

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2010

České Vrbné

Hněvkovice

Dokončené stavby
na Vltavě



Připravované stavby na
dolním a středním Labi



Děčín

Přelouč II

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



POVODÍ VLTAVY

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

Povodí Labe, státní podnik

Vita Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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

POVODÍ MORAVY

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Povodí Odry
státní podnik

Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

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

www.pod.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.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

HYDROPROJEKT SWECO

HYDROPROJEKT CZ a.s. - Consulting Engineers Sustainable engineering and design

projektové, konzultační a inženýrské služby pro
vodní hospodářství, životní prostředí a infrastrukturu

FRÁHA Tábořská 31 tel.: 261 102 222 paha@hydroprojekt.cz
BRNO Minská 18 541 240 600 bmo@hydroprojekt.cz
OSTRAVA Varenská 49 596 638 329 ostava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE Zákona nářadí 7 386 355 427 cbudjovice@hydroprojekt.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



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

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

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu

www.metrostav.cz

METROSTAV



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

www.p-s.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.machinery.podzimek.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



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



AGRI TOKO a.s.

Rudice u Uherského Brodu

tel. centrála: 572 613 660

e-mail: toko@toko.cz www.toko.cz



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboholská 237/6, 102 00 Praha 10

tel.: 272 740 514 • mail: info@beting.cz

www.beting.cz

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

Eine Zeitschrift für die ökologischen, ökonomischen und technischen Aspekte des Wassertransportes und Wasserstrassen in der ČR, in Europa und anderen Kontinenten.

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

A magazine for ecology, management and technical aspects of inland shipping and waterways in the Czech Republic, Europe and on other continents.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Jaroslav Pospíšil; Ing. Milan Raba; Ing. Miroslav Šefara; Mgr. Vít Šimonovský.

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

Die Artikel werden nach Wunsch des Autors in tschechisch oder slowakisch, in deutsch und englisch veröffentlicht. Die nicht geforderten Manuskripte und Lichtbilder werden nicht zurückgesandt. Die Artikel werden redaktionsgemäß angepasst und dürfen auch verkürzt werden.

The authors can write in Czech or Slovak, German or English. Submitted originals are not returned unless requested. Contributions are edited and may be abridged.

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 inzertce:

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

Vychází čtvrtletně
 Roční předplatné vč. poštovného 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

Situace v přípravě a realizaci infrastruktury pro vodní dopravu v ČR v posledních 20 letech

Ing. Ivo Toman	2
Polsko podporuje vodní koridor D-O-L	
Aleksander Marek Skorupa	5
Financování vodních cest včera, dnes a zítra	
Ing. Petr Forman	6
Řešení plavebních podmínek na příhraničním úseku dolního Labe v celoevropských dopravních souvislostech	
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	9
Obnovení činnosti společné česko-polské pracovní skupiny OKO (dnes skupina DOL)	
Mgr. Katarína Koleničková	18
Má se stavět u Děčína na Labi jez?	
Ing. Vladislav Raška	20
Dokumentace EIA na Plavební stupeň Děčín byla předložena Ministerstvu životního prostředí	
Tisková zpráva - Václav Straka - ŘVC ČR	21
Prospěch pro všechny	
- Česká ekonomika potřebuje vodní dopravu	
Ze zahraničního tisku - Ing. Miroslav Šefara	22
Plavební stupeň Děčín - fakta a mýty	
Ing. Jan Bukovský Ph.D., Ing. Pavel Obrdlík	24
Den otevřených dveří u příležitosti 130 let přístavu Děčín Loubí	
Ing. Jiří Aster	27
Plavební nehoda na hydrostatickém sektorovém jezu Lovosice dne 22. 7. 2010	
Ing. Jindřich Zídek	28
Havárie trojského jezu na Vltavě pod Prahou	
Z odborného tisku - Ing. Josef Podzimek, Ing. Jiří Stratílek	30
První plavba v Českých Budějovicích	
Václav Straka	34
Plavební sezóna 2010 na Baťově kanálu	
Vojtěch Bártek, Ing. Jiří Durdák	35
S koncem roku budou dokončeny i některé stavby na českých vodních cestách	
Václav Straka	36
Velké přehrady ohrožují přicházející změny klimatu	
Z domácího tisku	38
Nevyhadzujeme přehrady do vzduchu	
Ing. Jiří Aster	39
Lodní zdvihadlo Orlík	
Prof. Ing. Vojtěch Dynybyl, Ph.D., Ing. Jan Kareis, Ph.D.	40
Mezinárodní konference TRANSPORT 2010 - vodní doprava v Moravskoslezském kraji	
Ing. Ivan Hošek	47
Vodní kanál Dunaj - Odra - Labe opět ve hře, začala jednání s Polskem	
Z domácího tisku	50
Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe? Je to velká šance	
Z domácího tisku	50
Osmdesátník prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.	51
Na Slovensku vznikne Agentúra rozvoja vodnej dopravy	
Ze zahraničního tisku	52
Sedmdesátník Zdeněk Zídek	53
Ing. Jaromír Šlachta 80letý	54
Významné postavení plavby ve světě	
Tomáš Kolařík	56
Průplav Saóna - Mosela	58
Tomáš Kolařík	58
Rekonstrukce plavebních komor na řekách Columbia river a Snake river v USA	
Tomáš Kolařík	59
Memorandum signatářů proklamace o spolupráci pro rozvoj Mezinárodní vodní cesty E 70	
.....	60
Život není takový - je úplně jiný (40)	
Ing. Josef Podzimek	61

Titulní foto:

*Dokončené stavby na Vltavě – České Vrbné, Hněvkovice
 Připravované stavby na dolním a středním Labi – Děčín,
 Přelouč II. Foto: JAS AIR, Ředitelství vodních cest ČR*

Situace v přípravě a realizaci infrastruktury pro vodní dopravu v ČR v posledních 20 letech

Ing. Ivo Toman - náměstek ministra dopravy ČR



Výstavba vodních cest v ČR v posledních 20 letech tragicky zaostala. Zatím co například Německo postavilo za 50 let od války 1000 km moderních kapacitních vodních cest, přičemž investiční náklady tvořily ročně pouhých 5 % nákladů na výstavbu dálnic, v ČR nebyl postaven ani jeden plavební stupeň na Labské vodní cestě.

V poslední době byly zahájeny aktivity na dostavbě Vltavské vodní cesty, spočívající převážně v doplnění plavebních zařízení, která nebyla dokončena při stavbě Vltavské kaskády. Význam této vodní cesty je v dnešní době však již převážně jen rekreační. Došlo také k revitalizaci moravské rekreační vodní cesty Baťův kanál v původní délce 50 km a k přípravě jejího prodloužení z Kroměříže do Hodonína.

Posledním významným legislativním krokem v ČR bylo přistoupení k dohodě AGN (o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu), v jejímž kontextu hraje významnou roli vodní koridor Dunaj – Odra – Labe. Tato dohoda byla zveřejněna ve Sbírce zákonů ČR a je součástí našeho právního řádu. Nepodařilo se však jednoznačně definovat trasu tohoto koridoru.

Významným důvodem našeho zaostávání je především „zelená ideologie“, která iracionálně stavbu vodních cest odmítá. Zničující pro přípravu a výstavbu zbývajících labských stupňů i pro přípravu záměru vodního koridoru D – O – L bylo zejména působení ministra životního prostředí za stranu zelených v letech 2007 – 2009.

Konkrétní aktivity na infrastruktuře pro vodní dopravu jsou v současné době tyto:

1. Dokončení labské vodní cesty do Pardubic.

Na dostavbě Labské vodní cesty se nepodařilo realizovat připravované vodní stupně Přelouč II ani Děčín (který má nahradit dříve plánované stupně Prostřední Žleb a Malé Březno) a to pouze z „ideologických důvodů“ na straně MŽP, které mají málo společného s racionálním uvažováním.

a) Plavební stupeň Děčín

Lodní doprava je nejstarší způsob velkokapacitní dopravy na světě. Pro Českou republiku je spojnici s rozvinutou sítí evropských vodních cest a s námořními přístavy právě řeka Labe. Dosažitelnost děčínských přístavů a překladišť a též loděnice v Děčíně Křešicích je pro lodní dopravu výrazně ovlivněna rozkolísaností průtoků vody v Labi a zejména dlouhými obdobími sucha, kdy je plavba zastavena. Řešením, jak odstranit tento nedostatek se zabývá ŘVC ČR již

dlouhou dobu. Dnes probíhá projektová příprava doslova minimalistického řešení v podobě jednoho jezu – projektu PSD. Navrhované řešení zabezpečí podmínky pro plavební ponor 1,4 m pro lodní dopravu po dobu 345 dní v roce.

Projekt je připravován od roku 1994. Zajistí podstatnou roli české vnitrozemské nákladní dopravy – celoroční spojení prvního českého přístavu v Děčíně s evropskou sítí vodních cest a severoněmeckými námořními přístavy. Zajistí konkurenční prostředí a nízké tarify na dopravním trhu severozápadní Evropy, klíčovém pro exportní českou ekonomiku.

Projekt je v podobě tzv. Dejmalovy revitalizační varianty, která zajistí plavební účel a současně v max. míře realizuje zmiňující a revitalizační opatření v souladu s požadavky ochrany přírody. Nachází se v 3. etapě procesu EIA (dokumentace EIA byla dne 24.08.2010 předána na MŽP) - hodnocení dokumentace. Předpoklad dokončení procesu EIA je 1. polovina 2011, zahájení realizace koncem roku 2012, ukončení cca 2015. Hodnota projektu v cenách 2010 je cca 5 mld. Kč, samostatnou investicí je malá vodní elektrárna v hodnotě cca 1,5 mld. Kč. Projekt navíc zajistí celoroční dostupnost dalšího děčínského přístavu Rozbělesy a loděnice Křešice s výrobou říční-námořních lodí. Náklady na přípravu dosáhly k dnešnímu dni cca 370 mil Kč, z nichž více než polovina je vynaložena v souvislosti s ochranou přírody.

b) Plavební stupeň Přelouč II

Druhý nejdůležitější projekt, který prodlouží labskou vodní cestu do veřejného logistického centra Pardubice. Dostupnost levné vodní cesty uprostřed ČR významným způsobem ovlivní logistiku a ceny na českém dopravním trhu s exportem a importem.

Plavební kanál je veden převážně po zemědělské půdě a na základě požadavku životního prostředí bude doprovázen novým biokoridorem. Vlastní plavební komora částečně zasahuje do biocentra Slavíkovy ostrovy, což je určitá daň za zachování Labských hrčáků. I zde ale bude zásah výrazně kom-



Vizualizace Plavebního stupně Děčín.

penzován celkovou revitalizací území včetně přestěhování nejcejnějších živočichů a rostlin.

Pro veřejnost bude parkově upraven nově vzniklý ostrov mezi řekou a plavebním kanálem a nové přemostění samozřejmě významně zlepší dopravní poměry. Stavba neznámá žádné zásahy do současné zástavby, nevyžaduje demolice staveb, ale kromě přeložek komunikací je nutné přeložit i mnoho inženýrských sítí.

Projekt je připravován od roku 1994. V současné době má platné územní rozhodnutí. Další stavební řízení jsou připravována a probíhá správní řízení k získání výjimek ze zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Pozn. redakce - **Výjimka ze základních podmínek ochrany 40 zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin pro stavbu Stupeň Přelouč II byla Krajským úřadem Pardubického kraje povolena rozhodnutím ze dne 30.6.2010. O odvolání občanských sdružení zúčastněných na řízení rozhodlo Ministerstvo ŽP dne 15.12.2010 změnou 5 podmínek napadeného rozhodnutí z celkového počtu 19 podmínek, odvolání zamítlo a rozhodnutí potvrdilo. Ministerstvo ŽP projekt považuje za veřejný zájem.**

O projekt se několik let vedou soudní spory. Proces EIA byl ukončen kladným výrokem v roce 2001.

Hodnota projektu je asi 3 mld. Kč a mohl by být hotov v roce 2015, budou-li získána potřebná stavební povolení a zajištěny potřebné investiční prostředky. Dosud bylo na přípravu vynaloženo cca 150 mil. Kč, významný podíl tvoří problematika ochrany přírody, mj. i pětiletý výzkum populace motýla modráška v největším rozsahu jaký byl v Evropě aplikován a pod evropskou supervizí.

Dalších 110 mil. Kč bylo vynaloženo na výkup pozemků. Dle auditu bývalého ministra ŽP Ing. Dejmla z března 2007 projekt zvýší hodnotu biotopů v území o 40 % oproti současnému stavu (revitalizuje téměř 70 ha intenzivně obdělávaných polí do stavu biokoridoru s lužními lesy, mokřady a dalšími biotopy).

2. Vodní koridor D – O – L

Jednoznačně dohodnout trasu propojení D – O – L po předchozím zpracování dokumentace vlivů na životní prostředí. Ekonomická realizovatelnost vodního koridoru D-O-L byla dostatečně prokázána, dopravní význam rovněž. Je třeba zdůraznit, že kromě dopravního významu může mít tento vodní koridor při racionální přípravě



Plavební stupeň Přelouč II po realizaci investiční akce.

další pozitivní vlivy. Je to dnes velmi významný aspekt protipovodňové ochrany, energetický přínos z řady malých vodních elektráren (plavební stupně by měly být osazeny reverzními soustrojími), vodohospodářský význam s možností dotovat oblasti s vodním deficitem, samozřejmě také význam rekreační. Všechny tyto aspekty byly v praxi již dostatečně ověřeny více než patnáctiletým provozem na průplavu Dunaj - Mohan.

Hlavní pozitivita:

Značné přímé i nepřímé domácí, přeshraniční i nadnárodní socioekonomické přínosy z vedení D-O-L napříč územím ČR.

Nesporná ekonomická i environmentální efektivita dálkové a regionální vodní dopravy jako perspektivního protipólu k těžké nákladní dopravě silniční, zatěžující dnes extrémně silniční síť i životní prostředí na území republiky.

Možná vodní cesta může být velmi účinně využitelná pro povodňovou ochranu zejména v povodí Moravy.

Průplavní spojení D-O-L je součástí hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu (E), z nichž v souladu s Evropskou dohodou AGN procházejí územím ČR dvě vodní cesty:

E20 – řeka Labe od Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice – (spojení Labe – Dunaj);

E30 – Swinoujscie – Szczecin – řeka Odra od Szczecin přes Wrocław do Kozle – (spojení Odra – Dunaj).

Návrh průplavního spojení dle jednotlivých větví:

Oderská větev: Přerov – Bohumín – státní hranice (směr Szczecin); součást E30, délka větve: 98 km

Dunajská větev: Přerov – Břeclav, variantně Kúty – státní hranice (směr Wien, variantně Bratislava); součást E30, délka větve: 118 km, variantně 120,0 km

Labská větev: Přerov – Pardubice – Děčín (směr Hamburg); součást E20, délka větve: 154 km

Usnesením vlády ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008 bylo ministru dopravy uloženo ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí prověřit potřebnost průplavního spojení D-O-L na mezinárodní úrovni, s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.



Detail Plavebního stupně Přelouč II.



Plánované trasy vodního koridoru D-O-L.

V rámci plnění tohoto úkolu již byla realizována tři jednání s Ministerstvem infrastruktury Polské republiky (září a listopad 2009), jednání s Ministerstvem dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky (prosinec 2009), jednání s Ministerstvem dopravy, výstavby a bydlení SRN (březen 2010) a jednání se Spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologií Rakouska (květen 2010). Po uvedených jednáních panuje shoda v názoru na podání společné žádosti o financování analytické studie k vodnímu koridoru D-O-L z rozpočtu Evropské komise. Česká strana zpracovala návrh otázek, kterými by se předmětná studie měla zabývat a tyto otázky zaslala k posouzení polské, slovenské i německé straně.

V dubnu 2010 byl odeslán generálnímu řediteli generálního ředitelství pro dopravu Evropské komise panu Ruetemu dopis s informací o projednávání záměru D-O-L s dotčenými státy a záměru zpracování společné rozsáhlé analytické studie k posouzení dopravních, ekonomických, vodohospodářských přínosů a ekologických vlivů. Současně byl pan Ruete požádán o sdělení podmínek pro získání finančního příspěvku Evropské komise na zadání uvedené studie nebo o sdělení možnosti zadání této studie samotnou Evropskou komisí. Spolu s dopisem byl zaslán i návrh okruhu otázek.

3. „Dostavba“ Vltavské vodní cesty

a) Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou

Rekreační plavba na dopravně významných vodních cestách je důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem v Evropě. V ČR se tyto aktivity rozvíjí zatím pouze na Baťově kanále na Moravě.

V Čechách je ideálním prostorem pro rozvoj rekreační plavby Horní Vltava v úseku od Třebenic (Slapy) do Českých Budějovic. Potenciál rekreační plavby a rodinné rekreace je zde výjimečně vysoký. Nákladní plavbu zde naopak nelze za současných podmínek, s výjimkou speciálních a lokálních přeprav, očekávat.

Cílem celého projektu je obnovení splavnosti této vodní cesty pro rekreační plavbu. Tak se „jihočeská“ Vltava napojí plavebně na nádrž vodního díla Orlický, což významně rozšíří turistický potenciál o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě. V budoucnu (po

dokončení plavebních zařízení na Orlíku a Slapech) pak vznikne souvislá vltavská vodní cesta, napojená díky Labi na celou síť evropských vodních cest.

b) Koncové přístaviště Lannova loděnice

Nedávno bylo slavnostně otevřeno přístaviště Lannova loděnice v prostoru bývalé loděnice pod Dlouhým mostem. Bylo tady vybudováno přístaviště pro krátkodobé stání návrhových osobních lodí a malých plavidel celkové délky 60 m, čímž došlo k zajištění bezpečného nástupu a výstupu cestujících v centru města České Budějovice.

4. Prodloužení vodní cesty Baťův kanál - propojení měst Kroměříž a Hodonín – výstavba plavebních komor Rohatec a Bělov

Vodní cesta Otrokovice – Rohatec byla postupně opravena a rekonstruována až po poslední plavební komoru Petrov. Původní vodní cesta byla provozována do prostoru výklopníku Rohatec, kde byl na plavidla nakládán lignit. Pro rozvoj rekreační plavby by bylo užitečné, aby vodní cesta končila v turisticky atraktivnějším místě - Hodně.

Pro dosažení Hodonína je třeba prodloužit vodní cestu Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy. Hladina Moravy je stávajícím jezem Hodonín vzdouvána až k ústí Radějovky a řeka je v tomto úseku splavná. U stávajícího jezu na Radějovce bude nutné v rámci akce prodloužení vodní cesty vybudovat plavební komoru. Ve zdrži jezu Hodonín se rekreační plavba rozvíjí už teď a čeká na propojení na Baťův kanál.

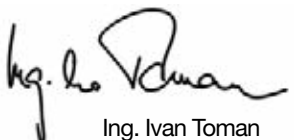
Aktuálně se připravuje mezivládní dohoda se SR, která je nezbytná pro další postup ve výstavbě vodní cesty k městu Hodonín, na hranicích ČR a SR zatím nedošlo k vypořádání vlastnických vztahů a stavba plavební komory Rohatec by měla být realizována na území ČR ale na pozemcích ve vlastnictví SR.

K napojení Kroměříže na severu vodní cesty je třeba k překonání jezu Bělov vybudovat novou plavební komoru. Tato stavba je však v důsledku nepochopitelného postoje obce Bělov, která pozemky potřebné pro stavbu prodala, blokována ze strany majitelů těchto pozemků.

Pozn. redakce - Obec Bělov a majitel zmíněných pozemků po jednáních přehodnotili své požadavky a umožnili tak pokračování přípravy projektu; **Ministerstvo životního prostředí vydalo 10. prosince 2010 své souhlasné stanovisko v procesu EIA ke stavbě Plavební komory Bělov.**

5. Závěr:

Z důvodu dlouhodobých problémů v oblasti rozvoje a modernizace vnitrozemských vodních cest je nutné prosadit změnu stávající právní úpravy, která nevyhovuje výstavbě dopravní infrastruktury ani liniovým stavbám ČEZu. Touto legislativní změnou by mohlo dojít k urychlení přípravy a realizace „spolehlivých“ dopravně významných vodních cest na území ČR a jejich napojení na námořní přístavy.


Ing. Ivan Toman

Polsko podporuje vodní koridor D-O-L

Aleksander Marek Skorupa,

vládní zmocněnec Polské republiky – Program pro Odru - 2006,
vojvoda Dolnoslezského vojvodství, Polsko



Dlouhodobý vládní Program pro Odru - 2006, který byl založen v roce 2001, zahrnuje úkoly v oblasti protipovodňové ochrany, ochrany životního prostředí a čistoty vody, odstraňování povodňových škod, preventivního plánování a obnovování ekosystémů, rozšiřování lesního porostu, údržby a rozvoje vnitrozemské vodní cesty a energetického využívání řek. Oblast činnosti zmocněnce zahrnuje celé povodí řeky Odry na polském území, které se administrativně nachází v osmi vojvodstvích.

Projekt vytvoření evropského vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe (D-O-L) má od samého počátku plnou podporu polské vlády a vládního zmocněnce pro Program pro Odru - 2006. Myšlenka spojení těchto vodních cest dokonale zapadá do konceptu současného programu, stejně tak do jeho aktualizace, která se v současné době připravuje. Program předpokládá zlepšení dopravní funkce řeky Odry. Mnoho z plánovaných i realizovaných úkolů programu je zaměřeno na zlepšení vnitrozemské vodní dopravy (např. zlepšení splavnosti volně tekoucí řeky Odry, výstavba plavebního stupně Malczyce, výstavba a modernizace jezů), a tedy i na následné použití v rámci mezinárodních vodních cest. Výstavba vodního koridoru D-O-L umožní připojení modernizované oderské vodní cesty, která je součástí vodní cesty E-30 a středoevropského dopravního koridoru (CETC), k Černému moři přes Dunaj a Severnímu moři přes Labe, což jistě přispěje k udržitelnému rozvoji regionů na Odře, lepší integraci hospodářství se zeměmi EU a také přispěje ke snížení vypouštění emisí, včetně skleníkových plynů do atmosféry. Je třeba připomenout že vnitrozemská vodní doprava je jedním z nejčistších, nejlevnějších, nejméně energeticky náročných a nejbezpečnějších způsobů dopravy, a je v plné shodě s dopravní politikou EU. Dodatečně plní plavební infrastruktura další důležité funkce, např. vodní nádrže zásobující vodní cesty při nižších stavech vody mohou sloužit také jako ochrana před povodněmi a jejich rekreační funkce přispívají k rozvoji cestovního ruchu v regionu.

Nádrže a jezy vytvářejí také nová přírodní stanoviště, čímž se zvyšuje cenná plocha pro přírodu i atraktivní oblasti pro turisty, stejně tak je umožněno využívání energie řek, což vede ke snížení emisí znečištění ovzduší z konvenčních zdrojů. Všechny výhody projektu vytvoření evropského vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe, který přispěje k rozvoji trans-evropské dopravní sítě (TEN-T), naznačují, že je třeba vyvinout veškeré úsilí za tímto účelem. S jistotou to povede k rychlejšímu a udržitelnému hospodářskému rozvoji při současném respektování životního prostředí a přírodních hodnot v této části Evropy.

pozvánka

Plavba a vodní cesty o.p.s. ve spolupráci se Střední průmyslovou školou stavební - Praha 1 si Vás dovoluji pozvat na putovní výstavu věnovanou vodnímu koridoru Dunaj – Odra – Labe

 Výstava bude veřejnosti přístupná od 2. února do 10. června 2011, pondělí - pátek od 7:30 hod do 16:30 hod, ve Střední průmyslové škole stavební, Dušní 17, Praha 1.

Těšíme se na návštěvu




Financování vodních cest včera, dnes a zítra

Ing. Petr Forman - Societas Rudolphina, o.s.

Voda je podivuhodný živel – nejen fyzikálně či emocionálně, ale i hospodářsky a také právně. Již od římských dob se vždy poměrně komplikovaně definuje „právní povaha vod“, a to jako statek veřejný. Také užívání vod má tradičně „veřejný“ charakter. Tím se kruciálně liší například od pozemků nebo staveb, které zpravidla mají konkrétního vlastníka a nakládání s takovým statkem má zcela jiné zákonitosti. Stejně tak nakládání s vodami – je velmi pestré: pití a vaření, mytí, praní, zavlažování, napájení, chov ryb, koupání a rekreace, estetika a urbanismus, hašení požárů, využívání energie, průmyslové procesy, a v neposlední řadě plavba. A je jasné, že mnohostranně funkce vody vede často také ke vzniku víceúčelových vodních staveb, což vede i k vícezdrojovému financování. To je silná stránka vodního stavitelství, ale současně i jeho slabina – je velmi těžké onu „víceúčelovost“ věcně a časově zkoordinovat.

Zastavíme-li se u vodních cest, tedy dopravní infrastruktury, i zde je mnoho odlišností od jiných dopravních staveb. Železnice, silnice či letiště jsou díla jednoúčelová. Těžko se v nich vykoupete, nebudete z nich odebírat vodu, nechytíte v nich žádnou rybu, nepostavíte si u nich stan, ani je energeticky nevyužijete. To vše ale naopak můžete očekávat od vodních cest, lhostejno zda na přirozených vodních tocích, nebo v průplavech. Všechny tyto zvláštnosti vod se samozřejmě projevují i ve zvláštnostech při financování správy vod a také vodních staveb.

Stran využívání vody k plavbě platí již od nepaměti, a kupodivu i dnes, zákonem daná zásada, že „k užívání povrchových vod k plavbě není třeba povolení“. Zcela jiné je to ovšem z hlediska povolání vodních staveb a samozřejmě i jejich finanční úhrady.

PŘEDEVČÍREM

Plavba provází lidstvo od hlubokého dávnověku. Nezabývejme se pravěkem, i když i zde jsou doklady o intenzivní plavbě, přeskočme ihned k vědomě budovaným vodním cestám. Již před téměř 4000 lety vznikl průplav mezi deltou Nilu a Rudým mořem, před 2500 lety započala výstavba Císařského kanálu v Číně – ten je zřejmě nejstarší trvale užívanou vodní cestou. Prvé spojení mezi Dunajem a Rýnem započal budovat Karel Veliký v roce 793, ale pro válku s Avary je nedokončil. I Karel IV. se zapsal do dějin plavby, když roku 1375 zahájil práce na propojení Dunaje s Vltavou; cílem bylo takové propojení, aby byl přes naše území umožněn výhodný obchod mezi Benátkami a belgickými Bruggami.

Co měly tyto stavby (a další) společné? Byly vždy financovány „vrchností“, kýženým cílem bylo podpořit

a posílit obchod a tím i hospodářskou sílu i politický význam daných zemí. Tato zásada ostatně má platnost dodnes.

VČERA V EVROPE

Opravdový rozmach vodních cest v té podobě (byť o menších parametrech) vypukl v Británii v 18. a prvé polovině 19. století, kde vzniklo 7500 km průplavů s tisíci plavebními komorami, stovkou průplavních tunelů a neméně průplavními mosty. Následovala Francie, kde v druhé polovině 19. století vznikla i prvá unifikace, kdy ministr Freycinet prosadil lodní typ „péniche“ o nosnosti 270 tun. Těm se mimochodem (až na menší ponor) později podobaly lodě na našem Baťově kanále. Také britské a francouzské vodní cesty byly budovány především „veřejnou rukou“.

VČERA U NÁS

U nás rozhodně stojí za zmínku tzv. navigační patent Marie Terezie z roku 1777, kterým byla stanovena priorita plavby před ostatním využíváním řek, přičemž splavné řeky byly vyhlášeny za majetek státu, který také převzal financování potřebných úprav. V roce 1873 byl schválen projekt průplavu Dunaj-Odra, ale protože na rozdíl od státem protežované železnice měl být – poměrně unikátně – budován z ryze soukromých zdrojů, realizace usnula. Zato alespoň byly v polovině 19. století provedeny důležité regulační úpravy na Labi a částečně i na Vltavě.

Skutečný počín, i se zajištěným financováním, byl u nás zahájen zřízením Komise k provedení kanalizace Vltavy a Labe v Čechách v roce 1896. Financování bylo společné, tedy státní a zemské, a díky tomu z větší části vznikla nám dodnes známá labsko-vltavská vodní cesta s novými 11 plavebními stupni, tehdy pro lodě o nosnosti 1000 t.

Legislativním převratem pak byl tzv. vodocestný zákon z roku 1901 (zákon č. 66 říšského zákoníku z 11. června 1901). Tímto zákonem bylo rozhodnuto o výstavbě průplavu dunajsko-oderského s připojením k Labi a Visle, jakož i průplavu dunajsko-vltavského. Současně bylo zřízeno Ředitelství pro stavbu vodních cest a poradní sbor pro vodní cesty, kde 20 členů jmenovaly zemské výbory, 20 členů jmenoval „obchodní ministr“ a ve výboru zasedali i „živnostenská dozorcí“. Financování bylo státní s ročními příspěvky dotčených zemí na umoření 1/8 obligací. Vláda měla vydat v letech 1904 – 1912 celkem 250 milionů korun, pak měl přijít další zákon o státním financování. Správou nově zřízených průplavů, a současně i výběrem poplatků na nich, byl pověřen stát. Hotovo mělo být nejdéle do 20 let. Za pozor-

nost určitě stojí projednávání vodocestného zákona v tehdejší parlamentu, kde tehdejší poslanci nejen velmi plamenně snášeli argumenty pro výstavbu (kromě některých německy mluvících poslanců, jejichž zájmy byly částečně odlišné), ale také velmi zasvěceně probírali technickou stránku díla a jeho příznivý hospodářský význam, včetně protipovodňové ochrany a tvorby pracovních míst. Dnes, pravda, jsou takové zasvěcené debaty vzácností. Doporučuji přečíst si tyto diskuze na stránkách archivu Parlamentu ČR, lze se tam dočíst vše potřebné, částo platné i pro současnost!

Záměry převzala a do své legislativy zařadila i Československá republika, ovšem již bez průplavu dunajsko-vltavského, nově naopak přibyla slovenská Tisa. Pro financování byl v roce 1931 přijat zákon č. 50, „o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil“. Fondu přisuzoval zákon roční státní příspěvek ve výši 79 mil. Kč, dále do něj plynula daň z vodní síly (byla-li díla vybudována s příspěvem státu), resp. ½ této daně (u ostatních vodních děl), výnos z provozu přístavů, jakož i příspěvky zemí, okresů, obcí, družstev a „zájemníků“. Dále mohl Fond přijmout půjčku ve výši 948 mil. Kč, za kterou převzal stát záruku. Přes slušné finanční zajištění nebyla výstavba plánovaných vodních cest vlivem historických souvislostí dokončena. Patrným výsledkem je dodnes zejména splavnění středního Labe a Masarykovo zdymadlo v Ústí nad Labem.

Po II. světové válce a zejména po převzetí moci komunisty v roce 1948 se situace radikálně změnila. Zákonné fondy na podporu výstavby vodních cest zmizely, v roce 1949 bylo po 48 letech existence zrušeno také Ředitelství pro stavbu vodních cest (jsem hrdý, že jsem v roce 1998 mohl být u jeho znovuzrození). Budování plavebních drah se stalo podružnou záležitostí, už proto, že obchod se orientoval hlavně na východ, kam žádné vhodné toky nevedly a ani terén není příliš vhodný. Ku škodě byl i úzus, že ceny se počítaly „franko brána závodu“, tedy cena přepravy zdánlivě nehrála roli.

Přesto alespoň něco se odehrálo, když se v 70. letech ukázalo, že přetížený hlavní železniční tah nebude schopen zvládnout zásobování severočeským uhlím pro tehdy novou elektrárnu ve Chvaleticích. Díky tomu se téměř dokončilo splavnění středního Labe (dodnes, tedy téměř 35 let, chybí poslední plavební stupeň v Přelouči) a veškeré starší stavby se dočkaly zásadní modernizace. „Monokultura“ přepravy tzv. energetického uhlí ovšem byla tak trochu danajským darem – lomená přeprava „železnice-voda“ na relativně krátkou vzdálenost nemohla dlouhodobě obstát.

A jak to vypadalo s financováním? Jako se vším v socialistickém Československu: plánované hospodářství, plánované financování, či u vodních cest (povětšinou) nefinancování. Navíc pro ministerstvo lesního a vodního hospodářství, kam vodní cesty spadaly, rozhodně nebyly prioritou.

DNES

V něčem si vodní cesty nesou dědictví socialismu dodnes. Příslušné specializované fondy z 30. let nebyly obnoveny, takže jistota investic je minimální. Také pozornost, věnovaná plavbě je nadále velmi nízká. Až do poloviny 90. let zůstaly vodní cesty „dědictvím“ na ministerstvu životního prostředí, které jejich rozvoj nijak nepodněcovalo, ba právě naopak. Zákonem č. 114/1995 přešly investice do vodních cest na ministerstvo dopravy, kde se sice zatím nestaly rovnocenným partnerem ostatní dopravní infrastruktury, ale alespoň přestaly být zcela nechtěným dítětem. Pozitivní také je, že Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) má ve svém zřizovacím zákoně kompetenci i k vodním cestám. Tato kompetence se ovšem naplňuje spolupůsobením mnoha okolností příliš pomalým tempem, než aby byla reálná naděje na dohnání 70 let stagnace.

OBECNĚ OBLÍBENÉ OMYLY

Návratu českých vodních cest do rovnocenné rodiny dopravní infrastruktury brání několik obecně oblíbených omylů – někdy i vědomých nepravd.

„Vodní doprava je minulost a již se prakticky neprovozuje“

Stačí se podívat do světových a evropských statistik, aby bylo jasné, že to není pravda. V roce 2003 se podílela vnitrozemská plavba na evropské přepravě podílem 5,78%, v roce 2008 to již bylo 7,31% – rovná třetina výkonů všestranně podporované železnice. To zrovna nesvědčí o ústupu, ale naopak o nárůstu významu. Ostatně, Bílá kniha dopravy a další evropské dokumenty proklamují neustále nutnost rozvoje ekologičtějších forem dopravy, a jmenují při tom vždy „jedním dechem“ železnici a vnitrozemskou plavbu.

„Vodní cesty jsou zbytečné, vše zvládne železnice a silnice“

V mnoha dopravních koridorech to vůbec neodpovídá skutečnosti – například labská železnice je mezi Děčínem a Drážďany naprosto přetížená, a to rok od roku více a více. Navíc je patrné, že tam, kde existuje konkurence vodní dopravy, je tato doprava (je-li provozována na kvalitní vodní cestě!) nejlevnější, ale navíc v této soutěži pak nabízejí železnice nižší tarify – a naopak. Pro exportně orientovanou českou je to velmi důležitý faktor. Neméně důležitým faktorem je čím dál více stávající možnost teritoriální diverzifikace importu energetických surovin. Využití vodních cest by totiž pro ČR otevřelo další zdroje ropy a zemního plynu, které dnes pro nás nejsou dosažitelné – a to je jedinečný příspěvek pro energetickou bezpečnost země!

„Vodní cesty škodí životnímu prostředí“

Nejvíce zneužívaná nepravda. Většina tzv. ochránců životního prostředí, ač nerada, uznává, že vodní doprava je přírodě a člověku nejpřátelštější, produkuje nejméně škodlivých vlivů a má nejnižší energetickou spotřebu. O to vehementněji napadají vodní cesty jako takové. Skutečnost je taková, že o vod-

ních cestách platí to samé, jako u každé jiné lidské činnosti, totiž, že je lze navrhnout dobře, nebo špatně. Dnes již existují skvělé příklady vodních cest, které přírodě neškodí, dokonce v některých faktorech i prospívají. A samozřejmě pak platí i ona jednoduchá skutečnost, že vodní cesta je vždy přátelštější k člověku, než dálnice, nebo železniční trať.

„Vodní cesty jsou drahé“

Další nepravda. Již v roce 2003 jsem zveřejnil celoevropské porovnání ročních investic do jednotlivých typů dopravních cest a ročních přepravních výkonů na nich. Co se ukázalo? Že v tomto porovnání je měrná investice u vodní dopravy, resp. vodních cest, pouhých 9 / 1000 tunokilometrů, u silniční dopravy o něco více, tedy 12 / 1000 tkm a u železnice dokonce 64 / 1000 tkm. Vodní cesty tedy nejsou drahé, ale právě naopak: vzhledem k dosahovaným výkonům jsou nejlevnější!

Překonání těchto obecně oblíbených omylů je základním předpokladem, aby vodní cesty byly financovány, a to tak, aby měly šanci alespoň částečně překonat hendikep mnoha desítek let podceňování.

FINANCOVÁNÍ ZÍTRA

Nelze v tuto chvíli přesně odhadnout, jak se bude vyvíjet financování dopravních cest, a tedy i vodních cest, z národních zdrojů. Je tu příliš mnoho neznámých, z nichž dovolím uvést alespoň některé:

Bude nadále existovat Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)?

Kolik bude do SFDI, nebo jiného instrumentu, uvolňováno prostředků, zvláště nyní, kdy se všeobecně šetří?

Budou infrastrukturní investice získávat i jiné tuzemské zdroje, než doposud? (Zdá se, že se chystá úplně jiná koncepce financování!)

Nicméně se dá očekávat, že přes některé změny bude národní financování proporcčně (mezioborově) zhruba podobné jako doposud, jen možná z celkově nižší základny. To by ovšem pro vodní cesty nevyznívalo příliš optimisticky. Proto se podívejme na možnosti financování mezinárodního, tedy zejména z prostředků EU.

Základním a rozhodujícím finančním nástrojem kohezní politiky EU v oblasti dopravní infrastruktury je **Fond soudržnosti** (FS). Již v současném plánovacím období (2007 – 2013) je z něj financována řada staveb, a to i vodocestných.

Jak bude vypadat kohezní politika v příštím období (2014 - 2020) zatím také není zcela jasné, takže v dalších úvahách vycházím z předpokladu, že většina finančních nástrojů se nebude příliš lišit od současné podoby.

Dá se tedy tvrdit, že po roce 2014 bude FS pro ČR možná ještě důležitější, než v současnosti, protože řada českých regionů již překoná magickou hranici 75% průměru HDP v EU, která je (zatím) důležitým parametrem pro maximální přísun prostředků cestou ERDF (Evropský fond regionálního rozvoje), kudy do ČR plyne podstatná část eurofondů.

Oproti tomu u FS je tato hranice 90% průměru

HDP, kam se (kromě Prahy) bezpečně „vejdou“ všechny regiony ČR. V předcházejících letech činil FS 23,86% rozpočtu cíle „Konvergence“, tedy 62,99 mld. (tj. 18,73% všech prostředků kohezní politiky EU). Cílem ČR by mělo jednoznačně být, aby po roce 2014 byl podíl FS vyšší, a k dosažení tohoto cíle by měla hledat spojence v zemích, jejichž regiony jsou podobně „postižené“ (viz hranice 75% HDP). Pokud se tento cíl podaří naplnit, znamenalo by to, že pro příští roky by bylo více prostředků na dopravní stavby, tedy i na vodní cesty.

FS se v oblasti dopravy samozřejmě orientuje především na komunikace celoevropského významu. V oblasti vodních cest by sem měl bezesporu patřit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L), který je součástí evropské úmluvy AGN a řady dalších evropských dokumentů.

Zkusme si tedy vymodelovat, jak by mohlo vypadat financování DOL při využití Fondu soudržnosti:

Náklady prvních etap D-O-L (Dunaj-Hodonín-Přerov) se vyčíslují na 1,66 mld.

Při navrhované době výstavby 10 let se tedy jedná o 0,166 mld. /rok

Z Fondu soudržnosti lze (v současnosti) čerpat až 85% nákladů

Na národní financování tedy zůstává 0,0249 mld. /rok, tedy něco málo přes 600 mil. Kč/rok.

A tím vlastně padá poslední obecně oblíbený omyl, že „na tak velkou stavbu nemáme peníze“. Naopak: můžeme mít peníze, ale musíme se snažit!

Co je tedy potřeba udělat pro přípravu a realizaci DOL (a souvisejících vodních cest):

Aktivně ovlivňovat přípravu programovacího období 2014 – 2020, s cílem posílit Fond soudržnosti; k tomuto cíli hledat další spojence v EU;

Zahájit práce na komplexní Studii proveditelnosti (jak mj. požaduje ve své rezoluci č. 10738 Parlamentní shromáždění Rady Evropy)

Při této práci úzce spolupracovat s Evropskou investiční bankou, která s využitím programu JASPERS pak vydává doporučení pro Evropskou komisi (=cesta k financování)

Formulovat společný postoj s dalšími zainteresovanými státy, aktivně je získávat

Chtít!

ZÁVĚREM

Padlo již mnoho slov o tom, že vnitrozemské státy jako ČR, bez kvalitního přístupu k moři, jsou hospodářsky znevýhodněné. Existuje k tomu řada vysoce relevantních rozborů a podkladů. Ale všechny podklady světa si dovoluji nahradit citátem z knihy „Příštích sto let“ amerického analytika a politologa George Friedmana: „*Námořní státy jsou vždy bohatší, než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny.*“ Nemáme-li moře, což nezměníme, potřebujeme nepochybně alespoň kvalitní přístup k významným námořním přístavům. A to změnit můžeme!

Řešení plavebních podmínek na příhraničním úseku dolního Labe v celoevropských dopravních souvislostech

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. - České plavební a vodocestné sdružení

Příhraniční úsek dolního Labe je pro tento článek charakterizován úsekem vodního toku Labe mezi Ústím nad Labem (Střekov) a Hřenskem (státní hranice ČR/SRN).

Tento, v současné době, plavebně problematický úsek byl naposledy komplexně upraven na přelomu 19. a 20. století v rámci celkových úprav vodního toku Labe a Vltavy v trase Hřensko-Praha. Jednalo se v podstatě o regulační práce z hlediska vodohospodářského a plavebního, tj. zejména ochrana před povodněmi a zlepšení plavebních podmínek částečnou stabilizací plavebních hloubek. V této době již ztratil tento úsek Labe svoji přirozenou, z hlediska vodohospodářského i ekologického velmi problematickou, původní podobu.

Po druhé světové válce byla pro předmětný úsek zpracována řada studií, zejména z hlediska energetického (využití obnovitelných přírodních zdrojů) a plavebního (využití levného a ekologicky nejvýhodnějšího dopravního oboru - vodní doprava). Jednalo se v té době o dva energeticko-plavební stupně v Malém Březně a Dolním Žlebu. Lokality obou vodních děl byly v sedmdesátých letech zahrnuty do Směrného vodohospodářského plánu tehdejší ČSR.

Tento článek si vzal za úkol zabývat se pouze plavebním účelem a účel vodohospodářský (zejména ochranu před povodněmi) ponechal ke zdůvodňování vodohospodářským odborníkům.

V posledních letech v souvislosti s restrukturalizací české ekonomiky byla nákladní vodní doprava postižena snižováním výkonů nejprve ve vnitrostátní, posléze i v zahraniční přepravě. Podnikání v nákladní vodní dopravě, které zajišťují plně soukromé plavební společnosti, se zaměřuje převážně na zahraniční přepravu, kde se výrazně projevuje ekonomická výhodnost vodní dopravy, jak bylo již konstatováno ve vládním materiálu z konce roku 1996. Důležitým předpokladem pro zvýšení přepravních výkonů je i kvalita a spolehlivost dopravní infrastruktury. V našem případě se jedná o zlepšení plavebních podmínek v již zmíněném příhraničním úseku dolního Labe.

Napojení plnohodnotné labsko-vltavské vodní cesty na síť transevropských vodních cest je v souladu mj. s rozhodnutím Rady Evropských společenství ze dne 29. října 1993, o vytvoření transevropské sítě vodních cest. Obdobně i v jednom z posledních materiálů Návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 27. července 2009 v části 4 (Síť vnitrozemských vodních cest

a vnitrozemských přístavů) je labsko-vltavská vodní cesta zahrnuta, podobně jako i spojení Dunaj-Odra-Labe. Obdobně i v Modré knize EHK/OSN z roku 2006, sledující zlepšení parametrů evropských vodních cest mezinárodní důležitosti E je předmětný úsek vodního toku Labe zahrnut mezi „úzká místa“ E 20 Lauenburg - státní hranice SRN/ČR (německou stranou) a E 20 státní hranice ČR/SRN - Ústí nad Labem (českou stranou).

Investor akce Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice ČR/SRN - Plavební stupeň Děčín, státní organizace Ředitelství vodních cest ČR, vědoma si své odpovědnosti za vynakládání státních finančních prostředků, při neustálém zpochybňování investice ze strany orgánů životního prostředí, se rozhodla zadat Studii o zbožíkových proudech a dopravních koridorech mezi Českou republikou a Evropou. Studie byla zadána Dopravní fakultě Českého vysokého učení technického a na jejím vypracování se podíleli odborníci z hlavních dopravních oborů, tj. železniční, silniční a vodní dopravy, včetně pedagogů z Dopravní fakulty i Stavební fakulty ČVUT. Studie byla vypracována ve spolupráci s konzultační firmou v oblasti dopravy a dopravního inženýrství CityPlan spol. s r.o. a opoňována v červenci roku 2009.

Studie je pojednána jako komplexní dopravní studie s určitými dále uvedenými omezeními a to, že předmětem sledování byla pouze pozemní doprava, tj. železniční, silniční a vnitrozemská vodní doprava, dále byla pozornost věnována zejména zahraniční přepravě, konečně bylo pro další sledování vytypováno sedm dopravních koridorů vedených z námořních přístavů do České republiky.

