

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

2013



Putování po čínských vodních cestách

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394
e-mail: vrvv@vrvv.cz, <http://www.vrvv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: brno@vrvv.cz



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666
www.pod.cz



Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6

Tel: + 420 220 188 301

vpupraha@vpupraha.cz www.vpupraha.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492

e-mail: info@vodnicesty.cz



PRAHA: Tábořská 31, Tel: 291 102 242, paha@sweco.cz
BRNO: Minská 18, Tel: 541 214 973, brno@sweco.cz
OSTRAVA: Varenská 49, Tel: 596 638 329, ostrava@sweco.cz
ČESKÉ BUDĚJOVICE: Zaprkovo nábřeží 7, Tel: 386 103 611, c.budějovice@sweco.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205

www.poyry.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

metr@stav



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Kišchova 1732/5 140 00 Praha 4

Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz

www.p-s.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.podzimek.cz/machinery



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

www.cspl.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz

www.ceskepristavy.cz



EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o.
Nad Vavrouškou 696/19, 181 00 Praha 8

www.evd.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8

www.smp.cz



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Partner profesionálů

prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem

TOKO AGRI a.s.

Rudice u Uherského Brodu

tel. centrála: 572 613 660

email: toko@toko.cz www.toko.cz



Mokrá 359, 664 04 Mokrá

Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571

cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



VÍTKOVICE

VÍTKOVICE POWER ENGINEERING

VÍTKOVICE POWER ENGINEERING a.s.

Ruská 1142/30, 706 02 Ostrava-Vítkovice

Tel.: +420 595 955 328 Email: vpe@vitkovice.cz

www.vitkovicepower.cz



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
Tel.: (+420) 234 637 111
www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

Agentúra rozvoja vodnej dopravy

Námestie slobody č.6, P. O. BOX 9, 810 05 Bratislava 15
Slovenská republika
Tel: 00421 2 594 94 753,752 fax: 00421 2 52 454 057
mobil: 00421 917 957 270
email: info@arvd.gov.sk www.arvd.gov.sk

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

Časopis pro ekologické, ekonomické a technické aspekty vodní dopravy a vodních cest v ČR, Evropě a na jiných kontinentech.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský;
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jaromír Kalousek;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa;
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;
Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

Články lze podle autorovy volby publikovat česky nebo slovensky, německy a anglicky. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Příspěvky se redakčně upravují, mohou být i kráceny.

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
Fax: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovního 350 Kč
ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno
Ředitelstvím pošt Praha
čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Úvodní slovo: Vodní dopravu potřebujeme! Ing. Lubomír Fojtů	2
Prezident Miloš Zeman k vodním cestám	4
Evropská komise chce lépe využívat evropské vodní cesty Vojtěch Mynář	6
Evropa s vodní dopravou počítá, my ne? Ing. Emanuel Šíp	7
Dopis koordinátorky TEN-T Karly Peijs prezidentu Miloši Zemanovi ve věci D-O-L	10
Dopis generálního ředitele DG MOVE Matthiase Rueteho 1. náměstkovi Hamplovi ve věci D-O-L	11
Parlamentní otázka europoslance Vojtěcha Mynáře Evropské komisi ve věci znovuzařazení D-O-L do TEN-T	12
Rozhodující strategické dokumenty pro sektor doprava pro nadcházející programové období byly schváleny Ing. Luděk Sosna, Ph.D., Ing. Vít Sedmidubský	13
Konference Budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Ostravě Tomáš Kolařík, Mgr. Eva Kijonková	16
Nezavrhujeme velkorysé stavby, včetně průplavu Ing. Vladimír Dlouhý, CSc.	21
Odra jako integrující prvek rozvoje a využití fondů EU v perspektivě let 2014–2020 Bogdan Tomaszek, Joanna Przybyszewska	22
17. ročník mezinárodní konference TRANSPORT 2013 Ing. Ivan Hošek	24
Je legitimní se pokusit o studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe? Mgr. Jiří Janáč, Ph.D.	27
Remorkér Beskydy se vrátil na vodu Mgr. Katarína Koleničková	30
Pětiletka spolufinancování z EU aneb co nám dal OP Doprava na labské vodní cestě Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	31
Podpora vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe kulminuje Ivan Černý	37
Hejtman Středočeského kraje se připojil k Memorandu o rozvoji lodní turistiky	38
Kniha J. A. Bati Budujme stát pro 40 000 000 lidí opět vyšla!	39
XXVII. PLOVEBNÉ DNI 2013 Ing. Vladimír Holčík	40
Konference s mezinárodní účastí 27. Plavebné dni v Žilině Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	42
Putování po čínských vodních cestách (1. část) Tomáš Kolařík	46
Konference v Yangzhou Ing. Jaroslav Bimka	55
Před 80 lety byl slavnostně otevřen Bělomořsko-baltský průplav Ze zahraničního tisku	56
Pražská mobilní zvonohra na lodi Petr Rudolf Manoušek	58
Život není takový – je úplně jiný (52) Ing. Josef Podzimek	60



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Soutěska Xiling nad hrází přehrady Tři soutěsky, Čína

Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR

Vodní dopravu potřebujeme!



Vážený čtenáři, dovolte mi na začátek jednu literárně-historickou paralelu. Jistě každý z vás zná knihu Kladivo na čarodějnice o skutečné, nechvalně proslulé, osobě laického inkvizitora Jindřicha Bobliga von Edelstadt (nyní Zlaté Hory), který se v 2. polovině 17. století dopouštěl na Šumpersku justičních vražd za účelem přisvojení si majetku odsouzených při čarodějnických procesech. Princip byl jednoduchý – stačilo vypustit mezi lid několik lží o dotyčném (obcování s ďáblem, čarodějnictví, atd.), potom jej podrobit útrpnému právu a následně zkonfiskovat jeho majetek a obviněného upálit, často za nadšeného skandování lůzy.

Pokud si někdo myslí, že tyto temné praktiky odnesl čas, velice se mýlí. Podobnou taktiku dnes používají některé neziskové organizace pod pláštíkem ekologie. Téměř se všemi atributy. Od vykonstruovaných lží, přes pokus o fyzickou likvidaci až po skandování lůzy. Rozdíl je snad jen v tom, že už se neupalují lidé, nýbrž pomocí stejného principu se likvidují infrastrukturní projekty a vlastně celá hospodářská odvětví. Jedním z oborů, které se díky čarodějnickým procesům dostaly v roce 2013 až téměř na onu pověstnou hranici, je vodní doprava.

Ideologové novodobé inkvizice předkládají svým méně bystrým příznivcům smyšlená dogmata o tom, že vodní doprava je neekonomická, že poškozuje životní prostředí, že náš stát se bez ní obejde a že její kapacitu může absorbovat železnice a silnice.

Vím, že o nesmyslnosti takových lží bylo již na stránkách tohoto časopisu a dalších odborných periodik u nás i v zahraničí řečeno mnoho, nicméně si neodpustím, abych neuvěděl několik zajímavých faktů a čísel, která lze snadno ověřit z veřejně dostupných zdrojů.

Tak například z ročenek ministerstva dopravy (MD) dohledatelných na stránkách sydos.cz lze zjistit, že energetická spotřeba železnice a silnice v měrných jednotkách na 1 tunokilometr je 1,5–1,6krát vyšší oproti vodní dopravě (údaje za 2009–2012). Studie Planco z roku 2007 uvádí dokonce 2–3 násobek, ale ta vychází ze západoevropských poměrů, kde je situace jiná vzhledem k tomu, že tam pluje více moderních plavidel.

Důležitější ale je, co tato čísla znamenají v praxi. Vodní doprava v České republice spotřebuje na stejné množství zboží přepraveného na stejnou vzdálenost o 50–60% méně energetických zdrojů než železnice a silnice. Už tento samotný fakt by stačil k tomu, abych mohl říci: „Vodní doprava je DALEKO NEJEKOLOGICKTĚJŠÍ ze všech druhů dopravy!“ Ale to není vše. Znamená to také, že je nejlevnější, protože náklady na pohonné hmoty a energii jsou hlavní složkou provozních nákladů všech druhů dopravy.

O takzvaných externích nákladech, které zahrnují škodlivé emise, hluk, dopady do urbanistiky, kongesce a škody způsobené nehodami, zde ani nebudu hovořit. Snad jen zmínka na okraj: „*Obyvatelé Labského údolí a dalších lokalit v ČR, kteří musejí několikrát za noc poslouchat hluk projíždějících nákladních vlaků, namísto toho, aby se alespoň část tohoto zboží převezla lodí, vědí, komu za to mohou být vděční.*“

Jedním z dogmat, které takzvaní ekoaktivisté předkládají svým věřícím, je totiž lež o tom, že infrastrukturní projekty vodní dopravy škodí přírodě. Přitom se samoz-

řejmě zapomínají zmínit o tom, že např. součástí plavebního stupně Děčín má být i vodní elektrárna o instalovaném výkonu 7,9 MW s roční produkcí elektrické energie v objemu 46,9 GWh. Infrastruktura vodní dopravy jako jediná pomáhá ke snížení emisí skleníkových plynů a přispívá k rozvoji výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů.

Jsmo součástí Evropské unie a často se také zaštiťujeme její legislativou. Určitě se zde tedy sluší připomenout, že zvyšování podílu vodní dopravy na přepravě zboží, jakož i zvyšování podílu obnovitelných zdrojů na výrobě elektřiny, je v souladu s evropskou politikou v oblasti ekologie a dopravy.

Výsledkem novodobé inkvizice zaměřené proti vodní dopravě ze strany některých ekoaktivistů je tedy paradoxně mj. zvyšování spotřeby fosilních paliv díky přesunu zbožových proudů na železnici a především na silnici. Česká republika se tak jako jediná vydává opačným směrem, než zbytek Evropy.

Přitom ale, pokud vím, cílem všech ekologů na celém světě je podpora výroby energie z obnovitelných zdrojů. Ovšem podle českých ekoaktivistů jsou zřejmě uhlí a nafta obnovitelné zdroje. Účelově to tak zřejmě lze pojímat – vždyť i tyto zdroje se jednou za několik milionů let obnoví. Ovšem otázkou zůstává, co je tím účelem. K tomu se ještě dostanu dále.

Je zajímavé, že ačkoliv nepřátelé vodní dopravy ve svém rozletu nezůstávají jen u ekologických argumentů, nýbrž čím dál častěji hovoří i o ekonomice vodní dopravy, návratnosti infrastrukturních projektů a o podobných finančně analytických atributech, nikdy přitom nepracují s čísly!

Tak například, jestliže z analýz Ředitelství vodních cest ČR (dále jen ŘVČ), Evropské komise, z mnoha akademických zdrojů i ze zdrojů z praxe vodní dopravy, jakož i ze statistik MD, které koneckonců potvrzují některé výsledky analýz ex post, vychází, že energetická náročnost vodní dopravy je minimálně 1,5x nižší než u železnice a 1,6x nižší než u silniční dopravy (statistiky MD 2009–2012), že externí náklady vodní dopravy jsou 4 x menší než u železnice a 7x menší než u silniční dopravy (Planco, 2007), tak proti tomu stojí NIKDÍM **nepodložené tvrzení ekoaktivistů**, že železniční přeprava je šetrnější k životnímu prostředí než loď. Proti faktům, že:

- elektrárna plavebního stupně Děčín by poskytla elektrickou energii z obnovitelných zdrojů pro zhruba 8 tisíc obyvatel (49,6 GWh/rok: 0,006464 GWh/rok – statistická spotřeba na 1 obyvatele ČR – údaj 2008),
- kdyby prognózované množství přepravy realizované vodní dopravou po Labi v roce 2030 (5535,3 tis. tun) bylo realizováno silniční nákladní dopravou, jednalo by se o více než 221 tisíc kamionů! (Cityplan 2010)
- ekonomický přínos na externalitách, zahrnující úsporu ze zavedení vodní dopravy, globální ochranu klimatu, dopravní nehody, emise, hluk, poškození infrastruktury, kongesce času, zaměstnanost – přímou, zaměstnanost – nepřímou a rekreaci obyvatel, by v roce 2030 činil 1,1 mld. Kč/rok (Cityplan 2010),

stojí tvrzení ekologů, že plavební stupeň Děčín by způsobil NEVYČÍSLITELNÉ ŠKODY životnímu prostředí.

Proti výpočtu návratnosti plavebního stupně Děčín do 15 let (Cityplan 2010) stojí tvrzení ekoaktivistů, že tento projekt se nemůže NIKDY ZAPLATIT.

Namísto čísel používají ekoaktivisté termíny NIKDY, NEVYČÍSLITELNÝ a NEDOZÍRNÝ. Myslím, že takové „údaje“ svědčí mnohem více o dogmatismu než o serió-

zním zkoumání problematiky. Nejzásadnější bod exaktnosti, ke kterému jsou schopni zelení demagogové dospět, je, že projekt je MEGALOMANSKÝ.

A propos megalomanský projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Je 400 mld. Kč investovaných do dopravní infrastruktury během cca 25 let opravdu tak hodně vysoká investice? Pojďme se zase podívat na čísla v souvislostech. V letech 2001–2008 bylo investováno v ČR do železniční sítě 152 mld. Kč. V přepočtu na 25 let je to 475 mld. Kč. U silnic tento propočet činí dokonce 821 mld. Kč. Do vodních cest bylo za stejné období (2001–2008) investováno jen 3,2 mld. Kč (a to ještě z velké části do projektů spojených s rekreační plavbou). **Znamená to tedy, že do vodní infrastruktury bylo investováno 48x méně než do železniční a 82x méně než do silniční. Má ještě někdo tu drzost mluvit o megalomanském projektu v souvislosti s novou vodní cestou D-O-L?** Je to totiž dogma a nestydatá lež. Ale pro některé naše obyvatele, kteří zřejmě v práci a v životě nenašli uspokojivějšího uplatnění, je údaj „megalomanský“ snadněji zapamatovatelný a stačí jim k tomu, aby zaplavovali internet příspěvky plnými gramatických chyb, vulgárních výrazů a zášti vůči vodní dopravě a prezidentu Zemanovi. Ostatně, proč by to nemohla dělat lůza, když totéž koneckonců dělají i někteří méně vzdělaní novináři? A dokonce i z periodik, která až donedávna byla uznávaná v hospodářských kruzích za vyspělá.

Přítom je zřejmé, že vodní koridor D-O-L, kromě toho, že to není žádná přehnaná, mimořádná infrastrukturní investice, může rozhodně být velkým přínosem pro náš stát. Ať už po stránce snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí (viz předchozí číselné údaje v tomto článku), zlevnění dopravy, nových příležitostí pro podnikatele (především v oblasti turistiky a průmyslu a zemědělství) nebo nových pracovních míst v regionech, které jsou nejvíce postiženy nezaměstnaností. V každém případě je ale stejně potřeba realizovat studii proveditelnosti, abychom i v těchto ohledech mohli hovořit čísla a nikoliv pouze domněnkami.

Jenže díky již zmíněné postupující inkvizici byla nakonec i studie proveditelnosti několikrát odložena. **Odpůrci tohoto řešení totiž tvrdí, že nejdříve je potřeba hovořit s okolními státy, zda nám D-O-L schválí. Už to samo o sobě je tristní, když se u projektů, které jsou očividně a jednoznačně v našem státním zájmu, se budeme ponížene ptát sousedů, zda si je na svém území můžeme realizovat.** Ale budiž, koneckonců se jich to rovněž týká. Jenže o čem se bez studie proveditelnosti budeme vlastně bavit? Jak bude takové jednání probíhat? Naše delegace přijede k některému ze čtyř našich sousedů a rozhovor by mohlo probíhat například i takto: „*Co takhle postavit D-O-L?*“

A máte studii proveditelnosti?

Ještě nemáme.

A už máte vyřešená úzká místa na Labi?

Taky ještě ne.

Tak si tamhle vezměte ještě chlebiček a zase k nám někdy přijedte.“

Samozřejmě, že to proběhne se vši diplomatickou důstojností a pod taktovkou zkušených ceremoniářů, ale o to bude komičtější. Vlastně spíš tragičtější, protože v takových záležitostech se těžko klepe na jedny dveře dvakrát. Bude pro nás velká škoda a ostuda, že svoje státní zájmy nedokážeme hájit důrazněji a profesionálněji.

Když už jsme u našich sousedů, možná by stálo za zmínku, že to byl právě tahoun evropské ekonomiky – Německo, který na svém území propojil průplavem Odru s Labem, Labe s Rýnem a nakonec nedávno i Rýn s Dunajem. Výrobní závody se z pochopitelných důvodů stávaly u vodní cesty nebo se k nim vodní cesta, pokud

možno, přivedla. Němci totiž věděli, že k tomu, aby mohli exportovat produkty těžkého strojírenství, potřebují vodní dopravu, protože jiným druhem dopravy to ani mnohdy nejde. A kromě toho si uvědomovali, že podmínkou úspěchu v oblasti exportu obecně je cena, jejíž součástí je doprava, přičemž **VODNÍ DOPRAVA JE NEJLEVNĚJŠÍ. Proto také Němci dnes asi 12 % přeprav na svém území realizují po vodě a je to taky zcela nepochybně jeden z důležitých aspektů, které se podílejí na úspěchu německé ekonomiky. Pro srovnání v ČR přepravíme po vodě necelé 1 %, přičemž ale potenciál vodních cest u nás je minimálně srovnatelný s Německem.**

Je rovněž zajímavé, že o významu vodních cest byli přesvědčeni i takoví velikáni našich dějin, jako Karel IV., Tomáš Garrigue Masaryk nebo bratři Baťové. Myslím si, že žádný rozumný člověk nemůže zpochybnit, že tito pánové dokázali hájit zájmy našeho státu a že měli jasno v tom, co je pro něj dobré.

Přesto se dnes najdou lidé, kteří nad naše státní zájmy staví bobra a díky absenci jakékoliv sebereflexe neváhají mluvit s despektem o odkazu výše uvedených osobností.

Měli bychom si tedy říci, proč to vlastně dělají – což jsem slíbil v úvodu.

Že boj našich ekoaktivistů proti vodní dopravě nemá s ekologií nic společného, to jsme si již vyjasnili. Zbývá tedy se zamyslet nad účelem jejich počínání. Kому vlastně prospěje to, že díky likvidaci vodní dopravy se bude zboží přepravovat po silnici a železnici místo po Labi? Podle některých studií by dobudování labské vodní cesty mohlo způsobit, že by až polovina přepravních objemů mezi ČR a Hamburkem mohla být realizována po vodě namísto po železnici a po silnici. Je tedy jasné, na jaká lobby zde narážíme a za jaké peníze možná někteří ekoaktivisté dělají svoji špinavou práci. Je ale rovněž možné, že český stát nepoškozují pro cizí peníze, ale pouze z hlouposti a neschopnosti uspokojit své ambice. Nevím, která z těchto variant je horší, ale obávám se, že pravda je kombinací oběho, navíc s příměsí egocentrismu, zbabělosti a sobectví. Co je ale asi úplně nejhorší, tito rádoby ekologové mají v tomto státě mnoho ještě hloupějších přívrženců.

V roce 2013 došlo téměř k likvidaci ŘVC – největší investorské organizace pro budování infrastruktury vodní dopravy v ČR. Blokováním plavebního stupně Děčín dosáhli novodobí inkvizitoři toho, že česká flotila se zredukovala na zlomek toho, čím bývala ještě v 90. letech, a že jen díky obdivuhodnému mistrovství našich posádek naše lodě, i přes špatný technický stav, stále ještě vozí zboží po Labi i po dalších vodních cestách.

Chci věřit, že nový rok 2014 bude pro vodní dopravu lepší než ten předchozí a že plavba bude z oné pomyslné hořící hranice zachráněna a postupně resuscitována. To ostatně slíbil i ministr dopravy při návštěvě ŘVC v prosinci 2013.

Při této příležitosti bych chtěl na závěr poděkovat všem, kteří mají zásluhu na tom, že náš obor stále ještě nezanikl. Především posádkám našich plavidel, pracovníkům přístavů a loděnic, kteří musí každý den bojovat s nepřízní osudu. Dále všem organizacím a sdružením v oblasti vodní dopravy za to, že nevzdávají boj za záchranu našeho oboru. A chtěl bych také poděkovat sehranému kolektivu talentovaných lidí na ŘVC za to, že mne v loňském roce přijal mezi sebe a popřát mu, aby v roce 2014 dostal příležitost plně rozvinout a využít svůj talent a své know-how na nových projektech.

Můj speciální dík patří mecenáši vodní dopravy – Ing. Podzimekovi a všem jeho kolegům za dlouholetý přínos vodní dopravě a za její mediální podporu.

Ing. Lubomír Fojtů



Prezident Miloš Zeman k vodním cestám

Moravská Třebová – brifink prezidenta
Miloše Zemana k návštěvě
Pardubického kraje 13. září 2013

Redaktor: Pane prezidente a pane hejtmane, bavili jste se o megalomanské stavbě koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Prezident Miloš Zeman: Jaké stavbě? Prosil bych to ad-jektivum. Neříkal jste náhodou megalomanské? Jak jste došel k názoru, že je to megalomanská stavba? Studoval jste nějaké podklady nebo vás to napadlo náhodou takhle v noci? Pokud jste tuto stavbu nestudoval, tak ji nehodnotte, ani pozitivně, ani negativně. A zeptejte se na názor na tuto stavbu jako takovou.

Redaktor: Již od Františka Josefa I. je tak tato stavba brána, protože zasáhne do mnoha zemí. Co by měla konkrétně tato stavba regionu přinést?

Prezident Miloš Zeman: Od Františka Josefa I. nebyla tato stavba brána jako megalomanská, naopak byla zakotvena v tzv. vodocestném zákoně z roku 1901. Doporučuji se trochu seznámit s fakty. Je to stavba o které snil Karel IV. i Tomáš Baťa a to těžko byli megalomani. Věcně by tato stavba měla přinést několik věcí. Zaprvé usnadnit a zlevnit dopravu velkoobjemových produktů, např. z Vítkovických železáren, sypkých a trvanlivých materiálů apod. Zadruhé by měla plnit funkce protipovodňové ochrany a to zejména na Moravě, protože podle vodohospodářských expertů tento vodní koridor má schopnost zachytit i stoletou vodu. Zatřetí by měl plnit funkce energetické a v neposlední řadě i funkce rekreační. Tolik stručně k funkcím. Pokud jde o ekonomiku, stavba za předpokladu, že by byla z 85% kofinancována z evropských kohezních fondů by ročně stála 3 miliardy korun po dobu 15 let, což jsou 3 promile státního rozpočtu a zaměstnala by po dobu těchto 15 let přibližně 60 tisíc lidí. Nikoliv s lopatami a krumpáči, ale s moderními stavebními stroji, což by bylo určitým impulsem pro naše stavební strojírenství. No a poslední poznámka: jsem velmi rád, že s touto stavbou při mé nedávné návštěvě Polska velmi souhlasil i polský prezident Komorowski, k němuž zřejmě nedolehl váš znalecký posudek o megalomanií této stavby. Asi je o tomto projektu Dunaj-Odra-Labe lépe informován. Souhlasil s ní prezident hospodářské komory Rakouska pan Leitl. Příští týden navštívím Brusel, kde budu jednat s panem Barrosem, Van Rompuyem, s předsedou Evropského parlamentu Martinem Schulzem, ale také s generálním tajemníkem NATO Rasmussenem. S ním o tomto průplavu určitě mluvit nebudu, protože



Prezident Miloš Zeman a hejtmán Pardubického kraje Martin Netolický na brífinku 13. září 2013

NATO se toho netýká, ale předpokládám že se o tom opět zmíním. A s tím, že jsem si zcela realisticky vědom, že je to dlouhodobá záležitost, že takový projekt se řadu let připravuje a řadu let bude.

Hejtmán Pardubického kraje Netolický: Já jestli mohu doplnit svůj názor proč jsem na konferenci v německém Tübingenu tuto záležitost podpořil. Tak je to jednoznačné. Zaprvé si myslím, že bychom měli přemýšlet na trochu delší horizont než je naše volební období. Já se setkávám s názory řady politiků ať na komunální nebo na jiné úrovni, že přemýšlí jenom na to období, co jim zbývá do konce mandátu. Já se domnívám, že toto je projekt nadčasový, velice významný a to nejenom pro Pardubický kraj, ale pro celou Českou republiku a jak řekl pan prezident, v podstatě pro celou Evropu. Doporučuji se seznámit s knihou, která je teď už 75 let stará od J. A. Bati Budujme stát pro 40 milionů lidí, je to poměrně jednoduchá publikace, která ale přesně nazývá věci jak by měly být. Je to vizionářská publikace a samozřejmě s touto dopravní cestou počítá jako s logickou dopravní cestou. Samozřejmě v rámci tehdejšího Československa, nicméně ani v současné době tato stavba nepozbývá na významu. Já vím, že to bude komplikace. Ty komplikace jsou zejména v oblasti územního plánování, protože jsou zde určité koridory, které jsou vymezeny a nesmí se využívat ke stavbám. To je samozřejmě komplikace pro katastry obcí, kde koridor tohoto vodního díla vede, nicméně se opravdu zamysleme nad národohospodářským významem této stavby.

Zdroj: ČT24

Kyjov – brífink prezidenta Miloše Zemana
k návštěvě Jihomoravského kraje 27. září 2013

Redaktor: Chtěl jsem se zeptat jak to v současnosti vypadá s projektem průplavu Dunaj-Odra-Labe?

Prezident Miloš Zeman: Pan ministr Žák mi jako dárek k narozeninám věnoval harmonogram výstavby tohoto průplavu, který by měl být dobudován v roce 2039, tedy v době kdy mě bude 95 let a očekávám že v plné svěžesti tento průplav otevřu. Ten harmonogram podruhé, zdůrazňuji podruhé, obsahuje konkrétní realizační etapy. Poprvé to bylo v roce 1901, kdy byl přijat rakousko-uherský tzv. vodocestný zákon. Jinak jsem již informoval, že zatím se pro tento projekt vyslovil veřejně polský prezident pan Komorowski, prezident Rakouské hospodářské komory pan Leitl. **A samozřejmě si uvědomuji, že cesta dlouhá tisíc mil začíná prvním krokem. Takže tyto první, byť drobné kroky znamenají např. jez u Děčína a splavnění Labe mezi Přeloučí a Pardubicemi. Mluvil jsem o tom prostřednictvím Pavla Teličky také s holandskou expertkou na vodní cesty v Evropské unii, a kdo jiný než Holandsko by se měl tomuto problému věnovat, takže věřím že onen harmonogram jako dárek k narozeninám nezůstane pouze na papíře.** A chtěl bych zdůraznit vedle dalších funkcí tohoto projektu i funkci vodohospodářskou, tedy i ochrany před povodněmi a jsem velmi rád, že jsme o těch povodních mluvili s panem hejtmánem Haškem dnes ve Vyškově, kde jsme předali ocenění řadě záchranářů, hasičů, policistů, vojáků, Armádě spásy, Červenému kříži, prostě všech, co se podílejí například právě na protipovodňové ochraně.

Zdroj: ČT24

Prezident Miloš Zeman na návštěvě Moravskoslezského kraje 1. až 3. října 2013

Po průplavu Dunaj-Odra-Labe volají zejména velké podniky v regionu, které si tak slibují, že by snadněji mohly dodávat svým zákazníkům rozměrné strojírenské výrobky. „Bude zaměstnávat jenom na stavbě 60 tisíc lidí, a protože ti lidé nebudou s krumpáči a lopatami, jako tomu bylo před sto lety, tak to budou i podněty pro rozvoj stavebního strojírenství,“ řekl.

Zdroj: Český rozhlas Ostrava, 1. října 2013

Řeč přišla také na prezidentem podporovaný projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Jeho vznik by podle Romana Stankoviče ve společnosti Huisman uvítali. „Již nyní využíváme ekologickou lodní dopravu díky splavnému Labi, a to zejména do přístavu v Rotterdamu. Lodní doprava umožňuje ve srovnání s kamionovou přepravovat větší celky. To by určitě přineslo nové příležitosti nejen pro naši firmu, ale i pro další firmy v regionu.“

Zdroj: Regiony 24, 3. 10. 2013



Došlo i na jeden dotaz – týkal se projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který sviadnovskou firmu zajímá. Miloš Zeman připomněl, že projekt má být ukončen v roce 2039, takže průplav hodlá otevřít „v plné svěžesti s hůlkou v ruce,“ ale některé úseky by se podle něj měly otevřít dříve. Ředitel společnosti Roman Stankovič prezidentovi předal originální dar – model vrtné lodi Bully, na jejímž konstrukčním návrhu a výrobě ve Sviadnově pracovali.



„Co může prezident jako hlava státu vybavená určitými pravomocemi proti nezaměstnanosti dělat? Především může usilovat o to, aby do Moravskoslezského kraje přišli další strategičtí investoři a dali lidem práci. Může podporovat investiční projekty, jako je například průplav Dunaj-Odra-Labe, který by zejména zde, na úseku do Kožle a dále, znamenal možnost zlevnění dopravních nákladů pro takové podniky jako jsou Vítkovice a další“, prohlásil Zeman ve svém projevu na Masarykově náměstí v Ostravě.

Zdroj: Bruntálský a Krnovský deník, 2. 10. 2013

Prezident Miloš Zeman na návštěvě Bohumína, 2. října 2013

Přišla řeč i na výstavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe, který by měl protnout Bohumín. Starosta Bohumína věnoval prezidentu Miloši Zemanovi pro manželku Ivanu dárek, a to ručně malovaný šátek s motivy bohumínských chráněných meandrů a ledňáček, kteří v nich žijí. „To jsou ty meandry řeky Odry, kterým se chcete při budování průplavu Dunaj-Odra-Labe vyhnout. Moje žena hedvábné šátky miluje,“ řekl prezident. Šátek vyrobila bohumínská úřednice Lubica Jaroňová, shodou okolností z odboru životního prostředí.



„A když tady Petr mluvil, já bych s tím jinak nezačínal, o průplavu Dunaj-Odra-Labe, tak jsem rád, že polský prezident Komorowski při mé nedávné cestě do Polska veřejně na business fóru prohlásil, že tento projekt podporuje a z toho vyplývá, že pokud by šlo o nějaké úpravy na polské straně, tak byla-li vyslovena veřejná podpora tomuto projektu, který se bude samozřejmě realizovat po etapách, je to dlouhodobý projekt, je možné řešení, a já se nabízím, že se pokusím s panem prezidentem, až se příště setkáme, tuto možnost projednat“, řekl Zeman.

Zdroj: Redakce Ostrava Online, 3. 10. 2013

Foto: ČT24, Archiv MSK

Evropská komise chce lépe využívat evropské vodní cesty

Vojtěch Mynář – poslanec Evropského parlamentu

Místopředseda Evropské komise pro dopravu Siim Kallas představil 10. září revidovaný balíček na podporu vnitrozemské vodní dopravy pro období po roce 2014, tzv. NAIADES II. Po evropských vodních cestách se ročně přepraví 500 mil. tun zboží, což odpovídá 25 milionům kamionům. To ale stále nestačí, v celkovém objemu přepravy je to jen 6 %, což svědčí o nevyužitém potenciálu 37 000 tisíc kilometrů vnitrozemských vodních cest.

Zásadní je odstranit překážky bránící lepšímu rozvoji vnitrozemské vodní dopravy, která je šetrná k životnímu prostředí, účinná, tichá, bezpečná a navíc nabízí i ekonomicky výhodnější alternativu k silniční dopravě. Především je potřeba investovat do kvalitní infrastruktury, modernizovat plavební komory, stavět terminály propojující vodní cesty s železnicí i silnicemi a doplňovat stále chybějící propojení mezi jednotlivými řekami. Investice jdou ruku v ruce s výzkumem a inovacemi, obrovský potenciál představují nové generace lodí s nízkoemisními motory. Nezastupitelná je i podpora pracovní síly, lepší uznávání kvalifikací a pracovních zkušeností, což zvýší mobilitu pracovníků v Evropě.

Tento balíček je potřeba chápat v souvislostech nového nařízení o hlavních směrech TEN-T, kde stále vidím pro Českou republiku a zejména Moravskoslezský kraj zásadní nedostatek v dosud nezařazeném projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Evropská komise tvrdí, že rozvoj infrastruktury a propojení řek je klíčový, ale tak důležitý projekt v TEN-T podpořen nebyl. Nyní se snažím tento mezinárodní projekt opět vrátit na evropskou mapu vodních cest a napravit tak chybu, ke které došlo v minulosti. V tomto ohledu je důležitý nový postoj ministerstva dopravy, české vlády i pana prezidenta, kteří se k projektu staví kladně.

Poslankyně Olga Sehnalová, členka Výboru pro dopravu a cestovní ruch, dodává: „*Evropská komise ve svém vyjádření upozornila na chybějící dohodu mezi státy, kterých se eventuální výstavba vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe týká. Zde je jistě prostor pro diplomatickou aktivitu České republiky v příštích měsících.*”

Naše snahy korespondují i s vyjádřením místopředsedy Evropské komise odpovědného za dopravu, Siima Kallase: „*Vodní dopravě je třeba pomoci, aby se v dlouhodobém horizontu rozvinula do vysoce kvalitního odvětví. Musíme odstranit překážky, které jejímu rozvoji brání, a investovat do pracovní síly.*”

To je i můj dlouhodobý cílem.

EVROPSKÁ KOMISE NAVRHUJE OPATŘENÍ V TĚCHTO OBLASTECH:

Odstraňování překážek

Plnému využití možností rozvoje odvětví brání významné překážky v podobě nedostatečně dimenzova-

ných plavebních komor, mostů nebo plavebních drah, a chybějící propojení (jako např. mezi říčními systémy Seiny a Šeldy). Komise proto ve snaze o kvalitnější vodní nákladní dopravu navrhuje tyto plavební komory, mosty či plavební kanály modernizovat. Pro nový nástroj pro propojení Evropy a hlavní směry TEN-T jsou prioritou nové možnosti financování pro vnitrozemské vodní cesty, jež navíc tvoří důležitou součást šesti z devíti koridorů hlavní sítě TEN-T.

Ekologizace a inovace

Ve srovnání s ostatními pozemními druhy dopravy je vnitrozemská vodní doprava energeticky účinná, bezpečná, téměř nepřetížená a tichá. Mezi navrhovaná opatření komise patří i nové normy pro motory, jimiž by se podpořily jednak investice do nízkoemisních technologií, jednak výzkum a inovace.

Lepší napojení na jiné druhy dopravy

Prioritou bude zlepšit propojení mezi vodními cestami, pozemními komunikacemi a železnicí. Zvláštní důraz bude kladen na spojení v námořních a říčních přístavech. Komise nyní provádí přezkum říčních informačních služeb a po jeho skončení předloží návrhy s cílem zlepšit zařízení pro manipulaci s nákladem a snížit administrativní zátěž.

Investice do kvalifikované pracovní síly

Odvětví vodní dopravy se neobejde bez kvalifikované pracovní síly. Nové návrhy by měly přinést rozsáhlejší uznávání kvalifikací a pracovních zkušeností, což zlepší přístup na trh práce a zvýší mobilitu pracovníků.

Souvislosti

Po přibližně 37 000 km vnitrozemských vodních cest, jež vedou přes 20 členských států EU (a zejména přes hustě osídlené a dopravně přetížené oblasti), se každoročně přepraví asi 500 milionů tun nákladu. Vzájemně propojené říční systémy Rýna, Šeldy a Másy jsou napojeny na říční systémy Seiny a Dunaje. Kvůli několika závažným překážkám však evropské říční systémy nemohou být plnou součástí evropského dopravního prostoru.

Po všeobecném zpomalení ekonomiky EU po roce 2008 se z důvodu nadměrné kapacity v některých segmentech trhu, trvající roztržitosti účastníků trhu a stárnoucí flotily zhoršily ekonomické vyhlídky vnitrozemské plavby a její udržitelnosti. Na to iniciativa NAIADES II reaguje jednak úsilím o vytvoření stabilního dlouhodobého rámce pro inovace a investice do kvalitní vnitrozemské plavby, jednak opatřeními s krátkodobými až střednědobými účinky (např. přezkum nákladních technických požadavků). Na podporu nezbytných investic je třeba v rámci NAIADES II vyčlenit finanční prostředky EU, členských států a samotného odvětví. V tomto ohledu je obzvláště důležité usnadnit přístup k financování.

Evropa s vodní dopravou počítá, my ne?

