná o velmi polarizující tvrzení. Znamená to, že mnoho studií lze rozdělit do táborů pro a proti. Zároveň jsou relativně špatně hodnoceny zdroje použité pro tato tvrzení. Velkou roli zde hrají osobní postoje. V mnoha studiích je zjevná jasná tendence k tomu, že další opatření na výstavbě a dostavbě jsou odmítána. Současně je u mnoha těchto studií jejich věrohodnost hodnocena nízkou a také jejich celkové hodnocení je spíše nízké.

Identifikace případných deficitů ve stavu informací

Vysoký deficit šetření byl zjištěn pro oblasti:

- tvrzení týkající se směrnice managementu povodňových rizik
- tvrzení týkající se požadavků biosférické rezervace UNESCO Říční krajina Labe

Zde bylo k dispozici pouze málo relevantních tvrzení.

V omezené míře byly nedostatky v dosavadním zkoumání zjištěny na poli „Vývoj a působení nových technologií ve vnitrozemské plavbě“. Většina studií v tomto směru sice konstatovala, že nové technologie nepřinášejí žádná zlepšení, avšak další průzkumy by jistě mohly odhalit existující potenciál. Dále je potřeba věnovat se otázce slučitelnosti opatření prováděných na výstavbě a údržbě toku s rámcovou směrnicí EU o vodní politice. Současně je zapotřebí získat právní posudky ohledně právního rámce pro jednotlivé případy, které lze jen obtížně zevšeobecňovat.

Využití výsledků pro další rozvoj Zemského plánu dopravních cest Saska-Anhaltska

Pro další práci na Zemském plánu dopravních cest je zapotřebí i nadále v jednotlivých případech prováděné údržby toku přesně prověřit jejich soulad s právními normami. Dále spatřujeme potenciál ke zintenzivnění výzkumných prací zaměřených na technologické inovace ve stavbě lodí, které sníží infrastrukturní nároky na vodní cesty.

### **Blok 3: Splavnost a životní prostředí/ protipovodňová ochrana – změna klimatu**

V tomto bloku je definováno pět tematických okruhů zabývajících se splavností, životním prostředím a ochranou klimatu. Vyhodnocované studie se vyjadřovaly ke všem těmto tematickým okruhům.

Nejčastěji zpracovaným tématem byla „Tvrzení o vlivech změn klimatu na říční systém a splavnost Labe a Sály“, ke kterému se vyjadřovalo 18 studií (odpovídá 26%), téma „Vliv převedení dopravy ze silnice na vodní cesty na emise škodlivých látek (oxid siřičitý, saze, oxidy dusíku atd.)“ je zpracováno pouze ve čtyřech studiích. Podrobné výsledky jsou popsány níže.

#### *3.1 Dopady resp. vzájemné vlivy zásahů ke zlepšení splavnosti na ochranu životního prostředí / protipovodňovou ochranu*

Předpoklad/ otázka: Jak studie hodnotí efekty prováděné údržby a dalších stavebních prací ohledně protipovodňové ochrany na Labi a Sále?

Výsledek: Jedenáct hodnocených studií většinou dospělo k výsledku, **že nelze jednoznačně tvrdit, zda údržba a další stavební práce mají pozitivní či negativní účinky**. To ukazuje, že tvrzení týkající se stavebních prací na tocích je nutno hodnotit velmi diferencovaně, neboť mají velmi mnohohrstvé, částečně také geograficky omezené důsledky. Aspekty, které jsou přitom sledovány, sahají od nutné plavební hloubky pro nasazení ledoborců, přes posuzování vodních stupňů a narovnávání koryt až po vliv zastavování potenciálních záplavových oblastí. Jasnou tendenci proto nelze z důvodu velkých rozdílů a mnohohrstevnatosti vysledovat. Diferencované průzkumy zabývající se vybranými konkrétními tématy resp. konkrétními úseky toků by mohly přispět k odvození určité tendence.

#### *3.2 Možnosti slučitelnosti ekonomické lodní dopravy a ekologie*

Předpoklad / otázka: Jak studie hodnotí možnosti vzájemné slučitelnosti lodní dopravy a ekologie?

Výsledek: Z jedenácti studií, které se k tomuto tématu vyjadřují, **dospělo pět k závěru, že vnitrozemská lodní doprava a ekologie jsou slučitelné. Tři další studie však poukazují na to, že jednoznačnou odpověď nelze dát resp. je potřeba situaci vnímat diferencovaně. Tři studie dochází k závěru, že souladu mezi lodní dopravou a ekologií nelze dosáhnout**. Konkrétní návrhy pro dosažení lepšího souladu mezi ekologií a lodní dopravou tyto „zamítavé“ studie nepřinášejí. Zde je případně zapotřebí provést další šetření.

