

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1

2013

Zrušíme Ředitelství vodních cest?

1901
ŘVC
založeno
ve Vídni

1918
ŘVC
ustaveno
v Praze

1949
ŘVC
zrušeno

1998
ŘVC
obnoveno

1764
Navigační
komise
V Praze

1920
ČS úřad
plavební
v Praze

1950
ČS úřad
plavební
zrušen

1955
SPS
ustavena
v Praze

2013
ŘVC
?

2013
SPS
?



nepraktičtější

Zrušíme Státní plavební správu?

Vydává



Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 8, 150 24 Praha 5
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Labe, státní podnik
Vita Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 601 75 Brno
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



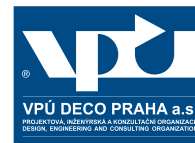
VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

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



Povodí Odry státní podnik

Povodí Odry, státní podnik
Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666
www.pod.cz



VPÚ DECO PRAHA a.s.
PROJEKTOVÁ, INŽENÝRSKÁ A KONSULTAČNÍ ORGANIZACE
DESIGN, ENGINEERING AND CONSULTING ORGANIZATION
Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
Tel: + 420 220 188 301
vpupraha@vpupraha.cz www.vpupraha.cz



projektová a inženýrská činnost

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

VŽDY OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ
projektové, konzultační a inženýrské služby pro vodní hospodářství,
životní prostředí a infrastrukturu
Sweco Hydroprojekt a.s.
www.sweco.cz **SWECO**

PRAHA Táborská 31 Tel. 291 102 242 paha@sweco.cz	BRNO Minská 19 Tel. 541 214 973 brno@sweco.cz	OSTRAVA Varenská 49 Tel. 596 638 329 ostava@sweco.cz	ČESKÉ BUDĚJOVICE Zátkovo nábreží 7 Tel. 398 103 611 c.budějovice@sweco.cz
--	---	--	---



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



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

www.metrostav.cz

metROSTAV



Váš silný partner pro malé i velké stavby
PSG – International a.s.
Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4
Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801
e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



akciová společnost
Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz
www.p-s.cz



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



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



ČSPL a.s.
K. Čapka 211/1
405 91 Děčín I
e-mail: info@cspl.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



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

www.evd.cz



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



Spoolečnost skupiny VINCI CONSTRUCTION
SMP CZ, a.s.
Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8
www.smp.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Partner profesionálů
prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem

TOKO AGRI a.s.
Rudice u Uherského Brodu
tel. centrála: 572 613 660
email: toko@toko.cz www.toko.cz

ČESKOMORAVSKÝ ŠŤERK
HEIDELBERGCEMENT Group

Mokrá 359, 664 04 Mokrá
Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571
cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



WELL Consulting, s.r.o.
Úvoz 497/52, 602 00 Brno
e-mail: info@wellcon.cz
www.wellcon.cz



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

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



Ředitelství vodních cest ČR

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



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

Agentúra rozvoja vodnej dopravy

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

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

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

Vychází čtvrtletně
Roční předplatné vč. poštovního 350 Kč
ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

OBSAH

Úvodní slovo prezidenta ČR: Česká republika potřebuje kvalitní přístup k moři!, Ing. Miloš Zeman, CSc.	2
Desatero pro záchranu vodních cest a plavby v ČR	3
Vyjádření ke snahám zrušit ŘVC a SPS	
Jak šel čas s Ředitelstvím vodních cest a Státní plavební správou ...	6
Kdo rozvíjí vodní cesty v evropských zemích	6
Zřízení Ředitelství vodních cest ČR bylo správným krokem Prof. Ing. Petr Moos, CSc.	7
Když nevíš jak dál, udělej reorganizaci!, Ing. Jaromír Schling	7
a další ...	
Ministr financí: Na předpovědi mám křišťálovou kouli Z domácího tisku	21
Investice do vnitrozemských vodních cest mají největší návratnost Corien Wortmann-Kool	21
Podpora polských vodních cest a plavby ze strany prezidenta Bronisława Komorowského + Společný dokument územního rozvoje států V4+2	22
Aktivity Agentúry rozvoja vodnej dopravy v roku 2012 Ing. Vladimír Novák	24
Turistická atraktivita jižních Čech roste , Bc. Václav Straka	28
Vltava Open 2013	28
V ČR loni opět vzrostl počet nových malých plavidel Ing. Jan Skalický	29
Mezinárodní projekt INWAPO - Analýza D-O-L Ing. Nina Šmidrkalová	29
Prezident ČR Miloš Zeman podporuje vodní koridor D-O-L	32
Ekologičtí aktivisté opět proti vodní dopravě Tomáš Kolařík	36
Radní Pardubického kraje podpořili dokončení splavnění Labe Ing. Zdeněk Křišťál	37
Viníkem je i ten, kdo má pochopení , Ing. Miroslav Váňa	37
Pozvánka na Odemykání Bažova kanálu , Vojtěch Bártek	38
Pozvánka na Loď na vodě 2013	38
Projekt DOCK: Jedno z mála míst v Praze, kde je možné kotvit svou loď přímo před domem , Radim Sayed	39
Významné postavení plavby ve světě , Tomáš Kolařík	40
Německo potřebuje Labe jako spolehlivou vodní cestu Ing. Bohumil Průša	46
Změna struktury v pobřežní a vnitrozemské vodní dopravě Ing. Bohumil Průša	47
Šest přístavů je receptem na úspěch. Trimodalita se vyplácí: Přístavy horního Labe jsou v kurzu Ing. Veronika Šamajová	48
Stát chce pod českou vlajku nalákat námořní flotilu Z domácího tisku	49
Ředitelství vodních cest - 1993 , Ing. Petr Forman	50
Život není takový – je úplně jiný (49) Ing. Josef Podzimek	52



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Zrušíme ŘVC a SPS?

Zdroj: Novoročenka 1969 - Jiří Winter Nepračka

Úvodní slovo prezidenta ČR

Česká republika potřebuje kvalitní přístup k moři!



Vážení čtenáři,
redakce Vašeho časopisu Vodní cesty a plavba mě oslovila ještě jako kandidáta na prezidenta České republiky, a položila mi velmi konkrétní otázky ohledně rozvoje vodních cest v naší zemi. Otázky byly profesionální, a proto jsem na ně také konkrétně

odpověděl. A jak mám ve zvyku, budu se i jako prezident snažit, abych Vás neklamal. Tehdy jsem řekl:

„Snahu o zrušení Ředitelství vodních cest samozřejmě hodnotím jako tragickou chybu“.

Mezitím jsem se dozvěděl, že Vláda České republiky 6 dní před prezidentskou volbou přijala *„Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014“*. V tomto dokumentu ruší, krom jiného, Ředitelství vodních cest ČR. V intencích našeho rozhovoru, svých ekonomických a prognostických zkušeností, a v rámci pravomocí prezidenta České republiky, se zeptám předsedy vlády, potažmo vlády České republiky, zda nedošlo k omylu či nepochopení slova duplicita, neboť Ředitelství vodních cest ČR od založení již v roce 1901 (kromě jeho zrušení v období budování socialismu) nebylo nikdy duplicitní s jinými organizacemi v této zemi. Byla to, a je, jediná státní organizace zabývající se systematicky a komplexně rozvojem vodních cest a vodní dopravy jako nedílné součásti dopravní infrastruktury České republiky. Vyčíslené úspory ve výše uvedeném materiálu jsou 5 mil. Kč. V porovnání s možností žádat o 85 % z 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU na projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-

Labe, a při vědomí potřeby vodní dopravy pro náš export, je to více než úsměvné.

Zároveň Vám, čtenářům a příznivcům vodních cest, připomínám, že při našem rozhovoru ještě jako prostý občan jsem Vám dal radu, abyste připravili sami návrh zákona na přípravu a postupnou výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který by mohl být rozhodujícím projektem pro oživení našeho hospodářství v širokém záběru a na zaměstnanost v mnoha oborech. Tehdy jsem řekl: *„Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhorším případě skupina poslanců nebo senátorů. Naše ústava umožňuje každému poslanci zákonodárnou iniciativu, i když je škoda, že ji nemá i prezident; senátoři se musí sdružit do skupiny asi 10 senátorů. Zákonodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajská zastupitelstva.“*

Přeji Vám mnoho zdaru na Vaší dlouhé cestě, která Vás - nás čeká pro splnění reálného snu velkých mužů našeho národa od Karla IV. po Tomáše a J. A. Baťovi. Přitom budu mít vždy jako Vás prezident na paměti, že jsme jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není buď přímo, nebo kvalitní vodní cestou nepřímo, napojena na moře.

Váš

Ing. Miloš Zeman, CSc.
prezident České republiky



Miloš Zeman při návštěvě výstavy o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe dne 29. listopadu 2009 v Břeclavském muzeu



Desatero pro záchranu vodních cest a plavby v České republice

Nerušit Ředitelství vodních cest ČR a Státní plavební správu!

Podpořit Ředitelství vodních cest ČR jako nenahraditelnou organizaci pro přípravu nových vodních cest, včetně vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe!

Připravit žádost o spolufinancování českých projektů vodních cest z prostředků EU a vydat zákon o dokončení stavby vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe!

Dokončit připravované projekty, které přispějí k pozitivnímu vnímání vodní dopravy u veřejnosti i představitelů země (plavební stupně Přelouč a Děčín, splavnění Odry z Polska do Ostravy a dokončení vltavské vodní cesty do Českých Budějovic)!

Zorganizovat europoslance, aby podpořili české, slovenské a polské záměry rozvoje vodních cest, a zachránili vodní koridor Dunaj–Odra–Labe před vymazáním z transevropské dopravní sítě TEN-T!

Podpořit české rejdaře, aby byla zachována plavba v ČR do doby dokončení klíčových staveb vodních cest!

Rozvinout využívání existujících vodních cest pro rekreační plavbu výstavbou nových přístavů, přístavišť a marin!

Podpořit zlepšení splavnosti řeky Labe a Odry na území Německa a Polska, zachovat přístup ČR k moři po vodě!

Rozvinout mezinárodní spolupráci na rozvoji vodních cest, zejména v rámci Visegrádské skupiny (V4, V4+2)!

Zajistit efektivní osvětu politiků, státních úředníků, podnikatelů a široké veřejnosti o nezastupitelnosti vodních cest pro hydroekologickou stabilitu České republiky a vyvrátit fámy o gigantičnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, který je srovnatelný s jinými infrastrukturními projekty!

