

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

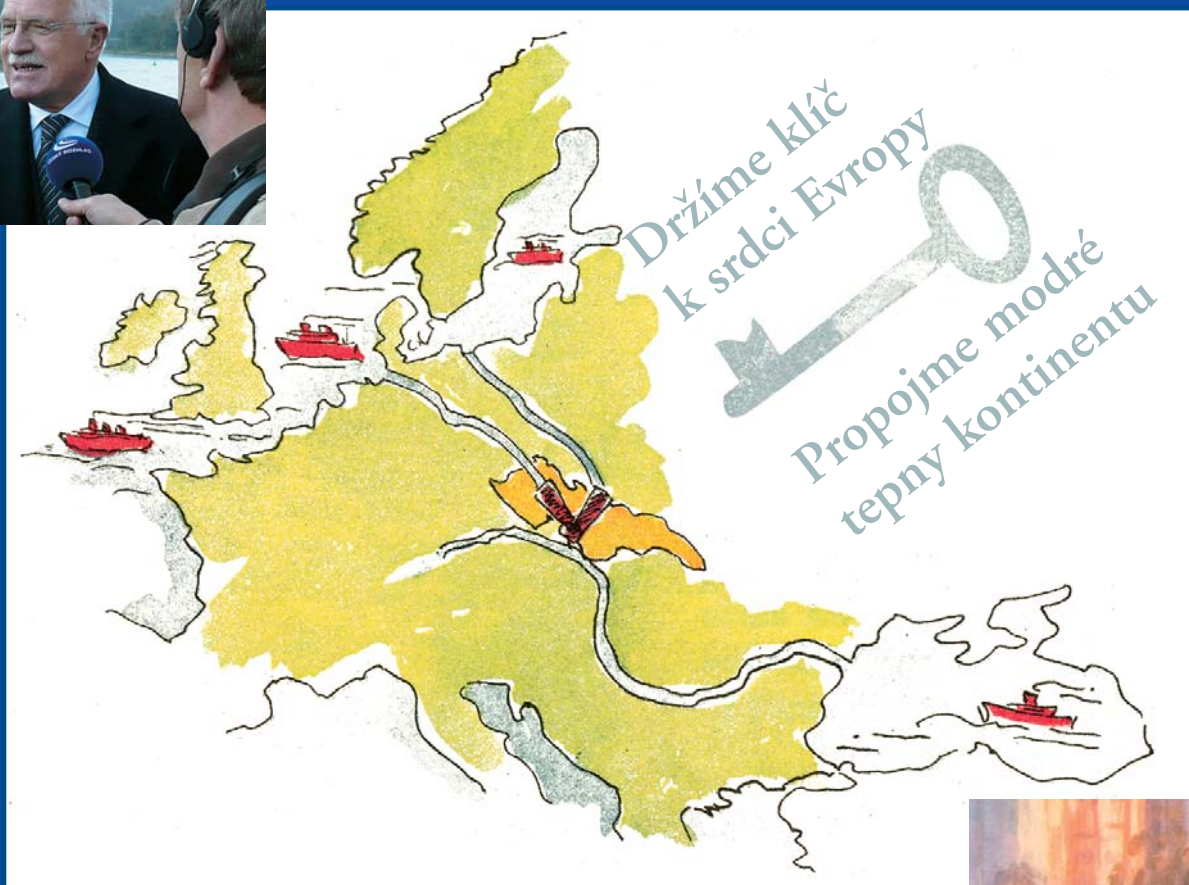
VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

2007



2007 – prezident republiky
Václav Klaus na labské vodní cestě



1937 – Baťovy vize v knize
„Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5
Tel.: 2 21401111 Fax: 2 57322739 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevořská 11, 601 75 Brno
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



www.hydroprojekt.cz



Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.poyry.cz



HOCHTIEF CZ a.s.

Plzeňská 16/3217, 150 00 Praha 5
Tel.: +420 283 841 851, Fax: +420 283 840 642
e-mail: info@hochtief.cz • www.hochtief.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



www.metrostav.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz



Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel. 24141 0302
Fax: 24140 9467
e-mail: p-s@volny.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040
e-mail: strojirny@podzimek.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz



ČKD Praha DIZ, a.s.
Kolbenova 499, 190 02 Praha 9
Tel.: +420 266 031 111
E-mail: mruk@ckddiz.cz • www.ckddiz.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2
Tel.: 602 323 988
Fax: 604 256 965
e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST
Krymská 296/23, 101 00 Praha 10, Vršovice
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. Petr Forman, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.,
Ing. Jan Kareis, PhD., Ing. Jiří Kremsa, Ing. Josef Podzimek,
Ing. Miroslav Šefara.

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

Objednávky a inzerce:

Radka Kostková, tel.: 607 751 788

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

Kam kráčíš Česká republiko?

*Je smutná epocha, 000
když je lehčí rozbít atom
než lidské předsudky.*

Albert Einstein

To, že vodní doprava je neekologičtější a neekonomičtější druh přepravy, je známo tisíciletí stejně jako, že nejpřirozenější tepny této přepravy jsou velké řeky. Ale stejně tak dlouho se ví, že stejnému účelu mohou sloužit umělé vodní cesty, nejčastěji nazývané průplavy. Jestli jsme v poslední době pro nejvýznamnější propojení vodních cest v Evropě začali používat název „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“, má svůj nevyvratitelný důvod. Tato vodní cesta, v konkrétní podobě známá 300 let a v zákonné formě pak 107 let, v poslední době získává další nové významy. Mimo funkci dopravní začíná převládat význam vodního koridoru D-O-L pro vodohospodářskou stabilitu významné části České republiky. **Vodohospodářská funkce D-O-L je nezpochybnitelná i z hlediska ekologického, neboť je to komplexní a k přírodě nejšetrnější obrana proti důsledkům globálního oteplování.** Je to způsobeno tím, že vodní doprava vykazuje nejnížší produkci emisí (dle francouzských podkladů jsou škody z emisí vodní dopravy ohodnoceny na 1 €/1000 tkm, u kamionové dopravy se jedná o 8,9 € na 1000 tkm), ale i tím, že vodní koridor nabízí přirozený způsob zachycení vody a její redistribuci do optimálně účinných akumulčních prostor tak, aby nebylo změnami klimatu ohrožováno vodní bohatství ČR. Rozhodující význam však vodní koridor bude mít v blízké budoucnosti v přečerpávání vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a jižní Moravy. V této části České republiky nedostatek vody již dnes ohrožuje zemědělství, průmysl i obyvatelstvo. V Evropě je v blízkosti naší republiky již jen jedna vodnatá řeka, a to je Dunaj. Po rozpadu Rakousko-Uherska a po rozdělení Československé republiky již není naše, ale sousedního Slovenska a Rakouska. Z této skutečnosti vyplývá, že Česká republika je nejen jediným z 27 států Evropské unie, který nemá přímý, nebo kvalitní vodní cestou nepřímý přístup k moři, ale i jedním ze států, odkázaných na velmi skromné zdroje vody. **Tím se Česká republika postupně dostává do ekonomické, ekologické a politické izolace v rámci Evropské unie.**

S vodou z Dunaje se v budoucnu bude přísně hospodařit a s každým litrem se bude obchodovat jako s emisemi či se bude přidělovat jako

rádiové frekvence či televizní kanály. **Neprodiskutujeme dobu, kdy je voda z Dunaje volně přístupná.** Pro příklad je vhodné uvést, že na průplavu Mohan-Dunaj se přečerpává až 21 m³/s z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí Německa. Je třeba také opět a opět zdůrazňovat, že **vodní koridor Dunaj-Odra-Labe pro svůj provoz přídavnou vodu nepotřebuje – nepředstavuje pasivní, nýbrž naopak aktivní položku v bilanci. Rozhodující význam vodní koridor D-O-L může sehrát i v protipovodňové ochraně rozsáhlých území Moravy a Čech. Je nepopiratelně prokázáno, že kdyby v roce 1997 byl D-O-L v provozu, tak by rozsáhlá území a převážná část obcí zničených červencovou povodní o velké vodě věděla jen z televizních zpráv.**

Další přednost vodního koridoru D-O-L je v jeho velké kapacitě obnovitelné energie ve vodních elektrárnách. Výroba ve vodních elektrárnách v soustavě D-O-L by mohla dosáhnout až 150 GWh/rok (po odečtení spotřeby energie na přečerpávání), což je pro srovnání výroba ve vodní elektrárně Lipno. Vodní koridor D-O-L by také umožnil výrobu nejcennější a nejdražší elektrické energie v přečerpacích vodních elektrárnách, a to až do výkonu cca 1000 MW (pro srovnání přečerpací elektrárna Dlouhé Stráně má výkon 650 MW).

Z pohledu připravovaných plánů Evropské komise o povinném zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie o 11,5 % do roku 2020 je to jistě reálnější příspěvek k dosažení těchto ekologických požadavků než výstavba všech plánovaných větrných a solárních elektráren dohromady. A přitom nejde o jednoúčelový zábor území.

To vše, a ještě mnoho dalších výhod vodního koridoru D-O-L, si musíme připomenout při rozhodovacím procesu, který v posledních dvou letech probíhá a který má ukončit vláda (po kolikáté již?) svým usnesením č. 49

z 16. ledna 2008, ve kterém ukládá: „*ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a ministry průmyslu a obchodu, financí, pro místní rozvoj a zemědělství do 15. března 2008 předložit návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice*“. Jako všechna vládní usnesení za posledních 50 let je obecné a vyhýbá se rozhodnutí, které dokázaly učinit a realizovat vlády rakousko-uherského mocnářství i vlády první Československé republiky.

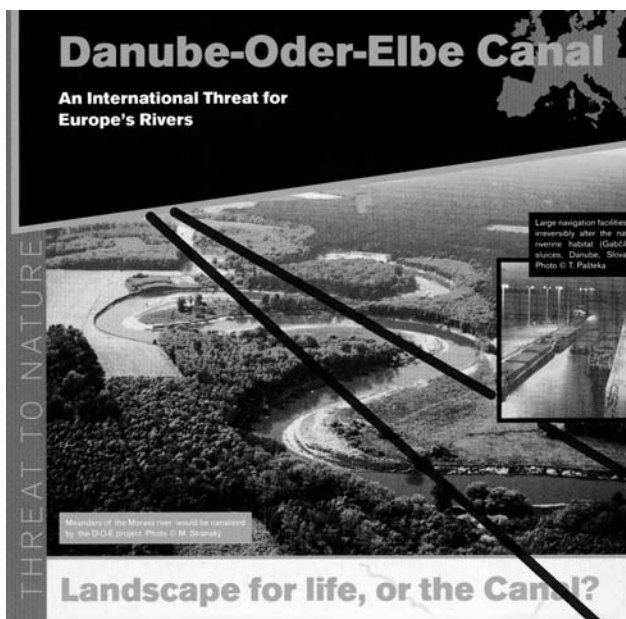
Bylo by velmi nešťastné, kdyby se vyhovělo spekulantům s pozemky a jednostranným a momentálním zájmům té či oné skupiny a degradoval by se projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na dílčí úpravy na Labi. Mají samozřejmě svůj význam, ale naléhavé dopravní potřeby České republiky řeší jen částečně a další životně důležité zájmy státu (stabilita vodohospodářské bilance, ohrožované globálními změnami klimatu,



Řízení vody do vodohospodářského systému průplavu Mohan-Dunaj pod nádrží Brombach má v některých případech tvar umělých a vzájemně propojených jezírek

Opravdu? Tak to chceme?





LHÁT SE NEMÁ

Průplav D-O-L. Mezinárodní hrozba pro evropské řeky.

ochrana před povodněmi atd.) či zájmy EU (zdokonalení a integrace sítí vodních cest) neřeší vůbec. Z hlediska cílového stavu vodních cest České republiky a celé Evropy se jedná jen o jeden článek celého řetězce. A ještě pro ty, kteří používají zastrašující pojmenování „gigantický projekt“. Náklady na výstavbu celého vodního koridoru D-O-L se odhadují na 8 880,6 miliard Kč, tj. 266 miliard Kč. Přitom náklady prvních etap Dunaj-Hodonín-Přerov nepřesáhnou částku 1,66 miliard Kč. Tento historický projekt vodního koridoru D-O-L zasahující příznivě do prosperity celé České republiky, je tedy finančně srovnatelný s historickým vyrovnáním vztahů mezi Českou republikou a církví, které v konečné sumě dosáhne částky 270 miliard Kč. Řádově podobná je i doba výstavby, která se dle různých scénářů odhaduje na 14-27 let (splácení církevního majetku je dohodnuto na 60 let). Zásadní rozdíl mezi oběma kauzami je v konečném dopadu na rozpočet České republiky. Zatímco náklady na vyrovnání státu s církví jsou hrazeny v plné výši, lze očekávat, že výstavba vodního koridoru D-O-L může být hrazena až do 85 % z Fondu soudržnosti EU. Srovnatelné je i prioritní zdůvodnění, neboť se jedná vždy o nakládání s pozemky.

Rozhodující důvod na vyrovnání s církví je jistě správný, tj. odstranění mnoholetých křivd státu vůči církvím. Ale nerealizovat historický projekt D-O-L, nebo ho dokonce na „věčné časy“ znemožnit, je mimořádná křivda páchaná na budoucích generacích země.

Paradoxní je však skutečnost, že zatímco pozemky církve jsou přesně evidované, tak pozemky potřebné pro stavbu vodního koridoru D-O-L jsou stále v pohybu. Tak se stalo, že ani strana, která chce obchodovat s pozemky, tak ani druhá strana, která chrání území pro stavbu vodního koridoru D-O-L nemá představu, o které pozemky se vlastně přesně jed-

ná. Takže „spor“ o území vlastně nemá konkrétní podobu a nemůže se ani konkrétně jednat o „narovnání“ mezi majiteli pozemků a českým státem. **Východiskem je pouze urychlené dopracování přesné a optimální trasy vodního koridoru D-O-L a její následné upřesňování, jak s ohledem na citlivé přírodní útvary, tak s přihlédnutím k zájmům obcí a jednotlivých investorů. Pak teprve může dojít k výkupu určitých pozemků nebo mírnému posunutí trasy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.**

Obce musí být postupně seznámeny s významem vodního koridoru D-O-L pro obyvatele i pro ochranu životního prostředí. K tomu by jistě vedlo vládní usnesení, které bylo předloženo ke schválení dne 16. ledna 2008 a které uložilo:

1. ministru dopravy (*doporučují doplnit ve spolupráci s ministrem životního prostředí*)
zajistit zpracování dokumentace SEA průplavního spojení D-O-L do 31. 12. 2009
2. ministru zemědělství
zajistit zpracování prognózy vodohospodářské bilance povodí ČR dotčených trasou průplavního spojení D-O-L pro časové horizonty 2030 a 2050 do 31. 12. 2008 a hodnocení jejího vlivu na vodu a vodní poměry území
3. místopředsedovi vlády a ministru životního prostředí (*doporučují vypustit, neboť jde o duplicitu s bodem 1 a 4*)
zajistit posouzení dopadů průplavního spojení D-O-L na ekosystém a životní prostředí do 31. 12. 2009
4. zajistit vyhodnocení vlivu průplavního spojení D-O-L na udržitelný rozvoj a zpracovat koridor průplavního spojení D-O-L do Politiky územního rozvoje do 31. 12. 2008

V závěru se ptám:

- Budeme tak krátkozrací a zahledění do sebe, že se odmítneme poučit z názorů mnoha generací odborníků a politiků o výstavbě vodního koridoru D-O-L?
- Nedáme se poučit ani z trendu urychleného převádění silniční dopravy na dopravu vodní v celé Evropě a tak postupně dostaneme Českou republiku do ekologické krize a hospodářské izolace v rámci EU?
- Je možné přehlédnout možnost získání více jak 39 600 pracovních míst po dobu 27 let nebo 79 200 pracovních míst při zkrácené výstavbě 14 let?
- Může si Česká republika dovolit se ani nepokusit o získání 85 % z 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU po roce 2013?

Věřím v moudrost českého národa, který se probudí vždy v kritických obdobích, které ohrožují náš život. Využít „rodinné stříbro“, které nám osud dal – území „Moravské brány“ – nejnižšího místa v Evropě mezi Dunajem a Odrou pro jiné stavby než životodárný vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, je takovým činem. Věřím v rok končící číslovkou 8, věřím v rok 2008, v uvážlivost a nadčasovost naší vlády.

Ing. Josef Podzimek, předseda správní rady
Plavba a vodní cesty o.p.s.

Meandry řeky Strážnice v Pomoraví jsou vzácným fenoménem a vodní koridor D-O-L je samozřejmě důsledně obchází.



PANE PREZIDENTE,...

Ing. Jindřich Zídek, Povodí Labe, závod Dolní Labe

(viz barevná příloha uprostřed časopisu)

„Pane prezidente, považujete za normální, že na německé straně Labe se podaří zajistit dobré plavební podmínky a mezi Ústím nad Labem a Hřenskem bude rejdaře omezovat nedostatek vody kvůli chybějícím jezům?“ (Litoměřický deník dne 20. října 2007).

I takový dotaz zazněl od novinářů 15. října 2007 na pracovním soulodí státního podniku Povodí Labe při inspekční plavbě za účasti prezidenta ČR pana Václava Klause, ministra zemědělství ČR pana Petra Gandaloviče, hejtmana Ústeckého kraje pana Jiřího Šulce, primátora města Děčín pana Vladislava Rašky, politiků, čestných hostů při příležitosti tří denní návštěvy pana prezidenta v Ústeckém kraji.

Odpovědi pana prezidenta ČR novinářům na téma zlepšení plavebních podmínek byly spontánní a jednoznačné.

Citují: „K vašemu dotazu nemohu říci nic jiného, než že o tom přece rozhodujeme my a jak jsme si nastavili mechanismy rozhodování, tak takové je máme. A jestli prostě jistá malá skupina lidí může blokovat nějaké racionální kroky, tak je to škoda. Mě by zajímalo, kdyby Evropská unie dala peníze třeba právě na jezy na Labi, tak cyklostezky si tady už snadno dostavíme sami. Za zásadní považují problematiku, co s tou řekou udělat dál, a jak zajistit její splavnění. A tady dochází ke střetům zastánců údajně idylické přírody před milióny let s pokusem něco s ní dělat dnes. Já považuji za chybné, že se blokují tyto racionální návrhy.“

Česká tisková kancelář na svých internetových stránkách již v den návštěvy 15. 10. 2007 v 18.10 hodin konstatovala: „Prezident Václav Klaus považuje za chybu, že ekologové blokují plány na splavnění dolního toku Labe. Projekt označil za racionální. Prezident to řekl novinářům během dnešní plavby po Labi z Děčína do Hřenska.“

Krajský hejtman pan Jiří Šulc v Ústeckém deníku zhodnotil tří denní návštěvu pana prezidenta v Ústeckém kraji. Na prvním místě za hlavní téma návštěvy označil splavnění dolního toku Labe, citují: „Projekt prezident označil za racionální. Václav Klaus přikládá vodní dopravě na největší české řece značný význam, z čehož by měl profitovat nejen náš kraj. Proto se uvažuje o výstavbě dvou jezů. Jedině tak se lodě dostanou po řece do Německa v době sucha a napojí se na síť evropských vodních cest.“

Oficiální inspekční plavba pana prezidenta ČR po labské vodní dopravní cestě byla nejen historicky první, ale také aktuální a velmi vhodně naplánovaná do plavebně nejzajímavější české části této významné evropské vodní cesty. Nejen prezident ČR, ale i přítomní politici a novináři se zblízka seznámili s problematikou správy, provozu a údržby největšího vodního toku a mezinárodní vodní dopravní cesty. Odborný výklad této problematiky zajistili generální ředitel státního podniku Povodí Labe Ing. Tomáš Vaněk a ředitel závodu Dolní Labe Ing. Jindřich Zídek.

Hned v počátku plavby zahájené pod největší českou loděnicí Děčín – Boletice a největším devítihektarovým obchodním a ochranným přístavním bazénem Děčín – Rozběleny, pan prezident ocenil umění kapitána pana Tomáše Zíky, který s naprostým klidem provedl soulodí nejobtížněj-

ší plavební úžinou pod starým silničním mostem v Děčíně, nazývanou Hégr. Dále soulodí symbolicky vlevo míjelo hladový kámen, na který v době sucha již několik století tesají lidé značky nízkých vodních stavů a nápisy. Následně na pravém břehu, na dolním konci města Děčín v Loubí, pan prezident pozorně sledoval cílý provoz na největším říčním překladišti v české části Labe.

Zajímavá a jednoznačná diskuse byla zejména těsně pod Děčínem v profilu projektovaného vodního díla Děčín. Následovalo rychlé proplutí plavebně velmi nebezpečným úsekem Čertovka zakončeným na levém břehu sochou patrona plavců svatého Vojtěcha postavenou plavci jako vděk za šťastné překonání tohoto úseku. Následně účastníci plavby s obdivem sledovali romantiku nejnižšího místa Čech, kde se Labe klikatí v úzkém kaňonu Labských pískovců s kyvadlovým přívozem v Dolním Žlebu.

Na závěr soulodí vplulo na tajemné labské tůně, aby ve zklidněné vodě po jedenapůlhodinové plavbě přistálo těsně nad pravobřežní státní hranicí ČR/SRN v obci Hřensko, kde již čekal na pana prezidenta místní starosta pan Josef Černý s občany a turisty Českosaského Švýcarska.

Slova pana prezidenta a souhlasná diskuse přítomných hostů a novinářů na palubě lodi byla povzbuzující hřejivou vzpruhou pro všechny poctivé a odborně vzdělané lidi z oboru vodních dopravních cest a rejdařství.

Vždyť pro vnitrozemský stát je labská mezinárodní vodní cesta strategicky významná. Jedná se o jedinou vodní a navíc nezpłatněnou a ekologicky nejvýhodnější dopravní cestu, spojující ČR s námořními přístavy severozápadní Evropy. Vodní doprava po Labi má přes tisíc let historicky významné místo v ekonomickém rozvoji Čech. V současné době je moderním, v Evropě podporovaným a rozvíjeným se ekologickým způsobem přepravy zboží, vodní turistiky a plavby osobních lodí.

V Čechách vzhledem ke specifickým geografickým podmínkám nebyla vybudována hustá síť vodních dopravních cest. O to více je významná vnitrozemská labsko - vltavská dopravní vodní cesta budovaná v první polovině minulého století kaskádou jezů zajišťujících vzdušným ponor plavidel 180 až 210 cm i při nejnižších průtocích od posledního českého jezu Střekov do Chvaletic na Labi, a z Mělníka do Prahy na Vltavě.

Bohužel tato kvalitní část vnitrozemské vodní cesty ČR je provozně a ekonomicky izolována od evropských vodních cest 370 km dlouhým plavebně pouze regulovaným úsekem Labe od posledního českého jezu Střekov v Ústí n. L. po Magdeburk v Německu, kde lze již odbočit na síť evropských plavebních kanálů. Z toho český úsek k hranicím ČR/SRN je dlouhý pouze 41 km.

Plavební hloubky na regulovaném úseku vodní cesty jsou pouze vylepšeny prohloubením části dna řeky (plavební kynety) a v některých úsecích zúžením koryta řeky soustředovacími stavbami, což z ekologického, vodohospo-

dářského, ale ani z plavebního pohledu není dostatečným řešením. Plavební hloubky jsou i nadále závislé na nevyzpytatelných srážkách v povodí Labe. Například při nízkém letním průtoku Q345, kdy v profilu vodočtu Ústí n. L. protéká 108 m³/s, v jezy splavněné části Labe nad Střekovem je zajištěn ponor plavidel 200 cm v regulovaném úseku Labe Ústí n. L. – Děčín u plavidel s vrtulovým pohonem plujících proti proudu je povolen ponor plavidel pouze 80 cm. Úřední předpověď ponoru plavidel se stanovuje jen s 24 hodinovým předstihem, a garantovaný ponor plavidel dokonce až v den plavby ráno v 9.00 hod. Lodě jsou neustále draze odkládány a přikládány zbožím, nebo odstavovány v ochranných přístavech Ústí n. L. a Děčín. V důsledku přirozeného kolísání průtoku v úseku Labe Ústí n. L. - Hřensko jsou nakládány čluny v ročním průměru pouze na 50% své nosnosti. Proto vodní doprava při nízkých průtocích není konkurenceschopná vůči vždy na 100% naloženým kamionům a vagonům. Při nízkých průtocích dochází dokonce k proražení dna plavidel, buď nezvládnutím plavidla posádkou či vlivem nově vytvořených nánosů dnových sedimentů v plavební dráze. Při průtocích nižších jak Q345 se plavba zastavuje, a to až na 160 dnů v roce.

Česká republika podepsala v roce 1997 v Helsinkách Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu. Do této sítě vodních cest bylo

zařazeno Labe od vyústění do Severního moře po Pardubice, jako hlavní vodní magistrála značená E-20 cílově v parametrech třídy V. b. V této smlouvě se ČR mimo jiné zavázala, že již v současné době na labské vodní cestě nebudou žádné odstávky pro nízké průtoky a v průběhu celého ročního období bude zajištěn ponor plavidel minimálně 1,2 m.

Německo v souladu se svým plánem zlepšení plavebních podmínek obsaženým v „Bundesverkehrs – wegeplan“ od roku 1992 cílevědomě upravuje plavební podmínky na Labi od státní hranice s ČR po Magdeburk tak, aby v roce 2010 byl zajištěn ponor plavidel 130 - 140 cm v průměrném roce po dobu 345 dnů. Dodržení termínu bylo potvrzeno německou stranou naposledy v roce 2006.

Oproti tomu na českém plavebně pouze regulovaném úseku Labe jsou od roku 1995 ekology odmítány všechny varianty řešení a zabezpečení ponoru plavidel 140 cm při Q345 v tomto úseku je v nedohlednu. Přitom labská vodní cesta je pro Čechy branou k námořním přístavům a pro německou stranu pouze slepá ulice do Čech. Čeští lodní dopravci musejí kvůli špatným plavebním podmínkám na dolním Labi prodávat lodě a přesouvat své podnikání do západní Evropy a dálnici Hamburk – Praha zahlcují tisíce kamionů.

Tisková zpráva ● Tisková zpráva ● Tisková zpráva

Premiér Mirek Topolánek včera zahájil dvoudenní pracovní návštěvu Ústeckého kraje. Jeho obyvatelé jsou mi - pokud nepočítám Moravskoslezský kraj - svou mentalitou nejsympatičtější,” řekl Mirek Topolánek.

TISKOVÁ ZPRÁVA ze dne 27.8. 2007

Do Ústeckého kraje přijel předseda vlády Mirek Topolánek

Premiér Mirek Topolánek včera zahájil dvoudenní pracovní návštěvu Ústeckého kraje. „Není to ovšem poprvé, co jsem v roli předsedy vlády ve vaše kraji,” připomněl premiér. „Do Ústeckého kraje jezdívám přinejmenším co dva měsíce. Jeho obyvatelé jsou mi – pokud nepočítám Moravskoslezský kraj – svou mentalitou nejsympatičtější,” dodal Mirek Topolánek. Toho při jeho návštěvě v kraji doprovází hejtman Jiří Šulc, který je zároveň i premiérovým hostitelem. „Chceme panu premiérovi ukázat problémy, s kterými se náš kraj potýká,” uvedl hejtman. V rámci prvního dne své návštěvy Mirek Topolánek navštívil Matiční ulici v Ústí nad Labem. „Nečekejte ode mě jednoduchý recept na sociální vyloučení,” řekl zde předseda vlády. „Připravuje se vládní Agentura pro předcházení sociálnímu vyloučení. Jsme připraveni podporovat vzdělávání, ale zároveň souhlasím s tím, co řekl frontman skupiny Gipsy.cz: má cenu pomáhat jen těm, kteří o to stojí,” uzavřel premiér.

Ministerský předseda také navštívil jeden z největších chemických závodů na severu Čech – ústeckou Spolchemii. Návštěvy se zúčastnil také ministr dopravy Aleš Řebíček. Vedení Chemičky se premiérovi pochlubilo, že jedná s asijským petrochemickým gigantom Petronas a chystá ve spolupráci s ním projekt v Malajsii, který by měl být prvním českým projektem v této zemi. Ve Spolchemii premiér navštívil také výrobu umělých safírů.

V odpoledních hodinách se Mirek Topolánek na Krajském úřadě Ústeckého kraje sešel také se zástupci Krajské hospodářské komory Ústeckého kraje. Hovořilo se o problémech nezaměstnanosti a zároveň nedostatku kvalifikovaných pracovníků. Mirek Topolánek řekl, že důležitým cílem vládní politiky zaměstnanosti je postihovat zaměstnávání „na čer-

no.“ Dále donutit nezaměstnané, aby se vzdělávali nebo se podíleli na veřejně prospěšných pracích. „Kdo nedělá vůbec nic, nezaslouží si, aby od státu něco dostal,” řekl premiér. Řeč byla také o investorech a investičních pobídkách. Mirek Topolánek naznačil, že si je vědom toho, že továrny, kde se montují součástky, které se pak odesílají do dalších zemí, dlouhodobě nezaměstnanost neřeší. „Vím, že různé montovny dlouhou budoucnost nemají,” uvedl. „Investiční pobídky chceme zaměřit na ty firmy, které se zabývají vědou a výzkumem. Změna trendu je jasná.“

Zbyněk Pěnka, předseda Hospodářské komory Ústeckého kraje, zmínil problém mnohých zaměstnavatelů: „Zaměstnanci se zejména mezi mladými lidmi hledají těžko. Učební osnovy se totiž často neslučují s praxí.“ Mirek Topolánek na to řekl: „Pokud nebudete tlačit na školy nebo na ministerstvo, žádné změny nedosáhnete.“ Hejtman Jiří Šulc vidí řešení přímo v zapojení se firem do vzdělávání: „Dejme možnost podnikům, ať si učné vyučí samy.“

Na dotaz o řešení nárůstu dopravy na dopravním koridoru procházejícím Ústeckým krajem, kde vede hlavní železniční trať, spojující ČR se západní Evropou, dálnice D 8 a řeka Labe, reagoval premiér prohlášením, že vláda má za cíl zlepšit plavební podmínky na Labi mezi státní hranicí s Německem a Střekovem. Dále uvedl: „Nemělo smysl zatím prodlužovat vodní cestu do Pardubic, když je problém doplnit do Střekova. Nemělo také smysl dříve investovat do vodní cesty, když se nic nedělo na německé straně. Tam se ale situace změnila a proto je třeba využít i tuto ekologickou dopravu v zájmu snížení zátěže na silniční síti.“

Dnes premiér navštívil ústeckou Masarykovu nemocnici, vznikající kampus Univerzity Jana Evangelisty Purkyně, také další z velkých ústeckých závodů Setuzu. Po poledni se přesune do Mostu, kde bude jednat se starosty o limitech těžby a závěr dne stráví v Roudnici, kde ho čeká setkání s občany a také výstup na Říp.

Kamiony zvítězí!

Ing. Jiří Aster, OHK

Chtěl bych k ostré výměně názorů k řešení dopravy v souvislosti s připravovanou přeložkou silnice I/13, ne právně trefně nazývanou dálničním přivaděčem, přispět několika snad ne práve nepodstatnými informacemi. Nejlepší doprava je žádná doprava jenže prognóza vývoje na hranici se Saskem předpokládá téměř zdvojnásobení do roku 2015. Část této dopravy bude využívat i první sjezd z dálnice ve směru na Liberec. Kamiony bohužel do Děčína přijedou bez ohledu na to, jestli se to někomu líbí nebo ne. Je proto důležité se citlivě shodnout na variantě, která bude pro občany Děčína a okolních obcí nejméně nepříznivá a která bude dimenzována na budoucí nároky z pohledu očekávaného vývoje dopravy.

Z nárůstu dopravy ve směru na východ - západ přes česko - saskou hranici vyjde jednoznačně jako vítěz kamionová doprava.

To je dáno skutečností, že jediné kapacitní železniční spojení České republiky se Západní Evropou je na hranici svých kapacitních možností, jak na konferenci v Drážďanech dne 5. 7. 2007 konstatovali shodně náměstek ministra dopravy České republiky Vojtěch Kocourek a člen představenstva největší drážní společnosti v Evropě Railion Deutschland AG, patřící německé dráze, Dr. Christoff Wolff. Jako řešení je navrhována stavba nové vysokorychlostní železniční tratě přes Krušné hory vedle dálnice Drážďany - Praha. Tento náročný projekt by však musel být evropským projektem a brusešští plánovači s ním nepočítají. Hlavní evropské železniční tahy pro nákladní dopravu pro směr východ - západ jsou vedeny přes Polsko nebo Rakousko a Česko se vyhýbají.

Vodní dopravu na Labi, která dříve sehrávala důležitou roli zejména v tlaku na cenu dopravy při vývozu a dovozu zboží do a z ČR a vykazuje nejpříznivější ekologické dopady, se podařilo téměř zlikvidovat věčnými tahanicemi o uvažovaném zlepšení splavnosti na úseku od Ústí ke státní hranici a brutálním zásahem znemožňujícím údržbu splavnosti v SRN ze strany bývalého spolkového ministra životního prostředí Trittina.

Z toho se rezultuje skutečnost, že téměř celý nárůst budoucí dopravy přes česko - saskou hranici převezme kamionová doprava. Otřesná čísla budoucího vývoje dopravy na silnicích v této oblasti uvedl na dopravní konferenci pořádané hospodářskou komorou Most a Chemnitz v Mostě vedoucí oddělení dopravy v saském ministerstvu hospodářství Dr. Bernt Rohde když uvedl, že počet přejezdů na česko - německé hranici se z dnešních 7800 denně zvýší v roce 2015 na 21 000 tj. na téměř trojnásobek!!! U osobních automobilů pak dojde „jen“ ke zvýšení z dnešních 63 000 na 80 000 za den. Dále také informoval, že saská vláda se snaží proto více zapojit vnitrozemskou plavbu na Labi. Vzhledem k probíhající práci ve zlepšování plavebních podmínek na Labi stávající spolkovou vládou. Saská vláda kupuje a najímá říční lodě pro oživení říční dopravy na Labi. Vyzval dokonce českou vládu ke spolupráci při vývoji a stavbě nových plavidel!

Na české straně se ve prospěch výstavby vodní cesty od hranice po Střekov vyjádřil i předseda vlády Mirek Topolánek při jednání s vedením Ústeckého kraje v čele s hetmanem Jiřím Šulcem a jeho dvěma náměstkyněmi a zástupci Krajské hospodářské komory dne 27. srpna, kde tuto záležitost prohlásil jako cíl této vlády. „Nemělo cenu prodlužovat vodní cestu do Chvaletic, když není vyřešen úsek od hranice do Ústí a nemělo cenu zlepšovat splavnost na tomto úseku, když Němci na Labi nic nedělali, teď je však situace jiná,“ řekl premiér. Zároveň dodal, že „koaliční zelení musí uznat nutnost tohoto kroku“.

Proti výstavbě vodní cesty jsou některé organizace jako např. v Německu vlivný BUND, který je součástí lobbystické organizace německé dráhy tzv. „Aliance pro koleje“ a environmentální rétorikou se snaží znevýhodnit ostatní druhy dopravy. V boji proti

konkurenci ostatních doprav BUND sekundují některé podobné české organizace. Jejich hlavní zbraní je zabránit rozvoji dopravních cest ostatních než železničních dopravních oborů a úspěšně blokovaly na nejdůležitějším českém dopravním koridoru výstavbu dálnice D 8 a dodnes blokují zlepšení splavnosti na Labi v ČR. BUND dokonce drze provokativně vyzval spolkovou a saskou vládu, aby zabránily výstavbě vodní cesty v ČR, což je již na hranici vměšování do vnitřních záležitostí suverénního státu po vzoru diktátorských režimů minulosti.

Naštěstí je Německo demokratickým státem a tak BUND nezbyvá než prosazovat zájmy německé dráhy u nás pomocí českých vazalských organizací.

Jedná se o velmi lukrativní byznys, přes hranici je ročně dopravováno 25 milionů tun zboží ročně a ovlivnění cen dopravy konkurencí dopravních oborů jen o jedno Euro generuje okamžitě 700 milionů korun ročně, které musí čeští spotřebitelé nebo exportéři zaplatit nebo případně mohou ušetřit na dopravních nákladech. Toto ovlivňování cen dopravy na labském koridoru má dlouhou historii už z časů Rakouska - Uherska a velmi výstižně to popisuje publikace „Železnice a labská plavba“ vydaná v roce 1995 Univerzitou Karlovou.