#### *3.3. Tvrzení týkající se hydrologických poměrů v povodí Labe*

Předpoklad / otázka: Jak studie hodnotí vývoj hydrologických poměrů na Labi a Sále s ohledem na vnitrozemskou plavbu?

Výsledek: Výrazná většina celkového počtu 18 studií dochází k závěru, **že hydrologické poměry na Labi a Sále se dlouhodobě, tzn. do konce 21. století, budou zhoršovat**. Převažují tendenční závěry, že počet extrémních vodních stavů, tzn. období vysokým a nízkým stavem vody, se bude zvyšovat. Všechny výsledky však do určité míry kolísají a obsahují silný faktor nejistoty. Zejména u geograficky malých předpovědí, jako např. pro Sasko-Anhaltsko resp. pro povodí Labe se modely předpovědí částečně velmi liší a lze je tedy jako věrohodný podklad pro rozhodování vnímat pouze podmíněně.

#### *3.4 Tvrzení týkající se důsledků změn klimatu na říční systém a splavnost Labe a Sály*

Předpoklad/ otázka: Jak studie hodnotí vliv klimatických změn na lodní dopravu na Labi a Sále? Věrohodnost jednotlivých tvrzení je hodnocena podle diferencovanosti těchto tvrzení a použitých zdrojů (rozlišování na středně- a dlouhodobé scénáře, prezentace různých scénářů atd.).

Výsledek: Většina 21 studií dochází k závěru, **že změny klimatu povedou v dlouhodobém horizontu (do konce 21. století) ke zhoršení poměrů pro lodní dopravu na Labi a Sále. Třetina studií však dochází k závěru, že důsledky změny klimatu na poměry lodní dopravy na Labi a Sále nelze předpovědět** (tyto studie byly také hodnoceny lépe, s ohledem na jejich data resp. zdroje a také jejich věrohodnost).

#### *3.5 Vliv přesunu dopravy ze silnice na vodní cesty na emise CO<sub>2</sub>*

Předpoklad/ otázka: Jak studie hodnotí přesun dopravy na vnitrozemské vodní cesty vzhledem k emisím CO<sub>2</sub>? Věrohodnost tvrzení v bodech 3.5 a 3.6 je hodnocena také dle zvolených parametrů (vypočítané průměrné vytížení vs. skutečné vytížení atd.)

Výsledek: Většina z deseti studií dochází k závěru, že **vnitrozemská lodní doprava může přispět ke snížení emisí CO<sub>2</sub>**. Důvodem k tomu je zejména skutečnost, že říční loď je především pro hromadné zboží velmi energeticky efektivní a má tomu odpovídající nízkou spotřebu pohonných hmot. Protože emise CO<sub>2</sub> přímo závisí na spotřebě pohonných hmot, jsou tedy v tomto případě poměrně nízké (v porovnání s nákladními vozy nebo železnicí).

### *3.6 Vliv přesunu dopravy ze silnice na vodní cesty na emise dalších škodlivých látek (oxid siřičitý, saze, oxidy dusíku atd.)*

Předpoklad/ otázka: Jak studie hodnotí přesun dopravy na vnitrozemské vodní cesty s ohledem na emise dalších škodlivých látek (mimo CO<sub>2</sub>)?

Výsledek: Většina osmi hodnocených studií dochází k závěru, že **další přesun na vnitrozemskou vodní cestu emise ostatních škodlivých látek zvýší**, což tendenčně souvisí se špatnými hodnotami emisí škodlivých látek u motorů vnitrozemských lodí, což je zase způsobeno stářím flotily a také relativně málo přísnými zákonnými požadavky. Na jedné straně je průměrný věk flotily říčních plavidel podstatně vyšší než u ostatních druhů dopravy. Na straně druhé ale v posledních desetiletích nároky na emise škodlivých látek u nákladních vozů velmi silně vzrostly, takže motory nákladních automobilů lze při srovnání považovat za velmi čisté. Pro motory používané ve vnitrozemské lodní dopravě k tomuto zpřísnění nedošlo, takže dokonce i nové lodě mají zpravidla horší hodnoty emisí škodlivých látek než nákladní vozy. **Zde existuje významný deficit dalšího jednání a výzkumů tak, aby se ekologické výhody říční plavby neobrátily ve svůj protiklad.**

### *3.7 Potenciál vodní turistiky v povodí Labe*

Předpoklad/ otázka: Jak studie hodnotí údržbu na Labi resp. výstavbu průplavu Sály s ohledem na potenciály vodní turistiky?