Plavební stupně na Labi

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



Plavební stupně na Vltavě

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

Legenda:

- Železniční koridory
- Dálnice a rychlostní komunikace
- Vodní tok
- Splavná Horní Vltava
- Plánovaný úsek vodního koridoru D-O-L
- Hotový úsek vodního koridoru D-O-L a Dolní Vltavy
- Plánovaný stupeň (jez, PK a reverzní VE)
- Existující jez (přehrada) s plánovanou PK (lodním zdvihadlem)
- Plánovaný stupeň na provozované vodní cestě
- Přecherávání vody z Dunaje do vodo hospodářsky deficitních
- Plánovaný průplavní tunel
- Moravská brána - nejnižší místo evropského rozvodí
- Plánované logistické centrum

312 kontejnerů TEU

(o rozměrech 6,1 x 2,4 x 2,4 m)

přepraví: 1 typická lodní souprava nebo 3 vlakové soupravy se 104 vagóny nebo 312 kamionů



převáženo pro vnitrosenzskou plavbu na vodním koridoru D-O-L

190 m lodní souprava



cca 1,6 km 3 vlakové soupravy



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



www.d-o-l.cz

Plavební stupně na D-O-L - dunajská větev

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1 Rokytnice | 7 Hodonín |
| 2 Zářeč | 8 Tvrdonice |
| 3 Kroměříž | 9 Kúty |
| 4 Bělov | 10 Zohor |
| 5 Uherské Hradiště | 11 Devínská Nová Ves |
| 6 Rohatec | |

Plavební stupně na D-O-L - oderská větev

- | | |
|----------------|----------------|
| 1 Lipník n./B. | 8 Svinov |
| 2 Černotín | 9 Přívoz |
| 3 Poruba | 10 Bohumín/ |
| 4 Kunín | Chalupki |
| 5 Petřvald | 11 Racibórz |
| 6 Proskovice | 12 Dziergowice |
| 7 Výškovice | 13 Koźle |

Plavební stupně na D-O-L - labská větev

- | | |
|------------|------------------|
| 1 Střelice | 7 Kerhartice |
| 2 Králová | 8 Brandýs n./O. |
| 3 Zábřeh | 9 Dvořisko |
| 4 Hněvkov | 10 Turov |
| 5 Homole | 11 Černá za Bory |
| 6 Tatenice | |

cca 4,5 km dlouhá kolona kamionů

Vyjádření ke snahám zrušit ŘVC a SPS

Vážení čtenáři,
záměr současné vlády na zrušení Ředitelství vodních cest ČR a sloučení Státní plavební správy (usnesení vlády č. 37 ze dne 16.1.2013) se setkal s mimořádnou kritikou odborníků, dopravců, zaměstnavatelů, zástupců zaměstnanců a politiků. Na následujících stranách vám přinášíme některé z nich.

Redakční rada

Jak šel čas s Ředitelstvím vodních cest a Státní plavební správou

1896 – Ustavení Komise ku provedení kanalizace Vltavy a Labe v Čechách

1901 – Ministerstvo obchodu zřizuje Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem ve Vídni (ŘVC)

1903 – Zřízena expozitura Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze

1907 – Zřízena expozitura Ředitelství pro stavbu vodních cest v Přerově

1918 – Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem v Praze vzniklo z Pražské expozitury vídeňského ŘVC. Bylo podřízeno ministerstvu veřejných prací

1920 – Zřízen Československý úřad plavební podřízený ministerstvu veřejných prací

1931 – Zrušena Komise ku provedení kanalizace řek Labe a Vltavy v Čechách. Její kompetence přebírá ŘVC

1949 – Zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem v Praze

1950 – Zrušení Plavebního úřadu

1955 – Vnitrozemskou plavbu začíná spravovat Státní plavební správa (SPS)

1998 – Ministerstvo dopavy ČR zřizuje Ředitelství vodních cest ČR se sídlem v Praze

říjen 2012 – Místopředsedkyně vlády ČR Karolína Peake žádá prof. Mejstříka o analýzu možných úspor na ministerstvu dopavy. Prof. Mejstřík úkol zadává doktorandům

listopad 2012 – Doktorandi odevzdávají paskvil s návrhem zrušení ŘVC a sloučení SPS

listopad 2012 – Ekonomičtí ministři vlády ČR schvalují Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014

listopad 2012 – Ministr dopavy Pavel Dobeš připravuje zrušení ŘVC a sloučení SPS

prosinec 2012 – Nový ministr Zbyněk Stanjura pokračuje v práci započaté svým předchůdcem

16. ledna 2013 – Vláda schválila Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014

březen 2013 – Prezident Miloš Zeman vyjadřuje podporu rozvoji vodních cest a vodní dopravě v ČR. Návrh na zrušení ŘVC považuje za tragickou chybu.

2014 - ??? ??? ???

Kdo rozvíjí vodní cesty v evropských zemích

Slovensko	Polsko	Rakousko	Německo	Francie	Nizozemí
2011 , zřízena státní rozpočtová organizace Agentúra rozvoja vodnej dopavy	od roku 2005 zajišťuje vodní cesty Národní úřad vodního hospodářství (Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej), kterému podléhá 6 regionálních úřadů (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej)	2005 , založena státní organizace ViaDonau , podřízená ministerstvu dopavy, inovací a technologií (BMVIT)	1949 , založení Wasser-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), které podléhá 7 regionálních ředitelství Wasserstrassendirektion (WSD); k detailní správě jsou jim podřízeny WSA (Wasser-und Schifffahrtsamt), pro výstavbu pak WNA (Wasserstrassen-Neubaumt)	1912 , založena NSB (Národní plavební kancelář)	1798 , založena organizace Rijkswaterstaat, která existuje dodnes
				1991 , založena organizace Voies Navigables de France (VNF), nahrazující NSB	2006 , Rijkswaterstaat se stává státní agenturou

Zřízení Ředitelství vodních cest ČR bylo správným krokem

Prof. Ing. Petr Moos, CSc. - prorektor pro rozvoj, Fakulta dopravní ČVUT



Je tomu již 15 let, kdy jsem podepisoval rozhodnutí, kterým bylo zřízeno **Ředitelství vodních cest ČR** (ŘVC). Byl jsem – a jsem i dodnes – přesvědčen, že to byl správný a nutný krok. Ministerstvo dopravy a spojů ČR totiž krátce předtím nabylo zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, kompetenci k rozvoji dopravně významných vodních cest, a nemělo k tomuto úkolu žádnou organizaci. A nejenom to: zanikla činnost Dopravního rozvojového střediska (DRS), které do té doby formulovalo dlouhodobé i střednědobé rozvojové záměry, skončila také investiční působnost podniku Vodohospodářský rozvoj a výstavba, který byl v předrevolučních dobách univerzálním státním vodohospodářským investorem, tedy i investorem vodních cest. Kromě toho také po restrukturalizaci Státní plavební správy, dané výše uvedeným zákonem, se z této instituce zcela správně stal ryze správní úřad, od kterého byla oddělena dřívější působnost při správě a také investicích v přístavech. Všechny tyto zákonné změny měly svoji hlubokou logiku, protože dřívější uspořádání nemohlo dále fungovat. Vznikla tak ale situace, kdy chyběl investor pro vodní cesty a přístavy a chybělo také koncepční pracoviště.

Po vzniku ŘVC se tato organizační složka státu zpočátku potýkala s personálními a dalšími obtížemi, které se ale postupně dařilo překonávat. ŘVC se stalo jedním ze tří investorských organizací ministerstva dopravy (MD): tento trojlístek dnes tvoří Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství vodních cest ČR. Struktura odpovídá působnosti MD a také zahraniční praxi. Snad s tím rozdílem, že kompetence zahraničních ředitelství vodních cest jsou širší, než u nás.

16. ledna 2013 přijala vláda dokument Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit

ve státní správě pro rok 2014 – 1. etapa. Tato opatření mají celkově přinést úctyhodnou roční úsporu přes 8,5 mld. Kč. Navržené zrušení ŘVC má v této sumě přinést údajnou úsporu, navíc jen jednorázovou, ve výši 5 mil. Kč, což by bylo necelých 0,6% uvedené sumy. Podmiňovací způsob této věty volím proto, že ani v tuto velice malou úsporu nevěřím, ba dokonce naopak. Náklady na nové uspořádání by byly neporovnatelně vyšší. Navíc, zanikl by konsolidovaný tým, který má velice specifické a široké know-how, které vyplývá z multidisciplinarity vodního stavitelství. Vznikly by i obtížně řešitelné komplikace při financování, ať už ze Státního fondu dopravní infrastruktury, tak z evropských fondů. Možná, že skrytým důvodem je spíše nenápadná vysvětlivka, která hovoří o „redukci počtu financovaných projektů“. Dovolím si v této souvislosti konstatovat, že Evropská unie předpokládá, že do roku 2050 se bude 50% výkonů nákladní dopravy realizovat na železnici – a vodních cestách. Bez jejich rozvoje jsou ale takové cíle nedosažitelné. Ostatně právě proto evropské financování – Fond soudržnosti a zejména CEF (Connecting Europe Facility) upřednostňuje železniční a vodocestné projekty oproti silničním. Investice do vodních cest u nás nejsou vysoké, a nákladní plavba tím dlouhodobě trpí, neplní svoji funkci, jak by měla.

Ze všech těchto a dalších důvodů nepovažuji návrh na zrušení Ředitelství vodních cest ČR za vhodný. Jsem dalek kritiky vlády, ale myslím, že si zpracovatel návrhu nebyl vědom všech souvislostí, které by z takového kroku vyplývaly. Jsem přesvědčen o nutnosti systémového organizačního řešení investiční činnosti Ministerstva dopravy ČR, a to ve všech dopravních oborech. Možností řešení je celá řada. Jen musejí být systémová, funkční a vyvážená. Jednostranné zrušení jedné oborové organizace za takový krok považovat nelze.

Emeritní ministr dopravy ČR

Když nevíš jak dál, udělej reorganizaci!

Ing. Jaromír Schling - emeritní ministr dopravy ČR



Státní správa není snadná disciplína. Vždyť zasahuje, ať přímo či nepřímo, skoro do všech našich životních situací. Měli by jí proto vykonávat lidé odborně zdatní, osobnostně a morálně konzistentní. Jaká je v posledních letech skutečnost, víme všichni.

Přijde-li do funkce ministra člověk, který v daném resortu nepůsobil, je před ním relativně dlouhé a obtížné období, kdy se musí seznamovat nejen s lidmi a s chodem úřadu, ale hlavně s celou šíří činností, které úřad musí vykonávat. Proto bychom nebyli překvapeni, kdyby nový ministr rozhodoval, a velmi opatrně, jen

o věcech, které nesnesou odklad. Jedná-li jinak, nemůže to dopadnout dobře! Nejen pro ministra – pro nás všechny! Protože každý přehmat má své náklady, které nezaplátí nikdo jiný než my, daňoví poplatníci.

Máme nového ministra dopravy (už zase!), který v resortu nepůsobil. Přesto se, po několika dnech ve funkci, rozhodl zrušit Ředitelství vodních cest. Důvody? Údajně úspora nákladů. Kde se vezmou? Přestane stát investovat do vodních cest? Zastaví lodní dopravu? Zruší plavební komory, zbourá jezy i s elektrárnami, pokud tam jsou? Doufám, že ne! To znamená, že agendy se budou vykonávat dál, jen pod jinou hlavičkou. Nezbytné náklady na tuto část státní správy se budou tedy hradit dál. A navíc přibudou náklady na reorganizaci. Teď na zrušení

a později zase na opětovné zřízení osvědčené organizační složky ministerstva. Pomímám všechny další souvislosti kompetenční, finanční, personální, politické, atd. Jde o typickou ukázkou činnosti podle úvodního titulku! Nevím sice proč, ale konám!

V roce 2000 jsem ve funkci ministra dopravy a spojů dostal podobný návrh. Zrušit ŘVC. Trvalo mi asi týden, než jsem si ověřil, že by to byla chyba. Ostatně, neobjevil

jsem Ameriku. Už naše První republika měla takovou organizaci. Od té doby je za touto investorskou organizací ohromný kus dobré práce. Ve prospěch vodní dopravy, ve prospěch ekonomiky této země! Je pravda, každou činnost je možno vykonávat různými způsoby, v různém organizačním uspořádání. Ale chceme-li fungující uspořádání měnit, s vynaložením nezanedbatelných nákladů, musí k tomu být vážné důvody.