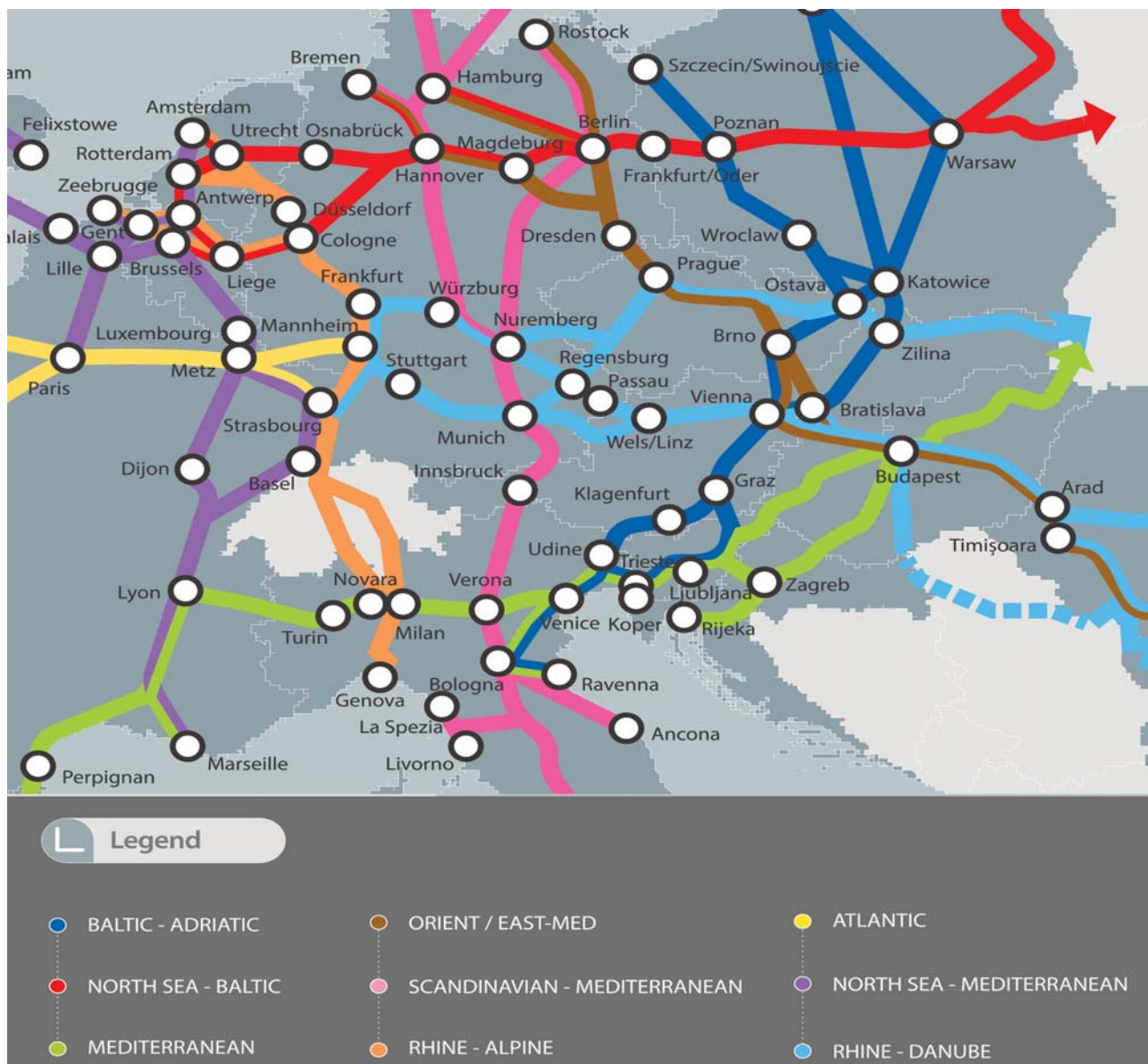
Ing. Emanuel Šíp – Partner, Allied Progress Consultants

Cílem současné politiky transevropských sítí je realizovat dopravní infrastrukturu a spojení, jež jsou základem jednotného trhu, zajistit volný pohyb zboží a osob a podpořit růst, zaměstnanost a konkurenceschopnost EU. Dosavadní několik staletí trvající vývoj preferoval autarkní dopravní vývoj jednotlivých států, což přinášelo neustálé komplikace s nedostatečnými nebo chybějícími dopravními spojeními na hranicích států a obtížnou průchodnost skutečně kontinentálních dopravních koridorů. Od 90. let minulého století se v rámci politiky TEN-T soustředily finanční prostředky EU na podporu rozvoje klíčových evropských infrastrukturních projektů. Bylo dosaženo mnoha důležitých úspěchů. Především vzhledem k obtížnému finančnímu období však vyvstává potřeba přesunout výdaje EU v oblasti dopravy tam, kde přinesou nejvyšší přidanou hodnotu, tj. na vytvoření silné evropské sítě TEN-T.

V důsledku nové politiky EU v oblasti infrastruktury se v období 2014–2020 mají ztrojnásobit výdaje EU na dopravu cca na 26 miliard EUR. Finanční situace EU nutí Evropskou komisi soustředit finanční prostředky určené na dopravu na financování úzce vymezené nové hlavní sítě.

Její realizace se bude opírat o zřízení devíti hlavních dopravních koridorů, na jejichž vytvoření se budou společně podílet členské státy a zúčastněné strany. To umožní soustředit omezené zdroje a dosáhnout hmatatelných výsledků. Jde zejména o:

Baltsko-jaderský koridor, což je jedna z nejdůležitějších transevropských silničních a železničních os. Spojuje Baltské moře s Jaderským a probíhá napříč průmyslovými oblastmi na jihu Polska (Horní Slezsko),



Hlavní dopravní koridory EU

Vídni a Bratislavou, východní oblastí Alp a severní Itálií. Jeho součástí jsou důležité železniční projekty, jako např. semmerinský patní tunel a koralská železniční trať v Rakousku, jakož i přeshraniční úseky mezi Polskem, Českou republikou a Slovenskem. Ve své severní části může být významně podpořen diskutovaným vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe (D-O-L).



Původní mapa vodních cest TEN-T platná do konce roku 2013

Severomořsko-baltský koridor má spojit přístavy na východním pobřeží Baltického moře s přístavy nacházejícími se v oblasti Severního moře. Na úseku mezi řekou Odrou a německými, nizozemskými a vlámskými přístavy k němu patří také vnitrozemské vodní cesty, např. tzv. Středoněmecký průplav (Mittelland-Kanal). Nejdůležitějším projektem v jeho rámci je vybudování tratě Rail Baltica s evropským standardním rozchodem kolejí mezi Tallinnem, Rigou, Kaunasem a severovýchodním Polskem.

Koridor Východ-východní Středomoří má spojit námořní rozhraní Severního, Černého a Středozemního moře, čímž má umožnit optimální využití dotyčných přístavů a souvisejících mořských dálnic. S pomocí Labe coby vnitrozemské vodní cesty má zlepšit multimodální propojení mezi severním Německem, Českou republikou, panonskou oblastí a jihovýchodní Evropou. Zde poputuje dál po moři a propojí Řecko s Kyprem. Zejména zde je propojení ve směru D-O-L velmi žádoucí.

Rýnsko-dunajský koridor, jehož páteř tvoří průplav Mohan-Dunaj, má spojit centrální regiony kolem Štrasburku a Frankfurtu přes jižní Německo s Vídní, Bratislavou, Budapeští a nakonec s Černým mořem. Nadto k němu má patřit významná odbočka spojující Mnichov s Prahou, Žilinou, Košicemi a ukrajinskou hranicí.

Napříč EU však, jak konstatuje Evropská komise, nadále přetrvávají výrazné rozdíly v kvalitě a dostupnosti infrastruktury mezi jednotlivými členskými státy i uvnitř členských států (místa s nedostatečnou propustností). Je zejména zapotřebí zlepšit spojení mezi východní a západní částí Evropy, a to vytvořením nové dopravní infrastruktury a/nebo za pomoci údržby, rekonstrukce či modernizace infrastruktury stávající.

V souvislosti s tím probíhá v Evropské unii další výstavba a modernizace vnitrozemských vodních cest jakožto nejekologičtější a nejekonomičtější formy uspokojení vzrůstajících dopravních požadavků především v nákladní dopravě. Rozvoj se má týkat velkého množství projektů, z nichž lze vyjmout následující:

- Zlepšení vnitrozemských vodních cest mezi řekou Odrou a německými, nizozemskými a vlámskými přístavy
- Posílení kapacity řeky Seiny nad Paříží
- Zlepšení plavby na řece Pádu z Cremony k Jaderskému moři
- Výstavba nových plavebních komor v Trevíru a Zerbenu
- Úprava střední Vesery na plavební třídu Va
- Modernizace průplavu Lembeek-Brusel
- Studie rozšíření trimodálního přístavu Freudenu u Vídně
- Modernizace úseku spojení Brusel-Šelda u Willebrooku pro přístup námořních lodí o tonáži 10 000 t

- Vodní cesta Seina – Šelda ve Francii a Flandrech
- Přestavba a rozšíření Albertova kanálu v Belgii
- Studie splavnosti Horní Šeldy a Jižního gentského okružního kanálu pro motorové lodě třídy Va
- Zlepšení splavnosti Dunaje v Maďarsku
- Zlepšení splavnosti Dunaje na východ od Vídně

Ze současných celkem 50 vnitrozemských vodních projektů TEN-T (další ještě mohou přibýt) je 17 belgických, 7 francouzských a německých, 5 italských, 4 nizozemské, 3 rakouské a po jednom z Lotyšska, Maďarska, Polska, Rumunska a Slovenska. Dva projekty jsou mezinárodní: belgicko-francouzský a belgicko-nizozemský. **Český projekt není zařazen žádný**, což je celkem logické vzhledem k velmi nepříznivému vztahu předchozích českých vlád k vodní dopravě.

Přitom nejde jak v případě dosud chybějících plavebních stupňů Děčín a Přelouč II, tak i u daleko širšího konceptu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe o nějaké zcela nové projekty, ale o pokračování v minulých a dosud nepřekonaných koncepcích. S ohledem na tyto koncepce bylo v letech 1901 až 1989 vybudováno celkem 39 vodo-hospodářsko-plavebních stupňů na Labi, Odře a Moravě, a to v převážné většině v profilu odpovídajícím budoucímu středoevropskému vodnímu koridoru. Jen zanedbání labsko-vltavské vodní cesty přivedlo dnešní kolísání přípustných plavebních parametrů zejména na regulovaném vodním toku mezi Ústím nad Labem a Hřenskem, který se tak stává vážnou překážkou plavby.

D-O-L je projektem s výrazným evropským kontextem a významem, který byl vícekrát zahrnut do evropských dokumentů. Byl uveden v příloze II přístupové smlouvy České republiky k EU jako plánovaná trasa Transevropské dopravní sítě (grafické znázornění v mapě 4.0 na str. 1641 a v mapě 4.6 na str. 1645) a Česká republika se přijetím přístupové smlouvy zavázala tuto skutečnost, o níž pravděpodobně sama žádala, respektovat. Ještě Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě zahrnovalo D-O-L jako plánovanou vodní cestu, jak o tom svědčí následující mapka:

Dopisem 1. náměstka ministra dopravy ČR Ing. Lukáše Hampla ze dne 11. 3. 2011 však ministerstvo dopravy stvrdilo vyřazení D-O-L z transevropské dopravní sítě TEN-T, a to přesto, že tehdejší usnesení vlády ČR č. 49/2011 stanovilo konečné datum prověřování společného postupu při přípravě vodního koridoru D-O-L na

prosinec 2013. K otázce zařazení D-O-L do globální (comprehensive) sítě TEN-T se ministerstvo dopravy vrátilo v červenci 2013. Tehdy zaslalo v tomto smyslu dopis na generálního ředitele pro dopravu a mobilitu Mathiase Rueteho. Jenomže to už bylo všechno zmeškáno. „Informální dialog“ Rady, Evropského parlamentu a Evropské komise (EK) rozhodl o TEN-T koncem května 2013, a navíc EK ve své odpovědi zdůraznila, že k zařazení jakéhokoliv projektu do základní či globální sítě TEN-T je zapotřebí souhlas všech dotčených států, a o něm ministerstvo dosud nejednalo s potřebnou péčí. O tom svědčí i stávající rozpor s Polskem stran zařazení Odry do TEN-T. Dosažený výsledek, kdy by se další rozhodování o zařazení D-O-L mělo odehrát až v roce 2023, jasně ukazuje mezery v dosavadní koncepční práci ministerstva, pokud jde o vodní dopravu.

Současný stav TEN-T ve vodní dopravě v našem regionu tedy nesignalizuje žádný další rozvoj (snad jen s prodloužením labské vodní cesty do Pardubic):

O potenciálních pozitivních funkcích D-O-L (nejen dopravní, ale také protipovodňové, ekologické, vodohospodářské, energetické, podpory domácího průmyslu, rekreační a dalších) už byly popsány stohy papíru. Přitom má jít především o zájem České republiky, která leží ve vhodné poloze a nepříliš obtížné nadmořské výšce na rozvodí tří moří, přičemž na jejím území leží nejnižší místo mezi povodími Odry a Dunaje (Moravská brána). Stejně jako u dálniční a rychlostní železniční sítě musí mít český stát zájem, aby ČR zůstala i nadále evropskou dopravní a ekonomickou křižovatkou na odpovídající intermodální, technologické i kulturní úrovni.

Co je tedy zapotřebí v současné nepříznivé situaci udělat?

Určitě nehrozí okamžité investice ze státního rozpočtu v rozsahu stovek miliard korun, jak namítají a hrozí někteří mediální kritici tohoto „megalomanského“ projektu. Český stát by se měl především k zmíněnému více než sto let připravovanému záměru bez okolků a nedůstojných vytáček přihlásit. Vodítkem k tomu by měla být již několik let avizovaná studie proveditelnosti, v současnosti navrhovaná k předložení vládě v termínu do 30. června 2015. Její struktura musí odpovídat požadavkům EK, nicméně dost bude záležet na tom, aby vstupy pro její zpracování byly zadány objektivně a s maximální mírou znalosti tématu. Na případné problémy s jejím zpracováním a vyhodnocením lze totiž uplatnit parafrázi známého výroku Winstona Churchilla

„věřím jen takové analýze nákladů a přínosů (CBA), kterou jsem si sám přizpůsobil“.

Dále je zapotřebí dokončit i za cenu dobře vyvážených kompromisů přípravu plavebních stupňů Děčín a Přelouč II a co nejdříve zahájit jejich výstavbu. To vůbec nezávisí na vývoji situace kolem D-O-L. Už tím by měla nová vláda prokázat, že nebude pokračovat v dosavadní politice potlačování a útlumu ve vodní dopravě.

A konečně by nová vláda měla započít vážně míněná a dobře připravená jednání s partnerskými zeměmi, tj. Polskem, Slovenskem a Rakouskem o přípravě a realizaci D-O-L. To je velmi důležité, aby bylo možné dodat do připravované studie proveditelnosti mezinárodní kontext. I zde je nezbytný pozitivní přístup s dostatečným úsilím o schůdné kompromisy. Velmi by k tomu pomohly příprava a schválení zvláštního zákona o dokončení vodního koridoru Duna-Odra-Labe.

Veškeré náklady na projekt D-O-L tedy zatím nebudou znamenat nic víc, než nejvýše několik desítek milionů Kč na studii proveditelnosti D-O-L a stovky tisíc Kč na dopravné a diety na mezinárodní jednání. Uteče ještě mnoho vody pod mosty na Labi, Moravě či Odře, než bude možné zahájit výstavbu fundamentálních částí vodního koridoru. Výsledek studie i mezinárodních jednání však bude o mnoho důležitější než výše zmíněné náklady. Bude zásadní a jasně čitelnou odpovědí na otázku, zda český stát obdobně jako Evropa počítá do budoucna s vodní dopravou, nebo zda ji raději v dohledné době vymění za špalíry kamionů na přehlcených silnicích.



Nová mapa vodních cest TEN-T platná od 1. ledna 2014

**Dopis Evropské koordinátorky TEN-T pro vodní cesty Karly Peijs
prezidentu ČR Miloši Zemanovi z 15. července 2013 v reakci
na návštěvu Karly Peijs v Praze 11. července 2013
ve věci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**



The European Coordinator for PP18 and PP30

Brussels, 15 July 2013
MOVE/B1/CB/ak D(2013) 2826345

Mr. Milos Zeman
The President of the Czech Republic
Prague Castle
119 08 Prague 1
Czech Republic

překlad

Vážený pane prezidente,

ráda bych Vám poděkovala za pozvání do Prahy k prodiskutování situace a možného rozvoje vnitrozemské vodní dopravy v České republice ("Česku").

Diskuse z toho rána mi umožnila zajímavý náhled do politiky vnitrozemské vodní dopravy ve Vaší zemi.

Jsem velice ráda, že jsme se shodli na faktu, že nejvyšší důležitost má vznik politiky rozvoje vodní dopravy a vyřešení stále stojících problémů. Je naprosto nezbytné přesvědčit každého, že Česko uskuteční rozvoj nákladní vodní dopravy započatím s rozhodnutím na dlouho stojícím problému splavnosti v Děčíně na řece Labi.

Pro toto bude vhodné zorganizovat narychlo setkání s nově zvolenými českými ministry životního prostředí a dopravy ve snaze připravit společně s nimi setkání na vysoké úrovni s příslušnými německými autoritami, které se podílí na transportních módech podél Labe z Pardubic po přístav Hamburk.

Samozřejmě, bude muset být splněn odpovídajícími českými autoritami rozsáhlý domácí úkol pro odsouhlasení environmentálního hodnocení (EIA) v případě úzkého místa v Děčíně.

Všechny výše zmíněné akce musí být vykonány a dosaženy před započatím domácího úkolu v případě průplavu Dunaj-Odra-Labe. Jak jsem Vám vysvětlila, nebude zde žádné nadšení pro Váš sen pokud nebude jediná loď nebo náklad na průplavu. V tomto případě budou muset česká ministerstva připravit environmentální a ekonomické hodnocení, které bude představeno okolním zemím s žádostí o jejich podporu a bude ukazovat pozitivní příležitost z přijetí takové významné stavby.

Jakmile budete mít hotový dobře znějící a dobře definovaný návrh, budete moci jej prezentovat Evropské komisi za okolností o kterých jsme hovořili.

Ještě jednou děkuji za Vaši pohostinnost a těším se, že Vás brzy potkám,

S pozdravem

překlad

Best regards

Karla Peijs
European TEN-T Coordinator for
inland waterways

Copy: Pavel Telicka, European Coordinator for Rail Baltica

Dopis generálního ředitele Generálního ředitelství pro mobilitu a transport Evropské komise 1. náměstkovi Hamplovi ze dne 23. července 2013 v reakci na dodatečnou žádost o zařazení projektu vodního koridoru DOL do návrhu nařízení TEN-T



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Director-General

Brussels, **23 JUL 2013**
MR/JB/lc (2013) 2847200

překlad

Vážený pane Hample,

děkuji za Váš dopis ze dne 9. července, kterým žádáte Evropskou komisi o zařazení vodního vnitrozemského koridoru Dunaj-Odra-Labe (DOL) do transevropské dopravní (TEN-T) globální sítě.

Jak zjistíte víte, poslední neformální dialog mezi Radou, Parlamentem a Komisí o budoucnosti TEN-T byl úspěšný: 29. května 2013 se tyto tři evropské instituce shodly na společném textu s mapami hlavní a globální sítě. Jako další krok vedoucí k procesu přijetí nového TEN-T bude Parlament o nařízení hlasovat finálně na plénu pravděpodobně v říjnu 2013 a poté Rada potvrdí svoji pozici. V praktické rovině to znamená, že nyní není žádná možnost změnit již odsouhlasený obsah globální sítě. Dále dodávám, že chybějící souhlasy dotčených států (Česká republika, Polsko, Slovensko a Rakousko) činí takové zařazení do sítě TEN-T nemožným.

Nové nařízení o TEN-T předpokládá revizi v roce 2023, což umožní členským státům revidovat a přehodnotit hlavní i globální síť. Pokud Česká republika a další dotčené státy uváží DOL za významný a realistický projekt, může být zařazen do TEN-T po roce 2023.


S pozdravem

překlad

Kind regards,

Matthias Ruete

FORM FOR TABLING A PARLIAMENTARY QUESTION

ORAL QUESTIONS	WRITTEN QUESTIONS
To be put to: COUNCIL <input type="checkbox"/> COMMISSION <input checked="" type="checkbox"/>	To be put to: PRESIDENT OF THE EUROPEAN COUNCIL <input type="checkbox"/> COUNCIL <input type="checkbox"/> COMMISSION <input checked="" type="checkbox"/> VICE-PRESIDENT / HIGH REPRESENTATIVE <input type="checkbox"/>
Question for oral answer with debate (Rule 115) <input type="checkbox"/> Question Time (Rule 116) <input type="checkbox"/>	Question for written answer (Rule 117) <input checked="" type="checkbox"/> Priority question (Rule 117(4)) <input type="checkbox"/>
AUTHOR(S): Vojtěch Mynář	
SUBJECT: (please specify) vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě	
TEXT: Vzhledem k tomu, že dne 19. listopadu 2013 přijal Evropský parlament návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD)); Vzhledem k tomu, že příloha č. 1 k nařízení stanoví mapu hlavní a globální sítě s tím, že na území středoevropských členských států není zařazen projekt propojení tří evropských řek Dunaj, Odra a Labe; Vzhledem k tomu, že čl. 54 nařízení předpokládá revizi nařízení až v roce 2023, což se jeví pro významné dopravní projekty podporující evropské cíle Strategie 2020 a představeného programu NAIDES II jako příliš vzdálený termín; Za předpokladu, že pro projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe bude zpracována studie proveditelnosti a předložena stanoviska dotčených členských států; 1. Žádám o vyjádření, jestli může Evropská komise využít možnost stanovenou v čl. 49 odst. 3, která jí dává možnost přijmout akt v přenesené pravomoci a podle písm. c) upravit mapu infrastruktury tak, aby zahrnula projekt propojení tří evropských moří? 2. Pokud nikoliv, existuje jiná legislativní možnost, jak upravit mapu dopravní sítě dle aktuální shody členských států?	
Signature(s): 	
Date: 21.11.2013	

Pozn. redakce:

Lhůta k odpovědi Komise je přelom ledna/února a bude otištěna v příštím vydání časopisu Vodní cesty a plavba.

Rozhodující strategické dokumenty pro sektor doprava pro nadcházející programové období byly schváleny

Ing. Luděk Sosna, Ph.D., Ing. Vít Sedmidubský – odbor strategie, Ministerstvo dopravy ČR

V předchozích dvou letech probíhala na ministerstvu dopravy příprava hlavních strategických dokumentů pro sektor doprava, které jsou podmínkou pro schválení Operačního programu doprava pro období 2014–2020. Vrcholovým dokumentem sektoru je Dopravní politika pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, která určuje hlavní principy dalšího směřování sektoru. Dokument byl schválen usnesením vlády č. 449/2013 ze dne 12. června 2013, získal souhlasné stanovisko SEA a jeho plné znění je možné si stáhnout na webových stránkách www.mdcz.cz/cs/Strategie/. Jedním z důležitých opatření, které vláda schválila, je, že **národní** financování pro potřeby rozvoje a údržby dopravní infrastruktury (tzn. bez evropských fondů) nesmí klesnout pod 43 mld. Kč ročně. To by mělo alespoň částečně přispět ke stabilizaci finančního rámce. Dopravní politika je dokumentem celosektorovým, a proto stanovuje hlavní zásady budoucího směřování sektoru. Jednotlivé řešené oblasti pak musí být rozpracovány v návazných strategických dokumentech. Těch Dopravní politika definuje celkem dvanáct. Mezi těmito návaznými dokumenty je rovněž koncepce rozvoje vodní dopravy, která by měla být připravena v průběhu roku 2014.

Nejvýznamnějším návazným dokumentem Dopravní politiky jsou Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (DSS2), které se zaměřují na problematiku údržby a rozvoje dopravní infrastruktury všech druhů dopravy. Tento dokument již byl rovněž schválen vládou ČR, a to usnesením č. 850 ze dne 13. listopadu 2013. I tento dokument má souhlasné stanovisko SEA, dokument je zveřejněn na webových stránkách www.dopravnistrategie.cz.

V rámci meziresortního připomínkového řízení bylo největším problémem rozdílné stanovisko ministerstva financí, které požadovalo, aby dokument počítal s finančním rámcem, který byl odvozen z Dopravní politiky, tzn. se započítáním evropských a dalších zdrojů na úrovni 63 mld. Kč ročně. Naopak ministerstvo průmyslu a obchodu vzneslo formou zásadní připomínky požadavek na 80 mld. Kč ročně. V této souvislosti uvádíme, že samotný dokument byl nakonec schválen s plánovanou roční částkou na úrovni 70 mld. Kč ročně, což bylo odvozeno z analýzy finanční potřeby pro opravy a údržbu dopravní infrastruktury (nesmí docházet tak jako dosud k podfinancování, a tedy narůstání vnitřního dluhu), jakož i z analýzy finančních potřeb nezbytných pro splnění závazků plynoucích z nové evropské politiky transevropských dopravních sítí TEN-T. Rozpor se vyřešil ponecháním původně uvažované částky s tím, že příprava projektů musí pokračovat takovým tempem, aby bylo možné absorbovat prostředky ve výši 80 mld. Kč, pokud by se je skutečně podařilo zajistit.

Samotné meziresortní řízení ale nebylo jediným schvalovacím procesem. Druhým je schválení na úrovni tzv. Společného řídicího výboru, ve kterém jsou členy rovněž

iniciativa JASPERS, DG MOVE, DG REGIO, nevládní organizace a zástupci dalších národních institucí a organizací. Tento výbor byl vytvořen z toho důvodu, aby zástupci evropských institucí byli od počátku u zpracování dokumentu a uznali ho jako tzv. ex-ante kondicionální pro nový Operační program doprava. Jednání s evropskými institucemi byla složitá a plná hledání kompromisů.

Proces SEA byl rovněž komplikovanější, než je běžné, neboť kromě klasického řízení byl podstoupen i proces mezinárodních konzultací. Připomínky veřejnosti podané v rámci procesu SEA obsahovaly cca 200 stran textu. Řada nevládních organizací si totiž od dokumentu slibovala, že jim pomůže prosadit jejich alternativní varianty u těch projektů, které jsou dlouhodobě problematické. DSS2 jsou ale založeny na celostátním multimodálním dopravním modelu, který nemá dostatečnou podrobnost v rámci mikroregionů, a proto nemůže být nástrojem pro rozhodování o podobě trasy na místní a regionální úrovni. Hlavním cílem projektu je v rámci dostupných finančních prostředků navrhnout časový harmonogram realizace projektů v takovém pořadí, aby se přednostně realizovaly projekty, které vykazují největší přínosy. Souběžné vyhodnocení jednotlivých variant projektů vždy jen ukázalo, že bez ohledu na variantu trasy takový projekt z celostátního pohledu vykazuje obdobný význam. Samotný výběr projektů pro nadcházející období je patrný z mapek a tabulek, které jsou v příloze dokumentu. Výběr byl ovlivněn nejen významem identifikovaným ve víceúrovňovém multikriteriálním hodnocení, ale rovněž předurčeností evropských fondů (nelze je použít na libovolný projekt), tak i pro nejbližší období stavem přípravy.

V rámci víceúrovňového multikriteriálního hodnocení nebyly hodnoceny jednotlivé projekty, ale soubory projektů zahrnutých do jednotlivých klastrů, neboť rozhodující je význam ucelených tahů, které se skládají z více projektů. Hodnocení klastrů pro vodní cesty uvádíme v první tabulce. Druhá tabulka pak ukazuje předpokládaný harmonogram pro projekty na vodních cestách. Nejdůležitějším klastrem byla identifikována modernizace dolního Labe, kam spadá zejména zlepšení plavebních podmínek na Labi mezi Střekovem a státní hranicí. Bez tohoto projektu by do budoucna byly znemožněny i jiné záměry – např. realizace labské větve spojení D-O-L. Tento projekt je ale zatížen značnými riziky plynoucími z probíhajícího procesu EIA. Výsledky tohoto procesu Dopravní sektorové strategie neumí předpovědět a budou ho muset respektovat v rámci budoucích aktualizací.

Pokud jde o další budoucí rozsáhlé náměty střednědobého a dlouhodobého charakteru, dokument je pouze registruje s tím, že je nutné je rozpracovat v samostatném procesu. Pro záměr vybudování sítě tzv. Rychlých spojení na železnici, jakož i pro záměr průplavního spojení D-O-L bude proto nutné zpracovat v nejbližší době studie pří-

ležitosti/proveditelnosti. Na základě výsledků těchto studií se rozhodne o podobě těchto záměrů a o harmonogramu dalších navazujících kroků.

Projekty na vodních cestách budou v nadcházejícím období financovatelné prostřednictvím několika evropských fondů:

Fond CEF (Connecting Europe Facility), zejména z tzv. kohezní části, která bude dostupná těm státům, které mohou čerpat i z Fondu soudržnosti. Fond bude dostupný pro projekty na hlavní síti TEN-T, kam spadá celá labská vodní cesta a Vltavská vodní cesta z Mělníka do Třebenic. V případě železniční a vodní infrastruktury lze financovat jakýkoliv projekt splňující podmínku ekonomické efektivity a se souhlasným stanoviskem EIA. Na silniční infrastrukturu musí navíc jít o úsek přeshraniční. Z toho vyplývá preference železniční a vodní dopravy. Do roku 2016 bude platit tzv. národní obálka, tzn. každý stát bude mít garantovanou určitou sumu ve fondu CEF (v případě ČR půjde o 1,1 mld €). Do jednotlivých výzev v tomto období bude možné přihlásit projekty, které budou mít územní rozhodnutí, a u kterých bude garance dokončení stavby do roku 2023. Po roce 2016 se nevyčerpané finanční prostředky otevrou pro všechny kohezní státy a projekty budou vybírány v rámci mezinárodní konkurence. Na přípravu projektů tedy mnoho času nezbyvá.

Dopravní sektorové strategie počítají s využitím fondu CEF i pro stavby vodní infrastruktury. Mělo by jít o tyto důležité stavby:

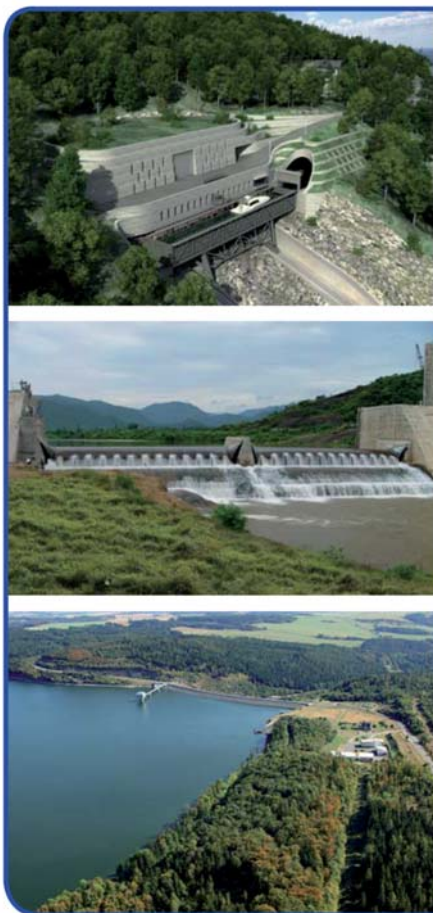
Plavební stupeň Přelouč II, který umožní propojit dvě oddělené části labské vodní cesty a umožní vybudovat trimodální terminál nákladní dopravy v Pardubicích. S fondem CEF se počítá i při spolufinancování samotného přístavu Pardubice.

Další opatření na horním Labi, kam patří modernizace plavebních komor Srnojedy, Velký Osek a Brandýs n/L, úprava silničního mostu mezi Valy a Mělicemi a stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice. Tyto akce vytvoří podmínky pro využívání vodní cesty v rámci kombinované dopravy.

S fondem CEF se počítá i při modernizaci vltavské vodní cesty. Důležité je zvýšení kapacity na plavební komoře Staré Město v Praze. Jedná se o úsek s nedostatečnou kapacitou zejména v důsledku intenzivní rekreační plavby. Dalšími projekty je zabezpečení dostatečných podjezdových výšek a současně zvýšení ponorů na vltavské vodní cestě, úprava plavebních komor Hořín a Štvanice a řešení plavebních úžin ve Zbraslavi a Štěchovicích.

Fond soudržnosti bude využit pro všechny projekty na síti TEN-T (v případě vodních cest nebyla definována globální síť TEN-T, všechny trasy byly zařazeny přímo do hlavní sítě). S Fondem soudržnosti Dopravní sektorové strategie počítají pro financování plavebního stupně Děčín. Jedná se o nejdůležitější identifikovaný projekt, který je ale zároveň zatížen značnými riziky souvisejícími zejména s právě probíhajícím procesem EIA. To byl také hlavní důvod, proč se s projektem nepočítá pro financování z Fondu CEF. Realizace tohoto projektu je ale pro budoucnost vodní dopravy v ČR klíčová, neboť omezení na přeshraničním úseku Labe ovlivňuje efektivitu a využitelnost na celé labsko-vltavské vodní cestě.

Fond ERDF prostřednictvím Integrovaného operačního programu v části podpora cestovního ruchu bude využit na rozvoj vodních cest nezařazených do sítě TEN-T, které jsou využitelné zejména pro rekreační plavbu. Počítá se zejména s aktivitami na vltavské vodní cestě či na Baťově kanálu.



PÖYRY

Engineering balanced sustainability™

PÖYRY ENVIRONMENT a.s. NABÍZÍ SVÝM ZÁKAZNÍKŮM TYTO SLUŽBY:

- INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VŠECH OBORECH VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ
- KONZULTACE, PORADENSTVÍ V ŽÁDOSTECH O FINANČNÍ PODPORU Z FONDŮ EU
- PROJEKTY A DODÁVKY VAKOVÝCH JEZŮ
- NÁVRHY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ
- VEŠKERÉ GEODETICKÉ A PRŮZKUMNÉ PRÁCE.

ÚSTŘEDÍ **Brno, Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.: +420 541 554 111,**
SPOL.: **fax: +420 541 211 205, e-mail: trade.wecz@poyry.com**
www.poyry.cz

POBOČKY: **Praha:** Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353
Ostrava: Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 206
Trenčín: Organizační složka, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín, tel.: +421 326 522 600

Konference Budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Ostravě

Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.

Mgr. Eva Kijonková – Národní strojírenský klastr

Pokud chceme posílit export, potřebujeme vodní cesty k mořím, shodli se experti na konferenci Budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (24. září 2013 v Ostravě), doposud největší konferenci uspořádané na toto téma.

Z Moravskoslezského kraje se ročně vyváží okolo 15 milionů tun zboží. Dalších zhruba 13 milionů tun naopak míří ze světa do regionu. Pohyb celkem 28 milionů tun nejrůznějších strojů, zařízení, materiálu i spotřebního zboží se odehrává převážně na silnicích a v rámci železničních cest. Kraj má přitom jedinečnou šanci připojit se na transevropské „vodní dálnice“. Proto se právě v Ostravě sešla reprezentativní skupina odborníků, průmyslníků i politiků, aby v rámci konference pořádané Národním strojírenským klastrem (NSK) a obecně prospěšnou společností Prague Twenty řešila budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Myšlenku, která by ze suchozemské České republiky udělala místo s fungujícím napojením na velké mořské přístavy. Výsledkem je shoda, že konkurenceschopnost tuzemska bude bez vodních cest postupně skomírat a je nutné dostat i české záměry související s D-O-L do globální dopravní sítě podporované Evropskou unií.

Průmysl, reprezentovaný v tomto případě Národním strojírenským klastrem, po vodní cestě léta volá. Naposledy ji rázně připomínal loni v květnu, kdy bylo uprostřed recese **evidentní, že globální konkurence přerůstá české exportéry značnými přednostmi v oblasti logistiky.** „S růstem přepravních vzdáleností se v každém případě zvyšuje váha hlavního nákladového ukazatele, tj. přepravních nákladů, a to musíme řešit, i kdybychom nechtěli,“ konstatoval za průmysl prezident Národního strojírenského klastru Jan Světlík. Jak ministr průmyslu a obchodu Jiří Cihelka, tak ministr dopravy Zdeněk Žák už dříve deklarovali, že tento názor sdílejí. Ministr průmyslu tuto akci v Ostravě navíc také zaštitil.

Česká republika se v současné době ocitla v zasetí kamionů. Náklady související s odstraňováním škod, které vyvolává dopravní činnost ve sféře životního prostředí, rostou. Tyto náklady na škody přitom nenese ani dopravce, ani dopravce, ale celá společnost. Jejich jednotlivé složky, vyplývající ze znečištění ovzduší, vody i půdy, z hlukové zátěže, nehodovosti a podobně jsou nejvyšší u silniční dopravy. **Zastavení – nebo alespoň zpomalení – nadměrného růstu frekvence kamionů na silnicích a dálnicích je tedy ve veřejném zájmu.**

Na jednání odborníků, průmyslníků i politiků pod názvem Budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Ostravě zazněly především názory pro projekt vodního koridoru. Podle Vladimíra Dlouhého, který je zakladatelem Prague Twenty a akci odborně moderoval, však dostali prostor i odpůrci díla z řad ekologů. Většina účastníků se pak přesto shodla na potřebě **co nejrychleji zpracovat studii, která podrobně a profesionálně posoudí jak přínosy, tak rizika a náklady celého projektu.** „O této studii se sice již mnoho let hovoří, ale bohužel pouze hovoří,“ podotkl V. Dlouhý.