Klasickým příkladem podobné konstelace je dopravní koridor podle Rýna, kde jsou nejnižší ceny dopravy v Evropě právě díky konkurenci všech dopravních oborů ve prospěch tamního hospodářského rozvoje. Z tohoto pohledu bude investice do zlepšení splavnosti na Labi asi ekonomicky nejvýhodnější dopravní investice ČR vůbec. Zmíněný BUND spolu s českými lobbisty pořádají provokativní plavbu proti lodní dopravě na Labi na gumových člunech v pátek 21. září. Letošním hitem v jejich rétorice je údajné vysychání Labe v důsledku klimatických změn.

Naštěstí je dnes již celá řada ekologů a dokonce i ze strany Zelených, kteří se snaží pomoci složitý problém splavnosti Labe vyřešit na principu win - win, tj. aby zvítězila ekologická doprava, aby se renaturalizovaly v minulosti někdy ne šťastné zásahy do přírody a získala spolehlivá obnovitelná energie.

EU v létě zveřejnila aktuální hodnocení tzv. externích nákladů, které mají ocenit negativní dopady jednotlivých dopravních oborů. Jako vítěz vyšla pobřežní námořní plavba těsně následovaná vnitrozemskou plavbou, železnice je dvakrát horší než plavba a kamionová doprava je dvakrát horší než železnice.

Svoje opodstatnění mají všechny druhy dopravy, paradoxně je ale výsledkem dosavadní dopravní politiky vývoj, kdy je nejvíce rozvíjena doprava nejméně ekologická a nejvíce zdevastována je doprava s nejmenšími dopady na životní prostředí. Vnitrozemská plavba na Labi může jen částečně zmírnit dopravní katastrofu na česko - saské hranici dle naznačeného scénáře, její úloha je spíše ve zlepšení ekonomické pozice českého státu v dopravní politice a proto při budování silniční dopravní infrastruktury je nutné počítat s naznačeným explozivním vývojem kamionové dopravy, a to se týká i přístupu při plánování děčínského „přivaděče“.



Jsou alternativy k jezům na Labi?

Ing. Milan Raba, generální ředitel ČSPL a.s.

K hlavnímu problému ovlivňujícímu podnikatelské prostředí v přeshraničních přepravách ve vodní dopravě patří nespolehlivost vodní cesty na kritickém úseku Ústí n. Labem – státní hranice. Vedle dlouhodobě navrhované varianty dvěma plavebními stupni (Velké Březno a Děčín) vyvstávají různé názory. Dle vyjádření „ochránců přírody“, ale i laické veřejnosti, lze kritickou situaci řešit jinou cestou, a to buď pořízením nízkoponorových lodí nebo tzv. „bypasů“. K otázce „bypasů“ se nebudu vyjadřovat, názory k této alternativě je potřeba přenechat odborníkům z oblasti hydrologie a hydrotechniky. K otázce nízkoponorových plavidel snad mohu určitý názor vyslovit. (Od roku 1982 jsem se u Československé plavby labské a.s. podílel na vývoji a investičních nákupech novostaveb plavidel. Úzce jsem spolupracoval při zadávání a přejímce nových typů plavidel - motorová nákladní loď MNL 116, nízkoponorový tlačný remorkér TR 610, tlačné čluny typu TČ 1150 a TČ 500, speciální plavidlo RO-RO a tlačný člun na převoz tekutého zboží BPO 1200. Pět let jsem působil jako ředitel loděnice Křešice, která vedle opravárenské činnosti zajišťovala výrobu kask říčních námořních plavidel.)

Překvapuje mne jak v této otázce má jasno určitá část „laické“ veřejnosti. Dostávám korespondenční listky od lékařů, učitelů a dalších občanů s výzvou na řešení problematiky právě cestou nízkoponorových lodí.

I když plavba na Labi má dlouhou historii a byla vždy významným dopravním propojením vnitrozemí s námořními přístavy, nebyla nikdy vodní cesta pod Střekovskou zdří dobudována v celoročně splavnou a spolehlivou.

A to i přesto, že naši předkové si uvědomovali její strategický význam, což dokazuje i prozíravé zakotvení svobodného přístupu k moři do přístavu Hamburk ve Versailleské smlouvě z roku 1919. Tato dohoda, která byla upřesněna prováděcími články č. 363 a 364 z 2.11.1929, je v platnosti dodnes.

Tím že tato část vodní cesty nebyla nikdy plnohodnotně zesplavněna byli rejdáři po celou dobu nuceni tuto skutečnost zohledňovat při stavbě a využívání plavidel. Provozovaná plavidla na Labi v zahraničních relacích měla následující charakteristiku:

- Konstruktivní řešení stavby provozovaných plavidel mělo společný jmenovatel, aby plavidla byla co nejllehčí a při nízkých ponorech byla ještě provozuschopná a mohla pojmout maximální náklad. Plavidla měla příčné vyztužení konstrukce, což je váhově výhodné, ale za cenu zmenšení podélné pevnosti lodi. V důsledku toho musí být dodržovány speciální nakládací plány a pro přepravu těžkých kusů je nutné využívat speciálních podložek. Všechna česká plavidla mají z důvodu hmotnosti nízkou boční výšku, což opět vede ke snížení tuhosti konstrukce plavidla a nemožnosti naložení většího množství lehkých substrátů (snížení objemu nákladových prostor). To jsou všechno kompromisy, které negativně ovlivňují konkurenceschopnost předmětné flotily.
- Nízkému ponoru plavidel je poplatná i konstrukce propulsního zařízení. Bylo nutno používat menších průměrů vrtulí a složité úpravy zádě z důvodu lepšího přítoku vody k

vrtuli. To způsobuje nižší účinnost propulsního zařízení se všemi negativními dopady do ekonomiky provozu plavidel.

- Omezené plavební podmínky byly jedním z důvodů zavedení tlačné technologie s využitím nízkoponorových tlačných remorkérů. Tato sice požívá výhod relativně vysoké nosnosti tlačných člunů za nízkých vodních stavů, nicméně vyšší provozní náklady tuto relativní výhodu potlačují. Ty jsou způsobeny jak větší šířkou, tak i z hlediska plavebního odporu ne nejvhodnějším tvarem pontonového plavidla i celého soulodí.

Když se podíváme jaké jsou limity labské vodní cesty zjednodušeně dány předpisy v ČR a SRN, tak pro MNL je to 110m x 11,5 m a pro tlačné sestavy 137 m x 11,5 m.

Z těchto podmínek vychází možnosti technického řešení zlepšující nízkoponorovost:

- Zvětšení délky plavidla
- Zvětšování šířky plavidla
- Použití netradičních materiálů:
- *ocelí vyšší pevnosti*
- *lehkých kovů*
- *umělých hmot*
- Použití netradičních způsobů plavby
- *pontonové plavidlo*
- *nadlehčování plavidel*

Žádné z těchto technických řešení neumožňuje efektivně vyřešení současných plavebních podmínek, může dojít ke zlepšení o jednotky %.

Jaké jsou řešení problematiky nízkoponorových plavidel v zahraničí – „nízkoponorová loď Flabi“ - Flachgehende-Binnenschiff.

Projekt Loděnice Rosslau

Motorová nákladní loď o rozměrech 110 m x 11,4 m

T max.	2 m
Max. nosnost	1680 t
Nosnost při 140 cm	950 t

Speciální plavidlo pro přepravu kontejnerů, RoRo – transport a přepravy sypaných substrátů nevyžadujících krytý nákladový prostor.

Bratři GRIMMINGOVÉ – patent nízkoponorové lodi - zadokolesový remorkér s dřevěnými lopatkami

- *podle všeho se bratři Grimingové snažili o patentování všech možných vývojových směrů a budoucích možných koncepcí, tak aby každý nový návrh plavidla byl vázán pokud možno jejich patentem*
- *nelze aplikovat pro současné zboží proudy*
- *nelze provozovat efektivně na návazných vodních cestách, vynucená překládka deformuje jakoukoliv ekonomiku přepravy*
- *není možné uvažovat s přepravou substrátů vyžadující suchý a krytý nákladový prostor*

Zhodnocení současných parametrů a nízkoponorového plavidla – projekt Rosslau

- níže uvedená tabulka ukazuje, že již dnes jsou dosahovány i vyšší nosnosti plavidel při ponoru 1 m
- navrhovaný maximální rozměr má na trati Magdeburg – Ústí nad Labem z hlediska nautického a provozního řadu omezení
- navrhovaná šířka 11,4 m nebyla nikdy na tomto úseku odzkoušena, negativní odporové vlastnosti na tomto úseku budou vyžadovat vysoké nároky na instalovaný výkon, který s ohledem na malý průměr vrtule podřízený nízkému ponoru, bude jen obtížné přenést. Lze předpokládat, že provozní náklady budou vysoké.
- navrhované plavidlo nelze použít pro současně přepravované komodity
- plavidlo nebude konkurenčně schopné pro nasazení na ostatních západoevropských vodních cestách
- již dnes, při nosnostech, pro které je nízkoponorové plavidlo Flabi koncipováno, rejdaři nedosahují zisk – Flabi tedy neřeší ekonomiku, a navíc má vyšší pořizovací náklady
- modernizace současného parku bude několikanásobně levnější

Následující tabulka ukazuje hlavní parametry současně provozovaných plavidel, dále je doplněna o tolik zmiňovanou nízkoponorovou loď z loděnice Rosslau.

	Nosnost t při 100cm	Nosnost t při 140 cm
MNL 116 + TČ	510	960
TR 610 + TČ 1150 + TČ 500	663	980
MN 11600 + VČ 900	674	1066
MN 11600	239	499
Flabi, speciální plavidlo – Roslau - 110 x 11,5	470	950
Universální teoretické plavidlo 110 x 11,5 *	520	970

* teoretický návrh respektující maximálně povolené rozměry a zohledňující současné principy odlehčených konstrukcí aplikovaných u provozovaných plavidel v ČR

Uvedený přehled ukazuje, že nemá smysl sledovat ideu specializovaných „nízkoponorových lodí“, protože takové východisko neexistuje. Pokud bychom chtěli navrhnout nízkoponorové efektivní plavidlo, muselo by mít nosnost při ponoru cca 1 m - 1000 t. Ovšem takové plavidlo, pokud

opomineme veškeré provozní a nautické podmínky, by muselo mít při respektování maximální šířky 11,5 m délku 175 m nebo opačně, při respektování maximální délky 110 m šířku 18 m, což není v žádném případě provozně reálné.

Ostatně, stanovisko prezidenta Německého svazu rejdařů, pana Heinze Hofmana, je jednoznačné – cituji: „...cítíme se být utvrzeni v názoru, že vyslovované požadavky, aby se lodě přizpůsobovaly řece, jsou absolutně vzdáleny realitě. Odborné posudky jednoznačně dokládají, že využití těchto inovačních typů plavidel (nízkoponorových lodí) není ekonomicky obhajitelné, protože se nepokryjí ani vynaložené náklady“.

Je exaktně prokázáno, že dnešní lodě na Labi jsou specializovaná nízkoponorová plavidla, dlouhodobě konstruována a přizpůsobena labským poměrům. A také s výjimkou extrémně suchých období prosperují a dokonale vyhovují. Laické návrhy nahradit vodu v řece zázračným řešením nemohou být součástí vážné diskuze. Je přece obvyklé, aby v řece byla voda a citlivá úprava řeky s tímto cílem není a nemůže být chápána negativně.

Přizpůsobení řeky lodím je v tomto smyslu jen druhou částí kompromisu, který již beze zbytku učinili konstruktéři a jejich plavidla. Navíc současná plavidla mohou sloužit ještě řadu let s tím, že potřebné navýšení kapacity bude doplňováno novostavbami současných osvědčených typů.

Nevím, zda jsem v předchozích řádcích jednoznačně odpověděl na titul tohoto článku, ale následující „motto“ snad mnohé napoví.

Až někteří odborníci v oblasti plavby překonají mýty a slepé uličky, týkající se přizpůsobení se plavidel vodní cestě, věříme, že se připojí k jedinému možnému řešení: dobudování vodní cesty na Labi.

Jedinou možnou cestou v tomto ohledu jsou následující kroky:

- Modernizace a rozšiřování stávajícího lodního parku – Evropský program NAIADES
- Vybudování spolehlivé infrastruktury na labské vodní cestě

Zadokolesový parník na řece Chena na Aljašce



Flora a vegetace v říčních přístavech na dolním Labi

RNDr. Vladimír Jehlík, DrSc., Ing. Jiří Dostálek, CSc.

(studie byla vypracována pro účely „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN, Plavební stupeň Děčín“)

V letech 1968 – 2006 byla studována flóra a vegetace v 17 přístavech (včetně překladišť a loděnic) na dolním Labi a příležitostně na březích Labe mezi přístavními lokalitami (cf. Jehlík, Dostálek et Zaliberová 2005). Monitorování rostlin a rostlinných společenstev bylo prováděno v planárním stupni mezi Děčínem - Loubí a Mělníkem (125–160 m n. m.).

Metodika

Flóra a vegetace přístavů byla studována v průběhu každého roku sledování nejméně třikrát. Výzkum byl prováděn na následujících přístavních makrolokalitách (číslo 1 až 17 s uvedením zkrácených letopočtů, v nichž tam byl floristický a vegetační průzkum prováděn):

- 1 Děčín, překladiště Nové Loubí (pravý břeh): 1968, 74, 75, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 2000, 03, 04, 05, 06.
- 2 Děčín, překladiště Staré Loubí (=Staré Loubí - Terminál) (pravý břeh): 1968, 74, 87, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 2000, 04, 05.
- 3 Děčín-Rozbělesy, přístav (levý břeh): 1974, 87, 90, 91, 92, 95, 2005.
- 4 Děčín-Staré město, překladiště kamene (pravý břeh): 2000
- 5 Děčín-Křešice, loděnice (pravý břeh): 1998, 99, 2000, 05.
- 6 Valtířov, loděnice (pravý břeh): 2000, 05.
- 7 Ústí nad Labem-Střekov, Olšinky, loděnice (pravý břeh): 2000
- 8 Ústí nad Labem-Krásné Březno, překladiště (levý břeh): 1968, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 2000, 04.
- 9 Ústí nad Labem, Nový (=Východní =Ústřední) přístav (levý břeh): 1990, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 2000, 04, 05.
- 10 Ústí nad Labem, Starý (=Západní p. =Agroport) přístav (levý břeh): 1968, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 2000, 03, 04, 05, 06.
- 11 Ústí nad Labem, překladiště Větruše (levý břeh): 1968, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 95, 97, 2000.
- 12 Ústí nad Labem-Vaňov, překladiště (levý břeh): 1974, 75, 89, 92, 93, 95, 97, 2000, 04.
- 13 Lovosice, překladiště se síly na kanále (levý břeh): 1968, 69, 72, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 95, 96, 97, 2000, 04, 05.
- 14 Lovosice-Prosmky, průmyslové překladiště (levý břeh): 1996, 97, 2000.
- 15 Mělník, překladiště (pravý břeh): 1972, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 99, 2000.
- 16 Mělník, loděnice (pravý břeh): 1999, 2000.
- 17 Mělník-Pšovka, přístav (pravý břeh): 1968, 69, 71, 72, 74, 75, 76, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 99, 2000, 04, 05, 06.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá, že se období floristického průzkumu v jednotlivých přístavech pohybovalo od jednoho do 29 let. Opakovaně byl průzkum prováděn zejména ve větších labských přístavech v Čechách. Mimo přístavy nebyly údaje kvantifikovány. Vegetační snímky (viz Jehlík 1994) byly zapisovány podle metodiky curyšsko-montpeliérské školy (Braun-Blanquet). Botanická a fytoecnologická nomenklatura je uvedena většinou podle děl Kubát (2002), Moravec et al. (1995).

Kompletní floristika a vegetační snímky k 61 stře-doevropským přístavům na labsko-vltavské a dunajské vodní cestě jsou uloženy v archivu prvního autora, herbářový materiál téhož autora (Herbarium V. Jehlík) v herbáři PRA (= Botanický ústav Akademie věd České republiky, Průhonice – v tomto herbáři je uloženo asi 15 000 herbářových položek z různých přístavů u nás i v zahraničí, sebraných a určených převážně V. Jehlíkem).

Výsledky

V areálech přístavů převládá obvykle synantropní flóra s četnými cizími, tzv. adventivními rostlinami (archeofyty považovány s ohledem na jejich dlouhodobou a úplnou naturalizaci již za domácí rostliny), z nichž nejagresivnější náleží mezi cizí expanzivní plevele (Jehlík 1998), popř. mezi významné invazní druhy cévnatých rostlin (cf. Pyšek et Tichý 2001).

Většina domácích druhů cévnatých rostlin není zmiňována, protože to v souvislosti s danou problematikou nepovažujeme za účelné. Výjimku tvoří vzácné a ohrožené rostliny. O obou skupinách druhů je pojednáno podrobněji v následujícím textu. Připojeny jsou také poznámky k vegetaci.

Níže uvedený přehled shrnuje frekvenci zastoupení jednotlivých druhů (celkem 51 druhů) v rámci souboru studovaných přístavů na dolním Labi (1 až 17 = počet přístavů):

- 17 přístavů: *Amaranthus retroflexus*
- 16 přístavů: *Erigeron annuus* subsp. *annuus*, *Solidago canadensis*
- 15 přístavů: *Amaranthus powellii* s.l., *Conyza canadensis*
- 14 přístavů: *Impatiens parviflora*
- 13: *Impatiens glandulifera*
- 11 přístavů: *Acer negundo*, *Clematis vitalba*, *Kochia scoparia* subsp. *scoparia*
- 9 přístavů: *Ambrosia artemisiifolia*, *Iva xanthiifolia*
- 8 přístavů: *Amaranthus albus*, *Reynoutria japonica*, *Robinia pseudacacia*
- 7 přístavů: *Abutilon theophrasti*, *Aster novi-belgii* agg., *Setaria macrocarpa*
- 6 přístavů: *Helianthus tuberosus*, *Panicum capillare* subsp. *capillare*, *Parthenocissus inserta*, *Solidago gigantea*, *Sorghum halepense*
- 5 přístavů: *Ailanthus altissima*, *Ambrosia trifida*, *Bunias orientalis*, *Chenopodium probstii*, *Helianthus annuus* var. *annuus*, *Panicum miliaceum* incl. subsp. *agricolum*
- 4 přístavy: *Acorum calamus*, *Chenopodium missouriense*, *Kochia scoparia*, subsp. *densiflora*, *Panicum dichotomiflorum* s.l.
- 3 přístavy: *Cuscuta campestris*, *Hirschfeldia incana*,

Lycium barbarum, *Rubus armeniacus*, *Sisymbrium volgense*

2 přístavy: *Amaranthus blitoides*, *Amaranthus viridis*, *Commelina communis*, *Lupinus polyphyllus*, *Rumex patientia*, *Senecio inaequidens*

1 přístav: *Alopecurus myosuroides*, *Atriplex tatarica*, *Cannabis cf. ruderalis*, *Chenopodium pumilio*, *Consolida orientalis*, *Eleusine indica*, *Hordeum jubatum*



Výše uvedené druhy cévnatých rostlin mají negativní význam z hlediska integrované zemědělské ochrany rostlin (zejména cizí expanzivní plevele) a krajinné ekologie (zejména invazní druhy). Jejich šíření je z toho důvodu nutno omezovat (cf. Jehlík 1992, 1998: 60–65, P. Pyšek et Tichý 2001). Z 51 druhů cizích rostlin, rostoucích v přístavech na dolním Labi, patří více než polovina (27 druhů) mezi cizí expanzivní plevele (Jehlík 1998): *Abutilon theophrastii*, *Alopecurus myosuroides*, *Amaranthus albus*, *Amaranthus blitoides*, *Amaranthus powellii* s.l., *Amaranthus viridis*, *Ambrosia artemisiifolia*, *Ambrosia trifida*, *Bunias orientalis*, *Cannabis cf. ruderalis*, *Chenopodium pumilio*, *Commelina communis*, *Consolida orientalis*, *Cuscuta campestris*, *Eleusine indica*, *Erigeron annuus* subsp. *annuus*, *Helianthus annuus* var. *annuus* (= f. *silvester*), *Hirschfeldia incana*, *Iva xanthiifolia*, *Kochia scoparia* subsp. *scoparia* a subsp. *densiflora*, *Panicum capillare* subsp. *capillare*, *Panicum dichotomiflorum* s.l., *P. miliaceum* incl. subsp. *agricolum*, *Rubus patientia*, *Setaria macrocarpa*, *Sisymbrium volgense*, *Sorghum halepense*. Zbýlé cizí druhy lze zařadit většinou mezi invazní druhy rostlin. V posledních letech cizí expanzivní plevele z přístavů na Labi zřetelně ustupují, neboť se zahraničními zemědělskými produkty (olejiny, obiloviny) se již labskou dopravou nezavlékají, avšak o to více přibývají nové invazní druhy, jako např. *Chenopodium missouriense*, *Ch. probstii* (Dostál et al. 2004), *Hordeum jubatum*, *Senecio inaequidens*, popř. některé dřeviny apod. Podle původu cizích rostlin lze považovat lineární šíření rostlin proti proudu Labe od Hamburku do českého vnitrozemí za labský migrační proud transatlantické cesty adventivních rostlin (Jehlík 2005). Také v minulosti měl tento migrační proud pro genezi středoevropské adventivní flóry svůj význam, druhová garnitura nebyla však shodná se současnou. Před válkou se tzv. labskou migrační cestou šířily například druhy *Amaranthus retroflexus*, *Bidens frondosa*, *Conyza canadensis*, *Galinsoga ciliata*, *G. parviflora*, *Matricaria discoidea*, *Oxalis fontana*, *Solidago canadensis* a další "starší" americké druhy. Před rokem 1980 se podle Labe příležitostně objevovaly také některé druhy východní cesty adventivních rostlin, např. *Bunias orientalis*, *Centaurea diffusa*, *Sisymbrium volgense*, což souviselo s importem "východního" obilí přes labské přístavy. Nově se šířící cizí druhy rostlin náležejí někdy na pozemcích starých přístavů refugia ve starých ruderálních společenstvech, do nichž mohou někdy vstupovat, jako např. *Ambrosia artemisiifolia* a *Iva xanthiifolia* na Labi do společenstev svazů *Sisymbrium officinalis*, *Daucus-Mellilotum* apod. (cf. Jehlík 1994).

Výskyt vzácných a ohrožených domácích rostlin (51 druhů) v přístavech na dolním Labi podle prezence - včetně početnosti - v jednotlivých letech kolísá. Níže uvedený přehled shrnuje frekvenci zastoupení jednotlivých druhů v rámci souboru studovaných přístavů na dolním Labi (1 až 15 = počet přístavů):

15 přístavů: *Angelica archangelica* subsp. *archangelica*, *Xanthium albinum*

11 přístavů: *Barbarea stricta*

10 přístavů: *Allium schoenoprasum*

9 přístavů: *Iris pseudacorus*

6 přístavů: *Centaurea cyanus*, *Isatis tinctoria*

5 přístavů: *Consolida regalis*

4 přístavy: *Silene noctiflora*, *Thalictrum minus*

3 přístavy: *Asperugo procumbens*, *Equisetum ramosissimum*, *Rumex palustris*, *Verbascum blattaria*

2 přístavy: *Anthemis cotula*, *Aruncus vulgaris*, *Cardaminopsis halleri*, *Lappula squarrosa*, *Nuphar lutea*, *Ornithogalum kochii*, *Pulicaria vulgaris*, *Scrophularia umbrosa*, *Thlaspi caerulescens*, *Xanthium strumarium*

1 přístav: *Aira caryophylla*, *Anthemis austriaca*, *A. ruthenica*, *Armeria vulgaris* subsp. *vulgaris*, *Bromus secalinus*, *Butomus umbellatus*, *Chondrilla juncea*, *Clematis recta*, *Corydalis cava*, *Corynephorus canescens*, *Filago arvensis*, *Filipendula vulgaris*, *Geranium sanguineum*, *Koeleria cf. macrantha*, *Leersia oryzoides*, *Misopates orontium*, *Myosotis sparsiflora*, *Myosurus minimus*, *Myriophyllum spicatum*, *Neslia paniculata*, *Ranunculus sardous* var. *sardous*, *Reseda luteola*, *Sagittaria sagittifolia*, *Saxifraga tridactylites*, *Spirodela polyrhiza*, *Symphytum tuberosum*, *Vicia cassubica*.

Z uvedeného seznamu vyplývá, že přístavy na dolním Labi nepředstavují z botanického hlediska žádnou „kulturní pustinu“, ale že mohou sloužit i pro některé vzácnější domácí druhy jako významná refugia na kanalizovaném toku řeky (platí to zejména pro 5 v přístavech častějších druhů: *Angelica archangelica* subsp. *archangelica*, *Allium schoenoprasum*, *Barbarea stricta*, *Iris pseudacorus*, *Xanthium albinum*). Z této analogie je patrné, že i jiné vodní stavby nežli říční přístavy, resp. jejich nejbližší okolí, jsou-li dobře ohospodařované, nemusí v krajinně představovat pro osídlení rostlinstvem žádnou výraznou překážku. Lze to doložit i příkladem ze zahraničí, kterým je Mohanský kanál, spojující od r. 1992 Dunaj s Rýnem.

Mezi uvedenými druhy nalezneme některé archeofytů, dnes vzácné nebo vzácnější plevele orných půd, chovající se na stanovištích v přístavech jako pionýrské druhy: *Centaurea cyanus*, *Consolida regalis*, *Silene noctiflora*, *Asperugo procumbens* aj. Významný je také výskyt některých teplobytných druhů, jimž otevřená, osluněná a tmavě zbarvená stanoviště v přístavech poskytují příznivé podmínky, napodobující skalní substrát: *Allium schoenoprasum*, *Isatis tinctoria*, *Thalictrum minus*, *Lappula squarrosa* aj. Z montánních poloh jsou po proudu někdy též splavovány do nižších poloh některé zajímavé a vzácné druhy, jako např. *Aruncus vulgaris*, *Cardaminopsis halleri* a *Thlaspi caerulescens*. Nechybí ani některé psamofytů druhy, jako např. *Equisetum ramosissimum*, *Chondrilla juncea*, *Corynephorus canescens*, *Filago arvensis*. Vzácně nalezneme v přístavních bazénech některé hydrofytů jako *Nuphar lutea*, *Myriophyllum spicatum*, *Spirodela polyrhiza* aj. Řada vzácnějších druhů se vyskytuje jen v jednom nebo nejvýše dvou až několika přístavech. Přístavy na celé labsko-vltavské vodní cestě mohou sloužit také jako sekundární refugium pro v teplejších územích relativně častěji rozšířené teplobytné druhy, které v seznamu nejsou přímo uvedeny. Patří mezi apofyty, což jsou rostliny samovolně z přirozených lokalit přecházející na lokality druhotné: *Artemisia campestris*, *Centaurea stoebe*, *Petrorhagia prolifera*, *Scabiosa ochroleuca*.

Z labského přístavu Děčín-Rozbělesy (přístav č. 3) uvádějí nověji P. Zajícová 1998 in litt. (Kubát 1999: 29), (Bauer in Kuncová et al. 2001: 77) z malého štěrkového náplavu výskyt velmi vzácného jednoletého pionýrského druhu *Corrigiola litoralis*, o jehož ekologii na Labi píše podrobně Kubát 1999. Jehlík et al. (in litt.) tento druh pozoroval mimo záplavové území vodního toku ve více exemplářích v centrální části nákladového nádraží Praha-Žižkov (260 m n.m.), pokaždé kvetoucí, a to 15. října 1975 a 6. října 1979 (nález doložen sběrem K. Kubáta v herbáři LIT v Litoměřicích). 1. listopadu 2006 se na nádraží Praha-Žižkov tento druh nepodařilo již nalézt. Také nález z přístavu Děčín-Rozbělesy se později nepodařilo ověřit.

Těmito nálezy je potvrzeno možné apofytní chování u nás poměrně víceméně hemerofobního druhu v posledních desetiletích i mimo přirozené štěrkopískové náplavy na pobřeží toků. Z tohoto důvodu by bylo vhodné zřídít na dolním Labi v době výstavby plavebního stupně Děčín umělé ekotopy a *Corrigiola litoralis* na nich kultivovat, aby byla podpořena malá konkurenční schopnost tohoto druhu na přirozených lokalitách v údolí Labe. S ohledem na ekologii druhu (cf. Kubát 1999), který se v Čechách vyskytuje na východním okraji svého evropského areálu a jehož lokality rychle zanikají i v okolních zemích střední Evropy, je však málo pravděpodobné, že se druh u nás podaří zachovat. O podobných organismech vázaných na obnažená pobřeží vod píše velmi výstižně Kubát (in Kuncová et al. 2001: 72): „Ekosystémy obnažených den včetně biot na ně vázaných se tedy objevují v nepravidelných intervalech bez přímého vlivu člověka; v dalších obdobích mohou zdánlivě zmizet nebo být nahrazeny ekosystémy jinými. Zásadní podmínkou jejich existence je přirozené kolísání vodní hladiny.“

Vzácněji se v přístavech na dolním Labi vyskytují také z hlediska ochrany přírody zajímavá rostlinná společenstva. Ve třech přístavech v Ústí nad Labem (Starý přístav, překladiště Větruše a Krásné Březno) je vyvinuto na pobřežních kamenných navigacích často velmi pěkné barevné rostlinné společenstvo s pažitkou – *Rumici thyrsoflori-Allietum schoenoprasii* Passarge 1989 *roripetosum sylvestris* Jehlík 1994 (Jehlík 1994: 266–270), které představuje genofondový reservoár polabského morfotypu pažitky. V r. 2000 zapsal Jehlík (in litt.) v bazénu loděnice Mělník vegetační snímky dvou hydrofytických společenstev, a to *Myriophyllo-Nupharetum* W. Koch ex Oberdorfer 1957 *myriophylletosum spicatae* Görs in Oberdorfer 1998 ze svazu *Nymphaeion albae* a *Lemno-Spirodeletum polyrhizae* (Kelhofer 1915) W. Koch 1954 em. Müller et Görs 1960 ze svazu *Lemnion minoris*. Z přírodě blízkých společenstev se vyskytují na dolním Labi roztroušeně také vodní společenstva s *Glyceria maxima* a fragmenty společenstva svazu *Phalaridion arundinaceae* s dominantním druhem *Phalaris arundinacea*, významným zejména svými protierozními účinky na pobřežních náplavech.

Břehy dolního Labe mezi přístavy pokrývá v současné době většinou synantropní vegetace, v níž vystupuje řada adventivních druhů (Jehlík, Dostálek et Zaliberová 2005: 41–42). Citovaní autoři uvádějí z těchto lokalit v ČR 36 druhů cévnatých rostlin, z nichž velká část patří mezi tzv. invazní druhy, které často převládají nad přirozenou vegetací, takže lze původní porosty často jen ztěžít fytoocenologicky determinovat. Z hlediska ochrany flóry a vegetačních poměrů nemáme proti citlivým stavebním úpravám, které poslouží renesanci moderní dopravy na Labi, zásadních námitek.

Závěry a doporučení

1. Přístavy (vlastní přístavy, překladiště, loděnice) na dolním Labi jsou z hlediska flóry a vegetace významnými prvky antropogenního reliéfu, mající značný význam také pro udržení druhové diverzity v regionu. Díky svému stáří jsou dokonale začleněny do krajiny a staly se azy-

lem nejen cizích plevelů a invazních druhů (naštěstí čas-to jen dočasných), ale i domácích rostlin, k nimž počítáme kromě běžných apofytů také celou řadu vzácných a ohrožených druhů, vzácněji i celých rostlinných společenstev.

2. Uvedené příklady našich labských makrolokality a i některá vodní díla ze zahraničí (např. Mohanský kanál, spojující od r. 1992 Dunaj s Rýnem) potvrzují, že lze na vodním toku začlenit úspěšně do krajiny i vodní stavby, aniž by to vedlo k výraznému narušení druhové diverzity. Z tohoto důvodu nemáme z hlediska ochrany flóry a vegetace proti citlivým stavebním úpravám, které poslouží renesanci moderní lodní dopravy na Labi, zásadních námitek.

3. S dlouhodobým osídlením krajiny souvisí také kanalizace toků, při níž došlo většinou také k nevratnému narušení přirozených ekosystémů. Následky tohoto narušení můžeme v současné době už jen mírnit: vysazováním vhodných břehových porostů dřevin, vytvořením podmínek k založení umělých štěrkopískových lavic ve vhodném terénu a přenosem některých vzácných druhů na jiná vhodná stanoviště a podobně.

4. Důležité bude provádět monitorování rostlin a vegetace na kanalizovaném vodním toku, popř. na území speciálních stavebních objektů (přístavy, vodní stavby) a výsledky předávat kompetentním orgánům k dispozici.

(redakčně kráceno)

Citovaná literatura

Dostálek J. et Jehlík J. (2004): *Chenopodium probstii* and *Chenopodium missouriense*: two North American plant species in the Czech Republic, Slovak Republic and neighbouring countries. – *Feddes Repertorium* 115/5–6: 483–503.

Jehlík V. (1992): Vliv labských přístavů na šíření cizích plevelů do okolí a možnosti jeho omezení. – *Vodní Cesty a Plavba, Praha, 1992/2*: 37–38.

Jehlík V. (1994): Übersicht über die synanthropen Pflanzengesellschaften der Flusshäfen an der Elbe-Moldau-Wasserstrasse in Mitteleuropa. – *Ber. Reinh.-Tüxen-Ges., Hannover*, 6: 235–278.

Jehlík V. /ed./ (1998): Cizí expanzivní plevele České republiky a Slovenské republiky. – *Academia, Praha*, 506 p.

Jehlík V. (2005): Migration Routes of Adventive Plants in Central Europe: an Important Phenomenon of Spreading of Invasive Plants and Expansive Alien Weeds. – *Hoppea, Denkschr. Regensb. Bot. Ges. /Schönfelder-Festschr., Regensburg*, 66: 489–493.

Jehlík V., Dostálek J. et Zaliberová M. (2005): Spreading of adventive plants on river banks of the Elbe River in the Czech Republic and the Danube River in Slovakia outside of harbours. – *Thaiszia – Journ. Bot., Košice*, 15: 35–42.

Kubát K. (1999): Současný stav populací drobnokvětu pobřežního (*Corrigiola litoralis* L.) v České republice. – *Preslia, Praha*, 15: 25–30.

Kubát K. /ed./ (2002): Klíč ke květeně České republiky. – *Academia, Praha*, 927 pp.

Kuncová J., Šutera V. et Vysoký V. /eds./ (2001): Labe. Příroda dolního českého úseku řeky na konci 20. století. – *Ústí nad Labem*.

Moravec J. et al. (1995): Rostlinná společenstva České republiky a jejich ohrožení. Ed. 2. – *Severočes. Přír. /Příl.* 1995: 206 pp.

Procházka F. [ed.] (2001): Černý a červený seznam cévnatých rostlin České republiky (stav v roce 2000). – *Příroda, Praha*, 18: 1–166.

Pyšek P. et Tichý L. /eds./ (2001): Rostlinné invaze. – *Rezekvítek, Brno*, 40 pp.

Nový plavební stupeň Přelouč znamená ochranu přírody a pozitivní vliv na ekonomiku kraje

Ivo Toman, náměstek hejtmána Pardubického kraje

Záměr splavnění úseku řeky Labe mez Chvaleticemi a Pardubicemi se objevil už na počátku dvacátého století a od té doby se jím dopravní politika státu zabývá tu méně, tu více. V 80. letech minulého století byla myšlenka splavnění Labe do Pardubic oživena. Ukazuje se, že kvalitní infrastruktura nabízející spolehlivou a levnou dopravu do zahraničí je nezbytnou podmínkou pro růst ekonomiky a dostatek pracovních míst. A po Labi by pak mohlo zboží putovat z východu Čech až do hamburského přístavu a odtud do celého světa. Posledním chybějícím článkem k dokončení tohoto záměru je vybudování plavebního stupně Přelouč.

Jaké výhody a nevýhody však projekt má a co si o něm myslí krajská samospráva?