Výsledek: Většina hodnocených studií došla k závěru, že **opatření další výstavby nejsou pro turistiku na Labi a Sále přínosné**. Důvodem těchto tvrzení je alespoň zčásti skutečnost, že část autorů spatřuje posílení cestovního ruchu zejména v ekoturistice. Z toho například vyplývá, že každá další výstavba a údržba má negativní důsledky pro cestovní ruch. Věrohodné souvislosti (např. empirická šetření nebo srovnávací případy) mezi údržbou řeky a možným poklesem turistiky jsou naopak vytvářeny pouze podmíněně.

### *Závěr – Vyhodnocení výsledků – Blok 3*

Prezentace aktuálního stavu šetření:

Vlivy klimatických změn na vodní cesty jsou a budou podrobovány intenzivnímu zkoumání. Otázka na důsledky změn klimatu polarizuje pouze minimálně a jsou očekávány převážně negativní důsledky pro vnitrozemskou plavbu v souvislosti s klimatickými změnami. Převažují tendenční tvrzení, že počet extrémních vodních stavů, tedy období s vysokým a nízkým stavem vody, bude přibývat. Avšak výsledky předpovědí, které se omezují pouze na geograficky malé prostory, jako např. Sasko-Anhaltsko resp. povodí Labe, se zčásti velmi rozcházejí a lze je tedy jako věrohodný podklad pro rozhodování vnímat pouze podmíněně.

Identifikace případných deficitů ve stavu informací:

#### *Vysoký deficit dalšího šetření*

Vysoký deficit šetření je spatřován u vlivu přesunu dopravy ze silnice na vodní cesty na emise škodlivých látek (oxid siřičitý, saze, oxidy dusíku). Potenciálně je přeprava hromadného zboží, při které jsou emise škodlivých látek nízké, doménou vnitrozemské plavby. Hrozí však, že v důsledku pomalého technického rozvoje a také nedostatečného zpřísnění zákonných norem pro emise škodlivých látek v říční lodní dopravě, bude tato výhoda ztracena.

#### *Nízký deficit dalšího šetření*

Dále je potřeba zkoumat spojení ekonomiky a ekologie a také důsledky resp. vzájemný vliv zásahů za účelem lepší splavnosti na ochranu životního prostředí / protipovodňovou ochranu. Jak již bylo zmíněno v bloku 2, existují v oblasti slučitelnosti ekonomiky a ekologie další potenciály pro optimalizaci.

K vodní turistice obsahují studie pouze relativně málo tvrzení, ačkoliv je možná toto téma lépe zpracováno ve specifických turistických průzkumech, které nebyly předmětem tohoto hodnocení.

Využití výsledků pro další rozvoj Zemského plánu dopravních cest Sasko-Anhaltsko:  
Otázka budoucí splavnosti Labe/Sáhy a z toho vyplývající potřeba dalších infrastrukturních změn resp. z toho vyplývající stanovení priorit dopravní politiky si žádá dalších hlubších šetření.

## ZÁVĚR

Z vyhodnocení 69 studií a výzkumných projektů vyplynulo, že se na straně jedné řada prací aktuálně zabývá tématem vnitrozemské plavby a splavnosti vodních cest, avšak pouze málo z nich má konkrétní vztah k situaci v Sasku-Anhaltsku.

Na straně druhé platí obecná tvrzení o lodní dopravě v povodí Labe (vč. průplavů) také pro Sasko-Anhaltsko. Patří sem tvrzení, že **vnitrozemské přístavy mají moderní a výkonnou infra- a suprastrukturu**. Technické možnosti, které jsou v těchto přístavech k dispozici, jsou však využívány pouze částečně, protože Labe není celoročně splavné nebo jako v případě přístavu v Halle umožňuje stávající přístup z vody v důsledku chybějícího plavebního kanálu Sály jen velmi zřídka ekonomickou lodní dopravu.

Další překážkou je **omezená dostupnost lodního prostoru** v době výhodných plavebních podmínek. Od povodní v roce 2002 a přechodně zastavených prací na údržbě se kvůli z toho plynoucímu, několikaletému zhoršení splavnosti lodě přesunuly do jiných plavebních oblastí. Teprve s dosažením cíle údržby 2010 pro Labe lze předpokládat určitou **jistotu v plánování** pro plavební společnosti a také zadavatele přeprav. Zda to v nadcházejících letech přinese také podněty pro návrat stávajících lodí či vytvoření nového lodního prostoru na Labi, nelze na základě vyhodnocení studií s určitostí říci. Omezeně však existují **možnosti řešení s inovativními koncepcemi lodí**, které budou mít např. nižší nároky na infrastrukturu vodní cesty. S ohledem na popsanou situaci v oblasti dostupného lodního prostoru by země v rámci své dopravní politiky měla podporovat výzkumné práce resp. realizovatelné koncepce.