Odborníci v Evropské unii doporučují převést do roku

2030 asi 30 procent silniční přepravy nákladů na vzdálenost nad 300 km na železniční či vodní dopravu. Do roku 2050 by mělo obdobně být převedeno už více než 50 procent. „Musíme ale opustit pouze romantické představy o koridoru a mnoha setkilometrovou vodní cestu reálně posoudit a připravit projekt k odpovědnému rozhodnutí. Důležitým článkem z hlediska našeho regionu bude Odra,“ upozornil generální manažer NSK Ladislav Mravec. Podle něj si průmysl uvědomuje všechny souvislosti projektu, a proto podporuje vodní koridor D-O-L i jako řešení dopadů své činnosti na životní prostředí v regionu. **NSK vidí v D-O-L mimo jiné i možnost opřít ekonomickou budoucnost Moravskoslezského kraje o novou „nohu“ v podobě vodní cesty svázané s navazujícími službami i turistikou.**



Konference se konala v konferenčním centru Gong ve starých Vítkovických ocelárnách



Konference se zúčastnilo na 200 lidí



Předseda pořadatelské obecně prospěšné společnosti Prague Twenty Ing. Vladimír Dlouhý, CSc. zahájil konferenci úvodním slovem: „Před touto konferencí jsem prostudoval řadu materiálů a vzpomněl jsem si, že jsem se k této tématice dostal také v 90. letech, a i z toho laického hlediska mi vyšlo několik zajímavých názorů. Za prvé, myslím si, že je tato problematika nežádoucím způsobem zpolitizována a jsme svědky dost extrémní pozice dvou táborů. Odpůrci hovoří o tom, že projekt je absurdní, nerealizovatelný, velkášský, že nezíská podporu Evropy, nezíská podporu sousedů, že bude neúnosně nákladný, ekologicky nesmírně škodlivý atd. Příznivci se dokáží se všemi těmito námitkami velmi dobře vyrovnat. Je otázka, jestli všechny odpovědi na tyto otázky jsou dostatečně přesvědčivé. Nicméně první závěr, který z toho dělám je, že diskutovat o stavbě vodního koridoru D-O-L je prostě normální, že v zemi jako je ČR nejde o projev velkášství ani o politické spekulace, koneckonců já jsem člověk, který politicky možná patří do úplně jiného tábora než řada lidí v této místnosti dnes. A právě o to jde, aby se těmto problémům, které jsou tak zásadní pro zemi jako je ČR s mimořádně omezeným přístupem k moři a specificky umístěnými centry zpracovatelského průmyslu, politická a podnikatelská reprezentace nemohla vyhýbat. Za druhé, konference se koná dnes v těžké hospodářské situaci a politicky výbušné situaci zde v Ostravě. Dnešní ekonomie a investování jsou ve velké míře o očekávání, takže kdyby se za tento projekt vláda a kraj postavily, tak je jasné, že to posune vnímání a expektace domácích i zahraničních investorů a že to bude mít nějaký dopad i na řešení dnešních problémů s nezaměstnaností. Třetí závěr, právě otevřená a jasná diskuse by měla vést řečníky k tomu, aby byli schopni diskutovat i mezery ve vlastní argumentaci. Mají odpůrci, především ekologové, argumenty pro zamítnutí projektu skutečně tak zásadní? Ke kritikům velkášství bych řekl, že bez vize není na světě skoro nic. Příznivci na druhé straně si musí uvědomit, že celý projekt může čelit několika pastím. Legislativní past, kde dnešní zákony jsou provázány i s ekologií, ale i třeba se vztahy k Evropské unii. Ekonomická návratnost, protože neumíme dnes říct jaká bude ekonomická návratnost projektu, kdy dnes neznáme ani jeho plné náklady. Nicméně se domnívám, že toto je projekt, který nemůžeme posuzovat jenom z pohledu ekonomické návratnosti, a proto je tady vláda, aby případně posoudila další širší souvislosti proč projekt podpořit. Není úplně jasné, jak je to s mezinárodní podporou, když si upřímně vyhodnotíme podklady, tak je jasné, že projekt má své podporovatele v Polsku, ale spíše blíže k našim hranicím než ve Varšavě, nemá mnoho podporovatelů v Německu, má určitou skupinu podporovatelů kolem vídeňského přístavu, ale ne v celém Rakousku, o Slovensku ani Maďarsku ani nehovořím. Čili to je další oblast, umět přesvědčit své sousedy a své okolí, že to je projekt, který

bude nejenom přínosný pro Českou republiku a pro českou ekonomiku, ale pro celou střední Evropu. Dovolte mi ukončit toto úvodní slovo větou, kterou jsem již řekl na začátku, stavět vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je na-prosto normální myšlenka.“

Generální ředitel skupiny VÍTKOVICE MACHINERY GROUP a předseda Národního strojírenského klastru, spolupořadatel konference, Ing. Jan Světlík, se zaměřil na přínosy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe pro segment těžkého strojírenství:



„Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je podle mého názoru klíčový infrastrukturní projekt, který by se měl v České republice realizovat. Umožní řešit levný dopravní systém, zpříjemní okolní prostředí, pomůže rozvoji průmyslu, turismu a zlepšení ekologie,“ říká na úvod Jan Světlík a pokračuje:

“Celá západní Evropa je dnes protkána vodními cestami, které slouží ke stabilizaci území. Lidé si nenechávají vodu jen tak lacině odtékat. Mrzí mě, že v České republice máme pocit, že voda není základem života a že ji nemusíme udržovat a využívat. Podle mého názoru se jedná o selhání intelektuální elity této země.

Všimněte si, že vodní dopravu podporovali všichni mocní mužové 18., 19. a 20. století, mezi které patří kupříkladu císař František Josef I., Tomáš a Jan Baťa nebo vítkovický ředitel Paul Kupelwieser. Součástí Vítkovic byla v minulosti i významná společnost Vítkovice Ostreederei, která za pomoci svých devíti velkých parníků a patnácti říčních lodí provozovala vodní dopravu. Vítkovice se v nedávné době podílely i na impozantní stavbě průplavního mostu u Magdeburgu, dodávaly také ocelové konstrukce pro plavební komory v Berlíně. Vítkovice vždy byly a vždy budou průkopníkem vodní dopravy a jsme přesvědčeni, že na realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe by se mohly ve velké míře podílet české firmy.

Zásadní problém českého strojírenství spočívá v tom, že společnosti sice umí vyrobit sofistikované produkty, umí je prodat, ale nedokáží je levně přepravit k zákazníkovi. Výrobky těžkého strojírenství totiž často přesahují možnosti železniční a silniční přepravy, jsou ale přiměřené pro transport po vodě. Vezměme si jako příklad přepravu parogenerátoru. Váží přes 400 tun, na délku má přes 14 metrů a na výšku více než 4 metry. Cena jeho přepravy kupříkladu do bratislavského přístavu na Dunaji nás přijde na 60 miliónů korun, což může představovat až 40 procent z výsledné ceny. Taková částka nás pochopitelně totálně diskvalifikuje v konkurenčním boji. A takto je to se vším, co nás živí, s kotlovými tělesy, mostními konstrukcemi či třeba s turbínovými hřídelemi. Platí to i o obyčejné trubce, která sice nedosahuje tak vysoké hmotnosti, ale při své délce 40 metrů ji musíme složitě zajistit tak, aby se nepolámala při průjezdech v zatáčkách. Ostatní výrobci, kteří trubky přepravují po vodě, mají oproti nám značnou výhodu.

Podívejme se teď na možnosti, které máme. Můžeme přepravovat po silnici nebo železnici, což ale způsobuje několikahodinové omezování dopravy. Mosty na dálnicích jsou postaveny ve výšce 5,2 metrů, takže na-

příklad maximální průměr našeho kruhového výrobku může činit přibližně čtyři metry. Problémy způsobují navíc i všechny výrobky s váhou nad 120 tun. To jsou přeče velmi omezující parametry. Suma sumárum, silniční doprava je spojena s obrovským množstvím vícenákladů, které vyplývají z nutnosti využití mimořádné techniky, z podepírání mostů, odstraňování překážek na trase, z uzavírek dlouhých úseků a z dalších provizorií, která musíme operativně zařídit. Navíc náklady na zajištění přepravy nezlepší stav komunikace, ale po přejezdu nákladu se jednoduše odstraní. O přepravě vzduchem ani neuvažují. Vítkovice ji jednou vyzkoušeli, když jsme si objednali letadlo Ruslan pro přepravu dvou zalomených hřídel do Koreje. Výsledek byl, že přeprava byla 3 x tak dražší než samotná zalomená hřídel.

Jsou to až miliardy korun ročně, které tak české strojírenské firmy doslova vyhadzují za nefunkční infrastrukturu. To nejdražší z ceny přepravy je právě to, že musíme přepravovat suchozemskou cestou. Oproti tomu stále platí, že přeprava po vodě je a bude tou nejlevnější. Náklady na transport může dneska takový typ přepravy snížit až o polovinu. Navíc se spolu s rozvojem technologie vodní přepravy budou náklady dál a dál snižovat.

Podmínka konkurenceschopnosti českého strojírenství znamená tedy vybudovat silniční a vodní koridory z Ostravy, Brna, Hradce Králové a Plzně do říčních přístavů v Mělníku, Bratislavě a Kožle. Pro podporu exportních možností českého průmyslu je dále zapotřebí vypracovat a schválit koncepční pohled na všechny typy dopravních cest, zejména studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L, pokračovat ve stavbě vodních cest a dokončit stavbu vodního koridoru D-O-L. Argument, že vodní cesty jsou nezaplacené, neberu. Financování vodních cest si vyžádá přibližně 200 miliard korun. Jen pro srovnání – následky povodní v letech 1997, 2002 a 2010 si vyžádaly 160 miliard korun, dokončení dálniční sítě v ČR vyjde minimálně na 575 miliard korun a největší podvod v České republice, kterým je podpora solární energetiky, vyšel na neuvěřitelných 1 100 miliard korun.

Musíme si teď odpovědět na otázku, jestli chceme v této zemi dělat špičkové strojírenství, nebo tady necháme pouze automobilový průmysl, a naši perlu, která nás živila 200 let, si necháme umřít?"

POVODÍ VLTAVY
ODDĚLENÍ VODOHOSPODÁŘSKÉHO ROZVOJE,
TECHNICKÉHO ROZVOJE
A ROZVOJE PLAVEBNÍ CESTY

Přeprava těžkých a nadměrných nákladů

Vzducholodě - Rešerše

Zpráva TR č. 100

Řešitel : ING. J. ČENĚK

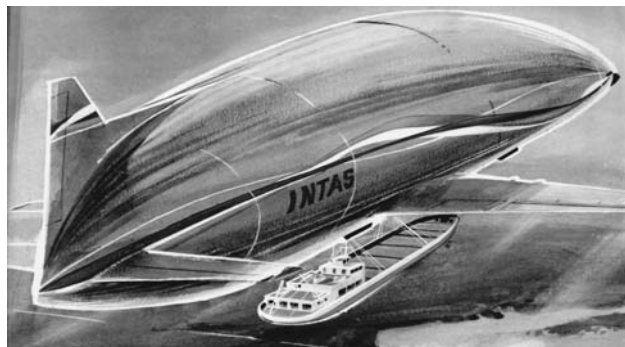
Vedoucí oddělení : ING. J. PODZIMEK

Technicko-provozní náměstek : ING. J. WOLF

Ředitel podniku : ING. J. CHYTRÁČEK

PRAHA

Prosinec 1977



Téma přepravy těžkých nákladů pomocí vzducholodí byla vždy vnímána jako možná konkurence vodní dopravy. Zpracované studie a především realita ukazují, že skutečné využití tohoto druhu přepravy těžkých nákladů je velice omezené

NÁRODNÍ STROJÍRENSKÝ KLASTR

Přehled současných vodních cest a lokalizace sídel členů NSK



Většina členů Národního strojírenského klastru leží v blízkosti existujících nebo plánovaných vodních cest

Ing. Jan Skalický pověřený řízením Ředitelství vodních cest ČR měl hlavní prezentaci o vodním koridoru D-O-L zaměřenou jak na její technické aspekty a přínosy stavby, tak i na okolnosti bránící v prosazení tohoto projektu:



„Mám jeden sen, jeden normální sen, lodě ze severu Odry plují na jih do Dunaje. Lodě vezou obří nadměrné náklady, a já nejedu z Prahy do Ostravy pět hodin, protože dálnice jsou ucpané kamiony. Mám jeden sen, povodně na Moravě už nesoužijí obyvatelstvo a jsou odvedeny pomocí vodních cest, tak jak tomu všude v Evropě dnes je. Mám jeden sen, že lidé mají stálou stabilní práci po mnoho let. Ten normální sen se jmenuje D-O-L.“

Dámy a pánové, kdybych takto vystoupil a zahájil konferenci před rokem, tak by to byla konference psychiatrů, nebyla by to normální

technická a ekonomická konference. Chtěl bych poděkovat organizátorům konference, Ing. Dlouhému a Ing. Světlíkovi, za to, že zorganizovali takovou normální konferenci. Stejně tak bych chtěl poděkovat všem europoslancům, hejtmanům, primátorům a starostům a všem, které tady vidím, že na ni přijeli. Je vidět, že to téma lidí dnes skutečně zajímá.

Na závěr bych měl malý „příhovor“. Hovořil jsem o tom, že je potřeba nastavit parametry tak, aby se mohlo stavět a nebylo bráněno budovat to co již bylo státem schváleno, že se stavět má. A já se chci zavázat, že když už něco stavět, tak ekologicky a kvalitně. Vůli budovat a stavět měli již naši předkové, protože kdyby ji neměli, tak tady dnes po nich nic nemáme. Dnes je tu řada výrazných osobností a já bych chtěl poprosit, abychom se zasadili o to, aby vůle stavět byla normální slova. Aby to, že se něco buduje nebylo spojeno s tím, že se to rovná problémům a komplikacím. Klasik pravil: „Kde vůle, tam je i cesta“, já si dovolím říct, že kde je silná vůle, tam je i vodní cesta. A popřál bych nám všem, abychom mohli o D-O-L a vodních cestách v budoucnosti normálně mluvit a abychom je nakonec realizovali tak, jak je naše republika a naši obyvatelé potřebují.“

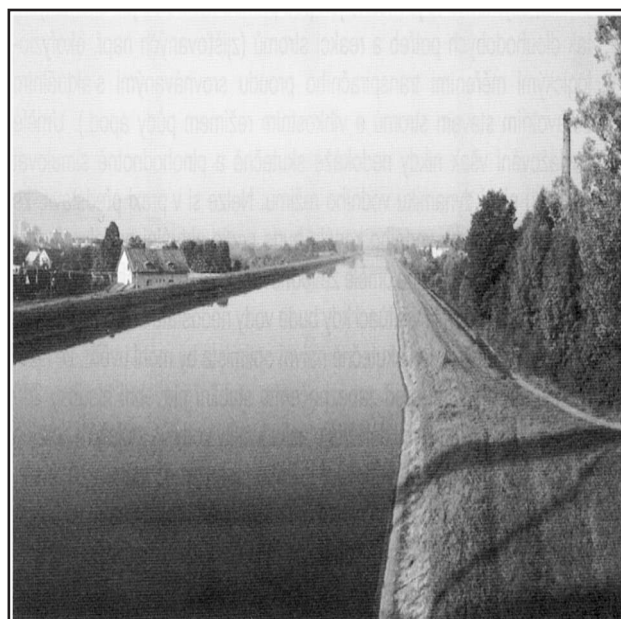
Kompletní záznam prezentací Ing. Jana Světlíka a Ing. Jana Skalického je k dispozici na internetu: <http://www.allforpower.cz/clanek/obrazem-aktualne-konference-budoucnost-vodniho-koridoru-dunaj-odra-labe/>



Mgr. Michal Krátký ze Sdružení pro ochranu přírody střední Moravy Sagittaria představil pohled ekologů na projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, konkrétně výsledky ekologické studie Krajinně-ekologické, vodohospodářské, ekonomické a legislativní hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj-Odra-Labe vydané v roce 2005.

„Já se budu ve svém příspěvku věnovat především ekologickým otázkám, ale rád bych dodal, že pokaždé když byl tento projekt od 17. století připravován, tak byl zastaven z důvodu ekonomických. Pouze ve 20. století k těmto ekonomickým důvodům přispěly i ty krajinně-ekologické aspekty. Tento záměr prakticky nikdy neměl dostatek financí ať už státních nebo soukromých na to, aby se zrealizoval. Kanál povede v širokém území niv našich toků, a ty toky nejsou zas až tak vodnaté ve srovnání se západoevropskými toky, které poskytují podstatně lepší plavební podmínky pro vodní dopravu. Mluví se o tom, že kanál D-O-L přivede vodu do území. V rámci naší studie jsme vydedukovali opačný efekt, protože v našich tocích, a letošní rok je toho příkladem, té vody ubývá. Navíc by část vody z okolních řek musela být zadržena do kanálu, takže by zde došlo k významnému snížení průtoků, zvláště v letním období. Dostatek až nadbytek vody je pouze v těch velkých povodňových stavech, kdy zase té vody máme moc a působí škody. Ty škody jsou způsobeny především tím, že lidé jsou nepoučitelní a staví v záplavovém území. Co se týká čerpání vody z Dunaje, tak ta energetická výtěžnost platí ale pouze

tam, kde je zdroj té vody v nějaké rozumné výšce, aby se dala čerpat nahoru. Takto to nějak funguje na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, kde se čerpá voda z Dunaje do Rýna, kde Rýn je v podstatně menší nadmořské výšce než je ten odběr vody v Dunaji. Kdežto u našeho kanálu D-O-L je ten poměr úplně obrácený. Nejnižší místo je právě Dunaj, ze kterého by se brala voda na sycení toho plavebního kanálu. Když jsme zkoumali tu dokumentaci projektu, variantu trasy z roku 1971, tak ta byla navržena prakticky koryty řek. Dnes je toto plavební dílo překreslováno podle toho, jak kde narazí na různá omezení a jsou místa, kde dnes již trasa hájená v územních plánech neodpovídá skutečnému záměru. Analýzou území jsme zjistili, že ovlivněno bude celkem 427 druhů rostlin z červeného seznamu ohrožených druhů, z toho 50 druhů je z kategorie kriticky ohrožených. Dle zákona 114 na ochranu přírody a krajiny by bylo ovlivněno celkem 130 druhů chráněných rostlin, z toho 29 je kriticky ohroženo. Samozřejmě ta stavba by se dotkla i různých přírodních biotopů v trase toho vodního koridoru a zde by bylo buď zničeno nebo ovlivněno změnou hydrologických poměrů 1469 hektarů a dalších 17 300 by bylo poškozeno. Ekologická újma na těchto přírodních biotopech byla vyčíslena na střední hodnotě 12,9 miliard korun. Výstavbou by byla dotčena i cenná chráněná území, asi nejvíce by bylo ovlivněno CHKO Litovelské Pomoraví a CHKO Poodří, dále 9 národních přírodních rezervací, 4 národní přírodní památky, 43 lokalit kategorie přírodní rezervace a 36 lokalit kategorie přírodní památka. Samozřejmě do toho vstupuje i celoevropsky chráněná síť NATURA 2000, kdy by bylo dotčeno 5 ptačích oblastí a 25 evropsky významných lokalit. Přes mnohé tyto lokality přímo projde trasa a nějak negativně ovlivní stav přírodního rázu ať po stránce hydrologické nebo po stránce změny charakteru území. Co se týče plazů, tak bude případnou výstavbou ovlivněno 8 druhů z 10 žijících v České republice. Z ptáků bude negativně ovlivněno necelých 300, které se na trase vyskytují, dále 72 druhů savců z 99 žijících v ČR. A jako ukázkou zde uvádím kanalizaci Váhu u Bytče na Slovensku.“



Zkanalizovaný tok Váhu u Bytče na Slovensku je příkladem nevhodných vodohospodářských úprav v minulosti. Takový tok je naprosto odpřírodněné technické dílo významně negativně zasahující do přírodních ekosystémů v nivách dotčených toků.

Představa vodní cesty dle ekologů ze sdružení Sagittaria

Na toto vystoupení reagoval **Ing. Jan Skalický:**

„Já naprosto souhlasím s tím, co jste říkal o tom, že ochrana přírody je zásadní a že musíme k tomu přistupovat citlivě. Já zvu dlouhodobě ekology, aby se přišli k nám na Ředitelství vodních cest podívat na naše projekty, aby viděli, že velkou část prostředků věnujeme právě tomu, aby ta díla byla přírodě blízká. Ty lokality, které tady představil Mgr. Krátký, jak se staví vodní cesty, tak se dnes prostě už nestaví. V té trase, kde jste mluvil o tom, že by byla příroda poškozena už ten průplav nevede. Je potřeba se k nám přijít podívat a my vám ukážeme nové prvky tohoto projektu a jsem přesvědčen, že se nakonec domluvíme. A pokud bude vůle stavět, tak nakonec kompromisní dohoda nastane.“



Tak vypadá moderní vodní cesta. Tak chce stavět Ředitelství vodních cest ČR vodní koridor D-O-L



Prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Ing. Pavel Bartoš hovořil ve svém vystoupení především o vlivu rozvoje vodních cest na severní Moravu a Slezsko.

„Mí předřečníci měli velice kvalifikované přednášky, velice si vážím přednášky Ing. Skalického, ale už tak moc nesouhlasím s přednáškou Mgr. Krátkého a musím si dovolit argumentaci proti. Co mě mrzí na takové rešerši, že není možné, aby ten průplav neměl jedinou environmentálně pozitivní záležitost. My jsme slyšeli jenom negativa. A to si myslím, že není možné, to není objektivní. A tím bohužel, byť třeba ta vaše práce je kvalitní, jste zadal příčinu si myslet že přece jen je to podjaté. Podmínkou konkurenceschopnosti je dostupnost surovin. Ohledně průplavu Dunaj-Odra-Labe je potřebné uvažovat zhruba v horizontu 30 let, kdy se pravděpodobně dotěží uhlí v tomto regionu a průplav by mohl v té době sloužit k dovozu těchto surovin než pro jejich export. Je potřeba dodržovat rovnováhu environmentálních, sociálních a hospodářských aspektů. I zásluhou našeho sdružení je dnes v Moravskoslezském kraji silniční a částečně i železniční infrastruktura dokončena nebo se dokončuje.“

„Já naprosto souhlasím s tím, co jste říkal o tom, že ochrana přírody je zásadní a že musíme k tomu přistupovat citlivě. Já zvu dlouhodobě ekology, aby se přišli k nám na Ředitelství vodních cest podívat na naše projekty, aby viděli, že velkou část prostředků věnujeme právě tomu, aby ta díla byla přírodě blízká. Ty lokality, které tady představil Mgr. Krátký, jak se staví vodní cesty, tak se dnes prostě už nestaví. V té trase, kde jste mluvil o tom, že by byla příroda poškozena už ten průplav nevede. Je potřeba se k nám přijít podívat a my vám ukážeme nové prvky tohoto projektu a jsem přesvědčen, že se nakonec domluvíme. A pokud bude vůle stavět, tak nakonec kompromisní dohoda nastane.“

Náměstek hejtmana Pardubického kraje Ing. Jaromír Dušek představil projekt splavnění Labe do Pardubic a deklaroval podporu Pardubického kraje pro další práce na rozvoji vodních cest a vodního koridoru D-O-L v Pardubickém kraji.

Náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Mgr. Daniel Havlík prohlásil, že vodní koridor D-O-L je obrovská příležitost pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Bohužel se jej podle něj v brzké době jen tak nedočká, i když by jej potřeboval už dnes a předpoklad největšího přístavu v ČR na území severní Moravy je také lákavá. Mgr. Havlík věří, že je možné změnou trasy a úpravou projektu vyhnout se zmíněným konfliktům s ochranou přírody. Bude také nutné vyřešit problémy s konfliktem trasy průplavu a letiště v Mošnově.

Europoslanec Vojtěch Mynář se ve svém příspěvku soustředil především na evropský rozměr a apeloval na aktivitu všech zúčastněných vedoucích k posunu v přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: „Aby se podařilo přesvědčit Evropskou komisi o znovuzařazení koridoru DOL na mapu evropských dopravních sítí TEN-T, musíme vyjednat podporu u našich sousedů. Poláci jsou nám názorově nejbližší, Slováci v zásadě souhlasí, Rakušané jsou nerozhodní a Němci jsou vesměs proti. Upřímně se jim však nedivím, když ani postoj České republiky nebyl a není konzistentní. Proto je tak důležité, aby podpůrné argumenty zaznívaly stále častěji, jako na dnešní konferenci. Téma bylo aktuální i při návštěvě prezidenta Zemana v Bruselu v minulém týdnu, kde o něm hovořil s předsedou Evropské komise Barrosem i Evropského parlamentu Schulzem. Toto téma otevřeme i ve Štrasburku, kde budeme s kolegyní Olgou Sehnalovou organizovat kulatý stůl.“

MVDr. Stanislav Mišák, hejtman Zlínského kraje, řekl, že je dnes již doba, kdy je potřeba k projektu vodního koridoru D-O-L zaujmout postoj. „V roce 2008, když byla schvalována Politika územního rozvoje, tak vodní koridor D-O-L z tohoto dokumentu vypadl. A byl to právě Zlínský

kraj, který v roce 2008 našel takovou formulaci pro Politiku územního rozvoje, aby bylo možno vodní koridor D-O-L nadále územně hájit. Jsem rád, že diskuse na této konferenci byla věcná, že se říkaly klady a zápory, protože takto se k tomu musí postavit hejtman, který chce být hejtmanem všech. Já jsem dnes sem přišel pro rozumy a slyšel jsem autority. My budeme tento projekt hájit. Já zaujímám postoj, že tento projekt je dobrý, má svá úskalí, má svá rizika. Je třeba je řešit, ale musíme si dát všechna pro a proti na stůl a má smysl se o tom bavit, ale ne jednostranně, tak že podporovatelé vidí jen pozitivita a odpůrci, že je to celé špatně. Ale je třeba si uvědomit, že nám ujíždí v Bruselu vlak. Že tento náš jediný vskutku celoevropský projekt nejsme bez podpory Evropy schopni realizovat. Musíme pro něj však získat v Evropě podporu. I v našem kraji máme zkušenosti s vodní dopravou. Firma Baťa vozila lignit do Otrokovic, dnes je to hojně navštěvovaná turistická vodní cesta. A kde jinde by měli hejtmani vyjádřit podporu tomuto projektu, než jak tomu bylo ve Zlíně v dubnu tohoto roku. Pro další přípravu projektu se musíme zúčastňovat takových akcí, naslouchat názorům a hledat ten synergický efekt toho, co chceme dosáhnout. Přes všechny problémy, které s tím budou, ten projekt má hlavu a patu. A když přežil od císaře pána všechny režimy až do roku 2008, kdy jsme sami sobě podrazili nohy tím, že vláda požádala o vyřazení projektu z oblasti podpory, tak jsme dnes v situaci, kdy si ani o ko-financování nemůžeme říci.“

Ing. Petr Vícha, starosta Bohumína, očekává výsledky studie proveditelnosti a je podle něj předčasně v současné

době hovořit o pozitivě tohoto projektu, navíc má obavy jestli bude pro provoz vodního koridoru D-O-L možné zajistit dostatek vody. Zdůraznil možnost napojit Ostravu a Bohumín na oderskou vodní cestu, aby ČR získala přístup k námořnímu přístavu Štětín podobně jako se má prodlužovat labská vodní cesta do Pardubic. Pro toto však bude podle něj potřeba nejdříve přesvědčit polský stát, aby provedl práce na svém úseku řeky Odry. Uvítal by, aby konečně došlo k finální dohodě o vedení trasy vodního koridoru D-O-L okolo Bohumína po polském území.

Na závěr vyzvala **zmocněnkyně města Kędzierzyna-Koźle pro Odru Gabriela Tomik** ke společné mezinárodní spolupráci na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe a zdůraznila důležitost oderské vodní cesty pro regiony v Polsku, ale i Českou republiku. Doplnila na dotazy některých účastníků konference, že není třeba dělat pro tento projekt referendum, je ale třeba zvolit si směr udržitelného rozvoje. V Polsku navíc všichni maršákové vyzvali stát, aby rozvíjel vodní cesty.

Celý záznam konference je zveřejněn na YouTube na stránkách Prague Twenty.

Nezavrhujeme velkorysé stavby, včetně průplavu

Ing. Vladimír Dlouhý, CSc.

V médiích proběhla zpráva, že se v Ostravě sešli průmyslníci a podpořili myšlenku vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Karel Steigerwald na to reagoval tím, že tuto myšlenku nazval hitem snů a demagogů.

Nesouhlasím. Setkání průmyslníků jsem si vymyslel, s ostravskými průmyslníky zorganizoval, a také jsem ho moderoval, byť nejsem jednoznačným příznivcem stavby průplavu. Vždy jsem však podporoval velké infrastrukturní stavby a velmi bolestně cítím, jak jsme v tom zpоздění, neefektivní a ještě se na nich kraje ve velkém. Dnes sice trochu úspěšněji bojujeme s korupcí, ale nestavíme skoro nic.

Projekt nepovažuji za velikášskou pitomost, ale za myšlenku hodnou strážlivého posouzení, bez zneužití pro politické cíle. Nejasností a rizik je mnoho, ani ne tak ekologická, finanční či logistická – největší riziko je, zda za 30 let bude ještě po vodní dopravě poptávka v takovém rozsahu, jak si to dnes průmyslníci představují. Jsem optimista a věřím, že se naučíme infrastrukturu stavět efektivněji a při minimální korupci. Závěr z ostravské diskuse však je jasný: zaprvé, projekt průplavu stojí za zpracování (pravda nákladné) studie, která všechna pro a proti posoudí; zadruhé, prosadme prozatím projekt mezi dopravní priority Evropské unie, tedy zařazení do TEN-T skupiny, na které bude EU rezervovat finanční podporu.

Je tu však ještě jeden důvod, proč jsem konferenci podnítil. Ostrava, ale i další průmyslové regiony prožívají těžké časy. Převládá pocit, že pravicové vlády je nechaly

na holičkách a že privatizace je zruinovala. Je jedno, co si v Praze myslíme, kde je pravda, i že severní Morava má třeba velmi dobrou dálniční síť či nadstandardně vybavené univerzity. V těchto regionech lidé, podnikatelé i vedení velkých průmyslových podniků buď už slyší, nebo budou stále více slyšet na líbivé sliby, ať vycházejí od prezidenta, jemu blízké strany či různých populistů. V pražských kavárnách, diskusích či redakcích se můžeme strašit Zemanovými diktátorskými sklony, ruským vlivem, jeho populistickými sliby a nerealistickými představami, minulostí různých lidí v StB a bůhví čím ještě, ale nikam to nepovede.

Prezident ví, co chtějí nejen podnikatelé, ale i většina lidí na severní Moravě (a nejen tam) slyšet, a tady je zdroj jeho rostoucí popularity. Nemluvě o tom, že občas Zeman také řekne rozumnou věc, jen si to nechceme přiznat. Jedinou cestou je vylézt z pražské ulity a do regionů jít, lidi poslouchat, někdy se i pohádat, ale hlavně je pochopit. Bude trvat nějaký čas, než se znovu prosadí názor, že nepotřebujeme velké státní investiční fondy (další příležitost pro korupci a byrokracii), že umíme stavět bez rozkrádání a že soukromý sektor umí vytvořit nejvíce pracovních míst. Nepotřebujeme větší stát, ale takový, který efektivně dbá o infrastrukturu, jejíž variantou je i vodní koridor.

Pokud tohle vše neuděláme, nedivme se, že nás prezident převálcuje. Zasloužili bychom si to.

Odra jako integrující prvek rozvoje a využití fondů Evropské unie v perspektivě let 2014–2020 – v úrovni strategické i operativní

Bogdan Tomaszek, Joanna Przybyszewska

Předneseno na konferenci v Kędzierzyne-Koźle
19. září 2013

Úvod

V letošním roce probíhají v Polsku intenzivní práce na přípravě programů a rozvojových plánů ve všech šestnácti vojvodstvích s perspektivou využití financování Evropskou unií v období 2014–2020. V letech 2014–2015 se předpokládá zahájení realizace projektů s využitím evropských fondů. Vedle financování rozvojových úkolů z rozpočtu státu a územních samospráv, obdrží Polsko z rozpočtu EU 72,9 mld. euro na realizaci politiky spolupráce a na společnou zemědělskou politiku obdrží 28,5 mld. euro. V rámci Fondu soudržnosti bude možné financovat kromě jiného i rozvoj dopravy v projektech zvláště přijatelných krajině, ochraně životního prostředí, podnikání a rozvoji vědy.

Pro rozvoj Polska je rozhodující integrální základ v plánování a podpoře politiky veřejných, hospodářských, společenských a regionálních potřeb.

Územní samosprávy musí proto zvážit podporu nových nadregionálních investic zaměřených na využití potenciálu Odry a jejího povodí, které znamenají velkou výzvu pro sousední regiony v Polsku, Česku i Německu. Pod tím úhlem pohledu uvádíme krátký přehled dokumentů ovlivňujících strategie rozvoje oderských vojevodství.

Význam Odry pro rozvoj regionů

Odra historicky ovlivnila rozvoj regionů ležících podél toku jak v Polsku, Česku i Německu obývaných více jak 10 mil. lidí. Bezprostředně na Odře vzniklo několik velkých průmyslových aglomerací Ostrava v Česku, Ratiboř, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Brzeg, Wrocław, Brzeg Dolny, Głogów, Štětín, v Polsku a též Frankfurt nad Odrou a Schwedt v Německu. V Polsku protéká Odra vojvodstvími Slezským, Opolským, Dolnoslezským, Lubušským a Západněpomořským.

Cílem realizovaného státního programu **Program pro Odru 2006** je udržení technických a provozních parametrů Odry. Po aktualizaci roku 2011 dosáhl program nákladu 10,8 mld. zl. Program ovlivňuje 1/3 území Polska a dotýká se 8 vojvodství (Slezské, Opolské, Dolnoslezské, Lubušské, Lodžské, Velkopolské, Kujavskopomořské, Západněpomořské). Jeho realizace může upevnit nejen bezpečnost obyvatel Poodří, ale i připravit podmínky pro aktivizaci hospodářství na územích zničených povodněmi včetně úpravy vodního režimu v povodí. Program představuje vizi Odry jako řeky bezpečné, čisté, splavné a přílivé občanům celého povodí.

Likvidace povodně 1997 vyžádala náklady 14 mld. zl a

podobně i při povodni 2010. Odra je též zdrojem vody pro průmysl a zemědělství. Její nedostatek v době sucha je vážným problémem. Optimálnímu hospodaření vodou slouží stavby vodních stupňů, plavebních kanálů i retenčních nádrží. Možnosti posílit průtoky Odry převodem vody z Dunaje má sloužit i vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Základními úkoly Programu pro Odru 2006 ve shodě se zásadami rovnovážného rozvoje jsou:

- vybudování systému pasivního a aktivního protipovodňového zabezpečení,
- ochrana krajiny a čistoty vod,
- odstranění povodňových škod,
- prevence hospodaření v krajině a renaturalizace ekosystémů,
- zvýšení zalesnění,
- udržení a rozvoj vodní dopravy,
- energetické využití řek.

Hlavními investicemi programu pro realizaci v období 2014–2020 budou: vodní nádrž Ratiboř Dolní, modernizace vrtislavského vodního uzlu, ochrana Slubic proti povodním, stavba 4 suchých poldrů v Kladské kotlině, nádrž Kamieniec Zabkowicki, modernizace nádrže Nysa, nádrž Wielowieś Klasztorna na řece Prošnie. Ukončení stavby kaskády nádrží Kamieniec Zabkowicki-Topola-Kozielno-Otmuchów-Nysa umožní skutečnou protipovodňovou ochranu údolí Kladské Nysy a tím i města Vratislav. Program bude postupně ukončený a nahrazený masterplanem pro povodí Odry do kterého přejdou též investice vodního hospodářství ve shodě s Rámcovou Direktivou Vody.

Očekáváme, že Program pro Odru 2006 přinese, mimo trvající modernizace plavebních komor a stupňů na Odře i významnou úpravu podmínek rozvoje vodní dopravy a kvalifikované turistiky. Na řekách Evropy se požaduje IV. tř. vodních cest, naproti tomu vlády Polska přijaly stanovisko, že Odra má mít jen III. tř. vodních cest. Odra jako vodní cesta IV. tř. musela by mít hloubky min 2,8 m, mosty min. 5,25 m nad hladinou vody, plavební komory šířky 12 m a délky 120 m. Znamenalo by to, že všechny plavební komory a většina mostů by musela být přestavěna. Je to jednak důvod k diskuzi, když praxe ukazuje, že jsou na Odře přepravovány nadgabaritní náklady vysoké až 7 m, jako jsou lodní tělesa stavěná v loděnicích v Kozlí a Wrocławu.

Váha a význam Odry včetně komplexního rozvoje Poodří se odráží v iniciativách samospráv: Iniciativy CETC (Středoevropský dopravní koridor), ve **Strategii rozvoje západního Polska**, v dokumentech Evropských seskupení pro územní spolupráci **TRITIA** i v plánech CETC. Odra z mezinárodních a regionálních hledisek může mít význam pro integraci polských, českých i německých regionů především z hledisek společného hospodářského rozvoje, ochrany životního prostředí i vlivu na život lidí.

Přijaté strategické cíle rozvoje se musí odrazit i ve strategiích vojvodství, v konkrétní činnosti a v zadáních rámcových programů. Týká se to protipovodňové ochrany včetně ochrany přírody, hospodářského využití potenciálu Odry, především oderské vodní cesty. **Je to tak skutečně?** Odpověď na to může poskytnout analýza některých státních a unijních dokumentů, které se dotýkají problematiky Odry jako jsou Program pro Odru 2006, Státní program reforme, jako je realizace **strategie Evropa 2020** – aktualizace 2012–2013 zahrnující reformu vodního hospodářství s odrazem v připravovaném základním zákonu, nábrodni **strategie regionálního rozvoje 2010–2020**, **Bílá kniha dopravy EU do roku 2050** hovořící o cílech snižování emisí CO₂ v dopravě i o přenesení části přeprav zboží na železnici a vodní cesty, **Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** připravované českou stranou, vklad Odry jako rozvojové osy do **Strategie rozvoje západního Polska 2020**, KPZK 2030, která nevidí možnost realizace investic do vodních cest a v neposlední řadě v realizaci různých hospodářských úkolů dotýkajících se Odry pro **Strategii EU Evropa 2020**.

Pro rozvoj vodní dopravy v Polsku je nejdůležitější **Strategie rozvoje dopravy do roku 2020**. Jejím cílem je příprava a realizace programů dlouhodobého návratu provozních parametrů dopravně využívaných vodních cest. Poukazuje též na cíle vodní dopravy zahrnuté do strategií a rozpočtů jednotlivých vojvodství. Seznam projektů posuzovaných na strategický vliv na životní prostředí pro realizaci v letech 2014–2020 je uveden v Dokumentu pro implementaci do Strategie dopravy 2020 ze dne 19. 6. 2013 zpracovaném ministerstvem dopravy výstavby a mořského hospodářství ve shodě se zásadami EU. Zahrnuje 11 oderských projektů včetně 2 projektů po ustálení alokace prostředků EU pro dopravu.