Jak dál s Ředitelstvím vodních cest ČR

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



Tak nám chtějí zrušit Ředitelství vodních cest ČR, paní Müllerová. Proč ne, precedens by tu byl: již v roce 1949 takový krok učinila tehdejší lidově demokratická (= komunistická) vláda. V současné době se tak má stát pod záminkou šetření. Část agendy se prý přesune na samotné ministerstvo dopravy, část na ministerstvo zemědělství. Ať žije koncepčnost! Má se tak ušetřit závratná částka 5 milionů korun. Českých. A po česku k tomu.

Vedle toho se ještě navrhuje sloučit Státní plavební správu s Drážním úřadem a Úřadem pro civilní letectví. Další 5 milionů! Co na tom, že tyto úřady nemají vůbec nic společného, a že ve skutečnosti náklady vzrostou – všechny tyto instituce musejí totiž v zásadě i po sloučení vypadat stejně, pouze přibude nový řídicí tým. Ale na papíře to hezky vypadá: všechno to má něco do činění s dopravou, tak to slučme, že.

Při takto tvůrčím přístupu by bylo škoda zůstat jen u tohoto kroku. Prostoru pro podobný typ šetření lze nalézt daleko více. Stačí si vybrat instituce, které mají zdánlivě něco společného, a hned je námětů spousta. Tak třeba:

Parlamentní Senát by šlo sloučit se soudními senáty.

Funkci prezidenta ČR by bylo vhodné spojit s funkcí prezidenta stomatologické komory.

Protivzdušnou obranu státu s Hydrometeorologickým ústavem a ornitologickým kroužkem ve Vsetíně – jde přeci o vzduch a létání.

Nemocnici Na Homolce s cukrovary, produkujícími hromadu cukru.

ČEZ s myslivci (ti by dodávali liščí ohony).

Takovýchto produktivních spojení jistě každý vymyslí celou řadu.

Ale je tu ještě další možnost, totiž že úvaha na zrušení Ředitelství vodních cest ČR nevychází jen z jednoduché úvahy „ušetřit“, ale také ze záměru potlačit celý jeden dopravní obor. I tuto inspiraci lze tvořivě rozšířit. Pohledte sami:

Pokud chci omezit ochranu přírody, zruším správu Chráněných krajinných oblastí, a činnost převedu třeba na Český myslivecký svaz.

Takový Generální štáb Armády ČR by se dal převést na složky jednotlivých městských policí. A ušetřily by se zahraniční mise!

Ředitelství silnic a dálnic? Ministerstvo zemědělství, přece jde o půdu!

Atd. atd.

Ale vážně: Když jsem se v roce 1998 zúčastnil procesu obnovení, respektive nového konstituování Ředitelství vodních cest ČR, nebylo to jen plácnutí do vzduchu, a nebylo to bez přípravy. O tomto kroku jsme uvažovali velmi dlouho a z řady úhlů pohledu. Ostatně, v tomto čísle časopisu je uvedena faksimile mého článku z roku 1993, kde se problematikou podrobně zabývám, a nabízím hned 4 varianty uspořádání. Ano, některé pohledy a přístupy jsou po 20 letech od vzniku tohoto textu beznadějně zastaralé a překonané, ale je patrné, že jsme hledali takové uspořádání, „aby to fungovalo“. Myslím, že tak to má být. Že si máme napřed formulovat, co chceme po věcné stránce dosáhnout, a teprve pak hledat odpovídající institucionální uspořádání, nebo ne-uspořádání, nechci-li dosáhnout ničeho.

Ředitelství vodních cest ČR není jedinou institucí v působnosti ministerstva dopravy, kde se přemýšlí, co dál. Na další uspořádání Ředitelství silnic a dálnic dokonce zpracovává rozsáhlou studii konsorcium společností Deloitte Advisory, s.r.o. a Česká spořitelna, a.s., a to dokonce z prostředků EU. Také oblast „vody“ by si jistě zasloužila aktuální analýzu, jak správně uspořádat agendu kolem rozvoje a správy vodních cest, a také doзору nad nimi a nad vodní dopravou. Určitě není vše uspořádáno dokonale. Na rozdíl od článku z roku 1993 se ale dnes vyhnu formulování jednotlivých možností a variant, protože některé, které mne napadají, jsou snad vhodné, jiné naopak méně kvalitní. Nerad bych nějakému novátorovi poskytl inspiraci právě k takovému méně dobrému řešení – podle hesla „pro dobrotu na žebrotu“. Navíc, dnes již jsme vzdáleni porevolučnímu kvasu, a jistě je tu tedy možnost zpracovat takovou analýzu nejen výkonem jedné lidské síly – viz výše analýza ŘSD.

O jedno ale naléhavě prosím, ba žádám: nedopouštějme se nepromyšlených a ve svém důsledku škodlivých kroků!

Od revoluce v roce 1989 do dnešního dne se v čele ministerstva dopravy objevilo již 17 jmen: František Podlana, Jiří Nezval, Antonín Baudyš, Jan Stráský, Vladimír Budinský, Martin Říman, Petr Moos, Antonín Peltrám, Jaromír Schling, Milan Šimonovský, Aleš Řebíček, Petr Bendl, Gustav Slamečka, Vít Bárta, Radek Šmerda, Pavel Dobeš a Zbyněk Stanjura.

Jen jeden z těchto mužů vykonal něco konkrétního pro alespoň dílčí zrovnoprávnění vodních a cest a tím i vodní dopravy, která se v ČR tak hanebně zanedbává. A jen jeden má nyní možnost tento krok nezničit.

Emeritní 1. náměstek ministra dopravy ČR

Patnáct let Ředitelství vodních cest České republiky

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



Je to již 15 let, co ministr dopravy a spojů prof. Petr Moos zřídil ke dni 1. dubna 1988 organizaci Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen ŘVC). Byl jsem požádán vedením redakční rady tohoto časopisu, abych jako jeden z tvůrců této organizace napsal k tomuto výročí pár řádek. Termín čtrnácti dnů, který jsem k tomu dostal, byl dost krátký, abych si mohl ověřit přesnost některých skutečností, které budu dále uvádět. Zejména jde o jejich přesné názvy, nikoliv snad o jejich smysl. Proto se za tuto případnou nepřesnost předem omlouvám.

V prvé řadě je třeba si uvědomit, že zřízení ŘVC spadá do období překlenovací, tzv. úřednické vlády, je tudíž prosto jakýchkoliv politických předsudků a úvah, a ti, kteří byli u tohoto zrodu, neměli z tohoto zřízení žádný osobní užitek. Přes tuto skutečnost byla, a možná že i dnes je, řada těch, kteří se s touto skutečností nemohli, resp. nemohou smířit. Zřízení této možno nazvat inženýrsko-investorské organizace v oboru vodní dopravy nebyl jednorázový čin, jak je někdy mylně interpretováno, ale předcházela mu řada diskusí, různých názorových úvah apod. Bylo by moc jednoduché spokojit se s myšlenkou, že Ředitelství pro stavbu vodních cest tu již bylo - původně zřízené v roce 1901, dále v období první československé republiky - ať již jako samostatná organizace, či přímo spojená s ministerstvem veřejných prací, do kterého v té době patřila vnitrozemská plavba.

Aniž bych chtěl jít do velké historie, přece jenom bych rád zde uvedl některé skutečnosti, které byly při úvahách o zřízení ŘVC také vzaty v úvahu.

Zákonem č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo ministerstvu dopravy, resp. jemu podřízené Státní plavební správě (dále jen plavební správa) stanoveno, že pečuje mj. i o rozvoj vnitrozemské plavby. Dále plavební správa v následné době převzala do své působnosti přístavy určené pro veřejnou potřebu, včetně jejich údržby, rekonstrukce, modernizace a výstavby s hlavním cílem přímé vazby těchto činností na státní rozpočet a tím svým způsobem dotovat plavební, tehdy národní podniky. Na plavební správě tak vznikl samostatný útvar, který tuto činnost zabezpečoval. V této době také existovala velmi odborně silná skupina vodní dopravy při Výzkumném ústavu dopravním. Tato skupina zajišťovala podklady (samostatné výzkumné úkoly) pro další rozvoj vnitrozemské plavby a obor vodní dopravy. Zákonem č. 126/1974 Sb., o vnitrozemské plavbě bylo potvrzeno a plavební správě stanoveno, že mj. vykonává dozor nad provozem veřejných přístavů a zajišťuje výstavbu jejich pozemní části. Plavební správa se tak stala investorem poměrně velkých staveb s příslušným odborným potenciálem. Ministerstvo dopravy tak, jako garant rozvoje vnitrozemské plavby a vodní dopravy, mělo k dispozici poměrně velký odborný potenciál spočívající v odborné skupině Výzkumného ústavu dopravního a v investičním odboru plavební správy. Vedle toho existovala investorská organizace, zajišťující mj. i výstavbu vodních cest – Vodohospodářský rozvoj a výstavba.

V této fungující symbióze se podařilo v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století připravit, realizovat a zabezpečovat velké vodocestné a vododopravní

projekty. Jednalo se zejména o tzv. chvaletickou relaci, prostřednictvím které se zabezpečovala přeprava energetického uhlí ze Severočeské hnědouhelné pánve do tepelné elektrárny Chvaletice v ročním objemu cca 4 mil. tun, a s ní související výstavba překladiště uhlí v Lovosicích. Dále to byla např. výstavba Ústředního přístavu v Ústí nad Labem, modernizace přístavu v Děčíně-Loubí na jedno z prvních překladišť kontejnerů na území České republiky, výstavba přístavu v Praze-Radotíně, modernizace přístavu Praha-Holešovice aj.

Toto seskupení poměrně dobře pracovalo v podmínkách plánovaného hospodářství. Je třeba si však uvědomit, že zahrnutí investiční činnosti do státního správního orgánu plavební správy bylo umělé, z hlediska státoprávního pojetí téměř nepřijatelné, včetně nezveřejňovatelné skutečnosti, spočívající v odlehčení hospodaření plavebních, v té době národních, podniků od zatížení přístavní infrastruktury. Obdobně i příprava investičních záměrů, prognóz rozvoje vnitrozemské plavby, územních plánů apod. také nepatřila do klasické výzkumné činnosti.

Počátkem devadesátých let minulého století došlo k přechodu plánovaného k tržnímu hospodářství. Tato skutečnost se odrazila i v oboru vodní dopravy, resp. vnitrozemské plavbě, kdy v pokračování výše uvedených skutečností již nebylo možné ani účelné.

Zákonitě došlo k odtržení inženýrsko investorské činnosti od plavební správy. V rámci první vlny privatizace tak vznikla akciová společnost České přístavy, a.s., do které tato činnost přešla, ovšem s postupně mizejícím vlivem státu. Také postupná „transformace“ odborné skupiny vodní dopravy Výzkumného ústavu dopravního přes Dopravní rozvojové středisko a Centrum dopravního výzkumu vedla k její postupné likvidaci.

Zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ze dne 25. května 1995 bylo stanoveno, že státní správu ve vnitrozemské plavbě vykonávají plavební úřady, kterými jsou prvoinstanční zákonem zřízená Státní plavební správa a druhoinstanční ministerstvo dopravy. Plavební správě tak byla v novém právním řádu přiznána působnost správního úřadu a tím odstraněna právní disproporce, která plavební správě stanovovala i působnost v oblasti veřejných přístavů.

Na druhé straně tento zákon stanovil, že působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných přísluší ministerstvu dopravy (v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem) a v rámci ní uplatňuje též stanoviska k politice územního rozvoje a k územně plánovací dokumentaci.

Z výše uvedeného vyplývá, že nový zákon o vnitrozemské plavbě jednak ze státoprávního hlediska očistil plavební správu od investiční činnosti, jednak rozšířil působnost resortu dopravy o péči o dopravně významné vodní cesty. Přímým důsledkem druhé skutečnosti bylo, že ministerstvo dopravy postrádalo jím řízenou organizaci k zabezpečování tohoto úkolu.

Právě tento stav ve vodní dopravě vedl mj. ke zřízení organizační složky státu Ředitelství vodních cest České republiky dnem 1. dubna 1998, a to rozhodnutím ministra dopravy a spojů č. 849/98-KM ze dne 12. března 1998.

Základním účelem a předmětem této organizační složky státu bylo stanoveno zejména zabezpečení výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest. Dále zabezpečení podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest, koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest a provozování veřejných přístavů za podmínek stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě.

Hodnotíme-li činnost ŘVC za uplynulých 15 let, je třeba si uvědomit, že ta nespočívala pouze v přípravě a realizaci staveb na dopravně významných vodních cestách v oblasti vodních toků Labe a Vltavy, ale i v přípravě dalších významných dokumentů zabezpečujících rozvoj vnitrozemských vodních cest na území České republiky.

Známa je velmi účelná a zodpovědná činnost ŘVC v přípravě staveb vodního díla Děčín a Přelouč na Labi, jakož i v realizaci vodních děl na horním toku Vltavy, včetně přípravy lodního zdvihačidla na vodním díle Orlík a Slapy, a v neposlední řadě i obnova Baťova kanálu s vytvořením nezbytné přístavní infrastruktury.

Méně známo je však např. vypracování Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách, zpracování Programu rozvoje vodních cest v České republice, zadání a odpovědné řízení Studie proveditelnosti akce Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou. V neposlední řadě se jednalo o expertní studii Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice ČR/SRN-Plavební stupeň Děčín, zbožívé proudy a dopravní koridory mezi Českou republikou a Evropou. Tato velmi obsažná studie vypracovaná fakultou dopravní ČVUT ve spolupráci se společností CITYPLAN spol.s r.o. zhodnotila kapacitní možnosti základních dopravních oborů silniční, železniční a vodní v přepravě zboží mezi Českou republikou a sedmi námořními přístavy Hamburk, Bremerhaven, Rostock, Rotterdam, Amsterdam, Koper a Terst. Myslím,

že tato studie není doposud v pracích na strategii dopravy plně využívána.

Ředitelství vodních cest ČR také vypracovalo nový systém tzv. Vzorových listů infrastruktury vodních cest, které představují aktualizaci standardizace technického řešení jednotlivých objektů na vodních cestách. Staví zde na původní standardizaci ze 70. a 80. let 20. století, která byla při tehdejší modernizaci vodní cesty hojně užívána, ale aplikuje zkušenosti z provozu a moderní technologie.

Při porovnání jakýchkoliv činností z oblasti vodní cesty jako dopravní infrastruktury vodní dopravy se železnicí a pozemní komunikací jako dopravní infrastruktury železniční a silniční dopravy je třeba si uvědomit rozdíl mezi těmito dopravními cestami. **Zatímco železnice a silnice je v podstatě jednoúčelové zařízení, vodní cesta je zařízení víceúčelové, spočívající kromě její dopravní funkce i např. ve využití jejího energetického potenciálu pro výrobu elektrické energie, zásobování vodou na jedné straně a ochranou před povodněmi na straně druhé, včetně získání potenciálu pro rekreaci obyvatelstva. Všechny tyto skutečnosti zasahují do přípravy a realizace daného vodního díla, včetně jejich ekonomického přínosu vodní cesty oproti železnici a silnici a představují potřebu odborně specializovaného týmu, kterou v této době právě představuje ŘVC.**

Jestliže se v poslední době vyskytují úvahy o zrušení ŘVC, příp. jeho sloučení s plavební správou, podporované nepochopitelně i vládními orgány, měl by tento článek ukázat nesmyslnost těchto úvah, včetně toho, že „to všechno tady již bylo“ ovšem za jiných hospodářských i státoprávních podmínek, ke kterým se snad vracet nechceme, nehledě na to, že ani nemůžeme.

Voda teče dál

Ing. Jan Skalický - pověřený řízením Ředitelství vodních cest ČR



Již několik měsíců poslouchám, jak bude Ředitelství vodních cest ČR zrušeno, zničeno, přesunuto, rozprášeno, přeneseno, rozděleno... Tu se stane součástí něčeho, jindy zase něčeho jiného. Některé nápady vypadají opravdu hrozně, jiné jsou určité k zamýšlení a u některých nevím, jestli se mám smát nebo plakat. Šetřit se musí. O tom asi nikdo v současné době nepochybuje. Otázkou je jak? Ono je totiž šetřit a šetřit. Když to takhle napíšu, vypadá to stejně. Výsledek ale vždy nemusí být stejný. Jsme na rozcestí a cest je mnoho. Vše se musí pořádně rozmyslet, protože jen některé vedou k budoucí prosperitě. Já věřím, že rozhodnutí bude nakonec moudré, vodním cestám a vodní dopravě ku prospěchu.

Voda teče dál a já věřím, že nakonec dostaneme prostor využít potenciál našich krásných řek k dalšímu rozvoji lidské společnosti. Voda a řeky jsou na této planetě již milióny let. Člověk je využívá jen zlomek z tohoto času. Ale i za tak krátkou dobu si je oblíbil. Využil je k prozkoumání nových území, postavil u nich svá sídla, začal je využívat jako přirozené dopravní spojnice. My tedy chceme pouze navázat na odkaz našich předků a dál jej rozvíjet.

Dál rozvíjet myšlenku, že využít řeku jako dopravní cestu je ten nejpřirozenější, k přírodě nejšetrnější a tedy ve výhledu i nejekonomičtější způsob.

Jsme vnitrozemský stát s ekonomikou silně závislou na zahraničním obchodu. Samozřejmě máme silnice, máme železnice. Máme ale taky dvě krásné řeky, které lze využít k plavbě. Bylo by neodpustitelnou chybou, pokud bychom rezignovali na jeden z dopravních módů. Stali bychom se jedinou zemí v Evropě, která by neměla spolehlivý přístup k moři po vodní cestě. Stali bychom se zemí, která zahodila možnost sice pomalejší, ale za to levnější spolehlivé a ekologicky přívětivé dopravy. Zemí, která by tím řekla, že si neváží toho, co jí příroda sama nadělila, společenstvím, které by řeklo, že nemá zájem na snížení cen zboží a o možnost krásného způsobu trávení volného času. Voda ale teče dál a já jsem pozitivně naladěný člověk. Jak už jsem napsal. Věřím, že konečné rozhodnutí o osudu Ředitelství vodních cest a tím i vodních cest a dopravy v Česku bude moudré.

Voda teče dál a já věřím... Proto naše činnost neutučá. Právě naopak. Připravujeme další stavby, další projekty. V souladu s rozhodnutím Vlády ČR pokračujeme v přípravě plavebních stupňů Děčín a Přelouč, které jsou základním předpokladem pro rozvoj nejen nákladní, ale

i osobní vodní dopravy. Připravujeme úpravu podjezdných výšek mostů na dolní Vltavě, jednáme o možnosti výstavby druhé plavební komory na Smíchově (komora Praha – Staré Město). Chceme překonat překážky, které pro plavbu tvoří přehrady Slapy a Orlická a dobudovat vodní cestu České Budějovice – Týn nad Vltavou, kde nám chybí už pouze jedna plavební komora u jezu Hněvkovice a kde aktuálně stavíme přístav v Hluboké nad Vltavou. Chystáme síť přístavišť pro malou plavbu i pro osobní vodní dopravu, aby lodě mohly nejen plout, ale i bezpečně zakotvit v místech, která stojí za objevení. Prvních sedm jich zrealizujeme letos, další budou následovat. Z Labe a Vltavy by se tak v budoucnu měla stát turisticky atraktivní cesta obdobně jako je tomu u mnoha řek a kanálů v Evropě a ve světě. Nebo, ať nechodím pro příklad tak daleko, jako se nám povedlo udělat z Bařova kanálu.

Pro ten ostatně také připravujeme další zlepšení. Ještě letos chceme zahájit stavbu tolik potřebného přístavu Petřov a v budoucnu nás čeká prodloužení této vodní cesty do Hodonína a Kroměříže. Máme toho před sebou hodně. A možná toho bude ještě víc. Velmi oceňuji přístup k vodní dopravě, který má náš nový prezident. Pan Miloš Zeman je totiž velkým příznivcem a zastáncem vybudování vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Kdysi jsem řekl, že tento vodní koridor bude jednou postaven, protože poloha ČR a přírodní podmínky k tomu přímo vybízejí. Bude postaven s námi nebo bez nás. Teď začínám věřit, že to bude s námi!

Voda teče dál a je jen na nás, jestli poteče také s námi. Nejsem a priori proti všem změnám. Chci se podílet na všech, které budou znamenat alespoň 1% navíc pro rozvoj vodních cest.



Jen v letošním roce má ŘVC vybudovat sedm přístavišť pro rekreační a osobní vodní dopravu na Labi. Na vizualizaci přístaviště v Litoměřicích

Proč tak černě?

Ing. Jaromír Kalousek - ředitel Státní plavební správy



Pokud pomineme nošení břemen na zádech, je vodní doprava určitě tou nejstarší na světě. Kde bylo kolo, když se již dávno přepravoval náklad po vodě?

Pokrok šel dál – řeky se začaly upravovat, provoz na nich houstl, a tak bylo nutné ho regulovat. Vznikala různá pravidla, opatření a nařízení, jak se na vodě chovat, jak řeku a vodní toky udržovat. Tato pravidla jsou

známá již od středověku. Významné je pak ustanovení Navigační komise z roku 1764, která byla předchůdkyní Plavebního úřadu. Ostatně i Plavební úřad již překročil devadesátku. Jeho vznik v roce 1920 byl významným mezníkem pro celou vodní dopravu.

V současné době se objevuje otázka, zda Plavební úřad (nebo chcete-li Státní plavební správa) oslaví i stoleté výročí svého založení?

Vrátím se k titulu. Jsem přesvědčen, že za pokusem o likvidaci Plavebního úřadu nemůže být ekonomický důvod. Uváděné úspory jsou na jednu stranu více či méně směšné, na stranu druhou jsou zcela iluzorní. Ano, připouštím, že při sloučení Drážního úřadu, Úřadu pro civilní letectví a Státní plavební správy může dojít k racio-

nalizaci činnosti některých úseků např. ekonomického, personálního. Ovšem položme si otázku, zda ušetřená mzda dvou účetních bude dostatečná na pokrytí nároků šéfa nově vzniklého **super úřadu**. Nejistí po čase tento šéf, že potřebuje svůj aparát, který bude kontrolovat letecký, drážní a Plavební úřad?