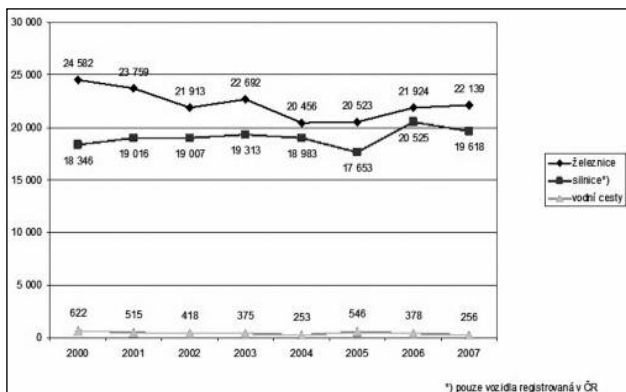
Základní údaje o přepravě v České republice

První velmi obsáhlá část studie je věnována statistice se zaměřením na léta 2000 - 2007. Byly porovnány údaje z Ročenky dopravy České republiky (dále jen „Ročenka“) a z Evropského statistického úřadu (dále jen „Eurostat“) s tím, že

není známa skutečnost, že by dopravní data o České republice v jiné zemi byla jiná než v Ročence, která je výchozí databází pro statistiky ostatních zemí, včetně Eurostatu,

případné rozdíly mezi daty Ročenky a Eurostatu mohou nastat z důvodu neúplnosti nebo u silniční dopravy náhodnými chybami při vzorkování a následném přepočtu dat.

Dále tedy bylo pracováno s daty z Ročenky.

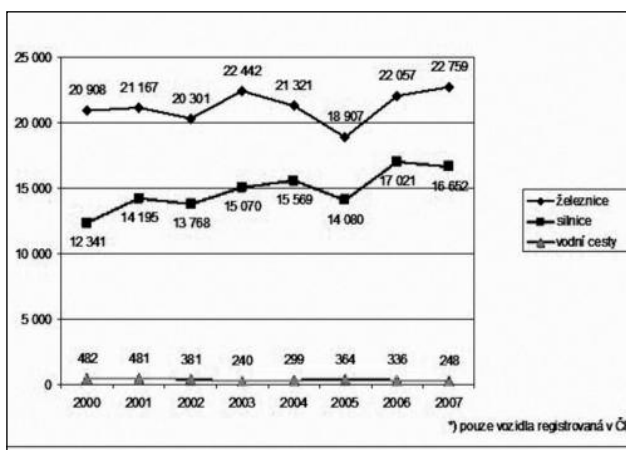


Obr. 1. Vývoz zboží z České republiky v letech 2000 - 2007 v tis. t
Zdroj: MD ČR - Ročenka dopravy 2007

Z mezioborového porovnání dat objemu celkové přepravy v tunách vychází největší podíl cca 81,8 % na silniční dopravu, cca 18 % na železniční dopravu a cca 0,2 % na dopravu vodní. Poněkud jiná situace je u přepravy zahraniční.

Vývoz zboží z České republiky (všemi druhy dopravy) směřuje především do Německa, dále na Slovensko, do Rakouska a Polska. Vývoz z ČR má ve sledovaném období trvale vyšší hodnotu vůči dovozu. Ze zemí ESVO (Evropské sdružení volného obchodu) je nejvýznamnější zemí pro vývoz Švýcarsko. Další země jako cílová vývozní destinace mimo Evropskou unii (Ruská federace, Ukrajina, Chorvatsko) mají kolísavou, avšak dlouhodobě rostoucí tendenci.

Z hlediska dopravních oborů vede železniční doprava, i když v Ročence nejsou u silniční dopravy zaznamenány výkony cizích dopravců. Dlouhodobě však má železniční doprava klesající tendenci zejména do Německa. Naproti tomu silniční doprava do Německa (i bez započítání cizích dopravců) má stabilní úroveň. U vodní cesty je nejvýznamnější cílovou zemí pro vývoz Německo – což je dáno existencí jediné vodní cesty, využitelné pro dovoz a vývoz, tj. labskou vodní cestou. Řádově nižší přepravy vodní cestou směřují do Nizozemí a Belgie. Rok 2005 zaznamenává z globálního hlediska největší pokles přepravních proudů zboží při vývozu stejně, jako byl zaznamenán u dovozu.



Obr. 2. Dovoz zboží do České republiky v letech 2000 - 2007 v tis. t
Zdroj: MD ČR - Ročenka dopravy 2007

Nejvýznamnějším teritoriem pro dovoz ze zemí Evropské unie je Německo a za ním následuje Slovenská republika a Polsko. Celkové přepravní proudy věcí při dovozu do České republiky jsou v roce 2005 nejnižší za celé vykázané období. Celá řada zemí Evropské unie má při dovozu do České republiky nepodstatnou roli. Přepravní proudy zboží při dovozu do České republiky celkem vykazují ve sledovaném období stoupající tendenci. Razantní pokles dovozu lze zaznamenat od roku 2005 u dovozů z Ukrajiny.

Z hlediska dopravních oborů lze zaznamenat kolísající stav u železniční dopravy a stoupající stav u dopravy silniční.

Vzhledem k poloze labsko-vltavské vodní cesty a především s ohledem na nepříznivé plavební podmínky v úseku Ústí nad Labem-státní hranice je vodní doprava v porovnání s ostatními druhy dopravy méně využívaná (nízké vodní stavy na Labi po značnou část roku). Německo je i v případě vodní dopravy nejvýznamnějším zdrojem dovozních přeprav. Dovoz u Belgie a Nizozemí má klesající charakter, ostatní země z Evropské unie vodní cesty k vývozu do České republiky nevyužily vůbec nebo nepatrně.

Posouzení kapacity a stupeň vytižení na dopravních koridorech

Stanovení sledovaných dopravních koridorů byla ve studii věnována velká pozornost. V rámci úkolu nebylo možné posuzovat všechny možné přepravní relace, bez ohledu na jejich současný význam, nebo teoreticky možný budoucí význam. Proto zpracovatel stanovil obecná kritéria pro posouzení, zda zařadit či nezařadit daný přístav, čili příslušnou relaci. Stanovená kritéria byla následující:

zda přístav je ve směru některého z hlavních zbožíových toků z hlediska ČR, kapacita přístavu a jeho schopnost přijímat velkokapacitní lodě, snadnost či obtížnost námořní cesty, kvalita pozemní dopravní cesty (železnice, silnice, vodní cesta), vzdálenost od vnitrozemských cílů přepravy.

Na základě kritérií byly jako významné zdroje a cíle přepravy stanoveny Německo a Nizozemí severním směrem a Slovensko a Itálie (přes Rakousko) jižním směrem. Námořní doprava je výrazně levnější než všechny dopravní obory vnitrozemské přepravy a proto z důvodu dlouhé vnitrozemské dopravní cesty nebyl zařazen přístav Antverpy. Mimo analýzu této práce zůstávají také tři polské přístavy, které sice mají vzrůstající objem překládky, nicméně mají nedostatečné spojení s vnitrozemím. Obdobně byly prověřovány i další evropské námořní přístavy, včetně východního směru, reprezentovaného transsibiřskou magistrálou.

Na základě výše uvedených skutečností byly pro další posuzování vybrány přístavy Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven, Hamburk, Rostock, Terst a Koper a k nim sledovány dopravní koridory s vazbou na Českou republiku pro všechny dopravní obory.

Železniční koridory jsou znázorněny na obr. 3.

Silniční koridory jsou znázorněny na obr. 4.



Obr. 3. Schematický obrázek posuzovaných železničních koridorů.

Pozn. Obrázek nezachycuje pokračování českého II. a III. železničního koridoru z důvodu irelevantnosti ve vztahu k posuzovaným směrům.

Zdroj: CityPlan s využitím mapového podkladu www.googlemaps.com

Problematice kapacity a vytíženosti dopravních koridorů byla ve studii věnována velká pozornost. Byly shromážděny dostupné údaje o železniční, silniční a vodní dopravě ve stanovených koridorech, získané od provozních i územně plánovacích firem jak z českých, tak i ostatních navazujících, zejména německých, zemí.

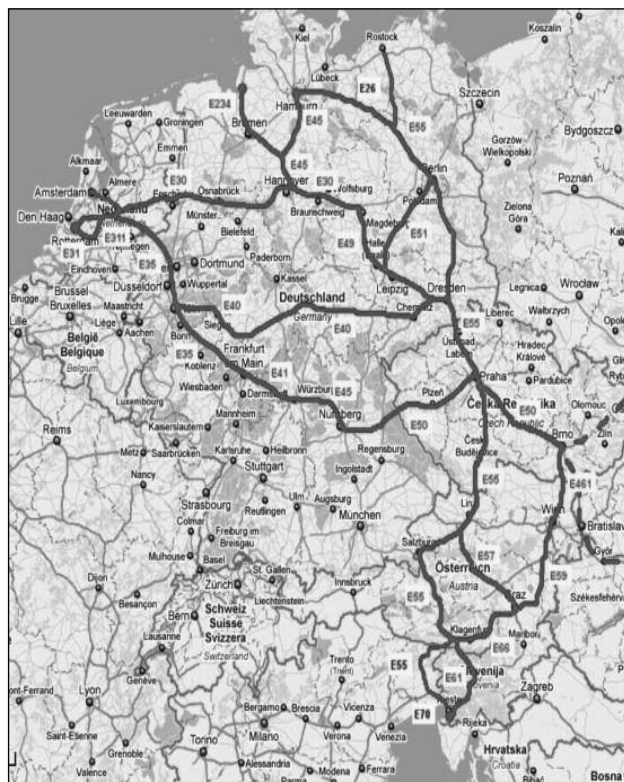
Pro náplň tohoto článku je důležitý zejména koridor ve směru Praha - Hamburk.

Z hlediska železniční dopravy byla využita analýza podkladů ze známé studie PLANCO Consulting s.r.o. z roku 2007. Na některých úsecích je kapacita využívána na 80 – 110 %.

Z hlediska silniční dopravy bylo ke stanovení zatížení (intenzity dopravy) daného směru využito sčítání dopravy v Evropě v roce 2005.

Z hlediska vodní dopravy je možno konstatovat, že kapacita na kanalizovaných úsecích vodních cest je dostatečná. Podle údajů od Spolkového úřadu pro hydrologii v Německu je kapacita jednotlivých úseků německých vodních cest využívána na cca 40 %. Limitujícím úsekem je regulovaný úsek mezi Ústím nad Labem a Magdeburkem.

Další sledované koridory ve směru Praha-Bremerhaven, Praha-Rotterdam, příp. Praha-Amsterdam nevykazují z hlediska sledovaných dopravních oborů výrazně rozdílnější údaje oproti směru na Hamburk.



Obr. 4. Schematický obrázek posuzovaných silničních koridorů.

Zdroj: CityPlan s využitím mapového podkladu www.googlemaps.com

V závěru této části studie bylo konstatováno, že zjištěný stav není uspokojivý. Nadějná situace je v silniční dopravě severním směrem, ovšem za podmínky, že bude uskutečněn německý a český plán výstavby a zkapacitnění sítě dálnic a rychlostních silnic. Kapacita železniční sítě v severním i jižním směru je téměř vyčerpaná. Na tom nic nezmění výstavba českých tranzitních železničních koridorů, situace je kritická na přístupech k německým severomořským přístavům (Hamburk, Brémy). Největší kapacitní rezervy má labsko-vltavská vodní cesta, ovšem jen v případě vyřešení nedostatečných plavebních hloubek zejména v úseku Střekov – Schönebeck.

Studie se v rámci této části zabývala i problematikou poplatků za využívání dopravní cesty, cenou za přepravu v jednotlivých dopravních oborech i jejich energetickou náročností. Ke studiu byly využity jak české tak i zahraniční, zejména německé, materiály. Obecně je možno konstatovat, že převedení poplatků na jednotnou základnu je velmi obtížné. Pokud jde o porovnání cen za přepravu je třeba zdůraznit, že tyto ceny jsou vesměs smluvní. Jen železniční doprava používá tarifní ceny a to jen v případě, že se nejedná o ucelené (systémové) vlaky

Na následujících dvou tabulkách je pro ilustraci uvedena cena za přepravu a průměrná energetická spotřeba jednotlivých dopravních oborů na trase Hamburk-Děčín.



Obr. 5. Část evropské sítě vodních cest – klasifikační třídy I-VII.

Zdroj: http://www.inlandnavigation.org/documents/Facts%20Figures/Network/Map_Waterways_Europe.jpg

Praha – Hamburk řeka Vltava (Praha-Mělník), řeka Labe (Mělník-Ústí nad Labem-Magdeburk-Hamburk (přímo nebo přes Elbe-Seitenkanal))

Praha – Bremerhaven řeka Vltava (Praha-Mělník), řeka Labe (Mělník-Ústí nad Labem-Magdeburk), Mittellandkanal (Magdeburk-Minden), řeka Weser-Bremerhaven

Praha – Rostock vodní spojení není, přístav není napojen na síť vnitrozemských vodních cest

Praha – Rotterdam řeka Vltava (Praha-Mělník), řeka Labe (Mělník-Ústí nad Labem-Magdeburk), Mittellandkanal (Magdeburk-Minden-DEK), Dortmund-Ems Kanal, Wesel-Datteln Kanal, řeka Rýn (Wesel-Rotterdam)

Praha – Amsterdam řeka Vltava (Praha-Mělník), řeka Labe (Mělník-Ústí nad Labem-Magdeburk), Mittellandkanal (Magdeburk-Minden-DEK), Dortmund-Ems Kanal, Wesel-Datteln Kanal, řeka Rýn (Wesel-Amsterdam)

Praha – Koper vodní spojení není

Praha – Terst vodní spojení není

Ceny přepravy na trase Hamburg - Děčín				
	Cena podle "PLANCO"	Cena podle CityPlanu	Průměr v €	Průměr v Kč
silniční doprava	0,0959 €/tkm	0,078 - 0,092 €/tkm	0,0886 €/tkm	2,22 Kč/tkm
železniční doprava	0,0425 €/tkm	0,097 - 0,142 €/tkm	0,094 €/tkm	2,35 Kč/tkm
vodní doprava	0,014€/tkm	0,014 - 0,021 €/tkm	0,016 €/tkm	0,41 Kč/tkm

Poznámka: Cena železniční přepravy podle PLANCO se zřejmě vztahuje k ucelenému vlaku, cena podle CityPlanu je za vozovou zásilku podle mezinárodních tarifů ČD-Cargo. Vodní doprava je podle "EVD Speed" při plnosplavnosti

Obr. 6. Porovnání cen za přepravu

Průměrná energetická spotřeba dopravních módů na trase Hamburg - Děčín				
	MJ/tkm	kWh/tkm	spotřeba nafty v g/tkm	l nafty/tkm
silniční doprava	0,91	0,253	45,54	0,065
železniční doprava	0,53	0,147	26,46	
vodní doprava	0,21	0,058	10,44	0,015

Poznámka: Podle českých údajů (ročenka dopravy, ročenka ČD) je energetická náročnost železniční dopravy vyšší.

Obr. 7. Průměrná energetická spotřeba

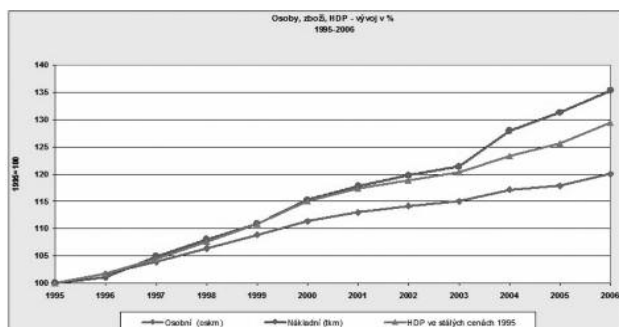
Prognózy růstu objemu zboží na dopravních koridorech v letech 2015 a 2025

Dlouhodobější prognóza vývoje jakékoliv lidské činnosti je problematická, protože je ve hře množství těžko odhadnutelných vlivů. U prognóz přepravy (objemy vyjadřované v tunách a výkony vyjadřované v tunokilometrech) se dále běžně vyskytuje chyba způsobená zaměřením prognostika na jeden dopravní obor. Při přípravě na zpracování prognózy autoři studie prostudovali řadu prognóz českých i zahraničních a provedli kritické zhodnocení. Zcela běžným úkazem ve studovaných materiálech, zejména podnikatelských, je přání rozvoje podniku vydáváno za prognózu. Na základě zjištěných chyb a omylů byla vypracována metodika, na jejímž základě byla prognóza zpracována.

Současná celosvětová ekonomická krize vedla autory studie k nutnosti se přednostně zabývat předpokládaným vývojem přepravy v Evropské unii, včetně odhadu vývoje výměny zboží se záměry.

Dělba přepravních výkonů a tím i objemů je postihována politickými rozhodnutími a postupem budování, respektive zkapacitňováním dopravní sítě. Politická rozhodnutí se zatím ukázala jako málo účinná. Problém dopravních sítí je ale zásadní. Je pochopitelné, že výchozím předpokladem je současná dělba přepravních objemů (rok 2007). Jelikož kapacita silniční i železniční sítě v sousedních zemích relevantních pro tento projekt (SRN, Rakousko) je téměř vyčerpaná, bude velice záležet na investicích do pozemních sítí. Vodní dopravní cesty zase trpí sníženou splavností Labe v úseku Střekov – Magdeburk. Prognóza dělby přepravních výkonů a objemů se tudíž neobejde bez odhadu průběhu budování dopravních sítí v České republice a sousedních zemích. Minimálně rok 2015 je velmi problematický. V každém případě řešení opět vede k variantám podle scénářů budování sítí.

Je známé, že ve světě globálního obchodu existuje vztah mezi hrubým domácím produktem (dále jen „HDP“) a přepravním výkonem. O tomto vztahu se lze v odborné literatuře dočíst, ale příslušný vzorec chybí. Zda existuje i vztah mezi HDP a přepravním objemem není jasné. Pokus o stanovení tohoto vztahu je žádoucí pro zapracování vlivu současné krize na objem přeprav. Pro analýzu a následné stanovení algoritmu byla použita statistická data České republiky a sousedních zemí. Vývoj přepravního výkonu v Evropské unii (dále jen „EU“) udává následující graf.

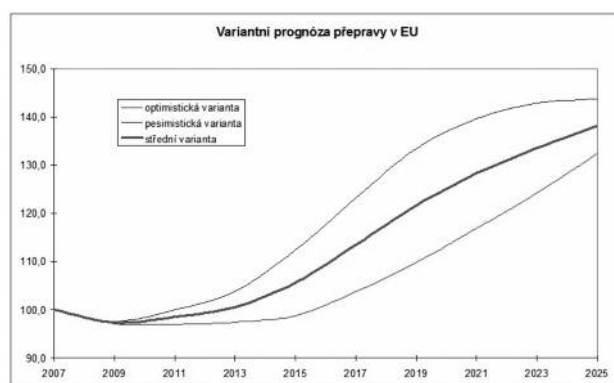


Obr. 8. Vývoj přepravních výkonů a HDP v EU.

Zdroj: *Energ y & Transport in figures – úprava a překlad CityPlan*

Výkon nákladní přepravy kopíruje růst HDP, k odchylce došlo vstupem deseti nových zemí v květnu 2004. Odchylka je daná zvýšením přepravních vzdáleností a odstraněním celních bariér. Vývoj přepravy po roce 2004 opět kopíruje vývoj HDP. Obdobná situace je v dopravních výkonech, údaje jsou známé za ČR a z části za SRN, jinak se bohužel dopravní výkony celoevropsky nesledují. Přitom dopravní výkony jsou (nebo alespoň by měly být) rozhodujícím kritériem pro posuzování investic do dopravní infrastruktury.

Vlastní prognóza ekonomického vývoje EU založená na statistických datech byla zpracována ve dvou variantách (optimistická a pesimistická). Od ní byly odvozeny i dvě varianty prognózy přepravy v EU.



Obr. 9. Vývoj přepravy v EU v %.

Zdroj: *CityPlan spol. s r.o.*

Prognózu vývoje krize, jak v měřítku celosvětovém, tak i pro Českou republiku, se ekonomové neodvažují zpracovat. To vede ke značným nejistotám ve vývoji přepravy, na druhou stranu se zpracovatel prognózy chtěl vyhnout příliš velikému rozpětí mezi pesimistickou a optimistickou variantou. Není tudíž vyloučené, že skutečný vývoj nebude v mezích maxima a minima daného optimistickou a pesimistickou variantou. Zpracovatelé studie však předpokládali, že toto riziko nepřesahuje 10 %. Je známé, že odchylka prognózy od budoucí skutečnosti roste s časem, tomu nelze zabránit a stejně tak se velmi obtížně předvidá technologický pokrok, či politický vývoj v průběhu příštích 15 let.

Pro účely tohoto článku jsou ze studie opět uvedeny pouze části, týkající se **přepravy do námořního přístavu Hamburk**, které přímo ovlivňují inkriminovaný úsek příhraničního dolního Labe, i když náplň celé studie je neobyčejně větší.

Na základě trendové prognózy byly vypočítány zbožové toky pro roky 2015 a 2025 ve dvou variantách, podle toho, zda budou zlepšeny plavební podmínky na dolním Labi. Rozdíl mezi variantami bez zlepšení plavebních podmínek na Labi a se zlepšením pro rok 2025 vychází ze zjištění, že **bez kvalitní vodní cesty** bude v roce 2025 kapacita dopravního koridoru zcela vyčerpaná a **poptávka po přepravě zůstane neuspokojena**.

Rok		Vývoz z ČR	Dovoz do ČR	Celkem
2015	varianta optimistická	2 757 065	3 857 771	6 614 835
	varianta střed	2 590 275	3 624 393	6 214 668
	varianta pesimistická	2 423 485	3 391 016	5 814 501
2025	varianta optimistická	3 524 846	4 932 074	8 456 920
	varianta střed	3 387 483	4 739 871	8 127 353
	varianta pesimistická	3 250 119	4 547 668	7 797 787

Obr. 10. Tabulka uvádějící zbožové toky v letech 2015 a 2025 pro všechny dopravní obory - varianta bez zlepšení splavnosti dolního Labe.

Zdroj: CityPlan spol. s r.o.

Rok		Vývoz z ČR	Dovoz do ČR	Celkem
2015	varianta optimistická	2 757 064	3 857 771	6 614 835
	varianta střed	2 590 275	3 624 394	6 214 668
	varianta pesimistická	2 423 485	3 391 016	5 814 501
2025	varianta optimistická	4 053 573	5 671 885	9 725 458
	varianta střed	3 895 605	5 450 852	9 346 457
	varianta pesimistická	3 737 637	5 229 818	8 967 455

Obr. 11. Tabulka uvádějící zbožové toky v letech 2015 a 2025 pro všechny dopravní obory - varianta se zlepšením splavnosti dolního Labe.

Zdroj: CityPlan spol. s r.o.

Prognóza rozvoje dopravních koridorů pro léta 2015 a 2025

Prognóze rozvoje dopravních sítí byla ve studii věnována velká pozornost. Ve studii jsou uvedeny kromě prognostických materiálů České republiky i základní výsledky studijních materiálů zemí přilehlých ke sledovaným dopravním koridorům a to u železniční dopravy z Německa, Nizozemí, Rakouska a Slovinska, u silniční dopravy z Rakouska, Slovinska, Itálie, Německa a Nizozemí, u vodní dopravy z Německa a Nizozemí.

Ze sledovaného projektu rozvoje transevropské sítě TEN-T je zřejmé, že v koridoru, jehož je labsko-vltavská cesta součástí, nejsou plánované žádné zásadní projekty, které by mohly zvýšit kapacitu železničních tratí na přístavy Hamburk, Brémy a Rotterdam.

Modernizace **železničních tratí** je dlouhodobým procesem. Jako prioritní projekty jsou realizovány ty, které mají zásadní vliv na mobilitu zboží a osob v rámci jednotného trhu EU a sousedních zemí. I přes snahu jednotlivých států se však nedaří odstraňovat jednotlivá úzká místa, kterými jsou především železniční uzly.

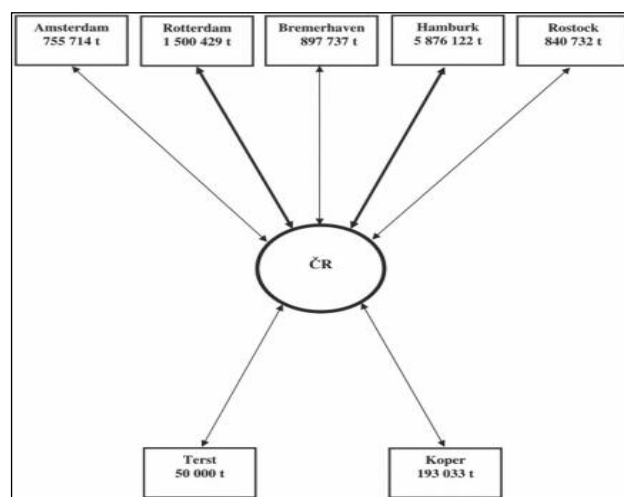
Realizace jednotlivých projektů, které mají za cíl zvýšit kapacitu železniční dopravy je závislá především na dostupnosti finančních prostředků na jejich realizaci. Při jejich samotné výstavbě dochází k zásadnímu omezování současné kapacity a to především na úkor nákladní železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že projekty na páteřových tratích jsou realizovány v návaznosti, dochází k průběžnému dílčímu omezování kapacity. Jedinou možností jak výrazně navýšit budoucí kapacity nákladní železniční dopravy je realizace dedikované sítě nákladní železniční dopravy, o kterou usiluje EU. Realizace dalších projektů je však otázkou finančních prostřed-

ků a možnosti průchodu urbanizovanou krajinou většiny evropských zemí. Obecně platí, že je u nás, ale i v sousedních státech, investičně preferovaná osobní doprava a to i na úkor dopravy nákladní. Úvahy o využití budoucích vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“) pro přepravu nákladů, budou-li v České republice vůbec někdy vybudována, nejsou reálné, rozdíl rychlostí je příliš velký. Pokus o hypotetický grafikon tratě VRT v kombinovaném režimu (osobní + nákladní) bude dokladovat, že je reálný jen v tom případě, že počet vlaků VRT nepřesáhne 4 páry za 24 hodin. Uvedený příklad se speciálně vztahuje na VRT Drážďany - Praha, která by podle závěrů Rady EU z června 2009, měla být dokončena do roku 2030. Trať je navržena v trase dálnice D8 a nákladní doprava na ní by byla v přímém konfliktu s rychlými dálkovými osobními vlaky. Kapacitní problém trati Děčín - Praha zatížené regionální dopravou VRT neřeší.

Pokud jde o **vodní dopravu** je výsledkem analýzy zjištění, že **vodní cesty** vedoucí do severomořských přístavů mají na území SRN a Nizozemska dostatečnou rezervu v kapacitě i pro výhledové stavy. Navíc stále probíhají stavby zvyšující kapacitu až na hodnoty zdánlivě naddimenzované. Jedná se jen o zdání, protože kapacitní rezervy počítají s pokrytím přepravní práce části silniční a železniční dopravy po vyčerpání kapacity dopravních cest těchto dopravních oborů. Skutečnost, že dojde k vyčerpání kapacity silniční a železniční sítě v SRN nelze pominout.

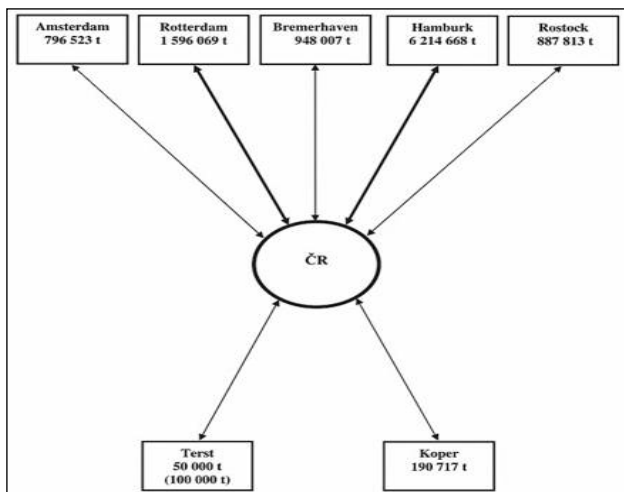
V rámci studie byly provedeny všechny nezbytné analýzy zbožových proudů z a do České republiky, byly posouzeny kapacity vybraných dopravních koridorů z a do České republiky, včetně jejich vytížení. Byla zpracována prognóza růstu objemu zboží a prognóza rozvoje dopravní sítě na vybraných koridorech pro roky 2015 a 2025. Všechny tyto údaje jsou důležitým podkladem pro stanovení optimálních kapacit dopravních cest na koridorech.

Nejdůležitějším faktorem pro návrh **optimálních kapacit dopravních cest** je objem přepravovaného zboží. Proto pro přehlednost je uvedeno grafické schéma současných zbožových toků na vybraných koridorech.



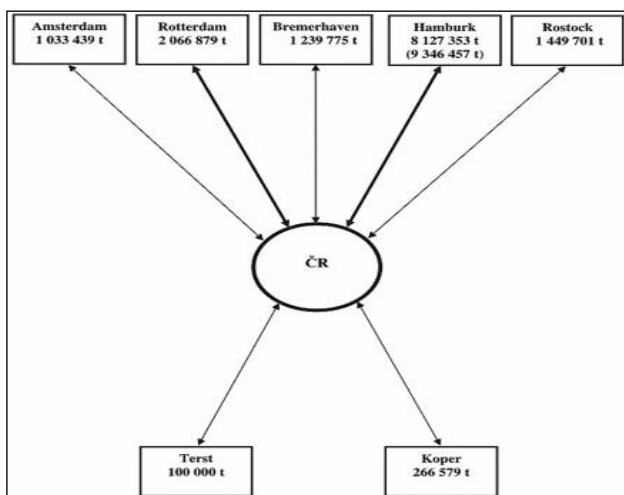
Obr. 12. Schéma zbožových proudů do vytypovaných námořních přístavů v roce 2007.

Zdroj: CityPlan spol. s r.o.



Obr. 13. Schéma výhledových zbožových proudů v roce 2015.

Zdroj: CityPlan spol. s r.o.



Obr. 14. Schéma výhledových zbožových proudů v roce 2025.

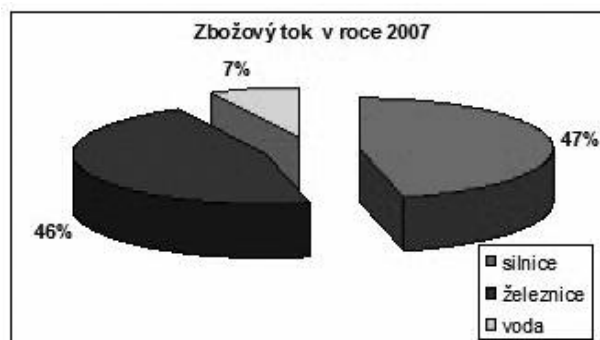
Zdroj: CityPlan spol. s r.o.

Údaj v závorce se vztahuje k variantě, kdy jsou provedeny úpravy Labe a nová kapacitní vodní cesta vyvolá kladný efekt a zesílení zbožového toku. Naopak nižší údaj představuje vyčerpání kapacity silniční a železniční dopravní cesty.

Jak již bylo uvedeno dříve, z hlediska vazby na labsko-vltavskou vodní cestu je nejdůležitější směr **Praha-Hamburk**.

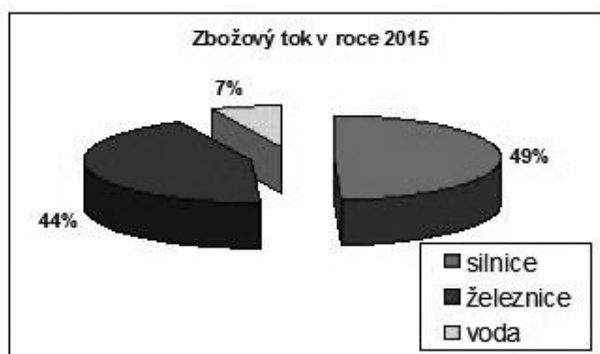
Zbožový proud Praha (ČR) – Hamburk je v současnosti nejsilnějším zbožovým proudem mezi ČR a přístavem. Není žádný důvod k tomu, aby v letech 2015 a 2025 došlo k přesměrování tohoto proudu na jiný přístav.

Pro rok 2015 nebylo počítáno s možností, že by byly plnohodnotně zlepšeny plavební podmínky na českém úseku Labe. I kdyby byly příslušné stavby již v provozu, pak návrat zákazníků k vodní dopravě nabude skokový, ale potrvá určitý čas.



Obr. 15. Současná dělba přepravní práce mezi jednotlivými dopravními obory.

Zdroj: CityPlan spol. s r. o. – kapitola „prognóza“



Obr. 16. Výhledová dělba přepravní práce mezi jednotlivými dopravními obory

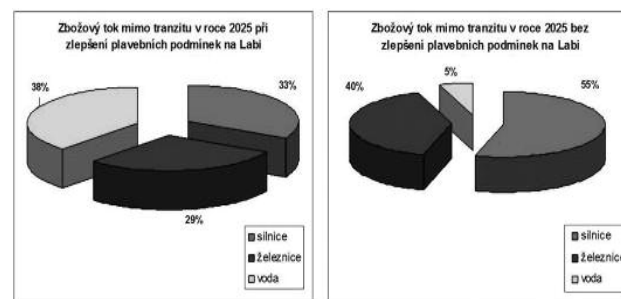
Zdroj: CityPlan spol. s r. o. – kapitola „prognóza“

Vytížení dopravní cesty k horizontu roku 2015

Ve **vodní dopravě** je třeba zlepšit plavební podmínky na úseku Ústí nad Labem-Magdeburk. Dále je vodní cesta, podle sdělení Spolkového úřadu pro hydrologii dostatečně kapacitní. Obdobně i vodní cesta v úseku Mělník-Střekov **má dostatečnou kapacitu**.

V **železniční dopravě** je kapacita na území České republiky téměř vyčerpána. V Německu v úseku před Hamburkem je její kapacita využita na 80 -110%. **Zvyšování přepravy po železnici není možné.**

V **silniční dopravě**, s ohledem na program zkapacitňování spolkových dálnic **je možno předpokládat nárůst o 5,8% silniční dopravou zabezpečit.**



Zbožový tok mimo tranzitu při využití vodní dopravní cesty	silnice	3 064 007	Zbožový tok mimo tranzitu při zachování současného stavu labe	silnice	4 431 902
	železnice	2 722 711		železnice	3 267 253
	voda	3 569 513		voda	439 000

Obr. 17. Výhledová dělba přepravní práce mezi jednotlivými dopravními obory ve variantách podle plavebních podmínek na Labi

Zdroj: CityPlan spol. s r. o.

Rok		Vývoz z ČR	Dovoz do ČR	Celkem
2015	varianta optimistická	2 757 065	3 857 771	6 614 835
	varianta střed	2 590 275	3 624 393	6 214 668
	varianta pesimistická	2 423 485	3 391 016	5 814 501
2025	varianta optimistická	3 524 846	4 932 074	8 456 920
	varianta střed	3 387 483	4 739 871	8 127 353
	varianta pesimistická	3 250 119	4 547 668	7 797 787

Obr. 18. Tabulka celkových zbožových proudů v letech 2015 a 2025 - doprava celkem v tunách varianta bez zlepšení plavebních podmínek na příhraničním úseku dolního Labe.

Zdroj: CityPlan spol. s r. o.

Vytížení dopravní cesty k horizontu roku 2025

Varianty dělby přepravních objemů dobře ukazují nezbytnost kvalitní vodní cesty na Labi. Navíc není jisté, zda je vůbec možné dosáhnout intenzity toku zboží ve variantě bez zlepšení plavebních podmínek na Labi. **I při rozsáhlém budování silniční sítě u nás i v SRN je nárůst přepravního objemu ČR – Hamburk o 62,8 % po silnici a 20 % po železnici na hranici, spíše za hranicí reálnosti.**

Obdobný stav byl zjištěn i ve směrech Praha-Bremerhaven, Praha-Rotterdam a Praha-Amsterdam.

Celkové zhodnocení vlivu plavebních podmínek na Labi na velikost a dělbu přepravních objemů v roce 2025

Prognóza přepravních objemů mezi ČR a severomořskými přístavy založená na celkové prognóze přeshraničních přepravních objemů ve vztahu ke kapacitám dopravních cest odhalila značnou **závislost na kvalitě labské vodní cesty v ČR**. Nejlepší vypovídací hodnotu má přehledné tabulkové a grafické zpracování

Rok		Vývoz z ČR	Dovoz do ČR	Celkem
2015	varianta optimistická	2 757 064	3 857 771	6 614 835
	varianta střed	2 590 275	3 624 394	6 214 668
	varianta pesimistická	2 423 485	3 391 016	5 814 501
2025	varianta optimistická	4 053 573	5 671 885	9 725 458
	varianta střed	3 895 605	5 450 852	9 346 457
	varianta pesimistická	3 737 637	5 229 818	8 967 455

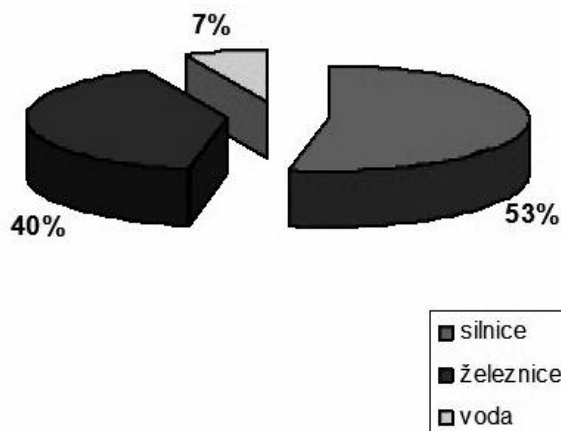
Rok 2025	Celkové přepravní objemy bez plného využití labské vodní cesty			Celkové přepravní objemy s plným využitím labské vodní cesty		
	silnice	železnice	voda	silnice	železnice	voda
Hamburk	4 431 902	3 267 253	439 000	3 064 007	2 722 711	3 569 513
Bremerhaven	714 361	472 723	472 723	472 723	472 723	344 603
Rostock	596 079	504 439	0	574 851	574 851	0
Rotterdam	1 085 580	891 743	1 137	797 466	797 466	560 368
Amsterdam	539440	440231	9559	398733	398733	280183
Celkem	7 367 362	5 576 390	922 419	5 307 779	4 966 483	4 754 664
Celkem zbožový proud	13 866 171			15 028 927		

Obr. 19. Tabulka celkových zbožových proudů v letech 2015 a 2025 - doprava celkem v tunách varianta se zlepšením plavebních podmínek na příhraničním úseku dolního Labe.

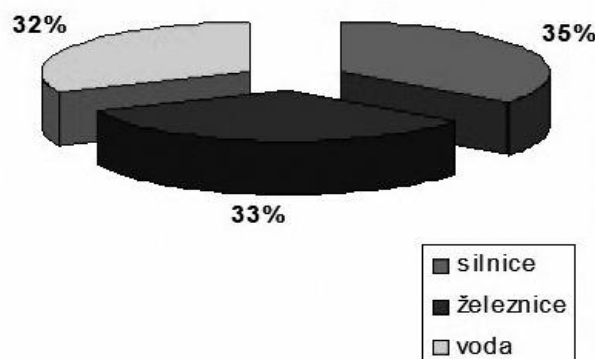
Zdroj: CityPlan spol. s r. o.

Z předcházejících obrázků lze odvodit **následující závěry**: Vzhledem ke značnému vyčerpání kapacity silniční dopravní cesty a úplnému vyčerpání železniční dopravní cesty je růst přepravních objemů na maximální hodnoty možný jen při **zapojení labské vodní**

Dělba přepravních objemů bez zlepšení plavebních podmínek Labe



Dělba přepravních objemů při zlepšení plavebních podmínek Labe



Obr. 20. Celková dělba přepravní práce v roce 2025 mezi ČR a severomořskými přístavy ve variantách podle plavebních podmínek na Labi

Zdroj: CityPlan spol. s r. o.

cesty do přeprav. I kdyby růst byl pomalejší než prognózovaný, dojde k popsanému stavu jen později.

Plné zapojení labské vodní cesty umožňuje přepravu celkového objemu zboží v přepravním koridoru o cca 1 163 000 t ročně vyšší proti variantě bez zlepšení plavebních podmínek na Labi.

Plné zapojení labské vodní cesty by snížilo zátěž silniční dopravní cesty o 2 000 000 t/rok. To představuje cca 500 kamionů denně v jednom směru.

Kapacita labské vodní cesty, budou-li provedeny práce zlepšující plavební podmínky na českém úseku Labe, bude dostatečná pro předpokládaný zbožový proud.

Závěrem lze konstatovat, že **zesílení** zbožového toku do severomořských přístavů po **železnici** je

možné **jen řádově o procenta**. Ani kapacita **silniční dopravní cesty nebude** stačit poptávce po přepravě z a do severomořských přístavů, nehledě na nežádoucí přesun přepravy na silnici z hlediska životního prostředí. **Bez zlepšení plavebních podmínek** na příhraničním úseku dolního Labe **nelze** tedy počítat s tím že by vodní doprava převzala zátěž ze železniční a silniční dopravy.

Konečně je třeba si uvědomit, že bez zlepšení plavebních podmínek na úseku Labe Střekov – Hřensko nelze omezit růst silniční dopravy a ani uspokojit prognózovanou poptávku po přepravě v roce 2025. Pokud růst poptávky po přepravě bude pomalejší než v prognóze uvedené ve studii, pak k popsáním jevům stejně dojde, jen o několik let později.

Závěr

Závěrem tohoto článku bych rád konstatoval, že „Expertní studie Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín Zbožové proudy a dopravní koridory mezi Českou republikou a Evropou“ (oficiální název studie) je jednou z posledních studií, zabývajících se komplexně jednotlivými druhy pozemní dopravy (železniční, silniční a vnitrozemská vodní) z hlediska přepravní zátěže, kapacity dopravních cest v základních směrech na námořní přístavy a dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy v letech 2007, 2015 a 2025.

Rozsah a podrobnost studie je charakterizována 490 stránkami textu, 130 obrázky, 105 grafy a 190 tabulkami. Studie má tři přílohy, zabývajících se zejména statistickými údaji a charakteristikou vybraných severomořských a jihomořských námořních přístavů.

Domnívám se, že je vhodné uvést závěry této studie, uvedené v závěrečném shrnutí v plném znění.

Podstatné **zvyšování** přepravy **po železnici** ve směru na Hamburk ani do jižních námořních přístavů **není možné**. Zesílení zbožového toku po železnici

do severomořských přístavů je možné jen řádově o procenta. Větší navýšení by vedlo k prudkému poklesu spolehlivosti a následnému přesunu přeprav na silnici, Výhledovým řešením v oblasti evropské železniční přepravy zboží by mohla být evropská síť pro nákladní dopravu.

Kapacita silniční dopravní cesty nebude stačit poptávce po přepravě z a do severomořských přístavů, nehledě na možnost obecně nežádoucího přesunu přeprav na silnici po vyčerpání kapacitních možností železniční dopravní cesty,

Budeme-li vycházet z předpokladů, že

- není žádoucí veškerý růst přeprav realizovat silniční dopravou, u otevřené ekonomiky českého typu neuspokojení poptávky po přeshraniční přepravě má negativní vliv na ekonomiku země,
- kapacita železniční dopravní cesty v SRN je již nyní téměř vyčerpána, pak je nutné zabývat se jinou dopravní cestou než je železniční. Jelikož s masivní leteckou přepravou zboží lze těžko počítat, zbývá, v případě ČR, **jedině vnitrozemská vodní cesta**. Ovšem jediné taková, která je spolehlivá a umožňuje ekonomicky přijatelné vytěžování plavidel,

Bez zlepšení plavebních podmínek na úseku Labe Střekov – Hřensko **nelze omezit** růst **silniční** dopravy a ani uspokojit prognózovanou poptávku po přepravě v roce 2025. Pokud růst poptávky po přepravě bude pomalejší než v naší prognóze, pak k popsáním jevům stejně dojde, jen o několik let později.

Realizací připravených vodních děl na řece Labi je možné získat v nejbližších letech přepravní kapacitu do severních námořních přístavů minimálně ve výši 8,5 mil. t/rok, což by mělo podstatný vliv na budoucí prognózovaný deficit ostatních dopravních oborů. Dále spolehlivou labskou vodní cestou by bylo možné zajišťovat přepravu strategických energetických surovin (uhlí, LNG) a kontejnerů.

Řešitelé studie doporučují připravovat jako výhledové řešení vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) a bezprostředně zachovat územní ochranu tohoto vodního koridoru.



Plavební stupeň Geesthacht nad Hamburkem je jediným stupněm na německém Labi. Umožňuje však spolehlivé napojení Hamburku na vodní cesty Elbeseitenkanal a Elbe-Lübeck Kanal. Rezignovat na zlepšení plavebních podmínek na českém Labi by znamenalo zhoršení konkurenceschopnosti českého hospodářství.

Obnovení činnosti společné česko-polské pracovní skupiny OKO (dnes skupina DOL)

Mgr. Katarína Koleničková - odbor plavby Ministerstva dopravy ČR

Jednou z hlavních priorit ministerstva dopravy, i v souladu s programovým prohlášením nové vlády, je i rozvoj ekologických druhů dopravy s cílem snižování emisí. Mezi ekologickou dopravu jednoznačně patří i vodní doprava a proto se zachováním a rozvojem tohoto druhu dopravy počítá i nové vedení ministerstva. Proto i nadále zůstává rozvoj vodních cest a jejich infrastruktury důležitou součástí strategických dokumentů dopravy. Mezi důležité záměry v této oblasti patří i zajištění podmínek pro budoucí realizaci víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L).

V letošním roce došlo k obnovení činnosti společné česko-polské pracovní skupiny OKO, které byla na základě Dodatku k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty ze dne 12. dubna 2000 přejmenována na pracovní skupinu DOL. V tomto dokumentu bylo dohodnuto, že vedoucí české části pracovní skupiny svolá jednání této skupiny nejpozději do 31. července 2010.