Usnesení Konventu maršálků přijaté 26. 11. 2012 se obrátilo na vládu, aby se zabývala modernizací oderské vodní cesty na IV. tř. vodních cest s cílem zařazení Odry do evropských vodních cest a především do sítě TEN-T. V usnesení je zvýrazněna celková situace polských vodních cest.

Následuje komentář ke strategiím rozvoje jednotlivých oderských vojvodství (viz polský original).

Závěrem

Odra a její povodí ovlivňuje 1/3 území Polska s množinou různých vlivů na společenství obyvatel, na její povodí se značným vlivem na hospodaření a přírodní prostředí.

Odra má z minulosti vypracovanou infrastrukturu, která je naším národním dobrem a proto strategickou otázkou spojenou s jejím fungováním je její **rozvoj v budoucnosti**. Otázky Odry nemohou podléhat politickým tahanicím ani podceňování z důvodu aktuální situace rozpočtu státu a samospráv.

Věci spojené s Odrou a jejím povodím není možné řešit jednotlivě a opomíjet jiné pro jejich nákladnost, ale nutno je **posuzovat komplexně**. Dotýká se to otázek spojených nejen s povodňovou bezpečností, ale i s retenční schopností krajiny, s vodním hospodářstvím, s potřebami rozvoje průmyslu využívajícího vody z Odry, její čistoty, též s rozvojem vodní dopravy a turistiky i potřebami ochrany oblastí Natura 2000 atp.

Financování investic spojených s Odrou musí mít komplexní charakter. Zvláště investice v infrastrukturu musí trvat krátce a intenzivně, nikoliv všechno najednou,

aby se co nejrychleji dostavily hospodářské efekty (jako u investic dle EURO 2012). **Program pro Odru 2006** je realizovaný zbytečně dlouho s mírnými efekty a investičními náklady 10,8 mld. zł v cenách 2011. Z 18 staveb se 11 staveb týká Odry.

Více rozvojových úkolů spojených s Odrou možno **realizovat v partnerství** s vojvodstvími nebo se soukromým sektorem s podílem vlády, samospráv, podniky i třetím sektorem. Ve strategii státních i vojvodských investic je nutné optimálně využít prostředků fondů programovaných v EU 2014–2020.

Pouze ve strategii Západněpomořského vojvodství se vyskytují akce potřebné pro oderskou rozvojovou osu ve směru iniciativy CETC. Též iniciativa západního Polska 2020 společná pro 4 z 5 oderských vojvodství (bez Slezského vojvodství) počítá s rozvojem oderské vodní cesty.

V regionálních operačních programech (RPO) je třeba do již přijatých strategických dokumentů doplnit způsob financování akcí na Odře.

Možné jsou **dva scénáře rozvoje Odry** (pesimistický a optimistický) včetně využití jejího potenciálu pro cíle protipovodňové ochrany, retence vody, hospodářství, turistiky, vodní dopravy, energetiky ve vazbě na dokončení stavby protipovodňových hrází, retenčních nádrží (zvláště v Ratiboři), které by zlepšily vodní hospodářství i s investicemi na oderské vodní cestě (modernizace Gliwického průplavu, stavby vodního koridoru D-O-L, Slezského průplavu, regulací Odry od Wrocławu do Štětína, modernizace plavebních komor včetně celých vodních stupňů). **Pesimistický scénář** předpokládá Odru bez budoucnosti, bez investic a rozvoje vodní dopravy v nejbližším desetiletí. Takový scénář přejímají do této doby platné strategie státu a vojvodství. **Optimistický scénář** pro Odru se zabývá částečným provedením protipovodňových prací, modernizací oderské vodní cesty, úpravou jakosti vody, stavem prostředí po úspěšném zakončení Programu pro Odru 2006 a jeho možném prodloužení do dalších let. V tomto scénáři se počítá s Odrou ve III. tř. splavnosti. Znamená to blokádu Odry jako součásti evropských vodních cest na dlouhé roky.

Několik návrhů pro region Nadodří k dosažení lepšího využití potenciálu Odry

a) **Vypracování koncepce** (masterplan) rozvoje hospodářských funkcí kanalizované řeky Odry mezi Kozlím a Wrocławem s využitím Gliwického průplavu a stavby Slezského průplavu.

b) **Zahájení reálné spolupráce** mezi vojvodstvími na horní a střední Odře při realizaci přijatých strategických úkolů – podepsání porozumění nestačí.

Ke koordinaci úkolů samospráv na horní Odře musí být pověřeno středisko v Kędzierzyně-Kozle. Týkalo by se to i přípravy vodního koridoru D-O-L a Slezského průplavu, stavby nádrže Ratiboř (Slezské vojvodství) i Kotlarny (Opolské vojvodství), revitalizace využití přístavu Kozle, využití potenciálu Odry pro rozvoj místního hospodářství a turistiky, též pro prosazování věci Odry místně i celostátně. Plánování opatření a způsobu financování z Regionálního operačního programu obou vojvodství je nutno provázat s činností vládního zmocněnce pro Program pro Odru 2006.

Vedoucí roli pro celou Odru musí plnit Wrocław, jako potenciální sídlo správy Povodí Odry, soustředující se na ovládnutí řeky, na zlepšení splavnosti po ukončení stavby stupně Malczyce i protipovodňové ochrany od hranice s Českem až k Baltiku.

Závěry třetí Oderské konference, která se konala 19. září 2013 v Kędzierzyn-Koźle

1. Odra (přes nedostatek širšího zájmu politiků a vlády, odpovědného jednání ve vládě, současně i na úrovni krajské a lokální) plní důležitou roli v životě místních společenství. V průběhu konference bylo na to poukázáno na příkladech z historie i současnosti. V nejbližším desetiletí se předpokládá období stagnace investic zaměřených především na investice a drobné opravy k udržení současného stavu.
2. Konference ukázala Odru jako organizmus, který žije a je místem hospodářských aktivit jednak v oblasti plovoucích objektů, jednak částečně v oblasti dopravy a vodní turistiky. Odra se nadále podílí na tvorbě a udržení mnoha pracovních míst spojených bezprostředně s různou výkonností ekonomiky.
3. Důležitým předmětem diskuze bylo představení Odry jako součásti většího systému infrastruktury tvořené různými prvky – vodními nádržemi současnými i plánovanými k realizaci nebo k revitalizaci, stavbami nových úseků průplavů spojujících Odru s Dunajem, Váhem a Vislou. Důležitou vlastností toho systému je jeho **uni-verzální funkčnost**, ne jen doplnění a zlepšení protipovodňové bezpečnosti. Takovouto funkci nemůže

- nikdy plnit železnice ani silnice. Vnitrozemská plavba jako doplnění železničních a silničních spojení je novou kvalitou v dopravě a organizaci logistických center.
4. Účastníky tvoří zvětšující se skupina osob, podílejících se na diskuzi o tématech spojených s Odrou, která vidí smysl diskuze v poukazování na problémy směřující ke změně způsobu posuzování vládou. Důležitými společníci jsou naši partneři z Čech i Německa. Je potřebné, aby se k nám přidali Slovinci a aby Kędzierzyn-Koźle byl místem diskuzí a činů spojených s **horní Odrou**, stavbou Slezského průplavu a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Podobnou roli v poněkud jiných tématech musí plnit Vratislav i Štětín.

Překlad: Ing. Pavel Neset, Csc.

Poznámka překladatele:

Autoři poukazují na organizační roztržitost vlivů na řeku Odru, na obtížnost snahy o koordinaci rozvojových projektů a nastiňují směr k ustavení jednoho koordinátora na oderské vodní cestě s nevysloveným přáním na jeho pověření správou a investováním. Postupně se daří překonávat staré myšlení a trend uvažování se obrací ke spolupráci na vodních cestách Evropy, kam Odra nepochybně patří.

17. ročník mezinárodní konference TRANSPORT 2013

Ing. Ivan Hošek – Plavba a vodní cesty, o.p.s.

V Ostravě se konala 5. a 6. listopadu 2013 již po sedmá mezinárodní konference TRANSPORT 2013, kterou uspořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve spolupráci se Zlínským krajem a statutárním městem Ostrava. Účastnili se jí představitelé Evropské komise, zástupci ministerstev dopravy Česka a Rakouska a řada odborníků z Česka, Polska, Rakouska a Slovenska.

Konference TRANSPORT je tradiční mezinárodní událostí se zaměřením na dopravní infrastrukturu a logistiku v širších evropských souvislostech, podporuje rozvojové záměry Moravskoslezského kraje a sousedících regionů v silniční, železniční a vodní dopravě. Konference dlouhodobě prokazuje, že Moravskoslezský kraj a sousedící regiony jsou perspektivní a investičně významné oblasti pro projekty dopravní infrastruktury, svým rozsahem přesahující rámec regionů i České republiky.



Na konferenci, k problematice vodní dopravy, k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a rozvoji oderské části vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, byly uvedeny následující prezentace:

Prezentaci *Vodní koridor Dunaj–Odra-Labe: Kde je silná vůle, tam je i vodní cesta*, poslance Evropského parlamentu Vojtěcha Mynáře, představil jeho asistent Matěj Dědina.



Gabriela Tomik, zmocněnkyně primátora města Kędzierzyn-Koźle pro řeku Odru, uvedla velmi emotivní prezentaci s názvem *Odra v rámci Evropského dopravního koridoru*.



V prezentaci *Česko-polská spolupráce v oblasti vodních cest* seznámil přítomné se současným stavem a možnostmi spolupráce Ing. Petr Forman, vedoucí týmu Doprava a infrastruktura, Societas Rudophina, o.s.



Ing. Josef Podzimek, předseda správní rady o.p.s. Plavba a vodní cesty, uvedl „*Návrh věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a navazujících vodních cest*“ – říjen 2013.



Ústí Odry – brána vodní dopravy do střední Evropy prezentoval Jan Stasiak, předseda představenstva zainteresovaných subjektů přístavu Štětín.



Ing. Ivan Hošek z o.p.s. Plavba a vodní cesty popsal auditoriu stěžejní *Mýty a fakta vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe*.

Pozorně čtème výše uvedená **doporučení a výzvy ze závěrů** účastníků konference, týkající se dokončení příprav a urychlené výstavby nebo realizace dopravní infrastruktury.


Jak je splnit?

Zjednodušit metodiku projednávání studií a koncepcí a jejich dopadů za životním prostředím, která od počátku značně prodlužuje dobu k schválení záměru stavby dopravní infrastruktury. Současná legislativa, umožňující komukoli a jakkoli se odvolat či stále odvolávat, a tak zastavovat jakékoli stavební činnosti (mnohdy i na mnoho let) a zvyšovat náklady na stavby, vzniklé prodlžením nebo zakonzervováním, které budou nakonec stejně postaveny, tomu značně brání (např. dálnice/doba prodlžení v rocích: D5 – krátký tunel přes kopec Valík u Plzně/10, D11 – jen 1,5 km před Hradcem Králové/17 nebo D8 – průtah Českým středohořím/dosud jen 5). A navíc ani 21. novela zákona o veřejných zakázkách tomuto zaběhnutému stavu neprospěje. Je proto třeba se urychleně podívat po legislativě sousedních států, jak se s tímto problémem právně úspěšně vypořádávají, abychom byli schopni i my v blízké budoucnosti přípravu a realizaci pro společnost potřebné dopravní infrastruktury ve stanovených termínech a za stanovenou cenu provést. Pro úspěšné čerpání peněz z fondů EU v letech 2014 až 2020 je to nezbytný předpoklad.

Je „boj“ proti liniovým stavbám zajišťujících rozvoj společnosti (nebo proti globálnímu oteplování?), podporovaný ekologisty, dnes stojí každého občana Česka mnoho tisíc korun ročně. Za odměnu nám však krajinu hyzdí dotovaná pole solárních panelů, větrníky a nedohledné lány řepky olejné.

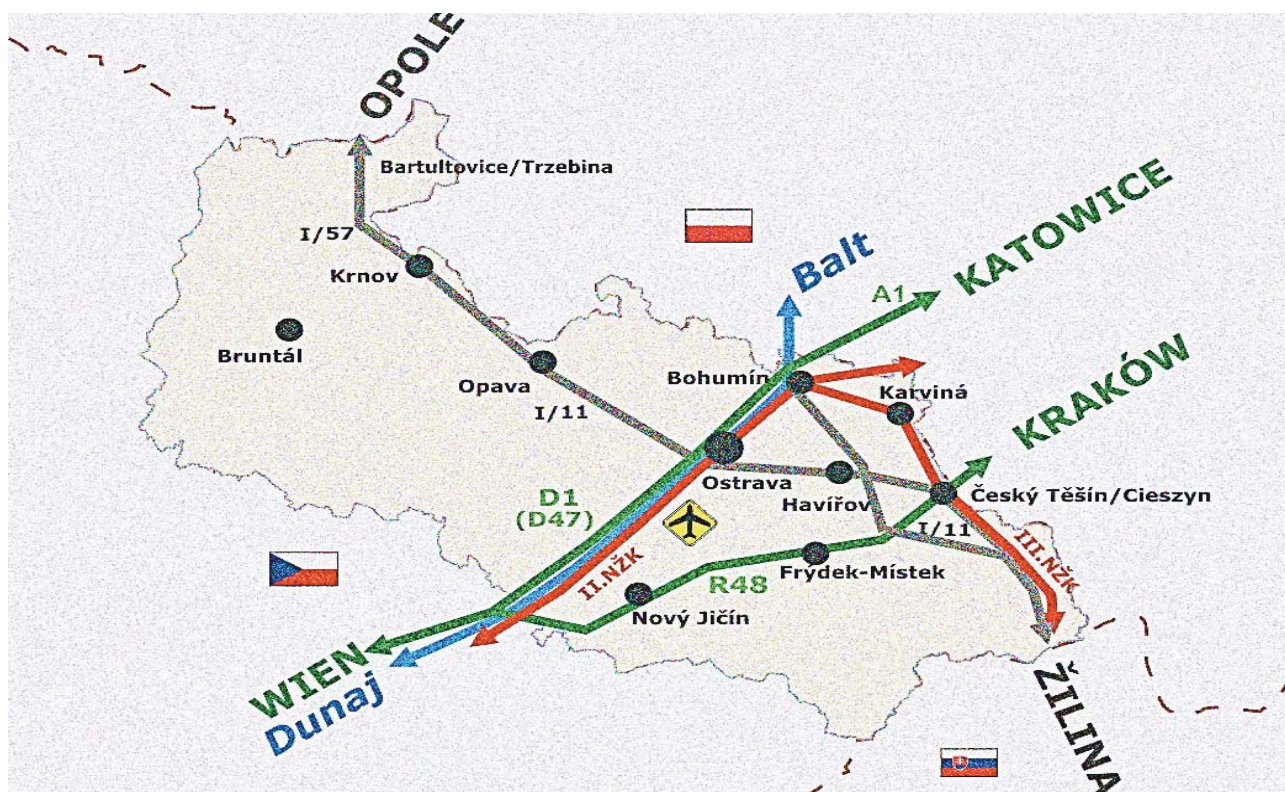
Ale o tom mnozí z nás víme již dnes a na mnoho let dopředu, že se nám tyto námi štědře dotované investice vyplatí!

SLEZSKÝ KŘÍŽ

 Mezi významné dopravní projekty Moravskoslezského kraje a jejich napojení na evropské koridorové trasy tvořící tzv. *Slezský kříž* patří zejména:

- dálnice D1, rychlostní komunikace R48 a silnice I/11-I/57 jako východozápadní spojení s Polskem a Slovenskem,
- II. a III. národní železniční koridor,
- vodní cesta Odra.

V návaznosti na postupné dokončování uvedených projektů Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve spolupráci s Moravskoslezským krajem a dalšími subjekty prosazuje také optimalizaci regionální dopravní obslužnosti.



Účastníci XVII. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT 2013 přijali následující závěry:

1. vzali na vědomí informace o přípravě a realizaci

- významných silničních komunikací v Moravskoslezském kraji, Opolském vojvodství, Slezském vojvodství, Zlínském kraji a Žilinském samosprávném kraji,
- železničních projektů na území České republiky, Polska a Rakouska, zejména v rámci evropského dopravního koridoru Balt-Jadran.

2. doporučují

- urychlenou výstavbu staveb významných silničních komunikací a železnic „Slezského kříže“ ve směru západ-východ v Moravskoslezském kraji a zejména komunikace I/11 - I/57 a R48,
- zařazení silničního a železničního koridoru Ostrava-Opava-Krnov-Opole do globální sítě TEN-T,
- zahájení společných česko-polských příprav na propojení oderské vodní cesty na úseku Kožle-Ostrava jako součást dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. mí. pomocí zvýšení významu a akceschopnosti česko-polské pracovní skupiny a zpracování koncepce dopravní obslužnosti a logistiky v rámci euroregionů TRITIA s přesahem na kraje další,
- urychlení výstavby komunikací D1, R55 a koridorové spojnice R49 na území Zlínského kraje,
- dokončení příprav a následnou výstavbu dalšího kapacitního silničního spojení Moravskoslezského kraje ve směru na Prahu, tj. komunikace R35 (Mohelnice-Sedlice) a ve směru na Vídeň, tj. komunikace R52 (Pohořelice-státní hranice s Rakouskem),
- dokončení příprav a následnou realizaci modernizace železniční tratě Brno-Přerov jako klíčového úseku Baltsko-jaderského koridoru i podmínku kvalitního propojení moravských krajů,
- další rozpracování výsledků projektu BATCo pro optimalizaci dopravních toků v rámci koridorových i navazujících dopravních tras. Pokračovat tak ve snižování vlivu dopravy na životní prostředí a využití vhodných logistických center, např. Mošnov.

3. vyzývají

- vládu České republiky a Polské republiky, Ministerstvo dopravy České republiky, Ministerstvo dopravy, výstavby a mořského hospodářství Polské republiky, poslance a senátory Parlamentu České republiky, poslance a senátory Parlamentu Polské republiky a poslance Evropského parlamentu zvolené za Českou a Polskou republiku, aby se zasadili o realizaci výše uvedených dopravních záměrů včetně zařazení silničního a železničního koridoru v Moravskoslezském kraji v úseku Ostrava-Opava-Krnov-Opole a řeky Odry v rámci evropského vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do sítě TEN-T
- vládu České republiky, aby v příštím programovacím období 2014-2020 obhájila před Evropskou komisí financování silnic I., II. a III. tříd z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu Soudržnosti v rámci připravených operačních programů.

V oblasti rozvoje železniční infrastruktury dále doporučují účastníci mezinárodní konference TRANSPORT 2013 postupovat dle podepsaného [Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji](#).

Účastníci XVII. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT doporučují zahrnout do programu následujícího ročníku konference:

- evropskou dopravní politiku TEN-T, zejména ve vztahu ke středoevropským státům,
- regionální záměry dopravního propojení v rámci Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA,
- problematiku vysokorychlostních železnic, napojení Moravskoslezského kraje na vodní cestu i na širokorozchodnou železnici,
- optimalizaci dopravního napojení stávajících i připravovaných průmyslových zón v Moravskoslezském kraji.

Je legitimní se pokusit o studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Mgr. Jiří Janáč, Ph.D. – Ústav světových dějin, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy

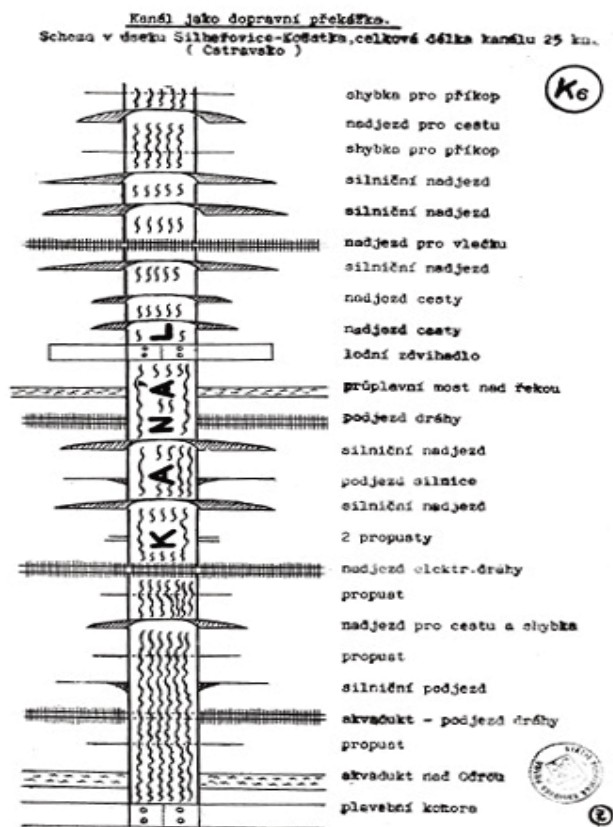
Douglas Adams ve svém Stopařově průvodci po Galaxii trefně poukázal na paradoxní roli hlavy státu v konzumní společnosti ovládané médii. Prezident nevládne, nýbrž odvrací pozornost od reálných problémů společnosti prostřednictvím zahlcování veřejné debaty provokativními tezemi a pobuřujícími činy. Ideoví odpůrci Miloše Zemana mezi českými žurnalisty považují jeho snahy o oživení plánů na vybudování průplavu Dunaj-Odra-Labe za typický příklad právě takové diverzní strategie. **Bohužel, tento postoj, který vede k jednoznačnému a nereflektovanému odmítnutí projektu, naprosto ovládl český mediální diskurs. A tak se na místo věcné debaty o smysluplnosti celého průplavního díla mává prapory.** Cílem tohoto textu je vrátit diskusi zpět k podstatě, tedy k otázce, zda má výstavba D-O-L z hlediska státu smysl.

Ačkoliv to nemusí být na základě současného mediálního obrazu projektu patrné, jedná se o značně komplikovaný a komplexní problém. V současné době totiž nelze jednoduše stanovit ani obecně platná kritéria hodnocení. Průplav jako infrastruktura založená na využití vody se nezbytně dostává do konfliktu s představami ostatních uživatelů vodních zdrojů, mezi které svým způsobem patří i ochránci přírody, pro které voda v krajině představuje elementární předpoklad zachování jimi ochraňovaných hodnot biodiverzity, autenticity apod. Během let se tak vyprofilovaly dva základní tábory příznivců a odpůrců, v obou však analytický pohled nahrazuje partikulární ideologická, hodnotová orientace. Zastánci vyzdvihují předpokládaný pozitivní efekt nově vybudované dopravní infrastruktury na prosperitu přilehlých území, zatímco odpůrci zdůrazňují negativní environmentální dopady a neekonomičnost celého podniku.

Určité vodítko jak návratnost projektu vypočítat nabízí jeho více než stoleté dějiny. V prvopočátcích byl průplav považován výlučně za dopravní cestu a další aspekty byly víceméně opomíjeny. Navíc za původním rozhodnutím rakouské vlády schválit vodocestný zákon a podpořit stavbu D-O-L roku 1901 stál politický handl spíše než jakákoliv odborná kalkulace. I tak byl ale výsledkem debaty o rentabilitě vodních cest, která se v dobovém kontextu soustředila zejména na vztah k železnicím. Detailně tuto problematiku analyzoval roku 1928 Ing. Lorenz, zaměstnanec československého ministerstva veřejných prací. Vycházel ze statistik železniční dopravy v letech 1925-7 a extrapolací dat (při uvažovaném růstu přeprav o 3,5% p.a.) došel k závěru, že průplav bude nezbytný k zajištění potřebných přepravních výkonů. Díky levnějšímu přepravnímu na vodní cestě oproti železnicím se tak mělo jednat o projekt rentabilní v horizontu deseti až patnácti let. Lorenz ovšem nedokázal předvídat hospodářskou krizi ani změněnou geopolitickou situaci. Ještě na počátku 50. let se ve světě považoval právě rozdíl mezi dopravním na železnici a na vodní cestě za hlavní zdroj příjmů v případě výstavby VC, jak to na jednáních Plavebních kongresů PIANC v roce 1949 v Lisabonu konstatovala mezinárodní expertní skupina.

Nový impuls kalkulacím dalo zavedení plánovaného hospodářství. Průplav přestal být vnímán výhradně jako

konkurent železnic, a stal se komplementární součástí národního dopravního systému. Od roku 1947 generální sekretář Hospodářské rady Fuksa zpracovával komplexní analýzu, založenou na datech poskytnutých jednotlivými skupinami průmyslu. Již tehdy se ovšem ukázalo, že podobné ankety nemají valného smyslu, neboť s výjimkou přímo zainteresovaných hutí a dolů ostatní podniky nevěnovaly dotazníku pozornost. Přesto nakonec výsledkem Fuchsova snažení byl komplexní rozbor situace, zpracovaný ve formě disertační práce obhájené na ČVUT Ing. Zelinkou. Ten na rozdíl od Lorenze využil metodu zástupného řešení a porovnal takzvané globální svěstočné náklady na stavbu a provoz průplavu a železničního spojení ve stejné trase. Díky tomuto pravděpodobně záměrně učiněnému rozhodnutí mu průplav vyšel jako jednoznačně inferiorní řešení – do výsledných provozních nákladů se totiž výrazně promítly přirozeně nepoměrně vyšší stavební náklady vodní cesty, stejně jako pořizovací náklady na dopravní prostředky, nikoliv už jejich levnější provoz. Autor navíc ignoroval skutečnost, že dostupná statistika dopravy zachycuje předválečnou krizi a poválečnou kontrakci ekonomiky, a došel k závěru, že z hlediska dopravních potřeb výhledově postačí zhospodárnění využití existujících dopravních cest. Což, jak se ukázalo v polovině padesátých let, neodpovídalo skutečnosti.

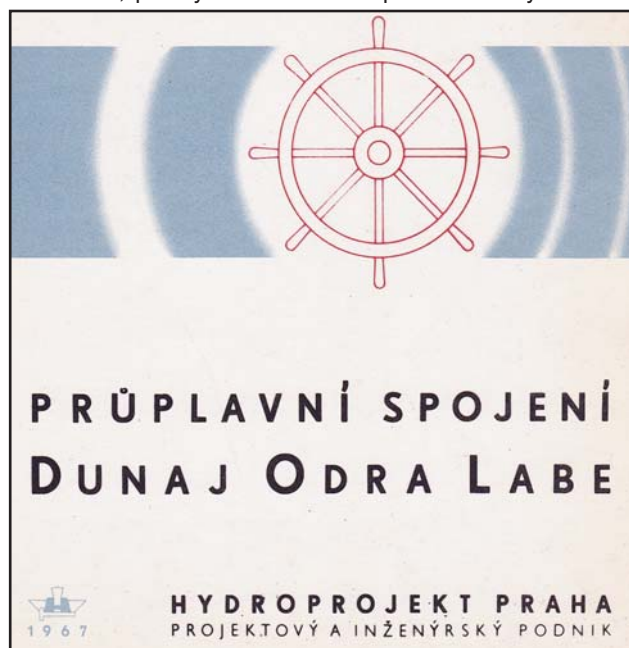


Zelinkova mapa o nesmyslnosti průplavu jako bariéry. Zpracovatel a nakladatel: Ústřední svaz čs. průmyslu, Praha a Odbor železničních inženýrů při SIA, Praha

Zelinka navíc neopomněl zmínit mnohé další negativní zdravotné dopady stavby průplavu. Případným pozitivním stránkám pozornost nevěnoval. Z pohledu národohospodářského plánu zdůraznil budoucí údajně neblahé strukturální zatížení ekonomiky ČSR, bariérový efekt průplavu, a také nutnost mobilizace zdrojů, které by plánovaná ekonomika lépe využila na jiném místě. Hovořil také o negativním dopadu na podzemní vody, neboť dle tehdy platného projektu by 38% délky průplavu vedlo v zářezu, aniž by však zde nabídl nějakou kalkulaci.

V 60. letech projekt průplavu znovu ožil. Ve smyslu sovětských a amerických inspirací se ovšem nemělo jednat o pouhou vodní cestu, ale o komplexní vodohospodářskou soustavu. Vedle transportní funkce měl průplav sloužit také energetickým a zemědělským účelům, k celkovému hospodářskému rozvoji území, a v neposlední řadě měl pro potřeby průmyslu v ostravské pánvi zajistit transfer užitkové vody z Dunaje. Na základě extrapolace stávajících trendů z doby tzv. druhé industrializace totiž bylo předpokládáno, že k roku 1980 nebude Ostravsko z hlediska zásobení vodou soběstačné. Takto zásadní změna pojetí se přirozeně promítla do způsobu hodnocení rentability.

Takzvané *Generální řešení* průplavu z roku 1968 procházelo připomínkovým řízením už od prvních studií, připravovaných pro RVHP od počátku šedesátých let. Expertní meziresortní komise pro evaluaci projektu pak pracovala mezi lety 1966–1971. Podobně jako v mnoha jiných oborech, i zde osmašedesátý znamenal zásadní zlom. Plánovaná mezinárodní jednání se neuskutečnila a D-O-L zůstal víceméně národním projektem. Kalkulace zástupných řešení se omezily na vodohospodářskou a dopravní funkci, přičemž odhady potřeby vod na Ostravsku byly zásadně sníženy a zahraničně obchodní funkce průplavu zůstávala nedořešena právě kvůli zastaveným jednáním. Jediné Polsko se aktivně zapojilo, ale nakonec to byla právě studie česko-polské komise z roku 1969, která zpochybnila potřebu transferu vody do povodí Odry. Veškeré další zamýšlené benefity, studované v rámci komplexní studie, nakonec byly v celkovém hodnocení upozaděny, ačkoliv závěrečná zpráva ing. Václava Plecháče konstatuje, že průplav by „přispěl i k rozvoji zemědělství, průmyslu a životního prostředí.“ Výsledkem



Titulní list generálního řešení 1967

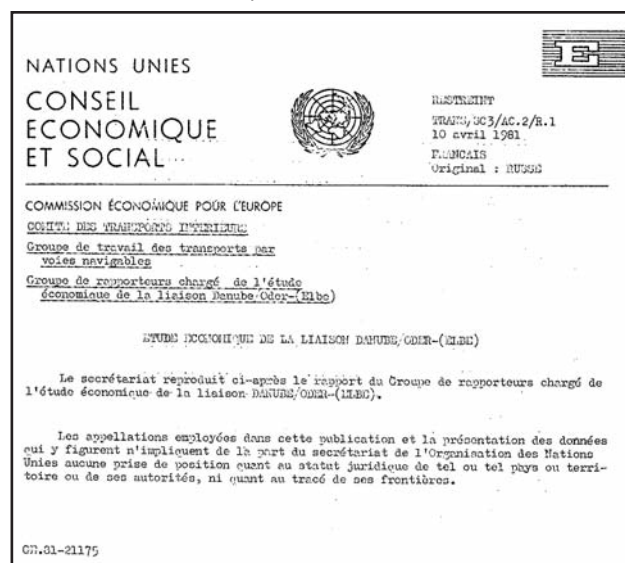
posuzování pak bylo odsunutí výstavby na období po roce 1990, a místo D-O-L se z vodohospodářské rozpočtové kapitoly investovalo do výstavby dunajské přehrady Gabčíkovo-Nagymaros.

Klíčovou roli zvolené metodiky následně potvrdila studie proveditelnosti D-O-L, vypracovaná o pouhou dekádu později na úrovni Evropské hospodářské komise OSN za účasti expertů ze všech zúčastněných zemí. Zatímco z hlediska národního hospodářství se průplav jevil jako neefektivní, studie založená na ekonomické analýze jeho dopravní funkce v mezinárodním kontextu vyšla jednoznačně pozitivně. A to i přes skutečnost, že předpokládané stavební náklady kvůli zvýšené kapacitě stouply o více než 100% – odpovídaly totiž obdobnému nárůstu odhadu dopravních objemů. S využitím metody absolutní efektivnosti, čili prostého srovnání nákladů a výnosů průplavu v horizontu 40 let, došli experti EHK OSN k závěru, že při uvažované etapové realizaci (nejdříve spojení Dunaj-Odra s jednou plavební komorou, později postupně rozšíření a propojení k Labi) se jedná o záměr ekonomicky odůvodněný.

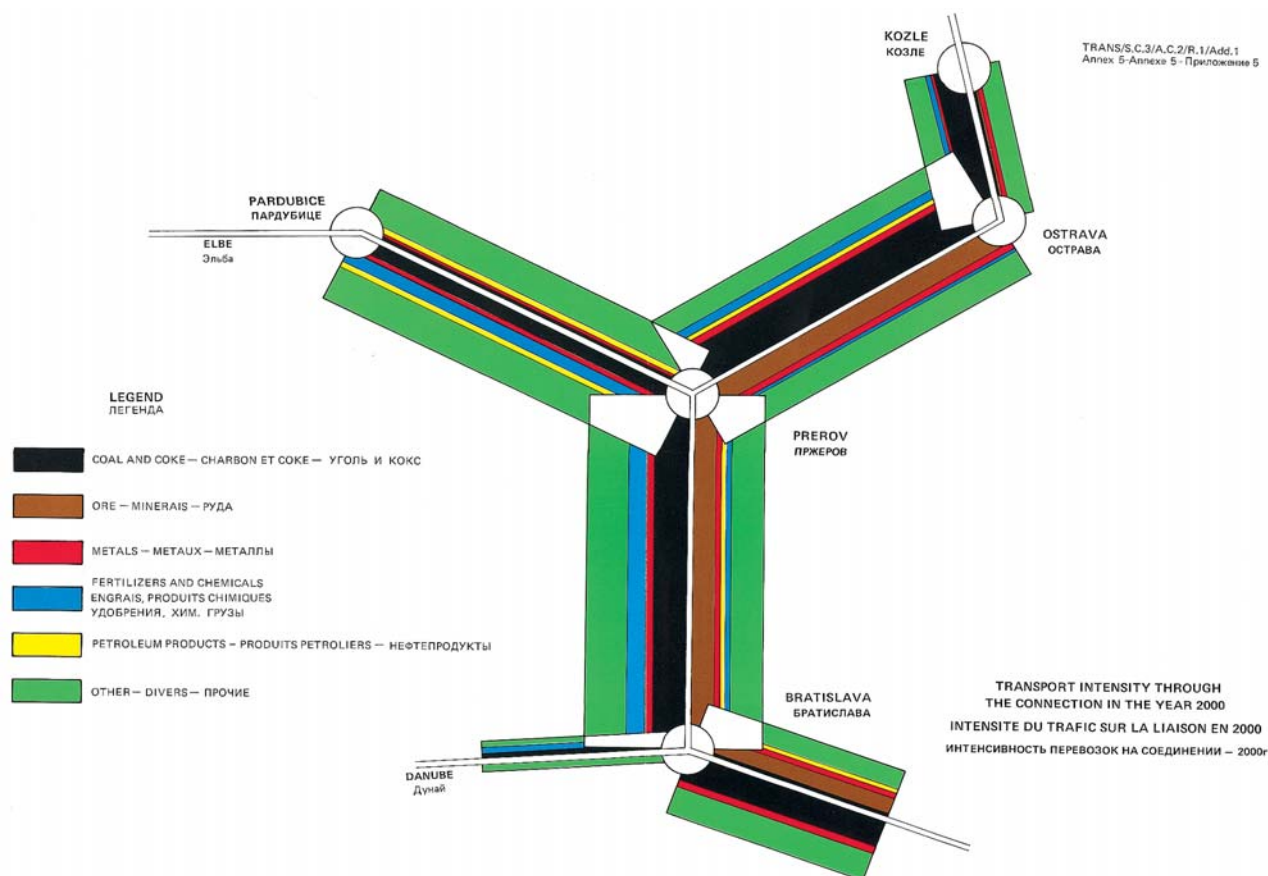
Studie EHK OSN se pak stala základem projektu připraveného na počátku devadesátých let. Na rozdíl od všech předchozích studií se tentokrát do popředí dostala



Titulní list ekonomického posouzení 1970



Titulní list ekonomické studie propojení Dunaj–Odra–Labe z roku 1981



„Pentlogram“, znázorňující očekávané zatížení vodní cesty D-O-L v roce 2000, sestavený na základě práce mezinárodní skupiny zpravodajů EHK/OSN. Mezinárodní anketa ukázala, že nejzatíženějším úsekem mezi Dunajem (Bratislavou) a Přerovem by mohlo procházet až 40 mil. t zboží ročně

ekologická dimenze celého projektu. Geografický ústav ČSAV v roce 1989 zpracoval studii dopadu D-O-L na krajinu, ve které uvádí možné negativní dopady – zvýšené riziko havárií a úniku ropy, obtížně odhadnutelné dopady na vodní režim aj. Na druhé straně ovšem zmiňuje i možná pozitiva, spojená zejména s možností instalovat na stupních zařízení čistící říční vodu, která v té době byla značně znečištěna průmyslovou výrobou. Studie D-O-L pak zmiňuje ekologické výhody vodní dopravy, zejména její nízkou energetickou náročnost při přepočtení na tunokilometry. Nicméně v ekonomických kalkulacích se podobná tvrzení nijak zásadně nepromítla.

Jak patrné z výše uvedeného přehledu, o výsledku hodnocení životaschopnosti průplavního projektu do značné míry rozhoduje zvolený způsob výpočtu. Problémem navíc zůstává, že mnohé aspekty průplavu je těžké kvantifikovat a vzhledem k časovým nárokům realizace hrozí zásadní proměna hospodářské situace. Otto Franzius, výrazná osobnost středoevropského vodocestného plánování, již mezi válkami ve svém stěžejním díle *Der Verkehrswasserbau* (1927) konstatoval, že plánování a kalkulace rentability mají smysl pouze v krátkodobém horizontu, ve kterém lze odhadnout cenový a hospodářský vývoj. Zde je ovšem třeba podotknout, že to se týká naprostě většiny velkých infrastrukturálních staveb.