Odpověď je jasná. Uváděná roční úspora sloučením tří úřadů 5 milionů je ekonomický nesmysl!

Jaké mohou tedy být další důvody? Udělat alespoň nějakou změnu (ať to stojí, co to stojí)? Zmiňované úřady fungují tak spolehlivě, že jsou pro voliče neutrální, a proto je sloučení nenaštvě. Můžeme se zviditelnit a vykázat, že jsme něco udělali? Ostatně tento tah se již osvědčil u registru vozidel. Ten do doby racionalizace také lidé nevnímali a jak jsme se potom zviditelnili!

Nebo je to (jak jsem někde slyšel) pouze výsledek snahy o příspěvek do pravidel českého pravopisu objevením další pádové otázky – kudy, kam?

Proto, prosím, zachovejme klid! Státní plavební správa přežila německou okupaci, roky socialismu a přežije i tuto „demokracii“.

Tak plavbě zdar a těším se s vámi na oslavu 100 let Státní plavební správy!

Nakonec jen poznámka tak nějak pod čarou. Víte, že Ředitelství vodních cest bylo založeno v roce 1901? Znáte jiný stát, který nepečuje o rozvoj svých vodních cest?



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

Hlavní rozvojové projekty na vodních cestách ČR

- A** Plavební stupeň Děčín
- B** Splavnění Labe do Pardubic
- C** Plavební komora Praha-Staré Město
- D** Lodní zdvihadlo Slapy
- E** Lodní zdvihadlo Orlik
- F** Splavnění Vltavy do Českých Budějovic



Plavební stupeň Děčín



Plavební stupeň Přeclouč

ŘVC ČR – státní investor,
jehož posláním je:

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



Plavební komora
Praha - Staré Město



Lodní zdvihadlo Slapy



Splavnění Vltavy
do Českých Budějovic

ŘVC ČR
Vinohradská 184
130 52 Praha 3
tel.: 267 132 801
fax: 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz
www.rvccr.cz

Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe pro zaměstnanost a prosperitu ČR

Jaroslav Zavadil - předseda Českomoravského odborového svazu



Již delší dobu sleduji snahu některých vlivných lobbistů o zničení tohoto významného projektu na „věčné“ časy. Nevím, zda je to v rámci konkurenčního boje mezi silnicí, železnicí a vodou, nebo zda jde o naprostou neznalost významu tohoto projektu pro naši republiku. Co vím určitě, že naše země, která se nazývá středem Evropy,

potřebuje dobře fungující a vzájemně spolupracující komplexní dopravní infrastrukturu, tj. železniční, silniční a vodní dopravu. Jsme jedinou zemí ze všech 27 států EU, která nemá moře nebo alespoň kvalitní vodní cesty k němu. Zároveň nám příroda dala nejnižší místo mezi povodím Dunaje a Odry, máme Moravskou bránu. To věděli již naši předci, kteří již mnoho století usilují o propojení Černého, Baltického a Severního moře průplavem Dunaj–Odra–Labe, který dnes nazýváme vodním koridorem. Víme, že nejde jenom o dopravní tepnu, ale i o odstranění povodní, dopravu vody do suchých oblastí Moravy, o energetiku, zemědělství, průmysl, sport, turistiku a životní prostředí.

Pro naše odborové svazy však jde více než kdy předtím o zaměstnanost našich pracujících. Každá vláda nám slibuje, že se postará o větší zaměstnanost, ale ani jednou jsme neslyšeli konkrétně, kde, jak a kolik. Nebo šlo jen o několik stovek nových míst. Vodní koridor D-O-L však podle propočtu odborníků nabízí 39 000 až 80 000 nových pracovních míst podle doby výstavby 14 až 27 let. Přitom jde o pracovní místa ve všech oborech – od dopravy, stavebnictví, strojírenství, elektrotechnický průmysl, automobilový průmysl, těžba, vodní

hospodářství, zemědělství až po školství.

Pro toto oživení našeho hospodářství při realizaci i provozu vodního koridoru D-O-L bychom mohli žádat až 85 % z 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU. To bychom však tento projekt nesměli náhodou či úmyslně ničít neodpovědnými kroky našich vedoucích činitelů. Chcete, abych byl konkrétní? Tak tedy:

nesměl by náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl bez jakéhokoliv pověření vyškrtnout vodní koridor Dunaj–Odra–Labe z nového návrhu mezinárodní dopravní sítě TEN-T a tím znemožnit žádat o těch 85 % z 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU;

nesměla by vláda ČR rozhodnout o okamžitém zrušení Ředitelství vodních cest ČR, které bylo zřízeno právě pro výstavbu D-O-L již v roce 1901, bez jakékoliv náhrady. Kdo pak bude koordinovat přípravu, žádost o výstavbu vodního koridoru D-O-L?

nesměla by vláda ČR rozhodnout o zrušení Státní plavební správy, která tu jako státní organizace pod různými názvy funguje od roku 1764.

Náš nový prezident ještě jako kandidát na prezidenta označil takový přístup za tragickou chybu, za ekonomický S názorem našeho nového prezidenta Miloše Zemana se plně ztotožňuji. Uděláme vše, aby se tento proces zastavil. Aby Ředitelství vodních cest zůstalo zachováno, stejně jako Státní plavební správa, a aby byl nastartován proces přípravy a postupného budování vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Věřím, že náš nový prezident ČR při svých prvních zahraničních cestách nastartuje se svými partnery na Slovensku a v Polsku nový přístup k realizaci tohoto celoevropsky významného projektu.

Bylo by škoda od projektu D-O-L ustoupit

Miroslav Novák - hejtmán Moravskoslezského kraje



Je pozitivní, že se o propojení Dunaje, Odry a Labe vodním koridorem začíná opět diskutovat, přestože samotná realizace stavby není v nejbližší době příliš pravděpodobná. Jednoznačně ale platí – má-li v budoucnu realizace nastat, je potřeba již dnes začít odpovědně řešit veškeré technické, environmentální, ekonomické, dopravní, vodohospodářské a mezinárodní souvislosti, v tomto směru není na co čekat.

O výstavbě průplavu se začalo otevřeně hovořit už před druhou světovou válkou a jeho podporovateli byli i Tomáš a Jan Antonín Baťovi. Průplav byl již také obsahem několika strategických dokumentů, ale ekonomická situace jeho stavbu odsunula opět mezi přání a úvahy. Hlavním přínosem tohoto multifunkčního vodního díla má být přesun zboží ze silniční a železniční dopravy na do-

pravu vodní. Nezanedbatelným faktorem je také podpora a oživení průmyslu.

Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe má své místo i v územním plánu Moravskoslezského kraje a část jeho území je blokována od dalšího rozvoje. Celý projekt má své kritiky i zastánce. Ekologové se netají obavou ze zničení některých vzácných území, představitelé velkých firem si zase od vodního koridoru D-O-L slibují, že by se jejich výrobky dostaly k odběratelům rychle, levně a přitom ekologicky.

Možné propojení ostravské aglomerace vodní cestou se sousedním Polskem zůstane pravděpodobně i pro nejbližší období ve fázi zkoumání proveditelnosti a finanční návratnosti projektu. Bylo by ale neperspektivní od něj ustoupit. A proto je nezbytné, aby Ředitelství vodních cest ČR mělo možnost na projektech vodních cest, nejen v Moravskoslezském kraji, nadále pracovat. V tom má naši plnou podporu.

Pre Agentúru rozvoja vodnej dopravy je ŘVC vzorom

Ing. Vladimír Novák - prvý riaditeľ ARVD



Ředitelství vodních cest České republiky je organizácia, ktorá bola okrem iného inšpiráciou pre vznik Agentúry rozvoja vodnej dopravy, nakoľko jej zriadením sa sústredili kompetencie pre rozvoj a modernizáciu vodných ciest na jedno miesto, v tomto prípade pod rezort dopravy. Tým Česká republika dosiahla vý-

znamný pokrok pri presadzovaní záujmov rozvoja a modernizácie vodných ciest, čo sa prejavilo úspešnými projektmi v nedávnej minulosti a napr. samostatnou prioritnou osou v rámci Operačného programu Doprava.

Obdobne zriadenie Agentúry rozvoja vodnej dopravy sa v Slovenskej republike ukazuje ako podstatný krok vpred najmä z hľadiska prípravy a následne plánovanej koordinácie realizácie investícií do vodných ciest a ich súčastí.

Vodní stavby čeká útlum

Ing. Václav Matyáš - prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví



Ekonomickou krizí těžce zkoušené stavebnictví očekává další pokles produkce. Přes proklamace vlády ČR o podpoře růstu ekonomiky a českého exportu a krocích k posílení konkurenceschopnosti přichází Ministerstvo dopravy ČR s kontroverzním rozhodnutím zrušit Ředitelství vodních cest ČR. Toto rozhodnutí nutně povede k zastavení investic do výstavby infrastruktury vodních cest.

Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR zastupuje odvětví, které je třetím největším zaměstnavatelem v ČR. Ve stavebnictví bylo v roce 2008 zaměstnáno přes 410 000 lidí, z toho 109 719 lidí bylo zaměstnáno v podnicích nad 50 zaměstnanců. Zároveň je ale také odvětvím, které je jako jediné v ČR čtvrtým rokem v recesi. To má za následek propad stavební výroby s výraznou vinou propouštění. Ekonomická krize a politika současné vlády, která

není příliš ochotná se o investicích bavit a jejíž proinvestiční opatření jsou naprosto bezzubá, znamenají propad stavebnictví, který je způsoben z velké části poklesem poptávky veřejného sektoru.

Rozhodnutí ministerstva dopravy zrušit Ředitelství vodních cest ČR je pro nás dalším důkazem totální absence dlouhodobé strategie koordinovaného rozvoje všech druhů dopravy. Místo toho, aby se vláda snažila řešit ekonomickou recesi historii osvědčeným způsobem, tedy investicemi do dopravní infrastruktury, ruší jedinou instituci, která týmem specialistů zajišťuje úzce specializovanou činnost rozvoje infrastruktury vodních cest. Toto své rozhodnutí odůvodňuje ministerstvo dopravy mizivou úsporou 5 milionů korun. Nemluví už o tom, že tím fakticky znemožní realizaci infrastrukturních staveb, utlumí investice do dalšího rozvoje vodních cest a ukončí čerpání dotací z fondů EU. Ve skutečnosti tak pravděpodobně k žádné úspoře nedojde a úřednické rozhodnutí způsobí nenapravitelné škody.

Horní Vltava – 4 roky staveb na vodě v ohrožení

Ing. Pavel Pilát - generální ředitel Metrostav a.s.