Splavnění Labe do Pardubic je spolu se zlepšením plavebních podmínek na Labi základní prioritou rozvoje vodních cest v České republice a je intenzivně podporováno i na krajské a místní úrovni. Důvodem je především fakt, že vodní přeprava je oproti silniční či železniční levnější u běžného zboží až o polovinu a u nadměrných nákladů dokonce desetkrát. A je také bezpečnější, především co se týká nehod a případných zranění. Pro splavnění Labe až do Pardubic také svědčí fakt, že v posledních letech narůstá objem přepravy na Labi.

Ríkáte, že vodní doprava je levnější a bezpečnější. Je ale i šetrnější k přírodě? Víme, že splavnění Labe znamená i zásah do unikátních lokalit jako jsou Slavíkovy ostrovy či tzv. Labské Hřčáky.

Unikátní lokalita Labských Hřčáků zůstane nedotčena. Je to jediný úsek Labe na středním toku, kde je bystřinné proudění. Plavební kanál je projektován tak, aby toto území obešel po pravém břehu řeky. V oblasti Slavíkových ostrovů provádí Ředitelství vodních cest ČR biologický výzkum a tým přírodovědců z České zemědělské univerzity Praha se zabývá možností přemístit vzácného modráška (motýl) z tohoto území do sousedních lokalit. Že se mu tam daří vypovídá i zjištění, že se jejich počet zvyšuje. Odpůrci také často argumentují tím, že vykácíme přes 200 stromů. Ano, vykácíme, ale místo nich vysázíme téměř pět tisíc nových stromů a dalších přibližně 26 tisíc keřů! Plochy remízků, luk a další vegetace se zvětší o 35 hektarů, což je dvakrát více než nyní.

Zbudovány budou také tzv. rybí přechody kolem jezu, který ryby v současné době nepřekonají.

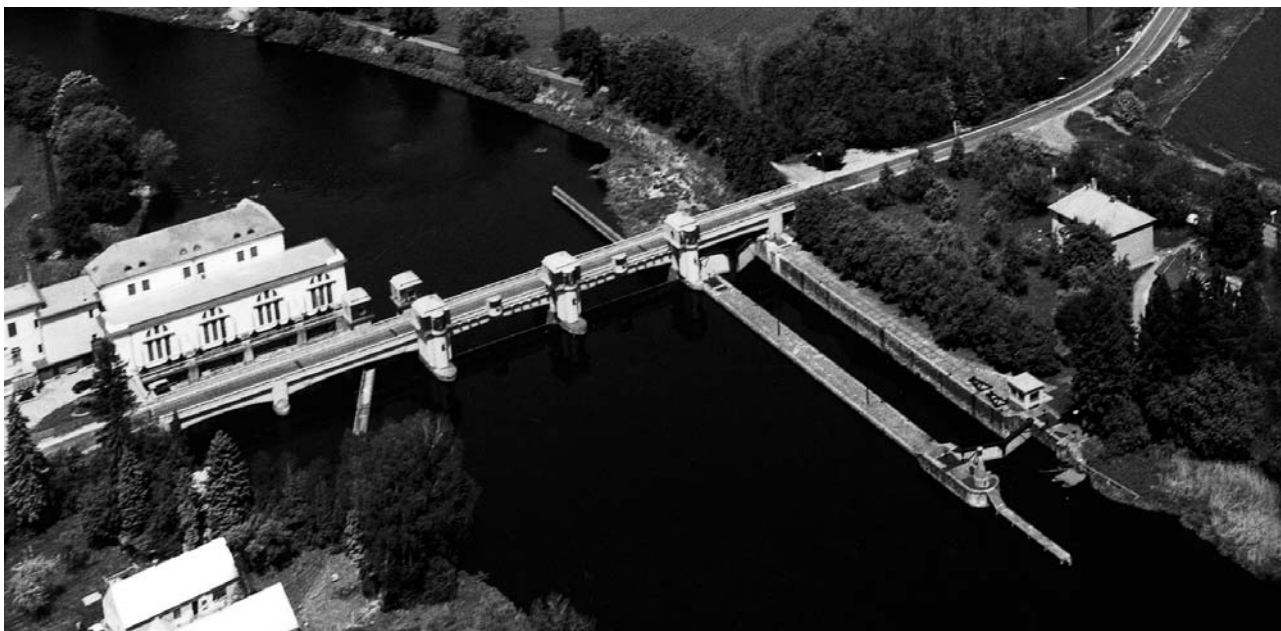
Kudy vlastně bude plavební kanál veden a jak bude dlouhý?

Plavební kanál je veden převážně po zemědělské půdě a na základě požadavku ochrany životního prostředí bude doprovázen novým biokoridorem. V něm bude nově meandrován Neratovský potok, jehož součástí bude i deset malých přírodních nádrží. Tím se rozšíří mokřady a mělké vodní plochy vhodné pro další rozšiřování místní fauny a flory.

Pokud budeme počítat délku splavněného úseku pro nákladní dopravu do přístavu v Pardubicích, půjde o 24 km. O dalších cca 9 km dále proti proudu je Labe splavné už dnes – rekreační plavba je provozována z Pardubic až pod Kuněticou horu.

Jaký přínos bude mít splavnění Labe do Pardubic pro Pardubický kraj?

Především ekonomické. Vznikne tu multimodální logistické centrum, které bude nejen velkou pracovní příležitostí pro občany, ale také umožní rozvoj dalších aktivit včetně podnikání v celém širokém okolí. Pardubice jsou průmyslovým městem, kraj jako takový se významně podílí na exportu zboží apod. Podpoří se také rozvoj turismu a výletní lodě budou moci plout z Pardubic až do Kladruhu nebo lázeňských Poděbrad. Uleví se také silnicím, budeme moci více zboží přepravovat hromadně a zmizí také nadměrné náklady, které často omezují nejen řidiče. To vše by se ještě více umocnilo, kdyby se podařil i rozvoj pardubického letiště. Ale to už je jiná otázka...



Zdymadlo Přelouč čeká od roku 1927 na stupeň Přelouč II, aby byla dokončena splavnost Labe v úseku Mělník - Pardubice

Zpráva o konání konference 24. Plavební dny

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Na podzim roku 2007 se ve dnech 2. - 4. října v Hodoníně na Moravě konala konference plavebních a vodocestných odborníků s mezinárodní účastí - 24. Plavební dny. Organizaci této konference tradičně připravily České plavební a vodocestné sdružení spolu se Slovenským plavebným kongresem a s pomocí státního podniku Povodí Moravy, s.p. Konference se konala pod záštitou ministra dopravy pana Ing. Aleše Řebíčka a ministra zemědělství pana Mgr. Petra Gandaloviče.



Konference byla zahájena 2. října ve večerních hodinách slavnostním otevřením, na kterém vystoupili předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení pan Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., předseda Slovenského plavebného kongresu pan Ing. Vladimír Haviar, generální ředitel Povodí Moravy, s.p. pan Ing. Miroslav Duda a místostarostka města Hodonína paní Ing. arch. Milana Graueová. V průběhu večera se dostavil i starosta města Hodonína pan MUDr. Lubor Šimeček. Slavnostního otevření konference se na pozvání generálního ředitele pana Ing. Dudy zúčastnili i generální ředitelé všech státních podniků Povodí. V kulturním programu vystoupil folklorní soubor – cimbálová muzika OLiNa a taneční soubor Dubina.

Druhý den konference probíhal pod řízením pana Ing. Františka Ondrůška z Povodí Moravy, s.p. V úvodní části vystoupil předseda ČPVŠ pan Doc. Jurášek, generální ředitel Povodí Moravy, s.p. pan Ing. Duda, ředitel odboru plavby Ministerstva dopravy ČR pan Mgr. Vít Šimonovský a byla zvolena návrhová komise k přípravě závěrů z konference.

Při dopoledním jednání bylo předneseno 8 referátů. V rámci těchto referátů byl přednesen Českým plavebním a vodocestným sdružením vyžádaný příspěvek prezidenta Wasser-und Schifffahrtsdirektion Ost pana Dipl. Ing. Thomase Menzela na téma Současné a budoucí plavební podmínky mezi státní hranicí SRN/ČR a Magdeburkem. V této velmi aktuální přednášce potvrdil pan Menzel obnovu regulačních prací na vodním toku Labe v daném úseku, dále již současně zlepšení plavebních podmínek a pokračování prací k dosažení plavební hloubky 1,6 m na úseku Magdeburk - Drážďany a 1,5 m na úseku Drážďany - státní hranice. V průběhu jednání byla uskutečněna tisková konference, na které byli přítomni zástupci sdělovacích prostředků seznámeni s problematikou rekreační plavby v jihomoravském regionu, napojení jižní Moravy na dunajskou vodní cestu a ochranou území vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.



Na závěr dopoledního jednání byla předána Cena Ing. Libora Záruby udělená panu Prof. Ing. Františku Čihákovvi, Dr.Sc., in memoriam, kterou převzala paní Doc. Ing. Iva Čiháková, CSc.

Odpoledne se uskutečnila exkurze ve dvou variantách

- Bařův kanál – plavba lodí z Veselí nad Moravou do Uherského Ostrohu a zpět
- vodní tok Moravy – plavba lodí z Hodonína k místu napojení Bařova kanálu (Rohatec) a zpět. Účastníci této části exkurze viděli vyústění vodního toku Radějovky do vodního toku Moravy a tím de facto již spojení Bařova kanálu s vodním tokem Moravy, i když s parametry odpovídajícími pouze sportovní plavbě malými plavidly





Jednání prvního dne bylo zakončeno společenským posezením ve vinném sklepě „U Jeňoura“.

Třetí den konference se uskutečnil pod řízením pana Ing. Jiřího Kremse z Povodí Labe, s.p. V rámci dopoledního jednání bylo předneseno celkem 13 referátů. Zajímavé byly přednášky prezentující činnost jednotlivých sdružení obcí směřující k rozvoji rekreační plavby na jižní Moravě. S ohledem na probíhající přehodnocování územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe byla zajímavá přednáška pana Prof. dr. hab. ing. Jana Kulczyka z Wroclavské polytechniky, v jejímž závěru zdůraznil důležitost severojižního propojení evropských vodních cest na trase Skandinávie - jižní Evropa (Balkán) a zájem Polska na realizaci propojení Odra-Dunaj.

Na závěr jednání byly prodiskutovány a jednomyslně odsouhlaseny dále uvedené Závěry konference s mezinárodní účastí - 24. Plavební dny 2007.

24. Plavební dny 2007 byly účastníky konference hodnoceny velmi kladně a to jak po stránce odborné, tak i společenské, o čemž svědčí i počet 163 registrovaných účastníků. Jednání konference se v hojném počtu zúčastnili kolegové ze Slovenské republiky, z Polska a Německa. Ke konferenci byl vydán sborník obsahující 31 příspěvků řazených do 4 následujících tématických okruhů

- integrace českých a slovenských vodních cest do celoevropského systému,
- možnosti napojení jižní Moravy na dunajskou vodní cestu,
- osobní vodní doprava, rekreační a sportovní plavba na vodních cestách České republiky a Slovenské republiky a možnosti jejich vzájemné spolupráce,
- možnosti vodní dopravy v konkurenčním prostředí se silniční a železniční dopravou z hlediska životního prostředí.

Z aktuálního pohledu sborník obsahuje zajímavý článek Plán údržby na středním a horním toku Labe v Německu

do roku 2010 aktuální stav k 9. 3. 2007, zpracovaný na základě podkladů Ředitelství plavby a vodních cest-východ (Wasser-und Schifffahrtsdirektion Ost), Magdeburk. Článek vychází z faktu, že 2. 5. 2005 bylo dosaženo dohody mezi Spolkovým ministerstvem dopravy, stavebnictví a urbanistiky a Spolkovým ministerstvem životního prostředí o zásadách odborné koncepce údržby Labe mezi hranicemi s Českou republikou a jezem v Geesthachtu.

Rád bych se zmínil ještě o jednom příspěvku, který nepřímo trochu vybočuje z odborné plavebně vodocestné tematiky. Je to příspěvek Oprava Karlova mostu-ochrana základů od pana Ing. Vladimíra Trvrzníka, CSc. Odborný obsah tohoto článku, zabývajícího se jedním z nejstarších našich mostů, je jednak velmi zajímavý jako takový a k plavbě, resp. k bezpečnosti plavby má přímý vztah s ohledem na prováděnou opravu pilířů v úzkém plavebním mostním otvoru.

V závěru konference vystoupil předseda Slovenského plavebného kongresu pan Ing. Vladimír Haviar, který krátce zhodnotil proběhlá jednání a pozval účastníky konference na jubilejní 25. Plavební dny, které se budou konat v září 2009 na Slovensku v Bratislavě.

Jednání konference s mezinárodní účastí 24. Plavební dny zakončil předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení pan Doc. Pavel Jurášek. V závěrečném slově poděkoval všem účastníkům konference za jejich aktivní účast při jednání a uvedl, že závěry konference jsou dalšími vytčenými směry, kterými se budou ve svých činnostech zabývat jak České plavební a vodocestné sdružení, tak i Slovenský plavební kongres.

Foto: autor, Jan Valásek, Ing. Libuše Mamešová



Závěry konference s mezinárodní účastí 24. Plavební dny 2007

Ve dnech 2. – 4. 10. 2007 se v Hodoníně na Moravě konaly 24. Plavební dny, organizované Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresem, pod organizační patronací Povodí Moravy, s.p. a za úzké spolupráce dalších organizací z České republiky.

24. Plavební dny se konaly pod záštitou ministra dopravy České republiky a záštitou ministra zemědělství České republiky.

Na konferenci bylo přítomno 163 odborníků z oblasti plavby a to jak profesionální tak i sportovní a rekreační, z oblasti vodního hospodářství, lodního průmyslu a z dalších národohospodářských oborů, kteří svým aktivním přístupem přispěli k úspěšnému průběhu této konference. Ze zahraničních účastníků se konference aktivně účastnili, kromě tradičních kolegů ze Slovenska i odborníci z Německa a Polska. První den jednání konference přednesl vyžádaný referát prezident WSD-Ost Dipl. Ing. T. Menzel z Magdeburku na téma Současné a budoucí plavební podmínky mezi státní hranicí SRN/ČR a Magdeburkem. Informoval o tom, že se obnoví realizace regulačních úprav zlepšujících plavební podmínky na německém úseku Labe na parametry plavební hloubka 1,6 m na úseku Magdeburk – Drážďany a 1,5 m na úseku Drážďany – státní hranice SRN/ČR. Tím bude zabezpečen minimální ponor 1,4 m na celém úseku německého Labe.

Na závěr prvního dne jednání byla slavnostně předána Cena Ing. Libora Záruby, udělená panu prof. Ing. Františku Čihákovi, Dr.Sc., in memoriam, za jeho obětavou a příkladnou práci v oblasti statiky konstrukcí staveb vodních cest, za zásluhy o rozvoj vodních cest a vodní dopravy a za odbornou a lidskou přípravu mnoha vodo-hospodářů do praktického života. Cenu převzala paní doc. Ing. Iva Čiháková, CSc.

Konference byla zaměřena na tyto tématické okruhy:

1. Integrace českých a slovenských vodních cest do celoevropského systému.
2. Možnosti napojení jižní Moravy na dunajskou vodní cestu.
3. Osobní vodní doprava, rekreační a sportovní plavba na vodních cestách České republiky a Slovenské republiky a možnosti jejich vzájemné spolupráce.
4. Možnosti vodní dopravy v konkurenčním prostředí se silniční a železniční dopravou z hlediska životního prostředí.
5. Nové trendy v rozvoji přístavů a logistických center.

Jednání konference bylo doplněno exkurzí lodí ve dvou trasách a to Veselí nad Moravou-Uherský Ostroh a z Hodonína po řece Moravě.

K jednání byl připraven sborník 31 referátů, rozdělených do čtyř projednávaných okruhů. Na vlastním jednání vystoupilo 24 odborníků s příspěvky z oblasti rekreační plavby, vnitrozemské plavby obecně, rozvoje vodních cest a k vodnímu koridoru Dunaj – Odra - Labe.

Po přednesení základních příspěvků a příspěvků z diskuse, vyplývajících z referátů obsažených ve sborníku z 24. Plavebních dnů, byly přijaty následující závěry.

1. Podporovat rozvoj rekreační a sportovní plavby v souladu s Programem rozvoje vnitrozemské plavby pro rekreační potřeby, vypracovaného Českým plavebním a vodocestným sdružením v únoru 2007, a to včetně nově se rozvíjejících programů, jako je „Splavňování ostravských řek Odry, Ostravice, Lučiny, Opavy a Olše pro sportovní a rekreační plavbu“ a dalších.

2. Pro zlepšení plavebních podmínek neekologičtějšího dopravního oboru vodní dopravy podpořit zahájení výstavby připravených staveb Děčín na úseku dolního Labe v minimálních parametrech navazujících na parametry německého Labe a Přelouč na úseku středního Labe.

3. Iniciovat zpracování Národní strategie rekreační plavby včetně usnesení vlády ČR k její realizaci.

4. Doporučuje se ústředním voleným orgánům i státním orgánům

- a) prosadit pro síť dopravně významných vodních cest v České republice jejich zahrnutí do veřejně prospěšných staveb,

- b) ponechání územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a stanovit další postup při jejím zabezpečování,

- c) neopomíjet další možná plavební spojení, např. Odra – Váh,

- d) odstranit anomálie v legislativě a následně ve správním řízení s cílem zrovnoprávnit účastníky řízení ve smyslu odborné argumentace a zodpovědnosti za následky svých návrhů,

- e) svěřit kompetence odvolacího orgánu ve správních řízeních týkajících se ochrany přírody mimo Ministerstvo životního prostředí ČR; cílem je zajištění nestranného vyhodnocení, zda některý další veřejný zájem převyšuje nebo nepřevyšuje veřejný zájem ochrany životního prostředí,

- f) zabezpečit odpovídající podmínky pro pravidelnou údržbu stávajících vodních cest v obou republikách.

5. Vyzýváme všechny dobrovolné organizace a sdružení, aby z iniciativy Českého plavebního a vodocestného sdružení společně usilovaly o renesanci vodní dopravy v České republice a prosazení vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.

6. Doporučuje se výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení uspořádat konferenci o problémech nákladní plavby pro krajské samosprávy, jejichž regionů se to týká. Jedná se o kraje Pardubický, Středočeský, Ústecký a Jihočeský.

7. Podporujeme snahy vlády Slovenské republiky o zlepšení plavebních podmínek na Dunaji jako na VII. evropském koridoru v úseku od ústí Moravy po ústí řeky Ipeľ výstavbou vodních děl Wolfsthal a Nagymaros.

8. Vyzýváme mladou odbornou veřejnost ke členství jak v Českém plavebním a vodocestném sdružení a Slovenském plavebním kongresu, tak i v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, v rámci kterého je možné se zúčastnit soutěže o cenu De Pappe – Wilems, kterou toto sdružení vypisuje pro mladé odborníky.

9. Doporučuje se, aby členové výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení seznámili s těmito závěry vrcholné představitel ministerstev dopravy, zemědělství, pro místní rozvoj a životního prostředí.

Příští 25. Plavební dny se budou konat v září 2009 v Bratislavě ve Slovenské republice s následným předběžným zaměřením, připraveným Slovenským plavebním kongresem:

1. Vážská vodní cesta – utopie nebo možná realita.
2. Postavení středoevropských vodních cest v kontextu Evropské dohody o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) a programu NAIADES.

3. Sportovní a rekreační plavba na řekách a nádržích.

4. Možnosti vodní dopravy v konkurenčním prostředí se silniční a železniční dopravou z hlediska ochrany životního prostředí.

5. Nové trendy v lodním stavitelství a rozvoji přístavů a logistických center s přihlédnutím k ochraně životního prostředí.

Schváleno jednomyslně účastníky konference v Hodoníně dne 4. října 2007.

Rozvoj vodních cest v ČR – jak dál?

Ing. Miroslav Šefara, ředitel ŘVC ČR

(předneseno na 24. Plavebních dnech)

1. Vstupní fakta za období 1990 – 2007

- vnitrozemská nákladní vodní doprava v ČR upadá (stav klinické smrti)
- stát není schopen tomu zabránit
- tři možné způsoby pomoci, které stát může realizovat, ale nerealizuje:
 - a. výstavba vodních cest (AGN, TEN – T, dopravní politika EU)
 - b. program modernizace plavidel (NAIADES)
 - c. opatření ke zmírnění ztrát rejdářů v důsledku plavební nedostatečnosti
(notifikováno v Bruselu)

2. Výstavba vodních cest v ČR – fakta

- probíhá pouze tam, kde neuplatňují odpůrci vodní dopravy připomínky ve správních řízeních (nechtějí, nebo nemohou). Prakticky se jedná o modernizace již existujících funkčních vodních cest, přístavů a plav. zařízení. Tyto investice problém oboru nijak neřeší.
- klíčové stavby (Dolní Labe, Přelouč, Pardubice) odpůrci vodní dopravy trvale (1994 – 2007) blokují. O motivech nechci spekulovat, nechť si každý sám odpoví na otázku – komu, nebo čemu je to ke prospěchu. Víím, že příroda to není.

3. Metody, uplatňované odpůrci vodní dopravy (občanská sdružení, úřady, zabývající se ochranou přírody – CHKO, AOP, apod.)

- účast ve všech stupních přípravy projektu (EIA, ÚŘ, SŘ) jako účastníků řízení
- využívání všech zákonných možností – připomínky, odvolání, žaloby
- uplatňování připomínek ze strany úřadů ochrany přírody, které nejsou předmětem jejich působnosti (alternace obč. sdružení)
- uplatňování názorů, domněnek, pocitů, nepravdivých a nedoložených tvrzení (vše je ve správním řízení bráno za fakta, rovnocenná s oponentními výsledky mnohalejších vědeckých výzkumů investora) – Natura, další procesy
- uplatňování lživých argumentů – žabronožka, lesák, putovní leknín, apod.
- bojkotování doložených a oponentovaných výsledků práce vědeckých týmů

(transfer modráška), bojkotování návrhu faktického zlepšení přírodního stavu - revitalizace území (ekologický audit Přelouč)
- zaznamenáváme obavy odborníků na ŽP řešit problém objektivně (proti proudu)

Závěr k metodám – řada důkazů, že v zájmu ryze ideologického boje odpůrci vodní dopravy použijí jakékoliv, i nekorektní prostředky. Zdůrazňuji, že k tomu mají k dispozici naprosto legální rámec účastníka správního řízení a že nijak neporušují zákon. Etiketa a profesionální čest bohužel už nejsou kritériem.

4. Důsledky takových postupů

- devastace ekologického dopravního oboru
- růst kamionové dopravy (evropská rarita – zelení v EU podporují vodní dopravu)
- zdražení projektů (splavnění Dolního Labe 1997 – 6 mld.

Kč, 2007 – 18 mld. Kč, stupeň Přelouč 1997 - 1,2 mld. Kč, 2007 – 2,4 mld. Kč)

- dopady do české ekonomiky – zdražení vstupů v importu, snížení konkurenceschopnosti exportu - snížení vlivu na evropský dopravní trh. Dokud budou v Evropě národní státy a národní rozpočty, je vše, co ovlivňuje ekonomiku a státní rozpočet také českým národním zájmem.
- 5. Doporučení – odstranění anomálií v legislativě
 - doporučení č.1 – ZROVNOPRÁVNĚNÍ ÚČASTNÍKŮ SPRÁVNÍCH ŘÍZENÍ, tj. svá tvrzení musí doložit každý účastník řízení a každý účastník za svá tvrzení musí odpovídat pod sankcí. Dnes je investor v roli hlupáka, který snáší na stůl tuny důkazů a kdokoliv z oponentů může bez důkazů vyslovit jiné tvrzení, které je bráno jako rovnocenné. Tvrzení vědecké kapacity, podložené výzkumem má stejnou váhu jako domněnka např. vyučeného kuchaře, který se právě realizuje jako předseda občanského sdružení. Jsme v situaci, kdy je v médiích, či tzv. ochránci čehosi, zpochybňován Archimédův zákon a my ho musíme obhajovat, že pořád ještě platí. Tak hluboko jsme v Čechách klesli, v zájmu svobody slova se dostáváme do nesvobody tmářství a nadvlády nekvalifikovaných a neodborných tvrzení.
 - doporučení č. 2 – ZMĚNA SELEKTIVNÍ OCHRANY JEDNOTLIVÝCH LOKALIT NA KOMPLEXNÍ POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽP. My musíme přece hodnotit, jaký vliv má závažně rostoucí zbožový proud na dopravním koridoru ČR – severoněmecké námořní přístavy v celé jeho šíři, nejen v jednom jeho segmentu. A tak zatímco udatně chráníme jednu bobří rodinku, která se usídlila jak jinak než přímo v místě plánovaného jezů, na E55 vyjíždějí další tisíce kamionů, umírají tam lidé a exhalace mnohonásobně překračují negativní vlivy lodní dopravy. V Čechách to překvapivě nikoho z tzv. ochránců, státních i občanských nezajímá. K čemu se pak vypočítávají externí náklady jednotlivých dopravních systémů? Proč se tak dlouho diskutuje o internalizaci externalit, bezvýsledně? Tvrdím, že ochranu prostředí je nutné dělat efektivně, komplexně, nikoliv ideologicky. A v dopravě není lepší ekonomický nástroj než zatížení jednotlivých druhů doprav jejich externími náklady.
 - doporučení č. 3 – PŘESUN PRAVOMOCI K POSUZOVÁNÍ RŮZNÝCH VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ Z JEDNOHO REZORTU(MŽP) NA ÚROVEŇ VLÁDY, NEBO VLÁDOU ZŘÍZENÉ ODBORNÉ KOMISE. Je nekorektní a nelogické, aby různé typy veřejných zájmů posuzovalo ministerstvo, které je odpovědné za jeden z posuzovaných veřejných zájmů, je tedy z podstaty věci podjaté.
 - doporučení č. 4 – ZAJISTIT KONTINUITU PRÁVA V ČR, tj. že správní rozhodnutí MŽP bude platit i po volbách a nástupu nového ministra. Zatím tomu tak není.

Přeji nám všem, abychom na příštích Plavebních dnech mohli konstatovat změnu k lepšímu nejen z pohledu vodní dopravy. Také z pohledu pochopení a konečně systémového řešení dopravy ve střední Evropě v kontextu probíhajícího procesu sjednocování a růstu zbožových proudů.

Děkuji za pozornost.

Úpadek vodní dopravy v Čechách, vzkříšení vodní dopravy na Moravě

Ing. Josef Podzimek, předseda správní rady Plavba a vodní cesty *(předneseno na 24. Plavebních dnech)*

Vážené dámy, vážení pánové,
dovolte, abych Vás po letech odmíčení oslovil z této tribuny ve jménu sjednocení všech, kteří ještě věří v zastavení úpadku vodní dopravy v Čechách a ve vzkříšení vodní dopravy na Moravě.

Jsem již pamětník, který stál za posledních 50 let téměř u všech pokusů, které měly vést k opravdovému rozkvětu vodní dopravy v naší republice. Dovolte mi proto, abych ve zkratce rekapituloval jeden segment našich aktivit a jaký je výsledek.

- V roce 1971 byla v Bratislavě založena tradice konání Plavebních dnů. Následovalo období velkých modernizačních prací na Labi a Vltavě. Bylo vybudováno nové zdymadlo v Obříství, Týnci n/L. a později v Pardubicích, v Modřanech a Veletově.
- V roce 1989 byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia. Hlavním jejím posláním byla propagace a postupná výstavba vodní cesty Dunaj-Odra-Labe. Tento hlavní cíl společnosti akcionáři na valné hromadě v roce 1994 ze stanov vypustili.
- Na plavebních dnech v roce 1992, které se konaly ve Znojmě, jsme založili Plavební a vodocestné sdružení.
- V roce 1993 bylo založeno česko-slovensko-rakouské pracovní sdružení pro průplav D-O-L (ARGE DOEK).
- V téže době vychází první číslo časopisu Vodní cesty a plavba.
- V roce 1994 byla založena Nadace vodních cest.

- V roce 1998 Ministerstvo dopravy ČR zřizuje, lépe řečeno po 50 letech obnovuje, činnost Ředitelství vodních cest v Praze
- V roce 2005 bylo založeno Sdružení Porta Moravica pro propagaci průplavu Dunaj-Odra-Labe

Na první pohled by se mohlo zdát, že bylo pro propagaci a rozvoj vodních cest a plavby uděláno v naší malé zemičce dost práce.

Práce bylo uděláno opravdu hodně, ale výsledek – nebudu-li se chlubit nedokončenou modernizací labsko-vltavské vodní cesty – malý.

Po roce 1990, tedy za posledních 17 let, nebyl v naší republice postaven ani jeden nový plavební stupeň a nepřibyl ani jeden kilometr nové vodní cesty. Poslední plavební stupeň na středním Labi, nazývaný Přelouč II, který se měl v roce 2007 začít stavět, byl po vydaném stavebním povolení a vysoutěžené zakázce vypuštěn z finančního plánu ministerstva dopravy. Naopak na stole leží problematické vládní usnesení č. 561 ze 17. května 2006 s nevinným názvem „O politice územního rozvoje České republiky“, které - použiji-li terminologii doby budování socialismu - má „plíživou metodou“ zabránit výstavbě vodního koridoru D-O-L na „věčné časy“. Bylo by ale možné společným úsilím využít toto vládní usnesení k systematické práci na přípravě projektu vodního koridoru D-O-L.



Upravená řeka Morava mezi Hodonínem a Lanžhotem, vedená podél komplexu lužních lesů představuje téměř hotovou trasu vodního koridoru Dunaj-Odra-labe

Položme si všichni v tomto sále otázku. Co jsme dělali a co děláme špatně?

Sám otevírám diskusi touto sebekritikou:

- byli jsme a jsme nejednotní
- jsme převážně technokrati, kteří neumějí lobovat za naši věc
- je chybou, že jsme se na vodní cesty, a zvláště na průplav D-O-L, vždy dívali pouze jako na dopravní tepnu. Přitom se stále více ukazuje, že protipovodňová ochrana, doprava vody do vodohospodářsky deficitních oblastí, zvláště střední a jižní Moravy, a celá řada dalších mimodopravních funkcí, převládá. K změně našeho myšlení i myšlení široké veřejnosti v České republice, ale i v zemích EU, může pomoci i změna názvu tohoto projektu na „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“.
- naší chybou není, že o problematice málo víme, či že existuje málo materiálů. Naší chybou - slovy bývalého místopředsedy federální vlády Ing. Václava Valeše je - že těchto materiálů existuje moc, ale žádný, který by jakoukoliv vládu oslovil tak, aby byla ochotna ho realizovat.
- Málo si uvědomujeme a zdůrazňujeme, že po rozpadu Československé republiky, jsme jedinou zemí EU, která nemá přímý přístup k moři nebo jí s mořem nespojuje kvalitní vodní cesta.
- Zapomínáme, že realizace vodní cesty D-O-L je obsažena v celé řadě mezinárodních smluv a dohod, které naše republika ratifikovala, včetně naší přístupové smlouvy k EU, kterou podepsal předseda vlády Vladimír Špidla a prezident republiky Václav Klaus.
- Ignorujeme přelomový rok 2013, od kterého bude Česká republika mít možnost čerpat z fondů EU jen finanční prostředky na velké nadnárodní projekty, a tím vodní koridor D-O-L právě je. Uniká nám tak příprava na čerpání 85 % z částky 8 miliard Euro z fondu Společnosti Evropské unie.

Co doporučuji?

Dát do usnesení těchto Plavebních dnů výzvu ke všem dobrovolným organizacím, které usilují, dle slov velkého zastánce vodních cest profesora Jaroslava Čábelky, o renesanci vodní dopravy v naší republice, aby zasedli u jednacího stolu a společně se pokusili dohodnout na dalších krocích ve prospěch budoucnosti našich vodních cest a plavby. Nedělejme dílčí nefunkční kompromisy v důvěře, že cílového stavu dosáhneme snadněji.

Když jsem v roce 1961 nastoupil jako úsekový technik na středním Labi, divil jsem se, proč chybí stupeň Semín (nyní Přelouč II) a nad ním stojí osamoceně zdymadlo Srnojedy. Jako nováček jsem byl poučen, že to byla moudrost našich předků, kteří věřili, že přece budoucí vládcí nemohou být tak hloupí, aby jej nedostavěli.

Jako generální ředitel ETMasu v roce 1994 jsem udělal dohodu na opravdu nejvyšší úrovni, že když my nebudeme vehementně prosazovat labskou větev průplavu D-O-L, ministerstvo životního prostředí bude tolerovat větev Dunaj-Odra.

V roce 2004 mi byla objasněna nová taktika – výměny územní ochrany labské větve průplavu za výjimku ministerstva životního prostředí na stavbu VD Přelouč II. Jsem přesvědčen, že opět existuje další dohoda o výměně VD Přelouč II za nějaké řešení na dolním Labi.

Mám pocit, že se vodní cesty a plavba v naší republice nacházejí ve stavu klinické smrti. Víím, o čem mluvím. V roce 2002 po automobilové havárii jsem zástavu srdce měl, chybělo mi 55 vteřin, a již jsem k Vám nemluvil. To si sáhnete opravdu na dno a později vyhodnotíte následky tří rozhodujících stavů. Nebýt vůbec, být ochrnut nebo být zdravý. Nedopustme, aby naše síť vodních cest, která může hrát v evropském kontextu první housle, byla ochromena a aby k



Zdrž Hodonínského jezu vytváří prakticky hotový úsek vodního koridoru D-O-L

srdci Evropy, jak rádi naši zemi nazýváme, byly přetaty modré tepny evropských vodních cest.

Nestačí si vytýčit skromné cíle, musí to být ucelený program na příštích 20 let s přesvědčivými argumenty. Jako zárodek takové platformy může být složení poroty o udělení ceny Ing. Libora Záruby, doplněné o další odborníky, ale hlavně kapitány průmyslu, finančníky, politiky a zástupce z krajů a obcí podél trasy D-O-L. Měli by převládat mladí lidé, nezatížení naší minulostí, musí se umět pohybovat na mezinárodní úrovni se znalostí cizích jazyků. Nesmí chybět alespoň nějaký vizionář.

Příspěvkem k této široké diskusi může být i kniha „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“, zvláště pak úvodní slova k této publikaci z pohledu spisovatele, představitelky Evropské unie i čtyř rektorů našich vysokých škol.

Zasedáme v Hodoníně a proto mi dovoluete citovat slova hodonínské rodáka, našeho prvního prezidenta Tomáše Garrigue Masaryka, který po vzniku Československé republiky v roce 1918 řekl: „Velká část našeho exportu potřebuje vodní cesty“. V závěru mi pak dovoluete, abych na nás všechny apeloval starou holandskou moudrostí, kterou končila v lednu letošního roku svůj projev tehdejší ministryně dopravy Holandska a nynější Koordinátorka Evropské unie pro vodní cesty paní Karla Peijs na mezinárodním plavebním kongresu v Číně:

Nebojte se postupovat pomalu, začněte se bát, stojíte-li na místě.

Děkuji za pozornost

Plán údržby na Labi v Německu do roku 2010 - aktuální stav k 9.3. 2007

Na základě podkladů Ředitelství plavby a vodních cest – východ Wasser und Schifffahrtsdirektion Ost), Magdeburg

Úkolem německého Ředitelství plavby a vodních cest – východ je splnit cíl spolkové vlády Německa v oblasti dopravní politiky, kterým je opětovně dosažení plavebních poměrů v úrovni, která byla před povodněmi v srpnu roku 2002 na středním a horním toku Labe na území Německa.

Tyto úkoly v oblasti infrastruktury zahrnují opatření v oblasti údržby a oprav, které předcházejí zhoršení plavebních poměrů a zajišťují řádný odtok vody ve středním korytu řeky, takže bude zachován status quo před povodněmi v srpnu 2002 a nedojde k jeho zhoršení.

2. 5. 2005 bylo dosaženo dohody mezi Spolkovým ministerstvem dopravy, stavebnictví a urbanistiky a Spolkovým ministerstvem životního prostředí o zásadách odborné koncepce údržby Labe mezi hranicí s Českou republikou a jezem v Geesthachtu.