Na výše zmiňovaném poválečném kongresu PIANC zaznívaly silné hlasy, že vypočítat rentabilitu výstavby vodních cest je v zásadě nemožné. Tarifní a dotační politika zkresluje ceny na železnici tak zásadním způsobem, že nikdo nedokáže vypočítat svéstojné náklady jednotlivých druhů dopravy, jak si roku 1955 stěžoval francouzský ministr dopravy. Jak navíc ukazuje příklad Zelinky, když už to někdo dokáže, je snadné parametricky nastavit komparaci tak, aby bylo dosaženo požadovaného výsledku.

Ačkoliv u všech zmiňovaných propočtů víceméně chybí pokusy kvantifikovat vedlejší důsledky výstavby vodní cesty D-O-L, i tak se ukazuje, že se jedná o nesmírně komplexní a komplikovaný problém. Výstižně popsal situaci jeden z hodnotitelů Generálního řešení z roku 1968, profesor Vilibald Bezdíček, když ve svém recenzním posudku konstatoval, že časová, prostorová a meziresortní povaha projektu koliduje se systematickou hospodářského plánování a že ani (sic!) sofistikované centrální plánování si s takto komplexně pojatým projektem neumí poradit. U člověka, který ve čtyřicátých letech patřil k přesvědčeným komunistům a z vedoucích pozic se podílel na zavádění sovětského modelu ve vodohospodářství (šéf plánovacího oddělení na ministerstvu techniky 1946–9) i ve vysokém školství (rektor ČVUT 1949–50) se jednalo o pozoruhodný defetismus.

Vydeme-li z předpokladu, že případné narušení ekosystému lužních lesů lze alespoň částečně vyvážit ekonomickým přínosem pro obyvatelstvo, zůstává otázkou, jak započítat případnou degradaci ekologicky hodnotného území do bilance projektu D-O-L. A na druhé straně, jak zakalkulovat nepřímé benefity vodní dopravy, například nízkou energetickou náročnost či relativní bezhlučnost? **Zdá se téměř nemožné jednoznačně stanovit, které nepřímé proměnné zahrnout do kalkulací rentability průplavního projektu. Podobně obtížné bude nalézt způsob, jak takovou věc provést. Nicméně, je legitimní se o to pokusit – což učiní i plánování studie proveditelnosti.** Její výsledek ale bude nepochybně značně odvislý od zvolené metodiky a výběru zohledněných faktorů.

Článek byl uveřejněn na informačním a zpravodajském serveru www.ceskapozice.cz

Remorkér Beskydy se vrátil na vodu

Mgr. Katarína Koleničková – ředitelka Odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

Loď Beskydy, poslední říční remorkér v Evropě poháněný zadními kolesy, se znovu vrátil na Labe. Sedmapadesát let staré plavidlo dostalo nové dno a část trupu. Část finančních prostředků na opravu – dva miliony korun, získali vlastníci plavidla z Operačního programu Doprava. Beskydy musely projít rekonstrukcí, protože se obšívka lodi za léta plavby ztenčila na polovinu a technický stav již neodpovídal předpisům.



Zadokolesový remorkér Beskydy vyjíždí po opravách z haly Českých loděnic v Děčíně-Křešicích (7.10.2013)

Loď Beskydy byla sedmá v pořadí vyrobených zadokolesových remorkérů. Loď byla spuštěna na vodu 16. května 1956 v loděnici Mělník. Zároveň je poslední z flotily 12 sesterských plavidel, z nichž některá již byla sešrotována, některá jsou v neprovozuschopném stavu (restaurace), některá byla přestavěna na rekreační plavidla.

Zachování remorkéru Beskydy v provozu do doby výstavby plavebního stupně Děčín je ve veřejném zájmu, protože se podílí na podpoře udržení nákladní plavby, která nemá v současné době podmínky pro svůj rozvoj. Podle plavebních podmínek na Labi svou činností, při které pomáhá protiproudění plavbě lodí (vlečení nákladních případně i osobních plavidel), prodlužuje dobu ekonomicky přijatelné nákladní plavby průměrně o 2 měsíce v roce. Remorkér by mohl rovněž pomáhat řešit omezení provozu v souvislosti s připravovanou výstavbou plavebního stupně Děčín. Současně je to taky jediné plavidlo v ČR s dostatečnou silou, které je schopno řešit některé havárie na vodní cestě.

Tento typ plavidla má i další využití, např. vyprošťování plavidla v případě havárie, v případě nasednutí plavidla na mělčinu, vyprošťování plavidla uvízlého v plavební komoře, rozrušování ledových celin. Mnohokrát jako jediné plavidlo úspěšně ve výše uvedených případech.



Zadokolesový remorkér Beskydy dosedá na hladinu Labe po opravách v Děčíně-Křešicích (7.10.2013)



Pětiletka spolufinancování z EU aneb co nám dal Operační program Doprava na labské vodní cestě

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – vedoucí oddělení realizace Ředitelství vodních cest ČR

1. leden 2014 nebyl tentokrát jen prvním dnem nového roku. Znamenal také konec programového období 2007–2013. Období, ve kterém finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice byla realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava. Řídícím orgánem tohoto programu byl Odbor fondů Ministerstva dopravy ČR. Operační program Doprava byl největší operační program v České republice – připadlo na něj 5,821 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007–2013. Prostředky do něj plynuly jak z Evropského fondu pro regionální rozvoj, tak i z Fondu soudržnosti. Jeho hlavním cílem bylo podpořit a urychlit rozvoj dopravní infrastruktury na území České republiky a přispět tak

k rychlejšímu srovnání ekonomik starých a nových států Evropské unie. Nakolik byl tento cíl naplněn plně ukáží až příští léta, ale již v loňském roce započala příprava programu pro období 2014–2020. I stavby infrastruktury vodních cest, jako nedílné součásti dopravní infrastruktury státu a v případě té části Labsko-vltavské vodní cesty zařazené do Transevropské dopravní sítě (TEN-T), byly podpořeny Operačním programem Doprava. Možnost získat pro své stavby spolufinancování ve výši až 85% z uznatelných nákladů v prioritní ose 6 – Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy – využilo Ředitelství vodních cest ČR u 9 významných staveb na labské vodní cestě.

Veřejný přístav Ústí nad Labem-Vaňov, modernizace překládní hrany s povodňovou ochranou plavidel

Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově je situován na levém břehu Labe ve zdrži jezu Střekov a má statut veřejného přístavu. Kvalitním dopravním napojením na silniční i železniční dopravu má vhodné předpoklady pro funkci multimodálního terminálu.

Veřejný přístav ve Vaňově slouží převážně k překládce písků a sypkých zemědělských substrátů. Překládní hrana byla v celé užitné délce cca 1200 m tvořena šikmým svahem s kamenným opevněním, na jehož koruně byla umístěna pacholata. Nakládka substrátů z vagonů a automobilů byla prováděna zejména pomocí pásového dopravníku u provizorní ocelové vodící konstrukce. Výkyvy hladiny Střekovské zdrže způsobované běžným hospodařením s vodou a udržováním plavebních podmínek na volně tekoucím úseku Labe pod Střekovem způsobovaly časté nasedání plavidel na záhozový kámen šikmého břehového opevnění, což vedlo k poškozování lodí. Navíc při minimální plavební hladině plavidla stála ve vzdálenosti až 7 m od hrany šikmého břehu. To způsobovalo problémy z hlediska bezpečného a produktivního překládání zboží.

Cílem projektu bylo modernizací překládní (břehové) hrany v celkové délce 306,5 m (2 překládní polohy) vytvořit podmínky pro rozvoj, variabilitu a zkvalitňování služeb poskytovaných ve veřejném přístavu. Jednalo se zejména o zlepšení efektivnosti provozu překládky s důrazem na zkvalitnění podmínek pro manipulaci s plavidly a překládaným materiálem, vedoucí ke zvýšení kvality a bezpečnosti všech dějů s překládkou spojených. Tím

došlo k výraznému zlepšení vazby nákladní vodní dopravy na ostatní druhy dopravy, a to zejména u překládky zemědělských substrátů a ostatních sypkých materiálů. Dále vznikla možnost rozšíření překládky o kontejnery a nadrozměrné kusy. Vytvořením vhodných podmínek pro překládní činnost s kvalitní návazností na ostatní druhy dopravy byl vytvořen rovněž předpoklad pro odlehčení městských komunikací Ústí nad Labem a Děčína od nákladní silniční dopravy.

Realizací projektu také došlo ke vzniku dvou nouzových chráněných míst zabezpečujících možnost bezpečného nouzového vyvázání plavidel při povodních (až do Q100) v případě poruchy na plavidle, která znemožní jeho přesun do ochranného přístavu a místa pro bezpečný přístup na hladinu řeky při povodních, který lze využít např. pro integrovaný záchranný systém České republiky.

Základní parametry stavby v bodech

1. překládní poloha
 - svislá přístavní zeď tvořená kotvenou štetovnicovou stěnou délky 131,5 m
 - užitná délka překládní polohy 120 m
 - výška zdi 11,7 m (5,9 m nad upraveným dnem + 5,8 m osazení do dna)
 - minimální plavební hloubka 2,7 m (výhledově 3,3 m)
 - 8 ks pacholat ve zdi + 4 ks pacholat na koruně + 4 vazáky kruhy
2. překládní poloha
 - svislá přístavní zeď tvořená kotvenou štetovnicovou stěnou
 - délka 175,0 m
 - užitná délka překládní polohy 163,5 m
 - výška zdi 12 m (6,5 m nad upraveným dnem + 5,5 m osazení do dna)
 - minimální plavební hloubka 3,3 m



- 12 ks pacholat ve zdi + 6 ks pacholat na koruně + 6 vázacích kruhů

Realizace: srpen 2009–listopad 2010
 Celková cena: 130,46 mil. Kč vč. DPH
 85% financováno prostřednictvím Operačního programu
 Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI



Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově s dokončenou překladištní hranou

2. etapa nábrežní zdi v přístavu Mělník – povodňová ochrana plavidel

Veřejný přístav Mělník leží na pravém břehu řeky Labe v průmyslové zóně města. Zkušenosti z katastrofálních povodní v roce 2002 ukázaly, že vybavení ochranných přístavů na labsko-vltavské vodní cestě vhodnými zařízeními pro bezpečné vyvázání plavidel za povodní nebylo dostačující. Přístav sice plnil svoji ochrannou funkci, ale vyvázání plavidel nebylo bezpečné a spolehlivé a bylo málo kapacitní. Základní požadavek na řešení nedostačivé vyvazovací kapacity a zabezpečení plnohodnotné ochranné funkce přístavu za vysokých vodních stavů byl následně řešen stavbou 349,74 m dlouhé přístavní zdi pro 3 lodní polohy, která byla dokončena v roce 2007 v rámci projektu Přístav Mělník, 1. bazén – překladištní zeď kontejnerového terminálu. Při využití celé vodní plochy přístavního bazénu tak zde bylo za povodní možné bezpečně vyvázat až 18 návrhových plavidel s parametry třídy Va, tj. 11,5x80–110 m. Vzhledem k počtu plavidel pohybujících se na Labi a Vltavě v okolí ochranného přístavu Mělník a očekávanému dalšímu růstu provozu byla výše uvedená kapacita ochranného přístavu pro případ povodní i nadále nedostatečná.

Proto bylo nutné přistoupit k realizaci dalšího projektu s úkolem zajistit navýšení kapacity ochranného přístavu Mělník prodloužením přístavní zdi bez negativního ovlivnění provozu stávajícího přístavního bazénu. Došlo tím ke zlepšení podmínek pro přístavní činnost a následně lepší využití teritoriální části přístavu s vazbou na vodní cestu.

Základní parametry stavby v bodech

- prodloužení užité délky přístavní zdi o 122,4 m (1 lodní poloha)
- zvýšení vyvazovací kapacity přístavního bazénu za povodní o 7 návrhových plavidel
- vázací prvky v 5 profilech, 2 výstupní schodiště
- úprava dna přístavního bazénu

Realizace: leden 2008–září 2008
 Celková cena: 38,1 mil. Kč vč. DPH
 85% financováno prostřednictvím Operačního programu
 Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI



Výstavba 2. etapy nábrežní zdi v přístavu Mělník

Rekonstrukce železničního mostu Nymburk

Původní most na jednokolejné elektrifikované trati Poříčany-Nymburk tvořila ocelová nosná konstrukce postavená v roce 1958 na spodní stavbě pocházející pravděpodobně z roku 1883.

Nosná konstrukce byla překážkou v plavebním profilu řeky Labe, kdy podjezdová výška nad maximální plavební hladinou byla pouze 4,30 m.

Cílem projektu, který byl součástí komplexního investičního záměru Zabezpečení podjezdových výšek 5,25 m do přístavu Chvaletice, odstraňujícího dlouholetý problém nízké podjezdové výšky omezující labskou lodní dopravu, bylo zvednutí nosné konstrukce mostu pro zajištění požadovaného plavebního profilu výšky 5,25 m. Byla nadbetonována spodní stavba mostních pilířů a následně zvednuta i nosná vodorovná část mostu. Zvýšení bezpečnosti plavby bylo dosaženo osazením nového osvětleného plavebního značení a zejména moderních radarových odražečů. Zároveň bylo umožněno výhledové zřízení zdvižného pole mostu pro podjezdovou výšku 7 m.

Základní parametry stavby v bodech

- zvednutí nosné konstrukce o 1080 mm na podjezdovou výšku pro lodě 5,25 m
- rekonstrukce spodní stavby mostu
- výšková úprava trati Poříčany-Nymburk v délce 788 m
- rekonstrukce dvou úrovněvých železničních přejezdů
- rekonstrukce přístupových ramp a lávky na mostě pro pěší a cyklisty
- úprava trakčního vedení v celém úseku rekonstrukce
- přeložky sdělovacích, silových, zabezpečovacích vedení a závěsného optického kabelu
- instalace plavebního značení a tyčových radarových odražečů

Realizace: květen 2007–říjen 2007



Pohled na železniční most v Nymburce po rekonstrukci



Operační program
 Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

Celková cena: 91,07 mil. Kč vč. DPH
85% financováno prostřednictvím Operačního programu
Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI

Rekonstrukce železničního mostu Kolín

Původní železniční most přes Labe z roku 1908 nevyhovoval svou podjezdnou výškou 4,35 m současným požadavkům na parametry vodní cesty. Cílem projektu proto bylo odstranit dosluhující most a realizovat stavbu nového moderního železničního mostu v km 298,866 trati Kolín-Nymburk vč. navazujícího železničního napojení do železniční stanice Kolín a traťového úseku na druhé straně mostu. Nový most má plavební profil výšky 5,25 m, výhledově se zdvižným polem výšky 7 m, které je zatím ponecháno jako pevné bez pohybovacích mechanismů. Při rekonstrukci bylo upraveno přes 2900 m železničního spodku a svršku, postaveno nové trakční vedení a modernizováno zabezpečovací zařízení. Byly při ní také zrekonstruovány dva železniční přejezdy v ulicích Starokolínská a Tovární. Přejezdy jsou zabezpečeny nejmodernější technologií a jejich povrch je celopryžový, čímž se výrazně sníží hluknost silničního provozu. Cestující, kteří využívají služeb železniční dopravy, se mohou radovat ze dvou zbrusu nových nástupišť ve stanici Kolín hlavní nádraží. Nástupiště číslo 4 a 5 splňují požadavky na pohodlné a bezpečné cestování. Nechybí bezbariérové přístupy, navigační systém a nástupištní hrana v takové výšce, aby umožňovala snadný výstup a nástup. Projekt také zajistil snížení hlukové zátěže v okolí tratě. V rámci stavby byla realizována protihluková opatření v podobě protihlukových stěn v délce téměř 1000 m.

Základní parametry stavby v bodech

- demolice původního železničního mostu s ocelovou příhradovou konstrukcí délky 132 m z roku 1908
- výstavba nového železničního mostu – výměna nosné konstrukce a výstavba nové spodní stavby na místě stávající, s podjezdnou výškou pro lodě 5,25 m
- tvarově návrh nového mostu navazuje na původní příhradovou konstrukci
- kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku v délce 2901,30 m
- nové napojení železniční vlečky teplárny Dalkia Kolín a. s.
- rekonstrukce dvou železničních přejezdů v ulicích Tovární a Starokolínská



Nový železniční most v Kolíně s podjezdnou výškou 5,25 m

- výstavba protihlukových stěn v délce téměř 1 km
- přeložky inženýrských sítí a úprava okolních komunikací
- rekonstrukce nástupišť 4 a 5 stanice Kolín hlavní nádraží
- výstavba nového trakčního vedení a úpravy stávajícího zabezpečovacího zařízení
- osazení plavebního značení s osvětlením a radarového
- odražeče pro zvýšení bezpečnosti lodního provozu

Realizace: červen 2009–listopad 2010

Celková cena: 1229 mil. Kč vč. DPH

85% financováno prostřednictvím Operačního programu
Doprava z ERDF,

15% financováno ze SFDI

VD Kostomlátky

– rekonstrukce zdí plavební komory

Jednolodní plavební komora Kostomlátky o rozměrech 85x12 m byla postavena u pravého břehu řeky Labe. Svou levou zdí bezprostředně přiléhá k pohyblivému jezu a do provozu byla uvedena v roce 1937. Zdi byly založeny na skalním podloží. Líce obou zdí byly opatřeny kamenným obkladem (kyklopské zdivo o průměrné tloušťce 40 cm). V letech 1976–1977 prošla plavební komora částečnou modernizací, při které byla prodloužena. Při této rekonstrukci byly také instalovány nové drážky provizorního hrazení, provedena nová elektroinstalace, montáž hydraulických pohonů pro ovládání vzpěrných vrat i stavítkových uzávěrů, výstavba nového velínu a spárování zdíva. Přestože byla stávající plavební komora v provozuschopném stavu, postupný proces stárnutí všech původních stavebních konstrukcí po 71 roce používání dospěl tak daleko, že ohrožoval její provoz neočekávanými poruchami.

Cílem projektu tak bylo zvýšit spolehlivost plavebního provozu rekonstrukcí plavební komory a zjednodušit a zkrátit její údržbu a opravy. Nové povrchy zdí z betonových panelů jsou bezpečnější pro plavební provoz, prodlouží životnost komory minimálně o 30 let a zmenší plochy průsaku. Dovybavení plavební komory úvažnými prvky a žebříky splňuje současné nároky plavby. Odrazné trámce ochrání hladké líce zdí před poškozením plavidly. Modernizace elektroinstalace zajistila větší spolehlivost a komfort obsluhy. Rekonstrukce zdí plavební komory probíhala v době odstávky, kdy je lodní provoz na Labi zastaven. S ohledem na měsíční délku odstávky bylo nutné rekonstrukci rozdělit do dvou etap. V první etapě na podzim roku 2008 byla zrekonstruována levá strana komory. Druhá etapa pak proběhla na podzim roku 2009, kdy byla zrekonstruována pravá strana komory a dokončeny veškeré práce na modernizaci elektroinstalace, osvětlení a ovládání.

Základní parametry stavby v bodech

- náhrada kamenného líce zdí plavební komory lícem ze železobetonových panelů
- vystrojení zdí plavební komory:
 - 4 ks žebříků
 - 14 ks pacholat
 - 42 ks úvazných trnů
 - 20 ks odrazných trámců
- modernizace elektroinstalace včetně rozvaděčů, osvětlení a řídicího systému ovládání



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

Realizace: srpen 2008–prosinec 2009
 Celková cena: 49,3 mil. Kč vč. DPH
 85% financováno prostřednictvím Operačního programu
 Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI



Plavební komora Kostomlátky po rekonstrukci zdí

VD Nymburk – rekonstrukce zdí plavební komory

Jednotlná plavební komora Nymburk o rozměrech 85x12 m byla postavena u levého břehu řeky Labe a uvedena do provozu v roce 1922. Od jezu je oddělena ostrovem. Zdi byly založeny na skalním podloží a líce obou zdí opatřeny kamenným obkladem (kylkopské zdivo o průměrné tloušťce 40 cm). V letech 1976–1977 prošla plavební komora částečnou modernizací, při které byla prodloužena. Při této rekonstrukci byly také instalovány nové drážky provizorního hrazení, provedena nová elektroinstalace, montáž hydraulických pohonů pro ovládání vzpěrných vrat i stavítkových uzávěrů, výstavba nového velínu a spárování zdiva. Po 86 letech používání měl provoz plavební komory podobné nedostatky, jako tomu bylo u plavební komory Kostomlátky. Proto i cílem tohoto projektu rekonstrukce plavební komory bylo především zvýšení spolehlivosti provozu a její dovybavení tak, aby odpovídala současným požadavkům plavby na dopravně významné, využívané vodní cestě třídy IV.

Pro rekonstrukci zdí plavební komory byl zvolen již osvědčený způsob řešení, který byl použit na komorách v Brandýse nad Labem, Kolíně, Kostomlátkách a dalších. Rekonstrukce zdí plavební komory probíhala v době odstávky, kdy je lodní provoz na Labi zastaven.

S ohledem na měsíční délku odstávky, bylo nutné rekonstrukci rozdělit do dvou etap. V první etapě na podzim roku 2008 byla zrekonstruována levá strana komory. Druhá etapa pak proběhla na podzim roku 2009, kdy byla zrekonstruována pravá strana a dokončeny veškeré práce na modernizaci elektroinstalace, osvětlení a ovládání.

Základní parametry stavby v bodech

- náhrada kamenného líce zdí plavební komory lícem ze železobetonových panelů
- vstrojení zdí plavební komory:
 - 4 ks žebříků
 - 14 ks pacholat
 - 42 ks úvazných trnů
 - 20 ks odrazných trámů

- modernizace elektroinstalace včetně rozvaděčů, osvětlení a řídicího systému ovládání

Realizace: srpen 2008–prosinec 2009
 Celková cena: 57,3 mil. Kč vč. DPH
 85% financováno prostřednictvím Operačního programu
 Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI



Plavební komora Nymburk po rekonstrukci zdí

VD Lobkovice – modernizace vstrojení plavební komory

Jednotlná plavební komora Lobkovice o užitných rozměrech 85x12 m byla vybudována v letech 1914–1922. V letech 1976–1977 prošla komora rozsáhlou opravou zdí. Plavební komora byla vybavena 6 žebříky a 28 vázacími prvky včetně pacholat na platě plavební komory, ale nebyla vybavena svislými odraznými trámcí a rozmístění vázacích prvků se ukázalo jako nevhodné a požadavkům plavebního provozu nedostačující. V horním i dolním ohlavi byla umístěna vzpěrná vrata ovládaná hydraulickými servovalci o průměru 200 mm. Dlouhé boční obtoky byly hrazené segmentovými uzávěry rovněž s hydraulickým pohonem. V roce 2006 bylo automatizováno elektronické ovládání plavební komory. V rámci těchto prací byly modernizovány hydraulické válce na vratech. Válce uzávěrů obtoků a veškeré

hydraulické agregáty však zůstaly původní z roku 1977 a ohrožovaly provoz komory neočekávanými poruchami. Cílem projektu tedy bylo zvýšit spolehlivost a bezpečnost plavebního provozu modernizací vstrojení a pohonů plavební komory Lobkovice a tím i zvýšit spolehlivost plavebního provozu na celé dopravně významné, využívané labské vodní cestě, která je součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a zajistit splnění příslušných parametrů a funkčních standardů daných současnou platnou legislativou a normativy.

Modernizace vstrojení a pohonů plavební komory z velké části proběhla v době podzimní odstávky, kdy je lodní provoz na Labi zastaven. Nezasáhla tak do běžného provozu vodní cesty. Pro bezpečné uvázání lodí během proplavování je plavební komora vybavena 14 ks pacholat, jejichž hlava ve tvaru ryby a dostatečně dlouhý dřík zamezují sklouzávání úvazných lan. Dále je ve stěně osazeno ve dvou výškových úrovních celkem 28 ks úvazných trnů, jejichž tvar a ukotvení zajišťují bezpečné přenesení předepsaných úvazných sil (100 kN) do zdí plavební ko-



Operační program
 Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

mory a poloha umožňuje bezpečné převázání při stoupání a klesání hladiny v komoře. 4 ks žebříků jsou k dispozici posádce plavidla pro bezpečné vystoupení a zpětné nastoupení. Žebříky jsou osazeny ve výklencích stěn tak, aby nedocházelo k jejich kontaktu s plavidly. Zdi plavební komory jsou před poškozením plavidly nově chráněny dvaceti odraznými trámcí z kvalitního dubového dřeva. Odrazné tránce se skládají z jednotlivých dílů o délce 1,3 m, což umožňuje v případě poškození vyměnit jen část trámce.

Ke spolehlivosti, bezpečnosti a rychlosti proplavení jistě přispěla i modernizace pohonů plavební komory. Pro ovládání vzpěrných vrat a segmentových uzávěrů obtoků plavební komory bylo nainstalováno 8 ks nových hydraulických agregátů se svislou osou hydromotoru. U stávajících hydraulických válců segmentových uzávěrů obtoků byla provedena kompletní obnova pístu, včetně repase těsnících manžet. Dále byly osazeny nové rozvody hydraulického oleje z pozinkovaných ocelových trubek, vyměněny gumové hadice a rozvodné ventily. Došlo i k výměně stávajících hydraulických olejů za oleje ekologicky odbouratelné. Snížilo se tak riziko úniku olejů, prodloužila životnost olejové náplně a minimalizovala rizika poruch.

V rámci úpravy kabelových rozvodů k modernizovaným agregátům byla na horním i dolním ohlavi upravena vjezdová signalizace a plavební komora vybavena technologií pro Říční informační služby, jako jsou webové kamery, měření rychlosti a směru větru a moderní monitoring provozu vodní cesty.

Základní parametry stavby v bodech

- modernizace vystrojení plavební komory
 - 14 ks pacholat na platě
 - 28 ks úvazných trnů ve stěnách
 - 4 ks žebříků
 - 20 ks odrazných trámců
- modernizace pohonů plavební komory
 - 8 ks hydraulických agregátů ovládání vzpěrných vrat a segmentových uzávěrů obtoků
 - 4 ks hydraulických válců segmentových uzávěrů obtoků

Realizace: červenec 2009–prosinec 2009

Celková cena: 23,1 mil. Kč vč. DPH

85% financováno prostřednictvím Operačního programu Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI



Plavební komora Lobkovice po rekonstrukci zdi

Kilometráž a značení labské vodní cesty

Před vybudováním nové kilometráže v souladu s evropskými normami se na řece Labi používalo celkem pět kilometrží. Byla to kilometráž nejstarší, plavební, jednotná říční, administrativní a digitální. Plavební kilometráž byla na labské vodní cestě až po Chvaletice vyznačena pomocí tabulí na ocelových sloupcích. Nulový bod měla v Mělníku na soutoku s Vltavou a směřovala jednak směrem po proudu řeky Labe ke státní hranici a jednak směrem proti proudu řeky Labe ke Chvaleticím. Kilometráž v úseku Chvaletice-Kunětické nebyla v terénu vyznačena vůbec. Tento systém značení působil velké zmatky při určování polohy na vodní cestě. Kilometráž jako staničení na ose řeky nebo plavební dráhy, které usnadňuje orientaci na řece nebo vodní cestě tak přímo volala po sjednocení a obnově. To se stalo cílem projektu a bylo realizováno od listopadu 2008 do prosince 2010. Byla vytvořena nová „evropská“ kilometráž, která vyhovuje normám České republiky i Evropské unie. Tato kilometráž má nulu v místě vyústění řeky Labe do Severního moře a směřuje proti toku Labe až k prameni. Na státní hranici byl Ministerstvem dopravy ČR a Povodím Labe, státní podnik, stanoven a se SRN dohodnut předávací kilometr 730 na jižním patníku (v současnosti vyznačená Německá nula). Evropská osa kilometráže byla nově definována jako osa plavební dráhy a opatřena body hektometrů s příslušnými normami v digitální podobě. V úseku státní hranice až Kunětické je v terénu vyznačena novými tabulemi kilometrovníků, půlkilometrovníků a hektometrovníků. Znaky kilometráže jsou osazeny na levém břehu, v místech, kde to místními poměry není umožněno, pak na pravém břehu. Znaky jsou umístěny na břehové hraně (obdobně jako původní kilometráž) tak, aby nezasahovaly do průjezdného profilu obslužné cesty ani do průtočného profilu a zároveň byly dobře viditelné z vody. Součástí projektu bylo také nové vyznačení kilometráže velinů plavebních komor a osazení orientačních tabulí.



Základní parametry stavby v bodech

- osazení značení kilometráže vodní cesty od státní hranice po Kunětické



Mapa s označením začátku a konce změny kilometráže na českém úseku Labe a kilometrovník označující státní hranici na 730. kilometru (obr. nahoře)



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

- 259 ks kilometrovníků
- 259 ks půlkilometrovníků
- 2067 ks hektometrovníků
- osazení 129 ks znaků kilometráže plavebních kanálů
- značení plavební dráhy
- osazení 108 ks tabulí kilometráže a orientačních tabulí na velínech plavebních komor

Realizace: listopad 2008–prosinec 2010

Celková cena: 48,6 mil. Kč vč. DPH

85% financováno prostřednictvím Operačního programu
Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI

Vysílač korekčních signálů DGPS v rámci RIS

Součástí zavedení říčních informačních služeb (RIS) dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES je vytvoření podmínek pro aktivní využívání palubních navigačních systémů Inland ECDIS a AIS. Tyto systémy vyžadují polohová data s vysokou přesností. Při používání polohových signálů družicového navigačního systému (GPS) dochází k chybám v určení polohy běžně v rozsahu až 50 m, což znemožňuje efektivní a bezpečné využití pro navigaci na palubě lodí. Pro zpřesnění polohových dat se používá tzv. diferenciální GPS (DGPS). Pomocí korekčních dat vysílaných z referenční stanice, jež se nachází ve známé poloze, lze identifikovat velikost chyby GPS a zpřesnit určení polohy plavidla, která je přenášena do mapových podkladů navigačních systémů. Cílem projektu bylo vybudování referenční stanice DGPS vysílající tato korekční data. Na vodních cestách EU je zaváděn systém DGPS standardu IALA (International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authority), který je již používán na moři. Jeho využitím je dosaženo přesnosti určení polohy s chybou 0,5–2 m (dle vzdálenosti od vysílače). Korekční data jsou vysílána na středovlnné frekvenci 283,5–325 kHz ze sítě vysílačů s dosahem 200–300 km. Užití středovlnné frekvence efektivně eliminuje negativní vliv terénu na příjem vysílání. Využitím DGPS se významně zlepšuje bezpečnost plavby a zjednoduší operativní rozhodování vůdce plavidla o optimálním vedení plavidla. V kombinaci s radarem se při snížené viditelnosti podstatně zvýší přehlednost radarového obrazu, významně omezí navigační chyby a celkově zjednoduší průjezd plavebně obtížnými úseky.

Referenční stanice DGPS byla v České republice umístěna na ostrově mezi plavebním kanálem a řekou Labe v Obříství u Mělníka. Jeho poloha byla zvolena ve středu labsko-vltavské vodní cesty mimo pokrytí zahraničních vysílačů. Vysílací anténa výšky 25 m je samonosná konstrukce vyvinuté Wasser und Schifffahrtsverwaltung (WSV) v SRN. V systémové místnosti umístěné ve velínu jezu jsou dvě 19“ rackové skříně s kompletní technologií vysílací stanice a na střeše objektu 2 přijímací antény GPS. Stanice je vybudována jako plně zdvojený systém s automatickým záskokem při vzniku poruchy a náhradním zdrojem elektrické energie. Součástí instalované technologie je i automatické zpětné monitorování DGPS. Pro zajištění spolehlivého provozu a maximální přesnosti korekčních dat jsou vybudovány tři monitorovací stanice DGPS na plavebních komorách Obříství, Střekov a Týnec nad Labem ve vzdálenosti 0 km, 49 km a 68 km od vysílače. Jedná se vždy o jednu přijímací anténu GPS včetně příjmu korekčních radiových dat s automatickým vyhodnocením rozdílu mezi polohou určenou

dle přijatých dat a referenční polohou monitorovací stanice. Pro vzájemnou komunikaci systému se využívá interní počítačová síť státního podniku Povodí Labe.

Základní parametry stavby v bodech

- plně vybavená vysílací stanice včetně kontrolního monitoringu na VD Obříství
 - Vysílací frekvence: 295 kHz
 - ID stanice: 850 (851)
 - Přenosová rychlost: 100 Bps
 - Výstupní výkon vysílače: 200 W
 - Poloha stanice: 50°18'04.98"N 14°29'00.45"E
- dvě externí monitorovací stanice na VD Střekov a Týnec nad L.
 - Poloha stanice Střekov: 50°38'24.05"N 14°02'55.16"E
 - Poloha stanice Týnec nad Labem: 50°02'08.34"N 15°21'04.62"E
- monitorovací software systému na vodohospodářském dispečinku Povodí Labe, státní podnik v Hradci Králové a publikace aktuálních provozních dat v systému LAVDIS (www.lavdis.cz)

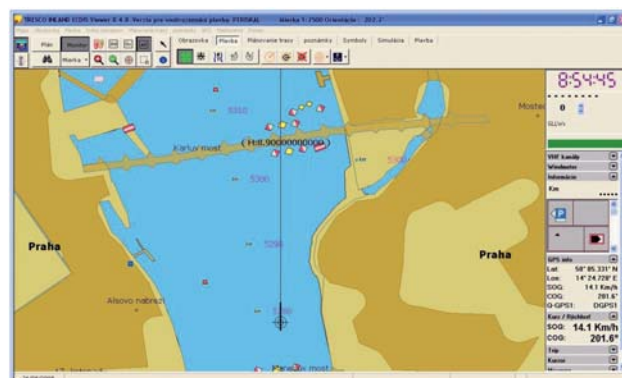
Realizace: srpen 2008–duben 2010

Celková cena: 24,5 mil. Kč vč. DPH

85% financováno prostřednictvím Operačního programu
Doprava z ERDF, 15% financováno ze SFDI



Vysílač referenční stanice DGPS v Obříství u Mělníka



Ukázka navigačního systému



Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj

Podpora vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe kulminuje

Ivan Černý

...a to i díky dlouhodobé angažovanosti zástupců ČMKOS. Odbory otázku důležitého multifunkčního díla, jež má zásadní význam pro ČR i Evropu, dlouhodobě otevíraly i na tripartitních jednáních s vládou a podnikateli. V čase Nečasovy vlády jim příliš sluchu dopřáno nebylo. Dochází k tomu až nyní, kdy se za letitý záměr na dokončení vodního koridoru Dunaje, Odry a Labe postavil i prezident Miloš Zeman s řadou našich i zahraničních vodohospodářů a průmyslníků. Po Německu a Rakousku podporu projektu nedávno vyjádřilo i Polsko.

Českomoravská konfederace odborových svazů vždy na tripartitě poukazovala na to, že České republice chybí strategická vize hospodářské politiky. Její analytický tým před volbami 2013 představil široké veřejnosti klíčová doporučení, kterými by se měla zabývat každá nová vláda, chce-li překonat sociální a ekonomickou krizi a nastartovat ekonomický růst v ČR. V seznamu konkrétních opatření je mj. i doporučení rozvinout některé infrastrukturní projekty. Například podpořit dostavbu 3. a 4. bloku jaderné elektrárny Temelín či dostavět jezy na Labi a tím umožnit plynulou lodní dopravu. Na téma nesporných ekonomických i ekologických výhod pendlujících nákladních lodí bylo popsáno už mnoho papíru a dost dobře je nemožno popřít ani notoričtí odpůrci projektu vodního koridoru D-O-L. Jejich dlouholeté brzdicí snaze zasadila velkou ránu rozjíždějící se spolupráce ČR se SRN za účelem splavnění Labe. Při květnové návštěvě českých zákonodárců v Hamburku se obě strany dohodly na spolupráci při tvorbě koncepce splavnění řeky, která obě země spojuje. Mezi prioritní úkoly, na kterých obě strany průběžně pracují, patří především uzavření dvoustranné česko-německé smlouvy o Labi, která završí dohodu ČR a SRN, sepsanou v memorandu o spolupráci a dopravních cílech a opatřeních na labské vodní cestě až do Hamburku ze dne 21. 7. 2006.

K posílení exportu potřebujeme vodní cesty k mořím

O záměru vybudovat propojení Dunaje, Odry a Labe hovoří již zákoník říšský z roku 1901 v zákoně o stavbě vodních cest a o provedení úpravy řek. Velkým zastáncem projektu byl i Tomáš Baťa – fungující tzv. Baťův kanál máme dnes všichni před očima. Myšlenkou, která by ze suchozemské České republiky udělala místo s fungujícím napojením na velké mořské přístavy, tzv. křižovatku tří moří, se zabývala koncem září i konference odborníků, průmyslníků a politiků v Ostravě. Konala se pod názvem Budoucnost vodního koridoru D-O-L a jejím výsledkem byla shoda zúčastněných, že konkurenceschopnost tuzemska bude bez vodních cest postupně skomírat, k čemuž nesmí dojít.

Průmysl, reprezentovaný na ostravské konferenci Národním strojírenským klastrem (NSK), ruku v ruce s ČMKOS po vodní cestě léta volá. Naposledy ji rázně připomínal loni v květnu, kdy bylo uprostřed recese evidentní, že globální konkurence přerůstá české exportéry značnými přednostmi v oblasti logistiky.

„S růstem přepravních vzdáleností se v každém pří-

padě zvyšuje váha hlavního nákladového ukazatele, tj. přepravních nákladů, a to urgentně musíme řešit,“ konstatoval prezident NSK Jan Světlík.

Jak ministr průmyslu a obchodu Jiří Cíenciala, tak ministr dopravy Zdeněk Žák, se Světlíkovým názorem plně souhlasí.

ČR v zajetí kamionů

Věčně přetížené kamiony ničí vozovky, zamořují životní prostředí výfukovými plyny, brzdí provoz a komplikují život obyvatelům malých měst i obcí ve snaze ušetřit dálniční poplatky a mýtné jízdu po silnicích nižších tříd. Náklady související s odstraňováním škod, které tato doprava vyvolává, neustále rostou. Zastavení nadměrného růstu frekvence kamionů na našich silnicích a dálnicích je tedy ve veřejném zájmu.