Když jsme v září 2008 začali s rekonstrukcí jezu v Českém Vrbném, bylo jasné, že jsme u největší porevoluční události v oblasti stavitelství vodních cest v ČR. Úžasný projekt obnovení splavnosti Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou sliboval 33 km nové vodní cesty do konce roku 2013. Měla tak vzniknout turistická atrakce, která by přitáhla tisíce vodních turistů do jihočeského regionu. Jasná vidina stovek nových pracovních míst a ekonomického růstu. Uběhly více než 4 roky. Dnes je bohužel jasné, že v roce 2013 hotovo nebude. Třetí úsek projektu z Hněvkovic do Týna nad Vltavou se ještě nezačal stavět. A co víc. Vynořily se zprávy,

že Ministerstvo dopravy ČR zruší Ředitelství vodních cest ČR, které má jako investor celý projekt na starosti. Prý se tím ušetří 5 milionů korun. Jaká je tedy budoucnost vltavské vodní cesty? Bude projekt vůbec dokončen? Na tyto a mnoho dalších otázek jsme zatím od nikoho ze zodpovědných neslyšeli odpovědi. Ale jedno vím naprosto jistě. Stavby na vodě vyžadují specifické znalosti. Pro jejich kvalitní realizaci jsou nutní specialisté jak na straně zhotovitele, tak i na straně investora. Pokud opravdu dojde ke zrušení Ředitelství vodních cest ČR, bude dokončení projektu vážně ohroženo. Dovolím si odhadnout, že pak bude pětimilionová úspora naprosto zanedbatelná oproti škodám, které vzniknou. Na tento neuvážený krok doslova doplatíme všichni!

Česko proti proudu

Jaroslav Foldyna - poslanec Parlamentu ČR



V době, kdy celá Evropa diskutuje o tom, jak ulevit přetíženým silnicím a výsledkem je Bílá kniha dopravy, která plánuje přesun 50% nákladní dopravy ze silnic na železnice a vodu, přichází vláda ČR s „geniální“ myšlenkou jak ušetřit 5 milionů Kč zrušením Ředitelství vodních cest ČR.

Zatímco do teď jsme byli jedinou zemí EU, která nemá spolehlivý přístup k moři po vodě, od nynějška se staneme jedinou zemí, která se zřekne plavby, přestože má v páteřní síti evropských dopravních cest TEN-T dvě řeky. Budeme tedy opět jedineční! Nebo si snad někdo myslí, že specializovanou investiční organizaci s týmem odborníků může nahradit několik úředníků? Tak naivní snad nejsme. Zrušení ŘVC bude znamenat zastavení

veškerých investic do vodní infrastruktury. Realizace plavebního stupně v Děčíně se odsune do nenávratna a dosud vynaložené prostředky na jeho přípravu zmizí v propadlišti dějin. Mohli jsme sice čerpat až 85% prostředků na tyto stavby z kohezních fondů, ale my jsme asi moc bohatí. Dopravci, kteří se skřípěním zubů udržují v provozu na českých řekách poslední zbytky nákladních lodí s nadějí, že jednou se této nezbytné stavby dočkají, propustí české zaměstnance a definitivně přesunou své aktivity do okolních zemí. Československo mělo kdysi flotilu říčních a dokonce i námořních lodí. Teď to vypadá, že se nám povede definitivně zničit to, co generace před námi úspěšně vybudovaly. Jediní, kdo z tohoto stavu nakonec budou mít radost, budou ekologičtí aktivisté. I když možná ani ti ne, protože již nebudou mít proti čemu bojovat. Ale oni si nějakou jinou „obživu“ určitě najdou.

Kdyby tak byla voda!

Ing. Jan Světlík - předseda představenstva a generální ředitel Vítkovice Holding a.s.



Tak tohle přání mne napadá několikrát do roka. Občas si k tomu musím ještě postesknout, že jsem sice šéfem největší strojírenské skupiny v zemi, ale přeci jen mi to není nic platné. Máme úžasné odborníky, výborné technologie, tradici, jméno, exportujeme. Umíme vyrobit v podstatě cokoliv, co si zákazník přeje. Umíme zvedat zařízení, které váží 400 tun i více. Máme odběratele po celém světě. Někdo by mohl říci: „Na co ten si stěžuje? Ale my logicky vidíme bariéru v drahé a složité dopravě. Co je mi platné, že umíme vyrobit prakticky cokoliv, když musím přemýšlet, jestli jsme vůbec takový výrobek schopni dostat k zákazníkovi. Ty nejzajímavější výrobky mají totiž dost často obří rozměry nebo jsou extrémně těžké. Co je mi platné, že vyrobím parogenerátor třeba pro americkou jadernou elektrárnu, když ho z Ostravy nemohu odvézt?

Kdo na živo nezažil přepravu nadměrného nákladu, těžko si dokáže představit, jak složitý a hlavně drahý je to proces. Nejdříve desítky hodin plánování a hledání schůdné cesty. Hned na začátku rychle zjistíte, že převézt výrobek po železnici je nemyslitelné, protože vlak má naprosto přesně dané maximální rozměry a váhu přepravovaného zboží. Nad letadlem ani neuvažujete. Co tedy zbývá? Nákladník nebo loď. **Jenže vodu nemáme!** Tedy máme, ale strašně daleko. Než se k ní dostaneme, nezůstává nic jiného, než vzít za vděk silnicí. Měříme poloměry zatáček, šíři vozovky, profily tunelů, nosnosti mostů. Když je vše naplánováno, vyrazí nadměrný náklad na mnohadenní cestu. Uzavírají se silnice, nasypávají zatáčky, podkládají mosty. V extrémních případech je nutné i někde zbourat plot nebo lampu a po průjezdu zase vše uvést do původního stavu. Nákladné, zdoluhavé, nepohodlné. Někdy je po silnicích k vodě tak daleko, že musíme zakázku odmítnout! A pak vždy přichází jasná

ekonomická úvaha: „Kdyby tak byla voda!“ Samozřejmě i lodě mají svá omezení, ale při přepravě nadrozměrných nákladů jsou bezkonkurenčně nejlevnější, nejrychlejší a neekologičtější.

To věděli už naši předci. Naplánovali splavnění Labe do Pardubic a dál vodní koridor Dunaj–Odra–Labe. Postavili řadu potřebných staveb a věřili, že další generace budou pokračovat. Jenže ouha. Ony nepokračují!

A tak můžeme jen dál počítat, jak by se nám snížily náklady a rozšířil potenciální trh.

Jsem zvyklý rozhodovat, brát na sebe zodpovědnost za mnoho lidí, za velkou firmu. Jenže to v tomto případě nestačí. Musí padnout politické rozhodnutí a k tomu tu bohužel zatím není vůle. Potřebujeme celkový koncepční pohled na dopravní cesty z hlediska podpory exportních možností českého průmyslu. Pro někoho by to znamenalo větší konkurenci na dopravním trhu, pro někoho se to zdá neekologické, další křičí o nerentabilitě a velkých nákladech. A tak se u nás v době, kdy Evropská unie hledá cesty, jak podporovat a dále rozvíjet vodní dopravu, schováváme za vzletná slova o ochraně přírody a dáváme maximální prostor ekoaktivistům ke snadným výdělkům při hledání důvodů, proč to nejde. No, a když už se najde pro věc zapálený člověk, který se snaží řešení najít a dostane se do vedení Ředitelství vodních cest, které se jako jediné v této zemi stará o rozvoj vodních cest a tedy o možnost, že se jednou plavba dostane i k nám na Moravu, přijdou politici s „geniálním“ nápadem jak ušetřit. Ředitelství vodních cest zruší a tím prý ušetří 5 milionů korun!

O kolik my všichni přijdeme, to jsou částky minimálně o řád vyšší. Snad se však blýská na lepší časy. Mnozí politici již vyslovili vodě a vodnímu koridoru D-O-L podporu. V této situaci věřím, že i pan Skalický a Ředitelství vodních cest přečkají zlé časy a já jednou budu moci říct: „**Vodu máme!**“

Proč ničíme důležitý element rozvoje Polabí?

Ing. Miloš Petera - náměstek hejtmána Středočeského kraje, starosta města Nymburk



Vodní doprava představuje významný cenový regulátor zvyšující konkurenceschopnost, je ekologičtější než ostatní druhy dopravy a má značný rozvojový potenciál pro přílehlé oblasti. I proto je to dopravní mód, který má podporu EU i Evropské komise. Přesto se naši ministři rozhodli zrušit Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC), které u nás rozvoj lodní dopravy zaštiťuje.

Je to asi už skutečně poslední hřebíček do rakve, kterou české vodní dopravě náš stát dlouhodobě připravuje. A to nejen navzdory svým proklamacím, ale i mezinárodním závazkům a především směru, jímž se ubírá celá Evropa.

Zdá se tedy, že euroskeptici, odmítající celoevropské vize a projekty, dosáhli v této oblasti shody s ekoaktivistickou lobby, která se dlouhodobě snaží o likvidaci vodní dopravy u nás. Nebo se jedná o obyčejnou lidskou hloupost a z ní plynoucí systém „Škrťáme, ať to stojí, co to stojí!“?

Každopádně je jisté, že úspory budou minimální, jestli vůbec nějaké, zato negativní dopady na vodní dopravu budou devastující. Úkoly úřadu budou muset nějaké jiné instituce takřka kompletně převzít a na počtu zaměstnanců a agendy se tudíž nijak zvlášť neušetří. Zato útlum činnosti

při rušení a převodu kompetencí bude mít negativní dopad na celý obor, kterému již delší dobu hrozí zánik.

Přitom již nyní zaostáváme v této oblasti za vyspělou Evropou, kde vodní doprava obsluhuje značný objem zboží, snižuje dopravní náklady konkurenčním tlakem na paralelních a pro obchod většinou zásadních trasách a snižuje i zatížení životního prostředí od automobilové dopravy. Zároveň ale vedle nákladní vodní dopravy významně roste i segment turistický. Tisíce turistů vyráží na klidnou dovolenou po evropských tocích a v navštívených lokalitách zvyšují poptávku po službách. Tím vytváří komparativní výhodu pro danou oblast. V loňském roce jsme společně s ŘVC začali pracovat na projektu sítě veřejných přístavišť na středním toku Labe. Nymburk tuto aktivitu velmi uvítal. Vedení radnice se již delší dobu snažilo oživit život na řece, bohužel bezvýsledně. Až aktivita ŘVC dala celému projektu správný směr. Nymburk inicioval uzavření Memoranda o spolupráci při budování veřejných přístavišť, k němuž se připojil Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Čelákovice, Kolín, Lysá nad Labem, Poděbrady, Velký Osek, Neratovice, Oseček a nově projevila zájem i Sadská. Oceňujeme nejen samotnou investici, ale především to, že díky ŘVC se jedná o komplexní a především koncepční akci. Labe má obrovský potenciál, bohužel ho zatím nikdo nedokázal využít.

Naše ekonomika potřebuje Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Aleš Ullmann - obchodní ředitel PSG-International a.s.



Mohou být různé názory na to, jestli je Česká republika geografickým středem Evropy. Můžeme si být ale jisti tím, že naše země je dopravním uzlem starého kontinentu.

Být dopravním uzlem a přitom nebyť dopravním terminálem je jaksi nelogické a hlavně neekonomické. Neměli bychom se tedy chovat nelogicky a v zájmu více než deseti milionů spoluobčanů ani neekonomicky.

Snažíme se obnovovat stávající a budovat novou dopravní infrastrukturu. Pokud se nám to příliš nedaří, pokoušíme se nové a mnohdy velkolepé záměry alespoň deklarovat.

Rozvoj silniční a dálniční sítě má ve svém portfoliu Ředitelství silnic a dálnic, rozvoj železniční sítě zase Správa železniční dopravní cesty. O podporu letecké dopravy se kdysi starala Česká správa letišť, která byla delimitací krajských letišť více méně zrušena a její torzo v roce 2005 přejmenováno na Letiště Praha. K rozvoji letecké dopravy v České republice a našemu národnímu leteckému dopravci to určitě nepřispělo.