Na téma „**množství zboží**“ byly v analyzovaných studiích učiněny zčásti chybné závěry pramenící z vývoje v uplynulých desetiletích, které nezohlednily důležité události (sjednocení Německa, povodeň 2002). Interpolace pro budoucí vývoj proto působily méně věrohodně. Aktuální a ucelené údaje týkající se druhů zboží a potenciálů množství vhodného pro lodní dopravu a také skutečných přepravních cest (tzn. týkající se pravděpodobnosti přesunu na lodní dopravu) obecně nebyly k dispozici. Částečně jsou k dispozici údaje o firmách, např. ve spádové oblasti přístavu v Halle. Tato a další šetření by se měla stát základem pro další diferencované a podrobné průzkumy.

**Ekonomické vlivy vnitrozemské lodní dopravy na zaměstnanost a Sasko-Anhaltsko jako průmyslovou lokalitu** byly obecně zkoumány pouze nedostatečně. Také současný stav flotily říčních plavidel a personálu ve vnitrozemské plavbě hrají ve studiích pouze podřadnou roli. U obou témat jsou dosud prováděná šetření jen velmi nedostatečná.

Velmi kontroverzně diskutovaným tématem byly **dopady klimatických změn na podmínky lodní dopravy**. Zde lze konstatovat, že výsledky modelů dlouhodobých klimatických vlivů na lodní dopravu se velmi rozcházejí, nelze tudíž učinit věrohodné závěry týkající se vlivů těchto změn na Labe a Sálu. Téma klimatických změn je často sledováno z globálního hlediska či minimálně z pohledu celé Evropy. Sotva lze tedy učinit závěry o vlivu klimatických změn na povodí Labe a Sály. Většina relevantních tvrzení se sice kloube k tomu, že změna klimatu bude mít spíše negativní vliv na splavnost Labe, tato tvrzení jsou však velmi nekonkrétní a vztahují se na období od roku 2050 do roku 2100. Nedojde-li ke skutečně zásadnímu zhoršení plavebních podmínek vyvolanému klimatickými změnami, neexistují v současnosti **žádné věrohodné tendence k poklesu poptávky po lodní přepravě** pod současnou úroveň. Spíše lze vycházet z toho, že množství zboží, které se za současných podmínek přepravuje lodí, je sice vnímavé na nákladací ponor, ve střednědobém horizontu však pro lodní dopravu vhodné a tedy relativně stabilní. **Potenciály dalšího růstu** za podmínek cíle údržby Labe jsou spatřovány zejména v oblastech kontejnerové přepravy resp. v oblasti velkorozměrového a těžkého zboží.

Kromě klimatických změn bylo velmi polarizujícím tématem ve zkoumaných dokumentech také téma **„Slučitelnosti ekonomické lodní dopravy a ekologických požadavků“**. Buď je konstatována slučitelnost v rámci definovaných infrastrukturních cílů, nebo je slučitelnost managementu řeky s protipovodňovou ochranou a ochranou vodního toku i s pravidly směrnice o ochraně přírodních stanovišť a světovým dědictvím UNESCO obecně zcela vylučována. Konstatování neslučitelnosti se zpravidla ve stejném kontextu vztahuje také na cestovní ruch v povodí Labe a Sály. V tendenčně spíše odmítavých dokumentech však nejsou nabízeny žádné návrhy řešení pro nastolení této slučitelnosti. V této oblasti je tedy spatřována potřeba dalšího šetření a zkoumání.

**Právní rámec** opatření údržby a stavebních prací je zkoumán spíše méně, z důvodu individuálního charakteru těchto opatření a spíše menšího prostoru pro interpretaci. Jako jediné plánované stavební opatření ve zkoumaném prostoru byl zohledněn plavební kanál Tornitz. Ostatní opatření zahrnují opravy a obhospodařování naplavenin. Komplexní a ucelené posouzení vlivu opatření na životní prostředí nebylo na základě vyhodnocovaných dokumentů možné provést.

Ještě více, než u Labe, se u řeky Sály projevila skutečnost, že většina zkoumaných dokumentů obsahovala velmi málo tvrzení či vůbec žádná tvrzení týkající se Sály. Také spektrum autorů resp. vydavatelů není příliš velké a dokumenty se často dokazují na stejné zdroje. Pro plánovaná stavební

opatření v oblasti Sálsy nelze v současnosti odvodit žádné závěry, dle kterých by došlo k dalšímu aktuálnímu zhoršení poměru užitku a nákladů zjištěnému v roce 2004 společností PLANCO, kromě jiného že tehdy zohledňovaná množství 1,5 mil. t leží v dolní části dostupných předpovídaných hodnot (hodnoty jdou až po 2,5 mil. t). **Nárůst objemu nákladů v říční dopravě, který se předpokládá v souvislosti s plavebním kanálem, je nutno očekávat zejména v oblasti hromadného zboží,** tedy v oblasti, která jinak v dopravě na Labi stagnuje.