Odborníci v Evropské unii doporučují převést do roku 2030 asi 30 procent silniční přepravy nákladů na vzdálenost nad 300 km na železniční či vodní dopravu. Do roku 2050 by pak mělo být vlakem či nákladními loděmi přepravováno už více než 50 procent, což bez realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe nebude možné.

„Máme nejvyšší čas co nejrychleji zpracovat studii, která podrobně a profesionálně posoudí přínosy a náklady celého projektu,“ prohlásil za potlesku sálu ekonom Vladimír Dlouhý, který konferenci moderoval. „O této studii se sice již mnoho let hovoří, ale bohužel pouze hovoří,“ posteskl si závěrem. V tom se ale mylí. Více než dvacet let za realizaci koridoru D-O-L bojuje odborník na slovo vzatý, přední český vodohospodář Josef Podzimek, který má všechny vize zpracované a léta jimi zásobuje jak kormidelníky našeho hospodářství, tak politiky. Více na: www.d-o-l.cz. Před krátkým časem vyšlo druhé vydání vynikající obsáhlé a jedinečné publikace encyklopedického typu, jejímž autorem je právě Josef Podzimek a kolektiv a jmenuje se Křižovatka tří moří (Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe). Kniha v doplněné a rozšířené podobě vyšla při příležitosti 111. výročí vodocestního zákona, který 11. června 1901 kromě jiného rozhodl i o výstavbě dunajsko-oderského průplavu a spojení s Labem u Pardubic. Knihu vlastní i prezident Miloš Zeman, který se netají názorem, že neuskutečnit projekt koridoru se rovná ekonomickému zločinu na národních zájmech České republiky.

Výborná zpráva

Média nedávno přinesla velmi nadějně prohlášení ministra dopravy Zdeňka Žáka: „Očekávám, že prioritní úseky by se mohly začít realizovat již v roce 2018. Celkové dokončení prací pro plynulou vodní dopravu a zajištění všech multiplikačních efektů vodního koridoru by pak mohlo být do roku 2039.“ Mohlo by se zdát, je dobrá věc se konečně podařila a zdravý rozum zvítězil. Odboráře pak musí těšit dvojnásob, že se tak stalo i díky ČMKOS. Ale dobojováno ještě zdaleka není...

Hejtman Středočeského kraje se připojil k Memorandu o rozvoji lodní turistiky

Nicole Mertinová – Středočeský kraj

Hejtman Středočeského kraje Josef Řihák podepsal 29. srpna 2013 Memorandum o vzájemné spolupráci v podpoře rozvoje vodního turismu a cestovního ruchu podél řeky Labe a jejích přítoků (dále jen memorandum).

Připojení Středočeského kraje k memorandu schválila Rada kraje dne 12. srpna. Pro kraj z toho nevyplývají žádné finanční závazky. Základem spolupráce je hledat společně finanční zdroje k rozvoji vodního turismu na řece Labi. „Smyslem memoranda je partnerství mezi regiony, kraji, městy a obcemi, podnikateli a veřejností s cílem uchování a zhodnocení přírodních, kulturních a historických hodnot na území podél řeky Labe. Tím, že se k Memorandu připojil i Středočeský kraj, dostává tato nadregionální spolupráce daleko větší význam. Řeka Labe tvoří spolu s Vltavou páteř říční sítě nejen v našem kraji, ale i v celé východní části České republiky. Proto je důležité, že jsme se k memorandu o Labi připojili a očekávám, že dojde k dalšímu rozvoji vodní turistiky v našem regionu,“ komentoval hejtman Josef Řihák svůj podpis pod memorandum.

Středočeský kraj je již 38 signatářem memoranda. Us-tavujícími subjekty se staly mimo jiné Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, Královéhradecký kraj, města Hradec Králové, Pardubice, Vrchlabí a další. Celkem se v roce 2011 k memorandu připojilo 17 subjektů, postupně se připojují další. Vedle řady spolků, občanských sdružení či podnikatelských subjektů svůj podpis pod memorandum připojila i středočeská města Kolín, Nymburk, Lysá nad Labem, Neratovice a další. „Memorandum přispívá k obecnému rozvoji lodní turistiky a cestovního ruchu v Polabí. Podepsání memoranda rov-

něž vytváří vhodné podmínky pro vytvoření nových pracovních míst a přísun financí do regionů. Základem spolupráce je nejen rozvoj cestovního ruchu podél řeky Labe, ale i vzájemná podpora při budování infrastruktury pro rozvoj vodní turistiky, například výstavby přístavišť pro malá plavidla či propojení lodní turistiky s cykloturistikou. Středočeský kraj se v roce 2008 v rámci rozvoje vodního turismu na řece Labi zapojil do nadnárodního projektu LABEL, z jehož finančních prostředků pořídil Vyhledávací studii infrastruktury rekreační plavby na řece Labi na území Středočeského kraje. V ní je navrženo 53 vhodných lokalit pro umístění přístavních míst. Zároveň byl navržen způsob řešení protipovodňové ochrany v souvislosti s rekreační plavbou,“ řekl hejtman Josef Řihák.

Podpis středočeského hejtmána pod memorandem přivítal i Pavel Hlaváč, ředitel obecně prospěšné společnosti Zlatý pruh Polabí, která kampaň za využití řeky Labe a jejích přítoků pro vodní turistikou organizuje. „Očekávám, že se nám budou snáze vyhledávat zdroje financování výstavby kotvišť, přístavů a dalších zařízení pro vodní turistikou. Máme již v provozu první nový přístav a to v Týnci nad Labem. Po roce a půl provozu zde již kotví desítky lodí, začíná se zde rozbíhat i půjčovna plavidel. Na Labi i jeho přítocích ale stále chybí potřebná infrastruktura. Potřebovali bychom zde mít plně funkčních nejméně patnáct podobných přístavišť, jako je to v Týnci,“ povzdechl si Pavel Hlaváč.

Podle ředitele o.p.s. Zlatý pruh Polabí by rozvoji vodní turistiky ve středních Čechách nesmírně pomohlo dokončení lodních zdvihadel na přehradách vltavské kaskády (Slapy, Orlík) a výstavba plavební komory na Labi v Přelouči.

24.-27. 4. 2014

PRAHA - Vltava

Rašínovo nábřeží
Hořejší nábřeží
Smíchovská pláž

Generální partner Mercedes-Benz Pořadatel APL ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

Výstava s mezinárodní účastí

6. ročník **LODĚ NA VODĚ**

LODĚ NA VODĚ
a DOVOLENÁ V PŘÍRODĚ

Nomenklatura výstavy:

1. Lodě
2. Lodní příslušenství
3. Vodní sporty
4. Charter, servis, služby
5. Karavany a kempování
6. Rybaření
7. Cyklistika
8. Dovolená v přírodě
9. Organizace a kluby

Uzávěrka přihlášek pro vystavovatele do 31.1. 2014.

www.lodenavode.cz
www.apl.cz



Knihy J. A. Baťa Budujme stát pro 40 000 000 lidí opět vyšla!

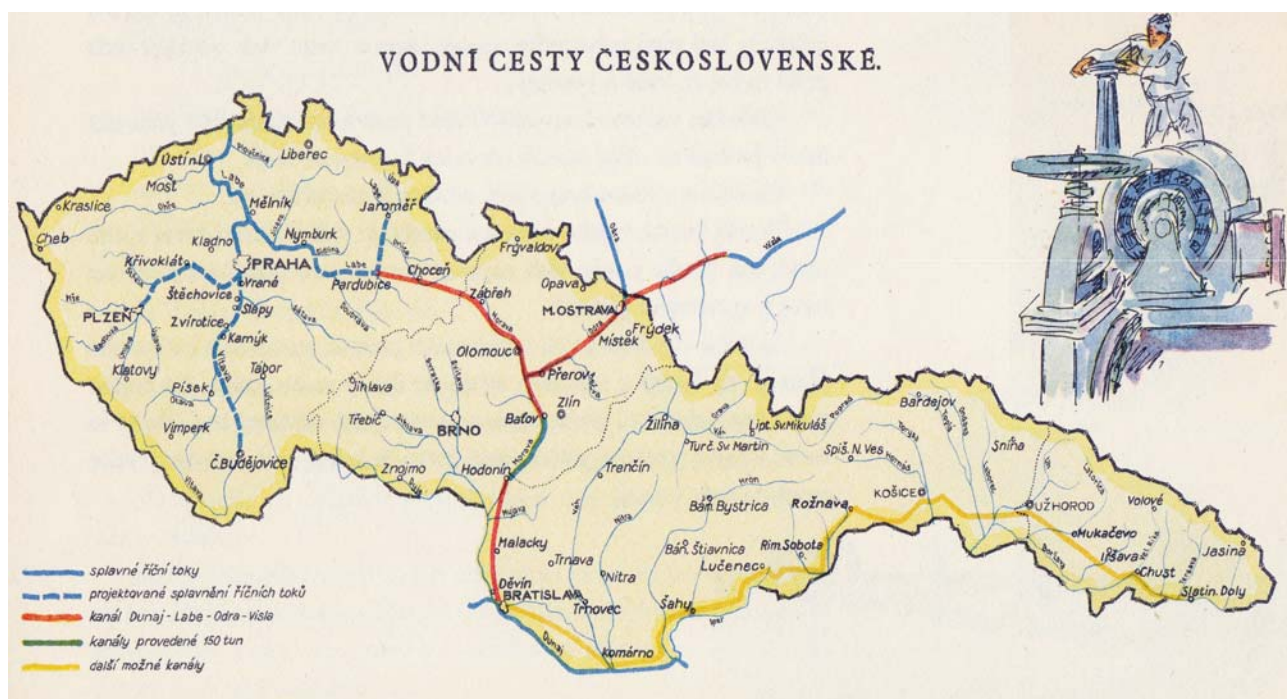
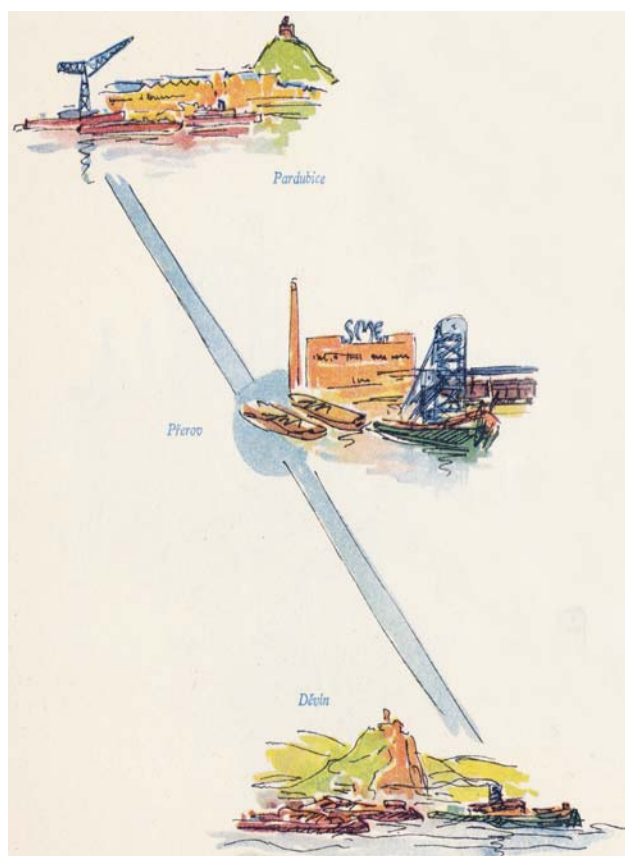


Reprint této slavné knihy z období první republiky vznikl díky péči Klubu T. G. Masaryka v Užhorodě a Užhorodského spolku Slováků v roce 2012.

Výpravná publikace Budujme stát pro 40 000 000 lidí se netýká pouze Podkarpatské Rusi, ale celého předválečného Československa. Napsal ji Jan Antonín Baťa a je to svébytný – dá se říct futuristický – text o budoucnosti republiky (první vydání z roku 1937). Významný podnikatel tu rozvinul své vize bohatého a úspěšného státu a nastínil nejen možnosti, ale i konkrétní návrhy opatření, jež k němu podle jeho názoru povedou. „Občané i státy vykonali největší díla technická i kulturní, když pracovali společně, s jasně vyznačenými cíli a poměry, respektující vzájemná práva,“ míní autor, a po obecných pasážích se systematicky věnuje jednotlivým odvětvím národního hospodářství: silniční, vodní, železniční a letecké dopravě, vodnímu hospodářství, sdělovací technice, vědě, výzkumu atd. Baťovy projekty se týkaly i Podkarpatské Rusi, kterou samozřejmě zahrnul do onoho společného úsilí. Mezi četnými názornými ilustracemi, kresbami a grafy zaujímají významné místo mapy republiky s načrtnutými železničními, silničními a vodními sítěmi táhnoucími se od Chebu až po Jasínu.

Plány a projekty jsou vskutku velkorysé, při pohledu na ně si člověk uvědomí, co všechno mohlo být, kdyby... Nu, kdeže loňské sněhy jsou, pochvalme raději editory za kvalitní počín a se zalíbením zalistujme pěknou knihou.

Společnost přátel Podkarpatské Rusi
www.podkarpatskarus.cz



XXVII. PLAVEBNÉ DNI 2013

Ing. Vladimír Holčík – Slovenský plavebný kongres

V dňoch 18.-20. septembra sa v Žiline za účasti asi 130 účastníkov konala významná medzinárodná konferencia plavebných odborníkov – XXVII. Plavebné dni. Konferenciu usporadúvajú každé dva roky spoločne Slovenský plavebný kongres a České plavební a vodocestné združenie.

Na konferencii sa diskutovali najrôznejšie aktuálne témy, aj keď tematické okruhy boli určené nasledovne:

1. Politika Slovenskej republiky a Českej republiky pre rozvoj vnútrozemskej plavby v zmysle programu NA-IADES, pri výstavbe a rozvoji vodných ciest v kontexte Dunajskej stratégie a Dohody o vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), s dôrazom na stav a význam Vážskej vodnej cesty (E81).
2. Vnútrozemska plavba v konkurenčnom prostredí s cestnou a železničnou dopravou s ohľadom na trvalo udržateľný hospodársky rozvoj a nevyhnutnosť ochrany životného prostredia.
3. Zvyšovanie logistického významu a pozície vodnej dopravy pri neustálom rozvoji intermodálnej, najmä kontajnerovej prepravy.
4. Rekreačná a športová plavba ako dôležitá súčasť systému turizmu a služieb cestovného ruchu.

Konferenciu otvorili spoločne predseda Slovenského plavebného kongresu (SPK) Ing. Vladimír Novák a predseda Českého plavebního a vodocestného združenia (ČPVS) Doc. Ing. Juráček, CSc. Vo svojich prejavoch privítali účastníkov, poukázali na nevyhnutnosť pokračovania aktivít na rozširovanie a údržbu vodných ciest, riešenie problémov na medzinárodných úsekoch tokov (VD Nagymaros, splavenie rieky Moravy), ČPVS podporil členstvo SPK v Stálej medzinárodnej asociácii plavebných kongresov (PIANC), čo je dlhoročná a neriešená téma. Konferenciu pozdravili tiež JUDr. Žiláková, generálna riaditeľka

Sekcie operačného programu Doprava na MDVaRR SR, zo Sekcie cestovného ruchu MDVaRR SR Ing. Štubňa, primátor Kysuckého Nového Mesta Ing. Hartel a ďalšie osobnosti.

Autori najkvalitnejších a najaktuálnejších príspevkov boli vyzvaní na ich prezentáciu pred účastníkmi konferencie. A tak počas dvoch dní odznelo 19 príspevkov. V tristo stranovom Zborníku je ich uverejnených 33, teda úctyhodný počet dokazujúci, že o vodnej doprave a vodných cestách je stále čo hovoriť. Zborník je k dispozícii u účastníkov konferencie a bude aj na web-stránke Slovenského plavebného kongresu.

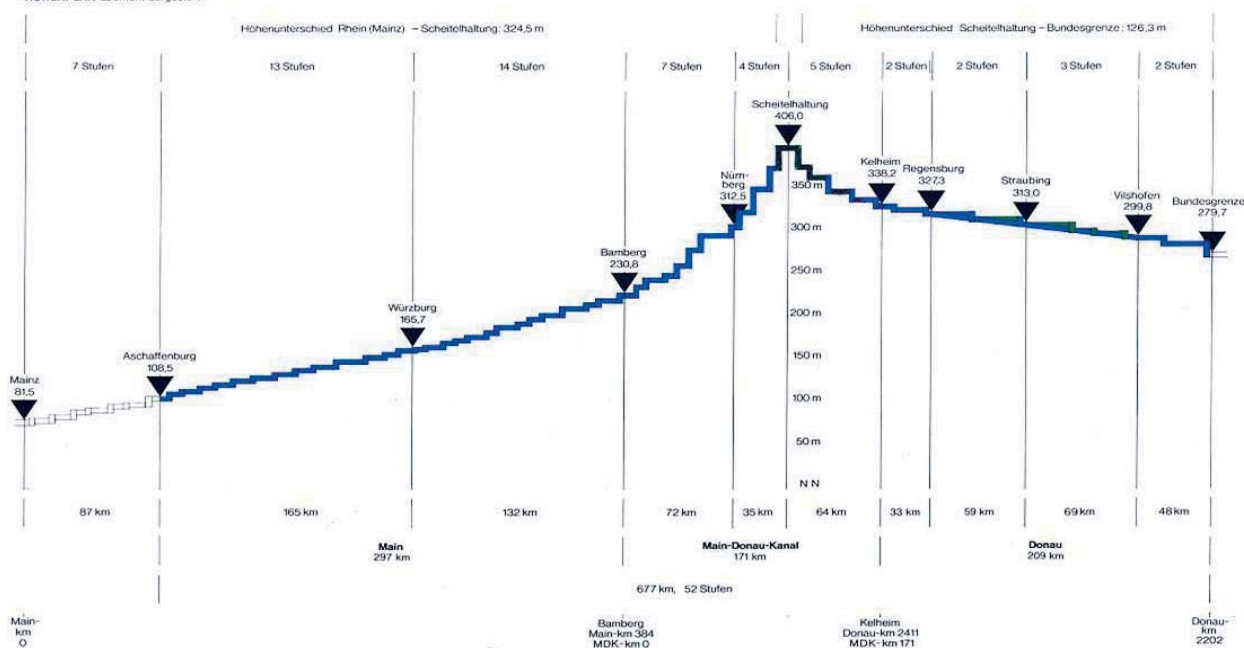
Neprislucha mi hodnotiť jednotlivé príspevky, myslím si však, že v Českej republike je väčšia aktivita pri projektovaní rozvoja vodných ciest, ich údržby a konečne aj realizácie. Tu treba spomenúť aktivity týkajúce sa splavenia Labe do Pardubíc, plavebný kanál Přelouč, vážne plánovaný pravidlový výťah pri Vodnom diele Slapy (rozdiel hladín skoro 50 m!), ale aj údržbu vodných ciest a výstavbu prístavov pre športovú plavbu. Naproti tomu sa mi, ako dlhoročnému pracovníkovi vo vodnom hospodárstve, zdá, že na Slovensku sa neustále iba diskutuje ešte iba o trase severo-južného prepojenia vodných ciest Dunaj – Odra – Labe (po rieke Morave?, po Váhu cez Kysucké Nové Mesto a Jablunkovský priesmyk?, či ostatná alternatíva - po Váhu k Piešťanom a následne tunelovým prepojením cez Karpaty k rieke Morave s vylúčením spoločného slovensko-rakúskeho úseku toku Moravy?). Treba si uvedomiť, že dlhoročná nerozhodnosť spôsobuje neistotu napríklad aj obyvateľom Kysuckého Nového Mesta, kde sme za päťdesiat či aj viac rokov nedokázali spresniť trasu plavebného prepojenia a tak desaťky rokov blokujeme výstavbu mesta, na čo správne poukázal primátor Ing. Hartel. To platí aj pre neriešený slovensko-maďarský úsek



Werkgruppen Obere und Untere Donau, Lageplan und Längenschnitt

Obr. 1 - Vodní elektrárny na rakúskom úseku Dunaja

Main-Donau-Wasserstraße HÖHENPLAN überhöht dargestellt



Obr. 2 - Vodní elektrárni na nemeckom úseku Dunaja a prieplyvu Rýn-Mohan-Dunaj

Dunaja medzi ústím Ipľa (rkm 1708 Dunaja) a obcou Sap (rkm 1810 Dunaja), resp. úsek od Bratislavy po VD Freudenu. V oboch prípadoch platí, že tieto úseky sa nedajú splavňovať klasickými úpravami toku, teda výstavbou výhonov, brehových opevnení a bagrovaním brodov. Takéto úpravy sú síce možné, no nie trvalo udržateľné a navyše sú mimoriadne nákladné; po každej povodni treba totiž výhony a brehové opevnenia opravovať, brody opätovne bagrovať. Jedinou správnu metódou je splavňovať uvedené úseky zavzduťím hladín a teda aj, ako bonus, získať tú najčistejšiu, udržateľnú a večne obnoviteľnú elektrickú energiu. Presne tak, ako si to dokázali urobiť napríklad Rakúšania a Nemci na Dunaji (Nemci aj na Rýne a Mohane - viz. obr. 1. a 2.).

Preto v súčasnosti študovať, či budeme splavňovať Dunaj na uvedených úsekoch klasickými metódami či zavzduťím je anachronizmus, ba neznalosť problematiky. Tento problém bol vyriešený už pred mnohými desaťročiami. Tak ako je dávno vyriešený problém, či na malých vodných elektrárňach (MVE) na Hrone či iných tokoch, kde investori potrebujú prehradiť tok a inštalovať turbíny, treba postaviť aj rybovod či sklz pre športové lode. Tak na jednej strane celé tímy odborníkov dlhodobo študujú vhodné typy rýb pre hádam všetky toky na Slovensku, k nim vhodné rybovody (existuje množstvo typových projektov), rovnako existujú prototypy sklzov pre športové lode. A na strane druhej štátna správa nedokáže investorov donútiť tieto objekty postaviť. O tom hovoril, paradoxne, napríklad Ing. Štubňa zo Sekcie cestovného ruchu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Rovnako si na problém sťažoval primátor jednej z obcí, ktoré sa zaujímajú o turistickú plavbu a predpokladajú z nej aj príjem pre obec. Ak aj investor dostane do podmienok výstavby MVE realizovať sklz pre športové plavidlá (či aspoň schody na ich ľahšie prenášanie) a rybovod, tak takéto podmienky jednoducho ignoruje. A údajne niet takej sily, ktorá by ho donútila podmienky, možno aj štátnou správou stanovené, splniť. A to je chyba neodpušiteľná!

Vzdelávanie v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy je aktuálnou témou po celom svete. Tak ako sa záležitosti vážne venujú US Army Corps of Engineers a všetky aj námorné školy po celej Európe, tak aj Katedra vodnej dopravy Žilinskej univerzity. Mladý docent Ing. Dávid referoval o.i. aj o projekte HINT (Harmonizácia vnútrozemskej vodnej dopravy prostredníctvom vzdelávania a informačných technológií). Cieľom projektu je podpora a rozšírenie nadnárodnej spolupráce vzdelávacích a výcvikových organizácií. Treba veriť, že projekt myslí aj na t.zv. šľojsmajstrov, teda majstrov na plavebných komorách, ktorí by mali tiež mať riadne vzdelanie už aj vzhľadom k tej skutočnosti, že ich práca je vysoko zodpovedná, na Dunaji zvlášť. V budúcnosti nebude možné byť šľojsmajstrom bez absolvovania riadneho, asi dvojročného, vzdelávania a praxe.

Hodnotiť všetky príspevky nie je úlohou tohto príspevku a je to tiež z dôvodu rozsahu nemožné. Je však nevyhnutné naše dlhodobé snaženia neustále pripomínať aj na takejto konferencii. Škoda, že sa napriek snahám prípravného výboru na prípravenej tlačovej konferencii nezúčastnil jediný zástupca masmédií. Témy sú očividne pre nich nie dosť lukratívne.

Na základe príspevkov v zborníku, prezentácií a odborných rokovaní sa účastníci konferencie dohodli na nasledovných záveroch a odporúčaníach pre postup orgánov a organizácií kompetentných v oblasti vodnej dopravy a jej príslušnej infraštruktúry Slovenskej republiky a Českej republiky:

1. Zriadenie Agentúry rozvoja vodnej dopravy a prevedenie niektorých kompetencií z oblasti vodných ciest a ich súčastí na rezort dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky je pozitívnym krokom na ceste k zlepšeniu postavenia vodnej dopravy a jej infraštruktúry.
2. Odporúčame zaradiť projekt vážskej vodnej cesty medzi projekty s najvyššou prioritou, aby bolo možné v pripravovanom programovom období v príslušnom operačnom programe vyčleniť finančné prostriedky na prípravu a realizáciu projektu.

3. Odporúčame precizovať ustanovenia príslušnej legislatívy tak, aby v nej boli jednoznačne stanovené kompetencie v oblasti vodných ciest a ich súčastí. Odporúčame posilniť inštitucionálne zložky MDVaRR SR v oblasti vodných ciest a ich súčastí.
4. Odporúčame zintenzívniť aktivitu kompetentných orgánov v oblasti riešenia sporu medzi Slovenskom a Maďarskom, týkajúceho sa SVD G-N. Predlžovanie súčasného stavu má výrazne negatívny vplyv na podmienky medzinárodnej plavby na slovensko – maďarskom úseku Dunaja a na dolnom Váhu.
5. Odporúčame posúdiť doteraz spracované návrhy opatrení a zaistiť spracovanie podrobných štúdií realizovateľnosti týkajúcich sa zabezpečenia požadovaných parametrov plavebnej dráhy na Dunaji v úseku nad Bratislavou a variantných riešení prieplyvného spojenia medzi Váhom a Odrou, resp. Váhom a Moravou.
6. Odporúčame zintenzívniť spoluprácu všetkých zúčastnených rezortov a organizácií, vedúcu k rýchlej a efektívnej realizácii zlepšenie plavebných podmienok na labskej a vltavskej vodnej ceste.
7. Odporúčame, aby na dopravne spofahlivú labskú vodnú cestu nadviazala príprava a výstavba vodného koridoru Dunaj – Odra – Labe ako prepojenie strategického významu pre strednú Európu.
8. Odporúčame zintenzívniť spoluprácu príslušných orgánov s odborným a akademickým prostredím.

9. Odporúčame zvýšiť intenzitu konzultácií a rokovaní v rámci príslušných orgánov EÚ i v internom prostredí s cieľom dosiahnuť pre slovenské a české vodné cesty primeranú pozornosť a podporu.
10. Odporúčame podrobne rozpracovať koncepciu rozvoja rekreačnej plavby a legislatívne a technicky (napr. technickou normou) precizovať povinnosť investorov zaistiť bezpečný prechod malých plavidiel cez vodné diela.
11. Podporujeme aktivity Slovenského technického múzea – Múzea dopravy v Bratislave a Slovenského plavebného kongresu týkajúce sa vytvorenia lodného múzea z plavidla Šturec.

Po stránke spoločenskej treba konferenciu hodnotiť veľmi dobre. Stretli sa odborníci zo Slovenska, Čiech a Poľska, dlhoroční kolegovia, snažiaci sa o realizáciu strategickú výzvy – plavebného prepojenia Dunaj – Odra – Labe. Predseda ČPVŠ Doc. Ing. Jurášek, CSc. sa stal čestným členom Slovenského plavebného kongresu. Účastníci mali možnosť, a vo veľkej miere, napriek nie najlepšiemu počasiu, ju aj využili. Plavili sa na pltiach po nádhernej trase Váhu od Dubnej Skaly (nástupiska Bariérová) po Strečno. Viem, že tento zážitok bol pre účastníkov nezabudnuteľný.

Na záver konferencie predseda ČPVŠ a čestný člen SPK Doc. Jurášek, CSc. pozval účastníkov konferencie na XXVIII. Plavebné dni, ktoré sa budú o dva roky konať v Českej republike, pravdepodobne v Českých Budějoviciach.

Konferencie s mezinárodní účastí

27. Plavebné dni v Žilině

Ing. Jan Bukovský, PhD. – vedoucí oddělení realizace Ředitelství vodních cest ČR

Je pěknou tradicí, když se již zcela pravidelně každé dva roky schází široký okruh odborníků působících v oblasti vnitrozemské vodní dopravy České republiky a Slovenské republiky na konferenci zvané Plavební dny, jejímž pořadatelem je České plavební a vodocestné sdružení a Slovenský plavebný kongres. Jedinečná je tato konference právě účastí pracovníků státních a veřejných institucí typu ministerstev dopravy, plavebních úřadů, správců povodí, některých municipalit, ale také soukromé sféry reprezentované provozovateli vodní dopravy obchodní, osobní i rekreační, projekčními i stavebními firmami zabývajícími se stavbami na vodních cestách. V neposlední řadě je cenná i účast akademické sféry vysokých škol i výzkumných institucí. Diskutují se tak otázky jak provozu na vodních cestách, tak i rozvoje a správy infrastruktury vodních cest.

18. září letošního roku se celé spektrum odborníků opět setkalo na tentokrát 27. Plavebních dnech 2013, pořádaných Slovenským plavebným kongresem v hotelu Holiday Inn v Žilině. Záštitu nad konáním konference převzali Ján Počiatka, ministr dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenskej republiky, a Juraj Blanár, predseda Žilinského samosprávneho kraja. Za vynikající organizaci celé konference patří velký dík Ing. Vladimíru Novákovi a jeho týmu spolupracovníků, kteří se zhostili tohoto úkolu na výbornou a vytvořili tak zázemí pro podnětné jednání všech účastníků.

Počátek konference ve večerních hodinách středy 18. září 2013 se nesl v duchu oficiálního zahájení. Úvodního slova se ujali předsedové organizujícího Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Novák a partnerského

Českého plavebního a vodocestného sdružení Ing. Pavel Jurášek, CSc. Svou zdravoti poté přednesli zástupci Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenskej republiky, konkrétně ředitel odboru vodnej dopravy Ing. Matěj Vaníček, a Žilinského samosprávného kraja. Ve svých projevech ocenili uspořádání této konference a očekávání, že konference se bude věnovat hledání řešení současných problémů vodní dopravy na Slovensku i v České republice. Následovaly pozdravy vrcholných představitelů spolupracujících institucí Žilinské univerzity v Žilině, Slovenske technicke univerzity, Stavebné fakulty, Katedry hydrotechniky a Agentúry rozvoja vodnej dopravy.

Za Českou republiku přednesla Ing. Katarína Koleničková, ředitelka odboru plavby ministerstva dopravy, zdravoti ministra dopravy Zdeňka Žáka. Bylo potěšující slyšet, že po dlouhé době ministr dopravy poctil konferenci Plavebné dni zásadním projevem, jímž vyjádřil odhodlání Ministerstva dopravy České republiky po desetiletí stagnace oboru vodní dopravy učinit strategická opatření ve prospěch lepšího uplatnění plavby na dopravním trhu a v dopravní soustavě. Klíčovým momentem jeho zdravoti byla výzva ke vzájemné intenzivní spolupráci všech zúčastněných, bez níž nikdy těchto strategických opatření nedosáhneme. Jsem přesvědčen, že právě tento faktor je pro obor vodní dopravy dlouhodobě kritický a je poselstvím pro všechna obdobná setkání odborníků působících v plavbě nejen v České republice.

Na oficiální část prvního dne navázal společenský večer, jemuž naladilo patřičnou atmosféru vystoupení folklórního souboru Stavbár studentů Žilinské univerzity.

Neformální pokračování večera užila většina účastníků v pohodlném prostředí hotelu řadou rozhovorů a výměnou zkušeností. Jednou z neocenitelných příležitostí Plavebních dnů, jejíž význam vzrostl po rozdělení Československa, je výměna zkušeností mezi českými a slovenskými kolegy, kteří řeší sice rozdílné úlohy, ale mnohé články a témata je spojují a za jiných okolností by nebyla možnost vést o nich diskusi.

První pracovní den konference řídil dlouholetý člen Slovenského plavebného kongresu a jeho expředseda Ing. Vladimír Haviar. Po zahájení byla zvolena návrhová komise, která pracovala pod vedením doc. Ing. Ludovíta Možiešika, PhD., jejímž členem byl mj. Ing. Jan Bukovský, PhD. z České republiky.

Úvodem jednání předal předseda Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Novák předsedovi Českého plavebního a vodocestního sdružení doc. Ing. Pavlu Juráškovi, CSc. jmenování za čestného člena Slovenského plavebného kongresu.

V následném vystoupení doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., kromě poděkování za tuto poctu, které si velmi váží, vyzdvihl činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v uplynulém období. Zejména se zmínil o

- přípravě výstavby plavebních stupňů Děčín a Přelouč na labské vodní cestě,
- sledování územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- novele zákona o vnitrozemské plavbě, řešící zejména pravidla plavebního provozu a problematiku v oblasti přístavů, přístavišť, překladišť, kotvišť apod.,
- podpisu vládní dohody České republiky a Slovenské republiky směřující k prodloužení Baťova kanálu směrem na vodní tok Moravy.

Dále pokračoval odborný program, který byl jádrem celé konference. Přednesených osm příspěvků se věnovalo různým problémům rozvoje vodních cest a plavby na Slovensku i v České republice. Prezence předsedy Slovenského plavebného kongresu shrnula současný stav realizace rozvoje a modernizace vodních cest na Slovensku, včetně potenciálu rozvoje vnitrozemské plavby. Zdůraznil význam funkce Agentúry rozvoja vodnej dopravy a její zařazení do systému organizací v kompetenci resortu dopravy na rozvoj infrastruktury. Byly zahájeny práce na koncepční přípravě strategických prací rozvoje vodních cest, nicméně bohužel zatím žádná stavba nebyla zahájena. Agentúra rozvoja vodnej dopravy se soustřeďuje primárně na přípravu řešení stabilizace plavebních podmínek na dolním Váhu a rozvoje infrastruktury veřejných přístavů. Dlouhodobějším a koncepčnějším problémem jsou další práce zaměřené na pokračování splavňování Váhu. Velká očekávání jsou kladena také na výstavbu vodního díla Sereď-Hlohovec, které významným způsobem prodlouží splavnou vážskou vodní cestu. Toto dílo je ale připravováno ze strany soukromého investora. Dlouhodobým problémem, jehož řešení je ale stále aktuálnější, jsou plavební podmínky na Dunaji, kde jsou na mrtvém bodě jednání ohledně sporu Slovenska a Maďarska o soustavě vodních děl Gabčíkovo-Nagymaros. V neposlední řadě také připomněl problémy související s absencí koncepčního řešení plavebních podmínek mezi Bratislavou a Vídní.

V následujícím příspěvku JUDr. Žiláková informovala o připravovaném Operačním programu Doprava pro období 2014–2020 na Slovensku, který by měl obsahovat také finanční rámec pro rozvoj vodních cest. Na rozdíl od dosavadního období by tak měly být nově investice do vodních cest na Slovensku financovány z fondů Evropské unie. Z pohledu České republiky byl zajímavý přístup Slo-

venska s vyčleněním samostatné priority pro vodní cesty, nicméně stejně tak jako v ČR je proces zpracování a zejména schvalování zatím na počátku. Jako významný problém zdůraznila otázku zařazení Váhu do sítě TEN-T, kdy v případě jeho nezařazení by bylo financování z fondů Evropské unie složitě.

Zajímavý příspěvek byl Ing. Štubni k roli rekreační a sportovní plavby ve službách cestovního ruchu. V podmínkách Slovenska je důraz kladen zejména na malou plavbu charakteru kánoí a jiných bezmotorových plavidel, přičemž pro plavbu hausbótů a obdobných plavidel jsou podmínky, na rozdíl od České republiky, jen omezené. Nicméně i tato drobná plavba vyžaduje určitou infrastrukturu, na jejíž absenci bylo poukázáno v diskuzi, včetně problémů s dynamickým rozvojem malých vodních elektráren na Slovensku, kdy jsou často budovány nové vzdouvací objekty bez zařízení pro překonání malými plavidly a původně atraktivní vodní toky pro plavbu jsou tak znehodnocovány.

Diskusi o širších aspektech rozvoje vodních cest na Slovensku navodil Ing. Hartel jako primátor Kysuckého Nového Města, kdy upozornil na dle jeho názoru nejednoznačnost územní ochrany koridoru vodní cesty Váh-Odra, která omezuje rozvoj města. Jak zdůraznil, město není proti vodní cestě, ale uvítalo by takovou územní ochranu, která nebude rozvoj města nadměrně omezovat.

Velmi zajímavá byla odborná přednáška doc. Ing. Možiešika k technickému koncepčnímu řešení vodního díla Kolárovo, které by mělo vyřešit momentální špatnou splavnost vstupního úseku Váhu a umožnit tak praktické provozování plavby přes vybudovaná vodní díla Selice a Králová. Původně se plánovalo, že stabilizaci hladiny zde zajistí vodní dílo Nagymaros zpětným vzduťm z Dunaje, ale jeho výstavba je zatím v nedohlednu. Otevřel zde však otázku, zda vyčkávání na realizaci tohoto vodního díla je na pořadu dne a zda by výstavba vodního díla Kolárovo dokonce se zvýšenou hladinou nebyla odůvodněná, i když by se v budoucnu vodní dílo Nagymaros nakonec postavilo. Na několika variantách možné lokalizace zdůraznil, že různé umístění i řešení vodního díla má své přednosti a nevýhody a vyžaduje tak podrobnou analýzu, jež zatím nebyla provedena. Podnětný byl i návrh doc. Možiešika k zadání studie o propojení Váhu s Moravou.