Trochu jakoby nechtěným a stále poměrně důsledně opomíjeným, až z ekonomického pohledu přiškrcovaným segmentem, je doprava vodní. Rozvíjí se nejen v Evropě,

ale na celém světě. Je ekonomická, ekologická, většinou využívá již matkou přírodou zrealizované dopravní cesty, nevytváří dopravní zácpy. Zájem o její rozvoj by měl být tedy logický.

Před několika lety jsem seděl v příjemné restauraci na břehu řeky. Bylo to v Kolíně nad Rýnem, škoda, že ne v Kolíně nad Labem. Po řece plula jedna loď za druhou. Vezly uhlí, auta, kontejnery, turisty a mnoho dalších komodit. Nesmrděly, nehlukely, netroubily, a tak nikoho neobtěžovaly. Byl na ně dokonce i hezký pohled.

Několik měsíců poté jsem v jedné instituci měl možnost si prohlédnout mapu stávajících a připravovaných vodních cest Evropy. Hurá. I České republiky se to týká.

Ta instituce se jmenovala a doposud jmenuje Ředitelství vodních cest ČR. Je určitě neméně potřebná a tedy důležitá, jako její kolegyně ŘSD, SŽDC a určitě i bývalá ČSL. Tato instituce by mohla přinést do naší padající ekonomiky mnoho příležitostí a to nejen ve formě evropských dotací na nové projekty jako například vodní koridor Dunaj–Odra–Labe.

Pokud někdo zamýšlí takovou příležitost nevyužít, promarnit a tedy zabít, měl by se nad sebou určitě zamyslet. Deklarovat záměr zrušení Ředitelství vodních cest ČR v zájmu úspory pěti milionů korun ročně není už ani úsměvné.

Vodní cesty mají významnou úlohu pro rozvoj strojírenského průmyslu

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. - poslanec Parlamentu ČR
a profesor Dopravní fakulty Jana Pernera-Univerzita Pardubice



Snahy o zrušení Ředitelství vodních cest (ŘVC) musí být zastaveny a musí být vedena odborná diskuse k jeho postavení a úloze jako investora výstavby vodních cest. Každý podsystém dopravního systému musí být rozvíjen v souladu s požadavky hospodářských odvětví, s dopravní politikou EU a České republiky a jako

systém musí zajistit udržitelný rozvoj.

Zrušení ŘVC by mělo za následek vzdání se vysoce specializovaného a stabilizovaného týmu a dále by byl zastaven rozvoj infrastruktury vodních cest ČR. Nastala by tak likvidace nákladní vodní dopravy a ukončení slibně nastartovaného rozmachu turistické vodní dopravy.

ŘVC je nositelem specifického know-how, disponuje týmem vysoce kvalifikovaných odborníků pro realizaci vodních staveb s unikátními znalostmi, který se konsolidoval více než deset let. Při rozpadu a sestavování nové instituce by se příprava a realizace infrastruktury vodních cest

nezbytná pro rozvoj vodní dopravy na řadu let zastavila.

Fakticky by nastal návrat před rok 1995, kdy za rozvoj vodních cest odpovídalo ministerstvo životního prostředí (jako za celé vodní hospodářství) a žádný rozvoj se nekonal. Paradoxně by tento stav vznikl v době, kdy EU podporuje rozvoj vodní dopravy, kdy zveřejněná Bílá kniha rozvoje evropské dopravy požaduje do roku 2050 převod 50% dopravních výkonů na vzdálenost nad 300 km ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.

Podobná situace, tedy rozvoj vodních cest v gesci mimo ministerstvo dopravy, byla donedávna na Slovensku, kdy až do roku 2010 za rozvoj vodních cest zodpovídalo ministerstvo životního prostředí a po dostavbě vodního díla Gabčíkovo se žádné další investice do vodní dopravy neuskutečnily. V roce 2010 byla zřízena Ministerstvem dopravy SR Agentúra rozvoja vodnej dopravy jako analogie ŘVC ČR, nicméně financování je z kapitoly státního rozpočtu ministerstva dopravy. Od toho kroku si naši sousedé slibují akceleraci rozvoje vodních cest SR.

Kam míří naše rozvojové koncepce?

Pavel Hlaváč - předseda správní rady Zlatý pruh Polabí, o.p.s.



Rušení Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) vnímám jako další z nedomyšlených škrťů, jimiž současná vláda podkopává možnosti a snahy o nastartování rozvoje v dnešní neveselé ekonomické situaci. Jedná se totiž o velmi významný krok vedoucí potenciálně k naprosté likvidaci vodní dopravy na českém území. Ta má přitom významný prorůstový potenciál, nejen jakožto konkurenční prvek zlevňující export a import zboží všem firmám v naší zemi, ale zároveň jakožto

faktor významně působící i na zaměstnanost a rozvoj turistického ruchu.

Zlatý pruh Polabí, o.p.s. dlouhodobě podporuje rozvoj vodní dopravy, samozřejmě především její labskou část. Naše o.p.s. je i předkladatelem Memoranda o podpoře rozvoje vodního turismu na řece Labi a cestovního ruchu podél řeky Labe se zahrnutím všech jejích přítoků, které podepsalo 37 signatářů jako jsou města a obce, hospodářské komory apod. Nejde totiž jen o nákladní dopravu, rovněž turistická plavba přináší do měst a obcí kolem

řeky podnikatelské příležitosti. Rozvoj osobní rekreační plavby, hotelových lodí i individuální vodní turistiky jde ruku v ruce s rozvojem cyklostezek a zón pro volnočasové aktivity i odpočinek podél řeky. A s nimi vznikají další návazné služby jako stánky s občerstvením či restaurace, půjčovny sportovního vybavení a řada dalších.

Likvidací vodní dopravy na Labi by se Česká republika stala jediným vnitrozemským státem EU, který nemá zajištěné trvalé spolehlivé spojení s mořem. Zánik lodní přepravy nyní pravděpodobně nastane a místo, kdekoli na světě obvyklých, čtyř dopravních módů u nás budeme mít „krásnou“ lokální specialitu – jen tři.

Vodní doprava je přitom z dopravních módů ten neekonomičtější. Ve srovnání se silniční i železniční dopravou má nejmenší externí dopady – hluk, emise, poškozování infrastruktury, nehody, dopravní zácpy, změny klimatu. Rozvoj lodní dopravy umožní omezení pozemní nákladní dopravy a tím i omezení uvedených negativ.

Zároveň lodní doprava významně podpoří zaměstnanost, neboť s jejím rozvojem vznikají nová místa jak v přístavech, loděnicích či spedici, tak stále více lidí najde práci ve vazbě na rozvoj turismu. Konečně o rozvoji území podél funkčních vodních cest mohou krásně vyprávět lidé žijící podél Bažova kanálu. Proč chce teď stát zamezit rozvoji výrazně většího území s ještě výraznějším potenciálem?

Bařův kanál se chce dál rozvíjet

Vojtěch Bártek - ředitel o.p.s. Bařův kanál



Bařův kanál se stal za uplynulých 18 sezón úspěšnou turistickou destinací a jednoznačně dnes přináší regionu vyšší prosperitu a nová pracovní místa. Když jsme ho začali obnovovat, byla spousta škarohlídů, kteří tvrdili, že jsou to vyhozené peníze a že to bude k ničemu. Dnes už jich je jen pár a mám pocit, že ti to říkají jen proto, aby nepřiznali, jak se na začátku zmýlili. Na vodní cestě jsme v loňském roce přivítali 80 000 návštěvníků. Ano, vidíte dobře, 80 000 lidí se přijelo svážet na lodi po Bařově kanálu. A mohlo by jich být ještě více, kdyby se povedlo cestu prodloužit do Hodo-

nína a Kroměříže! Vzniknou tak dva pěkné koncové body. Přístavišť již máme rozsáhlou síť, ale já doufám, že přibudou další, stejně jako přístav v Petrově. Bez toho se neobejdeme. Lodi by mohlo být víc, jen je musíme mít kde zakotvit. Přesně při těchto úvahách se ale v poslední době vždy zarazím nad myšlenkou: „Co bude dál?“ Šetřit se musí, to ví každý, ale ukazovat šetrnost tím, že zrušíme Ředitelství vodních cest – jedinou státní organizaci, která se v této zemi stará o rozvoj infrastruktury vodních cest, to mi přijde hloupé. Prý se ušetří 5 milionů korun. O kolik se na druhou stranu přijde nedokončením roky připravovaných projektů a zbrzděním slibně nastartovaného rozvoje regionu, to nejspíš nikdo nepočítá.

Srdce Evropy vyžaduje léčbu vodou

Mgr. Mikuláš Kuzminský, MBA - Státní plavební správa



Považujeme-li právem Českou republiku za srdce Evropy, pak se z dopravního hlediska jedná o orgán strádající nedostatkem vody. Je to srdce ztěžka pumpující krev, v níž byla její přirozená složka voda nahrazena kamionovou naftou. Srdce, které je v důsledku nedostatečné propustnosti svých říčních tepen ověřeno řadou silničních bypassů. Srdce, u kterého se ošetřující lékař zjevně rozhodl pro nejdražší, avšak ke zdraví pacienta nejméně šetrnou variantu léčby zvýšenými dávkami asfaltu a výfukových zplodin.

Existuje účinný lék na stávající diagnózu? Mohla by jím být fungující intermodální doprava s vyšším podílem vodní složky. Situace si žádá konziliární vyšetření, přičemž volba přinejmenším jednoho člena expertního týmu je nasnadě. Veřejnosti je znám erudovaný odborník, jehož praxe sahá až k prvorepublikovým kořenům. Nezištně pomáhal jak v dobách konjunktury, tak ve zlých časech. A činí tak dodnes. Bude mu však umožněna existence i v dalších letech? Řeč je totiž o Státní plavební správě (či chcete-li Plavebním úřadu, jak zní tradiční název), která se dostala na nejnovější seznam zamýšlených vládních škrtů.

Nechme tedy chvíli promlouvat statistiku. Dalo by se lakonicky konstatovat, že Státní plavební správu nejlépe vystihuje číslice 100. Ta může symbolizovat téměř 100 let působnosti úřadu, či jeho necelých 100 zaměstnanců majících na starosti 100% plavebních cest v České republice. Činnost plavebního úřadu spočívá také v přezkoušování, udílení a následné evidenci průkazů způsobilosti vůdců jednotlivých plavidel, jejichž počet se nezadržitelně blíží hodnotě 100 tisíc. O neustálém nárůstu pracovních úkonů rovněž vypovídá takřka 14 tisíc rekreačních plavidel zaevidovaných v rejstříku správy. Skutečnost, že rekreační plavba v České republice představuje bezesporu nejrychleji se rozvíjející odvětví vodní dopravy, dokládají téměř 4000 nově vydaných průkazů vůdce malého plavidla jen za poslední rok.

Řada zaměstnanců plavební správy je veřejnosti plně k dispozici po 24 hodin denně a 7 dní v týdnu. Platí to zejména pro pracovníky Odboru plavební bezpečnosti,

kteřá je s ohledem na nezbytnost ochrany lidského zdraví, životního prostředí a zachování plynulosti dopravy prioritou úřadu. Za účelem efektivní prevence se pracovníci plavebního úřadu zapojili také do mezinárodně koordinovaných kontrolních akcí v rámci Evropské unie. O správnosti zvolené cesty nejlépe vypovídá fakt, že za uplynulý rok 2012 byly na území celé České republiky zaznamenány pouze 3 plavební nehody.