První jednání česko-polské pracovní skupiny DOL se uskutečnilo ve dnech 14. - 15. září 2010 na Červenohorském Sedle v České republice. Česká delegace byla vedena Ing. Jaroslavem Pospíšilem, ředitelem odboru plavby Ministerstva dopravy ČR. Za českou stranu se dále účastnili mimo pracovníků ministerstva, Ing. Miroslav Šefara, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a Ing. Jan Bukovský, vedoucí oddělení rozvoje Ředitelství vodních cest ČR, Ing. Jan Kareis, Ph.D., ředitel společnosti Vodní cesty a.s., Ing. Jiří Obračaj, člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení a za Povodí Odry, s.p. Ing. Jiří Biksadský. Polskou delegaci vedl pan Leszek Karwowski, prezident Národního úřadu vodního hospodářství ve Varšavě.

Program jednání byl sestaven s ohledem na poslední jednání společné česko-polské skupiny OKO, která se uskutečnila již v roce 2004. Na začátku jednání česká strana informovala o problematice územní ochrany vodního koridoru D-O-L po stránce legislativní i územní a stav projednávání společného postupu ČR, Polska a Slovenska ve věci podání žádosti financování analytické studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L (pozn. autora – tato informace byla podrobně popsána ve Vodních cestách a plavba v č. 3, ročník 2010 v článku Mezinárodní projednávání vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe).

Ve věci územního hájení vodního koridoru D-O-L polská delegace uvedla, že došlo k přijetí usnesení vlády Polské republiky Koncepce územního rozvoje státu z roku 2001, které počítá z budoucí realizací vodního koridoru D-O-L. Uvedená koncepce, byla zahrnuta do plánu územního rozvoje Slezského vojvodství, který

byl projednán zastupitelstvem maršálkovského úřadu v roce 2004. Dále se tato koncepce stala součástí návrhu plánu územního rozvoje Opolského vojvodství. Současně polská delegace informovala, že v srpnu 2010 byl přijat zákon, který zjednodušuje proces získávání pozemků pro investice tohoto typu.

Dále byla ze strany českého ministerstva poskytnuta informace ve věci zaslání společné žádosti České, Polské a Slovenské republiky o financování analytické studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L, která byla odeslána Evropské komisi 21. dubna 2010 o tom, že odpověď na uvedenou žádost byla doručena červenci 2010. V této odpovědi generální ředitel pro mobilitu a dopravu Evropské komise pan Ruete konstatuje, že momentálně probíhá revize dopravních sítí TEN-T dle závěrů konference v Zaragoza a navržený společný projekt analytické studie proveditelnosti k vodnímu koridoru D-O-L není možné podřadit pod žádné v současné době probíhající výběrové řízení.

Polská delegace zároveň informovala, že projekt vodního koridoru D-O-L je zahrnut do Středoevropského dopravního koridoru CETC-ROUTE65 (pozn. autora – tato teze byla projednána i na ministerské konferenci GREENER and SMARTER TRANSPORT, která se konala dne 28. června 2010, kde byla podepsaná Štětínska deklarace; deklaraci podepsali ministři dopravy Švédského království, Chorvatské republiky, Maďarské republiky, Polské republiky; Česká a Slovenská republika k deklaraci nepřistoupila, a to z důvodu blížících se parlamentních voleb).

Zástupci českého ministerstva dále obeznámili účastníky jednání o možnosti financování studie proveditelnosti D-O-L. Informovali o vyhlášené strategické výzvě pro podání žádosti o finanční podporu v rámci fondu ERDF CENTRAL EUROPE 2013. Polská delegace potvrdila zájem na využití této formy podpory a stejně jako česká strana zajistí odeslání předběžných přihlášek vhodných subjektů. O dalším postupu v této věci bude rozhodnuto na základě výsledků výběrů partnerů splňujících požadovaná kritéria této výzvy v listopadu 2010. Obě strany se dohodly, že veškerá komunikace související s analytickou studií a dalšími společnými záměry v oblasti infrastruktury vodních cest bude řešena se všemi příslušnými orgány státní správy v obou státech.

Dalším bodem jednání byla problematika hraničního bodu a trasy kolem hraničních meandrů na Odře a Olši. Polská strana konstatovala, že zásadním kritériem pro výběr trasy ze čtyř variant obchvatu meandrů je posouzení vlivů na životní prostředí. Zástupci Ředitelství vodních cest ČR navrhli, aby hodnocení environmentálních dopadů na úsek

mezi silničním mostem přes Odru Bohumín – Chalupki a silničním mostem přes Odru Zabelków – Olza bylo realizováno společně českou a polskou stranou, a to v souladu s platnou legislativou EU a národními legislativami. Česká strana by byla v tomto procesu zastoupena Ředitelstvím vodních cest ČR. Polská strana uvedla, že název orgánu spolupracujícího při provádění posouzení zašle ministerstvu dopravy oficiálním dopisem dodatečně (pozn. autora - na základě sdělení polským protějškem v procesu posouzení vlivů na životní prostředí to bude Regionální úřad vodního hospodářství Gliwice). Obě strany se shodly, že vodní cesta v diskutované oblasti bude v cílovém stavu vybudována ve třídě Vb (podjezdová výška pod mosty 7 m při maximální plavební hladině, ponor 2,80 m, marže 0,5 m v řece a v plavebních kanálech 1 m).

Česká delegace připomněla, že na posledním jednání pracovní skupiny OKO v roce 2004 představila členům tehdejší polské delegace tři varianty napojení logistického centra Dolní Lutyně – Gorzycki. Z uvedených variant česká strana nadále preferuje variantu 3A, která přibližně sleduje tok řeky Olše a tím státní hranici mezi ČR a PR. Vedoucí polské delegace přislíbil, že sdělí české delegaci své stanovisko, tj. nejvhodnější variantu, nejpozději do 24. 10. 2010 (pozn. autora - na polsko-českém jednání náměstků příslušných resortů ve Wroclawi dne 3. listopadu 2010 prezident KZGW Leszek Karwowski požádal o prodloužení termínu sdělení stanoviska nejvhodnější varianty napojení logistického centra Dolní Lutyně – Gorzycki, protože k uvedeným problematikám se musí vyjádřit projektanti z vodohospodářských úřadů a ochrany přírody).

Co se týče výstavby vodní nádrže Raciborz polské státní orgány řeší aktuálně problémy v oblasti výkupu pozemků, vlivu projektu na životní prostředí (vydáno rozhodnutí o vlivu na životní prostředí) a projektové přípravy akce (aktualizována stavební dokumentace). Dále polská strana očekává, že do konce roku 2010 bude vydáno rozhodnutí Slezským voje-

vodou o zahájení investiční akce a následně bude zahájeno výběrové řízení na dodavatele. Realizace první etapy by tak měla proběhnout v období let 2011 - 2015. Dále polská strana informovala, že v současné době probíhá proces změn územních plánů obcí dotčených budoucí výstavbou Oderské vodní cesty směrem do ČR tak, aby tento záměr byl v územních plánech zohledněn.

Zástupci české delegace vznesli návrh, aby vzhledem k zaměření činnosti česko-polské pracovní skupiny DOL byla na příští jednání přizvána delegace Slovenské republiky v souladu s Dodatkem k Memorandu, dle kterého se signatáři memoranda týkajícího se evropského průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe mohou stát i další státy dotčené touto problematikou. Polská strana tento návrh akceptovala s tím, že záležitost bude projednána na výše zmíněném jednání ve Wroclawi (pozn. autora - na polsko-českém jednání náměstků dotčených ministerstev konaného ve Wroclawi dne 3. listopadu 2010 polská náměstkyně ministra infrastruktury Anna Wypych Namiontko tento návrh podpořila a požádala českou delegaci o zaslání společného dopisu slovenskému resortu dopravy, se žádostí o účast na dalším jednání pracovní skupiny DOL. Zároveň paní náměstkyně navrhla připravit návrh Dodatku k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle – Ostrava. Česká delegace souhlasila a navrhla, že na příští jednání pracovní skupiny DOL zařadí tento bod na program tohoto jednání).

Obě strany se dohodly, že jedním z cílů pracovní skupiny DOL bude prezentace záměrů vodního koridoru D-O-L a jeho následné projednání v Radě EU. Jako první krok se uskuteční jednání zástupců pracovní skupiny DOL s předsedou EP s panem Jerzym Buzkem, které navrhla zorganizovat polská strana do konce roku 2010.

Na závěr jednání se obě delegace dohodly na termínu příštího zasedání česko-polské pracovní skupiny DOL, které by se mělo uskutečnit ve dnech 14. - 16. března 2011.



Členové polské a české delegace pracovní skupiny DOL na Červenohorském Sedle.

Má se stavět u Děčína na Labi jez?

Ing. Vladislav Raška - zastupitel, starosta a primátor města Děčína v letech 2002-2010

Lodní doprava neodmyslitelně patří k městu Děčín. Je spojená s jeho historií dávnou i nedávnou. Řeka Labe dodává městu jedinečný vzhled. Tvoří významné napojení celého území České republiky na evropskou dopravní síť a námořní cesty. Bez fungující lodní dopravy by Děčín nebyl tím, čím je. Bohužel potenciál vodní dopravy není až tak využitý, jak by mohl být, což našemu městu a potažmo i celé České republice škodí. Problémem je splavnost řeky ve 40 km dlouhém úseku řeky od státní hranice se SRN. Ten díky výrazné rozkolísanosti průtoků omezuje splavnost a tedy i využití celé labské vodní cesty z pohledu naší země. Plavba se tak každý rok zastaví v tomto úseku na 3 až 6 měsíců, což je škoda.

Jako zastupitel města působím již 12 let, z toho 8 let jako starosta a od roku 2006 jako primátor. Za celou dobu mé aktivní účasti ve veřejném životě jsem se s problematikou výstavby vodního díla setkal mnohokrát. Měl jsem možnost vyslechnout si názory příznivců, ale i jeho odpůrců. Snažil jsem se pochopit důvody, proč jsou jezy tak důležité, ale i to, proč je raději nestavět. Na základě argumentů odborníků, zkušeností lidí, které lodní doprava živí, se považuji za příznivce výstavby plavebního stupně Děčín v té podobě, jak je navržený v současné době. Díky splavnění problematického úseku Labe se stane vodní doprava spolehlivější, Česká republika nebude tak závislá na obchodní politice zahraničních

dopravců. Významně naroste objem přepravovaného zboží vodní dopravou. Důsledkem těchto změn bude také levnější cena přepravy pro export i import, což zásadně ovlivní konkurenceschopnost podnikání v naší republice. Co považuji za velmi důležité, je fakt, že zlepšení splavnosti Labe otevře vodní cestu pro rekreaci a s tím spojený rozvoj cestovního ruchu pro Děčín. Pravidelná osobní lodní doprava je stále oblíbenější, zlepšení splavnosti přiláká zájem tuzemských turistů, ale i zvýší zájem ze strany hlavně německých návštěvníků. Nabízí se také turistická plavba malých lodí. Pokud hovoříme o jezu na Labi, nesmíme opomenout i ekologický přínos pro okolí řeky Labe. Nově navržená koncepce kombinuje řešení problémů splavnosti s komplexní revitalizací regulovaného vodního toku a dojde tak k výraznému zlepšení současného stavu. Mnozí odpůrci vodního díla na Labi argumentují, že náklady vynaložené na jeho výstavbu jsou příliš vysoké a efekt nebude v žádném případě tak velký, jak tvrdí odborníci. I v tomto ohledu jsem optimista a věřím propočtům, kdy se návratnost peněz investovaných na výstavbu odhaduje na 10 let.

Co říci na závěr? Jsem jednoznačně pro výstavbu plavebního stupně Děčín, našemu krásnému městu pomůže k jeho rozvoji a rozhodně mu neublíží. Jen škoda, že už jez dávno nestojí.



Město Děčín a řeka Labe při pohledu z Pastýřské stěny. Foto: Jiří Řehák

Dokumentace EIA na Plavební stupeň Děčín byla předložena Ministerstvu životního prostředí

Tisková zpráva - **Václav Straka** - Ředitelství vodních cest ČR

Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC ČR) učinilo významný krok v přípravě Plavebního stupně Děčín, když Ministerstvu životního prostředí předložilo 24.8.2010 dokumentaci týkající se posouzení vlivů na životní prostředí (EIA). „Dnešek je pro nás závěrem více než pětiletého procesu, který byl zahájen usnesením vlády č. 337 z března 2005, které jasně určilo, že zlepšení plavebních podmínek dolního Labe má být řešeno Plavebním stupněm Děčín,“ komentuje předložení dokumentace EIA ředitel ŘVC ČR Ing. Miroslav Šefara. Proces EIA byl zahájen 24. října 2005 tzv. oznámením. Od té doby ŘVC ČR coby investor intenzivně pracovalo na nalezení takového řešení stavby, které bude výhodné jak pro plavbu, tak i pro životní prostředí. Také Ministerstvo dopravy vnímá záměr na vybudování Plavebního stupně Děčín jako strategické rozšíření možností dopravy v jednom z klíčových dopravních koridorů pro Českou republiku, kterým spojení do velkých námořních přístavů v Severním moři nepochybně je. Ministr dopravy JUDr. Vít Bárta už 6. srpna 2010 při své pracovní cestě do Ústeckého kraje lokalitu zamýšleného plavebního stupně navštívil a mimo jiné řekl: „Diskuze není o tom, jestli jez máme postavit nebo ne. Pojďme

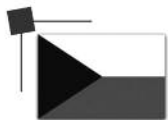
se bavit o tom, jaké kroky je nyní nutné učinit k tomu, abychom jednou stavěli. Jednoznačné je to, že vodní cesty jsou nejlevnější formou přepravy a snížení nákladní silniční přepravy je strategická věc, které se chci věnovat.“ Dokumentace EIA, na které několik let pracovala řada předních českých odborníků, má bezmála 1300 stran a hodnotí několik variant řešení záměru na vybudování Plavebního stupně Děčín. Součástí hodnocení je i varianta nulová popisující zachování stávajícího stavu. Dokumentace ve svých závěrech doporučuje k realizaci variantu 1B – Plavební stupeň Děčín se zmírňujícími a revitalizačními opatřeními, která je klasickým a v naší zemi neobvyklým řešením WIN-WIN prosazovaným politikou Evropských společenství. Posouzení zároveň jednoznačně dokladuje, že zachování současného stavu ve variantě 0 není výhodné. ŘVC ČR současně zveřejňuje kompletní znění dokumentace EIA k záměru Plavebního stupně Děčín na své internetové stránce www.rvccr.cz. Projednání dokumentace bude postupovat v gesci Ministerstva životního prostředí, a to v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.



Pohled na plavební stupeň Děčín po proudu, vizualizace ŘVC ČR.

Prospěch pro všechny

Česká ekonomika potřebuje vodní dopravu



Wirtschaftsjournal : Mohl by jste našim čtenářům popsat současný stav oboru vnitrozemské vodní dopravy v České republice?

Ing. Miroslav Šefara: Bouřlivý rozvoj vodní dopravy v osmdesátých letech dvacátého století je minulostí. Po rozpadu východního bloku se významně změnila struktura a objemy zboží, současně došlo k privatizaci části infrastruktury i rejdářských společností. Obor se ocitl v tržním prostředí technicky i personálně celkem dobře připraven. Chybělo mu a dodnes bohužel chybí to podstatné – celoročně funkční spolehlivé dopravní cesty. V důsledku toho obor vodní dopravy nebyl schopen nabízet stabilní dopravní služby, postupně upadal a dnešní situace se vyznačuje devastací rejdářů, přístavů a navazujících činností.

WJ: Znamená to, že v České republice nejsou spolehlivé vodní cesty?

Šefara: Nikoliv. Do sedmdesátých let dvacátého století bylo vybudováno 300 km celoročně splavných vodních cest na Vltavě a Labi, které propojily významná hospodářská centra včetně Prahy. V té době se po nich přepravilo ročně kolem 6 mil tun zboží. To zásadní z pohledu potřeb české ekonomiky – celoroční napojení ČR na námořní přístavy Německa a Beneluxu však vyřešeno nebylo. Dodnes chybí spolehlivá vodní cesta mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo.

WJ: Lodě českých rejdářů přece do Hamburku a dalších námořních přístavů jezdí?

Šefara: Ano, pokud příroda dovolí a v Čechách naprší. Nikdo neví, kdy a jak dlouho bude české Labe u hranic splavné. To je fatální problém, stav, který neumožňuje ani přežití, natož vytvoření konkurenceschopného dopravního oboru. Dopláci na to nejen rejdáři ale především čeští exportéři a obecně česká ekonomika.

WJ: Ale rejdáři přesto přežívají ...?

Šefara: Za cenu postupného výprodeje lodí a majetku, za cenu zastavení oprav a investic. To je řízený úpadek, nikoliv podnikání. To, že ještě existují spočívá ve skutečnosti, že vodní doprava je levná a zákazníci se v období splavné řeky rádi vrací. Bohužel řada zákazníků vyžadujících právě spolehlivost už českou vodní dopravu dávno opustila.

WJ: Zmínil jste zájem současné české vlády tento problém vyřešit.

Šefara: Vláda je si vědoma toho, že řeší věc – myslím tím bezplatnou cestu českého zboží k moři – mimořádného strategického významu. To je důvod, proč podpořila projekt Plavebního stupně Děčín, který zajistí celoroční plavební spojení mezi Děčínem a Hamburkem.

WJ: Jedna z hlavních námitek odpůrců projektu je, že SRN na Labi žádné podobné projekty nepřipravuje a tedy německé Labe nebude splavné.

Šefara: To je oblíbená mediální dezinformace, která nemá žádný reálný základ. SRN nepotřebuje podobné projekty, protože má zcela jiné přírodní podmínky, myslím tím podélný sklon řeky, a stejné plavební parametry dokáže zajistit běžnou regulací, která mimochodem byla provedena již koncem devatenáctého století. Navíc – v rámci obou států dlouhá léta pracuje společná odborná komise pro integrované využití Labe. Koordinuje záležitosti vodních cest a vodní dopravy, tedy i plavebních parametrů Labe, které jsou definovány v Memorandu ministerstev dopravy obou zemí z roku 2006.

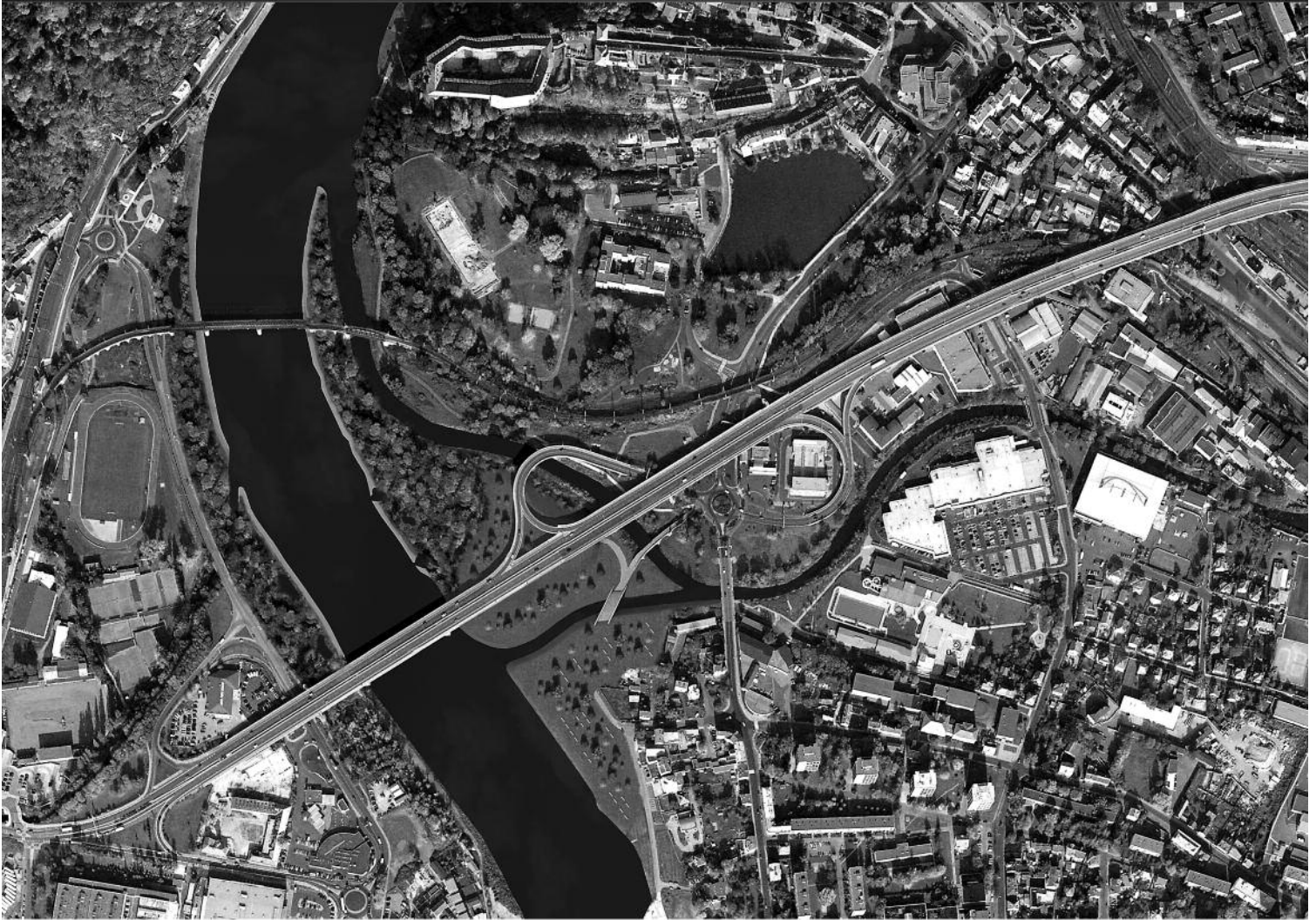
WJ: Dá se krátce popsat projekt Plavebního stupně Děčín?

Šefara: Projekt se připravuje 15 let. Z hlediska technického i ochrany přírody byly prověřeny desítky variant. V právě probíhajícím procesu EIA je k mezinárodnímu posouzení předložena varianta nízkého sklopného jezu s plavební komorou, malou vodní elektrárnou a několika biokoridory a rybími přechody. Jsem přesvědčen, že vyhoví všem požadavkům na ochranu přírody. Na variantě spolupracoval kromě desítek renomovaných přírodovědců například také bývalý ministr životního prostředí ČR. Je zpracována metodou WIN – WIN. Vyhraje česká vodní doprava i příroda, varianta je totiž revitalizační dle parametrů rámcové směrnice EU pro vodní politiku a významně zlepší dnešní neutěšený ekologický stav dotčeného území, dle ekologického auditu až o 40 %. Obsahuje řadu revitalizačních opatření, některá jsou již hotova.



Miroslav Šefara, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.





Mündung des Elbezuflusses Ploučnice mit umfangreichen Revitalisierungsmaßnahmen und zusätzlichen Entlastungsarm als Hochwasserschutz.

Ústí přítoku Ploučnice do Labe s rozsáhlými revitalizačními opatřeními a dodatečným odlehčovacím ramenem pro ochranu před záplavami.

WJ: To je zřejmě postup, odpovídající principům udržitelného rozvoje, proč tedy ekologové protestují ?

Šefara: Z pohledu ochrany přírody neexistuje jediný věcný důvod. Věřím, že v rámci procesu EIA se skutečné důvody dozvíme. Faktické blokování ekologické vodní dopravy pokládám za nesmyslné, lidem i přírodě škodící. Podle našich studií a dokládají to i údaje spolkového ministerstva dopravy a Svobodného státu Sasko, je kapacita železnice mezi ČR a Hamburkem na hranici vyčerpání. Dokládají to i rozhovory nejvyšších představitelů Saska a Česka o výstavbě nové vysokorychlostní trati podél Labe. Důsledkem současného stavu je prudce rostoucí silniční doprava, která devastuje přírodu a zabíjí lidi. Je také dražší, takže poškozují i českou ekonomiku.

WJ: Můžete vysvětlit, v čem spočívá strategický význam vodní dopravy pro Českou republiku?

Šefara: Česká republika je ryze exportní ekonomikou, závislou na vývozu výrobků. Handicapem je poloha uprostřed kontinentu, podle ekonomů tato pozice snižuje výkon ekonomiky až o 5 % HDP per capita. Doprava do námořních přístavů výrobky samozřejmě zdražuje a je tedy životně důležité zajistit přístup k moři za co nejnižší cenu. To umožňuje vnitrozemským státům Úmluva OSN o mořském právu, že přírodní vodní cesty

trazitních zemí se nezaplatují. Vzhledem k tomu, že pro ČR je jedinou vodní cestou k moři Labe, je záležitostí národního zájmu a dopravní bezpečnosti tuto dopravní cestu zajistit pro celoroční provoz.

WJ: Ale z ČR do Hamburku je po Labi 600 km daleko.

Šefara: SRN naprosto precizně plní své mezinárodní závazky a v koordinační komisi pravidelně informuje o údržbových pracích, kterými zajišťuje parametry labské vodní cesty na úroveň před povodní 2002. Nepochybujeme, že německé Labe umožní ekonomické provozování plavby na této řece. Problém je na české straně, tedy ho musí vyřešit Česká republika.

WJ: Děkuji za rozhovor a přeji České republice i Vám jako státnímu investorovi úspěšnou realizaci projektu Plavebního stupně Děčín.

Šefara: Srdečně zdravím Vaše čtenáře a děkuji za podporu, jaké se ve Vaší zemi dostává vodní dopravě.

V Praze 6.října 2010

web klick

wirtschaftsjournal.de/id10104201

Plavební stupeň Děčín - fakta a mýty

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - vedoucí oddělení rozvoje, Ředitelství vodních cest ČR
Ing. Pavel Obrdlík - Well Consulting s.r.o.

V českých médiích se v posledních době objevila řada zavádějících informací, které poškozují v očích široké veřejnosti plánovanou stavbu jezu v Děčíně. Diskuze kolem tohoto tématu by však měla vycházet z pravdivých údajů a podložených a objektivních dat, jež se opírají o korektní odborné zdroje či nezávislé studie. Nejčastější tvrzení zde tedy uvádíme do kontextu, popř. doplňujeme další informace.

1.1. Plavební stupeň Děčín a životní prostředí

Tvrzení: *Jezy na Labi nenávratně poškodí nebo dokonce zničí unikátní přírodu Labského kaňonu.*

Fakt:

V podstatě celé vzduší plánovaného jezu se nachází v intravilánu města Děčína. Vzduší bude rámcově dosahovat výšky jednoleté vody. Nedojde tedy k zaplavení území mimo stávající koryto Labe.

V dotčených přírodních územích dosud přetrvávají následky povodní z let 2002 a 2006 a v současnosti je masivně osidlují invazní druhy.

Součástí projektu jsou také rybí přechody při obou březích řeky a biokoridory kolem jezu. Proběhnou revitalizační úpravy území, které podpoří zachování a rozvoj cenných částí přírodního prostředí.

Životní podmínky se v dotčeném území záměru PSD zlepší právě díky navrženému rozvoji lužních porostů. Navržená opatření povedou ke zlepšení životního prostředí jak pro rostliny a živočichy, tak pro místní obyvatele.

Tvrzení: *Dojde i k zatopení cyklostezky.*

Fakt:

Cyklostezka nebude zaplavena, nicméně v současné poloze omezuje funkci navržených revitalizačních úprav biotopů a levobřežního biokoridoru. Proto bude přeložena vedle a bude v tomto úseku probíhat podél náspu železnice.

Cyklostezka bude navíc jako součást stavby prodloužena až do centra Děčína.

Tvrzení: *Experimentální výhonky, které by měly prověřit možnost vytváření náplavů, ještě nejsou u konce a autor dokumentace již počítá s tím, že tyto výsledky vyjdou pozitivně.*

Fakt:

Investor pro rozptýlení pochyb o vodohospodářském a environmentálním působení břehových výhonů vybudoval 6 experimentálních výhonů. Výsledky dlouhodobého monitoringu nezavádají žádné důvody k pochybnostem o jejich pozitivním vlivu na plavební podmínky i přírodní prostředí.

Obdobně, jako autoři dokumentace EIA hodnotí negativní vlivy budoucí stavby, zároveň hodnotí i její pozitivní vlivy. U budoucí stavby jinak ani postupovat nelze.

Tvrzení: *Budou dotčeny fragmenty lužního lesa, který je v této části Labských píscovců poměrně vzácný, a který je důležitým biotopem pro přežití bobra – to žádné kompenzace „kdesi na řece“ nevyřeší.*

Fakt:

Výrok, že žádné „kompenzace kdesi na řece“ nevyřeší problém zásahu do biotopů lužních porostů, je nepravdivý. V dokumentaci EIA doporučená Varianta 1B – „Plavební stupeň Děčín se zmírňujícími a revitalizačními opatřeními“ naopak životní podmínky pro bobra v dotčeném území oproti současnostilepší, a to právě díky navrženému rozvoji lužních porostů.

Tvrzení: *O některých kompenzačních opatřeních si odborníci nejsou jisti, zda budou opravdu účinná.*

Fakt:

Všechna zmírňující a revitalizační opatření jsou navrhována v souladu se současnými rozsáhlými znalostmi přírodních fenoménů v dotčené oblasti.

Pochyby, zda se podaří iniciovat lužní porost, vytvořit tůň či lagunu, případně vyplážovat břeh nejsou na místě, protože podobné revitalizační aktivity jsou v Evropě poměrně běžné. V současné době je v Podskalí budována tůň a u Jakub již byl vyplážován břeh, přičemž tyto úpravy slouží jako vzorová opatření.

Tvrzení: *Problém variant 1 a 1B je, že je v nich stále tentýž jez, technická stavba jezu je tatáž.*

Fakt:

Není pravda, že jez je ve variantách 1 a 1B identický. Liší se nejen v technických parametrech (v umístění osy jezu, šířce jezových polí, kapacitě vodní elektrárny), ale především v přístupu k celému stavbou dotčenému území.

Jedná se o migrační koridory zajišťující prostupnost plavebního stupně pro živočichy, dostavbě cyklostezky a vůbec zlepšení životního prostředí jak pro rostliny a živočichy, tak pro místní obyvatele.



Nadjezí plavebního stupně Děčín, na levém břehu přeložená cyklostezka a nové tůně, na pravém břehu přístav Děčín-Loubí-vizualizace ŘVC ČR.

Tvrzení: *Ministr ŽP ještě před tím, než proběhne proces, prohlašuje (hned po nástupu do funkce), že s výstavbou souhlasí.*

Fakt:

Politický postoj člena vlády je legitimním názorem. Proces EIA však probíhá na odborné bázi a v souladu s příslušnými zákony. Tento proces a následné stanovisko nezávisí na názoru ministra, ale na závěrech zákonného procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

1.2. Plavební stupeň Děčín a ekonomika & financování

Tvrzení: *Zájem o lodní dopravu neustále klesá (když bylo Labe splavné stejně jako teď, v roce 1990 se po něm přepravilo 7 milionů tun nákladu, v roce 2004 to bylo 400 tisíc tun a předloni kolem 200 tisíc tun.)*

Fakt:

Objem přeprav zboží na Labi opravdu klesá, a to díky nestabilním plavebním podmínkám, ale zájem vlastníků zboží o přepravu po vodě nikoliv.

Kde je plnohodnotná infrastruktura pro vodní dopravu, zbožové proudy na vodě trvale rostou. A naopak, kde infrastruktura chybí, dochází k trvalému poklesu přeprav. Dokladem toho jsou statistiky o přepravách na západoevropských vodních cestách. Bohužel naproti tomu v Polsku, kde chybí plnohodnotná infrastruktura pro vodní dopravu, statistiky dokazují obdobný pokles jako u nás. Naopak pro dobudovanou labskou vodní cestu existují studie, které potvrzují možný nárůst objemů zboží až do výše 8 milionů tun.

Tvrzení: *Stavba PSD je ekonomicky nerentabilní, jedná se o vyhazování peněz.*

Fakt:

Ekonomickou návratnost projektu potvrdily dvě studie proveditelnosti. První zpracovala společnost Mott MacDonald v roce 2007, vzhledem k vlivu globální recese, byla tato studie aktualizována v roce 2010 společností CityPlan. Obě celospolečenské benefity záměru vyhodnotily velmi pozitivně.

Přínos stavby je způsoben především tím, že vodní doprava je účinný cenový regulátor na dopravním trhu, což má pozitivní dopad i na výslednou cenu přepravovaného zboží a celkovou konkurenceschopnost České republiky.

Společenská návratnost stavby jezu je propočítána na 10 let, integrované malé vodní elektrárny pak na 8 let. Tyto hodnoty výrazně hovoří pro charakterizaci stavby jako efektivní.

Tvrzení: *Německé sdružení BUND si nechalo zpracovat ekonomickou studii o celospolečenském přínosu, z níž vyplývá, že v současné době je splavnění Labe nenávratné a taková stavba se nevyplatí.*

Fakt:

Zmiňovaná studie, zpracovaná pro německý svaz ochránců přírody BUND, se nezabývá plavebním stupněm Děčín a jeho významem pro českou ekonomiku. Tuto studii je rovněž nutné vidět v souvislostech.

I kdybychom upustili od zpochybňování jednotlivých podkladů a závěrů této studie, je neoddiskutovatelné, že Labe je pro Spolkovou republiku Německo pouze jedním ze spojení s námořní dopravou. Mimo Labe disponuje rozvinutou sítí vodních cest. Česká republika je v naprosto odlišné pozici – Labe je její jedinou vodní cestou spojující ji se světovými trhy. Proto nelze pro plavební stupeň Děčín slepě přejímat argumenty německých studií.

Tvrzení: *Projekt PSD byl již mnohokrát vládou zamítnut, ŘVC tedy svými minulými i současnými aktivitami plýtvá veřejnými penězi.*

Fakt:

Vláda svým usnesením č. 337 ze dne 23. března 2005 uložila ministru dopravy a ministru životního prostředí řešit plavební podmínky na českém Dolním Labi prostřednictvím Plavebního stupně Děčín. Ministerstvo dopravy i programové prohlášení současné vlády podporují výstavbu tohoto projektu.

Tvrzení: *Zboží se po Labi dopravuje stále méně, a to i v obdobích, kdy je v řece vody dostatek. Je to ekologický i ekonomický nesmysl.*

Fakt:

Rejdaři opouštějí Labe právě proto, že nemohou zaručit klientům splnitelnost jejich časových požadavků kvůli nezajištěné splavnosti. Dosavadní i potenciální klienti pak dále ztrácejí o vodní dopravu zájem právě kvůli nemožnosti dlouhodobého plánování přepravy svého zboží.

Pokud necháme českou plavbu zaniknout, budeme plně závislí na Deutsche Bahn a silniční dopravě se všemi ekonomickými i environmentálními dopady.

Výpočty bylo podloženo, že vlivem konkurenčního působení vodní dopravy se náklady na dovoz zboží do České republiky snižují o více než 4 miliardy ročně. V případě zániku české plavby by tedy byla významně snížena konkurenceschopnost české ekonomiky a na této situaci by značně profitovala především německá železnice.

1.3. Plavební stupeň Děčín a doprava

Tvrzení: *Výstavba plavebního stupně Děčín zajistí ponor 1,4 m oproti současnosti jen o několik dní v roce navíc.*

Fakt:

Jak uvádí dopravní studie zpracovaná v roce 2010 společností CityPlan, za posledních 7 let byl ponor alespoň 1,4 m zajištěn průměrně po 203 dnech v roce. Po výstavbě bude po Boletici zajištěn po 345 dnech. Z toho tedy plyne, že stupeň zajistí průměrně 142 dní s tímto ponorem navíc.

Tvrzení: *Nejkritičtější místa v ČR a Německu mají stejnou hloubku, není tedy nutné stavět v Děčíně jez.*

Fakt:

Toto není pravda, v současnosti lze v Německu v nejkritičtějších úsecích plout s vyšším ponorem než v ČR do Děčína.

Německá vláda se zavázala zajistit plavební hloubku 1,5 m (která ponor 1,4 m umožňuje) až na hranici s Českou republikou po 345 dní v hydrologicky průměrném roce.

Na úpravách se v Německu intenzivně pracuje a v roce 2011 budou dokončeny.

Tvrzení: *Německá vláda nebude stavět jezy ani jiné stavby, protože by se to nevyplatilo.*

Fakt:

Vzhledem k odlišnému sklonu Labe na německé straně budou zcela postačující regulační úpravy.

Tvrzení: *Rentabilní efektivní ponor je 2,5m, kterého nelze na Labi docílit.*

Fakt:

Není pravda, že ekonomicky výhodnou plavbu podmiňuje ponor 2,5 m, mezní hodnotou je v tomto případě 1,4 m. Hranice rentability při ponoru 1,4 m byla vyčíslena při přípravě podkladů pro povolení proplácení ztrát vlivem nedostatečné vodní cesty. Tuto metodiku podrobně analyzovala Evropská unie a odsouhlasila ji.

Studie proveditelnosti zpracovaná pro záměr Plavební stupeň Děčín (PSD) společností CityPlan také dokládá, že zajištění klíčového minimálního ponoru 140 cm a zároveň zajištění ponoru 220 cm po polovinu roku právě stavbou PSD by pro českou ekonomiku mělo efekt odpovídající výhledově až 8 miliardám korun ročně.

Tvrzení: *V úseku od Boletic po Střekov (cca 10 km) zůstanou podmínky jako dosud, neboť 1,4 m je garantováno právě jen do Boletic.*

Fakt:

Plavební podmínky pro úsek Boletice – Střekov po výstavbě Plavebního stupně stejné nezůstanou.

Díky zkrácení problematického úseku na polovinu bude možné podstatně efektivněji používat organizační opatření umožňující plavbu v tomto úseku i při nízkých vodních stavech – tzv. „vlnování“. Nejedná se o tvorbu vln v pravém slova smyslu, ale několika-hodinové zvýšení průtoku v řece ze střekovského jezu, které umožní průjezd konvoju několika lodí kritickým úsekem.

Především je však třeba zdůraznit, že smyslem Plavebního stupně Děčín je napojit první přístavy v České republice na vodní cesty v Německu.

Tvrzení: *Podle Postupimského ústavu pro změnu klimatu jsou stavy, kdy je v Labi málo vody, čím dál častější a trvají déle.*

Fakt:

V pořadu je zmiňována klimatická studie Postupimského ústavu pro výzkum klimatických následků (Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung), která je metodicky kritizována a její výsledky jsou zpochybněny zprávou renomovaného Spolkového ústavu pro výzkum vodních toků (Bundesanstalt für Gewässerkunde). Používání argumentů studie PIK je tedy velmi diskutabilní.

Obě tyto instituce vydaly zprávy, jejichž výsledky se

diametrálně odlišovaly. České studie (Kněžek, 2006; Pekárková et al. 2006) výrazné snížení průtoků v Labi nepředpokládají.

Tvrzení: *Rejdaři utíkají z Labe víc a víc, provoz katastrofálně klesá, snížení jejich ztrát je nepřinutí, aby na Labi zůstali.*

Fakt:

Argumentace, že rejdaři z Labe utíkají a plavební stupeň Děčín nevyřeší všechny jejich problémy, a proto nemá smysl ho stavět, je nesprávná. Opouští jej právě proto, že nemohou zaručit klientům splnitelnost jejich časových požadavků kvůli nezajištěné splavnosti. Dosavadní i potenciální klienti pak dále ztrácejí o vodní dopravu zájem.

Pokud necháme českou plavbu zaniknout, budeme plně závislí na železniční a silniční dopravě se všemi ekonomickými i environmentálními dopady.

Výpočty bylo podloženo, že vlivem konkurenčního působení vodní dopravy se náklady na dovoz zboží do České republiky snižují o více než 4 miliardy ročně. V případě zániku české plavby by tedy byla významně snížena konkurenceschopnost české ekonomiky a na této situaci by značně profitovala především německá železnice.

Tvrzení: *Kromě Labe jdou přes hranice další dvě významné a dostačující dopravní cesty – dálnice a železnice.*

Fakt:

Společnost PLANCO Consulting GmbH v roce 2007 analyzovala kapacitu jednotlivých dopravních módů na koridoru Hamburg – Děčín a došla k závěru, že kapacity železniční dopravní cesty je především v blízkosti severomořských přístavů blízko vyčerpání. Silniční doprava je zatížena kongescemi v blízkosti velkých měst v Německu již nyní, především je však velmi neekologická.

Vodní doprava má na uvedeném koridoru jako jediná dostatečně volnou kapacitu. Tyto informace byly potvrzeny týmem dopravní fakulty ČVUT Praha pod vedením prof. Moose ve spolupráci se společností CityPlan.

Tvrzení: *Zboží se bude svážet do Děčína, čímž se ještě se zvýší frekvence kamionů na dálnici D8 – to je pravý opak toho, co by měl PSD podle ŘVC plnit.*

Fakt:

Toto tvrzení je též nepravdivé. V dopravní analýze byla od počtu těžkých nákladních vozidel, která díky lepším podmínkám pro českou plavbu po D8 nepojedou, odečtena vozidla, která na této dálnici budou převážet zboží překládané při nedostatečných stavech vody nad Děčínem. Bylo doloženo, že celkově se zátěž sníží – v roce 2022 o 357 vozidel ročně a v roce 2030 již o 1251 vozidel ročně.

Velkým přínosem naopak bude, že překlady zboží z kamionů se soustředí do přístavu Děčín Rozbělesy, který je dnes pro lodě za nízké vody špatně dostupný, a odstraní se průjezd nákladních automobilů centrem města.

Den otevřených dveří u příležitosti 130 let přístavu Děčín Loubí

Ing. Jiří Aster - reprezentant Saských přístavů - horní Labe v Drážďanech

V sobotu 9.10.2010 se konal den otevřených dveří v přístavu Děčín – Loubí u příležitosti 130 výročí založení tohoto přístavu. Přístav Děčín v době po založení představoval důležitý logistický článek na spojení adriatických přístavů a přístavů na Dunaji s přístavy na severu Německa, především Hamburkem, v tehdejším Rakousko-Uhersku.

Přístav dnes patří do skupiny Saských přístavů Horní Labe v Drážďanech, které sdružují šest přístavů na labské vodní cestě. Kromě Děčína patří do skupiny ještě přístavy Lovosice, Drážďany, Riesa, Torgau a Rosslau.

Pracovníci přístavu u příležitosti oslavy výročí založení připravili pro návštěvníky zajímavé atrakce v části přístavu na Terminálu pod kulturním domem Střelnice, které byly náležitě využity hojným počtem návštěvníků. Mezi nimi bylo i několik bývalých zaměstnanců na odpočinku, kteří si po letech prohlédli své bývalé působiště.

Nejvíce pozornosti si bezesporu zasloužila ruční páková drezína, kterou bylo možno si vyzkoušet. Ne každý z návštěvníků tušil, že na tomto zařízení o víkendech v přístavu pravidelně trénuje družstvo „Team Europe“, které s tímto vozítkem získalo dokonce titul mistrů světa ve Finsku v roce 2009. Mimoto bylo možno se svést i na motorové drezině bez námahy svalů, kterou zapůjčilo muzeum v Zubrnicih.

Přístav umožnil prohlídku a jízdu kontejnerovým jeřábem, zajímavá byla i ukázka tahače UNIMOG, který se umí pohybovat na kolejích i silnici.

O kulturní vložku se postaralo vystoupení taneční skupiny SCRATCH a mažoretek Rebelek z DDM Děčín. K poslechu hrála výborná country kapela Péráci. Po celý den fungovalo občerstvení a protože se vydařilo i počasí odcházeli návštěvníci spokojeni domů s příjemnými pocitem nabytých zážitků z prostředí, které normálně není veřejnosti přístupné.



Plavební nehoda na hydrostatickém sektorovém jezu Lovosice dne 22. 7. 2010

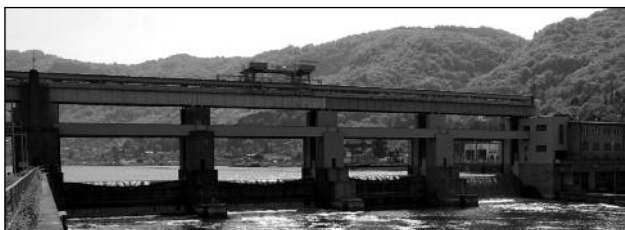
Ing. Jindřich Zídek - ředitel závodu Dolní Labe, Povodí Labe s.p.

viz barevná příloha

Ideální plavební podmínky a stabilně zajištěné ponory plavidel na jezu vzduťem úseku labské vodní cesty jsou vykoupeny zdržením plavidel při proplavení na plavebním komorách.

Některá plavidla vlivem nepozornosti či nedbalosti posádek si občas zkrátí cestu nechtěně divokým přepadem přes jez.

Rekordmanem v tomto směru je tlačný remorkér TL4, který 5. 2. 1987 skočil přes tabulový jezový uzávěr VD Střekov do podjezí z výšky 5 metrů. Tato událost dopadla kupodivu šťastně, remorkér se zázračně vynořil z vývaru jezu a mírně poškozen pokračoval zpět v plavbě na plavební komory vodního díla.



Vodní dílo Střekov.