Konkrétní cíle údržby jsou:

- Hloubka plavebního koryta mezi:
 - Geesthachtem a Drážďany minimálně 1,60 m
 - Drážďany a Schöнау minimálně 1,50 m
- při průměrném nízkém stavu vody s omezením šířky plavebního koryta v určitých úsecích toku.
- Šířka plavebního koryta:
 - pod Drážďany 50 m
 - nad Drážďany 40 m
 - při průtoku městem Magdeburg např. pouze 35 m.
- Hloubka plavebního koryta má přednost před jeho šířkou!!!
Zásady odborné koncepce údržby Labe:

- Udržování Labe se zvláštním zohledňováním ekologických aspektů
- Konkretizace se spolkovými zeměmi ležícími na toku Labe
- Upřesnění cílů udržování Labe

Spolupráce mezi Německem a Českou republikou v oblasti využívání Labe k dopravě.

Dne 31. 7. 2006 bylo podepsáno Společné prohlášení o záměru spolupracovat a o dopravních cílech a opatřeních na mezinárodní labské vodní cestě až po jez/zdymadlo Geesthacht u Hamburku mezi Spolkovým ministerstvem dopravy, stavebnictví a urbanistiky Spolkové republiky Německo a Ministerstvem dopravy České republiky, ve kterém se mimo jiné v článku IV. uvádí:

Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a urbanistiky Spolkové republiky Německo prohlašuje:

Ve Spolkové republice Německo má být prostřednictvím údržbových opatření na úzkých místech Labe pro lodní plavbu mezi Geesthachtem a Drážďany zajištěna průběžná hloubka plavební dráhy 1,60 m a mezi Drážďany a Schöнау 1,50 m pod GLW 89* - současným referenčním vodním stavem Labe, který je dosažen v průměru sedmi suchých a středních let mezi 1973 a 1986 po průměrně 20 dní bez ledu nebo méně. Tehdy předpokládaná průběžná šířka plavební dráhy 50 m je částečně omezena na 35 m – v oblasti úseku v městě Magdeburg. Tohoto cíle údržby má být opět dosaženo do roku 2010 a poté má být zachován.

Gemeinsame Absichtserklärung
über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg

zwischen

dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

und

dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik

I.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

und

das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik

bekunden aufgrund der im Jahre 2003 aufgenommenen Gespräche den gemeinsamen Wunsch, die Zusammenarbeit für die Entwicklung eines effektiven Transportsystems und den Aufbau und die Modernisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) – zu dem die Elbe gehört - zu vertiefen, um die Bedingungen für die Realisierung wirtschaftlicher Schiffsverkehre zu stabilisieren bzw. zu verbessern.

II.

Beide Seiten stellen fest, dass

1. es im Sinne der umweltgerechten Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens unerlässlich ist, das Verkehrssystem Wasserstraße / Binnenschiff stärker zu nutzen,
2. der Ausbau und die Unterhaltung von Wasserstraßen langfristige Aufgaben sind und dass Anpassungen von Wasserfahrzeugen an die Wasserstraße als alleiniger Ersatz für Infrastrukturmaßnahmen nicht zielführend sind,
3. die Entwicklung, Modernisierung und Unterhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur in Übereinstimmung mit den jeweiligen

nationalen Plänen erfolgen sollte mit dem Ziel der Entwicklung der Güterschifffahrt inkl. Containertransporte und der Personenschifffahrt.

III.

Das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik erklärt:

1. Angesichts der geographischen Lage der Tschechischen Republik ist die Beschaffenheit des Elbe-Wasserlaufes als einer bedeutsamen und unverzichtbaren Transportverbindung der Tschechischen Republik mit der Bundesrepublik Deutschland und mit anderen europäischen Ländern einschließlich des Anschlusses an die Seehäfen von hoher Bedeutung.
2. In der Tschechischen Republik besteht das mittelfristige Ziel, auf dem kritischen Elbe-Abschnitt von Ústí nad Labem bis zur Staatsgrenze zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland eine Staustufe im Raum von Děčín zu realisieren, die einen stabilen Anschluss der Tschechischen Republik an das europäische Wasserstraßennetz und an die anschließenden Seehäfen gewährleistet, und zwar bei einer Mindesttauchtiefe von 140 cm beim Durchfluss Q_{345} , d.h. bei $110 \text{ m}^3/\text{s}$ im Pegeldurchschnitt Ústí nad Labem (zusammen mit dem Sicherheitsabstand über dem Wasserstraßenboden von 50 cm beträgt die Wassertiefe 190 cm).
3. In der Tschechischen Republik sollen im weiteren Abschnitt „Ústí nad Labem bis Pflouč“ die gegenwärtigen Parameter unterhalten werden, d.h. Tiefgang von 220 cm (zusammen mit dem Sicherheitsabstand der Schiffe vom Boden der Wasserstraße von 50 cm ist die Fahrrinntiefe 270 cm).
4. In der Tschechischen Republik besteht die Absicht, im Abschnitt Pflouč bis Pardubice die Staustufe von Pflouč zu realisieren, die die Verlängerung der Wasserstraße bis zum Zielhafen von Pardubice ermöglicht mit den Parametern, die im vorherigen Absatz angegeben sind.

IV.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland erklärt:

In der Bundesrepublik Deutschland soll durch Unterhaltungsmaßnahmen an den Engstellen der Elbe für die Schifffahrt zwischen Geesthacht und Dresden eine durchgängige Fahrrinntiefe von 1,60 m und zwischen Dresden und Schöнау von 1,50 m unter dem GLW 89* - dem derzeitigen Bezugswasserstand der Elbe, der im Mittel von sieben trockenen und mittleren Jahren zwischen 1973 und 1986 an durchschnittlich 20 eisfreien Tagen erreicht oder unterschritten wurde - gewährleistet werden. Die ehemals durchgängig vorgesehene Fahrrinnenbreite von 50 m wird partiell bis auf 35 m - im Bereich der Magdeburger Stadtstrecke -

eingeschränkt. Dieses Unterhaltungsziel soll bis zum Jahr 2010 wieder erreicht und danach erhalten werden.

v.

Beide Seiten bekunden die Absicht,

1. die wesentlichen Informationen, die während der Vorbereitung und der Realisierung der die Elbe-Wasserstraße berührenden Projekte für die Entscheidung relevant sind, kontinuierlich auszutauschen,
2. die Bearbeitung der Fachstudien und -untersuchungen, sowie auch die Realisierung eventueller Baumaßnahmen und Unterhaltungsarbeiten an der Elbe-Wasserstraße, in Übereinstimmung mit den jeweiligen nationalen Plänen zu koordinieren,
3. bei Bedarf eine gemeinsame Expertengruppe zu bilden;
4. Informationen bezüglich der Einführung eines Flussinformationssystems auszutauschen, vor allem über:
 - a. den aktuellen Zustand der Wasserstraße (z.B. Schifffahrtssperren, Schifffahrtsbeschränkungen, örtlich verbesserte Fahrrinnen Tiefen)
 - b. die aktuellen Lagen und Bewegungen der Wasserfahrzeuge im Rahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland,

wobei die angeführten Informationen von der tschechischen Seite bis auf Weiteres durch den zukünftigen Verwalter des Flussinformationssystems (Říční informační služby), d.h. durch die Staatliche Schifffahrtsverwaltung (Státní plavební správa) und von der deutschen Seite durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost zur Verfügung gestellt werden sollen.

vi:

Beide Seiten bekunden die Absicht, diese Zusammenarbeit so lange fortzusetzen, bis die Ziele erreicht worden sind.

Auf Wunsch jeder der beiden Seiten kann diese Gemeinsame Absichtserklärung geändert und ergänzt werden.

Diese Gemeinsame Absichtserklärung hat keine völkerrechtliche Bindungswirkung.

Diese Gemeinsame Absichtserklärung wird in zweifacher Ausfertigung jeweils in deutscher und tschechischer Sprache gleich lautend unterzeichnet. Beide Sprachfassungen sind gültig.


Berlin, den 31.7.2006

Prag, den 28.6.2006

Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

Für das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik


Jörg Hennerkes
(Staatssekretär)


Vojtěch Kocourek,
(Stellvertreter des Ministers für den Bahnsektor und für den Sektor von Eisenbahn- und Kombinationsverkehr, Schifffahrten und Wasserstrassen des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik)

REALIZACE DOPRAVNÍCH CÍLŮ NA LABI

Obnova popř. udržování hloubky plavebního koryta na úrovni:

- 1,50 m mezi Schönou a Drážďany a
 - 1,60 m mezi Drážďany a Geesthachtem
- při průměrném nízkém stavu vody s omezením šířky plavebního koryta v určitých úsecích toku intenzifikací údržovacích opatření na Labi až do roku 2010.

UDRŽOVACÍ OPATŘENÍ

Díla zřizovaná k usměrnění proudu řeky:

- Krátké hráze zřízené kolmo k toku řeky
- Díla zřizovaná rovnoběžně se směrem toku řeky
- Díla ke zpevnění břehu

Obhospodařování naplavenin:

- Přemístování naplavenin
- Přidávání naplavenin

UKÁZKY UDRŽOVACÍCH OPATŘENÍ NA LABI

Krátké hráze zřízené kolmo k toku Labe

- jsou stavby zřízené na obou březích příčně ke směru toku řeky
- slouží k cílenému zúžení příčného profilu toku až po střední stav vody
- zajišťují rovnoměrný transport naplavenin



Díla zřizovaná rovnoběžně se směrem toku



- jsou uspořádána paralelně se směrem toku a s břehy
- zpravidla disponují spojením s břehem v horní části ve výši středního stavu vody
- podobně jako krátké hráze zřizované kolmo k toku koncentrují proudění vody do středu toku řeky
- při nižším než středním stavu vody vytvářejí oblast se zklidněným prouděním mezi tímto dílem a břehem

Díla ke zpevnění břehu

- slouží přímé ochraně břehů
- stabilizují břeh dodatečným zatížením
- chrání násypy proti dynamické zátěži proudění vody v nerovných úsecích toku řeky



OBHOSPODAŘOVÁNÍ NAPLAVENIN

Přemístování naplavenin

- odebírání naplavené hmoty od dna a její přemístění do sousedních nadměrně hlubokých oblastí (bilančně neutrální)
- dočasná opatření k odstranění naplavenin ovlivňují strukturu dna jen nepatrně
- k zarovnávání výšky dna na malém území dochází v oblasti přirozené velikosti fluktuace
- přirozené podmínky dna zůstávají v maximální míře zachovány (dynamická stabilita)



Přidávání naplavenin

- se provádí jako důsledek nepatrných zásob naplavenin z horních úseků toku Labe
- se provádí za účelem čelení erozi



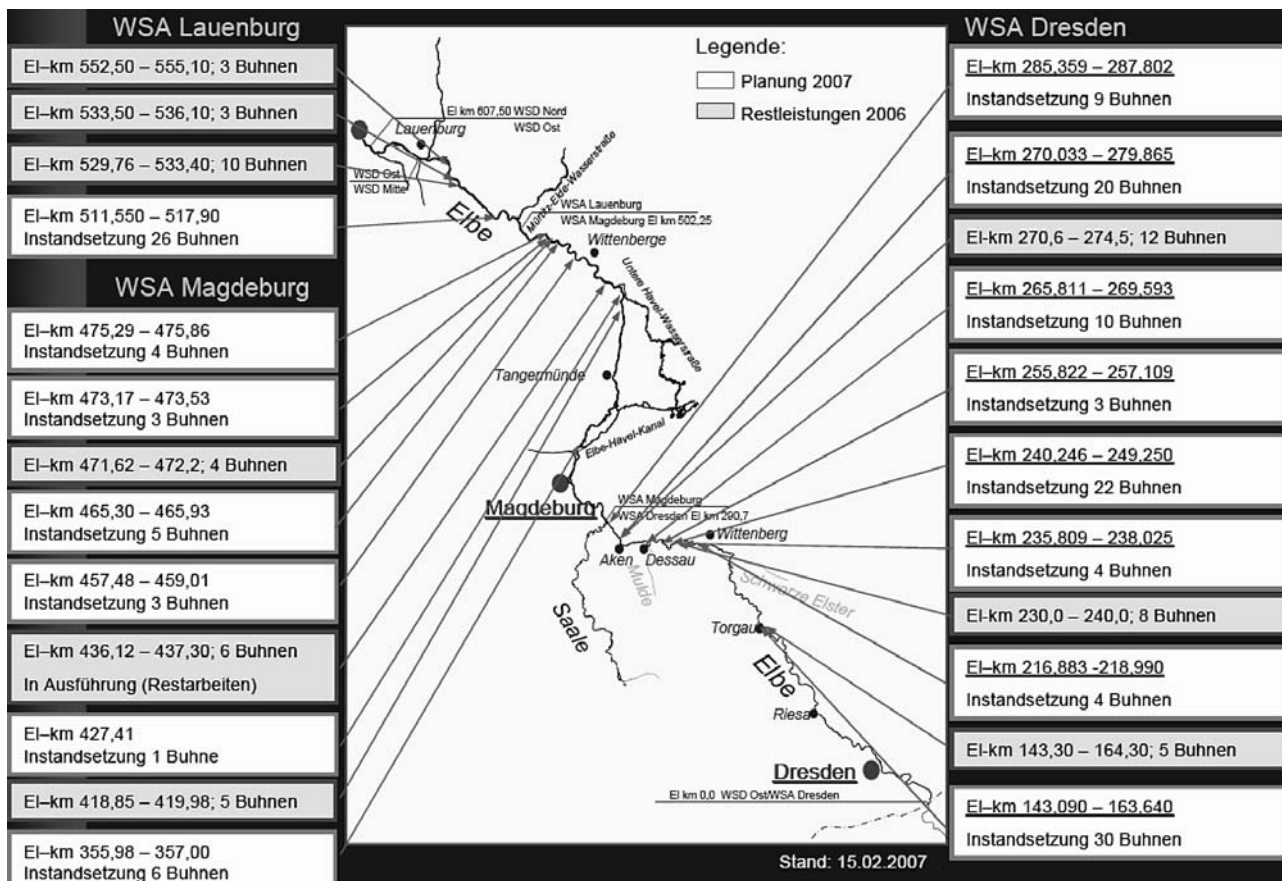
Cílem přidávání naplavenin je dosažení rovnováhy mezi přirozeným odnosem naplavenin a jejich přibýváním a tím zabránění dalších propadů polohy vodní hladiny a tím i dalšímu klesání hladiny spodních vod

PREZENTACE KONKRÉTNÍHO ROZSAHU ÚDRŽBY PRO VELKÁ UDRŽOVACÍ OPATŘENÍ V ROCE 2007

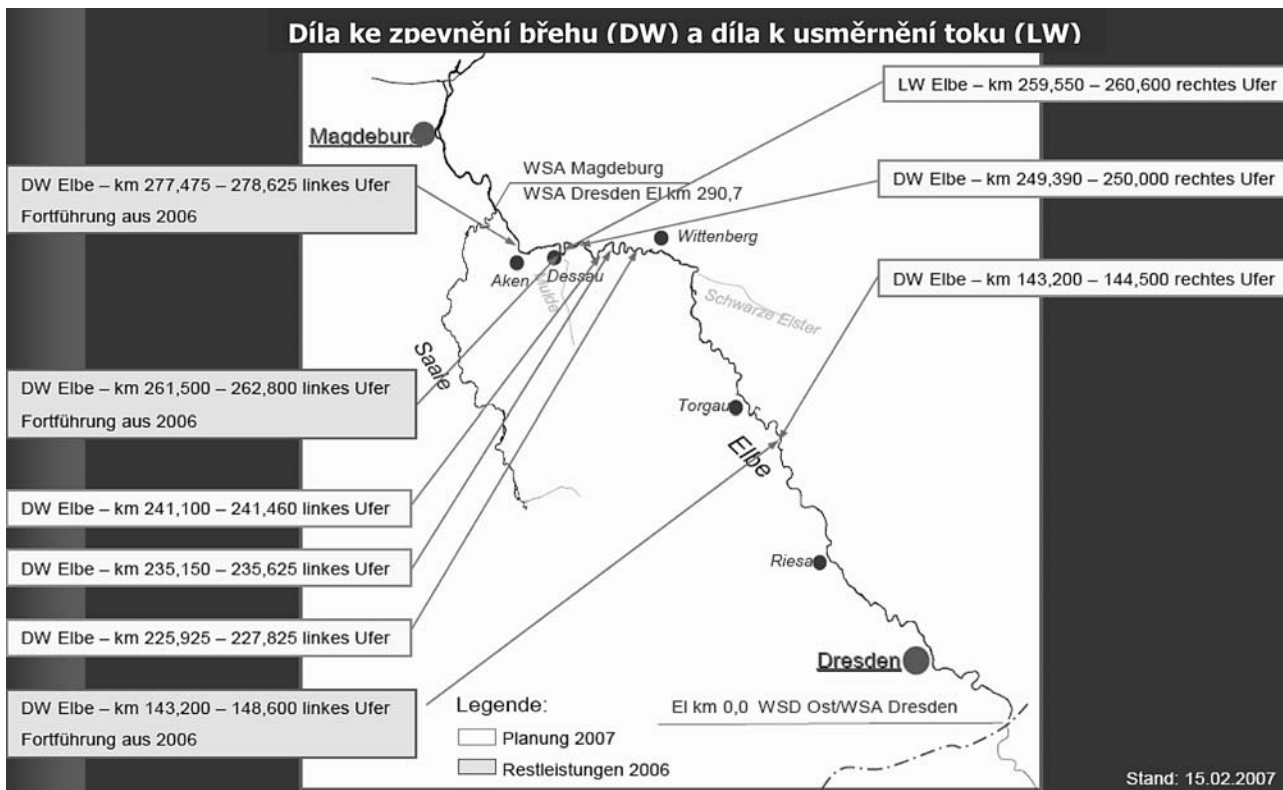
Úroveň poškození se dělí do tříd:

- Třída 1 – malá poškození
- Třída 2 – malá až střední poškození
- Třída 3 – střední až velká poškození
- Třída 4 – velká až velmi značná poškození

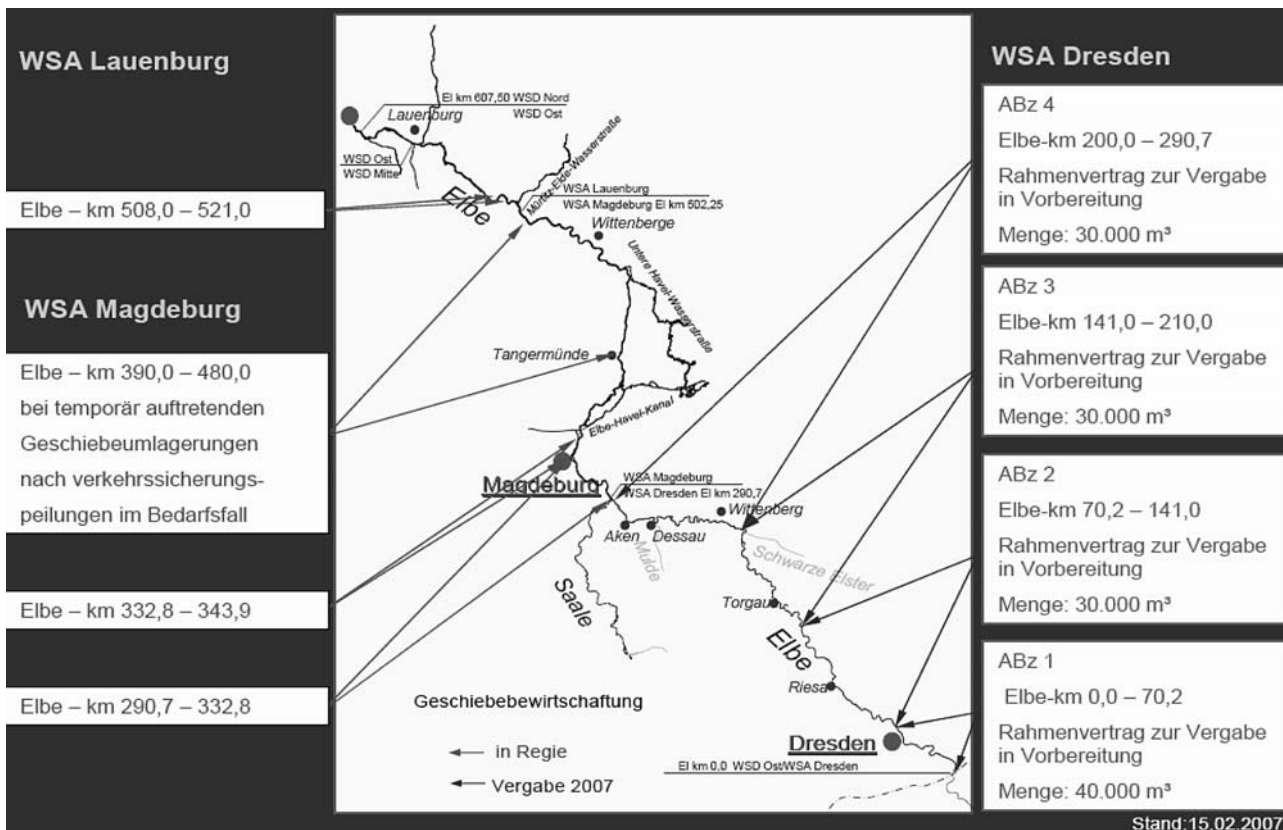
Opravy krátkých příčných hrází s třídami poškození 3 a 4 v roce 2007



Opravy staveb zřizovaných rovnoběžně se směrem toku v oblasti působnosti úřadu plavby a vodních cest Drážďany s třídami poškození 3 a 4 v roce 2007



Opatření k obhospodařování naplavenin na Labi v roce 2007



Velká udržovací opatření k dosažení cíle udržování v dalších letech do roku 2010 se předpokládají ve stejném objemu jako v roce 2007.

ZÁVĚR

Intenzifikací udržovacích opatření – zde v kombinaci stavebních opatření na proudu řeky a obhospodařování naplavenin – mohla být od listopadu 2006 opět spolehlivě vykázána pro úsek Labe č. 5 od ústí Sály až k přístavu Magdeburg hloubka plavebního

koryta 1,60 m za platného referenčního stavu vodní hladiny. Ve dnech 25. 10. a 26. 10. 2007 v Regensburgu na jednání Komise pro integrované využití Labe německá delegace potvrdila úspěšný průběh udržovacích prací na Labi s ukončením v březnu 2010.

Vnitrozemské vodní cesty v Polsku

Dnešní stav a rozvojové projekty

Jan Kulczyk

zpracováno z referátu předneseného na konferenci 24. Plavební dny, Hodonín, 2. - 4. 10. 2007

Přeprava na vnitrozemských vodních cestách v EU

Hlavní přepravní směry v Evropě jsou:

- Rýnský koridor, který představuje 2/3 vnitrozemské vodní přepravy v západní Evropě (200,5 mil. t)
- dunajský směr s R-M-D kanálem (50,4 mil. t),
- severojižní směr – Francie, Holandsko a Belgie (72,8 mil. t),
- západovýchodní směr, Holandsko – Německo – Polsko – Česko (27,5 mil. t).

• různý způsob využití vody

• rozdílné potřeby a možnosti zlepšení plavebních podmínek ve vybraných úsecích vodní cesty

Celá oderská vodní cesta se dá rozdělit do těchto úseků:

1. Gliwický kanál
2. kanalizovaná řeka Odra
3. přirozeně splavná Odra od Brzeg Dolny po ústí Lužické Nisy
4. přirozeně splavná Odra od ústí Lužické Nisy po ústí Warty
5. přirozeně splavná Odra od ústí Warty po Štětín

Vnitrozemská vodní přeprava ve vybraných Evropských zemích

Oderská vodní cesta

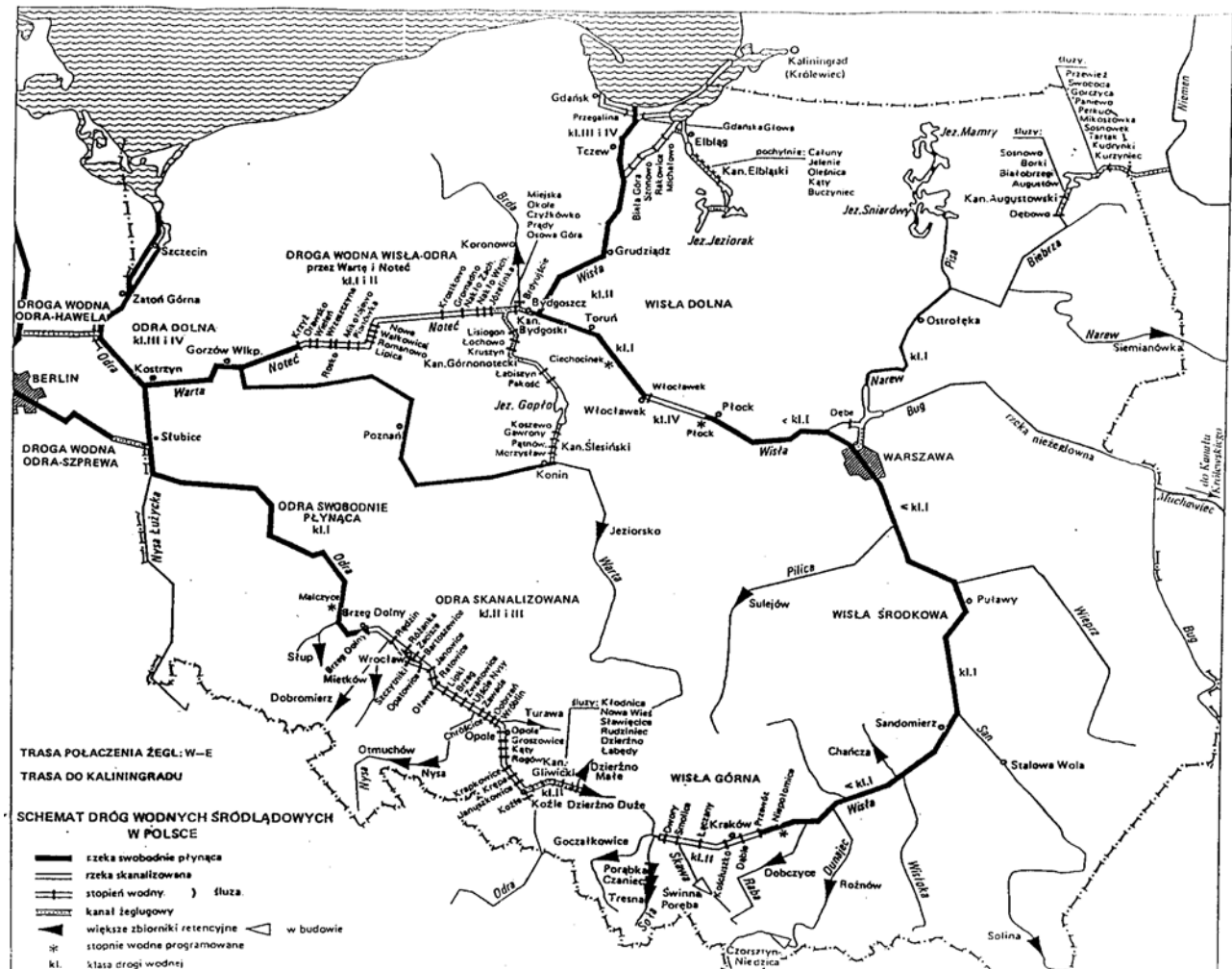
Oderská vodní cesta je a bude velice různorodá. Plavební zařízení jsou různých typů, často vysloužilá a jejich parametry se značně liší.

Oderská vodní cesta má po své trase:

- různé technické parametry v jednotlivých úsecích
- rozdílné hydrologické podmínky

Přístavy na oderské vodní cestě

Na řece Odře bývalo 29 hlavních zařízení pro překládku zboží, 11 veřejných přístavů a 18 továrních přístavů a překladišť. Nyní je již většina z nich mimo provoz. Dnes jsou v provozu pouze přístavy a překladiště v oblasti Opole, přístav Gliwice, městský přístav Wrocław a přístav Ciegacice. Největší vnitrozemský přístav na Odře v Kędzierzynie - Koźle je mimo provoz a chátrá. Druhý přístav ve Wrocławu, navrhovaný v roce 2007 jako základna pro vykládku syp-



kého cementu, byl prodán jeho dosavadním vlastníkem. Nový majitel zamýšlí v areálu přístavu postavit luxusní bytové domy. Śląskie Centrum Logistyczne (Slezské logistické centrum), které je spoluvlastníkem přístavu Gliwice, zamýšlí zasypat jeden ze tří přístavních bazénů.

Přístav Kedzierzyn - Kozle



Vnitrozemská vodní doprava v Polsku

Přes 50 % nákladu představují stavební materiály. V roce 2005 přes 70 % nákladu vnitrozemské vodní dopravy (VVD) bylo přepraveno na vzdálenost do 50 km.

Vnitrozemská vodní doprava v Polsku se nepodílí na přepravě tekutých substrátů, kontejnerů, automobilů a průmyslových strojů a vybavení, což je důsledkem špatných plavebních podmínek a také nedostatku RO-RO ramp a vhodného lodního parku pro přepravu kontejnerů .

V roce 2005 více než polovina zboží byla realizována v mezinárodní přepravě. V tomto roce polští dopravci přepravili více než 2,4 mil. tun zboží mezi zahraničními přístavy.

Rejdařství v Polsku

1. Kapitálová skupina ODRATRANS S.A.

V roce 2005 ODRATRANS přepravil více než 5,9 mil. tun zboží, z toho bylo 2,9 mil. tun vnitrozemská přeprava a 3 mil. t mezinárodní přeprava. V roce 2006 lodní přeprava vzrostla o 20 %. Hlavním zbožím přepravovaným flotilou ODRATRANSu bylo uhlí – 52 %, následováno kamenivem a stavebními materiály – 16 %, železo a železný šrot – 14 %, umělá hnojiva – 4 %, krmivo – 4 %. Ostatní zboží představuje 10 %.

2. Soukromá rejdařství

V roce 2005 přepravila soukromá rejdařství cca 3,7 mil. t zboží. Soukromí dopravci rovněž převzali přepravu atypických a nadměrných kusů na méně frekventovaných trasách. Zhruba 35 % přepravní kapacity celé vnitrozemské flotily připadá na soukromé dopravce, kteří zaměstnávají 180 pracovníků. Soukromí dopravci rovněž provozují veškerou osobní lodní dopravu, která představuje zejména plavby s délkou do jednoho dne. Tato doprava je provozována v okolí městských aglomerací, na jezerech a kanálech v severozápadním Polsku a v ostatních turisticky vyhledávaných oblastech.

Rozvojové vyhlídky

Odra je a bude v Polsku vždy považována za významnou dopravní tepnu a to z mnoha důvodů:

- Odra má přímé napojení na evropský systém vodních cest, mnoho regionů s vysokou přepravou zboží leží podél řeky nebo ve spádové oblasti Odry
- polské regiony s vysokým mezinárodním obchodem jsou napojeny na řeku Odru
- řeka Odra je součástí panevropského dopravního koridoru, který zajišťuje výhodné spojení mezi skandinávskými zeměmi a střední Evropou, italským poloostrovem a Balkánem

Program Odry 2006

Následující projekty jsou součástí programu Odry 2006

- dokončení plavebního stupně Malczyce a výstavba stupně Lubiąż
- dokončení modernizace jezu Chróścice a jezu u ústí Nisy
- obnova a zlepšení regulačních úprav na regulovaném úseku Odry
- modernizace plavebních komor na Gliwickém kanále a velkých plavebních komor na kanalizovaném úseku Odry

I když bude výše uvedený projekt dokončen, nedojde k odstranění některých úzkých míst a oderská vodní cesta i nadále:

- bude vodní cestou s různými plavebními parametry (Gliwický kanál, kanalizovaná Odra a regulovaná Odra)
- nebude modernizována na standardní evropské parametry, zejména v oblasti plavebních hloubek (minimální ponor na evropských vodních cestách je 2 m)
- zůstane nepřizpůsobena novým druhům přepravy (přeprava kontejnerů, RO-RO apod.) – nízký ponor, malé podjezdové výšky, vysoká nespolehlivost z důvodů plavebních omezení
- nedosáhne parametrů polské plavební třídy III (velká část oblouků má poloměr menší než 500 m)
- nebude připravena na 24hodinový provoz, z důvodů chybějícího plavebního značení a neodpovídajícího vybavení plavidel

Závěr

Nehledě na některá omezení a podceňování říční dopravy tvůrci dopravní rozvojové koncepce, je vnitrozemská vodní doprava předurčena k rozvoji. Jedním z důvodů nutnosti rozvoje VVD je vzrůstající objem zahraničního obchodu. Studie na propojení Odry a Dunaje jsou trasovány z pohledu hlavních zbožíkových proudů v Polsku a rozmístění hlavních průmyslových center v ČR ve spádové oblasti řeky Odry. S přihlédnutím k výhledovému nárůstu přepravy ve směru Skandinávie – jižní Evropa, je výstavba propojení ekonomicky výhodná, neboť oderský vodní koridor je nejkratší spojnici mezi Skandinávií a zeměmi na Balkáně. O propojení se uvažuje již mnoho let, ale stále není v dotčených zemích politická vůle tento projekt uskutečnit.



Lodní souprava s nákladem 1000 t na kanalizované Odře

Lodě mizí do ciziny

Děčín, Praha - Potkat na Labi českou nákladní loď se stává stále vzácnějším úkazem.

Rejdařské firmy postupně přesunují své aktivity do ciziny a objem jejich přepravy po českém území se dostal na nejnižší úroveň v historii – v porovnání s rokem 2006 klesl výkon českých rejdařů na našich řekách o 20 procent.

Důvod? Podle rejdařů především nedostatečná výška hladiny na čtyřicet kilometrů dlouhém úseku řeky mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. Na rozdíl od zbývajících částí řeky od Ústí nad Labem po Chvaleticích na tomto úseku chybí jez a plavební komory, a proto nelze dostatečně regulovat výšku hladiny.

Bez úprav to nepůjde

„Tato čtyřicetkilometrová mezera odděluje Česko od zámožných příštavů“, uvedl Miroslav Šefara, který šéfuje Ředitelství vodních cest. Tato státní organizace má na starosti správu a budování vodních cest.

Úzké hrdlo v napojení české a německé části Labe by měla odstranit

výstavba plavebního stupně v Děčíně. Ta se však plánuje již více než deset let a její realizace se stále odkládá. „Největší problém je vyhovět všem požadavkům na ochranu přírody“, vysvětluje Šefara.

I proto byly plány už několikrát přepracovány a zredukovány. Momentálně se chystá posuzování vlivu stavby na životní prostředí. „Nedá se odhadnout jeho výsledek ani jak dlouho bude trvat. Je to velmi komplikovaný proces“, dodal Šefara.

S vybudováním plavebního stupně nesouhlasí ekologická sdružení, nelíbí se ani řadě obyvatel severních Čech. „Naši petici proti výstavbě podepsalo 18 tisíc lidí“, řekl Marián Páleník, ředitel společnosti Přátelé přírody. Podle něj je chyba, že se nezkoumají jiné varianty než navrhovaný plavební stupeň. „Za obrovský krok dopředu ale považují to, že jsme začali naše připomínky konzultovat s investorem stavby“, dodal Páleník. Vybudování plavebního stupně podle něj poškodí ekosystém širé okolí, který naplavenin v této části řeky.

Ministerstvo dopravy přitom se stupni počítá. „Investice byla zařazena

Kolik vezla plavidla

v roce 1995	
vnitrostátní přeprava	2770,5
vývoz	1179,0
dovoz	438,7
kabotáž	26,3
v roce 2002	
vnitrostátní	760,3
vývoz	417,5
dovoz	384,2
kabotáž	50,3
v roce 2006	
vnitrostátní	418,8
vývoz	377,5
dovoz	335,6
kabotáž	435,3

Pozn.: Údaje v tisících tun; Kabotáž = přeprava na českých lodích na území jiné země

na do harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na léta 2007 až 2013,“ potvrdil mluvčí ministerstva Karel Hanzelka. „Není ale přesně specifikováno, kdy výstavba začne,“ doplnil. V návrhu se počítá s tím, že stavba spolkně necelých čtyři miliardy.

Doprava může nyní kvůli nedostatku vody stát i několik měsíců,

což potvrzují také výsledky, které má k dispozici ministerstvo dopravy. Za uplynulých více než tři sta dní roku 2007 nemohly plout lodě z Děčína a do něj celých 130 dní.

Rejdaři proto přesouvají svoje lodě na jiné evropské toky a od roku 2004 se objem těchto přeprav zvýšil sedminásobně. Na Česko pak už nemají ani kapacity. „Ubývá také lodí, které plují pod českou vlajkou. Zatímco loni jich bylo 120, letos jich je pouze 107,“ řekl Jiří Kratochvíl, viceprezident Svazu dopravy.