Závěrečné čtvrtěční příspěvky se zabývaly rozvojem vodních cest v České republice. Ing. Skalický, v době konání konference řídící Ředitelství vodních cest ČR, představil současný stav přípravy strategických staveb rozvoje vodních cest, jako je plavební stupeň Děčín, splavnění do Pardubic, ale také lodní zdvihadla Slapy a Orlik. Zdůraznil také práce na přípravě a realizaci sítě veřejných přístavišť pro osobní a rekreační plavbu, přinášející novou kvalitu a podmínky pro rozvoj tohoto dosud opomíjeného segmentu. Hlavním poselstvím tohoto příspěvku bylo potvrzení připravenosti uvedené záměry realizovat, byť překážky jejich realizaci leží právě na dosažení konsenzu mezi různými veřejnými subjekty.

Následující příspěvek Ing. Bukovského přednesený jménem Ministerstva dopravy ČR účastníky konference seznámil s hlavními koncepčními milníky rozvoje vodních cest, které resort dopravy identifikuje ve strategických dokumentech. Zdůraznil, že nová Dopravní politika do roku 2020 s rozvojem vodních cest jednoznačně počítá. Zásadní je ale Dopravní sektorová strategie 2. fáze, která je v závěrečné fázi schvalování (13. 11. 2013 došlo ke schválení strategie vládou ČR) a jež pro rozvoj vodních cest představuje pevně zakotvený rozvojových investic mezi investicemi celé dopravní soustavy. Po 20 letech má tak rozvoj vodních cest v České republice nejpevnější kon-

cepční základy. Přehledně bylo informováno o hlavních strategických prioritách, jež resort dopravy vidí zejména v oblasti podpory obchodní plavby. V oblasti rekreační plavby je nutná úzká spolupráce s jinými resorty, včetně spolufinancování z rozvojových programů cestovního ruchu.

Odpolední program konference se orientoval na získání praktických zkušeností s rekreační plavbou na Slovensku, kdy všichni účastníci odjeli autobusem na exkurzi spojenou s plavbou na tradičních plitích. Absolvovala se plavba romantickým kaňonem Váhu kolem malebného hradu Strečno, se zasvěceným výkladem plavců o úskalích i poetice vorové plavby na Váhu v minulosti, jež v současnosti veřejnosti alespoň rámcově přibližují plavby na plitích.

Závěrečný den konference, který probíhal pod řízením Ing. Michaela Trnky, CSc. z Českého plavebního a vodocestného sdružení, se od problematiky vodních cest přiklonil spíše k plavebnímu provozu a jeho aktuálním aspektům. Ing. Peter Čáky jako člen sekretariátu Dunajské komise informoval o současných tématech, které Dunajská komise řeší a jež se tak týká všech provozovatelů vodní dopravy působících na Dunaji. Zejména pro účastníky z České republiky se jednalo o málo známé problémy a činnosti.

Zástupci Žilinské univerzity v několika příspěvcích představili své výzkumné programy zaměřené na vzdělávání v oblasti vodní dopravy, včetně zvyšování kvalifikace posádek a připraveného simulátoru plavidla. Vystoupení doc. Fošumpaura z katedry hydrotechniky Stavební fakulty ČVUT ukázalo druhý úhel pohledu akademické sféry, a to na roli hydraulického výzkumu v přípravě nových staveb infrastruktury vodních cest. Tým katedry hydrotechniky měl unikátní příležitost ověřit výsledky hydraulického výzkumu projektovaného plavebního zařízení in situ na dokončeném díle (vodní díla realizovaná v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty České Budějovice–Týn n. Vlt.). Prezentované výsledky ukazují vysokou shodu a reprezentativnost výsledků, což dokládá smysluplnost modelových výzkumů během přípravy staveb vodních cest.

Ing. Supek ze Slovenského vodo hospodářského podniku ve svém příspěvku poukázal na zkušenosti z povodní v červnu 2013 na Dunaji. Zcela zásadně se ukázal přínos právě dokončené protipovodňové ochrany, která svou roli plnila na výbornou. Tématem pro budoucnost je nakládání s plovoucími zařízeními na Dunaji, jež jsou různých vlastníků a provozovatelů, kteří je udržují v rozdílném stavu a představují během povodní rizikový faktor. K žádnému fatálnímu problému nakonec nedošlo, ale je třeba této problematice věnovat dostatečnou pozornost.

Další vystoupení doc. Klepocha ze Slovenského Lloydů se věnovalo otázkám možného rozdílného přístupu klasifikačních organizací k vydávání dokladů plavidel.

Ing. Chalupka účastníky konference seznámil s aktuálním stavem zavádění Říčních informačních služeb na Slovensku, jež spravuje Štátná plavebná správa.

Zajímavé diskusní vystoupení představoval příspěvek Ing. Slaninky ze Spolku pro podporu Pomoraví, který poukázal na složitá jednání Slovenska a Rakouska o plavbě na hraničním úseku Moravy. Tuto plavbu Rakousko zásadně odmítá, a to jak realizaci stavebních úprav, tak i pouhé povolení této plavby. Jak Ing. Slaninka názorně ukázal, není pohled na stabilitu koryta Moravy v hraničním úseku jednoduchý. Koryto bylo dlouhodobě systematicky upravováno, úpravy ale nebyly dokončeny, přičemž nynější aktuální návrh Rakouska tyto úpravy vracet zpět do „původního tvaru“, aniž se předchozí úprava stihla stabilizovat, nemusí představovat řešení dnové eroze. Jedním z významných příčin pokračování této eroze je dle jeho názoru pokračování těžby štěrkopísků z rakouské strany.

Posledním příspěvkem bylo vystoupení Ing. Vaněčka z Povodí Vltavy o zprovoznování vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Informoval o aktuálním stavu prací a provozu, přičemž zdůraznil pozitivní výsledky dosavadního plavebního provozu u Českých Budějovic, který je i přes své přetrvávající oddělení od Orlické nádrže poměrně intenzivní a prokazuje zájem veřejnosti o plavbu na Vltavě i na této nové vodní cestě.

Na závěr konference účastníci přijali závěry, které jsou otištěny ve svém kompletním znění ve článku Ing. Vladimíra Holčíka, a vyzvali státní představitel Slovenska i České republiky k vynakládání dostatečné pozornosti vnitrozemské vodní dopravě, jejíž význam není odpovídajícím způsobem doceněn, přičemž představuje výzvu pro ekonomiku státu jako celek. V rámci oficiálních příspěvků i neformálních kuloárových rozhovorů se účastníci shodli, že nynější situace obou států představuje příležitost pro koncepční řešení sektoru vodní dopravy jak strategickými stavbami, které jsou téměř připraveny k realizaci, ale zatím nebylo dosaženo potřebné politické dohody a administrativních úkonů (např. stabilizace plavebních podmínek Labe), tak i dlouhodobou výzvou v podobě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Celá konference byla nasycena podnětnou atmosférou, na níž má zásluhu nejen profesionální práce organizátorů konference, ale také konstruktivní přístup zúčastněné odborné veřejnosti směrem ke hledání společných témat a řešení. Je tak výzvou pro příští 28. Plavební dny, které se budou konat v České republice, aby na tuto tradici navázaly. Věříme, že za dva roky se podaří i část problémů, o nichž bylo v Žilině diskutováno, vyřešit a tak bude možné konstatovat, že vodní doprava v našich státech má perspektivu již jasnou a viditelnou.



Jezová klapka VD Doksany • Protipovodňová ochrana Veltrus • Molo VK Smíchov



VODNÍ CESTY a.s., Na Pankráci 57, Praha 4, 140 00, Tel: 261 222 834, Fax: 261 223 492, www.vodnicesty.cz, info@vodnicesty.cz

Projekty a studie hydrotechnických staveb, dopravních staveb a pozemních staveb, zařízení lomů, technická a územní řešení, statické výpočty ocelových konstrukcí, hydrotechnické a hydraulické výpočty, ochrana proti povodním. Inženýring, ekonomické analýzy, ekologické studie a další. Dodávky a montáže ocelových hydrotechnických konstrukcí, turbín pro MVE, speciálních čistících strojů, dodávky staveb.



**ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR**

ŘVC ČR - státní investor, jehož posláním je

- vytváření koncepce rozvoje vodních cest
- příprava a realizace staveb infrastruktury vodních cest
- zlepšování parametrů splavnosti 315 km dopravně významných vodních cest sítě TEN-T - Labe, Vltava
- zlepšení plavebních podmínek na Labi od státní hranice do Ústí nad Labem - Plavební stupeň Děčín
- splavnění Labe do Pardubic
- obnovení splavnosti Vltavy do Českých Budějovic
- rozvoj infrastruktury pro turistickou a rekreační plavbu
- podpora a propagace vodních cest ČR
- provoz servisního plavidla

!!! ZMĚNA SÍDLA !!!

Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
tel.: +420 225 131 732, fax: +420 225 131 733
e-mail: rvccr@rvccr.cz [WWW.RVCCR.CZ](http://www.rvccr.cz)
Po vodě - **ekologicky, levně a v pohodě**

argo[®]
AUTOMATIZACE



Společnost Argo Automatizace, s.r.o. je spolehlivý dodavatel v oboru elektrotechniky a automatizace.

Zajišťujeme:

- > dodávky a nastavení řídicích systémů a signalizace na stavbách pro vodní cesty, jako je ovládání jezů a plavebních komor včetně dálkového ovládání.
- > dodávky a montáže zabezpečovacích zařízení drah a vleček a dalších elektrotechnických souborů na dopravních stavbách.

Referenční stavby:

- > 11 plavebních komor Baťova kanálu.
- > plavební komora České Vrbné, přístav České Vrbné, plavební komora Hněvkovice, plavební komora Hluboká.



AUTOMATIZACE

Argo Automatizace, s.r.o., U vlečky 2, 617 00 Brno, info@argo-a.cz, www.argo-a.cz

Putování po čínských vodních cestách (1. část)

Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.

Foto: autor a archiv

V roce 2007 navštívila Čínu skupina českých expertů na vodní cesty (viz. Vodní cesty a plavba 2–3/2007). Ta si mimojiné prohlédla rozestavěnou největší přehradu na světě Tři soutěsky. Sám jsem měl minulý rok příležitost, díky pozvání na vodocestnou konferenci, tuto oblast také navštívit a prohlédnout si již hotové vodní dílo včetně projektu přesunu měst a vesnic a řadu dalších zajímavých opatření.

Do Číny jsem v půlce září 2012 odlétal s tím, že uvidím samá „nej“ v této nejrychleji se rozvíjející zemi světa, ale to co jsem tam skutečně viděl mě uchvátilo a zpátky jsem se vracel s pocitem, že Číňané jsou neskutečně pracovitý a učenlivý národ. Bylo neuvěřitelné spatřit jak se Čína snaží dohnat, a možná v současné době i předehnat, rozvoj, kterého dosáhly západní země.

Chongqing – bývalé hlavní město Čínské republiky

Mým prvním zastavením bylo velkoměsto Chongqing (česky Čchung-čching) ležící na konci vzdutí přehrady Tři soutěsky. Přiznám se, že jsem o tomto městě nikdy před tím neslyšel, o to více mě překvapilo, že se jedná o jedno z největších měst na světě. V centrální části města bydlí na 15 milionů obyvatel a město jako celkový počet uvádí 33 milionů lidí. Město se rozrostlo především díky obrovskému rozvoji této oblasti v posledních několika desetiletích.

Už samotná cesta z letiště do hotelu byla velkým překvapením. Kolem osmiproudé dálnice byly nádherné záhony květin a pečlivě vysázené stromy, obrovské vládní budovy a moderní paneláky. Souběžně z dálnic vede do centra také jednokolejnicová dráha (monorail). Když jsem se později ptal našich průvodců proč mají kolem dálnic tak krásné prostředí, bylo mi řečeno že jde o součást čín-



Trasa plavby po Dlouhé řece z Chonggingu do Yichangu



Panoramatický pohled na Chongqing na soutoku Dlouhé řeky a řeky Jialing. Zdroj: Oliver Ren, Wikipedia

ského smyslu pro prezentaci úspěchů a pokroku, toto starání se o veřejný prostor nazývají „face project“, tedy „projekt vzhledu“. Jde o to, že každý Číňan i cizinec jedoucí po dálnici nebo souběžnou železnicí vidí, jak je město bohaté, že si může dovolit udržovat životní prostředí v tak dobrém stavu.



V Chongqingu je hlavním hromadným dopravním prostředkem monorail



Budova Lidového shromáždění, postavená v letech 1951–1954, patří mezi nejúchvatnější vládní budovy ve městě

Něco jiného je ovšem čistota ovzduší. Celý den se Chongqing halil do rudého smogu, ač byl horký konec tropického léta, Slunce nebylo skoro přes zplodiny vidět, a tak bylo celý den šero.



Odpolední smogový pohled na řeku Jialing těsně nad soutokem s Dlouhou řekou

Další dojem na mě udělala procházka okolo hotelu. Vzhledem k tomu, že v tomto městě nejsou zahraniční návštěvníci až tak častým jevem, stal jsem se středem pozornosti na každém kroku. Všechny vládní/státní budovy jsou hlídány policií, respektive vojenskou ostrahou. Tak tomu bylo v případě požárních zbrojnic, úřadů i bank. Jakmile si mě všimla ostraha v Bank of China, hned zavolal ředitele pobočky a ten se mi osobně věnoval, musel jsem vyplnit řadu formulářů, včetně zaměstnání rodičů, než mi bylo vůbec dovoleno vyměnit si peníze. Ředitel pobočky také pochválil světoznámé české fotbalisty. Každý úředník měl na přepážce zajímavý displej indikující zkušenost (kariéru) úředníka pomocí počtu rudých hvězd. Po obslužení jsem mohl zmáčknout na displeji tlačítko jestli jsem byl nebo nebyl spokojen s obsluhou.

Když jsem odjel na cíp poloostrova, obchodního centra

města, povšiml jsem si, že se většina budov v centru postavených v 50. až 70. letech bourá, aby ustoupily novým mrakodrapům. Přes řeku vedou nové mosty a další byly ve výstavbě. Na hladině plula flotila nových velkých lodí, které sem mohou zajíždět díky vzduť přehradě Tři soutěsky.

Když jsem se pohyboval po vyhlídkové terase nad soutokem Dlouhé řeky (Jang-c'-ťiang) a řeky Jialing, byl jsem jediný bílý člověk široko daleko, lidé si mě se zájmem prohlíželi a malé školačky s aktovkami běhaly okolo mě a volaly na mě „hello“. Pěkným příkladem udržování čínských tradic byli místní občané pouštějící obří draky. Na druhý břeh Dlouhé řeky vede velkokapacitní lanovka, která se tyčí vysoko nad řekou.



Plavební provoz na Dlouhé řece na konci vzduť přehradě Tři soutěsky a přístaviště hotelových lodí



Městská lanovka přes Dlouhou řeku



Pohled na centrum Chongqingu přes Dlouhou řeku



Památník lidového osvobození města od Čankajška

Při procházce po centru města lze narazit na Památník lidového osvobození, který zde byl vztyčen na oslavu vítězství nad Japonskem. Město bylo totiž během druhé světové války pro svoji důležitost těžce bombardováno japonským letectvem. V roce 1950 byl památník přejmenován na počest vítězství komunistů. Chongqing byl do roku 1949 provizorním hlavním městem Čínské republiky, odkud utekla Čankajškova vláda na Tchaj-wan. Dnes se však zdá památník malinký oproti novým mrakodrapům v jeho bezprostřední blízkosti.

Doprava ve městě je další zajímavá kapitola. Ulice jsou přečpané auty, systém městské dopravy je stále ve výstavbě, takže jsme si s dopravou užili také své.



Chongqingký pálivý kotlík páli už při pohledu

Kulinářskou specialitou Chongqingu je pálivý kotlík, který si v minulosti vařili rybáři z rybích vnitřností a aby přebili chuť přidávali do jídla sečuánský pepř a čili papričky. Výsledná kombinace je tak pálivá, že vyvolá pocit znečítlivění jazyku. Dnes se jídlo vaří v nejlepších místních restauracích.

Plavba hotelovou lodí z Chongqingu do Yichangu

Čtyřdenní a více než 660 km dlouhá plavba po celém vzdutí přehrady Tři soutěsky a Gezhoubu patří dnes mezi jedny z největších turistických atrakcí v Číně. Během plavby je možné pozorovat měnící se regiony podél Dlouhé řeky, které po výstavbě přehrady Tři soutěsky doznaly obrovských změn.

Před plavbou po řece překvapí už samotná velikost hotelových lodí. Naše loď měla šest podlaží, byla 98,6 m dlouhá a 16,4 m široká, plula max. rychlostí 28 km/h, na vodu byla spuštěna v roce 2003 s kapacitou 264 pasažerů + desítky členů posádky. Na palubě byla k dispozici restaurace, bar, kavárna, taneční parket a masážní salony. Při příchodu k lodi hrála lodní kapela Jingle Bells (rolničky).



Naše loď Katarina (zakotvená u města duchů Fengdu)



Plánek a rozměry lodě



Dvojmístná kajuta hotelové lodě



Večerní vystoupení tradičních čínských tanců

Z Chongqingu loď vyrážela večer za tmy a první úsek představoval zónu s nákladními přístavy, opravdu velký byl zejména kontejnerový terminál, a průmyslovými oblastmi. Naši loď neustále míjely velké nákladní lodě.



Velký kontejnerový terminál v Chongqingu s typickou kontejnerovou lodí

Město duchů Fengdu

Druhý den plavby nás čekala prohlídka města duchů Fengdu, což je chrám na zeleném vrcholku vysoko nad řekou. Na protější stráni se ještě v mlze tyčila hlava Cí-

saře. Hlavním dojmem z návštěvy tohoto turistického místa byla absolutní přeplněnost. Ve stejnou dobu jako naše loď totiž u chrámu zakotvilo dalších 6 velkých hotelových lodí.



Obří hlava císaře ve městě duchů Fengdu

V lodní restauraci se podávaly ryby a krevety ulovené ve vodách přehrady.

V horní části přehrady byl po obou březích k vidění velký průmyslový rozvoj, všude samé továrny, uhelné elektrárny před kterými čekaly ve frontě lodě s uhlím, a loděnice chrlící na vodu nové lodě odpovídající dnešním plavebním podmínkám na Dlouhé řece.

Postupně se během plavby údolí zařezávalo do vyšších hor, proto bylo pro projektanty přehrady v mnoha ohledech obtížné přesunout zemědělství, průmysl a domy obyvatel do vyšších poloh před zatopením. Během plavby jsme tak mohli sledovat opravdu zajímavé realizace těchto přesunů – vysoké mosty, terasová města na svazích příkrých hor, plovoucí policejní stanice apod.



Nové město Zhongzhouzhen. Kolem přehrady vyrostla nová města, kam se přestěhovali obyvatelé ze zatopených měst a vesnic. Obyvatelé se musí v nových městech postavených na svazích hor potýkat s velkým převýšením



Plovoucí policejní stanice



Přehradní nádrž překlenují desítky velkých mostů, které dle průvodce patří k největším na světě

Během plavby jsme si všimli také podivných konstrukcí na pilotách chrlících vodu do řeky. Náš čínský průvodce nám vysvětlil, že každá obec a město mají nové čistírny odpadních vod, aby voda v řece zpomalená přehradou nebyla zamořena odpady a nebyl v ní zničen rybolov. Možná, že v tomto případě spíše než obavy o životní prostředí donutily čínské úřady k tomuto řešení obavy o ekonomiku související s rybolovem, nicméně výsledek je příznivý.

Dalším ekologickým opatřením po výstavbě přehrady bylo nařízení, aby lidé pěstovali na terasových polích namísto obilnin ovocné stromy, které budou zároveň zabránovat erozi půdy.



Čistírny odpadních vod ve městě Baotaping. Pro nedostatek místa jsou čistírny stavěny na vysokých pilotách

Červený pavilon Shibaozhai

Další zastávkou na naší plavbě byl chrám Shibaozhai založený roku 1750, který leží na vrcholku strmého pahorku nad řekou. Aby se dostali poutníci snáze na vrchol, byl na skále v roce 1819 postaven červený devítipatrový pavilon se schodištěm. S výstavbou přehrady Tři soutěsky by se ocitly základy červeného pavilonu pod úroveň hladiny, proto byla kolem chrámu postavena betonová hráz.



Vysoká betonová hráz chrání chrám Shibaozhai, který se po výstavbě přehrady ocitl na ostrově

Bílé císařské město – Baidicheng

Po zakotvení u nově vybudovaného města s historickými prvky včetně přesunutí brány a hradeb nás čekal výlet do nedalekého Bílého císařského města, které leží na vrcholku tyčícího se nad řekou uprostřed dříve zemědělsky obdělávaného údolí. Dnes je celé údolí trvale zalito vodou, města se proto musela přesunout na okolní svahy a Bílé císařské město se ocitlo na ostrově.



Dnes již historický pohled na staré město s vyznačenou max. hladinou přehrady

Zatímco zemědělství se muselo přeorientovat na jiné plodiny (zejména ovocné stromy), v této oblasti se dnes velice daří rybolovu – v přehradě se chovají ryby a mušle, také říční krevetky. Jak už bylo řečeno, i proto se klade velký důraz na čistotu vody v řece.



Nad nejvyšší hladinu přehrady musely být přesunuty i historické památky, včetně této městské brány



Pohled na ostrov s Bílým Císařským městem (Baidicheng) z druhého břehu a za krásného počasí



Rybáři prodávali čerstvě ulovené ryby přímo na molech turistických lodí. Místní ryby byly i na našem jídelníčku

Ve zdejší zátce jsme mohli pozorovat flotilu malých lodí na kterých lidé vytahovali ručně splávi, většinou dřevo a plastové boty (žabky). Kupodivu v řece neplavaly skoro žádné PET láhve, protože na ně je v Číně záloha a chudí lidé je sbírají a vracejí.



Lidé uklízí splávi z místní zátoky

Soutěska Qutang

První ze tří soutěsek po kterých je tato přehrada pojmenovaná, soutěska Qutang, je zobrazena i na čínských bankovkách v hodnotě 10 jüanů. Z mlhy se vynořují obrovské hory se strmými svahy a špičatými skálami. V soutěsce vane silný vítr a mlha je zde častá. V tomto těsnějším úseku je stále hustý lodní provoz.

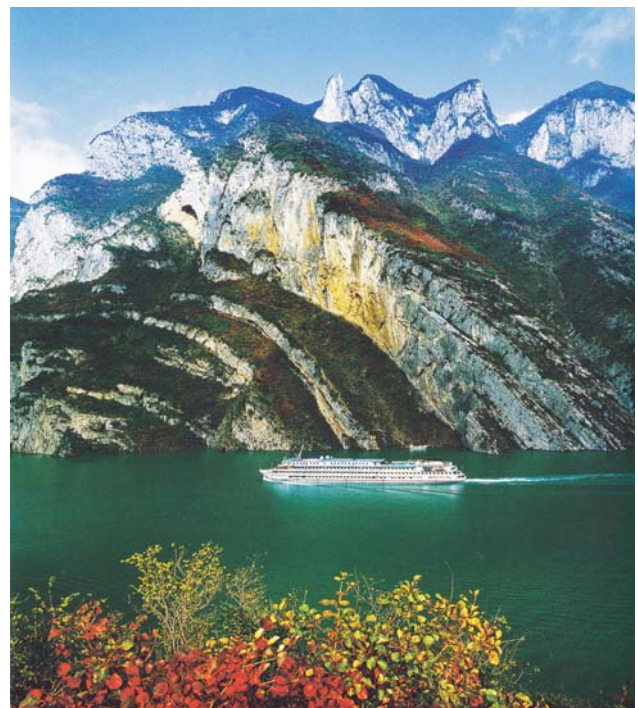
I na svazích těchto skalních svahů žijí lidé. Chovají kozy, rybaří a jejich děti vyzvedávají vodní „autobus“ a sváží je do školy.



Soutěska Qutang je vyobrazena i na čínské bankovce v hodnotě 10 jüanů



Pohled na začátek soutěsky Qutang



Soutěska Qutang je obklopena vysokými strmými horami



Častým typem lodí na Dlouhé řece, především na hladině přehrady Tři soutěsky, jsou lodě převážející kamiony



Domy s terasovými poličky na březích Dlouhé řeky

Podél řeky jsou v některých místech viditelné přesunutá historická potahové stezky.



Jako rychlý dopravní prostředek obyvatelé používají tzv. rychlodě (hydrofoily)



Historické potahové stezky byly v některých místech přesunuty nad hladinu přehrady

Po průjezdu první soutěskou jsme pozváni na můstek, kde se dozvídáme, že kapitán je přítomen na můstku jen při obtížných operacích. Během rutinních prací řídí loď první důstojník. Kapitán se účastní slavnostních událostí, ale nepije alkohol. Kapitán nám pověděl něco k historii plavby na řece. Říkal, že se dříve na řece nedalo plout bezpečně po celý rok, tak jak tomu je dnes. Byly zde desítky jednosměrných plavebních úseků a nedalo se zde plout bezpečně v noci. Dnes je plavba po celé zdrži přehrady Tři soutěsky bezpečná, klidná a probíhá nepřetržitě ve dne, v noci. Všechny lodě jsou vybaveny moderními komunikačními zařízeními, radary a sonary, mohou tak proto bez problémů plout i v této oblasti častých mlh.

Loďní provoz je pod neustálou kontrolou plavební správy, která má rozmístěny radary po celé řece. Na řece je také zřízena síť stanic říční policie a záchranných týmů pro případ havárie.



Na můstku hotelové lodi

V této úzké soutěsce byla dobře vidět opatření, která byla přijata proti erozi půdy a sesuvům příkrých svahů. Dříve odlesněné svahy jsou dnes opět zalesňovány, svahy kde hrozí sesuvy jsou zpevněny betonem. V těchto místech byly také k vidění zajímavé zásobníky na uhlí, odkud je sypáno do lodí.



Nákladní loď je nakládána uhlím ze zásobníku



Tanker v soutěsce Qutang

Soutěska Wu a údolí Shennongjia

Ve druhé soutěsce jménem Wu leží okresní město Badong, které je výchozím bodem pro výlety do zelených údolí lesního regionu Shennongjia. Z naší velké hotelové lodi jsme přestoupili na menší výletní lodě, které nás provezly údolními, kde žijí „trackeři“, tedy místní „burláci“. Podél cesty kaňonem s průzračně čistou vodou vidíme zavěšenou rakev ve skalách, ze břehů naši loď pozorují zvědavé opice a kozy. Vysoko nad nedotčeným údolím se



Pohled na soutěsku Wu



Aby obyvatelé města Badong překonali alespoň výškové převýšení mezi přístavem a centrem města, je zde lanovka, která se musí vyrovnat s kolísající hladinou přehrady



Běžná říční kontejnerová loď na Dlouhé řece u Badongu



Mohutná jeskyně Yanziqian



Zvláštností této oblasti jsou zavěšené rakve. Je neuvěřitelné si představit, jak dostali lidé těžké rakve do takové výšky



Projížďka krásným údolím Shennongjia



Ukázka tažení lodí místními „burlaky“

staví dálnice. Na začátku jednoho úzkého údolí přese-
dáme na malé lodky, na kterých nás „burlaci“ za zpěvu
provezli úzkým údolím. Nejstaršímu z nich bylo 84 let.

Soutěska Xiling a přehrada Tři soutěsky

Večer se dostáváme na začátek třetí soutěsky. Na ska-
lách po obou stranách plavební dráhy svítí zelená a čer-
vená světla. Proti nám plují lodě, které právě překonaly
hráz přehrady. Soutěska se zde rozšiřuje a připomíná
spíše moře s četnými zálivy. Lodě vezoucí kamiony
z Chongqingu a dalších měst kolem nádrže zde končí
svou cestu, protože odsud na jih již vedou kvalitní dálnice.



Soutěska Xiling nad hrází přehrady Tři soutěsky



Lodě vezoucí kamiony po přehradě Tři soutěsky začínají/končí
svou cestou nad hrází přehrady

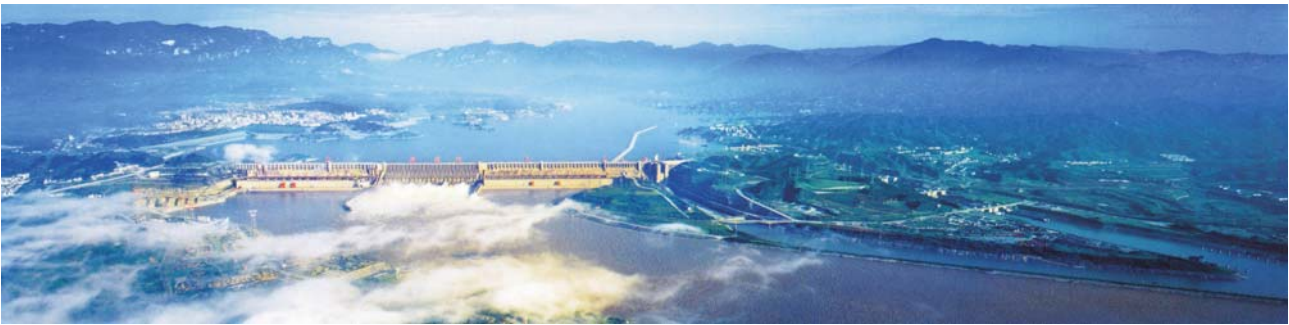


Nákladní lodě v přístavišti v širokém jezeře nad přehradou
Tři soutěsky

Kolem půlnoci vplouváme do první z pětilokové plavební
komor s jednou nákladní lodí. Spolu s několika experty
na vodní cesty sedíme na horní palubě a vychutnáváme
si dvě a půl hodiny dlouhý sestup přes celou soustavu
plavebních komor za zvuků skřípení a vrzání plovoucích
úvazů. Samotné prázdnění jedné plavební komory trvá
15 až 20 minut. V noci jsme zakotvili v obci Huangling,
která leží přímo pod přehradou.

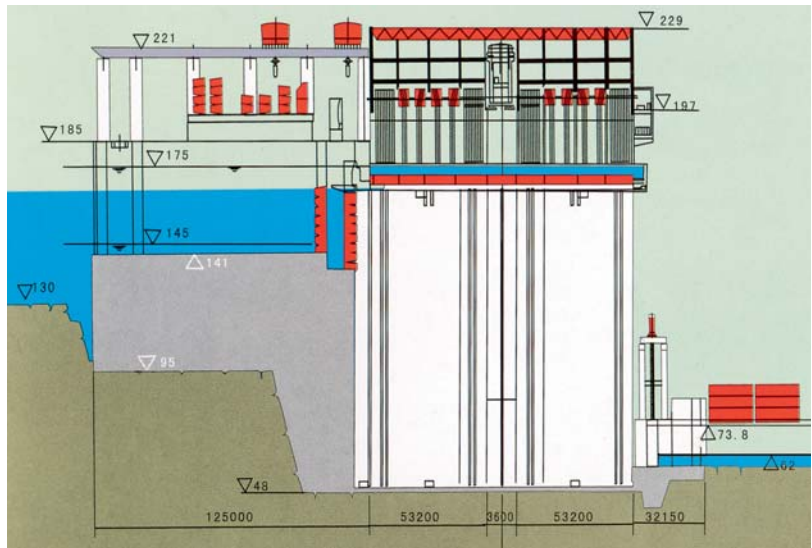


Noční proplouvání pětilokové plavební komory spolu s nákladní lodí



Panoramatický pohled na přehradu Tři soutěsky

Ráno odsud vyrážíme autobusem na prohlídku přehrady. Procházíme bezpečnostní kontrolou v obrovské budově připomínající letiště. Všude je plno vojáků. I dělníci pracující na přehradě nosí uniformy. Autobus přešel po mostě nad plavebními komorami a poté jsme absolvovali po dlouhých eskalátorech cestu na vrcholek turistického ostrova, který vznikl zahloubením stupnice plavebních komor do místní hory. Zde si prohlédneme informační středisko, které se změnilo spíše ve velký supermarket turistických předmětů. Je mlha, takže z turistického ostrova vidíme jen plavební komory, zatímco hustá mlha kryje hlavní část hráze. V mlze se dají v horní hladině postřehnout jakési korečkové bagry na sběr spláví, které se hromadí u hráze přehrady. Jediná dobře viditelná stavba na hrázi bylo lodní zdvihadlo, na kterém se čile pracovalo. Na hrázi se zatím nemůže, prý až za dva roky po dokončení prací na lodním zdvihadle by měla být pro turisty zpřístupněna celá hráz včetně dalšího turistického ostrova na druhé straně řeky. Lodní zdvihadlo bude nejvyšší na světě s převýšením 113 m a velikostí vany bude



Plánek řešení svislého lodního zdvihadla. Na obrázku je dobře patrné mobilní hrazení, které bude umístováno před a za výjezd ze zdvihadla podle aktuální hladiny vody

120x18x3,5 m, což odpovídá rozměrům především hotelových lodí, kterým má urychlit překonávání hráze. Cesta přes lodní zdvihadlo by měla trvat 30 až 40 minut. Lodní zdvihadlo se bude muset vypořádat s velkým kolísáním hladin – až 12 metrů v dolní vodě a 30 metrů v horní vodě.



Plavební komory během denního provozu bývají plně vytížené



Na přehradě jsou přísná bezpečnostní opatření. Možná dojde k jejich zmírnění po úplném dokončení přehrady



Rozestavěné nejvyšší (svislé) lodní zdvihadlo světa na přehradě Tři soutěsky

Základní technické údaje o přehradě Tři soutěsky

- Délka hráze v koruně: 1725 m
- Výška hráze: 185 m
- Šířka hráze: 126 m
- Délka vzduť: 650 km
- Objem: 39,3 km³
- Rozloha přehradního jezera: 1084 km²
- Maximální rozdíl hladin nad a pod přehradou: 113 m
- Kolísání hladiny přehradního jezera: až 30 m
- Vodní elektrárna: 32 turbín x 700 MW
- Výkon vodní elektrárny po dokončení: 22 400 MW
- Plavební komory: 2 stupnice 5 plavebních komor o rozměrech 280x35x5 m
- Lodní zdvihadlo (ve výstavbě): 120x18x3,5 m
- Doba výstavby přehrady: 1994 až 2008

Soutěska Xiling ve vzduší přehrady Gezhouba

Proplouvali jsme dál poslední částí třetí soutěsky Xiling, jejíž spodní část se nachází pod hrází přehrady Tři soutěsky. Zároveň je zde již voda vzedmutá vyrovnávací přehradou Gezhouba, která byla dokončena v roce 1988. Protože je přehrada nižší, řeka je v těchto místech užší a údolí působí úchvatně. Navíc je zde řada chrámů a poutních míst a také pevnost, která zabránila japonské armádě v dalším postupu proti proudu Dlouhé řeky během druhé světové války. Naše loď zakončila plavbu nad hrází přehrady Gezhouba. Autobusem jsme alespoň zajeli k dolní rejdě plavební komory přehrady Gezhouba. Řeka zde již mění charakter, opustila horské soutěsky a stává se z ní široký nížinný veletok.



Další zajímavý typ čínské říční lodi připomínající americké lodě na velkých jezerech „lakery“



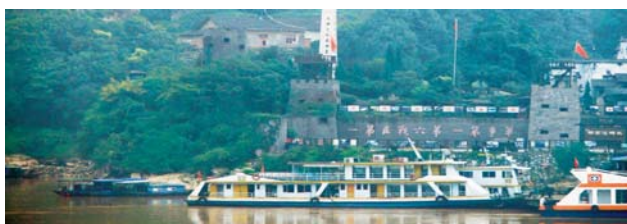
Podél Dlouhé řeky vznikla v posledních letech řada lodnic, které fungují bez jakéhokoliv zázemí



V dolní části soutěsky Xiling se nachází řada poutních míst a krásných údolíček



Nákladní loď s pětipatrovou nástavbou, ve které se mohou ubytovat i turisté



Pevnost v soutěsce Xiling, která odrazila japonskou invazi podél Dlouhé řeky



Nákladní loď v dolní rejdě plavební komory přehrady Gezhouba

Spousta lodních zdvihadel

Bohužel nebylo možné navštívit všechny přehrady v regionu, ale od našich průvodců jsme se dozvěděli, že se na přítocích Dlouhé řeky staví nebo nedávno postavila řada přehrad, které jsou osazeny také lodními zdvihadly většinou pro 300tunové lodě. Cílem je, aby lodě alespoň této velikosti mohly využít rozšířené plavební oblasti. Pro zajímavost uvádím několik obrázků pro představu o jak velké projekty se jedná a jaké řešení čínští inženýři přijali.



Impozantní dvojité vertikální lodní zdvihadlo pro 300 tunové lodě na přehradě Geheyan



Vertikální lodní zdvihadlo na přehradě Danjiangkou přesouvá až 300tunové lodě do přechodového bazénu. Lodě jsou přesouvány „na sucho“. Přehrada Danjiangkou slouží k odvádění vody z povodí Dlouhé řeky do Pekingu



Loď pokračuje „mokrou“ vanou šikmého lodního zdvihadla do dolní vody pod přehradou Danjiangkou



Vertikální lodní zdvihadlo pro lodě do 300 tun na přehradě Hubei Gaobazhou

Konference v Yangzhou

Ing. Jaroslav Bimka – ředitel kanceláře úřadu, Státní plavební správa

Plavební konference 2012 probíhala v historickém městě Yangzhou ležícím asi 300 km od Šanghaje směrem do vnitrozemí. Důkazem stále měnící se konfigurace pobřeží je fakt, že před 2000 lety bylo Yangzhou přímořským městem. Přístup po vodě k moři má však nadále zajištěn přes Velký průplav.

Velký průplav je starobylá severojižní vodní cesta spojující Peking s městem Hangzhou o celkové délce 1800 km. Byla vytvořena již před 2500 lety. V rámci konference jsme navštívili sekci u města Yangzhou. Pohled na umělý průplav působí impozantním dojmem. Na vodní ploše (cca šíře Labe nad Střekovskou zdrží) plují až kilometrová soulodí oběma směry a jedno za druhým.