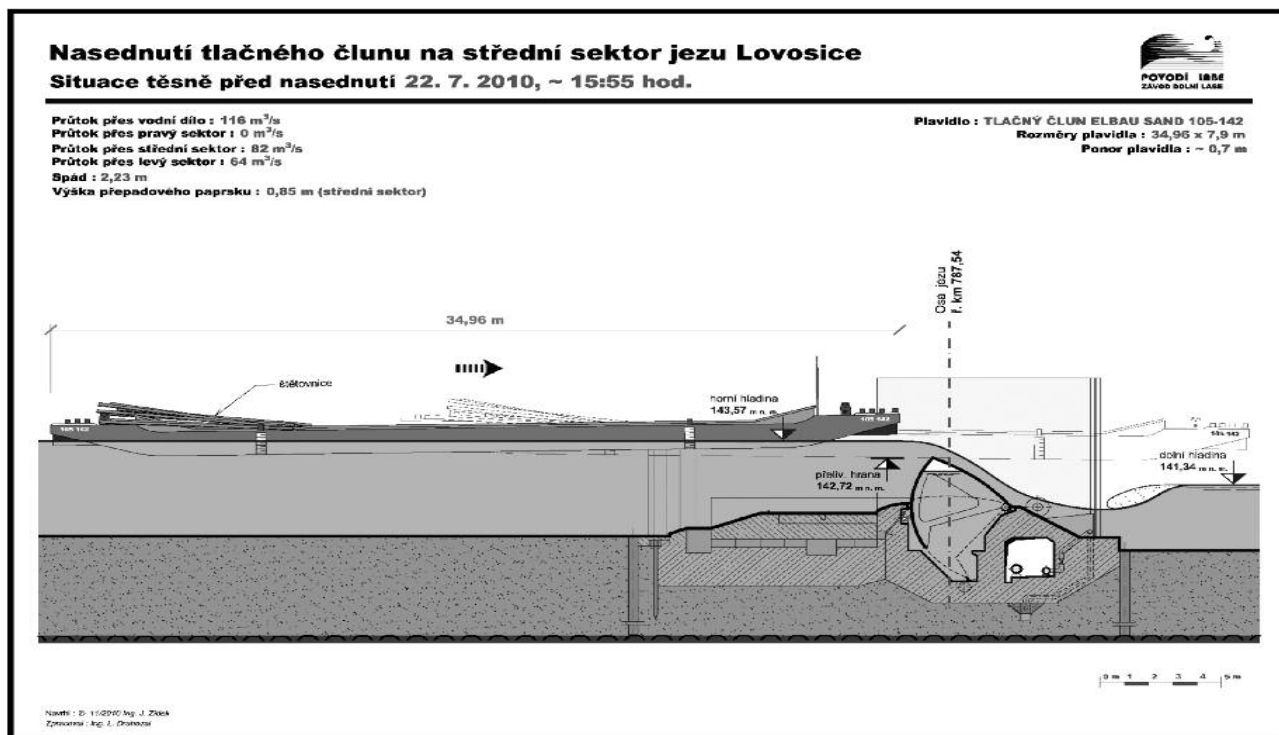
Nejnebezpečnějším úsekem je nadjezí vodního díla Lovosice, zejména při proudním vplouvání lodí do horního plavebního kanálu při vyšších průtocích. Dne 30. 10. 1981 zde došlo k proražení nákladní lodě N6202 o dělicí hráz v nadjezí a k následnému potopení plavidla v dolním plavebním kanále.

Na tomto vodním díle je dokonce položen kotevní

řetěz na dně řeky pro bezpečné zachycení kotev při stržení plavidel do nadjezí.

Správce vodní cesty Povodí Labe s.p. navíc realizoval úpravu vjezdu do horního plavebního kanálu a zabezpečil plavbu plavidel podél levého břehu v nadjezí.

Poslední havarijní najetí plavidla na jezový uzávěr se uskutečnilo právě na vodním díle Lovosice dne 22.7.2010. Nebylo sice způsobeno vysokým průtokem vody či špatným vedením plavidla posádkou, ale kupodivu silným poryvem větru spojeným s lidskou nedbalostí. Ze šetření Státní plavební správy jako věcně příslušného úřadu bylo určeno příčinou nehody nedostatečné vyvážení plavidla a jeho ponechání bez účinné hlídky. Dle oficiálních údajů ČHMÚ v den plavební nehody byl zaznamenán nárazový vítr o rychlosti až 20 m/s. Kapitán plavidla podcenil řádné vyvážení nákladního člunu nad pravým jezovým uzávěrem hydrostatického sektorového jezu Lovosice. Silný nárazový vítr plavidlo uvolnil a to bylo strženo na střední jezové pole. Naštěstí nákladní člun se zastavil o horní hranu jezového uzávěru, přesto 1/3 člunu přečnívala do podjezí. Nákladní člun o rozměrech 36x8 metrů byl částečně na zádi naložen stavebním materiálem, takže měl ponor na přídi 0,6 a na zádi 0,9 metrů. Celková hmotnost člunu v době havárie byla 220 tun. Přepadový paprsek přes střední jezový uzávěr v době havárie činil 85 cm. Vlivem přesahu člunu do vzduchu v nadjezí došlo ke zvýšení ponoru v zadní ponořené části plavidla v nadjezí.



Jezová služba, která okamžitě zjistila havarijní stav přizvedla sektor tak, aby vlivem eventuální změny průtoku nedošlo k dalšímu pohybu plavidla a ohlásila tuto havárii majiteli plavidla, Státní plavební správě a správci vodní cesty.

Majitel plavidla se pokusil okamžitě poměrně nebezpečně plavidlo odtáhnout s pomocí kolem plouvající osobní lodi Porta Bohemica 1 a svého jediného remorkéru, který byl na stavbě k dispozici. Pro nízký výkon plavidel byl pokus o vyproštění zastaven.

Druhý den 23. 10. 2010 ráno byl zahájen druhý pokus o vytažení plavidla nákladního člunu užitím dvou remorkérů, který byl rovněž neúspěšný.



Pokus o vytažení 23.7.2010

Následně na základě jednání pracovní komise složené z odborníků správce vodní cesty, Státní plavební správy, specialistů na vyprošťování, investora a dodavatele stavby bylo dohodnuto odložit další pokus vytažení nákladního člunu na další den po příplutí nejvýkonnějšího zadokolesového remorkéru Beskydy z Děčína.

Mezitím vlivem intenzivní srážkové činnosti v povodí Labe se prudce zvýšil průtok v Labi z původních 200m³/s v době plavební nehody až na 440 m³/s. Dne 24. 7. 2010 se ve 14.45 podařilo pomocí tří remorkérů nákladní člun strhnout z jezového uzávěru. Vzhledem k tomu, že pravý sektor byl v té době zcela uzavřen, bylo nutno převádět prakticky veškerý průtok sklopeným levým sektorem jezu. Vlivem této skutečnosti bylo velmi vysoké riziko stržení všech plavidel do jezového pole. Naštěstí se podařilo ukončit tuto záležitost bez dalších havarijních stavů.



Remorkér Beskydy v akci 24.7.2010

Vzhledem k dotyku plavidla s jezovou konstrukcí bylo následně rozhodnuto provést zahrazení středního jezového pole. Při následné technicko-bezpečnosti prohlídce nebylo zjištěno závažné poškození s výjimkou poškození ochranného nátěru jezového uzávěru, přesto celkové náklady na zahrazení, revizi a opravu nátěru dosáhly 350 tis. Kč.

Poznámka redakce:

K doplnění článku Ing. Jindřicha Zídka „Plavební nehoda na hydrostatickém sektorovém jezu Lovosice dne 22.7.2010“ si dovoluujeme připomenout havárii trojského jezu na Vltavě, která se stala také v červenci, avšak před 36 lety (20.7.1974). Článek z časopisu Vodní hospodářství č. 4/1975 otiskujeme v původní podobě. Je nejenom svědkem doby, dokumentujícím podobnou příčinu (uvolnění člunů) v kombinaci se stavební činností na jezu (v Troji výstavba nové jezové konstrukce, v Lovosicích výstavba nové malé vodní elektrárny), ale je i technicky a organizačně velmi poučný. Je zároveň ukázkou začátku modernizace vltavské vodní cesty s využitím jezové klapky podpírané dvojicí hydraulických válců, která započala na dolní Vltavě právě na jezu v Troji (1973) a bude končit na jezích horní Vltavy v Českém Vrbném (2008) a na jezu v Hněvkovicích (2011-2012). Ač obě havárie nejsou co do příčiny i důsledků srovnatelné, jsou důkazem výhod moderních jezových konstrukcí oproti starým hradlovým jezům i důkazem akceschopnosti, odbornosti a rozhodovací schopnosti pracovníků podniků Povodí Vltavy i Labe. Zároveň připomíná, že důsledky uvolněných člunů by mohly být i v dnešní době na jezové konstrukci katastrofální.



Vlečná sestava 3 remorkérů 24.7. 2010 v 15:00 hod. vyprostila člun nasednutý na sektorový jez v Lovosicích.

Havárie trojského jezu na Vltavě pod Prahou

Ing. Josef Podzimek, Ing. Jiří Stratílek

Povodí Vltavy, podnik pro provoz a využití vodních toků — Praha

Trojský jez byl postaven na Vltavě v ř. km 200,16 na začátku tohoto století (r. 1902) jako součást zdymadla Trója—Podbaba. Hlavní účel tohoto vodního díla je splavnění Vltavy pod Prahou. Jez má tři pole hrazená dřevěnými hradly, která jsou podpírána sklopnými slupicemi. Průměrný spád hladin na jezu je 2,70 m s hydrostatickou hladinou vzdutí horní vody na kótě 180,50 m n. m.

Na tomto zastaralém objektu došlo v sobotu 20. července 1974 v odpoledních hodinách k největší havárii jezu v moderní historii labsko-vltavské vodní cesty. Při průtoku 250 m³/s a hladině ve zdrži trojského jezu na kótě 180,64 m n. m. se v holešovickém překladišti 700 m nad jezem uvolnily čtyři čluny svázané do dvou soulodí. Slo o čluny rozměrů 35,0 m krát 8,2 m o ponoru 1,60 m a o nosnosti 350 tun; v každém soulodí byl vždy jeden člun plně naložený pískem a druhý prázdný [již vyložený]. V té době právě projížděla v blízkosti osobní motorová loď Solidarity. Její kapitán se pokusil po vystoupení cestujících uvolněné soulodí zastavit, ale bylo již pozdě. Jedno soulodí prorazilo a zcela zničilo hradlový uzávěr středního jezového pole, proplulo jím a rozpojilo se. Plně naložený člun uvízl těsně pod jezem na jesepe uprostřed koryta (obr. 1) a prázdný proplul peřejemi pod Trojským zámekem a dosedl na mělčinu asi 2,5 km po proudu od jezu. Druhé soulodí se po nárazu do konstrukce pravého pole rozpojilo, přičemž plně naložený člun se vklínil do hradlového uzávěru pravého pole, který silně poškodil (viz obrázky na 4. straně obálky).



Obr. 1. Hradlový jez na Vltavě v Praze-Tróji po havárii: Střední pole má hradlový uzávěr zcela zničen, pravé silně poškozen, přičemž levé pole bylo zajímkováno v rámci opravy podjezí

V době havárie bylo celé levé jezové pole zajímkováno a ve vyčerpané jínce byly prováděny rozsáhlé práce spojené s opravou podjezí a modernizací objektu.

Po havárii byl tedy jez zcela vyřazen z provozu, poněvadž uzávěr středního pole byl úplně zničen, v pravém poli silně poškozen a levé pole bylo zajímkováno. Přitom je nutno si uvědomit, že trojský jez má mimořádnou důležitost, protože kromě zajištění plavebních hloubek na vodní cestě umožňuje provoz v největších pražských přístavech a překladištích. Dále umožňuje odběry vody z Vltavy do holešovické elektrárny a do dalších pražských podniků.

Hladina ve zdrži trojského jezu po jeho poškození poklesla na kótu 180,08 m n. m., na které se vzhledem k zvýšeným průtokům Vltavou ustálila. Tato hladina ještě umožňovala plavbu s omezeným ponorem, ale pokles průtoků znamenal 13. 8. 1974 úplné zastavení plavby.

V té době byl již Povodím Vltavy jako správcem toku vypracován podrobný harmonogram prací na co nejrychlejší odstranění následků havárie s cílem co nejdříve obnovit normální plavební provoz. Zároveň byly zahájeny práce na technickém řešení obnovy trojského jezu. Je nutno poznamenat, že havárie nezastihla Povodí Vltavy nepřipravené. Vzhledem k velmi špatnému technickému stavu hradlových jezů se sklopnými slupicemi na dolní Vltavě byla v jeho oddělení technického rozvoje velmi dobře zpracována technická koncepce modernizace těchto objektů za využití moderní hradicové konstrukce — dutých jezových klapek podpíraných dvojicí hydraulických servoválců (viz časopis Vodní hospodářství A, čís. 5/1971, 1/1972, 6/1972, 5/1973, 10/1973). Tato skutečnost a zkušenosti z probíhajících prací na opravách podjezí a modernizaci manipulačních polí na jezu v Tróji, Klecanech a Vraňanech umožnily ihned začít práce na příslušných projektech oprav trojského jezu.

Hlavní práce na odstranění následků havárie a obnově normálního plavebního provozu:

1. Zabezpečení a odtahování dvou prázdných člunů, protože hrozilo jejich uvolnění a další pohyb po řece.
2. Vybudování jímků v dolní vodě pravého jezového pole s napojením do horní vody tak, aby člun vklíněný do hradicové konstrukce tohoto pole jezu mohl z ní být v neproudící vodě vyproštěn a odtahován.



Obr. 2. Výstavba dolní nasazené jímky s výplní z předem připravených krabic z ocelových štětovic, osazovaných do podjezí pravého pole těžkým jeřábem

3. Výměna zničených a poškozených slupic včetně revize celé konstrukce potápěči v zajímkované části pravého pole.

4. Jímkování zbylé části pravého pole v horní vodě s navázáním na horní jímku středního pole.

5. Dokončení prací v zajímkovaném levém poli jezu, odstranění jímek a převedení průtoku do tohoto jediného provozuschopného pole.

6. Uzavření horní jímky středního pole a obnovení plavebního provozu.

7. Zajímkování středního pole ze strany dolní vody, oprava a rekonstrukce středního pole.

8. Odstranění jímek středního pole, zajímkování pravého pole, oprava a rekonstrukce pravého pole.

9. Odstranění jímek pravého pole a celkové dokončení rekonstrukce jezu.



Po uzavření průtoku pravým polem a vyrovnání hladiny byl nákladní člun odtažen dvěma těžkými remorkéry.

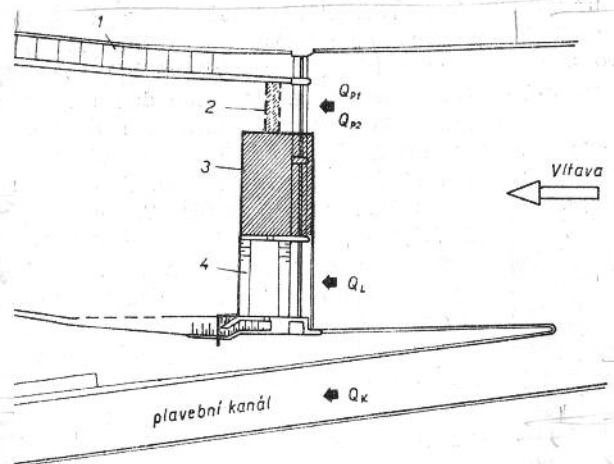
Kóta hladiny [m n. m.]	Průtok [m ³ /s]				
	Q_L	Q_1+Q_{P1}	$Q_L+Q_{P1}+Q_K$	Q_L+Q_{P2}	$Q_L+Q_{P2}+Q_K$
180,50 (normální vzdutí)	420	441	501	623	683
181,00	518	564	647	811	894

Původní odhady, které předpokládaly zahájení plavby až po zimní plavební přestávce, tj. v dubnu 1975, byly tímto návrhem zpřesněny a pro obnovení plavby byl v harmonogramu stanoven termín 15. 11. 1974. Návrh na likvidaci havárie byl po technické stránce vypracován tak, aby provedené práce — zejména jímkování — mohly být hospodárně využity i pro plánovanou rekonstrukci jezu. Dodavatelem opravy i plánované rekonstrukce se stala polská organizace Naviga, která na stavbu nastoupila okamžitě po havárii a tím opět prokázala mimořádnou schopnost rychle reagovat na potřeby provozu na labsko-vltavské vodní cestě. Toto konstatování zdůrazňuje skutečnost, že trojský jez je mimo územní sféru polské stavební organizace, která má základnu v Mělníce a pracuje na zdymadlech dolního a středního Labe.

Odstranění prázdných člunů patřilo k nejsnadnějším pracím. Oba čluny byly bez problémů odtaženy bezprostředně po havárii.

Podstatně horší to bylo s člunem naplněným šterkopískem. Člun, který prorazil střední pole a uvízl na jesepe v podjezí, nebyl ještě v březnu 1975 z podjezí odstraněn. Tento člun však bezprostředně neohrožoval ani plavební provoz na řece, ani rekonstrukční práce na jezu.

Naopak člun s pískem vklíněný do hradic konstrukce pravého jezového pole jezu však vážné nebezpečí představoval. Jeho bezpečné vyvázání bylo prakticky nemožné; člun se podle kolísání hladiny pohyboval a přitom jeho posun o necelý 1 m směrem po proudu by znamenal úplné zničení hradic konstrukce pravého pole, a tím zřejmě i jeho proplutí do podjezí. Podle potřeby byla proto do člunu čerpána voda, aby pokud možno dosedal na jezový práh. Všechny varianty na jeho vytažení při průtoku vody pravým polem byly zamítnuty jako technicky velmi obtížné a zejména riskantní vzhledem k možnosti dalšího poškoze-



Obr. 3. Schéma možnosti převádění vody profilem trojského jezu při uzavírání středního pole: 1 — vorová propust — stavba slatciové dráhy, 2 — pravé pole s provizorní jímkou, 3 — zajímkované střední pole, 4 — levé pole po opravě, Q_K — kapacita kanálu, Q_L — kapacita levého pole, Q_{P1} — kapacita pravého pole, provizorní jímka zůstává, Q_{P2} — kapacita pravého pole, provizorní jímka je odstraněna

ní/hradící konstrukce. Proto byla větší část pravého pole ze strany dolní vody zajímkována a budovaná jímka protažena až nad jez, aby se v místě uvázlého člunu vytvořil bazén s klidnou vodou. Konstrukčně byla jímka vytvořena jako dvojitá nasazená, zhotovená z ocelových štětovnic typu Larsen. Pro urychlení pracovního postupu byly ze štětovnic sestavovány na břehu tzv. krabice, které se po osazení jeřábem na opěvněné podjezí pouze vyplnily zásypem a na povrchu překryly panely pro pojezd autojeřábu (obr. 2). Stěny krabic byly sestavovány v dílnách na Mělníku a na stavbu se přivážely na lodích. Hmotnost krabic nasazené jímky se pohybovala kolem 9 tun. Po vytvoření bazénu z nasazené jímky v pravém poli byla z potopeného člunu s pískem vyčerpána voda a člun byl bez obtíží odtažen dvěma tlačnými remorkéry. Při jeho odtrhnutí od poškozené hradící konstrukce pravého jezového pole nedošlo už k žádnému poškození dalších slupic uzávěru.

Klidná voda ve vytvořeném bazénu umožnila i výměnu poškozených slupic, pouchových tyčí a lávek, a to za pomoci potápěčů, kteří současně zrevidovali všechna ložiska dalších slupic.

Pro obnovu plavebního provozu bylo nutné co nejrychleji vzdout hladinu vody, tj. uzavřít poškozenou část pravého jezového pole a celé pole střední. V horní vodě byla proto před pevnou spodní stavbou těchto polí beraněna jednoduchá jímková stěna ze štětovnic typu Larsen. Střední pole nemohlo však být uzavřeno dříve, dokud nebyl průtok vody převeden do rekonstruovaného levého pole jezu.

Podle uzavřené hospodářské smlouvy s n. p. Metrostav, dodavatelem rozhodujících stavebních prací v již dříve zajímkovaném levém poli, měly být tyto práce ukončeny k 31. 12. 1974. V době havárie bylo z celkového finančního objemu asi 5 miliónů Kčs prostavěno okolo 3 miliónů Kčs. Bylo proto nutné maximálně urychlit dokončení rekonstrukce spodní stavby levého pole a uvolnit ho pro průtok; proto byl projednán nový harmonogram, ve kterém byl pro ukončení těchto prací stanoven termín 1. až 15. 10. 1974. V předstihu před ukončením prací ve stavební jámě levého pole odřezali potápěči Povodí Vltavy pod vodou v úrovni dna horní jímkovou stěnu z ocelových štětovnic a tlak horní vody byl převeden na opravenou konstrukci hradlového uzávěru levého pole jezu. Pro odstranění dolní beraněné jímkové stěny ze štětovnic Larsen byla pro případ zvýšených průtoků uvažována i možnost odstřelu místo časově náročnějšího odřezávání pod vodou.

Vzhledem ke ztrátám, vznikajícím národním hospodářství zastavením plavby a vzhledem k potížím v zásobování Prahy zejména stavebními hmotami, bylo rozhodnuto podniknout vše pro urychlené zahájení plavby. V předstihu před převedením průtoků do levého pole jezu bylo zahájeno uzavírání jeho středního pole a volný průtočný profil byl zužován tak, aby při $Q = 75 \text{ m}^3/\text{s}$ dosáhla hladina kóty 179,50 m n. m. Tato hladina měla umožnit alespoň omezený provoz plavby. Riziko tohoto rozhodnutí bylo poněkud zmenšeno vytvo-



Pohled na havarovaný Trojský jez v červenci 1974.

řením volné části retenčního prostoru v nádrži vodního díla Orlík a přípravou na využití laterálního plavebního kanálu a plavebních komor v Podbabě pro převádění vyšších průtoků. Situace pro možnost převádění vody profilem trojského jezu v době uzavírání středního pole byla posouzena optimalizačním výpočtem na samočinném počítači, jehož výsledek je patrný z obr. 3. Vážnost zvoleného postupu vyplyne, uvědomíme-li si, že jednotá voda má v tomto místě průtok $760 \text{ m}^3/\text{s}$.

Zužováním průtočného profilu při uzavírání horní jímky a tím vyvolaným vzdouváním hladiny horní vody při velmi nízké hladině dolní vody došlo v místě koncentrace proudu k vymílání materiálu dna. Výmol ve dně se nejdříve šířil po toku, a to až po jezový práh, který byl proti podemletí chráněn stěnou z dřevěných pilot dlouhých 4 m. Pak došlo k prohloubení výmolu pod tuto dřevěnou pilotovou stěnu a k jeho rozšíření až pod spodní stavbu jezu. Zároveň postupoval výmol i směrem k pravému pilíři středního pole. Proud vody, vtékající pod spodní stavbu, měnil pod ní směr o 90° a vyvěral podél nově zaberaněné horní jímkové stěny z ocelových štětovnic, kterou tak podemlával ze vzdušné strany. Podemleté dřevěné piloty původní spodní stavby jezu byly vodním proudem vytrhávány a odplavovány. I po přiklonění horní jímkové ocelové štětové stěny těsně k jezovému práhu, kterým se zvětšila její stabilita opřením o práh, byl stav spodní stavby i nové štětové stěny kritický. Výmol dosáhl hloubky až 5 m pod původní dno, takže základová spára spodní stavby jezu byla víc než 2 m podemleta.

K tomuto kritickému stavu došlo 4. 10. 1974. Okamžitě byly nasazeny všechny dostupné dopravní prostředky Povodí Vltavy i ČSAD k navážení betonových čtyřstěnů o rozměrech hran 1 m. Za odpoledne a noc ze 4. 10. na 5. 10. bylo do výmolu mezi nově zaberaněnou štětovou stěnou a jezovým

prahem uloženo 700 čtyřstěnnů. Čtyřstěny byly do výmolu shazovány ve svazcích po 4 až 8 kusech, poněvadž jednotlivé čtyřstěny proud vody vyplavoval (obr. 4). Zároveň byl snížen průtok ze 78 m³/s na 55 m³/s. Provedená opatření sice odstranila kritický stav ze 4. 10., avšak stabilita nové štětové stěny i jezu byla stále ohrožena. Z těchto důvodů byla ke zmenšení průtoku v jezovém profilu otevřena vrata plavebních komor v Podbabě a část průtoku byla převáděna plavebním kanálem a přes komory.

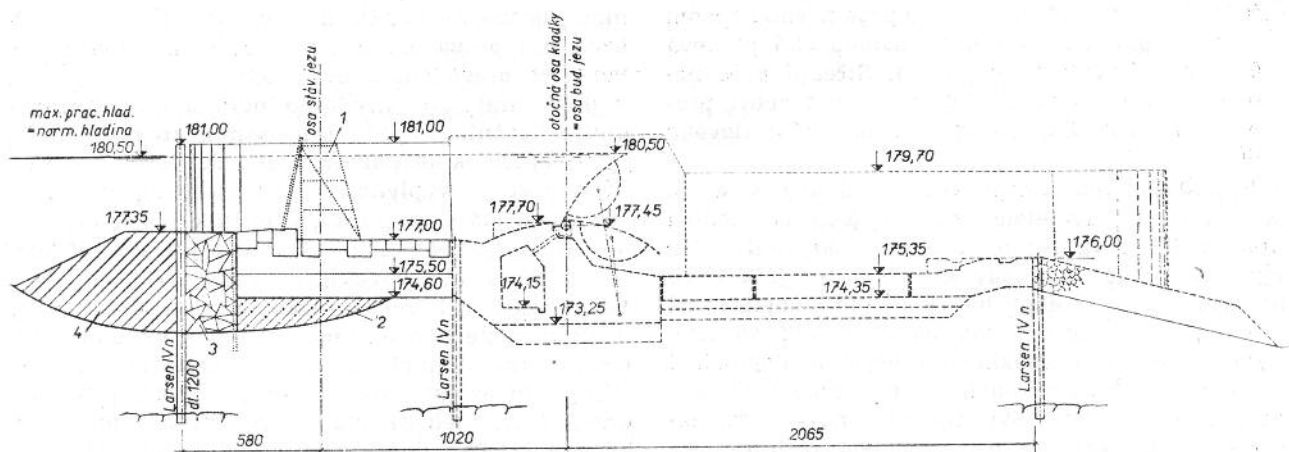
Práce ve stavební jámě levého pole jezu pokračovaly podle harmonogramu. Po jejich ukončení zahájili potápěči polského dodavatele i Povodí Vltavy ihned odřezávání dolní larsenové stěny pod vodou. Jednotlivé štětovnice řezané stěny musely být ihned po uříznutí v úrovni dna odstraňovány jeřábem. Protože však úsek Vltavy mezi trojským jezem a vyústěním dolního plavebního kanálu v Podbabě představuje takřka nesplavnou přejetnou trať s velkými sklony, nebylo možné připlout běžným plovoucím jeřábem do podjezí. Byl proto použit ponton, který současným vlečením dvěma motorovými čluny a tažením ze břehu dvěma tahači Tatra 148 byl dopraven proti vodě pod jez,

jezové klapky podpírané dvojicí hydraulických servoválců podle návrhu Povodí Vltavy — Praha (obr. 5). Havárie trojského jezu plně potvrdila správnost zvolené koncepce, protože:

důsledně prosazovaná typizace jezových objektů na labsko-vltavské plavební trati, a to jak v technologické, tak i ve stavební části, umožnila během několika dnů jednak zahájit práce na obnově, jednak objednat nové ocelové hradicí konstrukce jezu;

ponechání původní hradlové konstrukce jako provizorního hrazení nového jezu proti horní vodě umožnilo v levém poli ještě před dodáním nového jezového uzávěru obnovit plavební provoz uvedením hradlového jezu do jeho původní funkce. Žádné jiné provizorní hrazení jezových polí neumožní jejich zahrazení do proudící vody, popřípadě regulaci průtoku;

kdyby na trojském objektu byly v době havárie už instalovány hydraulicky ovládané jezové klapky, nedošlo by k tak dlouhému přerušení plavby. Bud by se je podařilo včas sklopit [jezný uvolněný člun viděl], nebo by byly v mezipoloze a lodě by je přejely [průtok 250 m³/s].



Obr. 5. Příčný řez zabezpečeným středním jezovým polem s návrhem konečné úpravy: 1 — původní jezová konstrukce zničena, nutno obnovit, 2 — zabetonování plus injektáž, 3 — betonové čtyřstěny prolité betonem, 4 — zasypání výmolu písčítým materiálem

kde potom na něj najel autojeřáb. Během čtyř dnů byla dolní štětová stěna odříznuta a odstraněna, takže již 15. 10. mohl být převeden průtok do levého pole, opatřeného hradlovým uzávěrem původního jezu.

Hned po uvedení levého pole jezu do provozu byla doberaněna štětová stěna horní jímky středního pole, takže 19. 10. 1974 mohla být vzduta hladina horní vody na kótu 179,50 m n. m. Po částečném obsypání jímky ze strany horní vody a jejím rozepření o jezový práh, bylo dne 24. 10. 1974 dosaženo plného vzdutí a obnoven normálního plavebního provozu.

Při obnově středního a levého jezového pole bude použito moderní jezové konstrukce — duté

V nejhorším případě by došlo k částečnému poškození ocelové konstrukce a vzdutí jezu by ihned bylo možno obnovit provizorním zahrazením pole s poškozeným hradicím tělesem proti horní vodě hradlovým uzávěrem.

Závěrem nutno konstatovat, že tato havárie plně potvrdila stále zdůrazňovanou nutnost urychleně nahradit zastaralé členěné jezové konstrukce na dolní Vltavě moderními pohyblivými jezovými uzávěry. Tato nutnost je zdůrazněna stále se zvyšujícími nároky na lodní dopravu hromadných substrátů pro plánovanou komplexní bytovou výstavbu hlavního města Prahy, kde se do r. 1980 předpokládá stoupnutí přepravovaného stavebního materiálu až na 5násobek současného stavu.

První plavba v Českých Budějovicích

Václav Straka - tiskový mluvčí Ředitelství vodních cest ČR



První plavby lodí pro veřejnost po splavněném úseku řeky Vltavy v Českých Budějovicích.

Na levém břehu Vltavy u Dlouhého mostu v Českých Budějovicích bylo 25. srpna 2010 slavnostně otevřeno přístaviště Lannova loděnice. První zájemci si tak mohli vyzkoušet cestu lodí po zbrusu nové části vodní cesty.

Investor stavby – Ředitelství vodních cest ČR a dodavatel – akciová společnost HOCHTIEF CZ za účasti zástupců města a státu slavnostně otevřeli první z řady mol, která umožní bezbariérový přístup pasažérů k lodím. 60 metrů dlouhé plovoucí molo umožňuje ve dvou výškových úrovních vyvážení jak lodí pravidelné osobní dopravy, tak i individuálních turistů. Lodi zde mohou stát zdarma, avšak nikoliv neomezeně dlouho. Provoz přístaviště se řídí provozním řádem, který vyhláší provozovatel přístaviště – Povodí Vltavy, státní podnik.

Z vody se nyní tyčí 6 vysokých dalb z ocelových trub o průměru 72 cm. Železné konstrukce jsou ukotveny 9 m hluboko pode dnem řeky tak, aby zajistily bezpečné vedení plovoucího mola i za takových povodní, jaké zažilo město v roce 2002. Celková výška každé dalby je 17 m. Nad vodní hladinou tak v desetimetrových rozestupech ční, podle aktuální výšky hladiny vody, až 6,4 m vysoké konstrukce, po kterých 6 pontonů tvořících plovoucí molo stoupá či klesá tak, aby bylo vždy připraveno pro zakotvení lodí.

Nezbytnou součástí výstavby vodní cesty je i obratiště lodí pod Jiráskovým jezem, které vzniklo prohrábkou dna na plavební hloubku 1,6 m a navázalo na protipovodňovou prohrádku Povodí Vltavy, s.p..

To umožní v podjezí bezpečné otáčení až 44 metrů dlouhých lodí. Zároveň bylo stabilizováno podjezí Jiráskova jezu pomocí ocelových štětových stěn a těžkých kamenných záhozů.

Výstavba přístaviště Lannova loděnice a obratiště pod Jiráskovým jezem je součástí projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“, který má za cíl podpořit rozvoj cestovního ruchu a vznik nových pracovních míst v Jihočeském kraji.

Na financování projektu se výrazně podílí i Evropská unie, která prostřednictvím Operačního programu Doprava přispěje z Evropského fondu pro regionální rozvoj na projekt 85% z celkové částky. Zbýlé náklady budou uhrazeny ze Státního fondu dopravní infrastruktury.



Slavnostní otevření přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích.

Příloha k článku „S koncem roku budou dokončeny i některé stavby na českých vodních cestách“
VODNÍ DÍLA ČESKÉ VRBNÉ A HNĚVKOVICE JSOU DOKONČENA

Foto: JAS AIR, Jiří Kaňka, Josef Podzimek, Ředitelství vodních cest ČR



Vodní dílo České Vrbné na Vltavě po dokončení. Nahoře vlevo malá vodní elektrárna a klapkový jez, vpravo plavební komora a dole sportovní přístav se zvedacím mostem a protipovodňovými vraty.



Původní hydrostatický jez v Českém Vrbném.



Osazování ocelové jezové klapky.



Mokrě zkušby podpírané jezové klapky v Českém Vrbném.



Převádění povodně /25.6.2009/ přes jezovou klapku v Českém Vrbném.



Výstavba plavební komory České Vrbné 2010.



Plavební komora České Vrbné před dokončením.



Přeprava dolních vrat plavební komory České Vrbné.



Plavební komora a jez České Vrbné z dolní vody.



Vodní dílo České Vrbné - říjen 2010.



Plavební komora Hněvkovice - říjen 2010.



Křest horních vrat plavební komory Hněvkovice dne 1. 6. 2010.



Osazování dolních vrat.



Přehrada Hněvkovice s plavební komorou.



Dolní vrata plavební komory Hněvkovice.

VODNÍ DÍLO ORLÍK - povodeň v roce 2002

Příloha k článku Sedmdesátiletý Zdeněk Zídek



Při katastrofální povodni v roce 2002 přepadala voda přes přelivy, mimo ně i žlabem lodního výtahu.



Přehrada Orlík při povodni 2002.



Přehrada Orlík při povodni 2002.



Horní stanice nedokončeného lodního zdvihadla, strojovna sportovního výtahu.



Průtok velké vody žlabem lodního výtahu.



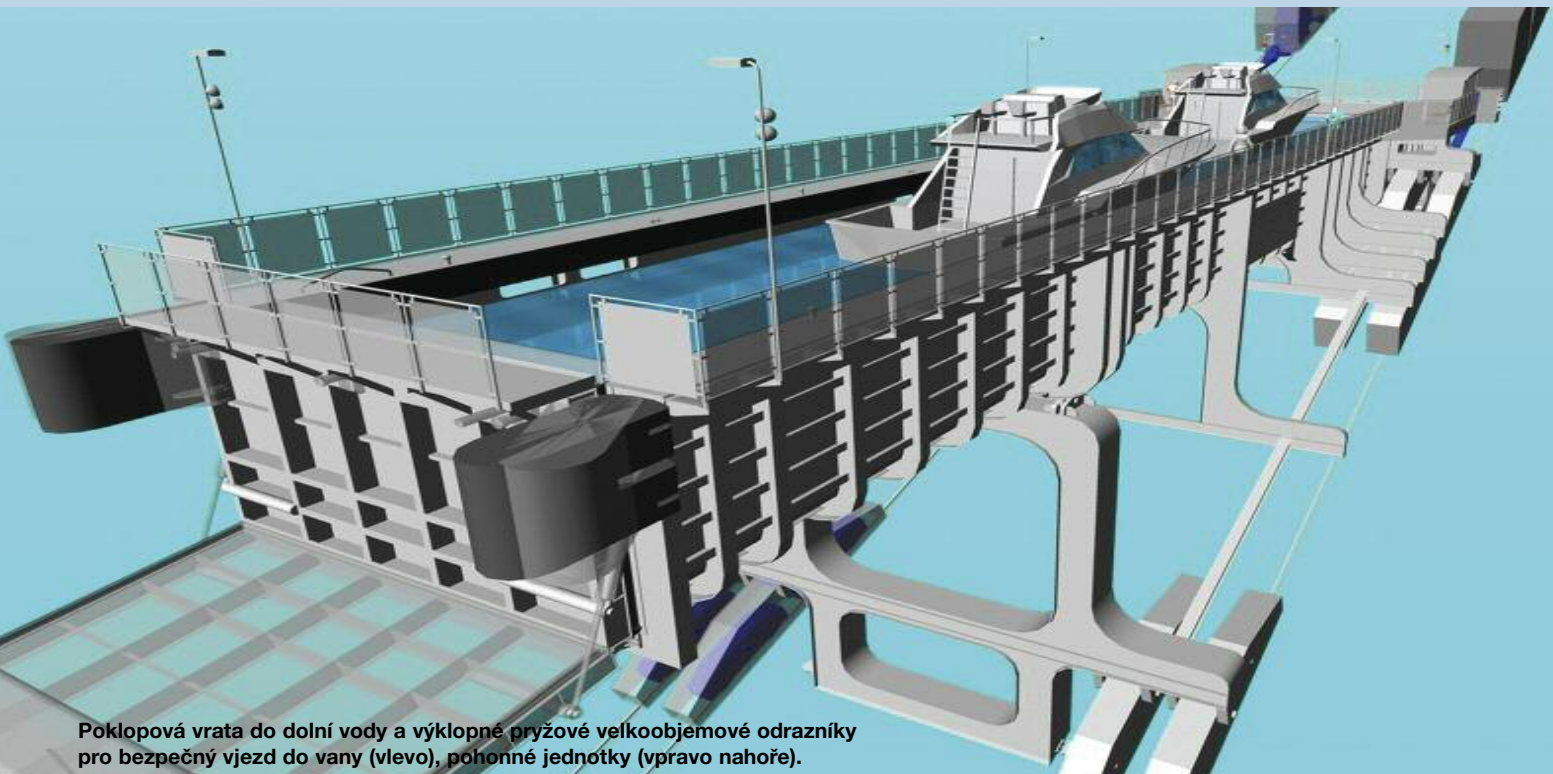
Přehrada Orlík při povodni 2002 zachytila velké množství splavenin. Díky přehradě nedotekly až do Prahy.



Pohled z dolní vody na VD Orlík za běžného provozu. Zcela vlevo funkční lodní výtah, vpravo od něj dráha pro velké lodní zdvihadlo.
Foto: Emil Troksiar

LODNÍ ZDVIHADLO ORLÍK

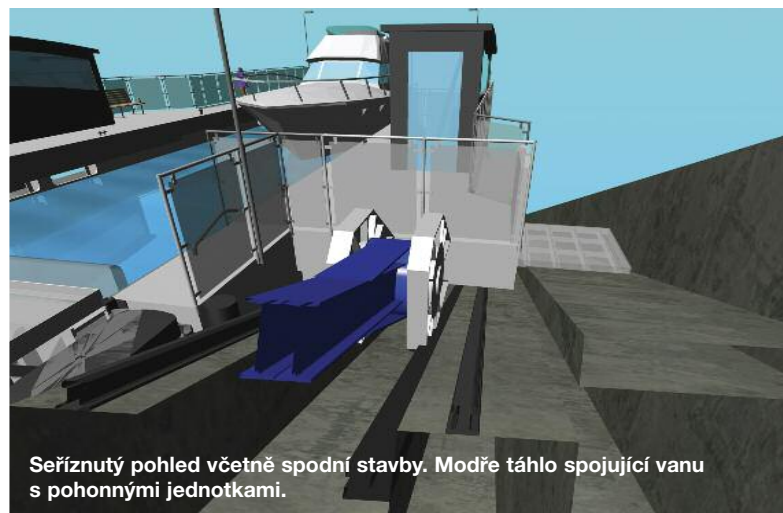
Příloha k článku Prof. Ing. Vojtěcha Dynybyla, Ph.D. a Ing. Jana Kareise, Ph.D.



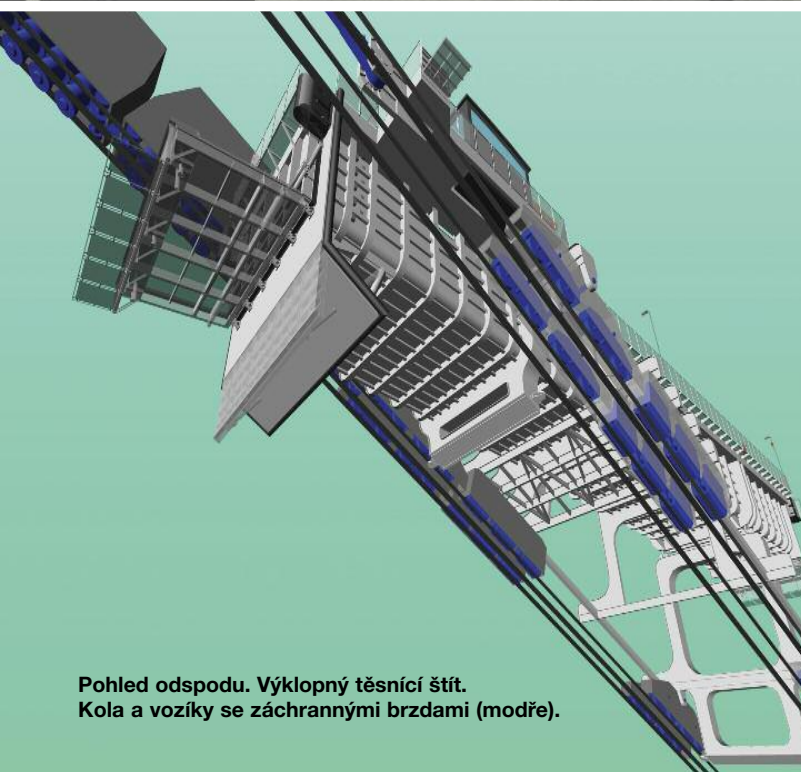
Pokloповá vrata do dolní vody a výklopné pryžové velkoobjemové odrazníky pro bezpečný vjezd do vany (vlevo), pohonné jednotky (vpravo nahoře).



Pohled na vanu zdvihadla shora. Po stranách pohonné jednotky. Pokloповá vrata do horní vody.



Seříznutý pohled včetně spodní stavby. Modře táhlo spojující vanu s pohonnými jednotkami.



Pohled odspodu. Výklopný těsnící štít. Kola a vozíky se záchrannými brzdami (modře).



Pohled shora. Na platě vany velín obsluhy s ovládním, na druhé straně rozvaděče agregátů.

PLAVEBNÍ NEHODA NA JEZU LOVOSICE 22. 7. 2010

Barevná příloha k článku Ing. Jindřicha Zídka

Celkový pohled na sektorový jez Lovosice s malou vodní elektrárnou ve výstavbě.