Prodej lodí je jednou z možností, jak mohou rejdaři snížit ztráty z toho, že jejich lodě měsíce nemohou plout.

Ministerstvo dopravy také plánovalo, že jim začne z rezervních fondů vyplácet finanční kompenzace za špatné plavební podmínky. Za léta 2004 až 2007 by náhrady měly činit 158 milionů korun. „Vláda měla tento návrh v létě projednávat, ale nakonec jej z programu stáhla, a vyplácel náhrad tak stále není jisté,“ uvedl Milan Rába, ředitel rejdařské společnosti ČSPL (nástupnická firma Československé plavby labské).

TOMÁŠ LYSONĚK

Příloha k článku Ing. Jindřicha Zídka, Pane prezidente, ...

Cesta prezidenta republiky Václava Klause po labské vodní cestě

Foto: Petr Randák, Ing. Blanka Hrabětová, Karel Frýda, Ing. Ladislav Merta, Bc. Jiří Mach



v zajetí novinářů



prezident Václav Klaus, ředitel závodu DL Jindřich Zídek a generální ředitel Povodí Labe Tomáš Vaněk



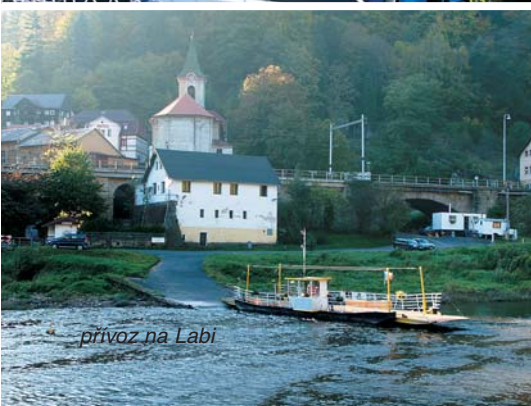
uprostřed: prezident Václav klaus a hejtmán Ústeckého kraje Jiří Šulc



přístav Děčín



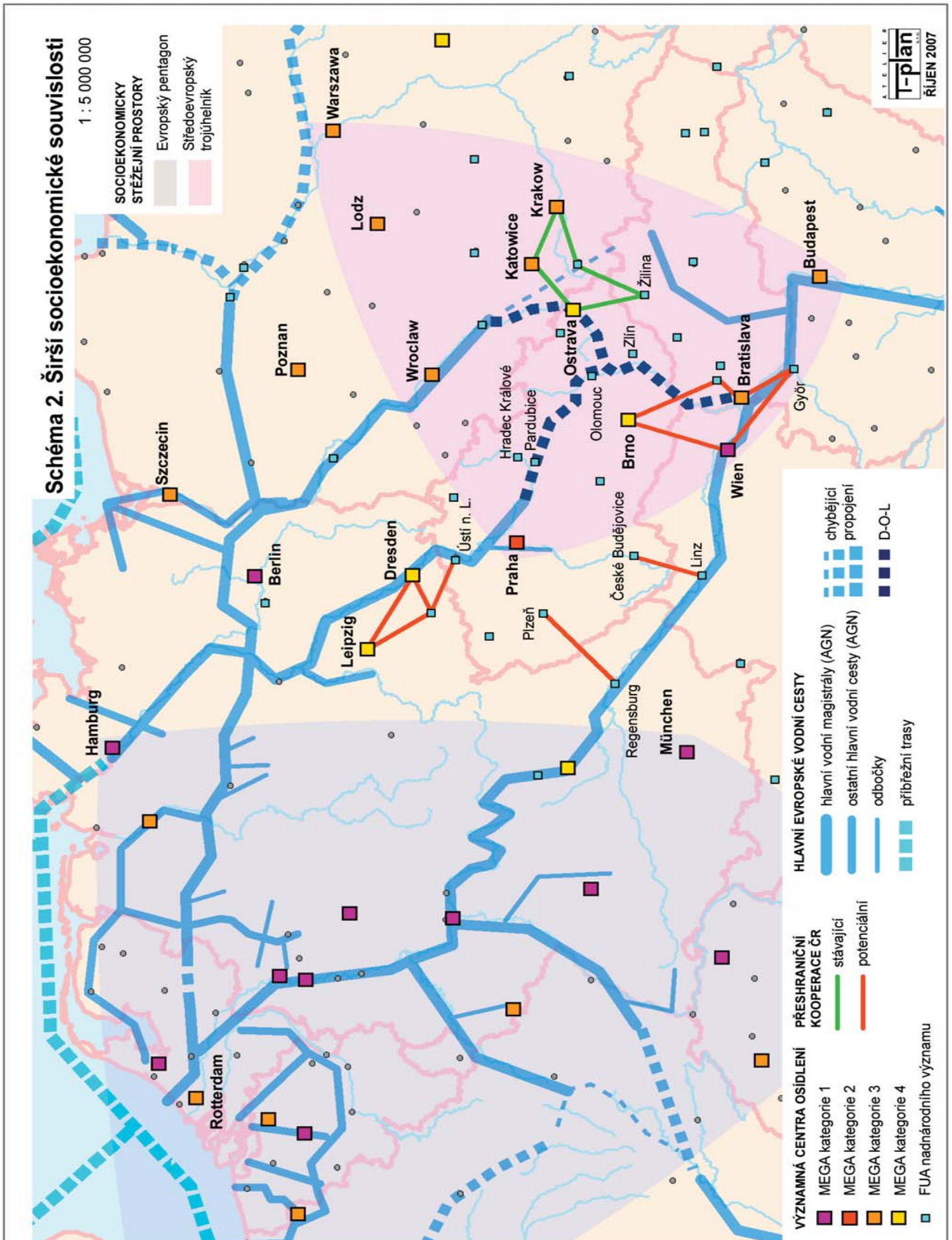
a ještě podpis do pamětní knihy



přívoz na Labi



Územní studie D-O-L



Příloha k článku Ing. Veroniky Janouškové, Ing. Jana Kareise, Ph.D.

Vodní cesty Francie

Laterální kanál podél řeky Garonne, řeka Baise

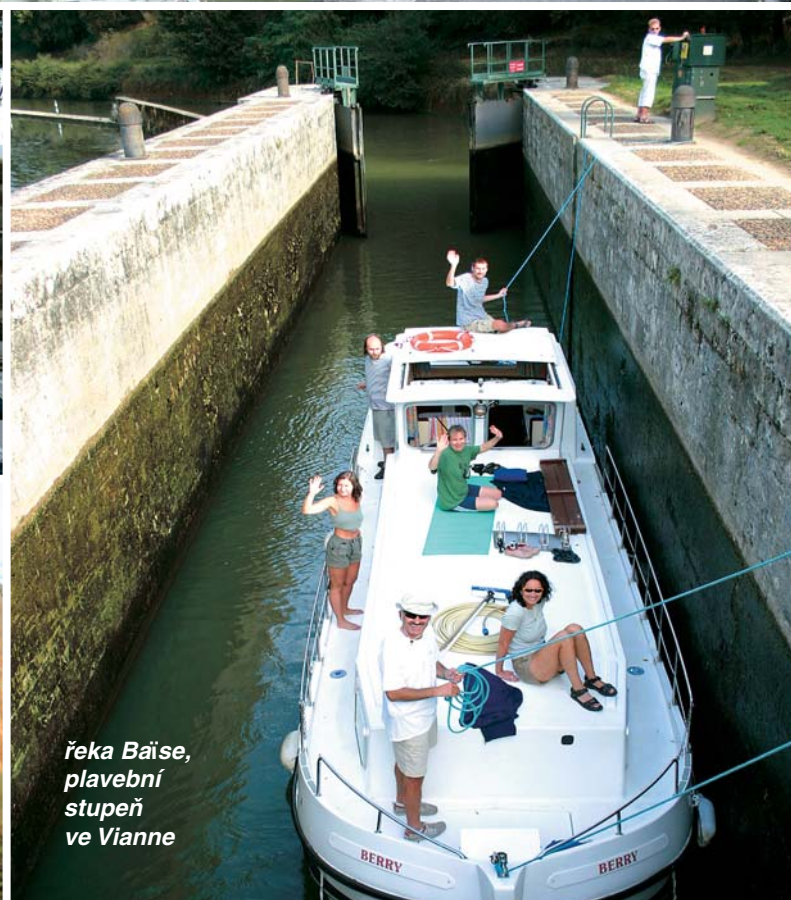
Foto: archiv VODNÍ CESTY, a.s.



Canal du Midi



řeka Baise, scénérie nad městečkem Nerac



*řeka Baise,
plavební
stupeň
ve Vianne*



řeka Baise, křížení komunikací



*řeka Baise,
městečko Nerac
komorování*

Orlík, Oprava vývaru a sanace dna



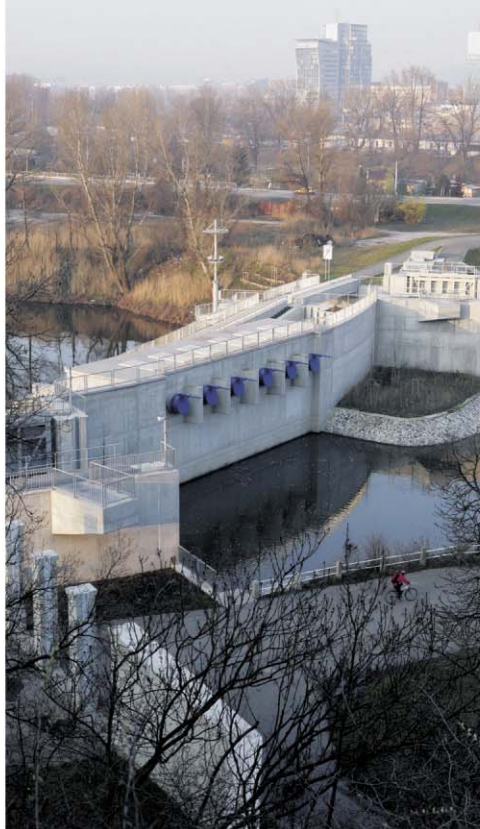
Akciová společnost HOCHTIEF CZ pro vás realizuje:

- pozemní stavby
- developerské projekty
- projekty dopravní infrastruktury



HOCHTIEF

www.hochtief.cz



Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu. Společná koordinovaná práce lidí desítek oborů a profesí. Schopnost řešit problémy a odvaha hledat nové cesty. Je tohle umění? Možná ne. Jen to dobře umíme.

 **PODZIMEK®**
& S Y N O V Ě
STAVEBNÍ A MONTÁŽNÍ FIRMA

Podzimek a synové, s.r.o.
Váňovská 528, 589 01 Třešť
Tel.: 567 214 241 - 4
Fax: 567 214 034

info@podzimek.cz
www.podzimek.cz



Stavíme pro Vás

ZAL. 1896

PODZIMEK

111

HYDROPROJEKT^{CZ}

VŽDY
OPTIMÁLNÍ
ŘEŠENÍ



Podílíme se na protipovodňových opatřeních

SWECO

www.hydroprojekt.cz



Aquatis a.s. je nyní obchodní firmou Pöyry Environment a.s.

Projektová a inženýrská činnost ve všech oborech vodního hospodářství, konzultace, poradenství v žádostech o finanční podporu z fondů EU, projekty a dodávky vakových jezů, veškeré geodetické a průzkumné práce, dodávky staveb "na klíč".

Ústředí společnosti: Brno, Botanická 834/56, 602 00 Brno, tel.: +420 541 554 111,
E-mail: trade.wecz@poyry.com
Pobočky: Praha, Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353
Ostrava, Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 206
Břeclav, Růžičkova 5, 690 39 Břeclav, tel.: +420 519 322 304
Organizační složka: Trenčín, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín, tel.: +421 326 522 600



Competence. Service. Solutions.

www.poyry.cz



Ř
V
C
ČR

Ředitelství vodních cest ČR

ŘVCC ČR je státním investorem

- staví vodní cesty v ČR
- vytváří koncepce rozvoje vodních cest
- připravuje a realizuje stavby na dopravně významných vodních cestách
- spravuje státní majetek v přístavě Hamburg
- provozuje servisní plavidla

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
Tel: +420267132801, Fax +420267132804
E-mail: rvccr@rvccr.cz, Web: <http://www.rvccr.cz>

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě



AQUAVIA
Praha s. r. o.

Výletní a restaurační lodě
MORAVIA • CZECHIE



Tel.: 602 323 988 • Fax: 271 767 625 • e-mail: rezervace@lodmoravia.cz
www.lodmoravia.cz

Územní studie Dunaj-Odra-Labe

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Marie Wichsová, Ph.D.

Požadavek na zpracování Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D-O-L (dále jen „studie“) vychází z Usnesení vlády České republiky ze dne 17. května 2006 č. 561 o Politice územního rozvoje České republiky (dále jen „PÚR“), ve kterém v bodu II. 3. vláda ukládá ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem dopravy, ministry životního prostředí a zemědělství ustanovit společnou mezirezortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (dále jen „D-O-L“) a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise.

Cílem studie bylo vyhodnotit dosud zpracované relevantní projekty a oborové dokumentace včetně jejich vzájemné provázanosti, identifikovat zásadní územní a funkční střety, nedostatky, rizika i nejistoty a doporučit další postup v problematice územní ochrany D-O-L. Studie, zpracovaná společností Atelier T-plan, s.r.o., byla objednateli (Ministerstvu pro místní rozvoj ČR) odevzdána v říjnu 2007. Její výsledky byly následně využity jako jeden z podkladů pro zpracování závěrů a doporučení ustanovené meziresortní komise

k výhledové územní ochraně koridoru D-O-L, případně k doporučení dalšího postupu při uplatňování strategických cílů rozvoje hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu na území České republiky a všech dotčených zemí v koridoru průplavního spojení D-O-L.

Pro zhodnocení reálnosti a účelnosti územní ochrany spojení D-O-L byly využity související mezinárodní smlouvy, úmluvy, dohody, rezortní strategické a plánovací dokumenty z oblasti dopravy, vodního hospodářství a životního prostředí, dále dostupné dokumentace a projekty, které byly poskytnuty jak objednatelům studie, tak dalšími subjekty, s nimiž byla problematika D-O-L konzultována. Pro vyhodnocení širších souvislostí v rámci nově se utvářejících sociálně ekonomických vztahů v prostoru střední a jihovýchodní Evropy zpracovatel využil některých dostupných dokumentů a informací OSN a EU i zkušeností a poznatků získaných aktivní odbornou účastí některých členů zpracovatelského týmu na evropských projektech, především ESPON a PlaNET CeNSE; Severojižní koridory (North-Souths corridors) a Metropolitní síť (MetroNet), dokončené v roce 2006.



VZTAH K ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Politika územního rozvoje České republiky (dále jen „PÚR ČR“) je nový závazný nástroj územního plánování na celostátní úrovni. První PÚR ČR 2006, zpracovaná v souladu s přípravou na nový stavební zákon č. 183/2006 Sb., registruje koridor D-O-L prostřednictvím již výše uvedeného usnesení vlády ČR č. 561/2006.

Registrace jednotlivých částí koridoru D-O-L v aktuální územně plánovací dokumentaci velkých územních celků dotčených krajů (dále jen „ÚP VÚC“) odpovídá požadavkům původního stavebního zákona č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů a požadavkům usnesení vlády č. 635/1996, které vymezuje podmínky pro územní hájení částí koridoru D-O-L a způsob jejich podchycení v ÚP VÚC.

V současné době je jednotlivými kraji postupně pořizován nový typ územně plánovací dokumentace krajů podle nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb., jimiž jsou Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“). První návrhy ZÚR pro území sledovaných větví D-O-L byly zpracovány a jsou projednávány v Olomouckém a ve Zlínském kraji. V návrhu ZÚR Olomouckého kraje z 08/2007 je příslušný úsek koridoru D-O-L podchycen a vymezen v rámci ploch a koridorů nadmístního významu pro zajištění dopravní obslužnosti území. Pro koridor spojení D-O-L včetně plochy pro přístav v Přerově je respektována územní rezerva, jejíž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně snížil požadované budoucí využití. V návrhu ZÚR Zlínského kraje z 09/2007 je příslušný úsek koridoru D-O-L vymezen jako území speciálních zájmů ve smyslu usnesení vlády č. 635/1996, v navazující instrukci je uloženo respektovat usnesení vlády č. 561/2006 o PÚR a zajistit do doby prověření reálnosti a účelnosti ochrany koridoru jeho územní ochranu.

S ohledem na ustanovení § 187 nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a vzhledem k tomu, že prověření reálnosti a účelnosti další územní ochrany koridorů D-O-L na území ČR podmiňují širší šetření a prověření v rámci všech dotčených evropských zemí, bude nutno do doby rozhodnutí na úrovni Evropské unie a dosažení reálnějších dohod AGN zajistit územní ochranu koridoru D-O-L novým usnesením vlády v intencích nového stavebního zákona, jež by tyto potřeby a cíle zohlednilo.

VODNÍ DOPRAVA VE VZTAHU K SÍDELNÍ STRUKTUŘE A ROZVOJOVÉMU POTENCIÁLU STŘEDNÍ A JIHOVÝCHODNÍ EVROPY

Realizace příslušných úseků průplavního spojení D-O-L na území České republiky je podmíněna širším evropským zájmem o budoucí kapacitní propojení Dunajské vodní cesty od přístavu Bratislava variantně Wien, severním směrem na Baltské moře (Dunajsko-oderská větev) a v paralelním severozápadním směru na Severní moře (Labská větev). Z pohledu ČR jsou důležité hospodářské a sociální profity, získané z vedení takových propojení napříč územím ČR i investic do nich vložených.

V širším evropském kontextu je zkoumání významných národních a nadnárodních sociálních a hospodářských aktivit vázáno vždy na větší a velké městské aglomerace, vzájemně propojené kapacitními národními nebo evropskými dopravními tahy, zvláště silničními, dálničními, železničními a leteckými, které umožňují navázání kooperativních vztahů a přínos zisků ze společné spolupráce.

Na území České republiky jsou za zvlášť růstové sídelní

póly z hlediska Evropské unie považovány aglomerovaná území měst Prahy, Brna a Ostravy, začleněná do kategorie MEGA (Metropolitan Grows Area_s – viz pilotní projekt MetroNet v rámci projektu PlaNet CenSE a projekt ESPON).

Na tyto zvlášť či potenciálně růstové prvky evropského osídlení v návaznosti na D-O-L, mezi které dále patří Wien v Rakousku, Bratislava na Slovensku, Katowice, Wroclav a Szczecin v Polsku, a Dresden, Leipzig, Berlin a Hamburg v Německu, ale i významné přístavy v severských zemích, se současně váže hlavní pozornost při plánování a podpoře realizace navazujících věcných opatření – dotací do jejich udržitelného rozvoje, do růstu kooperativních vazeb mezi nimi, do související technické, dopravní a logistické infrastruktury. Každé z takto zařazených měst v ČR leží v dostatečně efektivní vzdálenosti nebo ve výhodném dopravním spojení od jedné z větví koridoru D-O-L na našem území; Praha při Labské, Brno při Dunajské, Ostrava přímo na Oderské vodní cestě.

Registrována jsou dále na našem území národně až mezinárodně významná města v kategorii FUA (Functional Urban Area_s), do nichž patří všechna ostatní naše krajská města a město Opava. Do potenciálně růstových efektů z případné realizace D-O-L na území ČR lze tak kromě uvedených měst v kategoriích MEGA přiřadit také města Zlín, Olomouc, Opava, Pardubice, Hradec Králové a Ústí nad Labem.

V přímých přeshraničních souvislostech jsou evropskými průzkumy sledovány i možnosti nastolení výraznějších kooperativních vztahů přes hranice. Ty se v našem případě týkají zvlášť připojení Brna do kooperativní spolupráce měst Wien, Bratislava a Győr v Podunajském prostoru, rozvoje kooperací mezi městy Ostrava, Katowice, Krakow a Žilina při Odersko-vážském prostoru a užšího provázání socioekonomických vztahů mezi Ústí nad Labem a tzv. Saským trojúhelníkem – městy Dresden, Leipzig a Chemnitz. (Viz PlaNet CenSE, 2006.)

Jak konstatoval projekt PlaNet CenSE, vzniká ve střední Evropě významný doplňující sociálně-ekonomický protipól území stěžejního hospodářského motoru Evropské unie (tzv. Evropského pentagonu na spojnici měst London, Paris, Milano, München a Hamburg), označený jako Středoevropský trojúhelník, jenž je vymezen spojnici měst Warszawa, Praha a Budapest se zahrnutím Bratislavy a s vnějšími oporami ve městech Wien a Berlin. Je zřejmé, že případná realizace D-O-L by těsnějšímu sejetí pentagonu i trojúhelníku prospěla a prostřednictvím Dunajsko-oderské větve je navíc připojila k severním zemím při Baltském moři.

Ve všech uvedených ohledech sehrávají nejpodstatnější roli dopravní dálniční, kapacitní železniční, popřípadě letecké spoje. Možné přispění vodní cesty D-O-L by však v rámci speciálních šetření mohla být posouzena jako pro budoucnost výhodná a perspektivní. Nemůžeme proto v tom ohledu myslet nijak partikulárně, realizace Oderské, Dunajské, případně Labské větve D-O-L napříč naším územím se netýká jen ČR a jejích potřeb. Musí k ní nutně přistoupit i všechny další země, jejichž rozvoji by tato forma dopravy mohla v budoucnosti výrazněji napomáhat. Musí o ni usilovat nejen všichni přímo dotčení, tzn. Rakousko, Slovensko, Česká republika, Polsko a Německo, ale i severské státy, pro které může být spojení vodní cesty od Černého moře do Szczecina zrovna tak přínosné.

Průměty vedení D-O-L do shora uvedených nadnárodních hodnocení jsou znázorněny na obrázku Schéma 2 - Širší socioekonomické souvislosti.

PROGNÓZA PŘEPRAVNÍCH POŽADAVKŮ VÁZANÉ NA SPOJENÍ D-O-L

Tab.2

Hodnoty přepravních požadavků inklinujících na vodní cestu D-O-L byly zpracovány v různých typech dokumentací s rozdílnými vstupy a výstupy. Pro účely předmětné studie jsou v následující části předloženy zdroje a porovnání jejich výsledky.

Z hlediska mezinárodního je jedním ze zdrojů studie, vypracovaná pro spojení Dunaj-Odra (Labe), Hlavní pracovní skupinou pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN z roku 1993 -TRANS/SC.3/R.160 (dále jen „studie EHK“).

Z hlediska vnitrostátního jsou využity údaje z dokumentace: „Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“, vypracované v r. 2006 firmou Plavba a vodní cesty, o.p.s. (Ing. Podzimek, Ing. Kubec; dále jen „studie PaVC“).

(Poznámka: dokumentace „Projekt VaV/610/02/03 Krajinně-ekologické, vodohospodářské a legislativní hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj-Odra-Labe“, vypracovaná v r. 2005 firmou Sagittaria-sdružení pro ochranu přírody střední Moravy, s.r.o., se tímto problémem nezabývala).

PŘEPRAVNÍ POŽADAVKY PRO VODNÍ CESTU D-O-L			
Zdroj	Předpokládané přepravní objemy (v mil. t/rok)	K roku	Poznámky
Studie EHK	34,2	2000	Předpoklad výrazného snížení podílu pevných paliv, rud a ostatního zboží a výrazně zvýšen podíl stavebnin a obilnin.
Studie PaVC	35,7	2003	Hodnoty byly odvozeny z přehledu mezinárodních přeprav podle statistiky OECD a vztaheny k vodní cestě DOL.

Tab.1

Stanovení korektních prognóz výhledových přepravních požadavků vázaných na budoucí spojení D-O-L a zpracování korektní studie ekonomické efektivnosti záměru D-O-L by vyžadovalo důkladnou a komplexní analýzu evropského přepravního trhu, mimo jiné i s průmětem nově se formující rozvojové dynamiky, částečně způsobené vstupem nových členských zemí do EU a postupnou orientací trhů do střední a východní Evropy a Asie. Takovou studii by bylo žádoucí zpracovat na úrovni EU s aktivním zapojením jednotlivých členských států.

Složitost problematiky je patrná i ze skutečnosti, že v Dopravní politice České republiky pro léta 2005 - 2013 (MD ČR, 2005) ani v Generálním plánu rozvoje dopravní infrastruktury pro léta 2007 - 2013 není ani rámcová prognóza přepravních vztahů a požadavků uvedena.

ODHADY EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI SPOJENÍ D-O-L

Součástí v minulosti zpracovaného generelu vodních cest D-O-L byly i ekonomické bilance investiční náročnosti na výstavbu, včetně vyhodnocení provozních nákladů. S ohledem na hospodářský vývoj a inflační tlaky nelze původní odhady a jejich transformaci na současnou cenovou hladinu zcela spolehlivě použít. Z tohoto důvodu jsou využity odhady, které byly provedeny společně s odhadem přepravních potřeb v jednotlivých výše uvedených studiích.

V této souvislosti si dovolueme citovat článek 91. studie EHK, ve kterém se mimo jiné uvádí:

RÁMCOVÝ ODHAD INVESTIČNÍCH A PROVOZNÍCH NÁKLADŮ PRO VODNÍ CESTU D-O-L			
Zdroj	Odhad investičních nákladů (v mlrd. Euro)	Odhad provozních nákladů (v mil. Euro/rok)	Cenová hladina
Studie EHK	3,700	48,0 (1,3 % IN)	1993
Studie PaVC	8,156 – 8, 880	54,8	2004

„Výstavba železniční sítě ve střední Evropě byla zahájena výstavbou tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda v první polovině 19. století. O této velké investici byla rozhodnuto z hospodářsko-politického hlediska a nikoliv na základě posouzení cílového stavu základní železniční sítě, kterého bylo v dané oblasti dosaženo asi až o 60 let později a o jehož rozsahu a ekonomickém významu měli stavitelé dráhy sotva přesnou představu. Pokud by ovšem bylo zahájení výstavby železničních tratí vázáno na zpracování dokumentu o cílovém stavu a rentabilitě celé sítě, byli bychom dnes nepochybně bez železnic.“

VODOHOSPODÁŘSKÁ FUNKCE SPOJENÍ D-O-L

V této části se studie zabývala vývojem a předpoklady využití vodohospodářských funkcí spojení D-O-L, vlivem globálních klimatických změn na podmínky a možnosti víceúčelového využití vodní cesty, vlivy koridoru D-O-L na vodu a vodní poměry.

Pro aktuální hodnocení perspektiv, postojů a názorů na reálnost D-O-L ve spojení s vodohospodářskými funkcemi je zásadním podkladem vládní a resortní dokument „Plán hlavních povodní České republiky“, schválený usnesením vlády č. 562/2007 (dále jen „PHP ČR“). Směrná část PHP ČR v kapitole A.1.2 – Hlavní principy a postupy řešení výslovně konstatuje, že „neobsahuje cíle a opatření týkající se užívání vod k plavbě, rekreaci a k výrobě elektrické energie, pokud se tato užívání vody

nevztahují k ochraně vod jako složky životního prostředí, ochraně před povodněmi a dalšími škodlivými účinky vod a zajištění požadavků na vodohospodářské služby. Rozvoj vodních cest bude vycházet z Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury pro léta 2007-2013 po jeho schválení vládou České republiky a z nového posouzení záměru územního hájení koridoru pro vybudování plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe podle usnesení vlády ze dne 17.května 2006 č. 561 o Politice územního rozvoje České republiky“. Jinou zmínku nebo vyjádření stanoviska, vazeb nebo naopak požadavků směrem k záměru zřízení průplavního spojení D-O-L, ani k jeho jakékoliv modifikaci PHP ČR výslovně neobsahuje.

Z hlediska využitelnosti D-O-L k protipovodňové ochranné studii konstatuje pouze možnou využitelnost ke zlepšení protipovodňové ochrany. Prioritně je případná realizace vodní cesty D-O-L hodnocena jako dopravní stavba s možnou územní koordinací se záměry dlouhodobé ochrany před povodněmi. Tato možnost vyžaduje, i přes předpokládaný časový a prostorový nesoulad potřebné realizace ochranných protipovodňových opatření a případné vodní cesty, podrobnější prověření.

Při pravděpodobnosti, že případná realizace a následný provoz D-O-L přichází v úvahu v časovém horizontu za 20 a více let, nelze již dnes přehlížet nezpochybnovanou skutečnost změny klimatu, jejího odhadovaného vývoje a dopadů v období do roku 2020 a pokud možno i ještě dále. Podle současných poznatků ovlivní klimatická změna

významným způsobem nejen současný vodní režim na celém území České republiky, ale s ním i současnou přírodu a krajinu („Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR“, schváleno usnesením vlády č. 187/2004). Tyto změny se pak zákonitě projeví i změnami v pojetí ochrany jak vody, tak i přírody a krajiny. V duchu těchto předpokládaných změn je nutné přistupovat i k posuzování a hodnocení závažnosti vlivů daného spojení.

Použití současných kritérií a schémat pro hodnocení nepříliš známého vývoje by mohlo vést k předčasným a chybným závěrům. Spíše jen obecně lze předpokládat, že vlivy průplavního spojení na vodu budou hodnoceny s ještě větší opatrností než dnes a bude nutné hledat přijatelné úpravy a kompromisy. Je ale také pravděpodobné, že právě víceúčelový charakter systému D-O-L může v nových hydrologických podmínkách nabídnout zjevná a potřebná pozitiva, např. v tom, že disponibilní akumulace vody v tělese vodních cest představující řádově desítky mil. m³ může významně přispět k řešení extrémních hydrologických situací, např. povodní nebo kritického sucha, k nimž bude docházet nezávisle na existenci koridoru D-O-L.

OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY – VZTAH KE SPOJENÍ D-O-L

V této části studie je pozornost zaměřena na hodnocení platné mezinárodní a národní legislativy ve vztahu k vodní cestě a koridoru D-O-L. Z hlediska ochrany přírody a krajiny byly hodnoceny nejvýznamnější střety jednotlivých větví D-O-L se zvláště chráněným územím přírody (ZCHÚ – velkoplošná, maloplošná, NATURA 2000), s obecně chráněným územím přírody a krajiny (významné krajinné prvky, přírodní parky, krajinný ráz) a se zvláště chráněnými druhy bioty, z nichž zde zmíníme ty nejvýznamnější.

U koridoru Dunajské větve jsou zaznamenány zásadní střety s evropsky významnou lokalitou Morava – Chropýňský luh, která je územím NATURA 2000 (prostor navrhovaného plavebního stupně Záříč), v příhraničním úseku všechny navrhované varianty zasahují do území soustavy NATURA 2000 a do Biosferické rezervace

Oderské větve negativně ovlivňuje biokoridor celoevropského významu (EECONET) v prostoru Moravské brány, zasahuje do okrajových částí CHKO Poodří, které je současně územím soustavy NATURA 2000 a Ramsarským mokřadem. V příhraničním úseku Odry dochází k negativnímu zásahu plavebního stupně do území s ochranou přírodních stanovišť a stanovišť druhů celoevropského významu NATURA 2000.

Labská větev v prostoru Litovelského Pomoraví prochází napříč územím CHKO, které je současně i územím soustavy NATURA 2000 a Ramsarským mokřadem. Nepříznivě je hodnocen úsek Loštice – Vysoké Mýto, který prochází morfologicky složitým územím velkých výškových rozdílů a pestrého reliéfu v délce cca 72 km. Trasa současně prochází zaříznutým údolím řeky Třebůvky, která je fenoménem legislativně zajištěné ochrany krajinného rázu.

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Rámcové shrnutí

Sledované spojení D-O-L je svým charakterem, dopady i potřebami zajištění projektem nadnárodního, evropského významu, jehož realizace či odmítnutí je podmíněno komplexním zhodnocením v evropských souvislostech a vzájemnou dohodou všech zúčastněných zemí. Studie předložila komplexní odborný názor, který může být pro českou stranu základem pro zahájení potřebných mezinárodních jednání v rámci příslušných komisí OSN a EU.

V rámci studie byla zjištěna následující hlavní pozitiva, hlavní negativa a hlavní komplikace územní ochrany koridorů a případné realizace sledovaných větví průplavního spojení D-O-L na území České republiky:

Hlavní pozitiva

- Pravděpodobné značné přímé i nepřímé domácí, přeshraniční i nadnárodní socioekonomické přínosy z vedení D-O-L napříč územím České republiky.
- 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.

Hlavní negativa

- Dlouhodobá blokáce území dotčeného vedením koridorů D-O-L v ČR, spojená s omezeními a nejistotami v plánování, podnikání a možnostech využívání dotčených území a jejich okolí.
- Vysoká stavební, technická i finanční náročnost případné realizace Labské větve průplavního spojení D-O-L v úseku Přerov – Pardubice.
- Dílčí nepříznivé důsledky realizace a provozování D-O-L na přírodní a krajinné hodnoty v trasách D-O-L a nejbližším okolí.

Hlavní komplikace

- Nevnímání širších evropských souvislostí a mezinárodních závazků a strategií EU – řešení územní ochrany koridorů a realizace vodního spojení D-O-L se netýkají pouze vlastního území a zájmů ČR.
- Nadřazování dílčích zájmů nad zájmy ostatní, setrvávající dlouhodobé střety a rozpory, jež znesnadňují nalézat věcně i systémově schůdné kompromisy.

Shrnutí dalších podpůrných argumentací k rozhodování je obsaženo v následujících bodech:

(1) Postavení D-O-L v síti dopravních cest Evropy

- Průplavní spojení D-O-L, jako součásti hlavních evropských vodních cest E20 a E30, je zakotveno v Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu - AGN (Ženeva, 1996), která vstoupila v platnost pro Českou republiku v roce 1999. Přijetí jakýchkoliv souvisejících změn a úprav na národní úrovni je podmíněno projednáním a souhlasem všech členských států.

- Průplavní spojení D-O-L je projekt nadnárodního, evropského významu, který sleduje postupné kontinuální propojení sítě hlavních evropských vodních cest prostorem střední a východní Evropy s cílem přímého propojení oblastí a námořních přístavů v Baltském, Severním a Černém moři.

(2) Hlavní využití a funkce D-O-L

- Vodní cesta D-O-L je součástí transevropských dopravních sítí TEN-T. Hlavní funkce průplavního spojení D-O-L je plavební s využitím především pro přepravu nákladů na dlouhé vzdálenosti, s doplňkovými předpoklady víceúčelového využití v oblasti vodohospodářské, případně rekreační.
- D-O-L jako součást evropsky významných vodních cest - ekologicky příznivá forma dopravy s vysokou přepravní kapacitou.

- V souladu se strategií evropské dopravní politiky (Bílá kniha) je spolu se železnicí integrační součástí výhledových logistických dopravních systémů a řetězců s cílem postupného omezování silniční, zvláště kamionové dopravy na dlouhé vzdálenosti.

(3) Přepravní význam jednotlivých větví D-O-L

- Zásadní přepravní význam má severojižní spojení Dunaj – Odra (součást hlavní evropské cesty E30), které společně s

průplavem Dunaj – Mohan – Rýn zajišťuje logické spojení hlavních vnitrozemských vodních cest. Proti tomu Labská větev v úseku Rokytnice - Pardubice (součást evropské vodní cesty E20) představuje přepravní účinností, délkou, technickou, územní i investiční náročností spíše doplňkovou součástí evropských vodních cest, jejíž reálná potřeba a výhledová realizovatelnost musí být v rámci dohody AGN společně projednána.

(4) Rámcová porovnání investiční náročnosti jednotlivých větví D-O-L

• Odhady investičních nákladů na realizaci:

Oderské větve v úseku Přerov – Kozle: 2 393,2 mil. Euro

Dunajské větve úseku Dunaj – Přerov (– Pňovice) 1 655,6 mil. Euro

Labské větve v úseku Přerov (– Pňovice) – Pardubice 4 106,9 mil. Euro

• Porovnání průměrných měrných investičních nákladů:

Oderské větve v úseku Přerov – Kozle: 10,53 mil. Euro/km

Dunajské větve v úseku Dunaj – Přerov (– Pňovice) 8,06 mil. Euro/km

Labské větve v úseku Přerov (– Pňovice) – Pardubice 32,92 mil. Euro/km

(5) Socioekonomické souvislosti D-O-L

• Průplavní spojení D-O-L na území ČR může podpořit významně socioekonomický rozvoj sídel v místech přístavů a v rozsáhlém atraktivním území podél trasy. To je podstatné zvláště pro socioekonomickou stabilizaci strukturálně postižené oblasti Ostravsko a pro posílení ekonomických aktivit a sociální stabilizaci venkovských území podél trasy.