Druhá odborná exkurze směřovala do Tří soutěsek. Největší přehradou světa, jež je víceúčelovým vodním dílem (kontrola povodní, využití vodní energie, zlepšení plavebních podmínek), jsou bezpochyby Tři soutěsky (čínsky San-sia, anglicky Three Gorges), která byla vybudována na středním toku Dlouhé řeky (Jang-c'-ťiang). Stavba byla zahájena v prosinci 1994 a její hlavní část byla dokončena v červnu 2003. Je nutno konstatovat, že kontrola povodní navržená na tisíciletou vodu je úspěšná. Před realizací díla hynuly při častých povodních až statisíce obyvatel (v roce 1931 to bylo 154 000 lidí).

Dnes ze stavby zbývá ještě dokončit lodní zdvihadlo pro jednotlivá plavidla o tonáži do 3000 tun, s vanou, jež má užité rozměry 120x18x3,5 m, rozdíl hladin max. 113 m, doba přepravy 45 minut. Celkové investice na realizaci projektu dosáhly více než 24 miliard dolarů (cca 500 miliard korun) s návratností investice do dvaceti let. Součástí stavby je hydroelektrárna s 26 generátory po 700 MW (v konečné fázi jich má být 32 s kapacitou 22 400 MW) s ročním výkonem 18 200 megawattů. Tím by měla být pokryta až jedna desetina celkové spotřeby energie v zemi (některé prameny

uvádějí, že by pokryla celé Holandsko). Přehradní hráz vodní nádrže je 2309 metrů dlouhá (z toho manipulační střední část je 485 m dlouhá), široká 115 m v základu, 40 m široká v koruně a 185 metrů vysoká. Vytváří jezero o délce 645 kilometrů a hloubce až 170 metrů. Aby nedocházelo k zanesení nádrže sedimenty, byl splaveninový režim úspěšně vyřešen snížením hladiny v povodňových obdobích, agresivním odpouštěním kalné vody a současným unášením sedimentů po proudu do dolního toku. Následně se zadržuje jen čistá voda. Plavebním zařízením je soustava dvojitých pětistupňových plavebních komor o užitečných rozměrech 280x34x5 m pro plavidla o nosnosti do 10 000 tun.

Při plavbě nad přehradou je možno pozorovat nádhernou přírodní scenérii lemovanou až dvoutisícovými horami. Obavy poněkud vzbuzují okolní příkré skalní srázy, které by mohly v případě nenadálého sesunu většího masivu vyvolat obrovskou ničivou vlnu. Vzpomeňme italskou, také svého času na světě nejvyšší, klenbovou přehradu Vajont. V roce 1963 se do nádrže rychlostí 110 km/hod sesul nestabilní svah (cca 270 milionů m³ horniny). To způsobilo, že 25–50 milionů m³ vody na sebe vzalo podobu více než 150 m vysoké vlny (některé prameny uvádějí, že vlna dosáhla výšky přes 200 m), která se hrnula všemi směry. Snadno se převálila přes hráz, zničila městečko Longarone a několik dalších vesnic (těžce poškozeny však byly i vesnice nad přehradou). Po katastrofě bylo identifikováno 2117 obětí. Ironií osudu bylo, že sesuv byl předem odhalen, ale výpočty předpokládaly vlnu o maximální výšce 20 m, o což byla hladina v přehradě snížena.

Nehody takového druhu se nedají zcela předvídat a našťastí nejsou časté. Vodní dílo Tří soutěsky je zcela výjimečné a má všechny předpoklady sloužit dobrým účelům, tak jak má.



Pohled na přehradu Tří soutěsky z "turistické hory"

Před 80 lety byl slavnostně otevřen Bělomořsko-baltský průplav

Petr Derjagin – www.1tv.ru, 5. srpna 2013



Mapa trasy Bělomořsko-baltského průplavu s vyznačenými čísly plavebních komor

Bělomořsko-baltský průplav byl jednou z hlavních staveb první sovětské pětiletky a v SSSR první stavba, kterou zcela provedli vězni. Více než 200 km průplavu bylo vykopáno ručně v nelidských podmínkách.

V současné době otvírají vrata plavebních komor Belomorkanal mechanizmy, v 50. letech byly obsluhovány ručně. Všechny plavební komory na průplavu byly postaveny zde dřeva vězni téměř bez jakékoliv mechanizace.

Vodní cesta dlouhá 227 km byla postavena za 20 měsíců. Zatímco Panamský průplav (82 km) byl postaven za více než 30 let. Přesný počet dělníků je dosud neznámý. Existují důkazy, že každý den pracovalo na stavbě 100 tisíc lidí. A umírali každý den po stovkách, ne-li po tisících.

Krumpáč, jeden z hlavních nástrojů, kterým vězni průplav vykopali. Po 14 až 16 hodinách pracovní doby se prsty nerozvíraly, jako by přirostly k násadě. Zvláštnost „bělomorstrojčů“: postěžovat si na nedostatek zásob nebylo možné. Vše si museli vyrobit dělníci sami. Od kolečka do zvedacích mechanismů ze dřeva až třeba po lana. Stavěli dřevěné koleje po kterých náklad vozili na plošinách s dřevěnými koly. Práce byla na hranici fyzických možností a přitom nebylo jistota, že pokud vězni vše vydrží, že nebudou příští den zastřeleni. Třeba v místě, jako je Sandarmoh, bylo v masových hrobech nalezeno 9 tisíc lidských pozůstatků.

Spisovatel a badatel Jurij Dimitrijevič našel toto místo v 90. letech jen několik kilometrů od průplavu. Do současné doby sestavuje knihu pamětí.

„To je tragédie lidí zde soustředěných. Můžete zde najít kohokoliv – profesory, dramatiky, spisovatele a novináře,“ říká Jurij Dimitrijevič.

Sovětský vtíp: Kdo stavěl levou stranu Bělomořsko-baltského průplavu? Ten, kdo vyprávěl politické vtípy. A pravou? Ti kdo je poslouchali.

Z toho důvodu byli vsazeni do vězení například dva dědové Alexeje Grigoroviče i jeho otec. Stačil jen nepovedený vtíp o Karlu Marxovi. Otec přežil, vrátil se a na stavbu průplavu se rozhodl zapomenout.

„Můj otec mně nikdy nic o Bělomořsko-baltském průplavu nevyprávěl, bylo to naprosté tabu,“ říká Alexej Grigorovič.

Grandiózní vodohospodářské dílo s 19 plavebními komorami. Díky průplavu byla vytvořena sovětská severní flotila a v oblasti se začal rozvíjet průmysl, byla založena nová města a nové osady.

V nejlepších dobách bylo na průplavu přepravováno na 8 milionů tun ročně. Nyní asi půl milionu tun a řada turistických lodí. Všichni, kteří zde pracují však věří v další budoucnost průplavu.

„Byla tu obětí za těžkých podmínek postavena unikátní stavba, jedinečný dopravní systém, který bez problémů slouží hladce již více než 80 let,“ řekl ředitel Federální správy Bělomořsko-baltského průplavu Valerij Volkov.

V Národním muzeu Karélie říkají, že o Bělomořsko-baltském průplavu je stále známo jen málo. Zde studují odtajněné archivní fotografie NKVD (Lidový komisariát vnitřních záležitostí), kterých je okolo 7 tisíc. Na fotografiích z propagandistické knihy editované Maximem Gorkým pracují ženy v naleštěných botách. Na negativech stejných snímků v archivu jsou boty nahrazeny omotanými hadry!

Z unikátních fotografií NKVD byla uspořádána výstava speciálně k 80. výročí Bělomořsko-baltského průplavu, která byla nazvaná Negativy a pozitivy.

Pozn. redakce: Ruské úřady plánují do roku 2018 provést rozsáhlou modernizaci celé sítě ruských vodních cest, především průplavu Volha-Balt a Bělomořsko-baltského průplavu. Některé práce již probíhají od roku 2012 a očekává se uvedení vodních cest na požadované parametry z dnešního nevyhovujícího stavu. Celková délka Bělomořsko-baltského průplavu činí 227 km a zahrnuje 121 vodohospodářských staveb: plavební komory, pře-



Slavnostní otevření průplavu dne 28. května 1933

hrady, břehové opevnění, a další objekty. 77 staveb průplavu je uvedeno na seznamu kritických objektů státu. Přibližně 500 000 tun nákladu se přepravuje ročně přes tento průplav, ale v posledních letech je vidět trvalý nárůst přeprav. Vrchol přeprav na průplavu byl v roce 1985, kdy bylo po průplavu přepraveno 7 milionů 300 tisíc tun nákladu. V letech 2010–2012 zahájily provoz na průplavu 3 nové hotelové lodě speciálně postavené pro rozměry průplavu. Dalšímu rozvoji plavby na průplavu brání především malá hloubka, která umožňuje proplout průplavem pouze námořními lodím s menším ponorem nebo speciálnímu typu říční-námořních lodí. Informaci o tom, jestli bude součástí modernizace průplavu i zvýšení ponorů se redakci nepodařilo do uzávěrky časopisu získat.

Parametry Bělomořsko-baltského průplavu

Délka průplavu: 227 km

Hloubka průplavu: 5 m (po dokončení průplavu v roce 1933 pouze 3,65 m)

Šířka průplavu: min. 36 m

Poloměr oblouku: 500 m

Rozměry plavebních komor: 135×14,3 m

Počet plavebních komor: 19

V umělé části průplavu je rychlost omezena na 8 km/h

Průměrná doba provozu průplavu: 165 dní ročně



Výstavba Bělomořsko-baltského průplavu vězni prvního sovětského gulagu



Výstavba dřevěné plavební komory



Ponorka D-3 byla přepravena přes Bělomořsko-baltský průplav na pontonu, aby se připojila k severní flotile. Před začátkem 2. světové války bylo na průplavu uskutečněno 17 vojenských transportů a během blokády Leningradu z něj byla evakuována vojenská plavidla



Provoz na průplavu v 80. letech



Plavební komora č. 11 ještě s dřevěnou konstrukcí před přestavbou



Plavební komora č. 11 po provedené přestavbě – dřevěné stěny nahradily ocelové štětovnice



V roce 2010 byla dokončena přestavba poslední dřevěné komory č. 11 na Bělomořsko-baltském průplavu

Pražská mobilní zvonohra na lodi

Petr Rudolf Manoušek – Zvonařství Manoušek



Pražská mobilní zvonohra má za sebou už více než dvanáctileté putování a téměř 400 koncertů po celé Evropě. K dopravě nástroje na někdy až tisícikilometrové vzdálenosti slouží speciální vozidlo RENAULT MAGNUM, na kterém zvonohra zůstává i během většiny koncertů na náměstích, v parcích i zahradách. V roce 2013 se však naskytla mimořádná příležitost uspořádat koncert na řece a mobilní zvonohra se tak poprvé v historii dostala na loď. Pro nezastávací čtenáře se však nejprve musím vrátit několik let do minulosti.

Tradice zvonohr sahá až k počátku našeho letopočtu, protože už první zvonky se lidé snažili spojit do nějakého souboru. Plnohodnotným hudebním nástrojem se však zvonohra stala teprve v roce 1510, kdy v belgickém městě Oudenaarde postavili dřevěnou klaviaturu a připojili k ní pomocí táhel srdce všech zvonů na věži. Zvonaři už tehdy dokázali zvony přesně ladit a možnost jejich snadného rozeznívání tak otevřela cestu k širokému využití. V zemích Beneluxu se dnes počet zvonohr blíží k tisícovce a ve 20. století se tyto hudební nástroje rychle rozšířily z Evropy také do Severní Ameriky, Asie, Japonska i Austrálie. Kromě velkých tzv. koncertních zvonohr se dnes můžeme setkat s mnoha automatickými nástroji, ovládanými mechanickým hracím bubnem nebo přímo počítačem s elektromagnetickými kladivy, srdcem každého nástroje jsou však vždycky dokonale laděné bronzové zvony. Určitou zajímavostí je skutečnost, že naprostá většina světových zvonohr (až 98%) byla vyrobena v Evropě. Nemůže být proto překvapením, že také první mobilní zvonohra byla postavena v Belgii v r. 1967. Tento nástroj byl však po exportu do Japonska instalován natrvalo do věže a další mobilní zvonohry pak vznikly až ve druhé polovině sedmdesátých let. V roce 2013 bylo jen v Evropě dvanáct malých mobilních zvonohr s celkovou hmotností do 2,5 tuny. Menší velikost je výhodná kvůli transportu na přívěsu nebo v dodávce a nižší akustický výkon dovoluje produkci v uzavřených prostorách. Na druhou stranu takový nástroj znamená určité omezení repertoáru, protože ladění souboru se pohybuje v poměrně vysokých tónech (největší zvon $c^2/250$ kg).

Skutečně velké mobilní zvonohry jsou dnes na světě jen čtyři, česká zvonohra je z nich druhá největší. Byla postavena ve spolupráci firem ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK (CZ), ROYAL EIJSBOUTS (NL) A CLOCK-O-MATIC (B) v letech 1998–2001. Celková hmotnost tohoto koncertního nástroje činí 12000 kg, největší z 57 zvonů váží

860 kg. Mechanická klaviatura odpovídá všem mezinárodním standardům, kromě ručního ovládání je možná také automatická hra z paměti vestavěného počítače. Celý nástroj byl postaven na rámu typizovaného 20 kontejneru (6x2,45m) kvůli snazší manipulaci při nakládání či skládání. Jak již bylo uvedeno, většinou při koncertu zvonohra zůstává na vozidle, ale při zvláštních příležitostech je možné ji spustit na zem – tak tomu bylo např. vždy při koncertech u Jindřišské věže v Praze a poprvé o Vánocích 2013 při koncertu na Vltavě.

Přání uspořádat koncert zvonohry na lodi jsem nosil v hlavě mnoho let. Ze zkušenosti vím, že vodní hladina zvuk skvěle odráží a nese do velké vzdálenosti a svou roli samozřejmě sehrálo i vědomí, že něco podobného se zvonohrou ještě nikdo nezkusil. Snahy o realizaci této představy kupodivu nepadly na úrodnou půdu ani v Holandsku či Belgii, přestože zrovna v těchto zemích moje zvonohra často hraje i na mořském pobřeží nebo v přístavech. Přátelé v cizině tak dlouho odolávali mému nátlaku, až se poslední kapkou do poháru trpělivosti nakonec staly úřední problémy s povolením vjezdu do centra Prahy. Tradici vánočních koncertů na Staroměstském náměstí hrozil konec a s tím jsem se pochopitelně nehodlal smířit. Logicky jsem usoudil, že zákaz vjezdu se týká pouze ulic, tudíž řeka je stále volná! Vsadil jsem proto na intuici a svůj nápad předhodil člověku, kterého znám jako nezdolného bojovníka za lodní dopravu i vodní cesty: ing. Josefu Podzimekovi. Pak už věci nabraly rychlý spád. Na schůzce jsem byl představen P. Ludwigovi – provozovateli lodí Čechie a Moravia, který už byl také „v obraze“ a ochotně souhlasil. Změnu tradičního místa koncertu nadšeně přivítala i carillonistka Rosemarie Seuntjens, takže nic nebránilo stanovení data prvního koncertu na vodě na 23. prosince 2013. Brzy poté mě ing. Podzimek ujistil, že už sám zajistil všechna potřebná povolení i pronájem lodě, takže mým úkolem je samotné technické provedení věci. Dobře věděl, že takové rozdělení úloh mi vyhovuje, neboť v jednání s úřady rozhodně nebývám úspěšný... Zanedlouho následovala krátká prohlídka uvažované lodě s P. Ludwigem a příprava časového harmonogramu na den „D“. P. Ludwig organizoval přístav, plavební komoru, trasu lodě i její kotvení, já zase autojeřáb, osvětlení, elektrocentrály, ozvučení a samotný koncert. Propagace běžela z obou stran především na internetu, pozvánky a tiskové zprávy jsem rozeslal v dostatečném předstihu.



V pondělí 23. prosince 2013 všechno klapalo jak na drátku. Od rána azurové nebe a zářící slunce, takže jsme se rozhodli zvonohru zcela odkrýt. Autojeřáb firmy STAPO potřeboval ve smíchovském přístavu slabou hodinku na přeložení zvonohry z tahače na přistavenou loď, pak jsme nastěhovali světla, generátory, zvukový systém a několik fotografií. Rosemarie samozřejmě nemohla zahálet, takže v 11 hod. už chodci na nábřeží jen nevěřicně zírali na loď se zvonohrou, která se za zvuku Smetanovy Vltavy blížila do smíchovské plavební komory. Během cesty jsme sestavili celou elektroinstalaci včetně ozvučení, takže bezprostředně po zakotvení lodě u čtvrtého pilíře Karlova mostu mohly následovat zvukové zkoušky. Poslech z Karlova mostu našťástí potvrdil, co jsme předpokládali: zvukový systém (HK AUDIO MAX, hudební výkon 2000 W) je dostatečný na reprodukovanou hudbu a zvony samotné nic dalšího nepotřebují. Slyšitelnost byla dokonce dobrá i na obou vltavských březích v oblasti Čertovky a kostela Křížovníků.

Večerní program předznamenal odjezd obou lodí v 18h z přístaviště Na Františku. Zatímco Čechie konala se svými hosty obvyklou cestu po Vltavě, loď Moravia zamířila nejprve ke zvonohře – bylo nutné tam vyložit fotografie a „technickou posádku“. Všechny přípravy nástroje se zatím odehrávaly za tmy, takže náhodní pozorovatelé neměli o ničem ani tušení. Krátce po 19 hod. loď Moravia přistála u zvonohry podruhé a tentokrát přivezla nejdůležitější protagonistku večera Rosemarie Seuntiëns. Přátelé mezitím připravili vše potřebné a zvonohra se uprostřed řeky rozzářila pod světly reflektorů. Lodě s hosty se zvolna přesunuly do optimální poslechové

vzdálenosti cca 50 m a koncert mohl začít. Neobvyklá podívaná samozřejmě přilákala i další zvědavce, chvílemi jsem zaznamenal kolem zvonohry až 10 lodí. Zřejmě nejlepší pozici však měli hosté lodi Moravia: pohled na osvětlenou zvonohru s Pražským hradem v pozadí byl skutečně neopakovatelný. Rosemarie tradičně excelovala a zcela zaplněný Karlův most sledoval hodinový koncert až do konce. Potom následoval už jen rutinní převoz zvonohry zpět do smíchovského přístavu, její přeložení na tahač a vyklizení lodě.

Vyznění prvního koncertu mobilní zvonohry na lodi vcelku předčilo mé očekávání. Jediné diskuse jsme vedli o tom, zda zvonohru na loď naložit i s tahačem nebo bez něj. Přestože jsem původně prosazoval první variantu, musím přiznat, že samotná zvonohra nakonec na lodi vypadala mnohem lépe. Za zvážení stojí připomínka, požadující lepší viditelnost hráče na zvonohru z nedaleké lodi. To je však dáno místem zakotvení a hloubkou řeky v okolí, budeme proto uvažovat o přenosu obrazu na velkoplošnou obrazovku nebo projektoru.

Obecně lze říci, že právem nabyté prvenství v uspořádání takové akce nám přineslo cenné zkušenosti a také potvrzení, že možnosti využití vodní cesty jsou prakticky nevyčerpatelné. Atmosféru podobného koncertu nelze vytvořit v jiných podmínkách, vodní hladina je pro takový účel naprosto nenahraditelná. Stejně nezbytné je však nadšení pro věc u všech zúčastněných, kteří hledají vždy nejprve cestu k řešení a nikoliv důvod k zamítnutí. Rád pracuji s lidmi, pro které je stisk ruky stále dostatečně platným závkem a těším se, že tomu tak bude i v budoucnu.

- další fotodokumentaci najdete na str. 61

NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

ROZBORY PITNÝCH VOD

(dle vyhlášky 252/2004, ke kolaudaci, radiochemie,...)

ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku,...)

ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

Podrobnosti, rozsah akreditovaných služeb a cenové nabídky: WWW.PLA.CZ

Povodí Labe státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

Provozovna Hradec Králové

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Hradec Králové,
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3

Telefon: + 420 495 088 740 Fax: + 420 495 088 742
+ 420 495 088 777
E-mail: medek@pla.cz

Provozovna Ústí n. L.

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Ústí nad Labem,
Pražská 49/35,
400 01, Ústí nad Labem - Vaňov,

Telefon: + 420 475 259 781 Fax: + 420 475 259 783
E-mail: subrt@pla.cz



Život není takový – je úplně jiný (52)

Ing. Josef Podzimek

Dvoje věci berme klidně:
předně ty,
které se změnit dají,
a za druhé ty,
které se změnit nedají.



Leonardo da Vinci
1452–1519

Starý zákon má pravdu:
někdy padají hradby
pouhým křikem,
ale pouhým křikem
se nedá postavit nic.



Karel Čapek
1890–1938

Čím je člověk starší,
tím víc mu to připadá
jako zvěřinec.



František Vymazal
1841–1917

Asi se budete ptát, proč začínám své povídání o životě kolem nás třemi citáty, které jsem uveřejnil na svých soukromých novoročenkách v rozmezí 42 let. Pokusím se vám to vysvětlit.

První soukromou novoročenku jsme s mojí ženou Hanou zaslali svým přátelům v roce 1972 po vydání usnesení vlády ČSSR o zákazu posílání podnikových novoročenek. Ani nevíte, kolik přátel nám volalo s dodatkem, jak se jim ulehčilo. Pak každý další rok jsme rozeslali novoročenku s jiným citátem. Vybírání pouze jedné moudré myšlenky na příští rok je velice zdlouhavá a odpovědná činnost. Třeba na letošní rok jsme na tom seděli s mou ženou Hanou tři večery. Ještě složitější to bylo, když s námi bydleli ještě naši dva synové. To jsem připravil seznam tak padesáti vybraných citátů, které by něco říkaly o naší době, o našich studiích a práci, o politické situaci, a aby se každý z nás v moudrosti trochu viděl, a to jak v minulosti, tak v budoucnosti. Všichni čtyři jsme ke každému citátu připsali pořadí a pak vybrali vítězný citát, který nás reprezentoval do příštího roku.

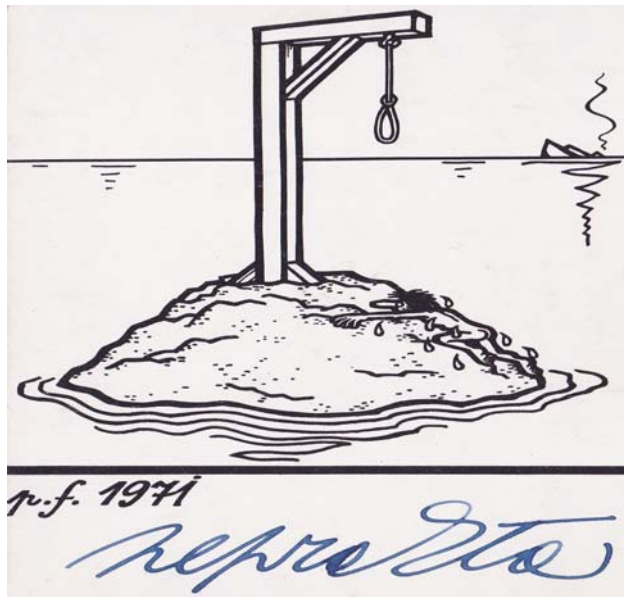
Nejtěžší jsou však roky, když dochází k nějakému historickému zlomu. To bylo právě období začínající normalizace. Nejedvážnější po roce 1968 byly však novoročenky od dr. Jiřího Wintera-Nepřakty. Tyto novoročenky, které jsem dostával od Nepřakty od roku 1965, jsou po vstupu sovětských vojsk na naše území nejedvážnější a vám budou nejbližší, neboť zručný kreslíř využil náš obor v symbolice plavby, potápějící se lodě i trosečníka.

Od následujícího roku až do svého odchodu do uměleckého nebe však Nepřakta na své novoročenky kreslil pouze nahaté holky. Výjimkou nebyla ani novoročenka pro

rok 1990. Posudte sami, jak prorocky zní citát Karla Čapka o boření hradeb, stavění a vizuální chápání začátku nové epochy tržního hospodářství v podání Nepřakty.



A jak hodnotíte současnou situaci? Nepřipadá vám to s Františkem Vymazalem jako zvěřinec? Avšak pro uklidnění, že nejde v historii o nic výjimečného, si prosím povšimněte, kdy autor žil.



To vše mi lítal hlavou, když jsem se rozhodoval oslovit rejdaře Petra Ludviga, abychom společně pomohli mezinárodně uznávanému zvonaři Petrovi Rudolfovi Manouškovi s předvánočním koncertem jeho zvonohry. Poslední léta jeho největší mobilní zvonohra v Evropě hrála pro radost Pražanů a cizinců vždy den před Štědrým dnem na Staroměstském náměstí. Rádi jsme tam s přáteli chodili, abychom se v tom předvánočním bláznění trochu zklidnili. Vloni ale úředníci Magistrátu hl. města Prahy Petrovi R. Manouškovi zamítli vjezd mobilní zvonohry na Staroměstské náměstí s „odůvodněním“, že tahač zvonohry je příliš starý a nevyhovuje novým předpisům. Pak už to šlo ráz na ráz. Rejdař Petr Ludvig okamžitě pochopil, co to je za příležitost uspořádat vánoční koncert mobilní zvonohry na Vltavě pod Karlovým mostem s panoramatem Hradčan. Sešli jsme se na jeho lodi Moravia s Petrem R. Manouškem a scénář koncertu a plavby na Vltavě s jeho další lodí Czechie netrval déle než 30 minut. Následovala okamžitá dohoda se starostou Prahy 1 Ing. Oldřichem Lomeckým, souhlas Povodí Vltavy z úst ředitele závodu Dolní Vltava Ing. Jiřího Friedla i souhlas Státní plavební správy podepsaný jeho ředitelem Ing. Jaromírem Kalouskem. Převahu i umístění mobilní zvonohry na ponton kap. Miroslava Kedršta zařídil Petr Ludvig, a profesionální fotografie, které vám celou akci přiblíží, jsem zajistil u Zdena Helferta. Pak už stačilo, aby s celou akcí Petr R. Manoušek seznámil světoznámou nizozemskou carillonistku Rosemarii Seuntiëns, která s nadšením souhlasila, a první světová premiéra koncertu mobilní zvonohry na vodě byla připravena.

Mobilní zvonohra přijela ráno 23. 12. 2013 do smíchovského přístavu a zde se souhlasem generálního ředitele Ing. Miloslava Černého byla autojeřábem přeložena na Kedrštovo soulodí, které bylo tvořeno pontonem o rozměrech 21x9x8 m s nosností 40 tun a remorkérem (bývalá požární loď) o rozměrech 18x4 m o výkonu 2x200 koní.



Celá překládka se odehrávala v krásném slunečném dopoledni za bedlivého dohledu Petra R. Manouška, kap. Miroslava Kedršta.



Akce se zdařila a na usazenou zvonohru na pontonu ve Smíchovském přístavu s panoramatem Vyšehradské skály a chrámu sv. Petra a Pavla se s uspokojením dívá Petr R. Manoušek, Rossemarie a Petr Ludvig.



Dále bylo vše v rukou kap. Miroslava Kedršta, který se vzácným nákladem projel smíchovskými plavebními



komorami, bezpečně proplul pod Karlovým mostem, zapózoval pod Pražským hradem a zakotvil pod pilířem Karlova mostu.





Vlastní průběh koncertu na vltavské vodní hladině předčil všechna očekávání. Hlas 57 zvonů a zvonků mobilní zvonohry se rozezněl z vůle a celého srdce slavné nizozemské carillonistky Rosemarie Seuntjens a nesl se poprvé v historii po hladině Smetanovy Vltavy pod Hradem Karla IV. a dalších našich panovníků. Zázitek to byl



ohromující a nenáleží mně technokratovi, ale odborníkům, aby ho zhodnotili. Všichni koncert označili jako mimořádný zážitek. Sám se opírám o kladné hodnocení manželů Petrofových, jejichž firma na klavíry Petrof letos slaví 150. výročí výroby tohoto unikátního nástroje. Pozoroval jsem spokojenou tvář slavného astronoma dr. Jiřího Grygara, který při hlasu zvonů na Vltavě pozoroval nebe a hovořil o hvězdách, zatímco spisovatel Josef Hruběš ho podrobněji seznamoval s historií pražských památek, které osvětleny doladily kolorit večera.

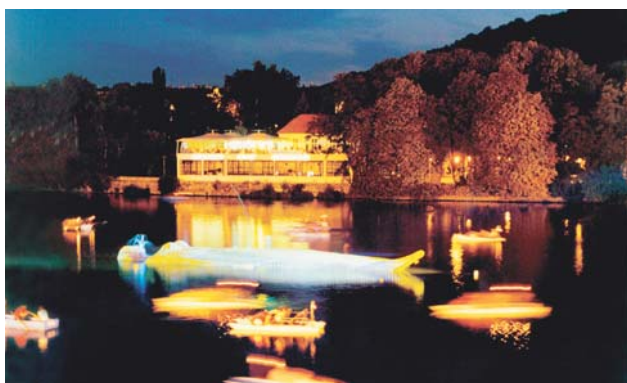
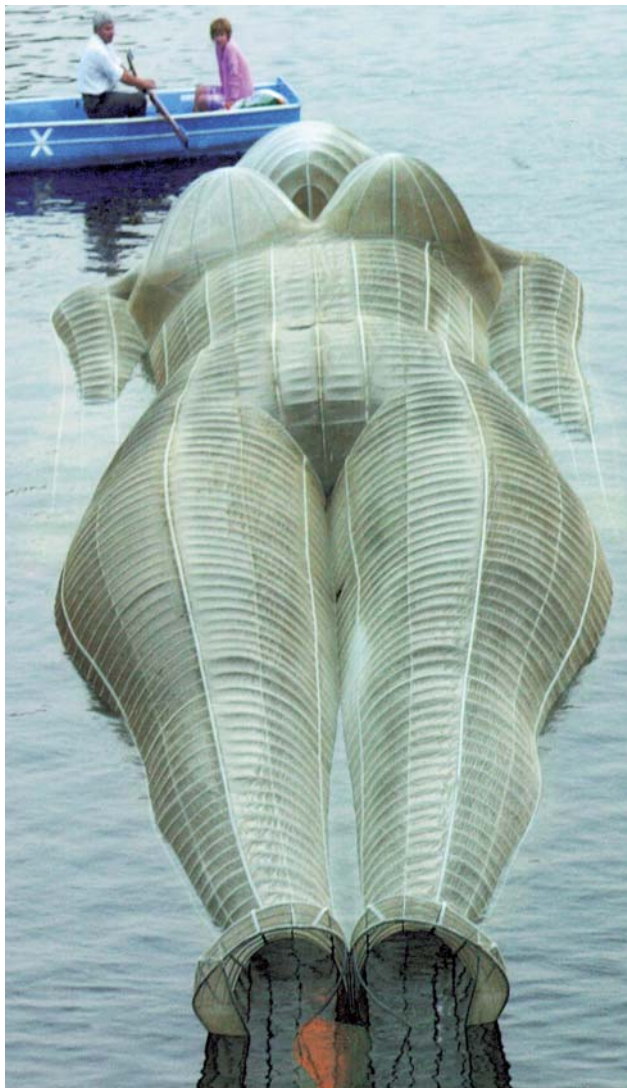
Velmi jsem si cenil uznání mimořádného zpěváka, komedianta, dirigenta prostě bohem nadaného kumštýře Petra Píší: „Je to mimořádný umělecký zážitek“. Loď Moravia byla naplněna k prasknutí přáteli, významnými osobnostmi z politiky, podnikatelé, veřejné i soukromé sféry. Karlův most byl obsazen Pražany a turisty z celého světa v pěti řadách od levého až k pravému břehu v celé jeho délce. I úředníci z magistrátu posléze pochopili a přivezli povolení k vjezdu mobilní zvonohry na Staroměstské náměstí Petrovi R. Manouškovi tentokrát až do jeho domku za Prahou. Koncert na Staroměstském náměstí se tedy nakonec konal, ale až 25. 12. 2013. Děkuji Petrovi R. Ma-

nouškovi, že jako již často, i tentokrát dodržel slovo a vánoční koncert se uskutečnil 23. 12. 2013 na Vltavě v Praze, jak jsme se ústně dohodli, a tím byl dán základ tradice těchto vánočních koncertů na vodě. Tato mimořádná kulturní akce tak dovršila čtyřlístek těchto plovoucích atrakcí.

První akce na vodě, která vznikla v dílně Seskupení firem Podzimek, byl návrh a realizace plovoucího divadla bratří Formanů, tzv. loď Tajemství. Tato bláznivá myšlenka, která se zrodila v hlavě Ing. Petra Formana z Vodních cest a.s. v rámci programu Praha 2000 – Evropské město kultury, by nikdy nespátřila světlo světa bez aktivní spolupráce spisovatele Jirky Stránského a divadelníků a kumštýřů Petra a Matěje Formanových za mimořádné podpory ministra kultury Pavla Dostála. Druhá bláznivá

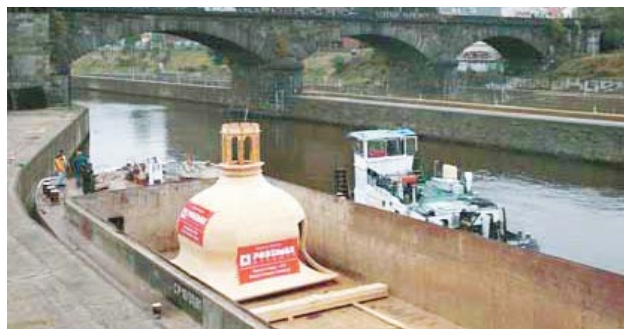


vodní atrakce byla též realizována Seskupením firem Podzimek v rámci akce Praha 2000. Šlo o největší plovoucí sochu, kterou její tvůrce – akademický sochař prof. Kurt Gebauer – původně nazval Bílá Vltava – žena těhotná dějinami. Myšlenka vznikla v hlavě scénografa



Vítka Fejlka a za aktivní spolupráce režiséra Jana Kratochvíla. Její velikost, vynořování i potápění i chrlení vody z úst ženy 26 m dlouhé a 5,2 m široké vznikalo postupně a musím přiznat, že nám dala zabrat. Lodě naše firmy stavět umí, ale ponorky dosud ne. Náš náměstek Josef Vaverka a ředitel Ing. Milan Bryscejn, oba dlouholetí vedoucí pracovníci Českých loděnic, museli sáhnout až k výkresům ponorky od Leonarda da Vinciho, aby se vyhnuli moderní nákladné technice.

Posledním lístkem pomyslného čtyřlístku atraktivních plaveb, který spojuje Seskupení firem Podzimek, Zvonařství Manoušek a světoznámé zvonařství Royal Eijsbouts v nizozemském městě Astenu, je přeprava bány Malostranské besedy po vodě. Rekonstrukci této historické bu-



dovy, při které se jí vrátily její původní tři věžičky, zajišťovalo Seskupení firem Podzimek, zvon do střední největší věže odléval Petr R. Manoušek právě v nizozemském zvonařství v Astenu.





Petr R. Manoušek při odlévání zvonu pro Malostranskou besedu



Zvon pro Malostranskou besedu pokřtil jménem sv. Václava Kardinál Miloslav Vlk dne 19. 12. 2009

Není proto divu, že majitelé holandského zvonařství Joost Eijsbouts s rodinou a přáteli se přijeli podívat na první zvonohraní na vodě, kde na mobilní zvonohru hrála jejich krajanka Rosemarie, a to v blízkosti Malostranské besedy, světoznámého Pražského hradu a Karlova mostu.

A tak nynější vánoční koncert mobilní „plovoucí“ zvonohry o 57 zvozech na Vltavě v pravém srdci Evropy v naší stověžaté Praze jen dovršil naše bláznivé akce na vodě. Věřím, že nebude poslední.

Zvonohraní na Vltavě nám umožnilo zastavit se na konci roku a trochu se nad sebou zamyslet. V rámci tohoto zastavení jsem si zcela záměrně nalistoval moudrost č. 23 (koncert se konal 23. 12. 2013) z malinké knížečky od Linus Mundy, kterou ilustroval R. W. Alley, a přečetl jsem si:

*Když se přistihneš, že se honíš
jako splašený, zastav se.
Zeptej se sám sebe, proč se tak
honíš a stresuješ. Zjistíš-li příčinu,
lépe porozumíš sám sobě.*

Ale v novém roce 2014 opět napněme všechny své síly k rozvoji vodních cest a vodní dopravy v naší České republice se zvláštním zřetelem na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.



NEJSTARŠÍ STAVEBNÍ FIRMA
V ČESKÉ REPUBLICE

Zal. 1896

PODZIMEK

118



◀ Malostranská beseda v Praze 1 - rekonstrukce



PODZIMEK
& S Y N O V É

Hlavní náplní společnosti jsou **občanské, bytové, průmyslové a vodohospodářské stavby**.

Firma získala řadu ocenění pro své realizované zakázky v soutěžích - **Stavba roku, Best of Realty, Gran Prix Obce architektů, Stavba Vysočiny**.



chrám Nanebevzetí Panny Marie v Polné - rekonstrukce



fabrika hotel v Humpolci - novostavba



VILLA CHARLES - dům pro seniory v Praze 6 - novostavba



Cortex v Praze 9 - novostavba

CZ, 589 01, Třešť, Váňovská 528, tel.: +420 567 214 241-4
CZ, 159 00, Praha 5, Zbraslavská 2/32, tel.: +420 251 680 040-2
e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz



www.lodmoravia.cz

PRVNÍ PRAŽSKÉ ZVONOHRAŇÍ
na Vltavě dne 23. 12. 2013



ZVONAŘSTVÍ  MANOUŠEK 



www.carillon.cz