Nasednutí tlačného člunu na střední sektor jezu Lovosice Schéma nasednutí tlačného člunu na jez a jeho vyproštění

Stav 22.7.2010 16:00 (nasednutí člunu na jez)

Průtok přes vodní dílo : 146 m³/s

Průtok přes pravý sektor : 0 m³/s

Průtok přes střední sektor : 82 m³/s

Průtok přes levý sektor : 64 m³/s

Spád : 2,23 m

Výška přepadového paprsku : 0,85 m (střední sektor)

Stav 24.7.2010 15:00 (vyproštění člunu z jezu)

Průtok přes vodní dílo : 409 m³/s

Průtok přes pravý sektor : 0 m³/s

Průtok přes střední sektor : 143 m³/s

Průtok přes levý sektor : 266 m³/s

Spád : 1,72 m

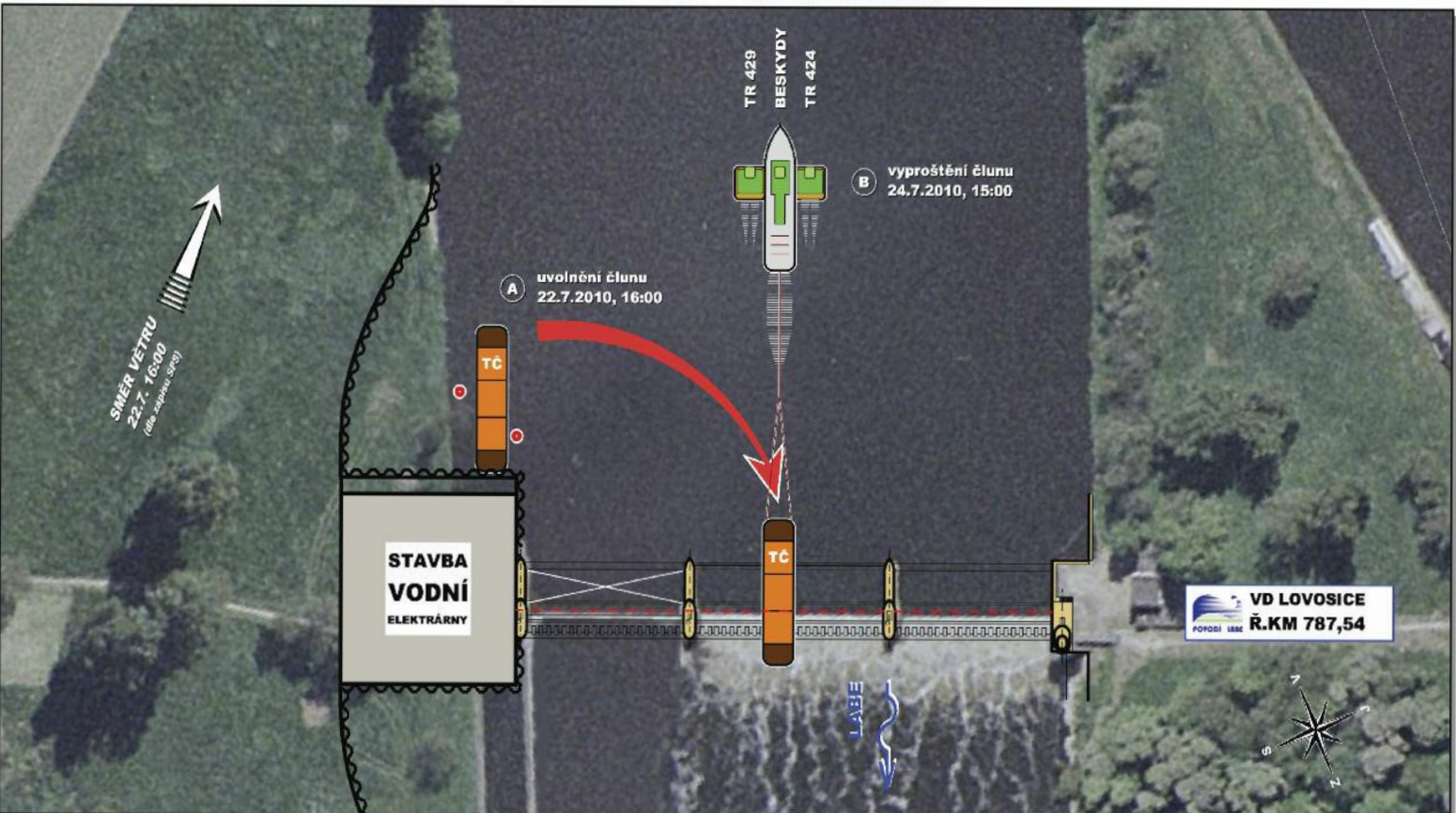
Výška přepadového paprsku : 1,24 m (střední sektor)

Nasednuté plavidlo : **Tlačný člun ELBAU SAND 105 142**

Rozměry plavidla : 34,96 x 7,9 m

Ponor plavidla v klidu : ~ 0,9 m (odhad)

Vyprošťující plavidla : **tažný remorkér "Beskydy"** (výkon 410 kW)
+ 2x tlačný remorkér TR 424 a TR 429 (výkon každý 2 x 412 kW)



Navští : © 11/2010 Ing. J. Zídka

Zpracoval : Ing. L. Drahoszl



22.7.2010



23.7.2010

Nasednutí tlačného člunu na střední sektor

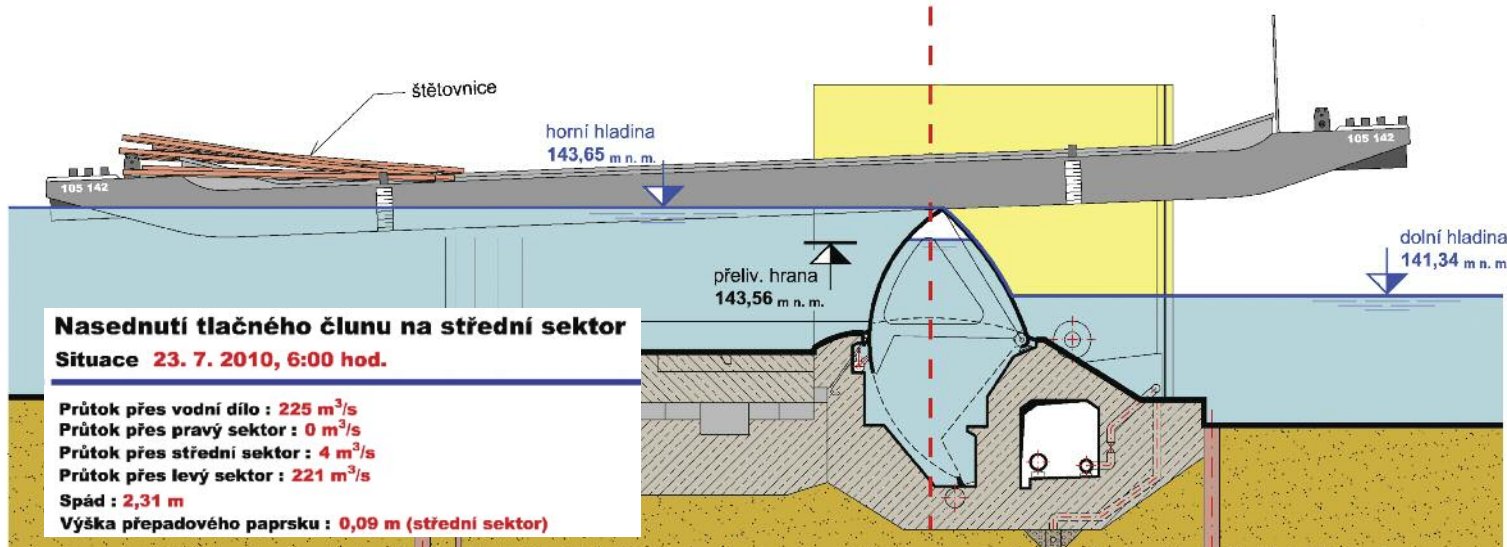
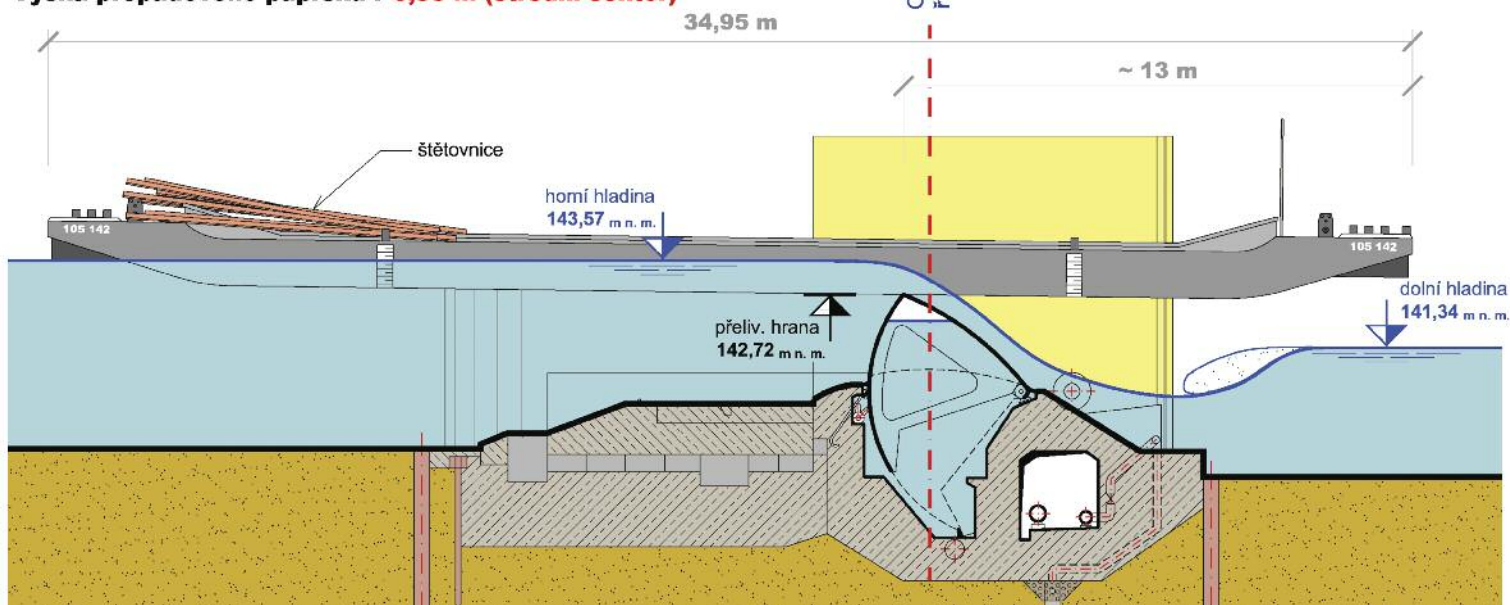
Situace těsně po nasednutí **22. 7. 2010, 16:00 hod.**

Průtok přes vodní dílo : **116 m³/s**
Průtok přes pravý sektor : **0 m³/s**
Průtok přes střední sektor : **82 m³/s**
Průtok přes levý sektor : **64 m³/s**

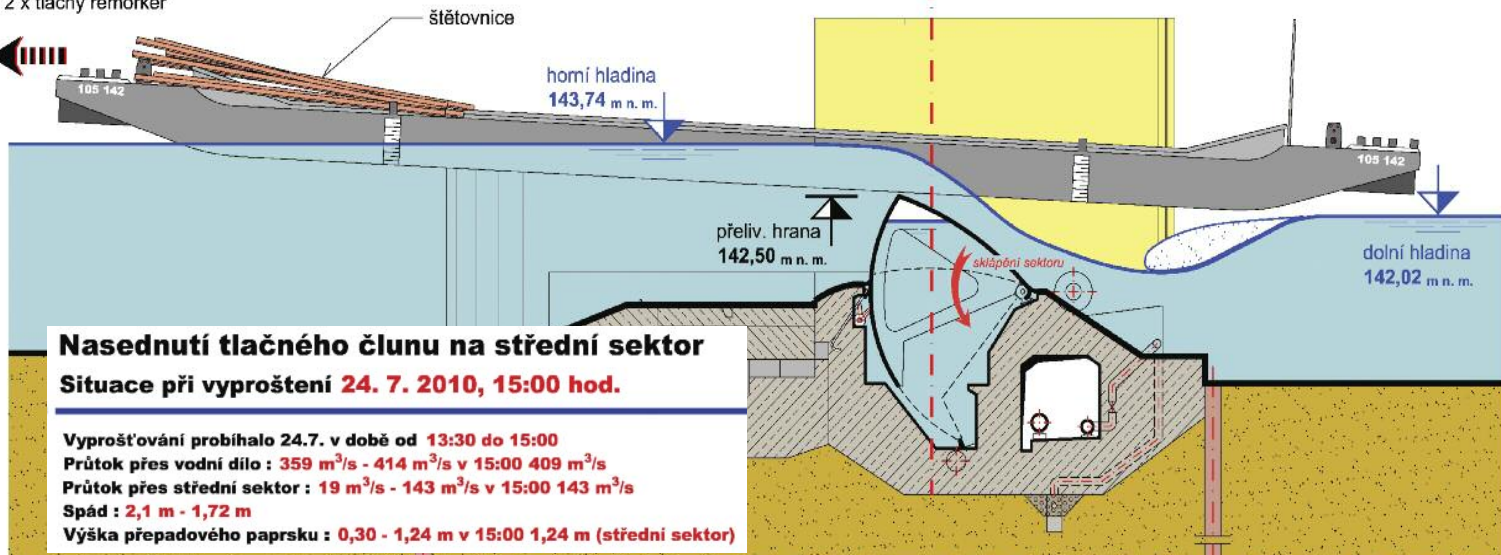
Spád : **2,23 m**

Výška přepadového paprsku : **0,85 m (střední sektor)**

Plavidlo : **TLAČNÝ ČLUN ELBAU SAND 105-142**
Rozměry plavidla : **34,96 x 7,9 m**
Ponor plavidla : **~ 0,7 m**



remorkér "Beskydy"
+ 2 x tlačný remorkér





Mezisklad vyhořelého jaderného paliva Temelín, Česká republika

Paroplynová elektrárna Krasavino, Ruská federace



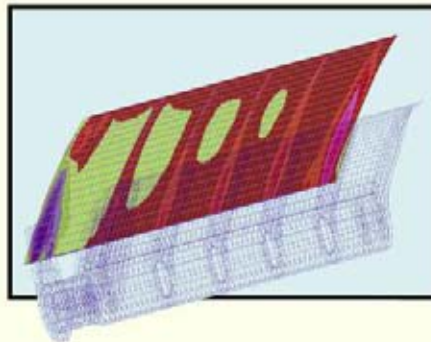
Čistička odpadních vod Slavičín, Česká republika

Čistička odpadních vod Valašské Klobouky, Česká republika



Generální dodavatel v oborech stavebnictví, energetiky, petrochemie.

www.psg.eu



 **VODNÍ CESTY a.s.**



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.

Průplav Saôna - Mosela

Barevná příloha k článku Tomáše Kolaříka

Foto: Panoramio, Euromapping



▲ Tlačná souprava vyplouvá z plavební komory Seurre na řece Saôně.

▼ Mapa západoevropských vodních cest. Průplav Saôna-Mosela umožní spojení pro říčně-námořní lodě mezi Středomořím a severem a východem Evropy.

▼► Klasické nákladní lodě Péniche o nosnosti 700 tun spolu s rekreačními plavidly v plavební komoře Ecuelle (typ Vb) na řece Saôně.



Lod' Ocean nedaleko Tournus na řece Saôně.



Říčně námořní lod' Waterway v přístavu Seurre na řece Saôně.

ZAKLÁDÁNÍ®
STAVEB



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s., K Jezu 1, Praha 4-Modřany, www.zakladani.cz



Výletní a restaurační loď CZECHIE



Pořádání společenských a firemních akcí na klíč
včetně cateringu a programů na lodích
s kapacitou až 250 osob s celoročním provozem.

Přístaviště Na Františku, Praha 1

Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965

rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz





DUBAJ, město NEJ

Příloha k článku Ing. Josefa Podzimka, Život není takový – je úplně jiný (40)

Foto: J. Podzimek a archiv



*Pohled na začátek Dubajské zátoky a na nový Dubaj.
Mnoho tváří Dubajské zátoky a plavby na ní.*





Dubajské panoráma z moře.



Vjezd do přístavu Rhasid.



Vodní taxi - Abra.



Přístaviště vodních taxíků - Abra.



Vjezd do Dubajského zálivu.

HYDROPLÁNEM NAD DUBAJÍ



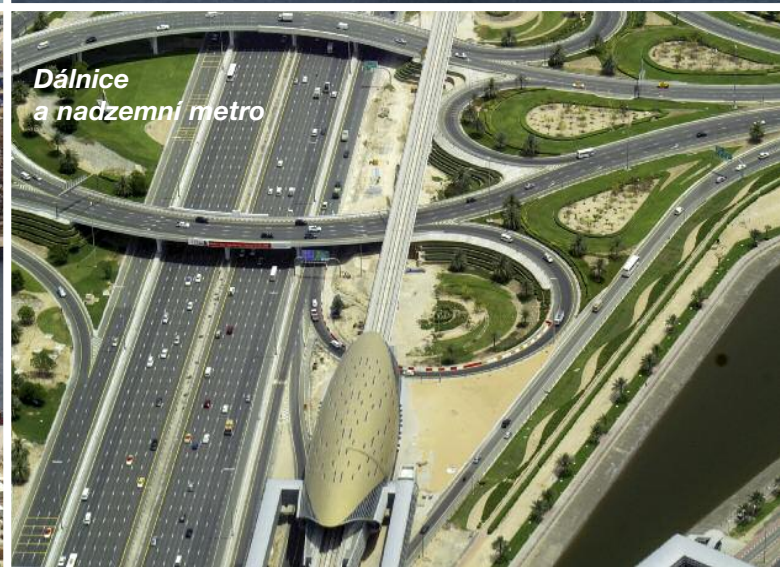
Náš hydroplán



Přístav Jebel Ali.



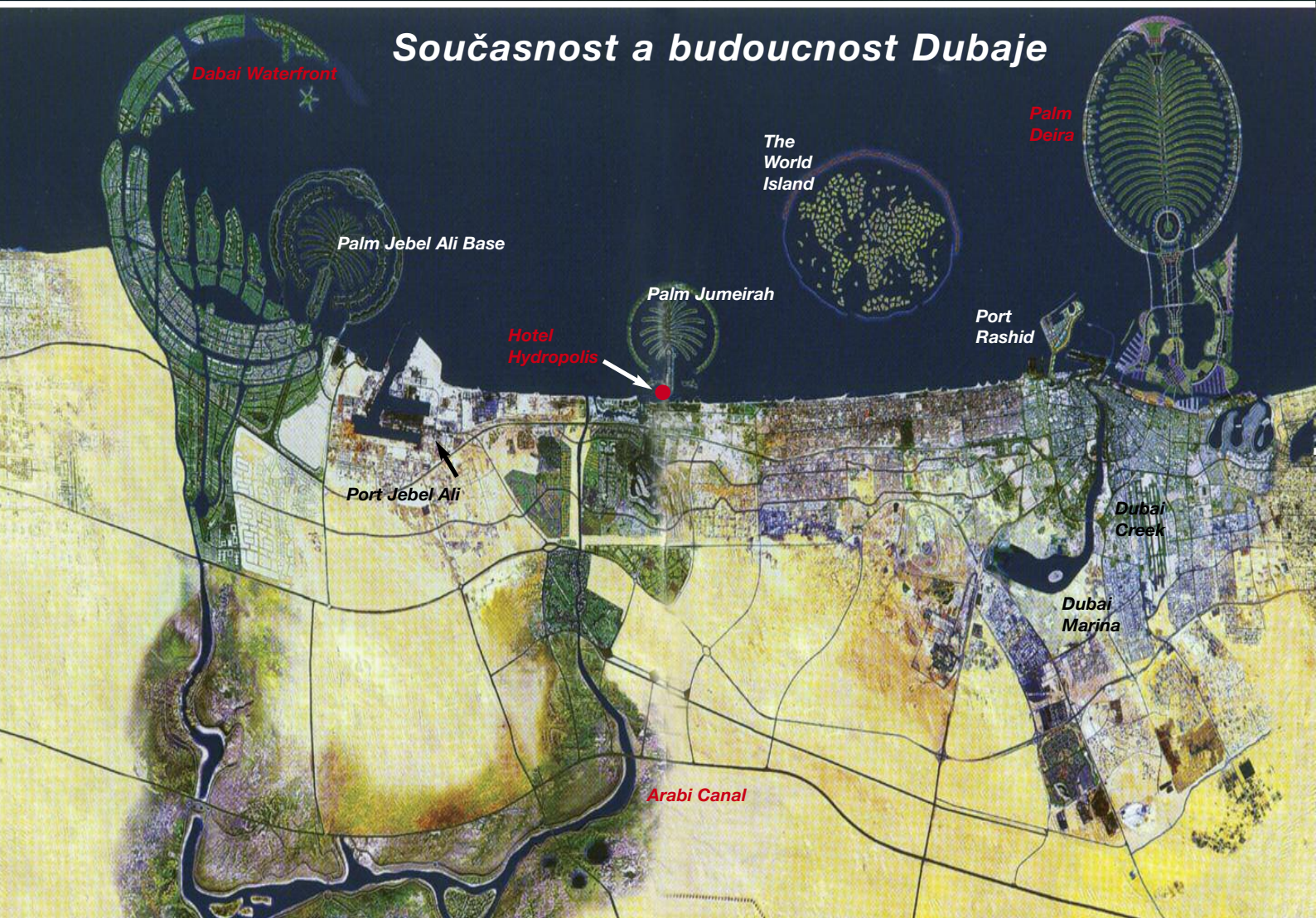
Americká letadlová loď Dwight D. Eisenhower v přístavu Jebel Ali.



Dálnice a nadzemní metro



Současnost a budoucnost Dubaje





Detail „ostrovní čtvrti“



Nejluxusnější hotel světa Burj al Arab - vysoký 321 m



Umělé ostrovy nasypávají „obří“ plovoucí sací bagry.



Nejvyšší budova světa Burj Dubaj dosáhla výšky 828 m



Vznikající umělé ostrovy „SVĚT“



Palm Jebel Ali - před zástavbou



Sídlo vládnoucího šejka je první zabydlená část „SVĚTA“



Partner profesionálů

prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem



AGRI TOKO a.s. Rudice u Uherského Brodu
tel. centrála: 572 613 660
e-mail: toko@toko.cz

Obchodní zástoupení:

AGRO A.R.W. - Stará Červená Voda	602 537 507
KSK Agri s.r.o. - Šanov	724 626 166
ing. Jan ŠKVAŘIL - Lipovec	724 626 160
Tomáš KROUTIL - Polička	724 638 208
ZVS AGRO s.r.o. - Týnec nad Orlicí	724 626 180
Hátle s.r.o. - Třebnouševs	608 484 836
Miroslav KUČTA - České Budějovice	724 626 158
ing. Petr GUZMICKÝ - České Budějovice	724 626 159
ing. Jiří NOVÁČEK - Kadov	724 626 164
N&N Košátky - Kropáčova Vrutice	603 289 403
ZEAS a.s. Staré Hradiště	602 141 211
MANITEC trade s.r.o. Kout na Šumavě	777 261 015

www.toko.cz

Plavební sezóna 2010 na Baťově kanálu

Vojtěch Bártek - Informační centrum Baťova kanálu- Baťův kanál, o. p. s.,
Ing. Jiří Durdák - Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě

Plavební sezónu 2010 jsme ukončili 28. října v Napajedlech. V místě, kde jsme loni zahajovali zatím nejúspěšnější plavební rok, během kterého plulo na palubách plavidel na Baťově kanálu 70 tisíc návštěvníků.

Bohužel letos v květnu a v červnu bylo nejen přístaviště v Napajedlech většinou pod vodou. Více než 60 dní byl na řece Moravě vyhlášen zákaz plavby. Lidem se v deštivém počasí na lodě moc nechtělo ani na kanálových úsecích, kde nebyla plavba přerušena ani za povodňových stavů. A vzhledem k tomu, že to bylo zrovna v období školních a skupinových zájezdů, projevilo se to dramaticky i v celkové letošní návštěvnosti. Ta byla na **53 tisíc návštěvníků**, což je pokles o 25 % oproti sezóně 2009.

Přes všechny špatné okolnosti, které nás během plavební sezóny provázely, pokračoval trend velkého zájmu o obytné lodě. Veškerá kapacita hausbótů byla v podstatě plně využita. V tomto segmentu jsme zaznamenali letos krásný 10 % nárůst na 2 500 osob. A to i díky Povodí Moravy, s. p., které rozšířilo manipulační plavebních komorách v měsíci červnu. I zde nám velká jarní voda ukrojila velký kus návštěvnického koláče.

Na březích Baťova kanálu bylo v letošním roce uvedeno do provozu 12km nových cyklostezek, které navázaly na stezky vybudované v předchozích letech. Díky propojení dříve oddělených úseků došlo k výraznému zkvalitnění nabídky pro cyklisty a in-line bruslaře, což se významně projevilo na nárůstu návštěvnosti. Dle monitoringu návštěvnosti prováděném v červenci a srpnu v Napajedlech využilo cyklostezky jen v tomto místě v průměru více jak 870 cyklistů denně. Víkendové špičky se pak vyšplhaly až na 2.493

cyklistů denně. Z toho lze odhadovat, že celková roční návštěvnost Baťova kanálu z pohledu cyklistů, bruslařů a pěších se pohybuje v řádech stovek tisíc.

Páteřní cyklostezka u Baťova kanálu obdržela Cenu redakce portálu Kudy z nudy 2010

Páteřní cyklostezka podél Baťova kanálu se stala držitelem „Ceny redakce portálu Kudy z nudy 2010“. Toto prestižní ocenění si na slavnostním vyhlášení Ceny Kudy z nudy 2010 převzali z rukou náměstka ministra pro místní rozvoj Ing. Michala Janeby zástupci Baťova kanálu Ing. Jiří Durdák a Vojtěch Bártek.

„Baťův kanál vedoucí z Kroměříže do Hodonína je nyní pro cyklisty sjízdný v celé délce, přičemž více jak 50km této cesty vede po bezpečných cyklostezkách, zbytek je veden jako trasa po klidných místních komunikacích. Cyklostezky dokonale splňují veškeré nároky na klidný rodinný výlet. Jede se většinou po břehu řeky Moravy a podél umělých „kanálových“ úseků, stranou frekventovaných silnic po takřka absolutní rovině.“ Říká manažer dobrovolného svazku obcí Jiří Durdák. Ředitel obecně prospěšné společnosti Baťův kanál dodává: „Cestou jsou k vidění plavební komory, přístavy a lodě křižující Baťův kanál. Cyklisté a bruslaři mají samozřejmě možnost svést se i s jízdním kolem na výletních lodích v rámci pravidelných plaveb, nebo navštívit některou z hospůdek které se nacházejí v přístavech.“



Začátkem plavební sezóny 2010 bylo slavnostně otevřeno nové přístaviště Napajedla - Pahrbek.

S koncem roku budou dokončeny i některé stavby na českých vodních cestách

Václav Straka - tiskový mluvčí Ředitelství vodních cest ČR

Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC ČR) se i přes veškerá úsporná opatření daří dokončovat rozestavěné stavby v původně stanovených termínech. Ing. Miroslav Šefara, ředitel ŘVC ČR nám k tomu řekl: „Chtěl bych touto cestou nejen za sebe, ale i za celé Ředitelství vodních cest poděkovat všem našim dodavatelům za spolupráci v uplynulém roce a popřát jim mnoho úspěchů v jistě složitém roce 2011. Budování vodních cest přináší nejen možnost plavby, ale stimuluje i vznik nových pracovních míst a příliv peněz a zakázek do vodní dopravy. To v posledních dnech potvrzují mimo jiné i děčínské loděnice, kam se díky silným investorům vrací život a my uděláme maximum pro to, aby se stavba Plavebního stupně Děčín netáhla tak dlouho, až zase odejdou. Pro udržení těchto investorů v ČR a zajištění zaměstnání pro několik desítek děčínských dělníků bude zajištění dobré splavnosti Labe klíčovým faktorem.“



Plavební úžina Chvatěruby je již minulostí

S koncem roku 2010 byla na Vltavě dokončena významná **úprava plavební úžiny Chvatěruby**. Opravdu nebezpečné místo, které sužovalo generace plavců, se tak stává minulostí. Nově tak bude možné provozovat i u Chvatěrub plavbu až do průtoku 450 m³/s tak, jako na ostatních úsecích dolní Vltavy.

Prakticky dokončeny jsou i některé dílčí stavby projektu **Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou**. Kromě již dříve dokončeného **přístaviště Lannova loděnice a obratiště v centru Českých Budějovic**, jsou těsně před kolaudací i všechny ostatní stavby prvního úseku, který končí na Hluboké nad Vltavou. To umožní na přelomu května a června odstartovat historicky první oficiální plavební sezónu na této části Vltavy.

K dokončení některých významných staveb došlo i na Labi

V Kolíně se těší z nového železničního mostu, při jehož rekonstrukci byla zcela vyměněna konstrukce mostu, zrekonstruovány dva železniční přejezdy a dvě nástupiště stanice Kolín. Dále investor zajistil výstavbu několika kilometrů protihlukových stěn a instalaci nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení. Starý kolínský most byl poslední překážkou v dosažení podjezdové výšky 5,25 m na celé splavné části Labe.

Po celé délce Labe se nyní jeho uživatelé mohou spolehnout na **nové značení kilometráže vodní cesty**. Na našem území tak bylo realizováno rozhodnutí Evropské unie, které přesunulo nultý kilometr do ústí Labe do moře. Tím byl stanoven km 730 (hranice ČR a SRN) jako první kilometr české části labské vodní cesty. Nové kilometrovníky,



Nový železniční most v Kolíně.

Foto: VPÚ DECO Praha a.s.



Přístav Ústí nad Labem – Vaňov s novou přístavní hranou.

půlkilometrovníky a hektometrovníky byly v terénu osazeny až po Kuněticích. Zmizela tak stará kilometráž s nulovým kilometrem u Mělníka a počítáním kilometrů na obě strany, která často způsobovala nedorozumění při stanovování polohy plavidla. Kromě vyznačení kilometráže byly na velínech plavebních komor nově osazeny i panely s názvy komor a orientační mapou.

Třetí dokončenou stavbou byla **modernizace přístavu Ústí nad Labem – Vaňov**, kde vznikla nová 310 m dlouhá přístavní hrana. Na tento projekt má navazovat rekonstrukce celého přístavu. Tu však bude již zajišťovat soukromý investor.

A co Ředitelství vodních cest ČR čeká v roce 2011?

Práce se soustředí zejména na Vltavskou vodní cestu, která je ve své horní části prodlužována

o 33 km až do Českých Budějovic. Již v závěru roku byly započaty stavby 2. úseku, které propojí vodní cestu z Českých Budějovic s nádrží VD Hněvkovice. Zahrnují **novou plavební komoru na jezu Hluboká nad Vltavou**, stání pro osobní lodní dopravu Hluboká – Hamry a provedení nutné prohrádky koryta řeky v konci vzduť VD Hněvkovice na plavební hloubku 1,6 m. Ani na třetím úseku mezi přehradou Hněvkovice a Týnem nad Vltavou se práce nezastaví. Na jaře budou započaty práce na výstavbě nové plavební komory na jezu Hněvkovice, včetně jeho modernizace a prohrádky v konci vzduť VD Kořensko. Dokončení těchto prací umožní otevření celé vodní cesty v roce 2013.

V neposlední řadě bude také realizováno **několik menších staveb přístavišť na Baťově kanále** a modernizace pohonů části plavebních komor na středním Labi.

Další významné stavby jsou připravovány. Ať už jde o přípravu veledůležitých strategických stavby **Plavebního stupně Děčín** nebo **zdvihadel na Slapech a Orlíku**, či **plavební komory Bělov** a dalších staveb na Baťově kanálu, všem bude na ŘVC ČR věnována maximální pozornost, aby byly připraveny v perfektní kvalitě a včas. Vždyť po vodě znamená ekologicky, levně a v pohodě.

Stavby vodní cesty mezi Hlubokou nad Vltavou a VD Hněvkovice jsou plně financované z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Všechny ostatní v současnosti rozestavěné stavby ŘVC ČR jsou spolufinancovány prostřednictvím Operačního programu Doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ SLOVENSKÝ PLAVEBNÝ KONGRES

pod organizační patronací Povodí Labe, s. p.

uspořádají ve dnech 13. - 15. září 2011 konferenci s mezinárodní účastí

26. PLAVEBNÍ DNY

v Ústí nad Labem

s tímto tematickým zaměřením:

- Využití vodní dopravy v rámci kombinované dopravy, přepravy kontejnerů a tekutých (plynných) produktů.
- Labská vodní cesta jako rovnocenný partner železnici a silnici.
- Propojení středoevropského a jihoevropského systému vodních cest v Evropě na území České republiky a Slovenské republiky prostřednictvím vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.
- Rekreační a sportovní plavba a její vazba na cyklistickou integrovanou dopravu.
- Integrace osobní lodní dopravy do systému MHD.

Kontaktní osoba: Ing. Hana Javůrková, tel.: 234 637 212, e-mail: javurkova@spspraha.cz, cpvs@spspraha.cz

Velké přehrady ohrožují přicházející změny klimatu

Dalibor Dostál - Děčínský deník

ČR – Jejich velké vodní plochy jsou zatím na mapách Česka jasně vidět. Ale za několik let se možná řada z nich postupně vytratí. Přicházející klimatické změny totiž podle odborníků znamenají soumrak velkých přehrad.

Globální oteplování totiž natolik změní vodní režim v krajině, že velké přehradní nádrže budou přinášet výrazně více škod než užitku. Už povodně z let 1997 a 2002 ukázaly, že velké přehrady nejenže nedokážou povodňovou vlnu zastavit, ale často ji navíc ještě zesílí a urychlí. Ani vítavská kaskáda několika velkých přehrad například v roce 2002 nedokázala zabránit největšímu zničení Prahy velkou vodou v novodobých dějinách.

Vypouštění je nereálné

Pokud mají velké přehrady jako Lipno nebo Nové Mlýny skutečně představovat ochranu před povodněmi, měly by být podle odborníků úplně nebo téměř vypuštěny. Jen prázdné přehrady totiž dokážou zachytit potřebné množství vody. Ale ani odborníci, kteří tyto kroky navrhují, se netají tím, že v nejbližší době je něco podobného málo reálné. „Umíte si představit, kdo by souhlasil s vypuštěním Lipna či Orlíku a tím pádem se zrušením tisíců rekreačních objektů, restaurací či obchodů?“, řekl klimatolog Václav Cílek v rozhovoru pro MF Dnes.

Jenže zatímco pro několik provozovatelů rekreačních zařízení přinášejí přehrady zisk, pro daňové poplatníky se ukazují jako stále dražší řešení. Například výstavba přehrady Nové Heřminovy na Bruntálsku má přijít na osm miliard korun a zatopena

má být kvůli tomu polovina místní vesnice. Drahá je také údržba přehrad, například jen vyčištění nádrže v Luhačovicích má letos přijít na 150 milionů.

Koncentrace špíny bude narůstat

Právě kvůli rostoucí špíně přitom rekreanti od některých přehrad odešli úplně, jako například od Slezské Harty, nebo je vyhledávají stále méně, jako Orlík. Protože změny klimatu přinesou s výjimkou povodní poklesy průtoků v řekách, které přehrady napájejí, bude podle odborníků koncentrace špíny, nebezpečných sinic a dalších nečistot v nádržích v dalších letech výrazně narůstat.

Namísto drahých přehrad se proto v západní Evropě, včetně sousedního Německa, stále více prosazují výrazně levnější, přírodě blízká protipovodňová opatření. Ta chce v Česku prosazovat i nedávno vzniklá Koalice pro řeky. „Budeme usilovat o obnovu prostoru pro řeky, kdy se voda může rozlít do míst, kde neuškodí a kde naopak prospívá. Toho lze docílit především výsadbou lužních lesů a zakládáním luk,“ říká David Pithart z Institutu aplikované ekologie Daphne. „Koncept obnovy prostoru pro řeky se u nás na rozdíl od vyspělých zemí však zatím neuplatňuje a dochází povětšinou pouze k návrhům nákladných a často rizikových vodních děl a regulací řek,“ dodal Michal Krejčí z Unie pro řeku Moravu.

Ze staveb přehrad přitom strážliví i odborníci v zemích, jako je Čína. „Jedinou cestou, jak vše napravit, je vyhodit přehradu do povětří,“ citoval před časem časopis National Geographic jednoho z projektantů velké protipovodňové přehrady San-men-sia na Žluté řece.



Přehrada Slapy při povodni v srpnu 2002.

Nevyhazujme přehrady do vzduchu !

Ing. Jiří Aster - Česko-saské přístavy, s.r.o.

V článku „Velké přehrady ohrožují přicházející změny klimatu“ autor D. Dostál kritizuje výstavbu velkých přehrad a předvídá jejich brzký konec v souvislosti se změnami počasí. Zmiňuje mezi jiným i největší přehradu na světě Tři soutěsky v Číně. Ta však naopak v rozporu s tvrzením autora prodělává zatěžkávací zkoušku při současných povodních a pomáhá zachraňovat lidské životy a majetek desítek tisíc obyvatel povodí Jang-c -ťiang tím, že zachytává část povodňové vlny.

Autor ve svém příspěvku rovněž pohaněl i našimi předky budovanou vltavskou kaskádu, která prý stejně není schopna regulace povodní. Autor má pravdu, že kaskáda nebyla schopna zachytit obrovské masy vody při více než stoleté povodni v roce 2002. Zamtlčel však, že o něco menší povodeň v roce 2006 dokázalo naše největší vodní dílo Orlík úspěšně eliminovat, kdy po celou dobu povodně přijímalo více vody, než ji vypouštělo. Orlík díky své mohutnosti má větší kapacitu než ostatní vltavské přehrady dohromady a jeho hladina byla vodohospodáři před povodní rekordně snížena o 16 metrů oproti normálu. Tak byla výše povodňové vlny pod přehradou snížena více než o 1 metr a to bylo rozhodující pro

zabránění zaplavení rozsáhlých území s nedozírnými škodami.

Profesní zdatnost českých vodohospodářů v roce 2006 ocenil i ministerský předseda Svobodného saského státu Milbrath, když osobně děkoval tehdejšímu českému ministerskému předsedovi Topolánkovi za mistrné zvládnutí povodně a záchranu Drážďan před zatopením.

Vltavská kaskáda plní i úkoly v době opačných klimatických extrémů. V době sucha je především z orlické přehrad vypouštěna nadřazená voda za účelem garantovat minimální hygienický průtok Prahou 40 kubických metrů za vteřinu. Tím je zaručena úroveň kvality vody, při které nedochází ke poškození vzácných vodních ekosystémů ve Vltavě.

České přehrady budou i nadále chránit obyvatele před následky rozmarů přírody jako je drtivá většina povodní, budou dále vyrábět jedinou čistou a efektivní obnovitelnou energii, budou chránit faunu a floru v řece a budou navždy svědectvím znalostí a umu jejich stavitelů.

Nebouřejme proto přehrady z důvodu zvrhlé ideologie a raději si važme moudrosti našich předků.



Přehrada Orlík při povodni v srpnu 2002.

Lodní zdvihadlo Orlík

Prof. Ing. Vojtěch Dinybyl, Ph.D. – ČVUT - Fakulta strojní
Ing. Jan Kareis, Ph.D. – Vodní cesty, a.s.

viz barevná příloha

Úvod

V České republice jsou (jen) dvě lokality, které nabízí možnost vybudovat zcela unikátní technická díla, která by byla součástí evropských vodních cest. Jsou to vodní díla Slapy a Orlík, která by měla být doplněna o lodní zdvihadla pro I. klasifikační třídu – pro rekreační plavbu.

Při výstavbě VD Orlík, realizované v letech 1954 až 1966, byla vybudována stavební část lodního zdvihadla s ozubnicovou drahou, avšak k instalaci technologické části a k jeho zprovoznění nedošlo.

V roce 2009 byla zpracovávána pro lodní zdvihadlo na vodním díle Orlík dokumentace pro stavební povolení. Další zpřesňování technického řešení bylo zastaveno především ze dvou důvodů: nepřijatelná výše investičních nákladů a nepřijatelná výše provozních nákladů.

Avšak vzhledem k unikátnosti technologie plavebního zařízení a vzhledem k profesní touze dospět k přijatelnému řešení bylo přesto v rozšířeném týmu pokračováno v hledání dalších variant.

V tomto článku je nejprve stručně popsána původní varianta bez protizávaží z dob budování přehrady Orlík, která byla propracována v roce 2009. Dále je popsána varianta s protizávažím s několika podvariantami dílčích technologických celků.

1. Koncepce bez protizávaží

Pohyblivé konstrukce lodního zdvihadla jsou tvořeny přepravní vanou, podvozky přepravní vany a pohonnými jednotkami, všechny tyto části jsou spojeny do jednoho celku.

K pohonu lodního zdvihadla slouží šest pohonných jednotek s celkem 24 pohony ($6 \times 4 = 24$). Lodní zdvihadlo je vybaveno třemi soustavami brzd. Motory pohonů slouží zároveň jako provozní brzdy pro celkovou hmotnost zdvihadla. Kromě provozní brzdy jsou pohonné jednotky vybaveny havarijními brzdami na hřídelích jednotlivých pohonů. Oba systémy brzd umístěné na pohonných jednotkách brzdí přes ozubnice kolejové dráhy zakotvené do stavební konstrukce žlabu zdvihadla. Třetí soustava brzd je umístěna na vaně v blízkosti horních podvozků a brzdí o hlavy kolejnic hlavních podvozků.

Každá soustava brzd je schopna bezpečně zastavit celou hmotnost lodního zdvihadla (cca 1400 t) pohybující se rychlostí 0,2 m/s a zajistit její bezpečné stání v libovolné části dráhy.

Při návrhu přepravní vany byl kladen velký důraz na malé deformace konstrukce vany. Vana je uložena na 8 podvozcích, dva podvozky pro jedno opěrné místo vany. Každý podvozek má 4 kola, podvozek i dvojkola jsou uložena na vahadlech pro rovnoměrné rozložení tlaků na kola. Kola jsou opatřena nákolky a mají průměr 900 mm.

Kromě hlavních podvozků nesoucích svislé zatížení bude mít vana čtyři podvozky (opěrné kladky) resp. kola pro zachycení bočních sil. Kola jsou stejná jako pojezdová a jsou trvale dotlačována pružinami na kolejnice bočního vedení umístěné na vnitřních bočních stěnách žlabu zdvihadla.

Pohon lodního zdvihadla je složen z 24 poháněcích motorů, které vždy po čtyřech pohonech tvoří pohonnou jednotku vany zdvihadla. Na každé straně vany zdvihadla na pojezdových drahách pojíždějí tři pružně spojené pohonné jednotky. Spojení mezi vlastní vanou zdvihadla a pohonnými jednotkami je odpružené a má takovou délku, která zaručuje nezaplavení pohonných jednotek při stání v dolní vodě i při jejím maximálním vzduť. Přenos těžkých a brzdících sil je ozubeným převodem mezi ozubeným hřebenem pojezdové dráhy a jednotlivými ozubenými pastorky pohonů.

Ve vnějších postraních kanálech pojezdových drah jsou umístěny napájecí kolejnice třífázového napájení.

V pohonné jednotce jsou vestavěny čtyři přírubové šestipólové asynchronní motory nakrátko o výkonu až 75kW. Každý motor pohání přes převodovku a kardanovou spojku pastorek, který zabírá do ozubeného hřebenu dráhy lodního zdvihadla. Na vstupním hřídeli převodovky (strana vyšších otáček) je střadačová brzda. Brzda je určena k zajištění stojícího pohonu a nebo k náhradě brzdícího účinku motoru v případě jeho poruchy. Motory jsou v provedení určeném pro napájení z frekvenčních měničů, s izolovaným ložiskem, integrovaným snímačem otáček a s cizí ventilací. Cizí ventilace je zvolena z důvodu nutnosti zajištění chlazení poháněcích motorů při nižších rychlostech jízdy než je jmenovitá rychlost těchto motorů.

Pohonná jednotka je napájena bočním sběracím ústrojím z napájecí soustavy 3x690V, 50Hz.

Provozní brzda je realizována elektrodynamicky. Při provozním brzdění pracují poháněcí motory v generátorickém režimu, tzn. že dodávají energii zpět přes výkonové měniče (střídač a sinusový usměrňovač) do napájecí sítě. Při výpadku sítě je brzdící energie mařena v brzdových odpornicích. Odporníky jsou dimenzovány na trvalé zatížení plným brzdícím výkonem.

Pokud dojde k poruše elektrodynamické brzdy, pak brzdící účinek automaticky přebírá střadačová motorová brzda. Brzdící účinek této brzdy je dán střadačovými pružinami, které přes pákové svírají kleštiny brzdy. Brzdící kleštiny brzdy přímo působí na vstupní hřídele převodovek pohonů. Pokud je nutné snížit brzdící účinek brzdy nebo ji odbrzdít je nutné vyvinout elektrickým obvodem příslušnou protisílu proti tlaku pružin. Z tohoto principu vyplývá, že bez přívodu energie je střadačová brzda vždy zabrzdněna maximální silou.

Brzdící síla všech motorových brzd je dostatečná pro bezpečné zastavení lodního zdvihadla z provozní rychlosti. Brzda také zajistí jeho stání v libovolné části pojížděné dráhy. Počet střadačových motorových brzd je shodný s počtem hnacích motorů, přičemž jedna řídicí jednotka pastorkové brzdy ovládá dvě motorové brzdy – obdobně jsou dva motory řízeny jedním regulátorem pohonu.

Činnost brzdy je řízena z nadřazeného systému řízení rychlosti a z příslušného regulátoru pohonu.

Pohonné jednotky jsou spojeny táhly umožňujícími vzájemný pohyb pro zajištění kontaktu všech pastorků s hře-

beny. Rovinnost hřebene tedy musí být úzce tolerována jen v délce jedné jednotky.

Pohonné jednotky jsou s vanou spojeny dlouhým táhlem pro běžný provoz, délka táhla zajišťuje polohu jednotek vždy nad max. hladinou v dolní stanici a zneumožňuje jejich zaplavení při havarijní poruše pojezdu v dolní stanici. V případě nutnosti převádění povodňových průtoků žlabem zdvihadla bude táhlo zasunuto do prostoru podvozku vany. Jednotky budou zavěšeny na zkrácenou (min.) délku táhla tak, aby zdvihadlo mohlo dojet do nejvyšší polohy v horní stanici.

Výkon motoru je s rezervou volen 75 kW (celkem $24 \times 75 = 1\,800$ kW).

Pohonné jednotky pohybují mezi stanicemi lodním zdvihadlem rychlostí 0,2 m/s, při dojezdu do stanice rychlostí 0,04 m/s.

V horní stanici v rozsahu kolísání plavebních hladin bude do betonové konstrukce žlabu umístěn těsnící štít, vymezující přesný příčný profil povrchu žlabu. Štít je tvořen rovinnou ocelovou plochou na povrchu dna a obou stěn žlabu vyztuženou soustavou příčných a podélných výtuh.

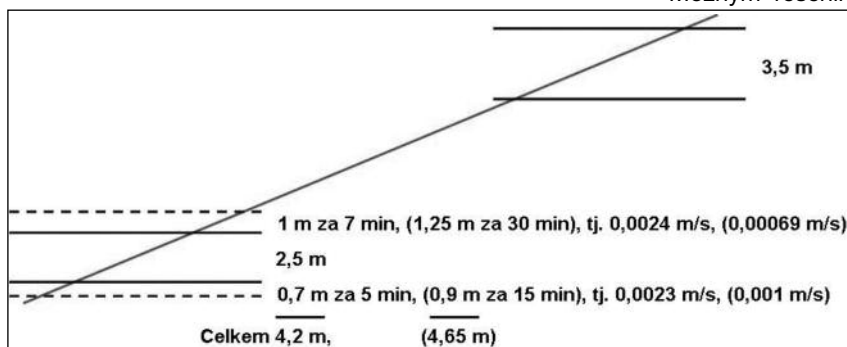
Toto je stručný popis vlastního lodního zdvihadla bez dalších stavebních objektů a provozních souborů, jak bylo zpracováno podle zadání a podle původní koncepce z 50. a 60. let 20. století. Prostorové vizualizace jsou k vidění v barevné příloze.

2. Návrh koncepce zdvihadla s protizávažím

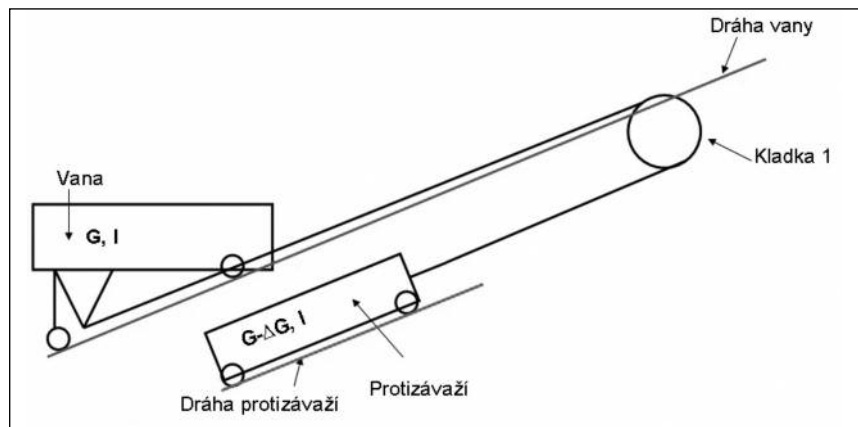
2.1 Návrh celkové koncepce zdvihadla

Zásadním vstupním údajem je rozměrové uspořádání zdvihadla, které vychází z tvaru a rozměrů stávající dráhy. Ta je součástí stavby hráze a po provedení potřebných úprav se předpokládá její využití v celé délce.