• Efekt může přinést i posílení přeshraničních a nadnárodních vazeb a dělby práce a služeb v trase průplavního spojení – intenzifikaci kooperativních vztahů jihomoravského území na severovýchodní část Dolního Rakouska resp. Wien a jihozápadní Pováží resp. Bratislavu, a severomoravského území na přiléhající Katovicko-Krakovskou oblast v Polsku.

(6) Vodohospodářská využitelnost D-O-L

• „Směrný vodohospodářský plán z roku 1995 sleduje vodní cesty pouze z hlediska dopadů na vodní hospodářství, ochranu přírody a životní prostředí, jako nedílnou součást sítě vodních toků i ochrany a užívání vodního bohatství státu.

• Z hlediska vodohospodářské bilance nedochází k požadavkům na úpravu odtokových poměrů, protože potřeba vody na proplavování plavebními komorami D-O-L je plně pokryta stanovenými minimálními průtoky v tocích.

• Průplavní systém může být velmi účinně využitelný pro povodňovou ochranu zejména v povodí Moravy. Tím by se mohla zvýšit efektivnost nákladných investic nutných pro zajištění jak ochrany, tak i plavby.

• Systém průplavního spojení D-O-L může být vodohospodářsky využitelný jako krizový zdroj vody ve vzdáleném výhledu pro dlouhodobě zdrojově chudé oblasti zejména v povodí Moravy, ohrožené nejvýrazněji možnými důsledky klimatických změn.

(7) Vlivy D-O-L na ochranu přírody a krajiny

• Realizace D-O-L způsobí zásah do ekologicky cenných území světového, evropského, národního, regionálního a lokálního významu s negativním důsledkem pro živočišné druhy, včetně zvláště chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb., rostlinné druhy, včetně zvláště chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb. a dochované fragmenty přírodních či přírodě blízkých ekosystémů, zejména lužních lesů.

• Existence a provoz na vodní cestě by znamenaly trvalý zásah do krajiny s negativními důsledky na krajinný ráz, migrační prostupnost, celistvost biotopů, na vodní toky a jejich nivy, nejen „kanalizované“, ale i kanálem (průplavem) křížené. Přítomnost D-O-L by ovlivnila funkční využívání krajiny.

Doporučené aktivity a postupy pro přípravu podkladů k zásadnímu rozhodnutí

• Připravit a vydat urychleně nové usnesení vlády ČR k zajištění územní ochrany koridoru D-O-L v PÚR ČR 2008

a v územně plánovací dokumentaci v souladu s podmínkami nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb., s platností minimálně do doby prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D-O-L na úrovni dotčených zemí EU a navazujícího upřesnění evropské dohody AGN, jež povedou k dalším rozhodnutím. Stanovit zároveň formu tohoto zajištění v PÚR 2008, v ZÚR dotčených krajů a v územních plánech dotčených obcí, a uložit podmínku plného respektování této ochrany ze strany dotčených orgánů do doby dalšího rozhodnutí.

• Iniciovat ve prospěch vyjasnění potřeb dalšího územního hájení koridoru D-O-L a jeho větví jednání se všemi dotčenými státy, s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech spektrum problematik realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví D-O-L včetně podmínek finančního zajištění projektu ze zdrojů EU.

• Iniciovat v rámci nadnárodní spolupráce zpracování komplexního projektu podmínek a vlivů územního hájení koridorů a předpokladů realizace evropské vodní cesty D-O-L napříč územím EU v úsecích Labské, Oderské a Dunajské větve, včetně zpracování jednotné metodiky pro hodnocení vlivů průplavního spojení na vodu a vodní poměry v území a vyhodnocení vlivů D-O-L na udržitelný rozvoj dotčeného území EU. Využít k tomu „Program pro společné nadnárodní projekty CENTRAL EUROPE“, zahajovaný již v roce 2008.

• Zpracovat prognózu vodohospodářské bilance povodí ČR dotčených trasou průplavního spojení D-O-L pro časové horizonty 2030 a 2050.

Těmito kroky by měly být pro nejbližší časové období vytvořeny předpoklady pro zajištění územní ochrany příslušných větví D-O-L na území ČR a k vyjasnění dílčích navazujících problematik, a iniciovány kroky k vyřešení souvisejících problematik na úrovni dotčených zemí EU, nezbytné do doby potvrzení konečného, dopravně účinného a reálného rozsahu D-O-L ze strany členských zemí a signatářů evropské dohody AGN.



Řeka Morava u Kvasic prakticky vyhovuje vodnímu koridoru D-O-L

Závěry mezinárodní konference PORTA MORAVICA 2007, konané dne 25. října 2007 v Brně

Na konferenci, která byla tématicky věnována jednak spolupráci vodní a železniční dopravy při převádění přepravních proudů ze silnic a dálnic na železniční a vodocestnou síť, jednak možností kombinovaného financování vodního koridoru D-O-L, bylo přítomno více než 60 účastníků z České republiky, Slovenské republiky, Polska a Rakouska.

Účastníci měli možnost seznámit se předem s hlavními referáty a uplatnit vlastní stanovisko k jejich obsahu v rámci diskuse. Na základě shromážděných materiálů i diskuse účastníci konference konstatují že:

- obecné názory na vodní koridor D-O-L jsou v posledních letech v důsledku akutního nedostatku relevantních informací značně zkrácené, např. pokud jde o investiční náročnost tohoto záměru, která nikterak nevybočuje z náročnosti jiných prvků infrastruktury, zejména však z hlediska funkcí záměru, které jsou ve svém souhrnu daleko významnější než samotná funkce dopravní;
- konkrétní příprava realizace záměru by měla být zcela samozřejmou náplní práce resortů, kterých se příslušné funkce týkají (resorty dopravy, životního prostředí, zemědělství, místního rozvoje, průmyslu a obchodu), resp. které mají garantovat nezbytná jednání o záměru na mezinárodní úrovni (resorty zahraničí a financí), jakož i náplní práce místopředsedy vlády pro evropské záležitosti;
- záměr je v plném souladu s mezinárodními závazky ČR a platnými mezinárodními dohodami, zejména s dohodou AGN v její platné podobě, a nijak neodporuje záměru na propojení Váhu s Odrou, který byl do této dohody zařazen z iniciativy slovenské strany;
- víceúčelovost záměru je jeho významnou předností, zároveň však způsobuje, že za současné situace nelze jednoznačně definovat odpovědnost za jeho konkrétní přípravu.

V této souvislosti účastníci konference naléhavě doporučují:

- urychlené zpřesnění základního technického řešení (trasy a podélného profilu) vodního koridoru D-O-L za účelem odstranění sporných úseků (resp. úseků, jejichž řešení již není ze současného hlediska aktuální) s cílem jasného definování moderní koncepce záměru (byť v odůvodněných případech ve variantách), a to v souladu s Usnesením vlády ČR č. 561 ze dne 17. května 2006 o Politice územního rozvoje České republiky, kde se v bodu II, odst 2, písm. a ukládá ministru pro místní rozvoj předložit do 31. prosince 2008 aktualizovaný návrh politiky;
- uváženou aktualizaci návrhu dopravní politiky, a to včetně odmítnutí jednostranného návrhu na vyloučení propojení Váh – Odry z této aktualizace;
- urychlení přípravy první etapy vodního koridoru D-O-L, jejíž význam spočívá hlavně v napojení české vodní dopravy na síť vodních cest EU, ve zlepšení vodohospodářské bilance na jižní Moravě a v oblasti Záhorie na Slovensku a v ochraně před povodněmi jak v uvedených oblastech, tak i v regionu Marchfeld v Rakousku;
- důsledné promítnutí funkce záměru do dopravní politiky, zejména z hlediska akutní potřeby převodu zátěže ze silnic a dálnic na železnice a vodní cesty, který může být významně podpořen promyšleným rozvojem trimodálních veřejných logistických center;
- následné zpracování průkazné dokumentace o vlivu záměru na životní prostředí, a to v jeho cílovém stavu i v jednotlivých etapách. Tato dokumentace může být v podstatné míře financována z fondů EU a je zároveň základní podmínkou pro následná jednání o příspěvku z fondů EU na realizaci záměru, a to již jeho první etapy;
- zajištění mezinárodní oponentury existujícího dokumentu o ekonomické efektivnosti záměru (jehož výsledky jsou zatím velmi pozitivní);
- zpracování koncepce financování etapové realizace záměru na základě dosavadních předběžných rozborů (presentovaných na konferenci), jakož i zakládací smlouvy a statutu mezinárodního orgánu, který bude na základě mezinárodní smlouvy s financováním, implementací a provozem záměru pověřen;
- vytvoření funkce vládního zmocněnce pro vodní koridor D-O-L, v jehož kompetenci by byla koordinace uvedených úkolů na vnitrostátní i mezinárodní úrovni, jakož i příprava ustavení výše zmíněného mezinárodního orgánu.

Pro splnění těchto úkolů účastníci požadují, aby Sdružení Porta Moravica:

- informovalo o výše uvedených doporučeních předsedu vlády ČR, místopředsedu vlády pro evropské záležitosti a resortní ministry dopravy, životního prostředí, zemědělství, místního rozvoje a zahraničních věcí;
- obrátilo se na rektory příslušných vysokých škol (ČVUT v Praze, VUT v Brně, VŠB v Ostravě a PU v Pardubicích) s návrhem na soustavné využívání studentských a postgraduálních aktivit při upřesňování záměru a přípravu perspektivních pracovníků, kteří se při jeho implementaci mohou úspěšně uplatnit.

Uvedené znění závěrů odpovídá návrhu, se kterým se účastníci mezinárodní konference seznámili, a je upraveno podle jejich připomínek.

Česko by se mohlo propojit se třemi moři

Vláda rozhodne o osudu projektu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe

Jiří Novotný

Česká republika by se mohla propojit 500 kilometrů dlouhým vodním koridorem Dunaj–Odra–Labe s Černým, Severním a Baltským mořem.

Zastání tohoto projektu o jeho realizaci usilují už od 19. století. A Topolánková vláda má ještě letos rozhodnout, zda pro trasu průplavu ponechat územní ochranu, nebo ji zrušit.

Na posouzení reálnosti takového projektu byla vládním usnesením ze 17. května 2006 ustanovena meziresortní komise, v níž jsou zástupci ministerstev pro místní rozvoj, dopravy, zemědělství a životního prostředí.

MD chce uhlájit ochranu trasy

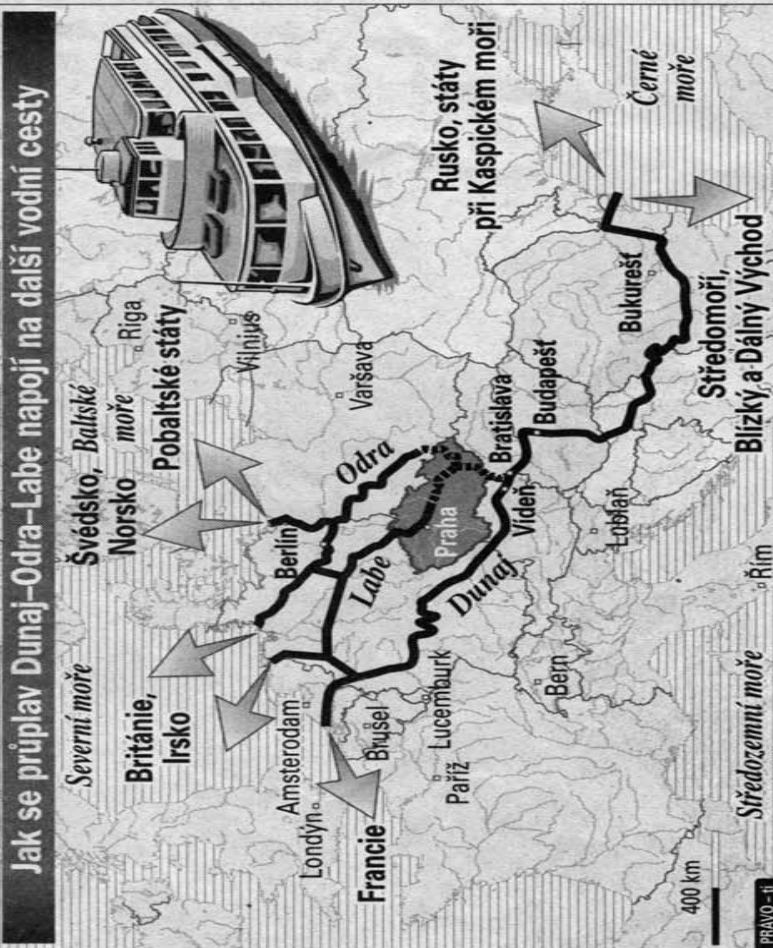
„Komise se schází a posuzuje, zda má územní ochrana trasy v dotčených krajích smysl. Na základě závěrů komise by pak vláda měla do letošního 31. prosince definitivně rozhodnout,“

potvrdil Právu ředitel odboru vodních cest ministerstva dopravy (MD) Vít Simonovský.

Pro projekt je to osudové rozhodování. Na otázku, co v této věci prosazuje ministerstvo dopravy, Simonovský odpověděl: „Chceme uhlájit územní ochranu projektu. Podle nás má vodní koridor Odra–Dunaj–Labe budoucnost, i když s jeho realizací nelze do roku 2020 počítat. Rozhodně bychom neměli zrušením ochrany vztít příštím generacím možnost průplav vybudovat.“

Podobný názor má šéf Ředitelství vodních cest ČR Miroslav Šefára: „Je strategicky nezbytné udržet i nadále územní ochranu celé trasy pro budoucí dopravní spojení a nepřipustit, aby byla zastavěna.“

Čas, kdy se bez středoevropské magistrály nepujde obejít, podle Šefáry nevyhnutelně přijde. Vyzývají si to zejména problémy s ropou. „Je přitom nutné si uvědomit, že výstavba vodního koridoru by trvala nejméně deset let,“ upozornil Šefára.



Jak se průplav Dunaj–Odra–Labe napojí na další vodní cesty

metru, Přerov–Odra (150 km) a Přerov–Dunaj (190 km). Na celé 500kilometrové trase je plánováno 32 plavebních komor,“ upřesnil Šefára.

Významnými říčními přístavy na území ČR by se kromě Přerova měly stát i Břeclav, Hodonín a Pardubice.

V roce 1977 se odhadovalo, že na celý vodní koridor bude nutné vynaložit asi 205 miliard korun, tedy přes 400 miliard na kilometr. V dnešních cenách stavěbních prací by ale celkové náklady přesáhly 300 miliard korun, což jednotlivé středoevropské státy nejsou schopny samy ufinancovat.

Celou staletou historií i současnost snahy o vybudování říční magistrály podrobně popisuje nová kniha Křižovatka tří moří, jejímiž autory jsou předseda správní rady o. p. s. Plavba a vodní cesty Josef Podzimek a specialista na vodní dopravu Jaroslav Kubeč. Včera večer se v pražské Jindřichské věži konala autogramiáda. Současně zde byla zahájena výstavba Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe, která potrvá až do 31. prosince.

Neustále rostoucí dopravní zá- i jako účinné protipovodňové čtyři varianty. Podle nich by koridor měl na dnešní dunajskou opatření.

Od roku 1873, kdy byl vypravní vodní cestu navázat buď v Lován vubec první projekt, se stav u Vídně, nebo u slovenského Duh navrhovaná trasa průplavu Duh a železniční přepravy. Kro-

možná lovní doprava a rekreaci změ- „Počítá se s třemi větve- plavby by průplav mohl sloužit mla. Také dnes existují hned Labe–Přerov o délce 160 kilo-

■ ÚHEL POHLEDU

Postavme Baťův průplav!

Dokončení ze strany 1

Polovina té knihy se svým způsobem už splnila – napříč Českem i Slovenskem vede dálnice i moderní železnice. Co se nesplnilo, je Baťova představa, že uprostřed země ležící uprostřed Evropy (tj. u Pterova) bude přístav, kde se propojí Severní moře s Baltským a Černým a vlastně i Středozemním prostřednictvím vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Už v 50. letech, kdy jsme si při černých hodinkách na uranových lágrech vypočítávali, co všechno by si naše republika zasloužila mít za to, co vytrpěla jak od nacistů, tak od komunistů, mluvili jsme i o Baťových vizích. A nikdo nepochyboval, že hned na druhém místě po smolinci bude ono propojení tří moří. Závěrem historici potvrzovali, že o tomto propojení snil už Karel Čtvrtý, i Habsburci dobře věděli, že nejlépe své země k sobě připojují pomocí vodních cest. A že nejdříve se k Západu připoutáme (až se zbavíme komunistů) právě lanky a lany vodních cest.

Vrátil jsem se z vězení a brzy nato jsem potkal člověka (skauty, jenž se stal mým přítelem), který myšlence propojení naší země s Evropou prostřednictvím vodních cest a vodních koridorů věnoval podstatnou část svého života. Teď tomu –

pro změnu – věnuje zbytek svých nervů. S kolegou sepsali a vydali rozsáhlou knihu o tom, co všechno by ona křivozatka vodních cest mohla pro Česko znamenat. Když jsem si rukopis přečetl, rád jsem se nabídl, že napíšu předmluvu. Zvlášť když mi řekl, že na konci zazní hlas Františka Nepila, mého skautského bratříčka a životního kamaráda. A sám jsem se začal ptát, proč vlastně nikdo o tomhle užasném projektu neví. Zvlášť když o něm ví zbytek Evropy, a EU pro takové projekty má připravené peníze.

Jak nedostát osm miliard eur

A však čím víc jsem se ptal a dozvídal, tím víc jsem zasnul a žasnul. A to jsem ještě netušil, že se mi do ruky dostane vpravdě kafkovská zpráva o tom, že naše vláda prostřednictvím ministerstva pro místní rozvoj vypsalala (někdy v červnu 2007) výběrové řízení pro vybrané firmy (!) ve výši 800 000 korun na naplnění vládního usnesení ze 17. května 2006, jímž je stanoveno spolupracovat s členy vlády v meziresortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe. Toto usnesení vzniklo na základě návrhu ministra životního prostředí, který byl jakýmsi zhmotněním jeho názoru, že toto průplavní spojení je zastaralá blbost.

Přestože naprostý laik, jsem schopen jmenovat desítky všech možných důvodů, proč bychom se měli držet téhle (po západní Evropě stále nově realizované) staleté myšlenky postavené na důkazu, že voda je nejčistší i nejlacinější dopravní cesta. Jsme teď (například) už jediná země EU, která není přímo nebo prostřednictvím kvalitní vodní cesty nepřímě napojena na moře. Německo nás donehdává podporovalo v odporu k celoročnímu splavnění Labe, aby mohlo co největší počet své silniční nákladní dopravy posílat přes nás. A na svém území všechno, co jen trochu lze, dopravuje svými i nejnovejšími a dál budovanými vodními cestami. Za potlesku svých Zelených, kteří ještě nedávno byli i u nich proti vodní přepravě. Zato ti naši trávající svým fundamentalismu, který praví, že za vodními cestami stojí betonová lobby. Což už dávno není pravda.

Francie staví jak zběsilá novou vodní cestu propojující Seimu s průmyslovým severem. Nejen však kvůli dopravě a obrovským úsporám na pohonných hmotách, ale i proto, že v Evropě neustále klesají zásoby vody.

Propukají záplavy – i ty umí nejlépe zadržet a zregulovat vodní cesty. Při pomýšlení na naše katastrofální a smrtící záplavy na Moravě a ostatně i v Čechách mi dodatečně

(jak kopřivka) naskakuje úvaha, jak by to vypadalo, kdyby se jim do cesty postavila soustava vodních koridorů. A Němci si mnou ruce, jak dál nejsme schopni alespoň přemýšlet nad tím, o čem už přemýšlel Karel IV. a o čem Bata napsal celou knihu a řadu úvah. A tak se dál posouváme dálnicemi kvůli havířským kamionům, dál čicháme, co ze sebe vypouštějí...

Musíme si uvědomit, že po roce 2013 bude Česko plnohodnotnou zemí EU, která bude víc podporovat nové členy, než sama získávat. Výjimkou budou významné nadnárodní projekty, a tím vodní koridor D–O–L právě je. Pro představu, ve Fondu soudržnosti EU na léta 2007–2013 je připraveno 62,99 miliard. Pak se kohoutek pro malé projekty zavře. Možná právě ve chvíli, kdy začneme na vlastní kůži pocítovat, co opravdu znamená nedostatek vody, a budeme nuceni za ni platit tím chytřejším a prozíravějším velké zbytečné peníze. Zbytečné velké. Jako daň za naši zbytečnou nafoukanost, že všemu rozumíme líp než ostatní. Kde já to už slyšel? O mistrech světa... Ale čeho?

Jiří Stránský, spisovatel

Názory v této rubrice nemusejí vyjadřovat stanovisko redakce

ÚHEL POHLEDU



JIŘÍ STRÁNSKÝ
spisovatel

Postavme Baťův průplav!

Už jsem na to málem zapomněl. I proto, že nám v poslední době sviští kolem uší tolik všelijakých miliard, že – podobní vojákům v zákopec první světové války, jímž zase svištěly kulky – to už nevnímáme. Zvlášť když jsme si jisti, že nás se určitě netýkají.

Naštěstí pro mě (a možná i někteří svištěcí miliardy) se nedávno stala taková věc, pro někoho možná méně důležitější než tak romanticky sponzorovaná svatba pana Paroubka, pro mě však velkého významu: Jan Antonín Bata byl rehabilitován. Jestli i s nárokem na restituce, se sice moc přesně neví, ale o to teď nejde. Teď jde o to, že by měly být rehabilitovány nejen Batovy činy, ale i jeho vize a sny, co k těmto činům v mnoha případech vedly.

Ty Bata vepsal a sepsal do knihy s uhrančivým názvem: *Budějovická státní pro 40 000 lidí*. Týkala se tehdejšího Československa včetně navdkrát ukradené Podkarpatské Rusi, která by se teď v mnoha ohledech Slovensku (když už ne i nám) docela hodila.

Knížka mě uchvátila a vlastně poznamenala na celý život.

Pokračování na straně 10

Lidové Noviny 5. 12.: Postavme Baťův průplav!

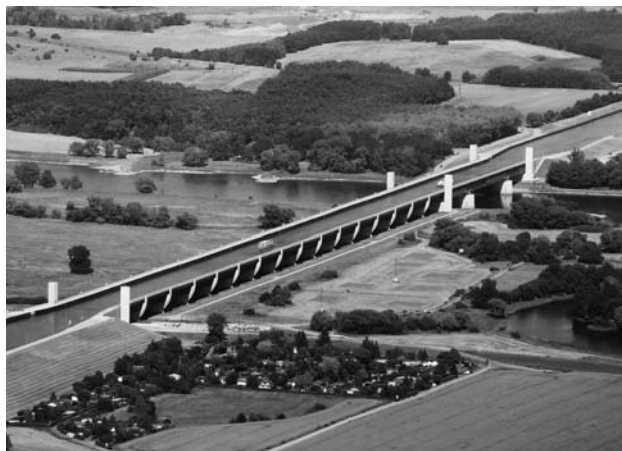
Je mně líto, že spisovateli Stránskému musím oponovat. Rád věřím, že debaty o Baťových vizích při černých hodinách na uranových lágrech byly opravdové a inspirativní. Ale ani skautské nadšení nestačí na neúprosné ekonomické zákony. Železniční a silniční doprava je prostě levnější, rychlejší a pohotovější, přes to přese všechno. To jsou důvody, které se staly osudnými umělým vodním cestám na celém světě. Jako neefektivní zanikly tři nejvýznamnější průplavy v USA, uzavřena byla vodní cesta jih-sever v Kanadě, na evropském kontinentu skončil průplav Göta ve Švédsku, kanály v Polsku a problematickým se jeví také nedávno otevřený průplav Rýn-Mohan-Dunaj.

Poučný příklad máme i u nás. Pro tepelnou elektrárnu ve Chvaleticích bylo energetické uhlí v množství 4 milionů tun ročně dopravováno po Labi. Přes sedm let trvalo budování vodní cesty z Lovosic do Chvaletic u Přelouče, hodně

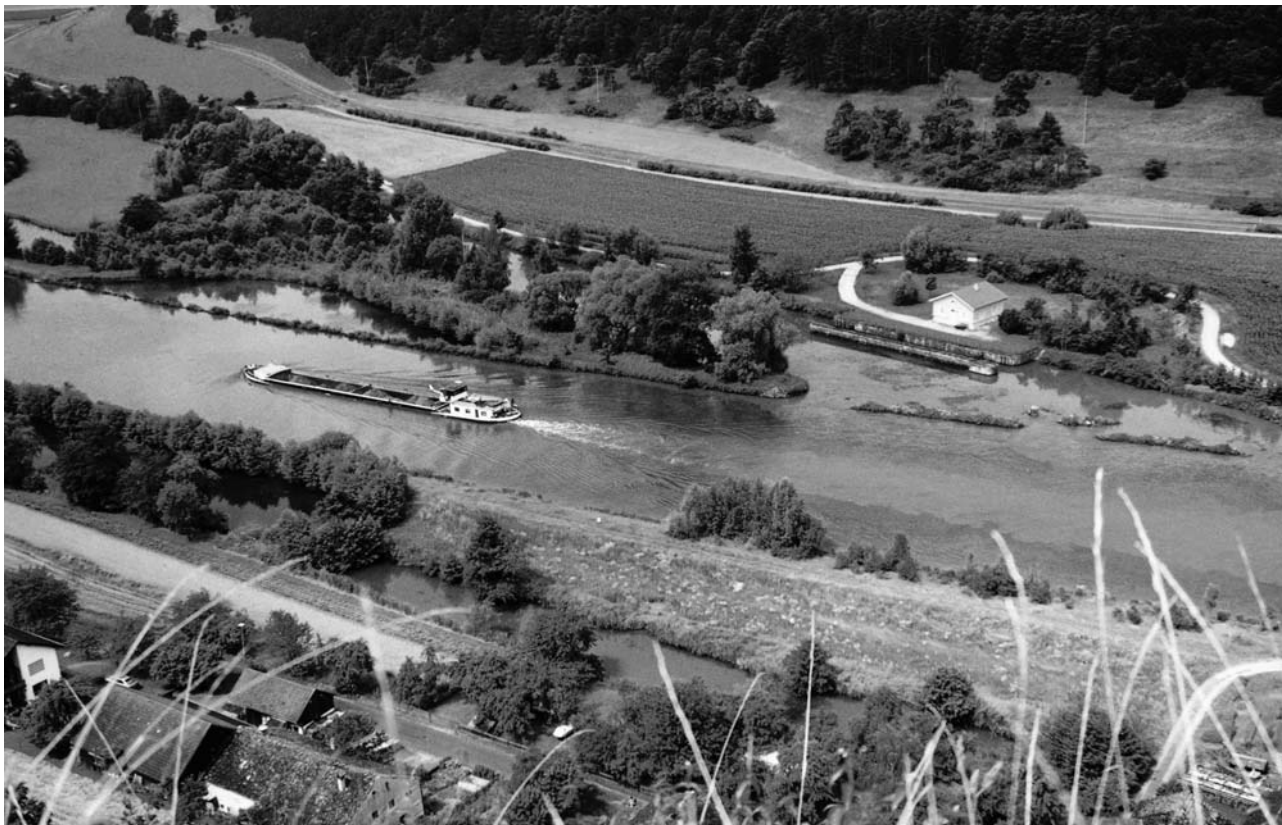
peněz a betonu bylo utopeno v labské vodě za nová zdy-madla v Obříství a Týnci, za pevný jez ve Veletově, zmodernizování dvanácti plavebních komor, za vybudování přístavu pro rychlé vykládání uhlí a nezbytné úpravy koryta řeky. Za několik roků provozu se zas přešlo na dopravu uhlí po železnici. A Baťův průplav Dunaj-Odra-Labe? Z dávných dob pětiletkových výhledových studií pochází výrok jednoho erudovaného (a rozumného) vodohospodáře, který si od průplavu především sliboval získání dunajské vody pro naprosto deficitní povodí řek Moravy, Odry i Labe. Takže gigantické vodní dílo charakterizované nedostatkem vody a negativními ekonomickými předpoklady.

Spisovatel Jiří Stránský se s tím bude muset vyrovnat: budování průplavů je opravdu zastaralá blbost!

Ing Jiří Novák, Praha



Lodní zdvihadlo Rothense vybudované v roce 1938 bylo v roce 2001 doplněno novou plavební komorou s úspornými nádržemi (obr. vlevo). Průplavní most na Středozemním průplavu přes Labe u Magdeburku byl uveden do provozu v roce 2003.



Průplav Mohan-Dunaj v údolí řeky Altmühl je provázen mělkými pobřežními zónami, ostrůvky a odstavnými rameny je ukázkou moderního řešení vodních cest.

Reakce pro Lidové Noviny (neuveřejněno)

Vzhledem k tomu, že v oblasti dopravních cest pracuji celý život, spojila si řada odborníků jméno autora článku ze dne 10.12. v LN s názvem postavme Baťův průplav se mnou a udělila mi řadu velmi nelichotivých titulů. Proto cítím povinnost uvést některé věci na pravou míru.

Můj jmenovec se nevypořádal s řadou nezvratných faktů. Další rozvoj dopravy bude velmi komplikovaný a v podstatě nejsou jiné možnosti než voda a vzduch. Vzdušná cesta je sice ještě rozšiřitelná, ale už dnes jsou problémy s vertikálními i horizontálními rozestupy letadel. Ani si nemyslím, že přeprava betonových bloků letadly je prakticky a ekonomicky ideální. Dálnice sice ještě můžeme dále rozšiřovat, ale potom už moc prostoru nezbude, nehledě k tomu, že v evropském pojetí je dálnice určena pro rychlou a lehkou dopravu na střední vzdálenosti. Snaha některých skupin o přechod dopravy na železnici, je bez reformy železniční dopravy neuskutečnitelná. K tomu, co nyní železnice vozí je ještě možné přidat přibližně dvojnásobek. Aby mohla uspokojit potřeby osobní dopravy byl by nutný zhruba dvanáctinásobek. V nákladní dopravě by byl nutný asi čtyřnásobek. Aby byl takový nárůst možný, je třeba úplně změnit organizaci železniční dopravy. Musí se postavit samostatné vysokorychlostní tratě pro přepravu osob a rychlovozů a současné tratě využívat pouze pro předměstskou dopravu a dopravu nákladní, kterou bude možné grafikonově oddělit. Pokud si někdo myslí, že po stejné trati mohou jezdit pomalu se rozjíždějící nákladní vlaky s rychlostí 80 km/hod. a lehké vysokorychlostní jednotky rychlostí 300 km/hod., může si to vyzkoušet doma na počítači. Rozhodně to přijde levněji, než praktická zkouška, kterou zvolilo sousední Německo. V podstatě to je matematická úloha pro žáky středních škol. Stejně jako je možné spočítat kolik nákladních aut se vejde do soupravy nosnosti cca 4000 t, která představuje pro nové evropské vodní cesty závaznou normu.

Rozhodně nechci diskutovat, jestli se má průplav Labe - Odra - Dunaj stavět teď hned, ale nepletu si ho s Baťovým kanálem, který je v provozu a každým rokem se rozšiřuje. Také nepoužívám argumenty co kde zaniklo, jako podporu toho, že někde jinde to je nepotřebné. Ve Spojených státech amerických zanikla řada železničních tratí, dnes z nich jsou cyklistické stezky a nikdo to nepovažuje za důkaz o zbytečnosti železnice. Dokonce ani v USA.

Proto považují za naprosto nepřijatelnou snahu některých skupin, už dnes znemožnit dalším generacím takovou vodní cestu postavit. Pokud se rozhodneme zrušit ochranu území, zrušíme ji pro všechny prvky. Zrušíme ptačí rezervace a biokoridory, uvolníme chráněná

území, národní parky a CHKO a nechme každému, ať si v území dělá co uzná za vhodné. Potom nebude nikdo omezován. Nevím, zda to platí a zda naopak nebude několik málo jednotlivců omezovat celou společnost. Nebo se musíme smířit s tím, že pro využití území je rozhodující územní plán, který řeší nejenom nezbytné vazby a funkční využití území, ale také vymezuje chráněná území bez ohledu na to, jestli jsou pro energetické, dopravní nebo biologické koridory. Ve schvalovacím procesu územních plánů je dostatek demokratických principů, aby došlo ke konečné dohodě o využívání území. V žádném případě však není možné povyšovat kterýkoli prvek nad prvky ostatní a vytvářet pro něj speciální podmínky. To platí i o ptačích oblastech. Jinak se najde někdo, kdo bude tyto oblasti používat nikoli pro ptáky, ale jako zbraň tu proti elektrárně, tu proti dálnici, tu proti chovu kaprů. Podobný postup je v demokratické společnosti nepřijatelný.

Když se dívám zpětně na prognózy tak zvaných ekologů, moc mě mrzí, že vždy vystupují odborně sebejistě, nepřipouštějí žádný omyl a vyžadují od veřejnosti, aby jejich názory plně respektovala a chovala se podle nich. Bohužel ve většině případů se tyto sverepě prosazované názory nepotvrdily. U Gabčíkova byla spolehlivě vyvrácena všechna tvrzení. U obchvatu Plzně dálnici D5 rovněž, včetně odborné expertizy o složení vrchů Val a Valík, které zcela vyvrátila průzkumná štola. Novomlýnské nádrže jsou klasickou ukázkou odborného tápání tak zvaných odborníků, kteří prosazují střídavě vypuštění, zvýšení hladiny, nebo likvidaci, případně nelikvidaci těchto nádrží.

Má to však i další trhlínu. Proč by se měli ekologičtí teoretici scházet tu v Riu, tu v Ósace a vyzývat ostatní odborníky, aby zůstali doma a posílali si e-maily. Nemají větší potřebu sejít se třeba chirurgové, aby si navzájem předvedli moderní operační metody? Plně chápu nedůvěru pana prezidenta za situace, kdy chybovat prognóz stejných odborníků se limitou blíží ke stu procentům a spoléhají se na to, že vždy minulé omyly už byly zapomenuty a mohou tak vyhlásovat další předpoklady, které se pravděpodobně opět nepotvrdí.

A i kdyby se nakrásně tyto prognózy potvrdily, neznamená to nic jiného, než že budeme muset urychleně postavit průplav Dunaj - Odra - Labe, abychom – pokud se splní chmurné předpovědi o důsledcích globální klimatické změny (ať již jde o ničivé povodně či častější výskyty ničujícího sucha) – měli k dispozici účinnou a ekologicky šetrnou obranu proti nim. A to je jistě důvod, proč území pro tento průplav chránit.

Praha 10.12.2007
Ing. Jiří Novák Praha



V rámci modernizace druhého železničního koridoru byly nevyhovující oblouky eliminovány tunelem, který protíná meandr, resp. vrch Hejnice. Krátkým tunelem pod tímto vrchem může být vedena i trasa vodního koridoru D-O-L, která v tomto úseku prochází paralelně s železniční tratí

Lidové Noviny 5. 12.: Postavme Baťův průplav!