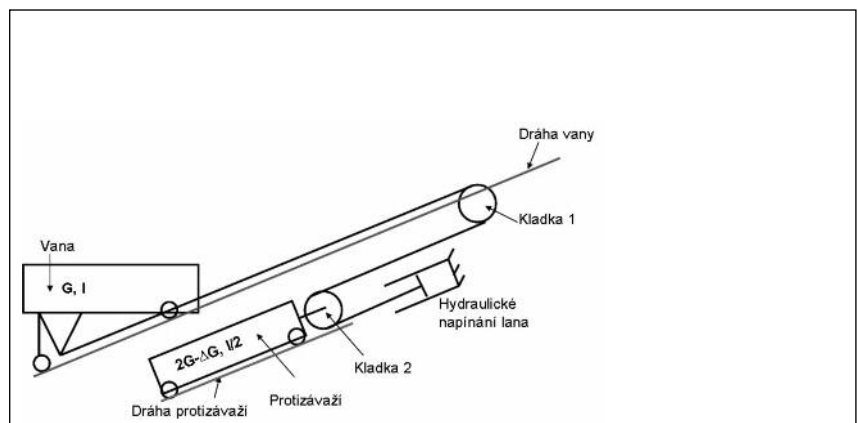
Dalším vstupním údajem je skutečnost, že dochází ke kolísání hladiny v dolní i horní stanici. V horní stanici musí být vyrovnáno kolísání hladiny ve zdrži Orlík, které činí 3,5 m. Na dolním konci zdvihadla je situace složitější, protože kromě statických rozdílů ve výšce hladiny – 2,5 m - vodního toku pod hrází může docházet i k dynamickému kolísání hladiny vlivem provozu vodní elektrárny Orlík a následné vodní elektrárny Kamýk. Situace je zachycena na obr. a.



Obr. a Kolísání horní a dolní hladiny ve stanicích zdvihadla



Obr. b Lanový systém zdvihadla s protizávažím s kladkovým převodem 1



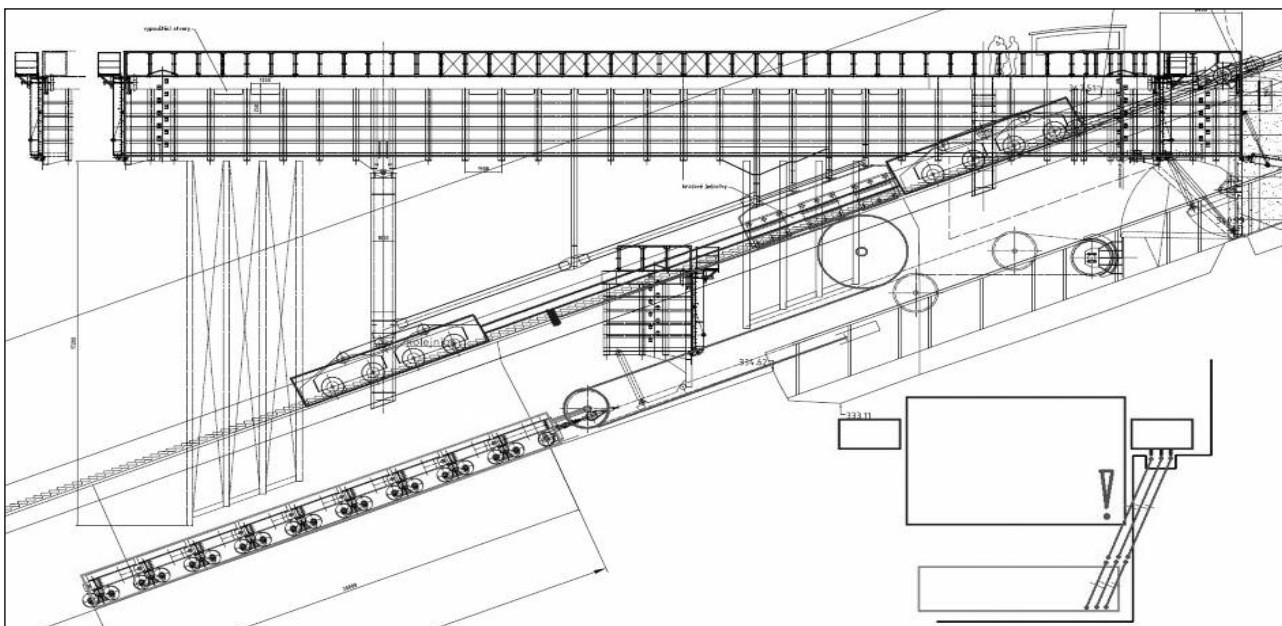
Obr. c Lanový systém zdvihadla s protizávažím s kladkovým převodem 2

Třetím vstupním údajem je požadavek vybavit zdvihadlo protizávažím, které by významným způsobem snížilo vysoké provozní náklady předchozího řešení.

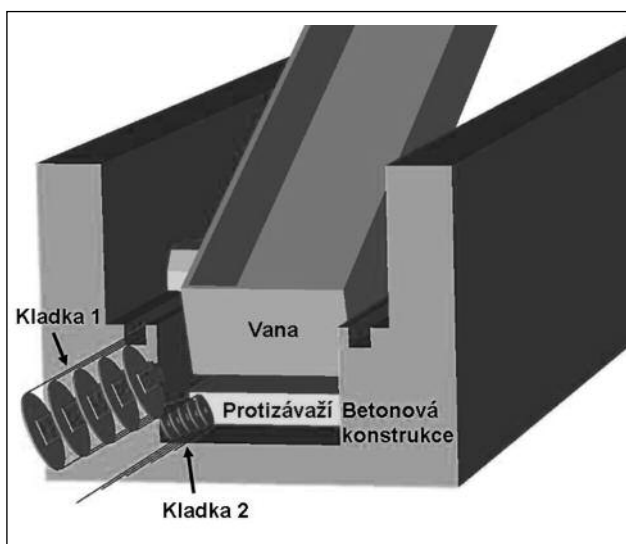
2.2 Návrh lanového systému zavěšení vany a protizávaží

Zavěšení lodních zdvihadel na lanový systém je ve světě nejpoužívanější. Pro lodní zdvihadlo Orlík byl lanový systém navržen postupně ve dvou variantách, které jsou na obr. b, c. Nejjednodušší možná varianta dle obr. b má kladkový převod 1. To znamená, že hmotnost protizávaží je přibližně shodná s hmotností vany a současně protizávaží pojezdí po dráze stejně dlouhé jako dráha vany. U tohoto řešení je právě délka dráhy protizávaží veličinou, která velmi komplikuje umístění lanového systému do stávajícího žlabu dráhy zdvihadla. První komplikace spočívá v tom, že protizávaží, které pojezdí po dně žlabu, musí v dolní stanici zajíždět do vody, aby vana mohla zastavit ve stanici horní. Možným řešením této komplikace je návrh zajíždění protizávaží do suchého tunelu. Druhou komplikací je, že kladka 1 musí být umístěna co nejvýše a tedy s jistotou do prostoru betonové konstrukce vlastní hráze. Třetí a nejvýznamnější komplikací je skutečnost, že síly odpovídající přibližně dvojnásobku hmotnosti vany s vodou, musí být kotveny do jediného místa (osy) v prostoru betonové konstrukce hráze.

Z tohoto důvodu byla navržena druhá varianta, u které je díky kladkovému převodu 2 zkrácena dráha pojezdu pro-



Obr. d Vyklonění lanového systému zdvihadla ze žlabu



Obr. e Vyklonění lanového systému zdvihadla ze žlabu

tizávaží na polovinu za cenu hmotnosti rovné přibližně dvojnásobku hmotnosti vany s vodou. Zásadní výhodou zkrácení dráhy protizávaží je podstatné zvětšení prostoru pro konstrukci zavěšení kladky 1 a možnost umístit navržené hydraulické napínání lan na větší ploše žlabu. To umožňuje roznést působící síly do poměrně velkého prostoru stavby a zvláště mimo betonovou konstrukci vlastní hráze – obr. c.

K této přibližně vyvážené soustavě je nutno doplnit vhodný pohonný mechanismus, který zajistí pohyb lanového systému. Z mnoha možných variant byly vybrány dvě. První s tažným lanovým vrátkem, který by byl umístěn nad horní polohou vany a druhá s ozubnicí, která by měla pohon a pastorek ozubnice umístěn na protizávaží a ozubený hřeben pevně kotvený ve žlabu dráhy zdvihadla. Z obou byla vybrána varianta s ozubnicí. Důvodem bylo jednak zkrácení délky ozubnice na polovinu díky poloviční dráze protizávaží a jednak možnost využít hmotnosti pohonu v celkové hmotnosti protizávaží. Možná je vhodné ještě doplnit, že použití ozubené dráhy je reminiscencí na řešení navržené prvním projektantem tohoto zdvihadla.

Novým nápadem je vyklonění lanového systému ze žlabu do prostoru mezi kolejnicí pojezdu zdvihadla. Projekce tohoto řešení do předchozího stavu je na obr. d.

Na obr. e je 3D model uspořádání pěti lanových systémů na jedné straně zdvihadla před příjezdem vany do horní stanice.

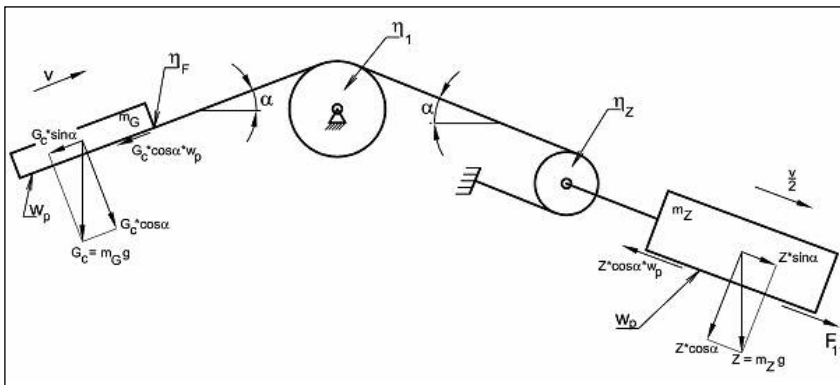
Toto uspořádání je výhodné pro případ potřeby převodu velké vody žlabem zdvihadla. V tomto případě bude vana bez vody vytažena do nejvyšší možné polohy a zakotvena, protizávaží přitom dosedne v nejnižší poloze na pevný doraz ve žlabu a může být přikotveno ke žlabu. Protizávaží může být na svém čele vybaveno šikmým štítem, který nasměruje proud vody nad protizávaží a převede ho za protizávaží do koryta Vltavy. Horní kladkový systém bude kryt ocelovým plechem a dolní kladkový systém bude kryt šikmým štítem protizávaží, ve kterém budou pouze průchody pro lana. Volná lana budou umístěna při dně žlabu a při jeho kraji. Lana by mohla být v případě potřeby vymontována a vyzdvižena nad okraj žlabu.

2.3 Návrh pohonu zdvihadla

Pohyb vany zdvihadla tedy zajistí pohon, umístěný na protizávaží. Přenos výkonu je podle předchozího textu zajištěn pomocí ozubeného kola, zabírajícího do ozubeného hřebene, umístěného na dráze protizávaží. Celkový výkon bude rozdělen do několika pohonných jednotek, kdy každá bude složena z elektromotoru, převodovky a ozubeného kola, zabírajícího do hřebene. Velikost výkonu elektromotoru vyplývá z provozních stavů zdvihadla (jízda nahoru nebo dolů, zanořování nebo vynořování v dolní stanici, jízda s vanou bez vody).

Přehled uvažovaných provozních stavů je v následující tabulce:

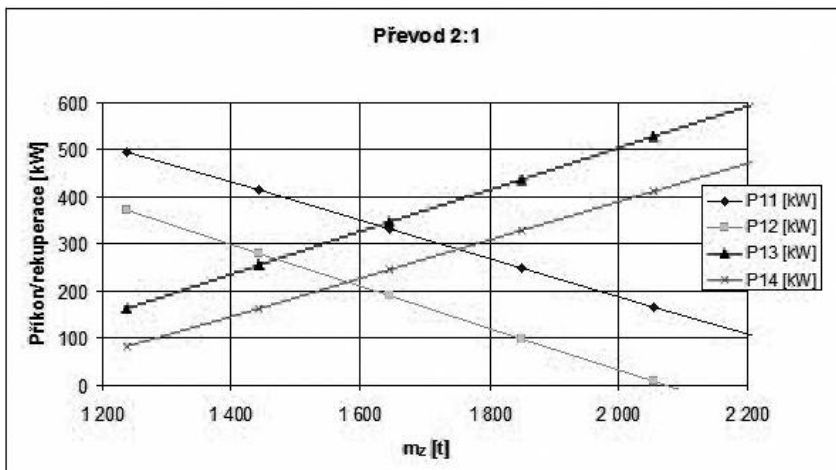
Provozní stav	Popis provozního stavu	Hnací (brzděná) síla
1	Jízda vany s vodou nahoru	F_{11} (hnací)
2	Jízda vany s vodou dolů	F_{12} (brzdící)
3	Zanořování vany při dojezdu dolů	F_{13} (hnací)
4	Vynořování vany při jízdě nahoru	F_{14} (brzdící)
5	Jízda vany bez vody nahoru	F_{15} (brzdící)



Obr. f – Schéma silového působení v provozním stavu 1

Velikost hnací nebo brzdné síly je vypočítána z požadavku, že musí pokrýt mechanické ztráty v lanovém systému a ztráty při pojezdu podvozků zdvihadla a protizávaží. Dále má vliv nevyváženost systému (hmotnost vany s vodou a hmotnost protizávaží nejsou v rovnováze – vana s vodní náplní převažuje). Koncepce částečně vyváženého systému byla přijata na základě dále popsaného optimalizačního výpočtu potřebných hnacích výkonů při různých provozních stavech.

Pro jednotlivé provozní stavy byly provedeny silové výpočty. Schéma silového působení v provozním stavu 1 je na obr. f.



Obr. g – Průběh výkonů v jednotlivých provozních stavech

Ze sil F_{11} působících v jednotlivých provozních stavech byly vypočítány potřebné výkony pro pohyb zdvihadla v jednotlivých provozních stavech. Průběh těchto výkonů v závislosti na hmotnosti protizávaží je na obr. g. Přímkové v grafu odpovídají jednotlivým provozním stavům.

Oblast průniku přímek výkonů je oblastí pro volbu vhodné hmotnosti protizávaží. Na základě této optimalizace byla zvolena hmotnost protizávaží.

Zvolená hmotnost protizávaží | 1650,0 t

V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty hnacích sil, sil v laněch a výkonů.

	Stav 1 příkon	Stav 2 rekuperece	Stav 3 příkon	Stav 4 rekuperece	Stav 5 rekuperece	Maximální hodnota
Hnací síla [kN]	3051	1443	3036	2125	1542	3051
Síla v laně [kN]	4395	3988	1680	1833	2122	4395
Celkový výkon [kW]	353	167	344	246	178	353

Na obr. h je návrh uspořádání pohonu pojezdu protizávaží. Pohon je složen ze 4 identických jednotek. Každá jednotka je tvořena centrálně umístěným elektromotorem s oboustranným výstupem. Na obou těchto hřídelích je umístěna spojka a brzda. Za ní je oboustranně převodovka a na jejím výstupním hřídeli je pastorek, který zabírá s ozubným hřebem. Podstatnou výhodou tohoto řešení je rozložení přenosu výkonu na osm pastorků – dvakrát po čtyřech – na oba ozubné hřebeny. Toto rozložení do osmi míst usnadní dimenzování ozubnice. Ozubené hřebeny by byly umístěny při krajích žlabu dráhy zdvihadla.

Z tabulky výkonů je patrné, že maximální požadovaný výkon je 353 kW. Z důvodu bezpečnosti zajištění potřebného pohybu a s ohledem na možný růst pasivních odporů po určité době provozu byly pro pohon protizávaží navrženy čtyři elektromotory o výkonu 132 kW. Celkový výkon pohonu bude tedy 528 kW.

2.4 Návrh a kontrola lan

Lanový systém je složen z 10 lan o průměru 70 mm. Každé lano má nosnost 4852 kN. Při běžném provozu má 10 lan celkovou nosnost 48 520 kN. Porovnáním s největší zatěžující silou vychází bezpečnost 10,68.

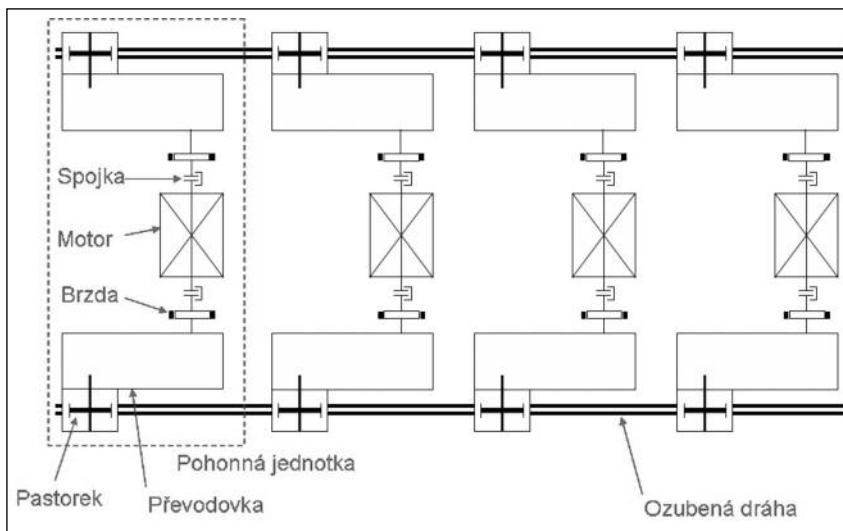
Pro případ havárie některých lan se předpokládá zavěšení vany a protizávaží jen na 5 laněch (celková nosnost 24 260 kN). Bezpečnost vůči F_1 provozního stavu 1 je 5,34.

Rovnoměrného zatížení všech lan bude dosaženo vypružením všech lan pomocí hydraulických válců jejichž funkční prostory budou hydraulicky propojeny.

3. Řešení horní a dolní stanice při kolísání hladiny

V průběhu projektování byly promyšleny různé varianty řešení horní a dolní stanice. Jak bylo uvedeno, je kolísání horní hladiny víceméně statické, ale kolísání dolní hladiny je statické i dynamické. To komplikuje návrh zdvihadla. Umístěním zdvihadla na energeticky využívaném vodním toku se návrh vymyká podobným zdvihadlům ve světě a stává se zcela unikátním.

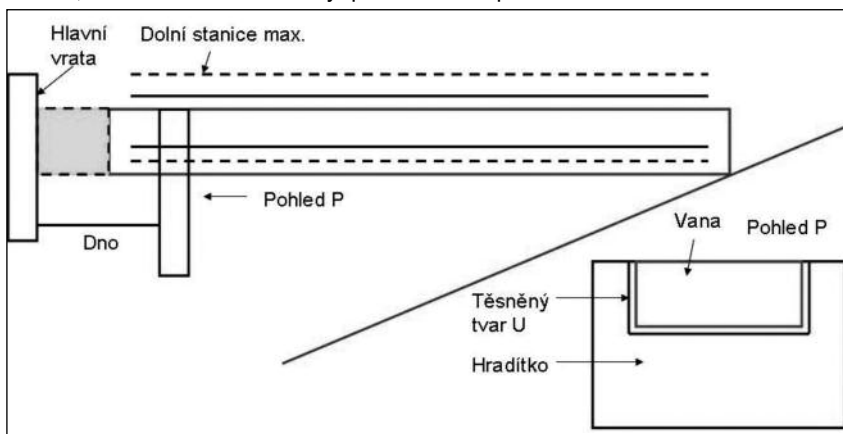
Byly vyprojektovány 4 odlišné varianty, z nichž jedna je tzv. mokrá a tři tzv. suché. Přestože mokrá varianta je nejjednodušší, má celou řadu nevýhod. Mezi ně patří především rozvážení lanového systému při zanořování vany v dolní stanici a zatížení strojních konstrukcí korozí a tlakem vody (hloubka podvozku cca 10 m) v místech, která jsou mazána (čepy vahadel, ložisková tělesa). Výhodou suchých variant je možnost velmi přesného vyvážení lanového systému i skutečnost, že se strojní konstrukce pohybují v suchém žlabu.



Obr. h – návrh uspořádání pohonu pojezdu protizávaží

3.1 Mokrá varianta horní a dolní stanice

Tzv. mokrá varianta zdvihadla řeší horní i dolní stanici odlišně. V horní stanici uvažuje dvě varianty. První z nich je dojezd vany do jediné polohy a vyplutí lodi do plavební komory, ve které dojde k vyrovnání hladin. Druhým je v minulosti projektovaný tzv. těsnící štít, který umožňuje zastavení vany v místě vyrovnání hladin, zatěsnění lemu vany pomocí sklopného štítu

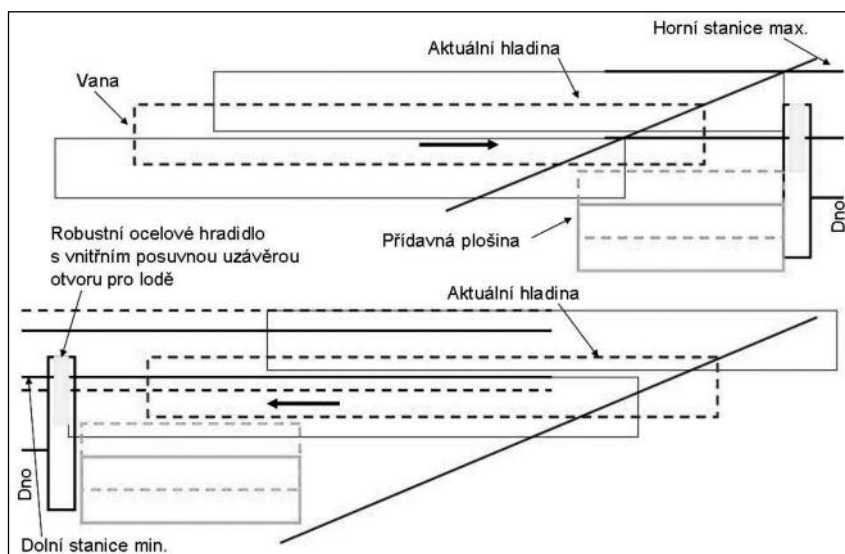


Obr. i – návrh uspořádání pohonu pojezdu protizávaží

a zaplnění prostoru mezi štítem a vraty potřebným objemem vody. Nevýhodou první varianty je prodloužení plavebního cyklu prodloužením vany a ztráta vody proplavením. Nevýhodou druhé varianty je náročné zatěsnění lemu vany a sklopného štítu a ztráta vody a času při plnění prostoru mezi vanou a vraty.

3.2 Suchá varianta A – U hradítko

Základem suchého řešení dolní stanice je svisle pohyblivé hradítko s výřezem ve tvaru U dle obr. i. Vana pojezdící po nakloněné rovině má převislý konec, který svým hladkým plechovým opláštěním dosedne do U hradítka a styková plocha tvaru U je zatěsněna. Před otevřením hlavních vrat dojde k zatopení prostoru mezi



Obr. j – Suchá varianta s přesuvnou vanou

nimi a hradítkem. Po otevření hlavních vrat a vrat vany může plavidlo vyplout do řeky.

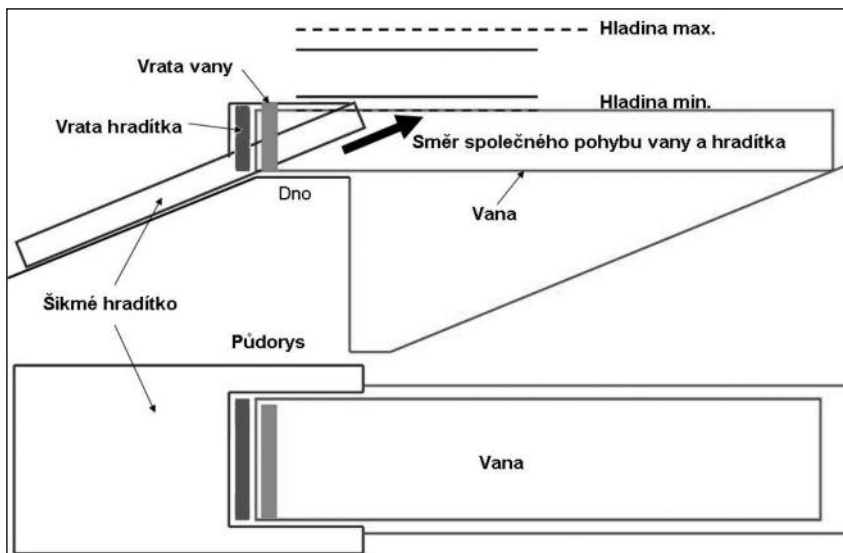
Při dynamické změně hladiny musí reagovat pojezd vany šikmým pohybem po nakloněné rovině a současně hradítko svislým pohybem. Hradítko musí být navíc přitlačováno dostatečnou silou k opláštění vany, aby nedošlo k úniku vody.

Hlavní nevýhodou tohoto řešení je, že před odjezdem vany musí být vyčerpána voda z prostoru mezi hlavními vraty a U hradítkem – zvýrazněný kvádr na obr. i. Tento kvádr je tím větší, čím vyšší je hladina vody v řece.

3.3 Suchá varianta B – přesuvná vana, svislé hradítko

Tato varianta je schématicky zobrazena na obr. j. V horní části obrázku je situace v horní stanici a v dolní části obrázku situace v dolní stanici. Vana je koncipována jako samostatný díl, který se může pohybovat v horizontálním směru po nosné konstrukci, která pojezdí po nakloněné rovině. Dalším dílem systému je svisle posuvné hradítko s posuvnými vraty. Toto hradítko je svým horním okrajem nastaveno vždy podle aktuální hladiny vody. Posledním dílem je přidavná plošina, která se pohybuje ve svislém směru.

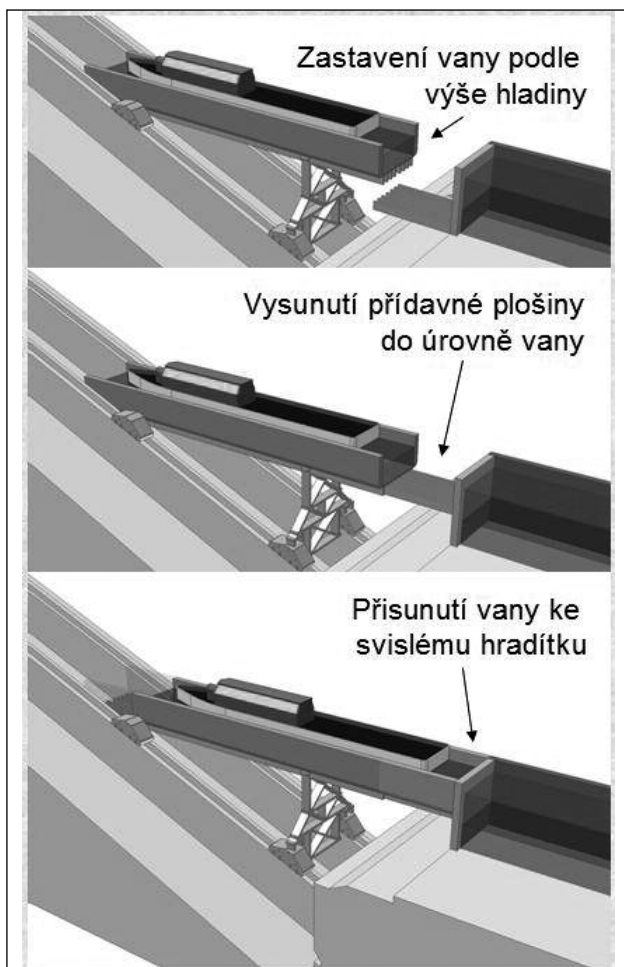
V obrázku k je čárkovane zobrazena vana v poloze podle aktuálního stavu vodní hladiny. Pojezd po nakloněné rovině je zastaven tak, aby hladina vody ve vaně byla ve stejné výši jako hladina vody v přehradě. V této situaci je však vana vzdálena od svislého hradítka. Proto je zdola přistavena přidavná plošina. Vana je potom odaretována a ve směru šipky přisunuta ke svislému hradítku. S ním je pevně



Obr. l – Schéma šikmého hradítka se svislými vraty

spojena, zatěsněna a po otevření vrat může plavidlo vyplout do nádrže. Stejnou konstrukcí lze řešit i dolní stanici zdvihadla. Při dynamické změně hladiny v této stanici musí být synchronizovány tři pohyby tří dílů: pojezd po nakloněné rovině, svislý pohyb přidavné plošiny a svislý pohyb hradítka.

Nevýhodou tohoto řešení je poměrně složitá strojní konstrukce, ve které jsou tři pohybové mechanismy jejichž pohyb musí být elektronicky synchronizován. Čtvrtým a velmi důležitým zařízením je aretace vany na konstrukci pojezdu.



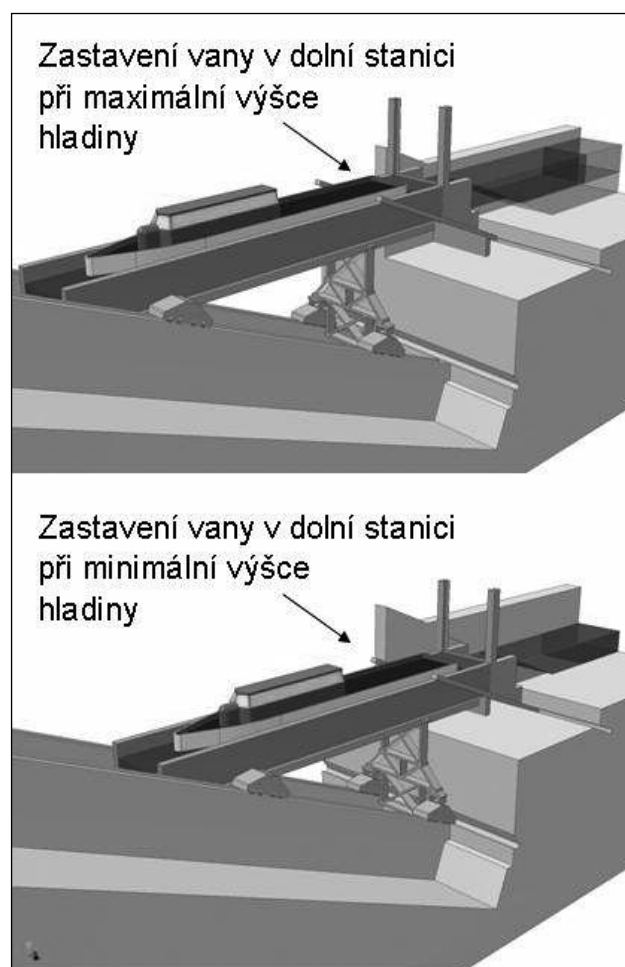
Obr. k – Suchá varianta s přesuvnou vanou 3D model 3 fáze

Na obr. k jsou ukázky 3D modelu tohoto řešení, které znázorňují provedení všech tří potřebných pohybů.

3.4 Suchá varianta C – šikmé hradítko se svislými vraty

Na obr. l je schéma návrhu suché varianty se šikmým hradítkem a svislými vraty v dolní stanici. Šikmé hradítko je nastaveno v poloze, která odpovídá výšce spodní hladiny. Vana dojede k hradítku, je s ním pevně spojena a utěsněna. Otevrou se vrata hradítka a vrata vany a plavidlo může vyplout na řeku. V případě, že dojde ke změně výšky hladiny, pohybuje se vana, která je pevně spojena s hradítkem, šikmým pohybem po nakloněné rovině ve směru šipky a reaguje na aktuální stav hladiny.

Výhodou tohoto řešení je, že se oba díly pohybují stejným směrem i stejnou rychlostí. Další výhodou je, že toto řešení lze využít i v horní stanici, kde vana přijede k hradítku zleva. Nevýhodou řešení je přenos tlaku vody na hradítko do pojezdu hradítka a s tím spojené nároky na těsnění. Přes uvedené nevýhody je toto řešení možností, jak provést zdvihadlo jako suché.



Obr. l – 3D model šikmého hradítka se svislými vraty

Závěr

Každý, kdo by si rád promýšlel další varianty koncepcí, po čase zjistí, že vyřešení jednoho uzlu či celku vyvolává nové problémy nebo ty původní přesouvá jinam a bohužel, všechny technické zajímavosti nelze popsat v jednom článku v časopise.

Koncepce bez protizávaží navazuje na prvotní záměr původních stavitelů, kdy se neřešila tolik energetická bilance provozu a bezpečnostní předpisy byly zřejmě volnější. Dnes by však bez problémů vyhověla požadavku na převádění vody žlabem zdvihadla při extrémní povodni.

Snaha ušetřit na provozních nákladech a zvýšit bezpečnost celého zařízení vedla k rozpracování koncepce s protizávažím. Unikátnost tohoto místa – přehrady Orlík - je v energetickém využívání Vltavy, a to hlavně ve špičkování, které způsobuje rychlé nárůsty a poklesy dolní hladiny. Zdvihadla v Evropě jsou v suchých žlabech na plavebních kanálech, kde je kolísání hladin v jiných řádech jak pro výšky tak pro časy. Proto vzniklo více variant oddělení pohybujícího se zdvihadla od horní a dolní vody, aby se mohlo bezpečně vyvážit a nemuselo se řešit zajíždění do dolní

vody. Instalovaný výkon je pak 3,4 krát menší. To umožňuje výrazně snížit provozní náklady. Na základě provedení ekonomické bilance návrhu s protizávažím je nutno konstatovat, že investiční náklady se výrazně nesníží. Je to proto, že do systému je nutno dodat ještě jednu obdobnou hmotnost jako protizávaží a k tomu jeho strojní příslušenství (kladky, lana, vahadla, konstrukce pro ukotvení sil do stavby).

Kolektiv spoluautorů návrhu s protizávažím:

České vysoké učení v Praze, Fakulta strojní,
Ústav konstruování a částí strojů

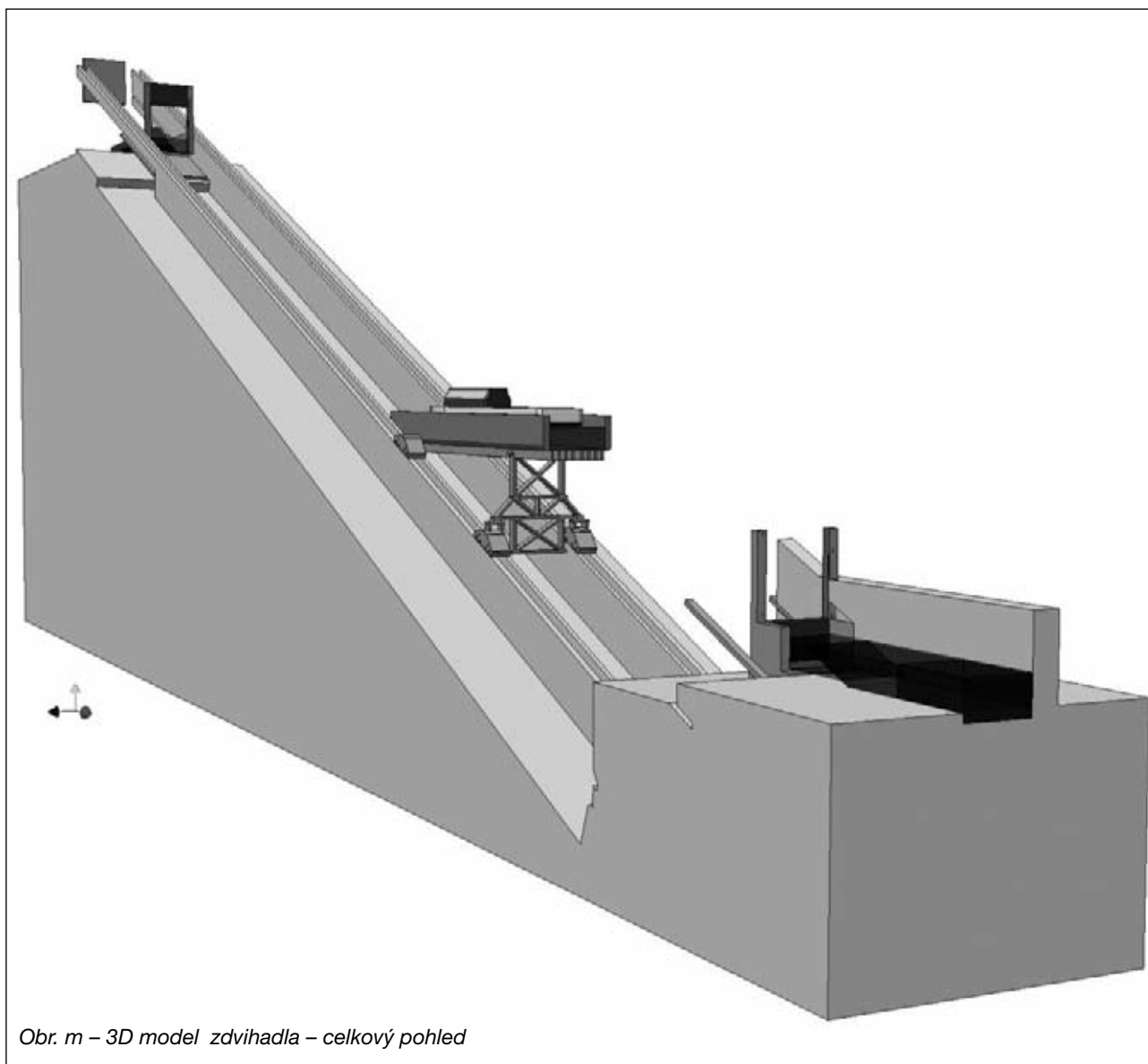
- prof. Ing. Vojtěch Dinybyl, Ph.D., Ing. Zdeněk Češpíro,
Ph.D., Ing. Pavel Malý

Vodní cesty, a.s. - Ing. Jan Kareis, Ph.D.

P&S, a.s. - Ing. Josef Podzimek, Ing. Milan Bryscejn,
Josef Vaverka

Intereka - Ing. Jiří Štýbnar

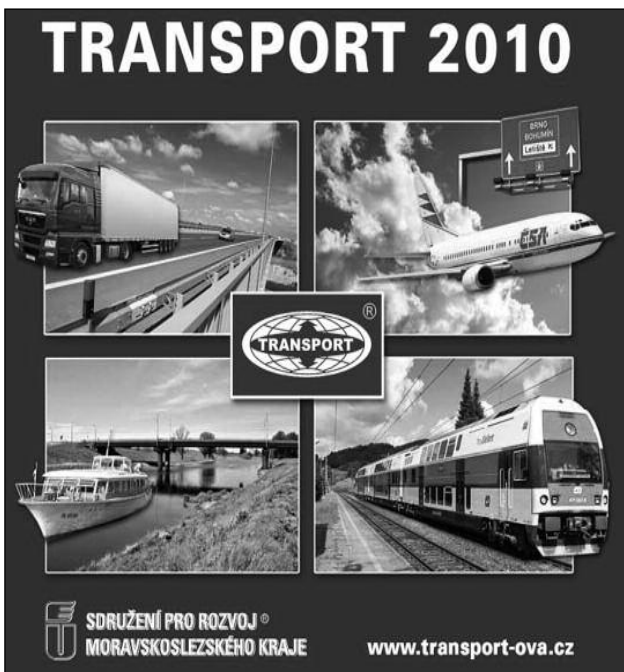
Strojírny Podzimek, s.r.o. - Ing. Jiří Kotrba



Obr. m – 3D model zdvihadla – celkový pohled

Mezinárodní konference TRANSPORT 2010 - vodní doprava v Moravskoslezském kraji

Ing. Ivan Hošek - Plavba a vodní cesty o.p.s.



V ostravském Clarion Congress Hotelu se ve dnech 9. a 10. listopadu 2010 již po čtrnácté konala mezinárodní konference TRANSPORT 2010, pořádaná Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

Konference TRANSPORT podporují rozvojové záměry Moravskoslezského kraje a dalších krajů. Zabývají se širšími návaznostmi dopravy, což potvrzují záštity nad konferencemi a jejich projednáváný program. Konference dlouhodobě prezentují Moravskoslezský kraj jako perspektivní a investičně významnou oblast s infrastrukturními projekty, které svým rozsahem přesahují rámec kraje i České republiky.

Letos představitelé ministerstev dopravy Česka, Slovenska, Polska a Rakouska se společně s odborníky na dopravu a logistiku věnovali aktuálním tématům při výstavbě VI. Panevropského dopravního koridoru, ve vztahu k železniční, silniční a také **vodní dopravě** a jejich perspektivám.



Ing. Pavel Bartoš

Na konferenci k tématice „Napojení Moravskoslezského kraje na evropskou vodní síť“, zaznělo:

„Potěšitelné je, že se letošní ročník konference zabývá i napojením Moravskoslezského kraje na vodní cesty s přístupem k moři. Tento letitý problém je nezbytné velmi seriózně přehodnotit z pohledu současného stavu, kdy dopravní vlivy tvoří jen část všech aspektů zamýšleného dopravního vodního propojení,“ uvedl v úvodním prosluvu prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a předseda představenstva Krajské hospodářské komory Moravskoslezského kraje Ing. Pavel Bartoš.



Ing. Ivo Toman

„Výstavba vodních cest v Česku ve srovnání s jinými zeměmi v posledních dvaceti letech tragicky zaostává,“ uvedl náměstek ministra dopravy ČR Ing. Ivo Toman. Domnívá se, že hlavním důvodem nemožnosti stavět vodní cesty v Česku jsou především snahy ekologických aktivistů, kteří je odmítají. „Posledním významným legislativním krokem bylo přistoupení k dohodě AGN (o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu), v jejímž kontextu hraje významnou roli vodní koridor Dunaj - Odra - Labe (D-O-L). Kromě toho může mít tento koridor při racionální přípravě další pozitivní vlivy. Je to dnes velmi významný aspekt protipovodňové ochrany, zejména v povodí Moravy, dále by byl energetickým přínosem z řady malých vodních elektráren, měl by rovněž vodohospodářský význam s možností dotovat oblasti s vodním deficitem, samozřejmě také význam rekreační. Nesporné pozitivum je rovněž ekonomická i environmentální efektivita dálkové a regionální vodní dopravy jako perspektivního protipólu k těžké nákladní dopravě silniční, která dnes extrémně zatěžuje silniční síť i životní prostředí na území republiky,“ upřesnil Ing. Ivo Toman. „V rámci průplavního spojení D-O-L již proběhla tři jednání s Ministerstvem infrastruktury Polské republiky, jednání s Ministerstvem dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky, jednání s Ministerstvem dopravy, výstavby a bydlení

SRN a jednání se Spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologií Rakouska. Po uvedených jednáních se všechny státy shodly, že je nutné podat společnou žádost o financování analytické studie k vodnímu koridoru D-O-L z rozpočtu Evropské komise,“ dodal Ing. Ivo Toman.



Ing. Jaroslav Pospíšil

Ing. Jaroslav Pospíšil, ředitel odboru plavby Ministerstva dopravy ČR, Praha, v referátu s názvem „Aktuální stav výstavby dopravní infrastruktury v České republice“ uvedl: „...Například Německo postavilo za 50 let od války 1000 km moderních kapacitních vodních cest, přičemž investiční náklady tvořily ročně pouhých 5 % nákladů na výstavbu dálnic, v ČR nebyl postaven ani jeden plavební stupeň na labské vodní cestě.

Významným důvodem našeho zaostávání je „zeleňá ideologie“, která iracionálně stavbu vodních cest odmítá a stavbu vodního koridoru D-O-L nazývá megalomanským projektem. Argumentují, že vodní koridor bude soustava rybníků s jedním rozměrem, který významně převyšuje zbývající dva. A při celkové délce 400 km takto vzniklých rybníků na území ČR je možné srovnat takovou vodní plochu s celkovou plochou rybníků v jižních Čechách, postavených zvláště Jakubem Krčínem z Jelčan. Srovnání je následující: vodní plocha koridoru D-O-L při šířce hladiny 50 m činí 20 km čtverečních, plocha rybníků v Jihočeském kraji je 250 km čtverečních, v celé ČR pak 520 km čtverečních. Může z tohoto pohledu tvrzení o megalomanském projektu D-O-L obstát? A dnes bychom také mohli srovnávat se zastavěnou plochou fotovoltaických elektráren, tak zvané ekologických, umístěných i na zemědělské půdě.

V rámci projektu INWAPO (Inland Waterways and Ports), který bude podporován evropskými prostředky z programu Central Europe 2013 v celkové výši 4,5 mil. Euro, budou financovány i práce na studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L. Konkrétní obsah a finanční náročnost těchto prací jsou ještě předmětem diskusí, je však možno odhadovat, že na práce související s vodním koridorem D-O-L bude k dispozici nejméně 10 mil. Kč.“

V prezentaci „ODRA - ODER 2010 – výsledky a perspektiva“ pan Siegfried Zander, předseda výboru pro dopravu Kammernunion Elbe/Oder,



Siegfried Zander

Magdeburg, představil letošní kampaň setkání a konferencí na řece Odře a zdůraznil její význam pro hospodářství a regionální rozvoj včetně kultury krajiny ve střední Evropě. Cílem kampaně bylo aktivovat politické a veřejné povědomí o vnitrozemské plavbě jako základní součásti infrastruktury a životního prostředí a rovněž propagovat a podpořit význam vodního koridoru D-O-L ve vztahu k řece Odře.



Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Ing. Pavel Jurášek, CSc., předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení, Praha, v závěru referátu Mezinárodní a vnitřní souvislosti vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe zdůraznil, že: „Kladný postoj a rozpracování myšlenky spojení D-O-L na úrovni nejprestižnější světové organizace, Mezinárodního plavebního sdružení PIANC, resp. její evropské komise EHK/OSN, staví tento projekt na přední místo světové odborné veřejnosti“ a věří, že „se otevírá možnost konstruktivní spolupráce plavebně vodocestných odborníků s odborníky životního prostředí.“



Stanislaw Staniszewski

Pan Stanislaw Staniszewski, předseda Rady vodního hospodářství regionu Horní Odry, Gliwice připomněl: „Máme historickou šanci využít finanční prostředky z EU v období 2014 - 2020 a kanál D-O-L, který je důležitý pro rozvoj celého průmyslového euroregionu, postavit“. V příspěvku s názvem Stav příprav na splavnění Odry v úseku Kožle – PL/CZ hranice dodal, že: „Na území Slezska v Polsku by vodní koridor vedl v sousedství dálnice A1. Počítá se také s tím, že do řeky Odry, kdy v určitých úsecích by neměl dostatek vody, by se musela voda přečerpávat.“

Ing. Petr Forman, člen správní rady Societas Rudolphina, o.s., Praha ve svém vystoupení s názvem Financování vodních cest včera, dnes a zítra zdůraznil: „Pro přípravu a realizaci D-O-L a souvisejících vodních cest je třeba aktivně ovlivňovat přípravu programovacího období 2014 - 2020, hledat spojence v EU s cílem posílit **Fond soudržnosti. Zahájit práce na Studii proveditelnosti a při této práci úzce spolupracovat s Evropskou investiční bankou, která s využitím programu JASPERS pak vydává doporučení pro EK. Aktivita a formulace společného zájmu s okolními státy je nezbytná. Rozhodující je CHTÍT!**“

Ve Sborníku referátů mezinárodní konference TRANSPORT 2010 je také zveřejněn referát Ing. Ivana Hoška, Plavba a vodní cesty, o.p.s. Praha Vodní koridor D-O-L a přeprava zemního plynu a prezentace Ing. Petra Suchoně, vedoucího obchodní skupiny CNG, VÍTKOVICE CYLINDERS, a.s., Doprava zemního plynu a jeho využití. Oba příspěvky se zabývají perspektivou vodní dopravy zemního plynu v rámci diverzifikace zdrojů v rámci energetické bezpečnosti země a souvisejících rozvojových projektů v Moravskoslezském kraji.

V závěrech se účastníci konference Transport 2010 mimo jiné shodli, že je nutné pokračovat ve výstavbě důležitých infrastrukturních projektů, které jsou pro Moravskoslezský kraj i jiné kraje Česka důležité, a dále připravovat nejnnutnější projekty nové.



Ing. Miroslav Fabian



Ing. Petr Forman

Konkrétním příkladem je komunikace I/11 s kapacitním napojením na Slovensko. „Doporučujeme také aktualizovat napojení regionu na vodní cestu s nutností stabilizovat příslušnou územní trasu,“ uvedl k závěrům konference Transport 2010 o vodní cestě generální ředitel Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Ing. Miroslav Fabian.

V aktualizovaném vyhodnocení dosavadního postupu Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a závěrů mezinárodní konference TRANSPORT 2010 se k vodní dopravě (na str. 18) uvádí:

NAPOJENÍ REGIONU NA VODNÍ CESTU

Potvrzuje se nutnost koncepčního stanoviska Ministerstva dopravy ČR a vlády ČR k perspektivnímu využití vodních cest a společného postupu ČR, PR Rakouska a SRN v rámci Evropské unie.

POUČENÍ - nejen z mezinárodní konference TRANSPORT 2010

Vycházíme-li, např.: „...z pohledu současného stavu, kdy dopravní vlivy - vodního koridoru D-O-L - tvoří jen část všech aspektů zamýšleného dopravního vodního propojení“ a přesvědčení, že se jedná o projekt dobudování víceúčelového vodního koridoru D-O-L, je nezbytné projekt pragmaticky uskutečňovat a uvádět v život. Jak na to, již dlouho a dobře víme. Čas pro konání diplomatických jednání a vykonání všech potřebných nezbytností – jednoznačných písemností a dokumentace se neúprosně krátí, ale dosud je. Fond soudržnosti v EU také ještě je. A stále platí známé přísloví (snad jen české?): „**Kdo zaváhá ...!**“



Pohled na řeku Odru od Bohumína směrem k Ostravě

Vodní kanál Dunaj - Odra - Labe opět ve hře, začala jednání s Polskem

Dagmar Famfulíková - ČT24 - 11.11.2010

Ministerstvo dopravy začalo jednat s Polskem o případné stavbě vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. Stát se chystá oslovit i Slovensko. Zúčastněné státy počítají s tím, že by na to mohly získat peníze z Evropské unie. Ministerstvo životního prostředí ale tyto plány dlouhodobě odmítá.

Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe je evergreenem, který čas od času vypluje na hladinu a pak zase zmizí. Nápad na propojení tří moří: Černého, Baltského a Severního je starý několik set let. Údajně vznikl už za časů Karla IV. Nebyť obou světových válek, možná by už stál. Od té doby se jím zabývalo už několik vlád. Současné vedení ministerstva dopravy se teď rozhodlo prozkoumat, zda nenazrála vhodná chvíle. **„Chceme opravdu prozkoumat, zda by v první fázi nešlo propojit alespoň úsek z Ostravska do Polska,“** potvrdil náměstek ministra dopravy Ivo Toman.

Ministerstvo dopravy letos kvůli nedostatku peněz omezilo celou řadu důležitých dopravních staveb. Studie stavby vodního kanálu má přitom stát několik desítek milionů korun. **„Peníze s velkou pravděpodobností dostaneme z jednoho z evropských programů zaměřeného na střední Evropu, V úterý už**

ve Vídni došlo k předběžné dohodě,“ tvrdí ředitel odboru plavby ministerstva dopravy Jaroslav Pospíšil.

Polští zastánci propojení Dunaje, Odry a Labe říkají, že zboží vhodné pro přepravu po vodě, je dostatek. Problémem údajně není ani to, horní tok řeky Odry není příliš vodnatý. Navrhují, že by se voda mohla čerpat až z Dunaje, jak to dělají Němci. **„Můj názor je takový, že když nevyužijeme tohoto období, kdy máme možnost získat evropské peníze, odloží se stavba vodního kanálu zase na neurčito,“** říká vedoucí odboru vodního hospodářství z polských Gliwic Stanislaw Staniszewski.

Koryto kanálu by mělo být nahoře široké až 60 metrů. Jeho trasa je už dávno zakreslená v územních plánech. Znamená to, že se tam nesmí stavět, což brání obcím v rozvoji. Ochranu tohoto území naposledy letos v květnu prodloužil kabinet Jana Fišera. Ministerstvo životního prostředí s touto stavbou ale nesouhlasí. **„Ministerstvo životního prostředí už v minulosti zastávalo názor, že by taková stavba příliš poškodila chráněné území i vodní toky,“** potvrdila mluvčí ministerstva Jarmila Krebsová. Zda je stavba vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe reálná, chce ministerstvo dopravy rozhodnout příští rok.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe? Je to velká šance

Břetislav Lapisz - Moravskoslezský deník - 12.11.2010

Jak reálný je projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, a tím i napojení Moravskoslezského kraje na vodní cesty s přístupem k moři? I o tomto tématu jednali ve středu odborníci na konferenci Transport v Ostravě.

Možnost, že by se Moravskoslezský kraj mohl napojit na mezinárodní vodní síť vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe, považují odborníci na vodní dopravu za velkou šanci a dodávají, že by to byl obrovský přínos.

„Výstavba vodních cest v Česku ve srovnání s jinými zeměmi v posledních dvaceti letech tragicky zaostává,“ uvedl náměstek ministra dopravy Ivo Toman, který se domnívá se, že hlavním důvodem nemožnosti stavět vodní cesty v České republice jsou především odmítavé reakce ekologických aktivistů.

„Nesporným přínosem je rovněž ekonomická i environmentální efektivita dálkové a regionální vodní dopravy jako perspektivního protipólu k těžké nákladní dopravě silniční, která dnes extrémně zatěžuje silniční síť i životní prostředí na území republiky,“ dodal Toman.

Počítá se s tím, že průplavní spojení D-O-L by mělo mít tři větve. První oderská větev: Rokytnice - Bohumín - státní hranice (směr Szczecin) by měla měřit 98 km. Druhou by byla 118 km dlouhá dunajská větev: Rokytnice - Břeclav (směr Vídeň) - státní hranice. Třetí má být labská větev: Rokytnice - Pardubice - Děčín (směr Hamburg) s délkou 154 km. **„Máme historickou šanci využít finanční prostředky z EU v období 2014 - 2020 a kanál Dunaj-Odra-Labe, který je důležitý pro rozvoj celého průmyslového euroregionu, postavit,“** uvedl Stanislaw Staniszewski, předseda Rady vodního hospodářství regionu Horní Odry s tím, že výstavba by přišla na miliardy eur a pro jednotlivé státy by byl projekt příliš náročný.

Na území Slezska v Polsku by kanál podle něj vedl v sousedství dálnice A1. Počítá se také s tím, že do Odry, která v určitých úsecích nemá dostatek vody, by se musela voda přečerpávat. O tom, zda je výstavba vodního koridoru reálná, by mělo rozhodnout už v příštím roce Ministerstvo dopravy ČR.

Osmdesátník prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.



Narodil se v rodině zvěrolékaře 13. července 1930 v Kostelci u Jihlavy, kde také v roce 1936 nastoupil do české jednotřídní obecné školy. Po jejím uzavření Němci 15. března 1939 navštívil obecnou školu v nedaleké Dolní Cerekvi. V roce 1941 začal studovat na gymnáziu v Pelhřimově. Po jeho uzavření gestapem v listopadu 1941 navštěvoval měšťanskou školu v Dolní Cerekvi. Zde v roce 1944 ukončil povinnou školní docházku. Do konce války pak pracoval jako pomocný dělník v továrně na uzeniny.

V září 1945 začal studovat na reálném gymnáziu v Jihlavě, které absolvoval v roce 1949 s vyznamenáním. V roce 1946 založil v Kostelci skautský oddíl, který vedl až do roku 1949. V roce 1947 absolvoval lesní školu pro vedoucí skautských oddílů v Jinošově.

Po maturitě studoval na fakultě inženýrského stavitelství v Brně, obor vodohospodářské stavby. Od třetího ročního vysokoškolského studia pracoval jako pomocná vědecká síla v laboratoři při katedře hydrotechniky.

O prázdninách v letech 1949, 1950 a 1951 se kromě odborných prací zúčastňoval brigád na Stavbě mládeže. Brigády se zúčastnil i o vánočních prázdninách 1951, kdy končila výstavba vysoké pece v Ostravě – Kunčicích. V táboře byla velmi špatná morálka (absenec a alkoholismus) a přítomní členové ÚV SČM tuto situaci nijak neřešili, proto napsal po návratu stížnost na ÚV KSČ. V reakci na to měl být vyloučen ze studia jako student buržoazního původu, který vyvolával nedůvěru k politické situaci v zemi. Proti jeho vyloučení se postavili tři účastníci brigády, absolventi dělnických kursů, jeho postoj dodatečně podpořili, takže nebyl ze studia vyloučen. V pátém ročníku se stal asistentem s polovičním úvazkem a vedl cvičení z hydrauliky a zakládání staveb.

Fakultu ukončil v roce 1954 s vyznamenáním. Za autorství satirické básně mu však hrozilo nevydání diplomu, ale rektor tento návrh zrušil, a tak se Jiří Rybníkář stal s platným diplomem plnohodnotným inženýrem.

Po ukončení vysokoškolského studia pracoval v letech 1954 - 1967 na katedře hydrotechniky jako asistent, později jako odborný asistent a vedl cvičení i z dalších předmětů (vodohospodářské stavby, vodní cesty, přehrady). Současně pracoval v laboratoři vodních staveb jako spoluřešitel, po jmenování odborným asistentem v roce 1957 jako odpovědný řešitel hydrotechnického výzkumu objektů vodohospodářských staveb na hydrotechnických modelech.

V listopadu 1963 prof. Ing. Jiří Rybníkář obhájil kandidátskou disertační práci Disipace energie povrchovým vodním skokem, ve které předložil metodu výpočtu navrhování podjezí pro tento případ tlumení energie pod přelivy. Po udělení titulu CSc. byl následně pověřen přednáškami předmětu vodohospodářské stavby na denním studiu a vedením konzultací z nádrží a přehrad ve studiu při zaměstnání.

V lednu 1967 následovala habilitace prací Použití teorie podobnosti hydraulických jevů pro srovnávací studie pevných jezů. Po jmenování docentem pro obor hydromechanika 1. 6. 1967 začal přednášet předměty vodní cesty, vodohospodářské stavby, hydraulika a od roku 1976 vodní hospodářství. Prof. Ing. Jiří Rybníkář se nepřetržitě věnoval výzkumu objektů vodních staveb na hydraulických modelech. Celkem byl odpovědným řešitelem 23 objektů, 10 přehrad, 6 jezů, 2 odlehčovacích komor, 2 objektů čistíren odpadních vod, 1 plavební komora, 1 energetického kanálu na Váhu, vlivu sesuvu svahu v údolí Řečice do nádrže Šance (například přelivy na přehradách Opatovice, Dalešice, Dlouhé Stráně, Větrkovice, Nová Říše, z jezů například v Nové Pláni, v Přerově, v Olomouci, v Bělově včetně s plavební komorou, objekty ČOV Ostrava a Brno, výpočty průsaků kalojemem Mydlovary atd.).

Po katastrofě na přehradě Vajont v Itálii, kdy 9. října 1963 po sesuvu více než 200 milionů m³ horniny do přehradní nádrže se přes hráz přelilo až 50 milionů m³ vody a v níže položeném městě zahynulo 2117 lidí, vznikly u nás obavy z případného sesuvu do nádrže Šance. V letech 1966 a 67 provedl proto prof. Ing. Jiří Rybníkář: ...

rozsáhlý výzkum na třírozměrném modelu nádrže Šance v laboratoři v Kníničkách pro případ sesuvu svahu v rozsahu objemů stavených geologickým průzkumem. V roce 1974 byl požádán vodohospodářem NDR, aby pracoval jako expert – konzultant na obdobném výzkumu pro budovanou přehradní nádrž Schönbrunn, prováděném k tomu účelu v nově postavené laboratoři ve městě Schleusingen (Thüringer Wald).

V oblasti státního základního výzkumu byl řešitelem dvou úkolů: Vliv některých singularit na rychlostní pole, turbulenci a hydraulické ztráty, vodní skok v divergentním korytu. Oponováno 1975. Plavební vlny na vnitrozemských vodních cestách. Oponováno 1980.

Kromě rozsáhlé výuky se prof. Ing. J. Rybníkář věnoval i práci s nadanými posluchači jako vedoucí studentských vědeckých kroužků. V roce 1975 obsadili posluchači jeho kroužku první dvě místa ve fakultním kole vodohospodářské sekce a druhé místo v celostátním kole.

Pan profesor J. Rybníkář je autorem skript Vodohospodářské stavby, Hydraulika, Vodní cesty a spoluautorem skript Hydrotechnický výzkum, Vodní hospodářství, Tabulky z hydrauliky, Hydraulika podzemních vod, Vodohospodářské inženýrství a Vodní stavitelství. Působil též jako školitel našich i zahraničních aspirantů. V odborném tisku publikoval 15 článků, na odborných konferencích předložil 12 referátů.

V letech 1973 – 1980 vykonával funkci proděkana Stavební fakulty v Brně pro obor vodní stavby a pro studium při zaměstnání.

V letech 1975 – 77 byl pověřen zastupováním dlouhodobě nemocného vedoucího katedry doc. Ing. Františka Tomana, CSc. Po jeho úmrtí v roce 1976 byl od 1. 9. 1977 jmenován vedoucím katedry. Tuto funkci vykonával do roku 1991.

Od září 1975 byl pověřen vedením pracovní skupiny pro vodní stavby a vodní hospodářství oborové komise ministerstva školství pro přestavbu studia na stavebních fakultách a dále členem krajského poradního sboru pro vodohospodářské úpravy na jižní Moravě.

Celá léta spolupracoval se sesterskými katedrami na SVŠT v Bratislavě a na ČVUT v Praze. Od roku 1977 jako předseda komise pro státní závěrečné zkoušky a pro obhajoby kandidátských prací v oboru hydrotechnika v Bratislavě, v Praze jako člen komise pro státní závěrečné zkoušky a od roku 1981 jako její předseda. Na obou fakultách působil též jako člen komise pro jmenovací řízení na docenty.

V listopadu 1968 byl zvolen předsedou fakultního výboru ROH. Pro podporu studentské stávky v tom roce a „nevýrazný postoj“ k zahájení normalizace byl na jaře z této funkce sesazen. Z toho důvodu mu také byl od roku 1979 pozdržován návrh na jmenování profesorem až do listopadu 1989.

Po odchodu do důchodu v roce 1995 pan profesor Jiří Rybníkář spolupracoval na některých úkolech, řešených v laboratoři dnešního Ústavu vodních staveb. Podílel se na činnosti Českého plavebního a vodocestného sdružení, kde byl spoluautorem referátu o možnosti využití průplavního připojení České republiky na Dunaj k odlehčení povodňových průtoků na dolní Moravě na 29. mezinárodním plavebním kongresu v Haagu 1998.

Vážený pane profesore,

jsem velmi rád, že jste vyhověl přání redakční rady časopisu Vodní cesty a plavba a poskytl mi podklady pro uveřejnění Vaší osmdesátileté životní pouti. Ač se léta známe a potkáváme, bylo pro mne velkým potěšením konfrontovat naše naprosto nezávislé osudy v oboru i skautingu. „Pomvěď“, asistent na poloviční úvazek, asistent na katedře hydrotechniky (katedra hydrauliky a hydrologie), laboratoř, praxe na stavbách až do promoci. Vy jste zůstal na fakultě, a já jsem odešel do vodohospodářské praxe a tím se naše osudy rozdělily. Oba jsme však zůstali u „vody“. I Váš zájem o autoturistiku se stanem (po NDR, Bulharsku, Jugoslávii, Francii, Itálii, Španělsku, Řecku ap.) velmi chápu. Je mi velkým potěšením, že jsme se poznali. Při našem rozhovoru jsem opravdu ocenil Vaši odpověď na otázku na zdraví: „Dokud žil můj lékař, byl jsem úplně zdrav. Teď už to tak není“. Mohu Vás potěšit výrokem pana prof. Vondráčka: „Je lépe být trochu churav a šťastný, než být úplně zdrav a nešťastný“. Věřím, že to druhé si budete po boku své milé, aktivní manželky užívat ještě léta.

Váš Josef Podzimek/Egil

Na Slovensku vznikne Agentúra rozvoja vodnej dopravy

SITA, 14. prosince 2010

Poslanci slovenského parlamentu v utorok 14.12.2010 schválili novelu zákona o vnútrozemskej plavbe, na základe ktorej vznikne Agentúra rozvoja vodnej dopravy ako rozpočtová organizácia.

„Podobne ako v iných štátoch bude mať za úlohu pomáhať rozvoju nielen prístavov, ale aj vodných trás a ich spätosti s ostatnými druhmi dopravy, respektíve s terminálmi, aby sme vodné cesty využívali oveľa viac. Koncepcia počíta v najbližších piatich rokoch s rastom nákladnej dopravy na Dunaji najmenej o 5,5 % a v rokoch 2016 až 2020 dokonca o 11 %,“ povedal minister dopravy Ján Figel'. Podľa neho je to potrebné aj pre odľahčenie cestnej dopravy a využitie veľkého potenciálu Dunaja. Po vzniku agentúry bude podľa ministra možné nájsť subjekt a medzinárodných partnerov pre využitie európskych fondov na modernizáciu prístavov. *„Zámer získať viac prostriedkov na rozvoj slovenských prístavov je skôr pozvaním pre aktérov z verejnej správy alebo súkromných, aby sa aktivizovali,“* dodal Figel'. Podľa neho to zvýši konkurenciu. V prístave Bratislava sú

totiž len dvaja operátori a v Komárne jeden, ktorí ponúkajú svoje služby.

Zo štátneho rozpočtu na fungovanie agentúry na budúci rok pôjde 3,6 milióna eur (90 mil. Kč), v roku 2012 to bude 5,2 milióna eur (130 mil. Kč) rovnako ako v roku 2013.

Právna norma zároveň ustanovuje podmienky vykonávania vnútrozemskej plavby, práva a povinnosti právnických osôb a fyzických osôb zúčastnených na vnútrozemskej plavbe, podmienky podnikania vo vodnej doprave, podmienky regulácie trhu vo vodnej doprave, pôsobnosť orgánov štátnej správy a štátneho odborného dozoru na úseku vnútrozemskej plavby, klasifikáciu a spôsobilosť plavidiel, práva a povinnosti členov posádky plavidla, vyšetrovanie plavebných nehôd a sankcie za porušenie povinností ustanovených týmto zákonom.

Po podpísaní prezidentom novela nadobudne účinnosť 1. januára 2011.



Agentúra rozvoja vodnej dopravy má pomáhať rozvoju prístavov, vodných trás a ich spätosti s ostatnými druhmi dopravy a prispieť k väčšiemu využitiu vodných ciest na Slovensku.

Sedmdesátník Zdeněk Zídek

viz barevná příloha

Narodil se 22. 11. 1940 v Cítově u Mělníka. Po dokončení osmileté základní školy (1955) byl vyučen opravářem traktorů (1958) a absolvoval mistrovskou školu mechanizátorskou (1960). Při zaměstnání vystudoval střední průmyslovou školu strojní (1970).

Vyrůstal na plavební komoře v Lovosicích, později v Roudnici nad Labem. V roce 1961 se oženil s Vladimírou, s kterou má dva syny (Zdeněk a Radek). Po vojně 1962 nastoupil k Labe - Vltava, od roku 1964 jako vedoucí hrázný (a dočasně i úsekový technik) na vodním díle Orlík. Do důchodu odešel v roce 2006.

Voda je v dobrém slova smyslu jeho „genetickou poruchou“. Úspěšně navázal na profese svých předků. Prapraděd a praděd byli převozníci v pražském Podolí. Děda u firmy Lanna stavěl jezy od Prahy do Lovosic a pak nastoupil jako vedoucí jezu ve Štětí. Otec byl strojníkem u České paroplavební společnosti a po roce 1945 pak vedoucím zdymadla Lovosice. Mladší bratr Jindřich je ředitelem závodu Dolní Labe. Jeho starší syn, také Zdeněk, byl vedoucím střediska Lipno, nyní je ředitelem závodu Horní Vltava, a jeho mladší syn Radek je vedoucím vodního díla Hněvkovice. Celoživotní záliby Zdeňka jsou letadla větroně a ultralighty, myslivost, potápění.

V únoru 2002 utrpěl těžké zranění po pádu s letadlem – „přistál“ na Řípu. Přátelé ho proto škádlí oslovením „praotec Zídek“. Se značnými dozvuky zranění řídil VD Orlík při katastrofální povodni v srpnu 2002.

Se Zdeňkem jsem úzce spolupracovala téměř 15 let a byla to pro mě dobrá škola, profesionální i osobní. Pracovní vztah se lety přetavil v přátelství.

Zdeňka si vážím pro jeho pracovní nasazení, spolehlivost, organizační schopnosti, způsob práce s lidmi, nekonečnou trpělivost a ochotu předávat vědomosti a praktické zkušenosti, určitou zaťatost „neznám, že něco nejde“ opřenou o 40 let praxe, i schopnost konstruktivního dialogu.

Hanka Knoulichová



Milý Zdeňku,

s výše uvedenou charakteristikou plně souhlasím. Naše spolupráce v Labe - Vltava a později v závodě Dolní Vltava Povodí Vltavy v letech 1962 až 1970 byla víc než vztah nadřízeného a podřízeného, bylo to přátelství. Toto přátelství vydrželo i po mém odvolání z funkce ředitele závodu Dolní Vltava po roce 1968 i mém odchodu ze služeb Povodí Vltavy v roce 1990. Jestli správně počítám, tak to je téměř 50 let. Vytkl bych Ti pouze, že jsi se bez řádné omluvy neúčastnil „přátelské porady širšího vedení závodu Dolní Vltava“, která se konala 6. března 2009 v prostorách Jindřišské věže v Praze při příležitosti 40. výročí nastupující normalizace.

Ale zpět k našemu mládí. Spolu jsme zajišťovali činnost VD Orlík po jeho uvedení do provozu včetně malého lodního výtahu i dokončení pojezdové dráhy velkého šikmého lodního zdvihadla. Věřím, že se spolu ještě dočkáme uvedení do provozu tohoto unikátního zařízení, které navrhl náš společný učitel Ing. Libor Záruba, avšak tohoto okamžiku se již nedožil, ač tomu věřil do svých 95 let. Je to obraz doby, kterou prožíváme. Na dokončení některého plavebního zařízení v Čechách či na Moravě nestačí ani dvě generace, na celou plavební cestu pak ani půl tisíciletí. Tak nezoufejme a vzpomeňme si, jak jsme společně organizovali první vodní lyžování na Orlické nádrži a učili na nich jezdit i naše oba syny. Byly to krásné časy. Do dalších let ti přeji, jako vždy, hlavně štěstí, neboť na Titaniku prý byli všichni zdraví, ale..., a ty ještě létáš a střílíš.

Tvůj Josef Podzimek/Egil



Zdeněk Zídek dosáhl „vyššího“ věku na VD Orlík.

Ing. Jaromír Šlachta 80letý



Před nedávnem se dožil, stále plný energie, pozoruhodného výročí

Ing. Jaromír Šlachta, který se narodil 24. září 1930 ve Slezské Ostravě. Ke konci 30. let musela rodina stále před něčím prchat. Nejdříve po anektování Těšínska Polskem z Fryštátu, kde byl otec okresním soudcem, později před Němci na Slovensko, neboť otec jako důstojník čs. armády narukoval na

ochranu státních hranic a po vyhlášení samostatného Slovenského státu zase přes hory zpět na Ostravsko, protože původem patřili již do vzniklého protektorátu Čechy a Morava. To již rodina přišla také o byt a do konce druhé světové války musela bydlet v uprchlických domech se statutem uprchlíků.

Svá středoškolská studia začal v předposledním roce druhé světové války na Vyšší průmyslové škole strojnické v Ostravě-Vítkovicích a ukončil je maturitou v revolučním roce 1948.

Otec byl po válce jmenován prezidentem Benešem šéfem odsunu Němců ze Slezska a následně si otevřel soukromou advokátní kancelář. Od syna se očekávalo, že půjde v otcových šlépějích a převezme pak zavedenou klientelu. Bylo nutno podat přihlášku na právnickou fakultu Karlovy univerzity do Prahy.

Dále Ing. Šlachta vypráví:

Na podzim roku 1948 jsem musel jako mnoho jiných vysokoškoláků v rámci očištného procesu Prahu opustit. Na děkanát přišel přípis z akčního výboru Národní fronty z mého bydliště, kde byla věta: „*Nedoporučuje se ke studiu na vysoké škole*“ Důvod: Západnický orientován. Až po dvaceti létech při další revoluci v r. 1968 jsem se dozvěděl, co znamenají ta magická slova „západnický orientován“ a kdo mně udal.

Svůj vyhozov z Prahy jsem vyřešil tím, že jsem odjel hned na Slovensko do Bratislavy, o které se říkalo, že tam tu revoluci tak moc neberou. Byl jsem maturant z průmyslovky, tak jsem se zapsal na strojní fakultu Vysoké školy technické. V roce 1949 nabrala revoluce i na Slovensku svoji sílu a začaly prověrky i na vysokých školách. Slováci to měli těžké, nás Čechy pouze požádali, abychom donesli doporučení z místa bydliště. To jsem předložil na děkanát a tím pro mě únorová revoluce skončila. Na jaře r. 1949 přišli noví spolužáci, tzv. přípravkáři – říkali jsme jim rychlokvašky. Ti měli za úkol kromě vlastního studia vykonávat dohled nad svými méně politicky vyspělými spolužáky a spolupůsobit na jejich převýchovu. Při nových prověrkách na podzim v r. 1949 jsme byli všichni kádrově rozděleni do pěti skupin a očíslováni. 1 – přípravkáři, 2 – z dělnických rodin a rodin malorolníků, 3 – z úřednických

rodin a rodin živnostníků, 4 – z rodin pracujících inteligence schopných převýchovy, 5 – z kapitalistických rodin a rodin kulaků. Skupina 5 musela ihned opustit vysokou školu, skupina 4, do které jsem patřil, mohla zůstat studovat, ale pod dohledem. V létě jsem se věnoval závodně cyklistice a v zimě lyžování. Ve třetím ročníku bylo nutno se rozhodnout pro jednu ze čtyř specializací, vybral jsem si loď.

Po promoci v Bratislavě jsem obdržel jedinou umístěnku do Čech, takže po ukončení vojenské služby jsem ihned po Novém roce 1956 nastoupil na ředitelství Československé plavby labsko-oderské do Prahy, jako technik provozu motorových lodí. Navrhoval jsem a řídil zejména generální opravy nákladních rychlolodí a zadokolesových remorkérů, kde jsem mimo jiné uplatnil své znalosti z elektrotechniky. Využil jsem rovněž zkušenosti z Výzkumného ústavu svářečského v Bratislavě, což byla i součást studia pro stavbu lodí.

V roce 1958 jsem byl povýšen do funkce vedoucího technika provozu a oprav všech lodí ČSPLO. V r. 1959 jsem byl jmenován do funkce hlavního inženýra pro loděnici v Křešicích u Děčína, která v té době patřila pod správu ČSPLO. Do této funkce jsem však již nenastoupil a v září 1959 od plavby odešel domů do Ostravy.

V Ostravě jsem nastoupil do nově vybudovaného hutního podniku NHKG. Vzhledem k mým určitým zahraničním zkušenostem, získaným na plavbě, a zejména k mé jazykové vybavenosti mi byla nabídnuta funkce vedoucího oddělení vědeckotechnické spolupráce se zahraničím. Při této funkci jsem současně začal postgraduálně studovat na Vysoké škole báňské v Ostravě automatizaci hutních procesů. Po ukončení tohoto studia v roce 1965 jsem přešel do útvaru hlavního mechanika jako samostatný pracovník technického rozvoje s cílem provést dostavbu údržby NHKG.

Za nesprávný postoj k okupaci ČSR a podepsání 2000 slov jsem byl v r. 1969 zbaven všech funkcí a přeřazen do dělnického stavu. Této situace jsem aspoň využil k tomu, že jsem po roce praxe a s pomocí maturity na strojní průmyslovce vykonal zkoušky a získal výuční list provozního zámečníka. V ČSR byl v té době jediný stroj na vysokotlaké čištění vodou, vyrobený na západě, na kterém jsem byl zapracován.

V té době ČSR získala zakázku postavit rafinerii a město pro dělníky v Iráku v Basře. Ocelové konstrukce, špatně ošetřené, při převozu přes moře zrezivěly, ležely v poušti a britský inspektor, kterého si Iráčané platili, to odmítnul převzít. Generální dodavatel staveb Průmyslové stavby Gottwaldov zjistily, že jediná možnost je vysokotlaké otryskání vodou s příměsí písku. Zakoupily příslušný stroj jako druží a požádaly NHKG, aby mně vyslala do Iráku. Odpověď přišla obratem, a to, že nepřipadá v úvahu, abych kamkoliv odjel za hranice. Pochopil jsem a podal okamžitě výpověď. Jedině, kde byli ochotni mě zaměstnat, byly komunální služby v Brušperku.

Můj zámečnický výuční list mi pomohl dělat vedoucího zámečníků a později i elektrikářů, ale musel jsem se ještě vyučit i elektrikářem, takže mám dva výuční listy. Po okupaci ČSR vojsky Varšavské smlouvy se generálním ředitelem Vítkovic stal Ing. Rudolf Peška, bývalý referent vítkovického oddělení pro spolupráci se zahraničím, které jsem původně vedl v NHKG. Jako nový generální ředitel Vítkovic a člen ÚV KSČ mi umožnil zabývat se průplavem Dunaj-Odra-Labe, který chtěl on a Vítkovice postavit. V té době existoval ještě druhý fenomén, který chtěl postavit průplav D-O-L, a to byl předseda JZD Slušovice Ing. František Čuba, ale to je již jiná kapitola.

Souběžně jsem od r. 1971 do r. 1975 pracoval jako vedoucí elektroúdržby v Brušperku. Od roku 1976 do roku 1992 jsem byl vedoucím projekčního a inženýrského střediska ve Frýdku-Místku. Časem u mě na druhý pracovní poměr pracovala řada významných odborníků a projektantů ze všech možných oborů, kteří byli rovněž v období normalizace poškozeni tehdejším režimem, takže se u mě projektovaly např. zlaté doly Mokrosko, zabezpečení plavební dráhy VD Gabčíkovo-Nagymaros, malé vodní elektrárny po celé republice, vodní nádrže i vlaková nádraží, zejména ale přípravná dokumentace pro splavnění Odry do Ostravy a dolní Moravy od Dunaje až na území ČSR a vybudování plavebního stupně Kúty včetně přístavu Agroport Slušovice. Za tím účelem jsme provedli geodetické zaměření tohoto území a zajišťovali geologický průzkum pro vlastní výstavbu.

V r. 1993 po rozdělení Československa odešla řada Slováků z Prahy do Bratislavy, což se projevilo i na mnoha ministerstvech, takže mi bylo nabídnuto místo vrchního rady pro vodní cesty a plavbu na českém ministerstvu dopravy v Praze. Rozpadem Československa jsme ztratili přístup k Dunaji a tím i právo zasedat v Dunajské komisi což se projevilo později odvoláním českého zástupce, který se vrátil na ministerstvo a já, jakožto pracující důchodce, jsem mu pak uvolnil místo.

V roce 1994 vznikla projektová organizace Vodní cesty s.r.o., kde jsem působil jako jednatel. Tato společnost se v r. 1995 přetransformovala na akciovou společnost, kde jsem až do podzimu roku 2003 pracoval jako prokurista a místopředseda představenstva.

V době mého pražského působení jsem se stal členem Českého plavebního a vodocestného sdružení, kde jsem inicioval založení odborné skupiny Bařův kanál a později i odborné skupiny Moravské vodní cesty. V době pozdějšího působení na Bařově kanálu zejména při jeho automatizaci, kterou jsem jednak projektoval a jednak instaloval v rámci firmy DASYS s.r.o. jsem si pro další rozvoj Bařova kanálu, zejména pro jeho prodloužení na sever do Kroměříže a na jih do Skalice a Hodonína, vychoval důstojného nástupce v osobě pana Vojtěcha Bárta, současného ředitele obecně prospěšné společnosti Bařův kanál. Tomu jsem pak předal vedení odborné skupiny Bařův kanál a s odstupem času s radostí sleduji, že to dělá lépe než já.

V r. 2007 jsem inicioval v rámci ČPVŠ založení nové odborné skupiny „Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku“, kterou vedu dodnes a snažím se uplatnit a okopírovat všechny zkušenosti získané v minulosti při obnově Bařova kanálu.

=====

To vše jsem vyslechl, upravil a předkládám našim čtenářům. Ti, co Jaromíra znají, vědí, že je zbytečné něco dodávat. Vše bylo již řečeno. Krom jedné jeho tváře. Stále se vyhýbá popsat svůj zajímavý a bouřlivý, avšak v mezích „rakousko-uherského úředníka“, soukromý život. Škoda, snad se někdy odváží. Rád mu pomůžu.

Jaromíre, milý příteli, přeji Ti do dalšího života jediné – abys měl stále štěstí, neboť dobře víš, jako já, že na Titaniku byli prý všichni zdraví, ale štěstí neměli.

Tvůj Josef Podzimek / Egil



Ing. Jaromír Šlachta na zrekonstruované plavební komoře Strážnice na Bařově kanálu.

Významné postavení plavby ve světě

viz barevná příloha

Na základě informací Inland navigation Europe, Via Donau, Ministerstvo infrastruktury Polské republiky zpracoval Tomáš Kolařík, P&S, a.s.

Foto: Plavba a vodní cesty o.p.s., Via Donau, Tomáš Kolařík, Flavius Ignea, British Waterways

Polský projekt říční informační služby na dolní Odře získal financování z TEN-T

Dne 1. prosince 2010 Evropská komise rozhodla o poskytnutí financování projektů rozvoje TEN-T (Trans-evropské dopravní sítě) z rozpočtu EU.

Mezi projekty vybranými pro financování je první polský projekt pro vnitrozemskou plavbu. Jedná se o projekt předložený k financování ministerstvem infrastruktury. Jeho cílem je pilotní implementace evropského systému pro správu vnitrozemských vodních cest (říční informační služba - RIS) na hraničním úseku dolní Odry, který bude mít velký význam pro přeshraniční rozvoj dopravy šetrné k životnímu prostředí. Hodnota projektu je 6,964 milionu (174 mil. Kč) a poskytnutá dotace z fondu TEN-T je 1,6 mil. (40 mil. Kč). Tento projekt získal podporu jako jeden z pěti podobných projektů v celé Evropské unii.



Hraniční úsek řeky Odry u Hohensaaten s vyústěním průplavu Havola - Odra, který spojuje řeku Odru s Berlínem a sítí západoevropských vodních cest.

Nákladní doprava na Dunaji se zvýšila téměř o 17%

Podle předběžných údajů poskytnutých rakouským statistickým úřadem, byla první polovina roku 2010 svědkem jednoznačně pozitivního trendu v nákladní dopravě na rakouském Dunaji: objem dopravy se zvýšil o 16,7% ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. I když vývozy uskutečněné plavidly vnitrozemské plavby byly asi o 10% nižší než v roce 2009, dovoz vzrostl o pozoruhodných 32,1% a objemy tranzitní dopravy se zvýšily o 3,2%.

Objem zboží přepraveného vnitrozemskými plavidly na rakouské části Dunaje v první polovině roku 2010 činil 4,9 milionů tun, což odpovídá zvýšení o 16,9% ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. I když je tento výsledek o téměř 15% nižší než výsledek prvního pololetí roku 2008, který ještě nebyl zasažen globální finanční a hospodářskou krizí, jasně signalizuje oživení dopravního trhu na Dunaji.

Co se týče komodit přepravovaných na Dunaji, největší zvýšení přepravních objemů v první polovině roku 2010 byl zaznamenán u rud a kovového odpadu (+ 547 132 tun a + 51,6%), hnojiv (+ 195 125 t a + 59,3%) a kamenin, zeminy a stavebních materiálů (+ 95 357 t a + 61,2%). Stejněho zvýšení o 30 000 tun bylo dosaženo u komodit: železo, ocel a neželezné kovy, chemické výrobky a ropné produkty. V kontrastu k tomu objem pevných paliv přepravovaných na Dunaji se snížil o 130 990 tun v porovnání se stejným obdobím v minulém roce. Mírný pokles byl také zaznamenán u zemědělských a lesnických produktů, potravin a krmiv pro zvířata, vozidel, strojů a dalších výrobků.



Loď s nákladem automobilů na Dunaji u vídeňského přístavu Freudenau.

Přístav Rotterdam: vnitrozemská vodní doprava vítězí v kontejnerové dopravě

Přístav Rotterdam uvádí, že podíl vnitrozemské plavby se zvýšil na 33% (z 30%) u vnitrozemské dopravy kontejnerů v krizovém roce 2009. Poslední tak velký nárůst byl zaznamenán naposledy v minulém století.

Celkový objem vnitrozemské dopravy se snížil o 12%. Pokles o 25% byl zaznamenán v železniční dopravě, zatímco objem přeprav nákladní silniční dopravy klesl o 14% z 4,5 na 3,8 milionů TEU.

Vnitrozemská vodní doprava je flexibilnější

Vnitrozemská vodní doprava byla schopna být více flexibilní v cenách a přizpůsobila se nadbytečné kapacitě dopravy, na rozdíl od železniční dopravy. Železnice nebyla, nebo nemohla být, dost rychlá přizpůsobit se klesajícím objemům způsobeným krizí zatímco vnitrozemská vodní doprava těžila z odstranění omezení v nákladních kapacitách v námořních terminálech.

Sektor silniční dopravy byl relativně více vystaven krizi kvůli jeho vysokému podílu, kolem 70%, v přepravních službách uvnitř Evropy. Toto odvětví jako celek bylo silně zasaženo hospodářskou krizí, ještě více však ve Spojeném království, Irsku a Španělsku.

Budoucnost ukazuje silný růst

Očekává se růst přepravy kontejnerů ve velkých západních terminálech. Počínaje rokem 2013 budou provozuschopné nové terminály na Maasvlakte 2. Až do roku 2035 terminály Maasvlakte 1 a 2 usilují o modální rozdělení: 45% vnitrozemská vodní doprava, 20%, železniční doprava a 35% silniční doprava.



Nové rotterdamské terminály mají být ze 45% obsluhovány vnitrozemskou plavbou.

Temešvár se opět napojí na evropské vodní cesty, obnova vodní cesty Bega pokračuje

Vodní cesta Bega, která spojovala rumunské krajské město Temešvár s Dunajem je po více než 50 letech vyčištěna a je připravena pro vodní dopravu. Město Temešvár má v úmyslu koupit šest lodí pro zajištění městské hromadné dopravy na vodní cestě Bega. Podél řeky má být postaveno 7 přístavišť pro nástup a výstup cestujících.

Dnešní vodní cesta byla postavena v letech 1906 až 1916. Nachází se na ní 6 plavebních komor (2 v Rumunsku, 4 v Srbsku) o rozměrech 70 x 10 metrů, vodní cesta má hloubku 1,5 metru. Mezi lety 1937 a 1938 dosáhla přeprava na vodní cestě vrcholu, když bylo přepraveno 250 000 tun zboží ročně. Vrcholu v osobní přepravě dosáhla vodní cesta v roce 1944, kdy se po ní přepravilo kolem 500 000 pasažérů. V roce 1945 byla vodní cesta poškozena bombardováním a boji na konci druhé světové války, z těchto důvodů na ní klesaly přepravy až byla v roce 1958 ukončena přeprava zboží. V roce 1967 z ní zmizely i poslední osobní lodě. Dnes je v plánu opět obnovit jak osobní, tak nákladní vodní dopravu na této vodní cestě.

Rumunské Vodohospodářské ředitelství v Banátu letos dokončilo práce na čištění a utěšňování vodní cesty Bega. Pro příští rok má ředitelství velké plány. Chtějí, aby bylo možné doplnit z Temešváru do přehrady Železná vrata na Dunaji. Pro Temešvár je také dobrým signálem, že Světová banka slíbila poskytnout finance na modernizaci vodohospodářského uzlu Sânmihaiul Român včetně v současnosti nefunkční plavební komory. Rekonstrukce bude stát 17 miliónů lei (100 miliónů Kč). Po dokončení prací bude Temešvár spojen vodní cestou se Srbskem a díky Dunaji se sítí evropských vodních cest.



V letech 2008 až 2010 byla vodní cesta Bega v Temešváru vyčištěna a opravena.

Práce na modernizaci plavebních komor v Londýně

Plavební komora Hurley v Londýně prochází rekonstrukcí za 1,2 milionu liber (35 miliónů Kč) jako součást rozsáhlého projektu pro modernizaci a rekonstrukci 15 plavebních komor podél řeky Temže. V rámci rekonstrukce budou vyměněna vrata spolu s kompletní rekonstrukcí plavební komory.

Projekt v Hurley je největším. 5,5 m hluboká plavební komora bude vypuštěna, aby dělníci mohli provést strukturální opravy a opravit škody způsobené vodní erozí. Nová hydraulická vrata, každá o váze pěti tun, budou mít trvanlivost 60 let a budou automatická, aby umožnila jachtařům otevřít a zavřít je stiskem tlačítka. Práce na plavební komoře Hurley začaly 1. listopadu 2010 a budou trvat čtyři měsíce.

Plavební komoru Hurley navštíví více než 70 000 návštěvníků každý rok.

Paul Power, technický manažer pro Temži z Agentury pro životní prostředí, řekl: „Po šesti letech tvrdé práce a pokračujících investic je plavební infrastruktura podél řeky Temže v dobré kondici. Řeka bude fantastickou prezentací pro olympijské hry a kompletní program prací je v plném proudu. Jsem si jistý, že jachtaři a další návštěvníci si užijí zlepšení v příštím roce i v mnoha dalších letech“.

Rekonstrukce plavební komory Temple Island také začala v listopadu a práce mají být dokončeny do 18. prosince 2010. Vrata komory jsou přeplátována a kotevní desky budou opraveny. Dokončeny byly také práce na plavební komoře Shiplake a v roce 2009 otevřena nová plavební komora Three Mills Lock, která umožňuje přepravu stavebních materiálů pro staveniště Olympijských her 2012.



Nová plavební komora a jez Three Mills Lock v Londýně byly dokončeny v roce 2009.

Průplav Saôna - Mosela

Tomáš Kolařík - P&S a.s.

viz barevná příloha

Plán na spojení Středomoří se sítí vnitrozemských vodních cest severozápadní Evropy

Ve Francii je připravován od roku 2001 projekt průplavního spojení mezi řekami Saôna a Mosela Sdružením Seina-Mosela-Rhône, jehož členy jsou regionální vlády (Languedoc Roussillon, Lorraine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône Alpes), říční komise, města, obce a přístavy (Le Havre/Rouen, Marseille, Paris, Strasbourg, Epinal, Macon, Metz, Grand Nancy, Nogent sur Seine, Thionville), hospodářské a zemědělské komory, vládní (Voies Navigables de France - správce vodních cest ve Francii) i nevládní organizace.

Spojení mezi řekou Saônou a Moselou je hlavním problémem v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy ve Francii poté, co bylo v roce 1998 upuštěno od výstavby moderní vodní cesty Rhône-Rýn.

Průplav v parametrech Vbl o délce okolo 200 km bude důležitým prostředkem pro odlehčení severo-j jižního dopravního koridoru v roce 2025, a to bez ohledu na výši investic do silnic a železnic, a přispěje ke zvýšení zisku průmyslových a zemědělských uživatelů tohoto spojení. Propojením povodí Rhôny a Rýnu se rozšíří veškerý provoz od této osy díky tomu, že vnitrozemská vodní doprava rozšíří své možnosti. Průplav Saôna-Mosela umožní spojení říčně-námořními loděmi mezi Středomořím a severem a východem Evropy. S tím souvisí i posílení atraktivity této osy a tím i konkurenceschopnosti regionálních ekonomik, které leží v regionech Rhône-Alpes a Lorraine.

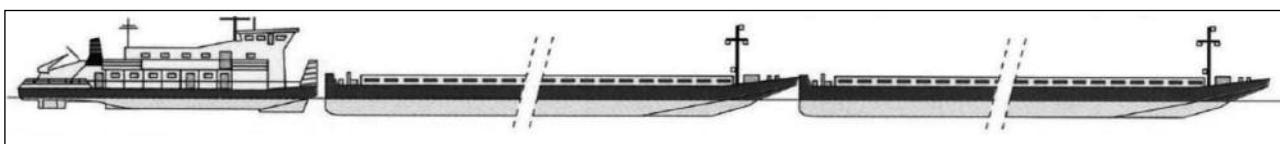
Rozvoj vodních cest přispěje k tomu, že přístav Marseille získá evropský rozměr a jeho pozice mu umožní stát se vstupní branou do jižní Evropy pro globální obchod.

Při příležitosti inaugurace Centre Pompidou v Metz 11. 5. 2010 podpořil spojení Saôna-Mosela prezident francouzské republiky Nicolas Sarkozy. Ve svém projevu řekl:

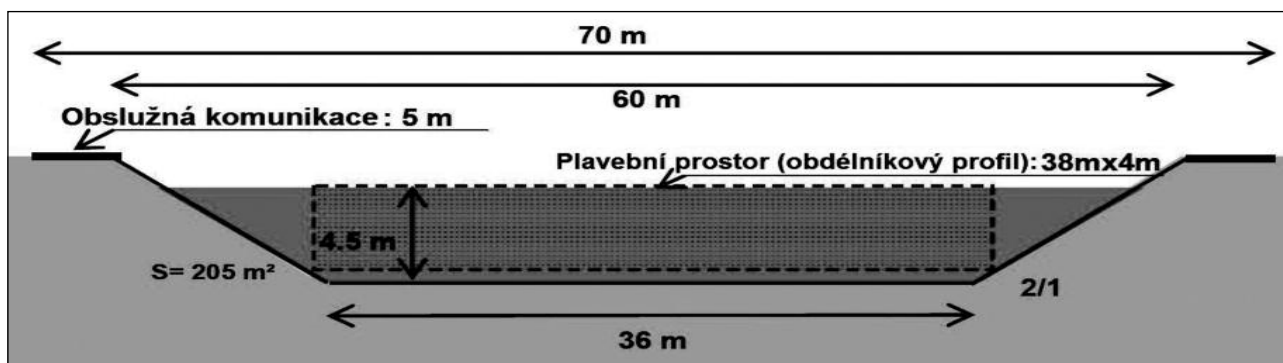
„Podporuji vznik veřejné diskuse o zcela novém vodním spojení mezi povodím Mosely a Saôny, protože přináší obrovské možnosti pro multimodální dopravu, kterou otevře celému regionu. Nadále nemůžeme preferovat rozvoj infrastruktury Paříže před provinciemi. Musíme si uvědomit, že tento region, tak blízko našich přátel v Lucembursku a v Německu, bude moci těžit z veškerého rozvoje v Evropě.“



Nejvýše položená plavební komora Neuves Maisons na řece Mosele.



Tlačná souprava o rozměrech 185 x 11,4 m a nosnosti 4000 tun pro průplav Saôna-Mosela.



Parametry vodní cesty.

Rekonstrukce plavebních komor na řekách Columbia river a Snake river v USA

Tomáš Kolařík, P&S, a.s.

Zpracováno na základě informací East Oregonian, Seattle Pi a U.S. Army Corps of Engineers.
Foto: Ross William Hamilton - The Oregonian, U.S. Army Corps of Engineers - Walla Walla District

Americká armáda - U.S. Army Corps of Engineers - uzavřela pro plavbu od 10. prosince 2010 tři plavební komory na přehradách Lower Monumental Dam, John Day Dam a The Dalles Dam na řekách Columbia river a Snake river pro jejich tříměsíční rekonstrukci. Je to nejdelší odstávka v historii plavebního systému na řekách Columbia river a Snake river.

Plavební komora na přehradě McNary Dam a další plavební komory na řece Columbia river a Snake river, které jsou pod správou armádního sboru inženýrů, projdou rozsáhlejší údržbou a opravou do poloviny března 2011.

V týdnech před uzavřením plavebních komor pokračovaly přípravné práce na všech třech přehradách včetně montáže několika největších jeřábů, jaké jsou k dispozici ve Spojených státech. K převozu každého z jeřábů je zapotřebí více než 50 nákladních aut, další tři jeřáby a asi čtyři týdny na sestavení.

Plavební komora na přehradě Lower Monumental je 213 metrů dlouhá, 26 metrů široká a 30 metrů hluboká. Je potřeba 163 milionů litrů vody k vyzvednutí nebo k sestupu plavidla na druhou stranu masivní přehrady. Plavební komora byla postavena v roce 1969 a toto je poprvé, kdy jsou vrata vyměňována.

Dolní vrata, která jsou osm pater vysoká, jsou vyrobena z oceli a váží 544 tun. Pohybují se nahoru a dolů již 41 let, jsou oslabena stářím a staly se křehkými.

Podobná vrata jsou vyměňována také na přehradách The Dalles Dam a John Day Dam, obě níže na řece Columbia River. Rozpočet pro rekonstrukci všech plavebních komor je 50 milionů dolarů (950 milionů Kč) a je financován ze stimulačního balíčku federální vlády.

Čtyřicet procent národního exportu pšenice ze 13 států je převezeno lodmi plavebním systémem každý rok do přístavů na západním pobřeží, kde je přeloženo na námořní lodě pro Asii. Ropné produkty, hnojiva a pesticidy se přepravují proti proudu pro farmářské komunity.

„Je to třetí největší exportní brána obilí na světě,“ říká Kristin Meira, mluvčí Pacifické severozápadní vodocestné asociace, která zastupuje podniky využívající řeku pro přepravu.



Poslední ze tří částí nových 700tunových vrat je nakládána na loď ve Vancouveru a připravena k přesunu proti proudu na přehradu Lower Monumental Lock.

„Sdružení podporuje rozšířené uzavření. To proto, že neplánovaná havárie vrat plavební komory by mohla uzavřít řeku pro plavbu na rok než budou nová vrata navržena, vyrobena a instalována. Jsme rádi, že budou vyměněna tři nová vrata v plavebním systému při jednom uzavření,“ řekla Kristin Meira.

„Více než 8 milionů tun nákladu, v hodnotě až 38 miliard dolarů, přepraví říční plavba na plavebním systému každý rok,“ řekl Glenn Vanselow, výkonný ředitel asociace vodních cest. „Nová vrata prodlouží životnost plavebních komor o 50 let“.

Vrata pro plavební komoru na přehradě Lower Monumental Dam byla vyrobena ve Vancouveru ve státě Washington a přepravena na místo lodí. Jeden z největších jeřábů v USA byl postaven vedle přehrady, aby přesunul nová 700tunová vrata na místo.

Pozn. redakce - V posledních letech byla vedena ve třech pobřežních státech na této vodní cestě - Washingtonu, Oregonu a Idaho - intenzivní ekologická kampaň pro odstranění čtyř víceúčelových přehrad. Výsledek tohoto střetu zájmů mohl mít závažné dopady na vodní cesty jako dopravní tepny. Generální rekonstrukce plavebních komor, financovaná administrativou prezidenta USA Baracka Obamy, prodlužující jejich životnost o 50 let, naznačuje obrat v této kauze ve prospěch zastánců přehrad a vodní dopravy. Pro umožnění migrace lososů a pstruhů jsou na přehradách postupně budovány rybí přechody, překonávající až několik desítek metrů rozdílu hladin.



Vykládka sekcí nových vrat plavební komory z lodí v komoře přehrady Lower Monumental Dam. (obr. vpravo nahoře)

Remorkér s dvojitým člunem s motorovou naftou a dvěma čluny s nákladem zemědělských produktů proplovává plavební komorou přehrady John Day Dam. Vpravo od plavební komory lze vidět impozantní rybí přechod, překonávající 56metrový rozdíl hladin.



MEMORANDUM

signatářů proklamace o spolupráci pro rozvoj Mezinárodní vodní cesty E 70
o předání výsledků aktivit za období 2006- 2010 Vládě Polské republiky
Gdaňsk – 19 . října 2010



Maršálek Kujawsko-pomorského vojvodství
Maršálek Lubuského vojvodství
Maršálek Pomorského vojvodství

Maršálek Warmínsko-mazurského vojvodství
Maršálek Welkopolského vojvodství

Zhodnotili své aktivity v časovém horizontu 2006-2010 s následujícími závěry:

1) Byla zpracována řada analýz a věcných studií souvisejících s rozvojem vodní cesty E 70 plánovaným na území Polska „Konceptce územního řešení realizace vnitrozemské vodní cesty v relaci západ - východ, které obsahují vodní cesty na: Odře, Wartě, Noteti, Bydgoském kanále, Wisle, Nogatu, Szkarpaře a ústí Wisly“, obsahující :

- a) programovou strategii
- b) územní strategii

c) vliv na životní prostředí

d) program podpory Mezinárodní vodní cesty E 70

2) byly provedeny veškeré činnosti vycházející z memoranda přijatého v roce 2007.

3) proběhlo 12 pracovních setkání zástupců maršálků

4) bylo zorganizováno 6 konferencí a pracovních schůzek, na kterých byly analyzovány zásadní problémy revitalizace vodní cesty E 70 plánované na území Polska.

5) ke spolupráci byly zapojeny vědecko-výzkumná akademická střediska severního Polska

6) byl zřízen sekretariát signatářů memoranda se sídlem v Gdaňsku.

Signatáři tohoto Memoranda potvrzují, že byly již zahájeny veškeré hlavní činnosti za účelem revitalizace vodní cesty E 70 na území Polska. V souvislosti s existujícími organizačně-legislativními podmínkami, realizace dalších předsevzetí vedoucích k revitalizaci vodní cesty E 70 na území Polska, vyžaduje pokračování dosavadních partnerských aktivit v úzké a efektivní spolupráci s Vládou Polské republiky.

Signatáři tohoto Memoranda požadují po Vládě Polské republiky akceptaci dosavadních aktivit a činností provedených jednotlivými maršálky vojvodství, které leží podél vodní cesty E 70 pro její revitalizaci a stanovení činností v rámci operačního programu směřujících k získání statutu mezinárodní vodní cesty plnicí funkce:

- dopravní vodní koridor v ose východ-západ, postavený v souladu se zásadami udržitelného rozvoje
- stimulátor společensko-hospodářského rozvoje území podél této vodní cesty
- součást státní protipovodňové strategie státu
- turistické produkty využívající unikátní kulturní, přírodní a územní atraktivity našich vojvodství na území podél vodní cesty E 70
- podmínky pro nárůst mezinárodní spolupráce s Německem, Ruskem, Lotyšskem a Litvou.

Život není takový - je úplně jiný (40)

Ing. Josef Podzimek

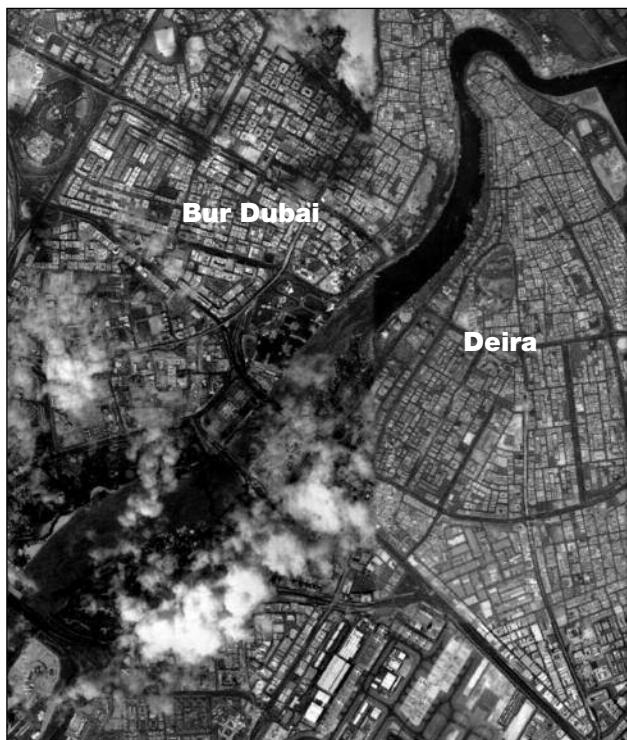
viz barevná příloha

Snaha poznat více než jen vlastní zahrádku se jmenuje zvědavost. Je to krásná lidská vlastnost. Všichni lidé ji nemají, ale všechny děti ji mají.

Jan Werich

Milí čtenáři, jestli chcete vědět něco o Spojených arabských emirátech, o nejvyšší budově světa, nejluxusnějším hotelu světa, největším obchodním centru světa s jedním největším akváriem světa, nejmohutnější zpívající fontáně světa, největší kryté lyžařské dráze na světě, o moři, plavbě, lodích a místních lidech, tak se vraťte do čísla 3/2010 našeho časopisu Vodní cesty a plavba. Nyní však pokračujeme v poznávání Dubaje – města NEJ.

Nejpozoruhodnější na tomto městě z hlediska lodí a plavby je hluboký mořský záliv zvaný Dubai Creek, který rozděluje město na dvě hlavní části:



Dubai Creek.

- Deira (severovýchodní břeh)
- Bur Dubai (jihozápadní břeh)

Tato 12 km dlouhá a asi půl kilometru široká laguna připomíná řeku nebo plavební kanál. Záliv byl v polovině 20. století k zlepšení podmínek pro lodní dopravu prohlouben. Creek, jehož vody přilákaly první obyvatelé a daly vlastně Dubaji vzniknout, zůstal dodnes životodárnou tepnou metropole. V Dubajské zátocce je k vidění vše – počínaje moderní architekturou mrakodrapů až po stará tržiště v Bur Dubai. Pod zátokou vedou dva silniční tunely a jeden tunel pro pěší.

Rychlý rozvoj a vitalita Dubaje jsou nepopsatelné, snad každou minutu se mění její tvář.

Manfred Wöbcke

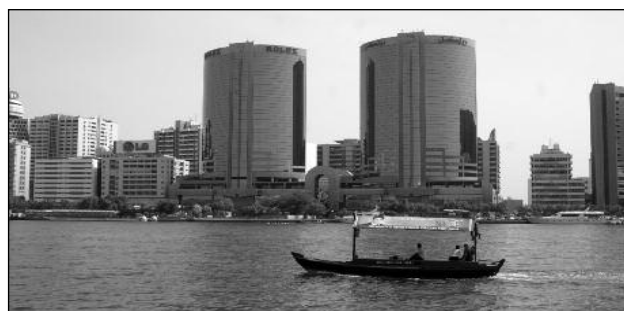


Dubajský záliv

Příjemnější spojení obou břehů zátoky zajišťují „vodní taxíky“ – otevřené dřevěné čluny „abra“. Tato protáhlá loďka z poctivých, nhrubo otesaných trámů, které na přední tvoří špici, měří zhruba devět metrů. Paluba je prostá. Dvě třetiny lodi zabírá sedačka umístěná uprostřed. Shora ji zakrývá plachta upevněná na třech kůlech. Uprostřed sedačky je otvor pro naftový motor a kormidelníka. Loď přepraví 20 pasažérů, kteří sedí zády k sobě a čelem k vodě. Přistaviště, kde se tísní *abry*, tvoří pouze kamenné omleté a kluzké schody sestupující přímo do vody. Celkem jezdí po Creeku na 130 *aber*.



Přistaviště vodních taxi – abra.



Volně plující abra.



Při plavbě po Dubajském zálivu mjíme historické i nejmodernější lodě v pozadí s nejmodernějšími budovami.

Břeh Dubajského zálivu ze strany Deiry je mnohem rušnější než nábřeží v Bur Dubaji díky **přístavním molům pro plachetnice**, které ho lemují více méně souvisle od Deira Old Souk Abra Station až k mostu Maktoum Bridge.

Ačkoli má Dubaj dva **kontejnerové přístavy v Port Rashid a Jebel Ali** i rušné mezinárodní letiště, **tradiční dřevěné nákladní plachetnice dhows se stále využívají pro dopravu různého zboží** mezi Dubají a jejími historickými obchodními partnery v Indii, Pákistánu a východní Africe. Procházkou a pozorování ruchu kolem **dhows**, kterých vedle sebe (přiraženy bok po boku) může zakotvit až 10, **dělají z toulek kolem přístavních mol v Deire jeden z největších zážitků návštěvy Dubaje.**



Přístav Jebel Ali, Jebel Ali Free Zone



Přístav Rashid, Dubai Creek



Dubai Creek

Na rozdíl od přístavů Port Rashid a Jebel Ali, které nejsou turistům přístupné, dostat se sem není problém, takže si čluny můžete prohlédnout hezky zblízka i najmout na soukromou plavbu.

Dubajský záliv se stal na konci 30. a ve 40. letech 20. století přístavací plochou pro britské hydroplány Imperial Airways.

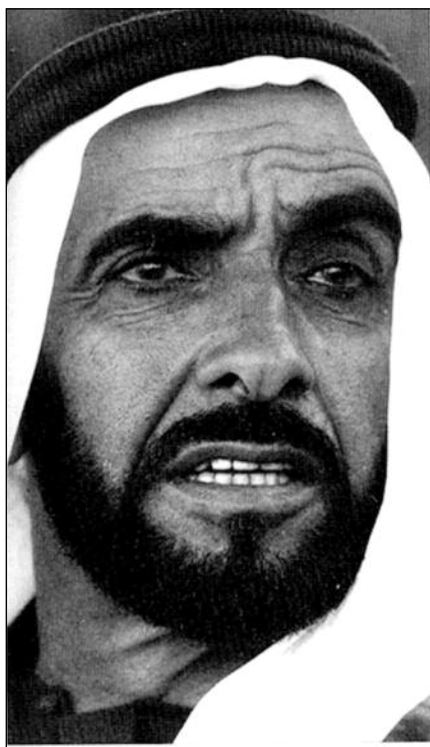
Pořád jsem se nechtěl smířit s faktem, že se nedostaneme do žádného přístavu. Byl jsem na to sice upozorněn ve všech průvodcích, že v Dubaji se nesmí fotografovat přístavy a zahalené ženy. Vydal jsem se přesto hledat loď, jejíž kapitán by se nebál nás zavést do přístavu. Našel jsem ho až před budovou paláce šejka Al Maktouma, který jsem chtěl navštívit z prostého důvodu. Dědeček současného vládce Dubaje ho postavil ve stejném roce jako můj dědeček Josef založil nejstarší stavební firmu v českých zemích, tedy v roce 1896. Hned se mi Dubaj zařadila do mého osobního časového měřítka. Tento palác slouží jako **Muzeum kulturního dědictví.** Bývalý dům rodiny Maktoumů, postavený pro šejka



Nádvoří domu šejka zakladatele.

Maktouma Bin Hašra Al Maktouma, ale nyní přejmenovaný podle jeho nástupce šejka Saeeda, který vládl v emirátu od roku 1912 do roku 1958, byl po 90 letech (1986) přestavěn a nyní je zde muzeum ukazující život v Dubaji v minulosti.

Dům šejka Saeeda Al Maktouma (Sheikh Saeed Al Maktoum House) obsahuje sbírky fotografií, mincí, známek, výstavu o chytání ryb a lovu perel a historické dokumenty. Dům stojí v klidné části promenády na břehu zálivu. Dvoupatrová impozantní budova, postavená z korálového kamene, natřená vápnem



Šejk zakladatel.

a potažená omítkou v pískové barvě, je hezkou ukázkou arabské architektury z konce 19. století s perskými a islámskými vlivy. Ložnice a balkony ve druhém patře nad obvodovými zdmi umožňovaly šejkovi Saeedovi, dědečkovi současného panovníka, a jeho synu Rashidovi, „Otci Dubaje“, sledovat pohyb námořního obchodu po Dubajském zálivu.



Palác šejka „dědečka“ postavený v roce 1896.

A jako náhodou před palácem kotvila osamělá loď s přívětivým kapitánem. Ukázal jsem mu na mapě, kam chci plout, a on kývnul. Před naloděním se kapitán pro jistotu šel zeptat příslušného vojáka a ten ve své prostotě souhlasil. Vypluli jsme směr

Rashid – největší přístav v Perském zálivu.

Jediné co se o tomto přístavu dozvíte je, že stavba tohoto velkého oceánského přístavu začala v roce 1967 na podnět šejka Rashida a položila základy infrastruktury na podporu začínajícího ropného průmyslu i zřízení neropných odvětví. Přístav může přijímat zámořské lodě s ponorem až 13 m. Součástí přístavu Rashid je i Dubajský terminál pro výletní lodě (Dubai Cruise Terminal), který byl otevřen v roce 2001. V tomto přístavu mohou zakotvit současně dvě největší zámořské lodě, které tu zastavují na okružních plavbách mezi Evropou a Dálným východem. Kotvila zde i největší osobní loď světa, nedávno postavená Queen Mary 2.



Plujeme do přístavu Rashid.

Těšil jsem se, že konečně uvidím zakázaný přístav. V tom kapitán znervózněl a zamířil ke břehu zálivu, kde stála budka. Vyběhl, vrátil se s tím, že potřebuje naše pasy, opět odběhl, vrátil se, dal nám pasy a vyrazil na širé moře. Začal jsem věřit, že jedeme do přístavu Rashid. Pluli jsme stále podél vysoké dělicí hráze, za kterou občas byly vidět komíny zámořských lodí (viz. barevná příloha). Kapitán se stále snažil vrátit s tím, že jsem snad již pochopil, že přístav neuvidím. Donutil jsem ho, abychom pluli až ke vjezdu do přístavu. Tam jsem nafotil dvě větší lodě a kapitán nekompromisně otočil zpět. Tak končil můj pokus vidět největší nákladní dubajský přístav. Vracím se zpět do Dubajského zálivu, pokračuji ve smlouvání, za jaký peníz nás kapitán proveze celým zálivem. Dochází k dohodě, a tak začíná nejzajímavější soukromá plavba po legendárním Dubajském zálivu. Pro příznivce plavby a plavidel se naskýtá pastva pro oči.



Dubai Cruise Terminal který je součástí Port Rashidu, hostí největší výletní zámořské lodě světa.

To je pravá Dubaj před její expandující modernizací, která se představuje podél břehů jako neskutečná kulisa. Mrakodrap vedle mrakodrapu, obchodní, administrativní a bankovní budovy vás okouzlují svoji originální moderní architekturou, ale zároveň stále vidíte historické lodě plné nákladu. Náklad leží volně na ploše nábřeží včetně pneumatik a elektroniky. Nic se neztratí. Zde se nekrade!!! Plujete napříč staletími, které charakterizují staré i nové mešity a hlavně paláce s větracími věžemi. Avšak čím dál víc se posouváte v čase do současnosti s tečkou v 3. tisíciletí.

Architektura

Tradiční architektura odráží drsné podmínky pouštní země. Stavby byly v minulosti vždy přísně účelné a závisely na omezeném výběru materiálů. Pro uspořádání domů byly rozhodující dva faktory: soukromí a ventilace. Místnosti obklopovaly centrální otevřené nezastřešené nádvoří. Na něm se během horkého a dusného léta i spalo. Uspořádání i použitý materiál sice zajišťovaly vzdušnost, ale extrémní klima si v pozdějším období vyžádalo instalování důmyslného větracího systému. Tím byly větrné věže (*barjeel*), které vyčnívaly nad domem do výšky zhruba pěti metrů. Jejich vrcholek měl velké otvory na všechny čtyři strany a zachytával sebemenší pohyb větru. Tento vzduch pak odváděla centrální šachta dolů do místnosti pod věží. Těch pár metrů stačilo, aby se horký vzduch ochladil a v obytných prostorech udržoval příjemnou teplotu. (viz. palác šejka zakladatele).



Plavba po Dubajském přístavu.

Ještě začátkem 20. století byly prakticky jedinými veřejnými budovami pevnosti a mešity. Základní uspořádání mešit se v celém islámském světě podobá: zastřešený otevřený prostor, k němuž bývá většinou připojen minaret. Uvnitř se nacházejí dvě důležitá místa. Malý půlkruhový prostor, odkud vede duchovní modlitbu (*mihrab*) směřující k Mekce. Po pravé straně mihrabu se nad úroveň nachází kazatelna, k níž vedou schůdky (*minbar*). Podlahu mešity pokrývají rohože nebo koberce, na kterých se věřící modlí. Prosperita po objevu ropy v polovině 20. století



Architektura začíná u mešit a končí u moderních mrakodrapů.

s sebou přinesla překotný rozvoj v architektuře. Abu Dhabi a Dubaj se rychle proměnily v moderní metropole plné výškových budov.

Troufalost zdejších vládců bere dech. Nedostává se pobřeží, na kterém by se daly vybudovat nové hotelové komplexy? Postaví dva umělé ostrovy se 120 km nových pláží. (viz. barevná příloha) Potřebují snad lepší letecké spojení do města? Vybudují během patnácti let letiště ověčené mnoha cenami. Chtějí, aby se o nich ve světě hodně mluvilo? Zorganizují nejdražší koňský dostih na světě, mezi-

národní tenisový a golfový turnaj, samozřejmě nejdražší, největší či nejluxusnější na světě. Nebo snad potřebují národní symbol, který by každý na světě poznal? Tak si prostě postaví na dalším „malém“ umělém ostrově nejokázalejší hotel na světě a později uprostřed Dubaje i nejvyšší budovu na světě (viz. barevná příloha).



I ve vnitrozemí vznikají nové čtvrti Dubaje s umělými řekami a vodními plochami

Vyšší, dražší, novější – tak zní dnes pravidla úspěšné stavby u Perského zálivu. Výškové budovy postavené ze skla, betonu a mramoru později udělají místo novým stavbám. Obyvatelstvo bydlí v nákladných domech obehnaných vysokými zdmi. Pro přistěhovalce za prací byla vystavěna nová obytná sídliště. Hliněné vesnice starého typu existují už jen na venkově.



Dubai Museum

Chcete-li pochopit historii arabských emirátů, navštivte nejstarší budovu ve městě, která byla podstavěna před pouhými 200 lety. V dlouhých, světle omítnutých prostorách jsou vystavena řemeslná umělecká díla, dokumenty a náčiní k lovu perel, vykopávky z Al-Quasis, starobylé zbraně a tradiční čluny. Zvláště stará plavidla i dřevěné cistny na vodu stojí za prohlídku i fotografování. Co vás opravdu pohltní, jsou „figuríny“



Historická loď abra (vlevo), loď „vyřezaná“ z jednoho kmene (vpravo).



Dřevěný tank na vodu.



Původní kamenný žlab na přepravu vody z hor.

žen a mužů v životní velikosti v tradičním oblečení při výkonu běžných činností (rybolov, lov perel, stavba tradičních dřevěných člunů, život v soukromí, peněžnictví, obchod, šití atd.). V tomto muzeu vám také přiblíží, jak se v dávných časech dopravovala voda a jak se s ní hospodařilo. V poušti na Arabském poloostrově již po tisíciletí vznikaly oázy. Schopnost přepravovat vodu na kilometrové vzdálenosti do palmových hájů a na zeleninová políčka byla životně důležitá. **Nejstarší do kamene tesané kanály** byly nazývány *falaj* a jsou více než 2500 let staré. V emirátech se tento staletými prověřený systém zavlažování používá doposud, návštěvníci ho mohou dodnes obdivovat v oázách Al-Ain a Al-Dhaid, ve vádí Hatta a Buraimi.

Snad mi laskavý čtenář na tomto místě dovolí malou odbočku k pochopení současného života v arabských emirátech.

Manželství v SEA a dnešní doba

Již začátkem 90. let se ukázalo, že navzdory většímu počtu mužů mezi občany SAE se vdává stále méně žen. Hlavní důvod představují peníze. Uzavřít manželství totiž není v rodové společnosti levná záležitost. Místní tradice velí, aby muž zaplatil za ženu věno. Jak rostlo bohatství země, stupňovala se také očekávání rodin dcer, které žádaly po nápadnících víc a víc peněz. K tomu se ještě přidaly drahé a okázalé svatební oslavy. Vláda spustila kampaň za snížení věna a stanovila jeho horní hranici na 50 tisíc dirhamů (10 000 EUR). Zakázala také pořádání extravagantních oslav. Porušení nařízení může mít pro novomanžele těžké následky: vězení nebo pokutu 500 tisíc dirhamů (100 000 EUR). Občané s omezenými příjmy (do 16 tisíc dirhamů za měsíc (3 200 EUR), kteří se chtějí oženit, mohou však dostat nevratnou půjčku až 60 tisíc dirhamů. Představte si, jak naše koalice s opozicí v zádech řeší nevratnou půjčku, aby si i „obyčejní“ muži mohli koupit manželku. Určité omezení tu však je. Muž nesmí mít víc jak čtyři manželky.

Imigranti

Náhlý přechod ze středověku k naftové velmoci se dal zvládnout pouze díky cizincům, kteří poskytli své vědomosti a pracovní síly výměnou za tučné peníze. Jejich podíl k celkovému obyvatelstvu není nikde ve světě tak vysoký, jako v emirátech (80 % z přibližně 4,5 miliónu obyvj.). Pracují zde indiští zametači, kolonie zedníků z Pákistánu, egyptští lékaři a učitelé, pomocníci do domácnosti ze Srí Lanky, thajští kuchaři a číšníci. Každý takový přistěhovalec za práci potřebuje místního sponzora, který se za něj zaručí, v případě protizákonného jednání se ihned odebírá povolení k pobytu. Zahraničním majitelům firem je vždy přidělen jeden lokální společník (s většinovým podílem). Ani tuto informaci o emigrantech v SEA nečtete jenom jako povídání o cizí zemi. Pokuste se jí konfrontovat s řešením imigrační politiky v nové České republice. Před návštěvou arabské země je třeba si aspoň v několika větech uvědomit co znamená Bin – Bint, a bez předsudků a bez vlivu televizních informací, co je vlastně islám. „Bin“ znamená v arabských jménech „syn někoho“: Mohammed Bin Rashid má tedy význam Mohammed syn Rashida. „Bint“ znamená „dcera někoho“.

Islám je ve Spojených arabských emirátech státním náboženstvím a znamená doslova „podrobení se boží vůli“. Tato vůle je obsahem koránu - svatého čtení proroka Mohammeda z počátku 7. století, který byl sepsán po jeho smrti. K základům náboženství patří modlitba pětkrát denně (v pátek v mešitě), postní měsíc ramadán a poutní cesta do Mekky.

S touto definicí i její aplikací v SEA se setkáváte na každém kroku když kráčíte Dubají. Před každou mešitou najdete stovky párů bot, neboť do posvátných míst vstupujete bosí. Přístup mají jenom muži, kteří se zde v kleče modlí v každou denní hodinu. Vejít můžete, fotografovat nesmíte. Ale modlíci se hloučky mužů. najdete na ulicích, před obchody,

v zahradách, prostě všude. Vliv náboženství v každodenním životě jsme si uvědomili právě v pátek na ohromném rybím tržišti. V pravé poledne zazní z tlampačů umístěných na minaretech modlitba. Prodávači nechají otevřené stánky i s nezajištěnými pokladnami, popadnou kobereček a pospíchají do mešity. Nikdo nic neukradne. Po modlitbě se vrátí a pokračují v prodeji.

Hydroplánem nad Dubají

Chcete-li naopak poznat moderní Dubaj, musíte se na toto neskutečné město podívat z nebe. Použijte k tomu hydroplán, který zde nazývají vodní křídlo. Nejdříve jsem se bál, že nás posadí do rogalu, ale po příchodu k pravému hydroplánu jsem se uklidnil. Bylo dovoleno i fotografovat a co mi tedy chybělo? Nevidět Dubaj z ptáčích perspektivy znamená nepochopit toto město NEJ, které vzniklo na poušti za posled-



ních 50 let. Jinak než ze vzduchu nemůžete vidět a fotografovat dva největší dubajské přístavy Rashid a Jebel Ali. Letíte-li nad těmito přístavy, dostanete



také odpověď na informaci, že 90 % HDP Dubaje pochází z obchodu a turistiky. Nekonečný les přistavných jeřábů a kontejnerů vás o tom přesvědčí. Ihned po startu se ocitáme nad obchodním přístavem Jebel Ali. Kolem něj se rozprostírá **Jebel Ali Free Zone** s rozlohou 100 km². V této bezcelní zóně sídlí 2500 firem ze stovek zemí. Lákají je sem mimořádné ekonomické výhody: žádné clo na dovoz a vývoz, žádné měnové omezení, žádná daň z příjmu fyzických osob či 15 let osvobození z daně právnických osob.

Jebel Ali Port – největší uměle vybudovaný přístav na světě

byl doslova vybagrován v pobřeží Perského zálivu. Tento přístav je schopen přijmout a odbavit 7 mil. kontejnerů ze 125 nákladních námořních linek ve svých 71 kotvištích.



Přístav Jebel Ali



Dubajské mrakodrapy, v pozadí Palm Jumeriah.

Teprve z letadla si dokážete představit síť čtyřproudových až šestiproudových dálnic, mimoúrovňových křižovatek a řetěz moderních stanic nadzemního „metra“. K tomu přistoupí úchvatný koberec nově vypěstovaných dokonalých trávníků, květinových záhonů zářivých barev a nekonečná krajka umělých jezírek s promenádními cestičkami.

A nakonec to neúchvatnější – několik dokončených i stále budovaných největších umělých ostrovů na světě. Samozřejmě ten nejnámější a nejvíce dokončený a zabydlený ostrov Palm Islands jsme navštívili i po zemi a také jsme se projeli vláčkem, který na visuté dráze spojuje ostrov s pevninou, ale teprve z letadla pochopíte jejich rozlohu.

Palm Islands – osmý div světa

Kousek od pobřeží Dubaje rostou tři obří umělé ostrovy, které prý budou vidět z vesmíru pouhým okem stejně jako Velká čínská zeď. Dubaj je prezentuje jako osmý div světa. Název projektu Palm Islands není náhodný, tvar ostrovů připomíná palmu se vším všudy – kmenem, vějířovitými listy i trsem datlí. (viz. barevná příloha) Tyto největší umělé ostrovy na světě se budují z podnětu šejka Mohammeda Bin Rashida Al Maktouma, který začal vládnout v roce 2006. První dva se staví 300 metrů od břehů Dubaje, jeden v lokalitě Jumeirah, druhý v Jebel Ali. Na těchto dvou ostrovech v konečné fázi bude k dispozici luxusní bydlení (50 hotelů, 2500 rezidencí a 2400 apartmánů), hotely, maríny, kina, shopping centra i golfové hřiště. Díky své členitosti rozšíří současné přírodní pobřeží emirátu, které tvoří 72 km, o dalších 120 km.

Ostrovy rostou přímo z mořského dna. Plovoucí sací bagry musely přemístit cca 100 milionů kubických metrů písku na každý z ostrovů. Následně jsou břehy



Na umělý ostrov Palm Jumeriah se dostanete také nadzemním metrem, jehož dráha končí v moři.

ostrovů opevněny kamenným a betonovým záhozem. Oba ostrovy jsou zhruba 5 km dlouhé a 5 km široké v rozpětí „palmových listů“, kterých je po sedmácti. Jako vlnolamy budou kolem „listoví“ obou palem fungovat protáhlé ostrovy ve tvaru půlměsíce. V případě Jumeirah má až 11 km, u Jebel Ali dokonce o čtyři kilometry víc. Šířka této „poslední“



Umělý ostrov Palm Jumeriah.

pevniny bude něco kolem dvou set metrů. Koncept „palmy“ u Jumeirah je zamýšlen jako klidné a tiché místo pro bydlení, odpočinek a dovolenou. Pomyslným kmenem palmy protéká kanál, čímž vzniká další pobřeží. Palma u Jebel Ali je naopak především místem zábavy a aktivního odpočinku. Tady kmen ostrova patří tématické „Sea Village“, kde kromě jiného je hlavním magnetem vodní park s kosatkami, delfíny a obřími akvárii. Stavět se začalo po více než čtyřech letech diskusí a plánování v červnu 2004. V Dubaji platí mimo jiné dvě pravidla:

1. staví se rychleji než rychle

2. nic není nemožné

První obyvatelé se začali stěhovat již koncem roku 2006. Projekt Palm Islands znamenal i průlom v legislativní praxi SAE. Zatímco dosud mohli nemovitosti vlastnit pouze místní občané arabského původu, v případě tohoto projektu si mohli dům koupit i cizinci. Zájem byl obrovský, kolem dvou tisíc vil na palmě v Jumeirah se prodalo za tři týdny. Za tři až čtyřpokojový apartmán dali zájemci od 450 do 530 tisíc eur, vily přišly na 720 tisíc až 1,3 milionu eur.

The World – nejrozsáhlejší umělé souostroví na světě

Další megaprojekt podobného ražení vzniká nedaleko palmového ostrova Jumeirah. Spatříte ho jak z terasy nejluxusnějšího hotelu světa Burj Al Arab, tak z vyhlídkové terasy nejvyšší budovy světa Burj Khalifa. Avšak teprve z letadla si vychutnáte plnými doušky jeho výstavbu, která je ještě v zárodku, ale ostrůvek uprostřed „světa“ je již zelený s rezidencí vládnoucího šejka Ras al-Khaimana. Ve své konečné podobě půjde o atlas světa s kontinenty nasypnými sacími bagry z písku vytěženého z mořského dna. Tento poslední světový zázrak vzniká mezi hotelem Burj Al Arab a přístavem Port Rashid ve vzdálenosti čtyř kilometrů od pobřeží. Sny vládců Dubaje jsou víc jak velkolepé. Ohrozit je může jenom celosvětová bankovní a hospodářská krize. Přesto si jich několik připomeňme.

Plánovaný Dubai Waterfront

Tento megaprojekt se bude skládat z kanálů a umělých ostrovů napojených na poslední volné přírodní pobřeží Perského zálivu, které Dubaji ještě zbývalo. Sloužit má opět rezidenčním komerčním i rekreačním účelům. Součástí plánu je 75 km dlouhý Arabian Canal, který povede z pobřeží do pouště. Dubai Waterfront rozšíří pobřeží emirátu o 820 km. Celkem se bude rozkládat na 440 km² (sedmkrát větší než newyorský Manhattan). Bude mít tvar půlměsíce, který téměř překryje umělý palmový ostrov Jebel Ali. Na opačné straně od souostroví World než Dubai Waterfront se plánuje další větší než největší dřívější ostrov na světě, opět tentokrát o 2 x 24 palmových listech připomínajících trilobit. Následují další sny, jejichž výstavba je zatím pozastavena.

Dubailand

Velkým lákadlem obřího zábavního parku vznikajícího poblíž závodiště Nad al-Sheba bude další krytá lyžařská aréna. Lyžovat se tu bude v útrobách ohromného dómu z oceli a skla, což umožní výhled z uměle zasněžované sjezdovky přímo na venkovní poušť. Lyžaře bude na vrcholek vozit lanovka. Vznikne zde také hotel ve tvaru ledovce, restaurace, ledové kluziště, areál s tučňáky. Součástí Dubailandu, který má denně přivítat 200 tisíc návštěvníků, budou další tematické parky.

Dubai Marina

Přímo při pobřeží Perského zálivu (poblíž hotelů Burj Al Arab a Le Royal Meridien Beach Resort) se už rýsují budovy kolem nového umělého zálivu; samozřejmě, že nejrozsáhlejší svého druhu na světě. Součástí projektu – jehož první fáze už skončila a přicházejí další – jsou velká přístaviště jacht, špičkové bydlení, hotely, restaurace, obchody. Nad novým nábřežím se bude tyčit celkem přes dvě stě (!) nových výškových budov. Některé z těchto mrakodrapů budou určitě také pozoruhodné. Třeba „šroubovitá“ Infinity Tower se má tyčit do výšky 330 m a má být nejvyšší stavbou s „překroucením“ o 90°.

Hydropolis



Plánuje se také první podmořský tunel světa, z kterého se návštěvníci budou moci dívat na ryby z oken svých pokojů. Německý architekt Joachim Hauser se inspiroval románem Julesse Verne. Hotel bude stát asi 300 m od břehu v hloubce 15 m. Spojení s pevninou bude zajišťovat prosklený vlak jezdící po mořském dně skleněným tunelem.

Všech 220 apartmá má být pod hladinou, nad ní mají vyčnívat dvě kupole (jedna určená ke kultuře, druhá restauracím) a umělá pláž. Celková plocha na hladině bude 75 tisíc m². Hovoří se dokonce o strojích na výrobu mlhy, které by měly zajišťovat stín pomocí umělého mraku. Náklady na stavbu Hydropolis přesáhnou půl miliardy dolarů.

Al Burj, prostě věž, která bude vyšší než nejvyšší

Povídání o snech vládců Dubaje ukončím dalším hledáním „babylonské věže“. Jedna – současná nejvyšší budova světa Burj Khalifa - byla právě dokončena a již se připravuje další a samozřejmě vyšší než nejvyšší. Mrakodrap Al Burj (Věž) má mít neuvěřitelných 1000 až 1200 m! A to se původně uvažovalo o 1600 m. Ještě začátkem roku 2008 se hledalo vhodné místo, ale najít je není v Dubaji obtížné. Budova má sestávat ze tří samostatných věží, spojených „nebeskými“ mosty. Snad moje povídání o tomto pro Evropana těžko pochopitelném světě nejlépe zakončí právě úryvek z básně vládce Dubaje, jejíž text v arabštině bude formou uměle nasypných ostrůvků lemovat umělý ostrov Jebel Ali:

*„Od moudrého berme moudrost,
je třeba muže s vizí k psaní na vodu,
není každý jockey, kdo jezdí na koni,
velcí muži míří k velkým úkolům“.*

Nemohu si odpustit dovětek: snad si vládce Dubaje při stavbě „světa“ včas všimne, že existuje světadíl Evropa, v jejímž srdci je malá Česká republika, která je jen o něco větší než Spojené arabské emiráty, ve které již generace sní o vodním koridoru s názvem Dunaj – Odra - Labe, který naši současní „vládci“ nazývají gigantickou stavbou.

Použitá literatura:

Dubai discovered – Explorer Publishing, Dubai 1995
Dubai Gateway to the Gulf – Motivate Publishing – 2007
Dubaj – Svojtka & Co, nakladatelství, 2007
Dubaj, průvodce do kapsy – Berlitz, 2007
Impressions Dubai – Explorer Publishing, Dubai 2008
Spojené arabské emiráty, Freytag&Berndt, 2008
Dubaj, Sjednocené arabské emiráty – Marco Polo, 2009
The big BUS company Dubai, 2010



Povodí Labe, státní podnik



Zabezpečuje

výkon správy povodí, kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zjišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod a další činnosti, které vykonávají správci povodí podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, zákona č. 305/2000 Sb., o povodích a souvisejících právních předpisů, včetně správy drobných vodních toků v dané oblasti povodí, jejichž správcem byl podnik určen.

Územní působnost je vymezena hydrologickou hranicí ploch hlavních a dílčích povodí vodních toků, které má Povodí Labe ve správě. Určená oblast zasahuje do správního území 7 krajů, a v nich do obvodu 62 obcí s rozšířenou působností.



Nabízí

- v rámci činnosti vodohospodářských laboratoří, akreditovaných u Českého institutu pro akreditaci (ČIA) pod č. 1264, analýzy povrchových, odpadních a pitných vod, říčních sedimentů a zemin, plavenin, sedimentovatelných plavenin, čistírenských kalů, odpadů, výluhů a různých matric z oblasti hydrosféry, včetně prací vzorkařských a hydrometrických,

- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3,
Tel.: 495 088 111, Fax: 495 407 452, www.pla.cz, labe@pla.cz

- vodárenství
- stokování a čištění odpadních vod
- generely měst
- odvodnění
- generely zásobování vodou
- hydrotechnika
- hydroenergetika
- protipovodňová ochrana
- hydroinformatika
- plánování
- krajinné inženýrství

- rekultivace
- hydromeliorace
- závlahy
- tvorba a ochrana životního prostředí
- odpadové hospodářství
- městská a technická infrastruktura
- budovy
- konstrukce
- statika staveb

Systém managementu kvality je certifikován COS/IQNet - dle ČSN EN ISO 9001:2009
Systém managementu prostředí je certifikován COS/IQNet - dle ČSN EN ISO 14001:2005
Systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je certifikován TCart - dle ČSN OHSAS 18001:2009
CTN - Centrum technické normalizace



Česká republika

Ústředí Praha

HYDROPROJEKT CZ a.s.
Táborská 31
140 16 Praha 4
praha@hydroprojekt.cz
tel.:+420 261 102 222
fax.+420 261 215 186

Odštěpné závody

OZ Brno
Minská 18
616 00 Brno
brno@hydroprojekt.cz
tel.:+420 541 214 973
fax.+420 541 214 973

OZ OSTRAVA
Varenská 49
729 02 Ostrava
ostrava@hydroprojekt.cz
tel.:+420 596 657 111
fax.+420 596 638 328

OZ ČESKÉ BUDĚJOVICE
Zátkovo nábreží 7
370 21 České Budějovice
c.budejovice@hydroprojekt.cz
tel.:+420 386 103 536
fax.+420 386 354 646

Slovenská republika

HYDROPROJEKT s.r.o.
Robotnícka 6
974 00 Banská Bystrica
hydroprojekt@hydroprojekt.sk
tel./fax.+421 484 141 419