Původní článek ing. Jiřího Nováka „Postavme Baťův kanál“ (tučně) doplnil ing. Jaroslav Kubec, CSc. o pravdivé informace

Je mně líto, že spisovateli Stránskému musím oponovat. Rád věřím, že debaty o Baťových vizích při černých hodinkách na uranových lágrech byly opravdové a inspirativní. Ale ani skautské nadšení nestačí na neúprosné ekonomické zákony. **Železniční a silniční doprava je prostě levnější** (z průzkumu trhu v zemích EU se dá dovodit, že tarify vodní dopravy se při přepravní vzdálenosti např. 1000 km – což odpovídá vzdálenosti mezi střední Evropou a hlavními námořními přístavy – pohybují okolo 18 €/t, u železnice okolo 30 €/t a u silnice kolo 40 €/t), **rychlejší a pohotovější, přes to přese všechno. To jsou důvody, které se staly osudnými umělým vodním cestám na celém světě. Jako neefektivní zanikly tři nejvýznamnější průplavy v USA** (nevím, které průplavy má pan Ing. Novák na mysli. Zaniklo jich totiž daleko více a všechny pocházely z „předželezniční éry“, takže jejich technická úroveň byla inspirována dobou „krytých vozů, které širou stepí jedou“. Provoz na nich obstarávaly ostatně stejné pohonné jednotky – totiž koně nebo muly – a nosnost člunů nepředstihovala příliš nosnost jednoho železničního vagónu. Naopak moderní průplavy v USA (Golf Intra-coastal, Atlantic Intra-coastal a Tennessee – Tombigbee představují špičkové vodní cesty.), **uzavřena byla vodní cesta jih-sever v Kanadě** (podobný případ – průplavní cesty vedoucí od moře k Velkým jezerům, určené původně pro malé lodě a dokonce v poslední etapě výstavby dimenzované jen pro sportovní jachty, byly zcela nahrazeny vodní cestou po řece Sv. Vavřince a průplavem Welland, kterým proploouvají i námořní lodě), **na evropském kontinentu skončil průplav Göta ve Švédsku** (Podobný případ. Východní část průplavu, splavná pro lodě o nosnosti jen 300 t, je dnes jen turistickou atrakcí, zatímco západní, přizpůsobená říční -námořním lodím o nosnosti cca 2000 t je stále využívána), **kanály v Polsku** (tam ovšem patří ke skutečně moderním průplavům pouze Hlivický průplav z roku 1938, který je samozřejmě stále v provozu. O ostatních, pocházejících z 18. století, případně jen nedůsledně modernizovaných před 100 lety, platí totéž, co u historických průplavech v USA). **a problematickým se jeví také nedávno otevřený průplav Rýn-Mohan-Dunaj** (Využívání tohoto moderního průplavu stále dynamicky roste – v letech 1993 – 2005 činil nárůst 7,8 % ročně – toho nedosahují jiné dopravní cesty – až – bohužel – na některé dálnice). **Poučný příklad máme i u nás. Pro tepelnou elektárnu ve Chvaleticích bylo energetické uhlí v množství 4 milionů tun ročně dopravováno po Labi. Přes sedm let trvalo budování vodní cesty z Lovosic do Chvaletic u Přelouče, hodně peněz a betonu bylo utopeno v labské vodě za nová zdymadla, pevný jez, zmodernizování plavebních komor atd. Za několik roků provozu se přešlo na dopravu uhlí po železnici.** (Zde se jedná o – bohužel – velmi zakořeněný omyl, vyplývající z neznalosti dané kauzy. Impulsem pro přepravu uhlí v kombinaci železnice/voda do Chvaletic – byla skutečnost, že to tehdy prostě jinak nešlo. Přímá vodní doprava (která by byla jistě nejvýhodnější) nebyla pro velkou vzdálenost dolů od Labe schůdná (uvažovalo se sice o pasové lince z pánve k Labi, tato varianta však – bohužel – nebyla přijata.). Přímá železniční doprava (která by byla z ekonomického hlediska druhá v pořadí) zase nepřicházela v úvahu vzhledem k akutnímu nedostatku propustných kapacit v železniční síti. Zvolila se tedy kombinace, a to i svědomím, že bude (vzhl-

dem k nutnému překladu) provozně nejdražší (nikoliv ekonomicky nejhorší – ušetřily se totiž miliardové investice do zvyšování kapacity tratí). Po roce 1989 ovšem zátěž železniční sítě dramaticky poklesla, takže nebylo důvodu dále v kombinované přepravě pokračovat. Důvodem nebyla tedy nákladnost vodní dopravy – paradoxně tomu bylo naopak, neboť dráha inkasovala za 50 km dlouhý úsek z pánve k Labi stejnou sazbu jako plavba za zbývajících 150 km. **A Baťův průplav Dunaj-Odra-Labe? Z dávných dob pěti-letkových výhledových studií pochází výrok jednoho erudovaného (a rozumného) vodohospodáře, který si od průplavu především sliboval získání dunajské vody pro naprosto deficitní povodí řek Moravy, Odry i Labe.** Samozřejmě je využití vodního koridoru pro redistribuci vodního bohatství stále jednou, ne-li jeho nejdůležitější funkcí. **Takže gigantické** (než použijeme takovou frázi, měli bychom si ověřit náklady a srovnat je s podobnými akcemi, které se běžně realizují) **vodní dílo charakterizované nedostatkem vody** (není to protimluv? Jak jinak se dostatek vody v budoucnu zajistí?) **a negativními ekonomickými předpoklady** (seznamil se pisatel s analýzou ekonomické efektivity?). **Spisovatel Jiří Stránský se s tím bude muset vyrovnat: budování průplavů je opravdu zastaralá blbost!**

Obecně by se dalo říci: Pan ing. Novák poukazuje na zánik řady historických průplavů, dimenzovaných pro čluny o nosnost jednoho až dvou železničních vagónů, k jejichž pohybu byli zapřaháni koně, muly nebo i lidská síla (Bomätscher v Německu, burlaci v Rusku apod.). S tím je nutno souhlasit. Trochu jiné je to s tím, co z této objektivní skutečnosti vyvozuje: domnívá se totiž, že moderní vodní doprava a průplavy již jaksí nejsou up to date. Pokud by však vzal stejný metr na silniční dopravu, musel by za základě faktu, že dráha zcela potlačila formany a povozníky, prohlásit kamióny za nekonkurenční a výstavbu dálnic za pošetilou zaostalost. Nebo by měl poukázat na zánik koněspřežky z Českých Budějovic do Lince či na desítky zrušených „cukrovarských“ úzkokolejek a na základě toho zavrhnout rozvoj moderní elektrifikované železnice či vysokorychlostních tratí. Nepřipadal by však tak trochu jako – řekněme – podivín? Navíc je technologická „propast“ mezi historickými průplavy v USA a standardní vodní cestou kategorie V (podle evropské klasifikace) hlubší než obdobný rozdíl mezi koněspřežkou a běžnou elektrifikovanou tratí.

Článek pana Stránského samozřejmě neosahuje žádné technické nebo ekonomické argumenty – to nebylo cílem jeho autora. Ukazuje však na jistou povrchnost a nedostatečnou informovanost v názorech na záměr D-O-L, které jsou produktem let, jež nás dělí od vydání Baťovy knihy (a zejména let „bolševika“) a poskytují – společně s určitou českou malostí – živnou půdu pro ukvapené názory. V tom má pan Stránský hlubokou pravdu a pan Ing. Novák ji – zřejmě nevědomky, avšak velmi přesně – potvrdil. Nemyslím si, že by náprava matoucích desinformací byla snadná. Tím spíše by k ní měla přispět i média a dávat více místa také odborníkům, kteří jsou ochotni trpělivě vysvětlovat, jaké místo má projekt vodního koridoru v době, kdy v dopravě kralují dálnice a na každodenní zprávy o haváriích kamiónů v rozhlase a televizi si zvykáme stejně jako na předpovědi počasí.

Průplav? Jsou to spíš jen legendy

Lidové noviny 11.12.2007 • POLEMIKA

Jiřího Stránského si velmi vážím, ale to neznamená, že bych s ním souhlasil v tom, co píše o Janu A. Baťovi (Postavme Baťův průplav, LN 5. 12.). Nemám nic proti Baťově rehabilitaci. V padesátých a šedesátých letech se o něm tvrdilo, že chtěl, ve spolupráci s Hitlerem, přestěhovat Čechy do Patagonie! Dodnes si tento výrok některého z učitelů naší ZŠ (stála v Praze tam, kde je dneska stanice metra Národní) pamatují.

Pak jsem náhodou natrefil na knihu Budujeme stát pro 40 000 000 lidí a byl jsem z ní také docela nadšený. Byly tam dálnice, železniční koridory, přepravy, průplavy, nová města, průmyslové komplexy i zemědělské farmy průmyslového typu. Jak jsem však nabíral vědomosti a zkušenosti, pohlížel jsem na tyto „smělé“ vize stále více kriticky.

Navíc mě udivilo, že komunisté, kteří nemohli Baťům přijít na jméno a všechno, co jimi jen trochu zavánělo, aspoň přejmenovali, vlastně pomalu všechny ty plány uskutečňují. Kasáky přehrad na Vltavě a Váhu a ostatní přehrad ve směřném vodohospodářském plánu, dálnici na Brno (její část byla budována i za Protektorátu Čechy a Morava), sídliště panelových domů a zprůmyslněné zemědělství a tak dále.

Vyznavač růstové ekonomiky

Mohlo by se říci, že když myšlenky průkopníka liberálního a globalizovaného podnikání realizují i nacisté a komunisté, asi na nich něco bude?! Já si spíš myslím, že když stejné myšlenky uskutečňují komunisté a nacisté, budou tyto myšlenky stejně zhoubné jako jejich ideologie. Tím nechci strkat J. A. Baťu do jednoho pytle s nacisty a komunisty, ale tvrdím, že je třeba velmi kriticky jeho vize posuzovat a vůbec je nelze glorifikovat. Je třeba si uvědomit, že byl především majitelem mamutího podniku na výrobu bot, pneumatik a dalšího zboží a potřeboval pro své továrny zdatné a vzdělané dělníky, pro své výrobky odbytiště, náskok před konkurencí, prostor pro expanzi na další trhy. A to byly hlavní motivy jeho jednání. Jan Antonín Baťa byl možná také jistým způsobem vlastenec a přispěl k rozvoji řady regionů, ale především byl jednoznačným vyznavačem růstové ekonomiky a to, co potřeboval a podporoval, byla a je spotřební společnost. Neměl žádné tušení o vztazích v krajíně, principech trvale udržitelného rozvoje a jiných alternativních pohledech na vývoj společnosti. Nedostatečnost Baťových vizí je možné vidět už v titulu jeho knihy. Představa, že by na území tehdejšího Československa žilo čtyřicet milionů lidí, je už sama dost nerealistická. Není tu tolik místa a zdrojů, aby zde

takové množství lidí mohlo žít bez vážných sociálních a environmentálních problémů. Je nás deset milionů a máme i tak spoustu problémů. Je tedy přinejmenším důvod ke kritickému pohledu na věc a pečlivému zvažování dalších plánů a projektů typu „Baťova průplavu“. Vodní doprava není zdaleka tak ekologicky šetrná, jak se často tvrdí, odpor proti budování drahých plavebních zařízení je motivován nejen obavou z devastace říčních údolí, ale také neprokázanou ekonomickou efektivitou. A vodohospodářské souvislosti sítě plavebních kanálů? Velmi nejednoznačné! Je třeba si uvědomit, že naše země leží na horních tocích řek (s výjimkou Dunaje) a kanál Odra-Labe-Dunaj by nebylo odkud vodou zásobovat. Na našich horách nejsou zásoby vody v ledovcích a zadržovat jarní vodu v přehradách na dobu přísušků je sice možné technické řešení, ale naprosto devastující vůči přírodě. A tu, obávám se, potřebuje mnohem víc, než si připouštíme!

Perspektivní cesta? Ne, slepá!

Případné zadržení katastrofálních povodní soustavou vodních koridorů je rovněž chiméra. Jen harmonická, zdravá a funkční krajina na celém povodí může zpomalit odtok přívalových srážek a významně snížit riziko povodňových škod. Ostatně si lze jen vzpomenout, jaké problémy měli obyvatelé Baťových domků kolem Baťova kanálu v Otrokovicích při posledních povodních na Moravě v devadesátých letech. Samozřejmě, že i mě velmi zlobí množství kamionů na našich silnicích a důsledky, které to přináší mnoha stránkám našeho života. Ale to je nutno řešit jinak než stavbou plavebních kanálů. Lepší by bylo se zamyslet nad nesmyslností přesunu milionů tun zboží napříč kontinenty a podporovat rozvoj regionů a jejich ekonomickou soběstačnost. Abychom nemuseli v našich obchodech prodávat čínské a indické zboží, které si dokážeme stejně dobře, ne-li kvalitněji, vyrobit sami a k zákazníkovi dopravit „krátkou cestou“! Domnívám se, že pokračování v Baťových představách není perspektivní, ale slepou cestou. Je nutno hledat jiné přístupy, podporovat výzkum a vývoj nových technologií, podstatně energeticky nenáročnějších, jakož i podporovat regionální a lokální rozvoj. Ale to je na dlouhé debaty. Docela bych si rád přečetl tu knihu, sepsanou kolegou skautem, která Jiřího Stránského evidentně silně ovlivnila.

O autorovi Ivan Kasalický, ochránář
Ivan Kasalický

Lidové Noviny-POLEMIKA (neuveřejněno)

Jiří Stránský: (odpověď na polemickou poznámku **Průplav? Jsou to spíš legendy** od Ivana Kasalického, ochránáře v LN z 11.12.2007)

Mám rád polemiky – ožívují cosi, co se u nás moc nepěstuje, neboť nás politici učí, že člověk jiného názoru než já je nepřítel. Polemika musí však splňovat některé svoje základní vlastnosti. Tou nejzákladnější je (zase od politiků přebíráná) absence demagogie. A té je, bohužel, v rádcích pana ochránáře Ivana Kasalického hodně. Především tehdy, kdy může operovat s postoji totalit ke stavbě průplavů a nedostatečností Baťových vizí, což je všechno velice neuchopitelné. Opravdu nejsem znalec, ale i nejprostší rozum praví, že při propojení tří povodí opravdu nezáleží na tom, jestli horní toky jsou nebo nejsou schopny zásobovat vodou. Povodňové poznámky taky nemají logiku, když se opírají o neschopnost kratičkého a jen ukázkového Baťova kanálu bránit Zlín a okolí proti přívalům vody. Kdyby se pan ochránář Kasalický zeptal svých kolegů ochránářů v Německu, asi by se

jejich odpovědi divil: v mnoha ohledech pomohl systém vodních koridorů čelit jejich povodním mnohem účinněji než nám. Neuvěřitelné výsledky budování vodních cest na západ od naší republiky, jakož i naši neschopnost se do tohoto evropského konání připojit, zřejmě nejsou dostatečně průkazné. A ta kniha, kterou by si chtěl pan Kasalický docela rád přečíst, se jmenuje **KŘÍŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ** a napsali ji pánové Jaroslav Kubec a Josef Podzimek, má 391 stran, stovky fotografií, grafů a výpočtů i citací. Mají ji, tuším, v Luxoru. Jako naprostý laik si dovolím jen citaci Karla Havlíčka Borovského:

***Nechlubte se, vlastenci,
není to věc řádná,
že neteče odjinud
do Čech voda žádná.***

Diskuzní příspěvek pro Lidové Noviny na téma Vodní koridor Dunaj–Odra-Labe (neuveřejněno)

Ing. Pavel Neseť, CSc.

Vodní doprava provozovaná na splavných řekách a průplavech se velmi dobře snáší s faunou a florou. Její břehy jsou oázou klidu, kde se může fauna i flora nerušeně rozvíjet. Pro člověka nabízí možnost relaxace i rekreace. Velmi nízká úroveň hluku je pod normou pro tato prostředí a často splývá s hlukem ze vzdálených zdrojů. Ptačí populace lodní provoz nevnímá a věnuje se nerušeně své činnosti. Některé druhy ptáků využívají klidnější místa lodí pro odpočinek. Moderní vodní cesty realizují podél vodní cesty ve vhodných lokalitách mělkovodní zóny pro rozvoj místní fauny a flóry jako náhrady za pozemky nevyhnutelně narušené stavbami na vodní cestě. Příkladem je rezervace u řeky Altmühl podél vodní cesty Mohan-Dunaj spravovaná Universitou v Řezně, nebo dunajský park Stockerau navazující na vodní dílo Greifenstein na Dunaji s napájením sítě vodotečí vodou z Dunaje. Dalším příkladem je nově realizovaná mělkovodní zóna Mannhausen na břehu Mittellandkanálu v souvislosti s jeho rozšířením. Přínosná je i rekondice podunajského lesa v inundaci mezi Vojkou n/D a Bodíky se sítí ramen napájených z VD Gabčíkovo, které též zabezpečilo dodávku vody i do ramen řeky na pravém maďarském břehu Dunaje. Ve všech případech se obnovila původní fauna a flora.

Přínos vodní dopravy k redukci skleníkových plynů možno dokumentovat na příkladu současného plavebního provozu na Mittellandkanálu v SRN, kde se dnes přepravuje 4 mil.t zboží. Při průměrném využití nosnosti lodí 1000 t se jedná o 4 tisíce lodních nákladů, které nahrazují práci 134 tisíce kamionů při průměrném naložení 30 t. Na německých dálnicích v souběžném směru s vodní cestou je to patrné, že nejsou tak přetíženy jako dálnice D1 u nás. Dle německých údajů PLANCO produkují množství emisí CO₂ :

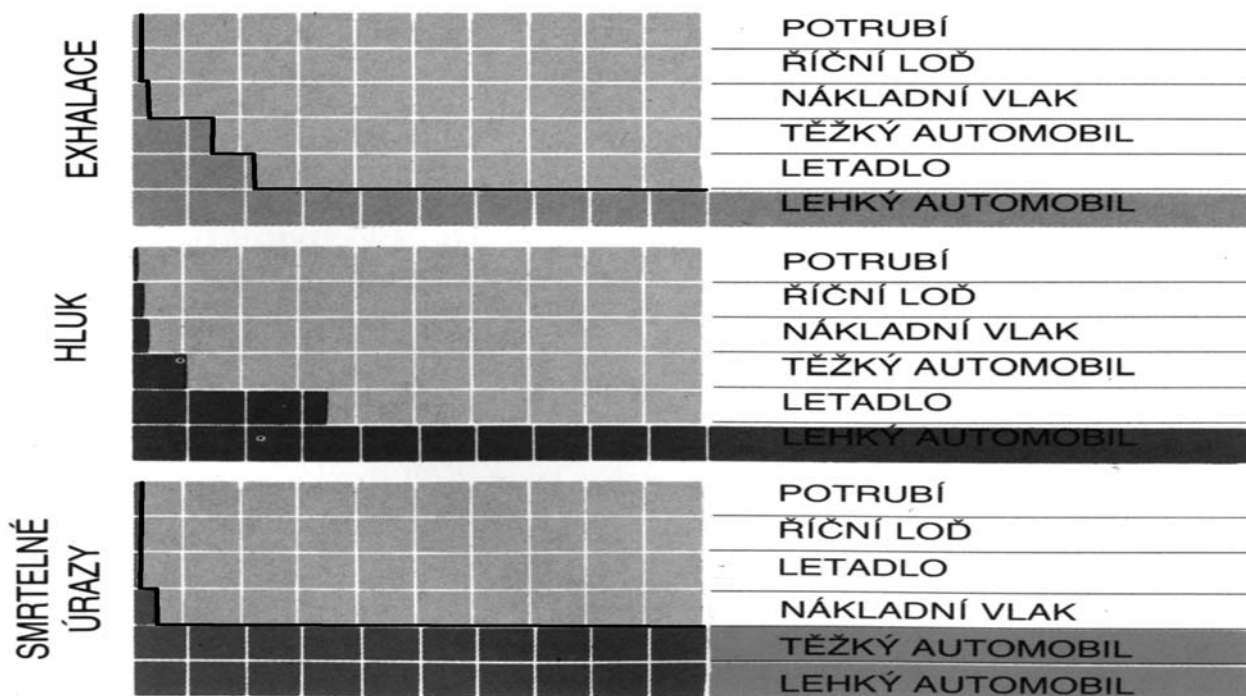
lodě	33,4 g/tkm,	tj. na vzdálenost 400 km	13,4 kg	a při objemu 4 mil.t	53 600 t emisí
železnice	48,1 g/tkm	dtto	19,2 kg	dtto	76 800 t emisí
kamiony	164 g/tkm	dtto	65,4 kg	dtto	261 000 t emisí

Současný plavební provoz na Mittellandkanálu šetří Německu cca 208 000 t emisí skleníkových plynů a to jen na této části sítě německých vodních cest.

Dle francouzských podkladů jsou emise	vodní dopravy	ohodnoceny	1 Euro na 1000 tkm
	železnice		0,8 Euro na 1000 tkm
	kamionů		8,9 Euro na 1000 tkm.

U francouzských železnic je započítáno vyšším % napájení el. trakce z atomových elektráren.

V Česku se v roce 1994 přepravilo 3,8 mil.t vodní dopravou. Při průměrné vzdálenosti cca 200 km činila produkce emisí 25 460 t. Při absenci vodní dopravy by zboží převezly kamiony s produkcí emisí 124 260 t. **V roce 1994 vodní doprava ušetřila ČR cca 100 000 t emisí.** V současnosti výkony vodní dopravy klesly na minimum dosahující 25 % roku 1994 a tím narostly emise z převážně silniční dopravy o více než 118 000 t a podle francouzských údajů o cca 215 000 t. Za tento vývoj by měl někdo nést odpovědnost. Státní správa přijímá na mezinárodním poli závazky na snižování emisí a doma nedokáže udržet v provozu a rozvíjet obor dopravy šetřící významně emise. Místo toho je mezi lajky vodní doprava prezentována jako nejvíce škodící životnímu prostředí. Zelená politika se tím z části dostala do rukou lidí, kteří nerespektují vědecky doložené principy a přitom dávají prostor neodůvodněným emocím, za kterými se skrývají škodolibé a někdy i škodící úmysly lidí, kteří emoce vyvolali a zneužívají k tomu především mladé lidi.



Diskusní příspěvek pro Lidové noviny na téma propojení Labe s Odrou a Dunajem (neuveřejněno)

Zpracoval: Ing. Jindřich Zídek

V Roudnici n. L. 10. ledna 2008

Nezvratná víra ve svou pravdu, fundamentalistické vize a vulgarita v odborných diskusích je cesta do pekel. Jak lehce se předkládají argumenty získané z druhé ruky a z úst lidí, kteří často nemají v dané tématice odbornost a zodpovědnost.

Ironizující slova o černých hodinkách v uranových lágrech a skautském nadšení, které údajně nestačí na neúprosné ekonomické zájmy, to jsou formy diskuse, které slušným lidem nahání hrůzu.

Obecná argumentace a hesla jako například: neúprosné ekonomické zákony, neefektivní nejdůležitější průplavy, pětileté studie, gigantická vodní díla, hodně peněz a betonu utopeného v labské vodě, zakončené prohlášením, že budování průplavů je opravdu zastaralá blbost, nemohou být impulsem k odborné a přínosné diskusi. Pro diskusi na tak závazné téma, jako je ekologicky únosné hospodaření s povrchovou vodou, která je jednou ze základních složek života, je zapotřebí odbornost, přístup k informacím, zodpovědnost a korektnost. Při diskusi s veřejností, kterou přirozeně zajímá problematika užívání povrchových vod, u kterých žije, zodpovědní odborníci musí mít schopnost dostatečně srozumitelně a odborně zdatně odpovídat na dotazy. Bohužel často se setkáváme s tím, že informace jsou předkládány veřejnosti buď nedostatečně nebo účelově.

Správa a provoz a rozvoj vodního hospodářství v ČR je velmi zodpovědná a vysoce odborná činnost. Česká republika oproti většině ostatních evropských států ve svých zdrojích vody je zcela závislá na nevyzpytatelnosti sněhohoděšových srážek. Do České republiky nepřitéká žádná vodohospodářsky významná řeka, nemáme ledovce se zásobou sladké vody ani velká přirozená jezera. Proto se domnívám, že historicky dlouhodobě sledovaný záměr propojení povodí Labe, Odry a Dunaje je strategickou záležitostí našeho státu, stejně jako umělé zadržování vody, zejména v přehradách v době povodní a její využívání v době sucha.

V současné době je středem pozornosti ochrana území před povodněmi a blížící se nedostatek vody vlivem globálního oteplování. Vodní koridor D-O-L právě tyto vodohospodářské otázky řeší neúčinněji, neekonomičtěji a neekologičtěji. Nesmíme zapomínat, že jediným významným zdrojem vody, vhodným pro přečerpávání do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a jižní Moravy, je Dunaj. Ale budeme-li váhat 10, 20 či více let, tak se bude voda i z tohoto veletoku přidělovat jako rozhlasové frekvence, televizní kanály či se bude obchodovat s kvótami vody jako se znečišťováním ovzduší.

Využívání propojení Odry, Labe a Dunaje pro vodní dopravu, která je prokazatelně ekologicky nejšetrnějším způsobem přepravy zboží, považuji za zcela samozřejmé. Vždyť v Evropské unii je vodní doprava podporovaný ekologický způsob přepravy zboží.

Česká republika v roce 1997 v Helsinkách podepsala Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu. V úvodním prohlášení této smlouvy se uvádí, cituji: „Smluvní strany mající na paměti nutnost rozvoje vnitrozemských vodních cest v Evropě, berouce na zřetel budoucí zvýšenou přepravu zboží vlivem růstu mezinárodního obchodu, podtrhující důležitou roli vodní dopravy, která ve srovnání s ostatními druhy dopravy má ekonomické a ekologické přednosti, je schopna snížit společenské náklady a negativní vlivy na životní prostředí, jsouce přesvědčeny o nutnosti vytvořit právní rámec rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest, se dohodly na určení sítě vodních cest.“ konec citátu. Součástí příloh této smlouvy je budoucí propojení Labe s Dunajem a Odrou.

Co k tomu říci více? Jsme právní stát, kde smlouvy platí, jsme členy EU, máme ve světě uznávané odborníky ve vodním hospodářství, ekologii a dopravě. Zachovejme ochranu území v trase budoucí výstavby propojení Labe – Odra – Dunaj. Nechme pracovat odborníky vodního hospodářství, ekologie a dopravy na přípravě příslušných projektů, ty pak veřejně projednejme, a ve správný čas na základě politického rozhodnutí, vodohospodářsky, ekologicky a ekonomicky zdatně realizujme své strategické potřeby s finanční podporou EU, která propojení vodohospodářských a dopravních systémů v srdci Evropy považuje za součást strategického rozvoje Evropské unie. Mějme přítom na paměti, že Česká republika je jediným státem celé EU, který není přímo nebo nepřímo – kvalitní vodní cestou – spojen s mořem. Tento fakt by mohl v budoucnosti vést k ekonomické izolaci naší republiky, která se tak ráda nazývá srdcem Evropy.

Zelené prisma pohledu na dopravu

Zelené prisma pohledu na svět předpokládá určitá emoční zkresení, které přebírá zelená politika, jejímž cílem je umravnit lidské snahy o pokrok a v jistém směru jej omezit a omezit rozvoj lidského snažení. Pokud se tím omezují sebezábuhbné tendence lidí, které se v konečném důsledku obrací proti člověku, je to záslužná činnost jež nutno podporovat s plným nasazením včetně působení státní zprávy.

Snaha o omezení produkce skleníkových plynů je správná a potřebná. Zaměření na velké producenty jako je energetika a průmysl je snadněji uchopitelné, ale přesto obtížně realizovatelné, neboť je to útok na energii- krev průmyslu a tím na ekonomiku země. Proto si mnohé země omezování produkce nenechají líbit.

S dalším významným producentem skleníkových plynů jímž je doprava a především silniční doprava si zelená politika neví rady. Miliony malých zdrojů produkují neobyčejně významné množství skleníkových plynů. Výrobci automobilů u nových aut postupně snižují emise, ale rostoucí produkcí aut se celkové množství emisí nesnižuje a stále roste. Státní správa na to reaguje stavbou dalších kilometrů autostrád. Přitom podpora železnice je převážně jen verbální a vodní doprava, která je nejmenším producentem skleníkových plynů na jednotku výkonu, je zcela pomíjena a je jí činěna řada překážek. Státní správa místo aby objektivně hodnotila podmínky pro rozvoj jednotlivých dopravních oborů bezvýhradně podporuje silniční dopravu, částečně podporuje železnici a vodní dopravu zcela opomíjí. O tom svědčí částky ve státním rozpočtu i ve Fondu dopravní infrastruktury určené na rozvoj jednotlivých doprav. Když se na některou investici podaří získat prostředky, zelená sdružení bojkotují její projednání a státní správa nedokáže zajistit objektivitu projednání a zamezit obstrukcím.

Plavba Rozkoší a Babiččiným údolím

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

Jedním ze zajímavých, nově se rodících projektů rekreační plavby, je projektový záměr „Plavba Rozkoší a Babiččiným údolím“, kterým by se zavedla rekreační plavba na údolní nádrži vodního díla Rozkoš (dále „VD Rozkoš“), a to podle možnosti jeho oběma částmi (severní i jižní), dále přivaděčem mezi Úpou a VD Rozkoš a případně též částí Úpy v Babiččině údolí.

VD Rozkoš se projektovalo již v roce 1923, ovšem těžišťe výstavby podle pozdějšího nového projektu leželo mezi lety 1965 a 1972. Účelem díla je zejména akumulace vody pro nadlepšování nízkých průtoků v Labi po proudu pod Jaroměří. Slouží ale i ke zlepšení povodňové ochrany na řece Úpě, k rekreaci a také ku provozování vodních sportů a rybářství. Vodní plocha se stala významnou ornitologickou lokalitou.

Vodní dílo tvoří zejména hlavní hráz (vysoká 21 m nad úroveň terénu), která zadržuje vodu v údolní nádrži o ploše 1002,25 ha a celkovém objemu 76,2 mil. m³ - z toho je stálé nadržení 12,1 mil. m³, zásobní objem 45,9 mil. m³ a ochranný ovladatelný objem 18,2 mil. m³. Nádrž dělí tzv. Rovenská hráz na větší jižní a menší severní část (parametry hráze: max. výška 12 m, délka 1760 m, včetně pevného přelivného pole dlouhého 200 m). Další podstatnou součástí je přivodní kanál, spojující přes rozvodnici (mezi Úpou a Metují) řeku Úpu s VD Rozkoš. Kanál je dlouhý 2337 m, podélný sklon je 0,75 ‰, šířka ve dně je 4,32 m, sklony betonového opevnění koryta jsou 1:1,5. Další důležitou součástí je jez Zlích na řece Úpě, který udržuje vzdušnou vodu a tak rozděluje vodu mezi tok Úpy a VD Rozkoš podle platného manipulačního řádu. V levém pilíři jezu je rybí přechod.



VD Rozkoš je dnes vyhledávaným rekreačním prostorem, ve kterém funguje kapacitní a slušně vybavený autokempink, množství dalších menších pláží, jachetní klub a další možnosti využití volného času, jejichž doplnění o rekreační plavbu je plně konformní se zaměřením rekreace u této vodní plochy.

Rekreačně-plavební spojení s kulturně a památkově významným a romantickým prostředím Babiččina údolí slibuje spojit atraktivním způsobem dvě významné turistické lokality. Za připomínku stojí, že Ratibořický areál např. v roce 2001 navštívilo podle statistiky 125 229 osob. Údaje o návštěvnosti VD Rozkoš nejsou dostupné, ale do jisté míry se lze orientovat dle nabídky ubytování – 450 lůžek v chatkách, 800 míst pro stany a boxy pro 90 karavanů; při využití stanu průměrně 3 osobami (2400 osob) a karavanu 4 osobami (360 osob) je to nabídka celkem pro 3210 osob (prospekty uvádí 3500), přičemž průměrné využití v Královéhradeckém kraji (dle údajů ČSÚ a CzechTourism) se pohybuje kolem 30%, což by indikovalo cca 350 000 osob/rok. Podstatným faktorem je i to, že řeka Úpa je sjízdná pro vodáky v úseku od Trutnova přes Ratibořice až k Jaroměři, a že na VD Rozkoš již dnes funguje půjčovna loděk, což slibuje účelně propojit všechny tyto aktivity.



Zámek v Ratibořicích - Babiččino údolí (údolí řeky Úpy)

Projekt „Plavba Rozkoší a Babiččiným údolím“ sestává z několika staveb (viz schéma), které lze do jisté míry sestavovat do různých etap a „balíků“. Výjimkou je humanizace přivaděče, kterou lze logicky umístit pouze do I. etapy, či prvního „balíku“ staveb, protože je základním prvkem atraktivity celého záměru. Veškeré objekty se uvažují pro návrhové plavidlo tř. „0“ (odvozeno od Baťova kanálu), tedy o těchto rozměrech: délka 20 m, šířka 5 m, ponor 1,2 m.

Celkově jde tedy o tyto stavby/objekty/investice (lokalizace je patrná ze schématu na následující straně):

- humanizace přivaděče (lokální, případně soustavná)
- rozšíření přístaviště na VD Rozkoš
- lávka přes jez ve Zlích
- vjezd do Úpy (úprava nátoky Úpa – přivaděč)
- obratiště lodí v Úpě
- plavební komora v Rovenské hrázi



Schéma projektu „Plavba Rozkoší a Babiččiným údolím“

1. Humanizace přivaděče:

Jak již bylo uvedeno, přivaděč vody z Úpy do VD Rozkoš v délce 2337 m je vytvořen jako betonové lichoběžníkové koryto se šířkou dna 4,32 m a se sklony betonového opevnění 1:1,5.



Současná podoba přivaděče

Přivaděč, který spojuje VD Rozkoš s Babiččiným údolím, není dnes pro rekreační plavbu vhodný, tím méně atraktivní. Úprava přivaděče je proto nejdůležitějším stavebním kamenem celého projektu, je jeho „conditio sine qua non“. Humanizace přivaděče (lokální) spočívá zejména ve vytvoření zhruba 5 lagun (zálivů) ve vhodných místech jeho trasy, které by sloužily jednak jako odpočinková a kotvení místa, jednak jako výhybny na jinak jednosměrně splavném přivaděči. Laguny se předběžně uvažují v délce cca 50 m a šířce cca 5 m, doplní se vhodnou břehovou infrastrukturou a zelení. Lze uvažovat i o soustavné humanizaci, kte-

rá by doplnila lokální úpravy přivaděče soustavnými v celé délce, zejména celkovou změnou charakteru přivaděče na přírodě bližší vodní koryto s celkovým změkčením profilu, „rozbitím“ rytmu jednotlivých technicistních linií, výsadbou zeleně, osazením drobné turistické infrastruktury, výsadbou zeleně a podobně.

Dalším dílčím opatřením je vybudování lávky přes jez ve Zlící, kterou se zpřístupní Babiččino údolí směrem od „úpského“ konce přivaděče.

2. Rozšíření přístaviště na VD Rozkoš:

VD Rozkoš dnes disponuje na svém východním okraji malou půjčovnou loďk. Pro potřeby rekreační plavby je nutné toto přístaviště rozšířit, nebo vybudovat nové. Jeho kapacita by měla vyhovovat pro kotvení dvou osobních lodí podobných rozměrů, jaké jezdí po Baťově kanálu (např. „Danaj“ - 15 x 4,2 m, ponor bez pohonu 0,2m, kapacita až 60 osob; 12 x 3,15 m ponor bez pohonu 0,2 m, kapacita 30 osob) a současně pro nástup a výstup cestujících; dále by přístaviště mělo sloužit pro kotvení a údržbu dalších cca 10 nájemních lodí s motorovým pohonem (pravděpodobně akumulátorovým) s kapacitou 4 – 6 osob. Samozřejmě musí být také vhodné zázemí.

3. Vjezd do Úpy (úprava objektu nátoků)

Vtok z Úpy (těsně nad jezem Zlív) není vhodný pro plavbu (práh ve dně je pouhých 40 cm pod hladinou!) a jeho úprava by z hlediska vodohospodářské funkce nebyla vhodná. Proto se navrhuje vytvořit vedle současného vtoku ještě jeden otvor šířky 5,3 m (tř. 0) a ponorem 1,5 m (na snímku vlevo vedle lávky. Tento otvor by byl většinu roku vyhrazený a zahrazoval by se pouze v době napouštění vody do nádrže Rozkoš (ochrana před zanesením splaveninami).



5. Plavební komora v Rovenské hrázi

Nádrž Rozkoš je rozdělena Rovenskou hrází na 2 části; pro jejich plavební propojení se navrhuje – a to pravděpodobně až ve II. etapě projektu - malá jednoduchá plavební komora „rekreační“ třídy „0“ o rozměrech 38,0 x 5,5m, přičemž lze z cenových důvodů uvažovat i o menší komoře (mimo zatřídění dle vyhlášky č. 222/1995 Sb. ve znění vyhl. 666/2004Sb.), protože se nejedná o dopravně významnou vodní cestu z hlediska zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Pak by plavební komora byla zřejmě přizpůsobena rozměrům předpokládaného lodního parku. Umístění plavební komory bude zřejmě vhodnější na konci přelivného objektu u pravého břehu (tedy u poloostrova při obci Spyta), protože umístění na levém konci přelivného objektu je nejen provozně méně výhodné, ale navíc by přicházelo do možné kolize s ptačími oblastmi. Nevýhodou navrhovaného umístění jsou poněkud větší zemní práce.



Orientační propočet nákladů projektu

Náklady na realizaci celého projektu (včetně rezervy, projektů, zařízení stavenišť atd.) se navrhuje rozdělit do 5 logicky koncipovaných oblastí úprav takto:

a) I. oblast ztělesňuje základní infrastrukturní náklady na umožnění plavby ze severní části nádrže Rozkoš ke vstupu do řeky Úpy, tj. lokální humanizace přivaděče a přístaviště na Rozkoši

b) II. oblast je úprava vjezdu do Úpy a obratiště v Úpě s místními dílčími prohrábkami

c) III. oblast je plavební komora v Rovenské hrázi, kterou se spojí severní a jižní část nádrže vodního díla Rozkoš

d) IV. oblast úprav je (případná) soustavná humanizace přivaděče

Orientační propočet I. oblasti nákladů

	Konečná cena i s rezervou
SO 01 – Humanizace přivaděče (lokální)	13 600 000 Kč
SO 05 – Přístaviště Rozkoš (3x20 m)	8 200 000 Kč
Cena celkem	21 800 000 Kč

Orientační propočet II. oblasti nákladů

	Konečná cena i s rezervou
SO 02 – Vjezd do Úpy	20 300 000 Kč
SO 03 – Obratiště v Úpě	2 200 000 Kč
SO 04 – Prohrádky v Úpě	1 500 000 Kč
Cena celkem	24 000 000 Kč

Orientační propočet III. oblasti nákladů

	Konečná cena i s rezervou
SO 06 – Malá plavební komora v Rovenské hrázi	41 300 000 Kč
Cena celkem	41 300 000 Kč

Orientační propočet IV. oblasti nákladů

	Konečná cena i s rezervou
SO 07 – Humanizace přivaděče (soustavná) – odhad	25 000 000 Kč
SO 08 – Lávka přes jez Zlích na Úpě - odhad	10 000 000 Kč
Cena celkem	35 000 000 Kč

REKAPITULACE NÁKLADŮ

	Konečná cena i s rezervou	Navrhovaný zdroj financování
Oblast I (SO 01, 05)	21 800 000 Kč	ROP
Oblast II (SO 02, 03, 04)	24 000 000 Kč	ROP
Oblast III (SO 06)	41 300 000 Kč	ROP
Oblast IV (SO 07, 08)	35 000 000 Kč	ROP, OPŽP
Cena celkem (i s rezervou)	122 100 000 Kč	ROP, OPŽP

Vysvětlivky:

ROP – Regionální operační program pro NUTS II Severovýchod

OPŽP – Operační program životní prostředí

Závěrem

Zajímavý projekt, svým charakterem u nás určitě unikátní, získal zájem Královéhradeckého kraje i správce VD Rozkoš, kterým je Povodí Labe, s.p. – je dokonce připravené společné memorandum. Ve spolupráci s Povodím Labe také vznikla analýza možností financování.

Samozřejmě je nutné úzce spolupracovat i s dalšími aktéry, například s městem Česká Skalice a dalšími zainteresovanými obcemi, se zámek Ratibořice (Státní památkový ústav Pardubice), se společností Autocamping Rozkoš, s.r.o., atd.

Je také nutné získat prostředky na zpracování technické dokumentace a neprodleně zahájit projektové práce. Stejně podstatné je včasné a racionální rozhodnutí o etapizaci výstavby tak, aby projekt byl skutečně financovatelný z dostupných zdrojů. Na tomto základě (a nejlépe souběžně) by měly vznikat součásti budoucí projektové žádosti do operačních programů strukturálních fondů. (marketingová analýza, CBA, studie proveditelnosti atd.), aby se zbytečně neztrácel čas.

Vždyť – na konci nás čeká plavba Rozkoši a Babiččiným údolím...



Rekapitulace etap projektu „Plavba Rozkoši a Babiččiným údolím“

Jméno	účel etapy	odhad nákladů (mil. Kč)	poznámka
I Spojení	zajišťuje plavbu od nádrže VD Rozkoš po přivaděči	21,8 (+10,0)	včetně lávky přes Úpu 31,8 mil. Kč
II Vstup	propojuje přivaděč s Úpou, plavba vstupuje do části Úpy	24,0	
III Rozšíření	malou plavební komorou spojuje obě části nádrže VD Rozkoš	41,3	
IV Dovršení	obsahuje soustavnou (celkovou) humanizaci přivaděče	25,0	
CELKEM		112,1(+10,0)	včetně lávky přes Úpu 122,1 mil. Kč

Vodní cesty Francie, září 2005

Laterální kanál podél řeky Garonne, řeka Baise

Ing. Veronika Janoušková, Ing. Jan Kareis, Ph.D., VODNÍ CESTY, a.s.

Z důvodů zvyšujícího se zájmu o rekreační a sportovní plavbu a osobní dopravu v České republice a přílivu zahraničních turistů na rekreačních lodích byla uskutečněna studijní cesta Vodních cest, a.s. na vodní cesty jedné z velmocí v oboru rekreační plavby, Francie.

Plavbu jsme započali v městě Agen, které se nachází na cestě z Toulouse do Bordeaux. Město leží na řece Garonne. Zároveň jím prochází laterální kanál řeky Garonne, na němž se nachází přístaviště osobních lodí, provozované společností Locaboat, jejichž služeb jsme pro tuto plavbu využili. Zapůjčili jsme loď typu Penichette a po krátké a jednoduché, ve francouzštině vedené instruktáži, bylo možné vyplout. Před námi byly necelé čtyři dny plavby. Zvolili jsme tedy trasu, kterou bylo možné v takovém čase zvládnout a zároveň vidět cestou co nejvíce zajímavých míst jak z turistického, tak technického a plavebního hlediska. Trasa vedla průplavem a po řece Baise, tam a zpět.

Laterální kanál řeky Garonne byl vybudován v polovině 19. století, aby se nemuselo plout řekou, na které jsou nebezpečné plavební podmínky. Práce započaly v roce 1839 a průplav byl otevřen pro plavbu v roce 1856. Je 211 km dlouhý a je plněn vodami Garonne po celé délce. Spojuje garonnskou vodní cestu s dalšími kanálovými úseky v Toulouse, St-Leger a Castet-en-Dorthe. U města Moissac je spojen se splavnou řekou Tarn.

Plavební komory byly původně 30 m dlouhé a v 70. letech 20. století byly prodlouženy na 40 m. Většina komor je elektrifikována a spád mají obvykle ne větší než 2 m, takže nepředstavují větší obtíže. Komorování je v sezóně (od června do září) zajištěno v době od 9.00 do 19.00 a je poloautomatické.

První zajímavé místo nás čekalo ještě v městě Agen. Laterální kanál se zde kříží s řekou Garonne velmi působivým akvaduktem. Tento průplavní most má délku 580 m složenou z 23 oblouků o šířce 20 m. Základní kámen položil vévoda orleánský 25. 8. 1839, dokončení posledního oblouku se slavilo v roce 1843 a uveden do provozu byl v říjnu 1848. Stavitelem mostu byl inženýr Jean-Baptiste de Baudre, který byl autorem mnoha dalších prací na splavně-



Řeka Baise, městečko Nerac



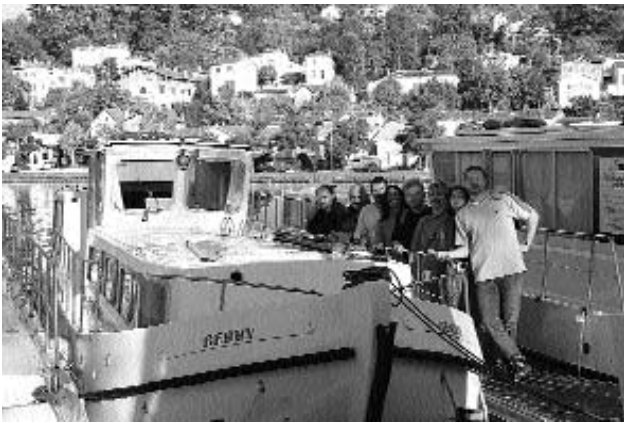
Canal de Garonne, průplavní most přes Garonne v Agen

ní řeky Garonne v regionu Agen, ale posléze byla doprava po řece přesunuta na bezpečnější kanál a novou železniční trať, která byla postavena, jak jinak, podél plavebního kanálu!

Plavbu po kanále nám zpestřovalo několik plavebních komor. Naše plavba směřovala ke křížení s řekou Baise, které zajišťoval průplavní most o třech obloucích, který jsme podpluli poté, co jsme se na úroveň hladiny řeky dostali proplavením několika komorami včetně poslední dvojité.

Plavební komory na řece se ovládají pomocí elektronické karty. Jsou funkční od dubna do září v době od 9.00 do 19.00. Maximální povolená rychlost na řece je stanovena na 6 km/h, aby se nenarušovaly břehy vlnami. Tok řeky Baise prochází velmi idylickým přírodním prostředím s bujnou vegetací a množstvím rozmanitých i vzácných živočichů, jako ledňáček říční, nebo volavka popelavá. Na březích řeky se nacházely i jiné zajímavosti, jako staré jezy s opuštěnými mlýny, plavební komory a krásná zchovalá středověká městečka. Největší z těchto měst byl na naší trase Nerac. Jeho centrum tvoří staré středověké hrázdné stavby, přes řeku se klene starý středověký most. Pod ním se nachází jez s plavební komorou a nad ním po obou březích stanoviště výletních lodí. Obě nábřeží lemují stylové hospůdky a kavárny. Příjezd lodí a shlédnutí malebného panoramatu ve světle zapadajícího slunce je nezapomenutelný zážitek. Z městečka Nerac jsme pokračovali ještě asi 10 km proti proudu řeky, přičemž na obou jejích březích se rozkládá park Garennes vytvořený pro potěšení navazských králů. Navštívili jsme ještě středověkou vísku Moncabeau a pak nás již čekala zpáteční cesta se zastávkou a přespaním v městečku Vianne, tedy v lodi v přístavišti. Vianne nás zaujalo svým zchovalým středověkým opevněním ve tvaru čtverce se čtyřmi vstupními branami. Od 16. století tu fungují sklárny. Dnes je jedna z nich umístěna v bývalé železniční stanici.

Řeka Baise je používána pro dopravu zboží již od 13. století, kdy byla plavba umožněna propustmi pro malé lodě. V 17. století byly postaveny dřevěné plavební komory až po



Canal de Garonne, základna Agen

městečko Nerac. Ačkoli zajistily bezpečnější plavbu, nebyly vybaveny vraty a lodníci musely regulovat úroveň hladiny přidáváním či odebíráním jednotlivých hradidel v ohlavích. V 19. století pak byly vybudovány kamenné plavební komory a řeka byla splavná v délce 84 km a každým rokem se po ní přepravilo více než 130 000 tun zboží. Proti proudu se přepravovala pšenice a po proudu mouka, brandy a korkové dřevo. Později, tak jako leckde, přepravu zboží převzala železnice a obchodní plavba byla zastavena po druhé světové válce. Řeka Ba se byla opět využívána jako vodní cesta, a to pro rekreační účely od roku 1988. Bylo to ze společného popudu Departmentu veřejných prací a Regionálních rad regionů Lot-et-Garonne a Gers.

Poslední den plavby nás čekal přejezd z řeky do kanálu Garonne a návrat do přístavu v městě Agen. Po odjezdu z města Agen byla na programu krátká zastávka na kanálu Garonne blízko Toulouse. Nedaleko městečka Montech je k vidění technicky zajímavé lodní zdvihadlo. Bylo postaveno



Zdvihadlo Montech

v roce 1974, kdy plavba ještě kvetla, aby se ušetřil čas na proplavování 5 plavebních komor. Je to mohutný stroj, který se pohybuje po kolovém podvozku a před sebou tlačí hradící stěnu spuštěnou do šikmého žlabu. Hradící stěna, pohybovaná hydraulickými válci, zadržuje potřebné množství vody a vytváří tím pohyblivý bazén se šikmým dnem, ve kterém loď překonává výškový rozdíl mezi hladinami. Pohon je zajištěn dvěma dieselelektrickými motory, každý o výkonu 1000 HP, spojených obrovským nosníkem. Soustrojí se pohybuje rychlostí 4,5 km/h a potřebný sloupec vody v pohybovaném žlabu se udrží po dobu 45 minut. Zdvihadlo je určeno pro lodě delší než 20 m, kratší lodě se musí proplavit původními komorami.

Úplně posledním „plavebním“ zážitkem a zajímavostí před cestou do Čech byl přístavní bazén v Toulouse, odkud je možné vyplout jak do řeky Garonny, tak po kanále du Midi ke Středozemnímu moři a kanále de Garonne přes Bordeaux k Atlantickému oceánu.



Canal de Garonne, poblíž Agen

Život není takový - je úplně jiný (29)

Ing. Josef Podzimek

Ačkoliv průběhem času podle stupně vzdělanosti používáno rozmanitých prostředků komunikačních, které vynalézal stále pokračující duch lidský, přece přicházelo se opět k poznání, že k dopravě značného množství zboží hodí se nejlépe ony dráhy, které vykazala sama příroda, totiž velké řeky.

Pamětní spis o státním stavitelství vodním a plavbě v Království českém, Praha 1891

§ 1 Stavba vodních drah, a to:

- a) lodního průplavu z Dunajské Odry b) lodního průplavu z Dunaje do Budějovic až do Prahy
- c) lodního přeplavu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části Mělník až k Jaroměři
- d) splavnění spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavně části Dněstru

Zákon ze dne 11. června 1901 o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek

- Doba výstavby zákonem stanovená 1904 – 1924
- Ředitelství pro stavbu vodních cest (ŘVC) zahájilo svou činnost v roce 1902 ve Vídni. Později vznikly expozitury v Krakově (1902), Praze (1903) a v Přerově (1907).

Jest proto pochopitelné avysvětleno proč každé město na vodní cestě položené vzkvétá, a proč snaží se každý sebevědomý, vzdělaný národ, aby umělými cestami vodními zlevnil dopravu ve své vlasti a nevyhazoval nesčetných milionů na drahou dopravu po cestách jiných.

O dopravních poměrech a potřebách Moravy – 1907
ing. Antonín Smrček,
profesor na C.K. České vysoké škole technické v Brně

Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužni již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naši vyspělost, již se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovat světu.

Jan Šeda
zplnomocněný ministr ČR – Brno 1923

Sítí kanálů „Dunaj-Odra-Labe“, probíhající naším územím, spojí levnými linkami 100 mil. lidí od severovýchodu a západu se 100 miliony lidí od jihu a jihovýchodu. Přitom se ještě nadto rozvine náš vlastní průmysl... O všech technických projektech a návrzích, jež dále uvádím, hovořil jsem se všemi směrodatnými osobnostmi naší republiky, a nejvážnější vznikly přímo z jejich iniciativy. Všechny tyto projekty vznikly z jednotné vůle, v níž lze soustředit všechno obyvatelstvo republiky: z vůle „budujeme stát“.

J. A. Baťa – 1937
Budujeme stát pro 40 000 000 lidí

• Z rozhodnutí komise pro stavbu a provoz dunajského-oderského průplavu dne 20. 11. 1938 byl vypracován nový projekt vodní cesty s předpokládanou dobou výstavby 6 let.

• Výnosem ministerstva techniky bylo 29. ledna 1949 zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze bez jakékoliv adekvátní náhrady. Přesto se na modernizaci labsko-vltavské cesty intenzivně pracovalo.

• základní plán sítě evropských vodních cest (Outline Plan of European Waterways Network), zpracovaný Evropskou unií v roce 1993, počítá s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe jako s významným integračním prvkem sjednocené sítě vodních cest.

• Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu – AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance), jako dokument EHK/OSN z roku 1996, zařadila vodní koridor D-O-L mezi hlavní vodní cesty mezinárodního významu

• Dohoda AGN byla Českou republikou podepsána v Helsinkách dne 23. ledna 1997 a v platnost vstoupila 26. července 1997 (sdělení Ministerstva zahraničí ČR č. 163/1999 Sb.)

• Ministerstvo dopravy ČR v roce 1998 zřizuje (obnovuje) Ředitelství vodních cest (ŘVC) v Praze.

• Materiál TRANS/SC3. 144 z roku 2002, týkající se hlavních úzkých míst a chybějících článků v síti vodních cest kategorie E, je u Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky v části chybějících článků uvedeno „Spojení Dunaj-Odra-Labe“.

• Projekt D-O-L je jednoznačně (str. 1641, 1645, 1647 – 1649) uveden i v přístupové smlouvě České republiky v Evropské unii, podepsané dne 16. 4. 2003 prezidentem ČR Václavem Klausem a premiérem Vladimírem Špidlou v Athénách.

Kromě výše uvedeného výčtu zákonů, mezinárodních dohod a proklamací je vhodné si v níže uvedeném přehledu nově budovaných a modernizovaných plavebních objektů ukázat, jaká byla realita za posledních 105 let.

státní útvar	období	počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů
Rakousko-Uhersko	1902-1918	6
Československá republika	1918-1939	16
Protektorát Čechy a Morava	1945-1948	2
Československá republika	1945-1948	2
Československá socialistická republika	1948-1989	13
Československá (Česká) republika	1989-2007	0-absolutní stagnace

V kontrastu s historickým vývojem, se skutečností rozvoje vodních cest v EU i s uzavřenými a ratifikovanými mezinárodními dohodami se z čista jasna objevuje usnesení vlády České republiky ze dne 17. května 2006 č. 561/06, kde pod nevinným názvem „O politice územního rozvoje České republiky“, je v kap. III. odst. 1 písmeno c) uveden text:

„Spolupracovat s členy vlády v mezirezortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe“.

Nastává zvláštní situace. V době, kdy u Evropské unie vzniká nová funkce pro koordinaci rozvoje a dobudování jednotné sítě evropských vodních cest, se v naší republice začíná prověřovat pouhá účelnost územní ochrany tohoto evropského projektu. Mám pocit, že žiji na jiné planetě a ne v České republice, která je členskou zemí Evropské unie a kterou tak rádi nazýváme srdcem Evropy. Nechci věřit, že v době, kdy nás někteří politici seznamují (straší) s globálním oteplováním, povodněmi a nedostatkem vody, mohou současně chtít „zakázat na věčné časy“ vodní dopravu v Čechách a na Moravě. To již není jenom „život není takový – je úplně jiný“, to je již nebezpečná a v některých případech nevratná absurdita poškozující a nepříznivě ovlivňující ekonomiku, ekologii i postavení České republiky v evropském prostoru. Naše republika, která posledních 18 let zcela zanedbává rozvoj vodních cest, se dostává do ekonomické izolace.

Jak jiná slova zní z Evropy:

*Řeky nám přinášejí život a jsou naším přirozeným domovem. Již od svého mládí jsem byla vychovávána k lásce k řekám a k tomu, abych si jich vážila. Vnitrozemské vodní cesty, jako nejdůležitější a praktické dopravní cesty na evropském kontinentu, byly vytvářeny již od dob Římské říše. Jak mohou být ještě vnitrozemské vodní cesty užitečné pro současný dopravní systém? Především, bylo by chybou považovat vnitrozemské vodní cesty za konkurenci ostatním dopravním modalitám. Zacházeli bychom tak s našimi vnitrozemskými cestami jako s obávanou aktivitou vedoucí k představě o změně mnohostranné dopravy ve vztahu k úspěchu a boji s negativními vlivy a klimatickými změnami. **Ve své roli jako koordinátor, společně s Evropskou komisí, jsem určena k tomu, abych vložila všechny své zkušenosti do služeb rozvoje udržitelného dopravního systému vodních cest integrovaného do evropské dopravní sítě, a využít nástrojů EU k založení infrastruktury a inovace na jejich nejlepším stupni. Hlavním ohniskem aktivit budou dva přednostní projekty Rýn/Maasa-Mohan-Dunaj a Seina-Scheldt. Mojí rolí je obrátě pomáhat zájmům a analyzovat je, podporovat dohody a financování, a to průběžně přes všechny bankéře a investory.***

Karla Peijs

Koordinátor pro vnitrozemské vodní cesty při EU

říjen 2007



Na labském laterálním průplavu se dynamicky rozšiřuje přeprava kontejnerů

Prvořadým zájmem České republiky musí být také vytvořit podobnou funkci jakéhosi koordinátora rozvoje vodních cest v naší republice a propojit ho s koordinátorkou evropských vodních cest. Sama Karla Peijs nás k tomu v úvodu knížky „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“ vyzývá. **„Při této příležitosti musím zdůraznit, že velmi zajímavé možnosti pro rozvoj vodní dopravy existují i ve střední a východní části Evropy, avšak jejich využívání je zcela nedostatečné. To dokazuje např. zcela rozdílný stupeň využívání rýnské a dunajské vodní cesty. Dunaj nabízí velmi příznivé plavební podmínky, zejména na svém středním a dolním toku, kde mohou být úspěšně provozovány velké tlačné soupravy se šesti, devíti či dokonce ještě více čluny. Přesto je hustota přeprav na Dunaji ve srovnání s Rýnem asi**



Velká tlačná souprava na dolním Dunaji



Tlačná souprava uprostřed biosférické rezervace německého Labe pod Rosslau

desetkrát nižší. Domnívám se, že k adekvátnímu využití téměř neomezené kapacity Dunaje může rozhodující měrou přispět teprve přímé a co nejkratší plavební napojení této řeky na významní zdroje a cíle přeprav ve střední Evropě – ať již jde o Horní Slezsko nebo oblast Berlína, či o námořní přístavy Štětín, Brémy a Hamburk. Takové propojení přispěje k potřebné integritě sítě ve střední a východní Evropě tím nejúčinnějším způsobem. Proto vítám vydání této knihy, která popisuje moderní a výhodné propojení Dunaj-Odra-Labe. Věřím také, že tento projekt má podobný význam jako zmíněné propojení Seina-sever. Bylo by proto rozumné, začít již v přítomné době s odpovídající přípravou tohoto záměru a zajistit jeho realizaci v nejkratším možném termínu. Tímto způsobem by mohl být zajištěn promyšlený a kontinuální rozvoj sítě vodních cest EU, a to při plném respektování požadavků na zlepšení životního prostředí v dotčené oblasti. Doufám, že tato kniha bude prvním krokem k následným politickým činům a rozhodnutím, a přeji plný úspěch všem podporovatelům této vynikající myšlenky.

My Češi jsme opravdu zajímavý národ. Zřejmě si musíme sáhnout až na dno, abychom se vzpamatovali, přestali podléhat demagogii a jednostranným mocenským vlivům, a začali se starat o prosperitu a komplexní zájem o ekologii naší krásné země. Takovým mezníkem jistě byl pokus o vymazání územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe „na věčné časy“ i z hlavy dalších generací.

Stal se přesný opak. „Pečlivě“ vybraná skupina zpracovatelů podkladové studie (viz článek doc. Ing. Pavla Juráška CSc. a Ing. Marie Wichsové, PhD.) „Územní studie Dunaj-Odra-Labe“, i stejně tak vybraná komise:

- Ministerstvo životního prostředí, Ing. Jolanta Vondrová, odbor ekologie krajiny a lesa
- Ministerstvo zemědělství, Ing. Jana Saňáková, odbor vodohospodářské politiky
- Ministerstvo dopravy, Ing. Peter Marec, odbor infrastruktury
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje, Ing. Ervín Severa, odbor územního plánování a stavebního řádu
- Krajský úřad Olomouckého kraje, Ing. Pavel Gremlica, odbor strategického rozvoje kraje
- Krajský úřad Pardubického kraje, Ing. Iva Štveráková, odbor strategického rozvoje kraje
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, Ing. arch. Eva Hamřlová, odbor územního plánování a stavebního řádu
- Krajský úřad Zlínského kraje, Ing. Alena Miklová, odbor územního plánování a stavebního řádu
- Ministerstvo pro místní rozvoj, Ing. arch. Martin Tunka, CSc., odbor územního plánování
- Ministerstvo pro místní rozvoj, Ing. arch. Petr Kalivoda, ředitel odboru územních vazeb

předložila vládní usnesení, kde se vládě doporučuje pokračovat v přípravě projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, a to vypracováním dokumentu SEA do konce roku 2009, dále zpracovat trasu vodní cesty do územního plánu a v neposlední řadě nechat zpracovat vodohospodářskou bilanci přilehlého území k roku 2030 a 2050.

Toto pochopení nové a komplexní funkce vodního koridoru D-O-L by mohlo být dobrým signálem pro Českou republiku.

Již z textu návrhu vládního usnesení bylo patrné, že je nutno vytvořit jakousi vládní koordinační skupinu, v jejímž čele by byl hlavní koordinátor vodních cest ČR (vládní zmocněnec), který by měl tyto hlavní úkoly:

- koordinovat činnost příslušných ministerstev uvedených v návrhu vládního usnesení (ministerstvo dopravy, ministerstvo zemědělství, ministerstvo pro místní rozvoj a ministerstvo životního prostředí)
- být v úzké součinnosti s příslušnými kraji
- vytvářet vlastní nadrezortní návrhy s cílem připravit podklady na žádost o dotaci z Fondu soudržnosti Evropské unie k roku 2013
- navázat úzký kontakt s koordinátorkou pro vnitrozemské vodní cesty při EU s cílem doplnit její činnost (kromě projektu Rýn/Maasa–Mohan–Dunaj a Seina-Scheldt) o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.
- účinně sledovat možnosti financování z evropských zdrojů (Fond soudržnosti) a předkládat vládě návrhy na vhodné zaměření programů EU a směrnic EK.

Situace k tomu dozrála. Základní dokument – vládní usnesení bylo před schválením. Vydáním publikace „Křižovatka tří moří“ byla ukončena informační bariéra a setkání i písemné odezvy předních představitelů politiky, vědy a hospodářství tomu nasvědčují. Moje osobní jednání o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe s panem prezidentem Václavem Klausem, premiérem České vlády Mirkem Topolánkem a emeritním předsedou vlády Milošem Zemanem, emeritním ministrem pro místní rozvoj Jiřím Čunkem a dalšími významnými muži našeho veřejného, politického i podnikatelského života mi dávají naději.

O vodním koridoru D-O-L prostřednictvím publikace „Křižovatka tří moří“ jsou informováni mimo prezidenta republiky, předsedy Senátu ČR, předsedy Parlamentu ČR a premiéra ČR i všichni příslušní senátoři, poslanci, někteří europoslanci, ministři a jejich náměstci, hejtmani, primátoři a jejich náměstci, starostové 110 obcí podél trasy vodního koridoru na české i slovenské straně, Svaz podnikatelů v průmyslu a dopravě (generální ředitel Ing. Zdeněk Liška připojil svůj doporučující dopis), Svaz podnikatelů ve stavebnictví v čele s prezidentem Ing. Václavem Matyášem, předsedové politických stran, ČMKOS a dalších odborových svazů, a celá řada dalších institucí a občanů. Zvláště významná je podpora rektora ČVUT Praha prof. Ing. Václava Havlíčka, CSC., rektora VÚT Brno prof. Ing. Karla Raise, CSC. MBA, rektora Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a děkana dopravní fakulty ČVUT prof. Ing. Petra Moose CSc.

Podpora projektu zazněla i z jednání na Plavebních dnech 2007 v Hodoníně s významnými projevy generálního ředitele Povodí Moravy Ing. Miroslava Dudy a náměstka hejtmána Pardubického kraje Ing. Ivo Tomana, i z jednání konference Porta Moravica konané 25. října v Brně.



Informační vakuum o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe vyplnila i výstava „Křižovatka tří moří“, instalovaná ve 3. p. Jindřišské věže v Praze 1. Výstavu, která je koncipována jako putovní, zahájil děkan dopravní fakulty prof. Ing. Petr Moos, CSc., spisovatel Jiří Stránský a akademický sochař Kurt Gebauer, a ze zvukového záznamu i spisovatel a ochránce přírody František Nepil, dne 31. října 2007. Tato výstava byla později přemístěna do Ostravy, kde měla 4. února 2009 v galerii Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava svou vernisáž. Výstava byla instalována pod záštitou rektora prof. Ing. Tomáše Čermáka, PhD. a byla zahájena prorektorem pro spolupráci s průmyslem doc. Dr. Ing. Vladimírem Kebo, generálním ředitelem Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Ing. Miroslavem Fabiánem a předsedou Krajské Hospodářské komory Moravskoslezského kraje Ing. Pavlem Bartošem.

Sdružení Porta Moravica ve spolupráci se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje a Krajskou hospodářskou komorou Moravskoslezského kraje pořádají výstavu

KŘIŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ
VODNÍ KORIDOR DUNAJ - ODRA - LABE

na kterou si Vás dovoluji pozvat.

Výstava se koná ve dnech 4. až 29. února 2008 v Galerii Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava, Ostrava-Poruba, ulice 17. listopadu 15.

Na vernisáži Vás přivítají Ing. Miroslav Fabian, generální ředitel Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a Ing. Pavel Bartoš, předseda představenstva Krajské hospodářské komory Moravskoslezského kraje. Úvodní slovo k výstavě pronese Ing. Jaroslav Kubeč, CSc., předseda Sdružení Porta Moravica.

Těšíme se na setkání v pondělí 4. února 2008 v 16 hodin.



Foto: Josef Polák, AVC, VŠB-TUO

Uvědomoval jsem již
několikrát vlivem
činitelů a cítil jsem
T. Babiš o upřesnění kandidá
odpověď – M. Černý

Ortuda nedokázal
činitelů, kteří se sna-
žili poradit s ob-
kresu poměry, ale
chleba celého světa

ČR
M. Černý
Národní

Je smutné, že tato expozice byla
připravena a velkou část a krajem
pro úč. krajů, ale obyčejný člověk
mohl projít a poučit se!
2. 11. 2007 Urickovci – Eva Jandová

ZELENÍ !!

Máte příležitost se zapadnout do dějin tím, že tuto
myšlenku tohle zlikvidujete. Populisticky si mysloucí
sociální neinformovaní klupáci a tzv. demagogie
Vám pomůže jako náhla k politické kariéře – to bude
Váš krátkodobý výsledek. Ten dlouhodobý bude znit:
„Ti zelení extremisté nám do budoucna polekávali co mohli.“

J. Polák

P.S.:

Šlo mě, že se nasazují při hlavním ekologickém úkolu, kterým
bylo přehodnocení ekologické důvody předtím, než slovo ekologické
existovalo.

Když zelení existovali v době Jakuba Krčína, napadali by
do svých novin: „Jakuba Krčína se uděluje titul, ROPAK“
za to, že z útržek láhů na Budejovicku nadělal výrobky
a tak touto kraj zničil provázek, jak jsem již Čechy s těmi
loučemi kousal!!!!“

Všechny pozitivní události kolem vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe doplňuje i zpráva, že po 60 letech byl rehabilitován Jan Antonín Baťa. Věřme, že budou rehabilitovány i jeho myšlenky o průplavu Dunaj-Odra-Labe vtělené do slavné publikace „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“, která se stala nejenom pro mne osudovou knihou.

Symbolické je jistě i to, že podmanivou a sugestivní kresbu s průplavem D-O-L a klíčem k Evropě, uvedenou v originále Baťovy knihy, kterou jsme použili i do publikace „Křižovatka tří moří“, použili po více jak 70 letech i autoři studie pro vládní usnesení o Politice územního rozvoje České republiky na titulní stránce.

To vše jsem napsal před koncem roku 2007. Další události, které následovaly, náš optimismus srazily opět do reality doby:

Částečně jsem pokračování této situace a vážnost rozhodovacího procesu, který byl přerušen vládním usnesením č. 49 z 16. ledna 2008, přenesl do úvodního článku tohoto čísla časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2007. Ze zákulisí jednání vlády vím, že se rozhořela velká diskuze, která končila odsunutím rozhodnutí po volbě nového prezidenta České republiky. Snad poté bude i uvolněnější atmosféra, více prostoru pro racionálnější diskuzi a více času jednotlivých ministrů pro správné rozhodnutí. Vždyt není srovnatelný projekt, který by ve všech svých aspektech mohl prospět budoucnosti České republiky jako právě vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Ve vládě není možno očekávat jednohlasné rozhodnutí. Ministerstvo životního prostředí ještě „nedozrálo“, aby v plné míře uznalo ekologické přednosti projektu a ministryně pro lidská práva Džamila Stehlíková by jistě měla dopřát sluchu i „národnostní menšině“, kterou zastánci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe dojísta jsou.

Ostatní ministři jsou buď pro nebo nemají připomínky k původnímu předloženému návrhu.

Bez připomínek: ministerstvo práce a sociálních věcí, ministerstvo zdravotnictví, ministerstvo obrany, ministerstvo spravedlnosti, ministerstvo zahraničí, ministerstvo financí, ministerstvo školství, Česká národní banka, Úřad vlády ČR.

Nevyjádřilo se: ministerstvo kultury, ministerstvo vnitra, ministerstvo zemědělství, místopředseda vlády pro evropské záležitosti, odbor vládní legislativy a legislativní rady. Příslušné kraje návrh vládního usnesení akceptovaly (Moravskoslezský kraj) nebo se nevyjádřily (Jihomoravský kraj, Zlínský kraj, Olomoucký kraj a Pardubický kraj).

To to číslo časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2007 obdrží předseda vlády ČR a všichni ministři vlády a všichni příslušní hejtmani do konce února 2008. Ostatní je v rukou naší vlády. Věřme, že si vezmou k srdci slova oblíbeného spisovatele a ochránce přírody Františka Nepila: „Pán Bůh nás má přece jenom rád, pravda mravnějším a bohabojnějším národům dal moře se zátokami, průlivy, estuáry a hlavně přístavy. Ale protože je spravedlivý, tak to vynahradil nám, Švýcarům, Rakušanům, Maďarům, Slovákům, jakožto i čtyřem vnitrozemským trpasličím státečkům, alespoň hojností sladkých vod. Jenom jediný evropský stát potrestal tím, že jeho územím neprotéká žádná řeka, žádná bystřina ani voda. Takže voda k pít a mytí se tam musí přivážet až z Itálie. Tím nešťastným státem je Vatikán. A podívejte se na nás, co nám dal Pán Bůh pramenů, studánek a jezírek a co nám dal potoků a bystřin a dal nám Labe po němž se dá plout až do Hamburku... A řeka Morava se vleývá do Dunaje, do veletoku, který teče podél našich hranic tak blízko, že jeho údolí je často na dohled a Dunaj to je trošku Atlantik a trošku Černé a Středozevní moře. Voda to je dar a kdo má vodu je král a leckterá voda se dá i pít. Z vody se dá i zbohatnout máte-li dobrého regenta... Dálnice a železniční tratě, jistě, zvykneme si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou jízvou v krajině, průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou, jízvou jsou jen po dobu stavby, jakmile průplav začne fungovat, jeho okolí se zelená a stane se zdobnou součástí kraje a nikoliv jeho šrámem, je obohacením života, je rozhojněním přírody.“

Vodní cesta Rýn-Mohan-Dunaj je nejenom monumentem moderní techniky, ale i památkou spolupráce mezi dvěma tábory, které mají k sobě stejný vztah jako Shakespeareovi Montekové a Kapuletové mezi techniky a ekology. Ti, když si navzájem vyspílali do omrzení, přestali používat jenom to svoje ne, ne, ne a nahradili je větičkou – ono by bylo potřeba, a vše rázem šlo lépe a bez konfliktů nebo alespoň s menšími konflikty.“

Přesto mi dovolte, abych povídání o tom, že život není takový – je úplně jiný – končil heslem které volali studenti při nepokojích v Paříži v roce 1968:

„Budme realisté, žádejme nemožné“.



ZABEZPEČUJE výkon správy povodí, kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zajišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod v oblasti povodí horního a středního Labe a prostřednictvím vodohospodářského dispečinku hlásnou povodňovou službu. Dále zajišťuje program protipovodňové prevence Ministerstva zemědělství, realizaci protipovodňových opatření a zpracování Plánu oblasti Horního a středního Labe.

PŘITOM

- vytváří podmínky pro oprávněné nakládání s vodami
- udržuje splavnost využívaných dopravně významných vodních cest
- spolupracuje při zneškodňování havárií na vodních tocích



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 zemín, plavenin, sedimentovatelných plavenin, čistírenských kalů, biologických materiálů, odpadů, výluhů a různých matric z oblasti hydrosféry, včetně prací vzorkařských a hydrometrických
- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění lodní i pozemní přepravy vytěžených hmot