Státní plavební správa však není ve věcech plavby žádným solitérem. Ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest implementuje nejmodernější informační systémy přispívající nemalou měrou ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti plavebního provozu. Tím zároveň dochází k začlenění naší plavby, potažmo celé České republiky, do evropského informačního rámce, což nepochybně znamená i lepší využití omezené kapacity stávající vodní dopravní sítě. Obě instituce se pak svorně podílejí na plánování rozvoje infrastruktury vodních cest. Rozšíření vodní dopravy s sebou vždy přináší tvorbu nových pracovních míst, čímž dochází k podpoře přinejmenším dotčeného regionu.

Domníváme se, že již nadešel nejvyšší čas k propojení srdce Evropy s okolními státy tím nejpřirozenějším způsobem – kvalitními tepnami vodních cest. Je zde reálná obava, že se každým rokem hospodářství České republiky kvůli neexistenci plnohodnotného přístupu k moři připravuje o několik procent HDP. O snížené konkurenceschopnosti ani nemluvě. Právě vodní doprava představuje ze všech dopravních alternativ jednoznačně nejmenší riziko externích výdajů, ať už v podobě minimální nehodovosti, či dnes tak aktuálních kongescí. Státní plavební správa úzce spolupracující s Ředitelstvím vodních cest je na nezbytný rozvoj vodní dopravní sítě připravena.

Závěrem popřejme nejen Státní plavební správě, nýbrž především všem účastníkům plavebního provozu, přinejmenším dalších 100 společných let. Věřme, že i v době populistického hledání úspor zvitější účta k tradici a zdravý rozum. Plavební úřad by si s ohledem na historickou kontinuitu zasloužil plnou podporu napříč politickým spektrem. Doufejme, že i my zavčas pochopíme to, co naši předkové věděli o významu vodní dopravy odpradávná a dopřejeme srdci Evropy plnohodnotné vodní tepny spravované skutečnými odborníky.

Rušíte ŘVC? Zrušte i ŘSD a SŽDC!

Lukáš Hradský - Jednatel EVD-Sped., s.r.o.



Ředitelství vodních cest je organizace, která má za úkol výstavbu, rozvoj a modernizaci vodních cest a dalších součástí vodních cest, jakož i podporu rozvoje všech druhů plavby. Není tajemstvím, že EVD-Sped., s.r.o. patří ke kritikům této organizace a několikrát jsem i vyslovil názor, že by bylo lepší Ředitelství vodních cest ČR

(ŘVC) zrušit. Pro nás, jako provozovatele nákladní lodní dopravy, je frustrující, že zásadní stavby na Labi, které mají absolutní dopad na fungování a ekonomiku lodní dopravy nejsou ani po více než 20 letech v procesu realizace. Názor zrušit ŘVC jsem vyslovil jako vyburcování k činům příslušné státní struktury. Stát a podřízené organizace se mají chovat jako řádní hospodáři, příprava stavby jezu v Děčíně už stála více než 300 mil. Kč a další peníze do přípravy a studií na tuto stavbu tečou. Naproti tomu ČR nerealizuje např. notifikovaný program podpory rejdařům v období sucha. Já se domnívám, že by zde mělo být vytvořeno takové prostředí, aby smysluplné záměry mohly být realizovány, aniž by bylo potřeba kolem vyčerpání neuvěřitelné množství financí na různé

studie apod. Na místo toho by se měly záměry realizovat a případně i investovat peníze do podpory rejdařů a přítavů, aby přežili do doby realizace splavnění Labe.

Stejně tak se domnívám, že každý švec se má držet vlastního kopyta a tedy ŘVC by primárně mělo dělat pouze ty činnosti, ke kterým bylo zřízeno, tedy k přípravě a realizaci staveb na vodních cestách, jakož i pracovat na koncepcích dalšího rozvoje vodních cest a podpory rozvoje plavby.

Tím, že není umožněno ŘVC realizovat obecně prospěšné záměry, zejména splavnění Labe, vznikají státu ohromné hospodářské škody, které absolutně nejdou porovnávat se „směšnou“ úsporou, která by možná vznikla při zrušení ŘVC. Jestliže bude ŘVC realizovat prospěšné projekty pro rozvoj plavby, určitě bude mít naši podporu, v opačném případě je, bohužel opravdu, zbytečné.

Nicméně zrušením ŘVC by stát zcela jasně rezignoval na jeden dopravní obor, tedy obor vodní dopravy.

Pro zachování rovného přístupu k jednotlivým dopravním módům pak očekávám i zrušení Ředitelství silnic a dálnic a Správy železniční dopravní cesty!

U s n e s e n í

výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení ze dne 30. ledna 2013

Výbor Českého plavebního a vodocestného sdružení

protestuje proti návrhu na zrušení Ředitelství vodních cest České republiky, které zásadním způsobem ohrožuje činnost a rozvoj vodní dopravy, která je neekologičtější oborem dopravy a v přepravě zásilek o velkých rozměrech a hmotnostech téměř nezastupitelná,

vyzývá Ministerstvo dopravy České republiky k aktivnímu postoji vůči Spolkové republice Německo k zachování vodního toku Labe na území Německa jako vodní cesty mezinárodního významu, při vypracování koncepce Labe mezi ministerstvy životního prostředí a dopravy SRN. K tomu využít všech dostupných možností, včetně dosud platné dvoustranné vládní dohody o vnitrozemské vodní dopravě z roku 1988,

pověřuje předsedu Českého plavebního a vodocestného sdružení informovat o tomto usnesení Ministerstvo dopravy ČR.

Předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. v.r.

U s n e s e n í

**představenstva Svazu dopravy České republiky
ze dne 30. ledna 2013**

Představenstvo SD ČR je znepokojeno informacemi týkajícími se řešení existence ŘVC a převodu části jeho činností na MZE, aniž by byli zástupci zaměstnavatelů seznámeni s výsledkem odborné analýzy.

Představenstvo SD ČR nesouhlasí, aby výsledkem transformace byl převod jakýchkoliv činností a kompetencí mimo rezort dopravy. Požaduje aktivní účast SD ČR při zpracování analýzy a přijetí finální koncepce transformace ŘVC a zároveň garanci, že se nezastaví a nezpomalí práce na prioritně nejdůležitějších stavbách plavebních stupňů Děčín a Přelouč.

Vzhledem k závažnosti problému požadujeme jeho zařazení na jednání tripartity v 04/2013.

Představenstvo Svazu dopravy České republiky

Splavnění Vltavy je dobrý projekt

Ing. Tomáš Jirsa - senátor Parlamentu ČR a starosta Hluboké nad Vltavou



Splavnění Vltavy považuji za vrcholně zajímavý rozvojový projekt nejen pro jižní Čechy, ale i pro Prahu a vlastně zbytek Evropy. Podívám-li se na splavněné řeky ve Francii a kanály v Holandsku, ale i na úspěch Batova kanálu, nevidím důvod, proč by splavněná Vltava měla být neúspěšná. V celém světě okolní břehy

splavněných řek a kanálů žijí z fenoménu turistické plavby. Splavnění Vltavy se přeci nebuduje jako atrakce příští sezony, ale pro využití celých generací.

Jako starosta městečka, které je splavněním „zasazeno“ a které ho vítá, musím neustále vyvracet řadu mýtů, které okolo splavnění panují. Nejčastější z mýtů, které se neustále opakují, zní, že si splavnění vymyslelo několik novodobých zbohatlíků, aby se mohli projíždět na svých jachtách po Vltavě. Je to samozřejmě nesmysl, protože již od třicátých let byla všechna vodní díla na Vltavě budována s výhledem na budoucí splavnění. Hněvkovická hráz se projektovala ještě za komunismu, a přesto byla postavena s plavební komorou. Splavnění je projekt, který se připravoval léta. Rozhodnutí o realizaci učinila vláda vedená ČSSD v roce 2004 prostě proto, že projekt byl připraven a byly na něj při vstupu do EU peníze. Protože se jedná o projekt nadregionální a nadčasový, pokračují v něm i další vlády.

Opakující se kritikou jsou také návrhy, co všechno jiného by se místo splavnění Vltavy mohlo postavit. Obvykle jsou jmenovány dálnice, ale i domovy důchodců či nejrůznější podpory v nezaměstnanosti. Nezhledují potřebu financí pro tyto stavby či účely, ale podobná argumentace je samozřejmě nesmyslný populismus a kritika pro kritiku. Peníze použité na splavnění jsou v „mašličkách“ Evropskou unií určeny na splavnění a nejdou použít na nic jiného. Také se zapomíná, že významnou součástí splavnění jsou protipovodňová opatření a prohrábky Vltavy, které připravily České Budějovice i Hlubokou nad Vltavou na stoletou vodu a které by se tak jako tak musely dělat.

Hněvkovická nádrž, která začíná těsně pod Hlubokou nad Vltavou, skrývá úžasný rekreační potenciál. Je nece-

lých deset kilometrů od Českých Budějovic, ale řada obyvatel Českých Budějovic o ní nikdy neslyšela, resp. ji téměř neviděla. Hněvkovická nádrž totiž nebyla od svého napuštění téměř přístupná. Po řece od Budějovic se na ní nebylo možné dostat kvůli českovrbskému a hlubockému jezu. A historické cesty byly zatopeny. Krásu Hněvkovické nádrže objevilo plno lidí až poté, co město Hluboká n.Vlt. podél přehrady otevřelo před třemi lety novou cyklostezku. Dnes jsou již hotovy plavební komory v Českém Vrbném a na Hluboké a letos tak poprvé bude možné dojet na Hněvkovickou nádrž po vodě. Jsem si jist, že to Jihočeši ocení. Ano, někteří z rybářů a několik aktivistických ochránců přírody samozřejmě budou říkat: „Měli jste to nechat uzavřené, nepřístupné, bylo to hezčí bez turistů.“ s nevyšloveným dovětkem „teď nám turisté plaší ryby“, anebo „lidé přeci škodí přírodě“.

Obrovskou výhodou pro města a obce na Vltavě je skutečnost, že stavbu financuje stát a ne samosprávy. Vytýkat městům a obcím, která leží na Vltavě, že mají ze splavnění nezaslouženou výhodu je stejný nesmysl, jako vytýkat městům, okolo nichž se staví dálnice, že budou mít lepší dopravní spojení. Ale ani pro Hlubokou nad Vltavou, není splavnění zadarmo. Musíme kolem řeky dobudovat síť přístupových cest, cyklostezek, parkovišť, přístavišť a další technické infrastruktury. Protože si však zastupitelstvo uvědomuje budoucí přínos splavněné Vltavy, tyto stavby z městského rozpočtu průběžně realizujeme.

Jen co vešlo v obecnou známost, že se na Hluboké staví sportovní a ochranný přístav, začali si lidé objednávat místa ať již pro svoji loď, tak pro hausbóty na pronajímání. Hlubočtí dobrovolní hasiči mají již několik let ve své výbavě nafukovací motorový člun, se kterým podnikají záchranné a pomocné práce na vodě. Když jsem byl naposledy na hasičské schůzi, viděl jsem na stole několik časopisů o lodích a vím, že si již vybírají nový záchranný člun. Jsou to pro nás další výdaje, ale těším se na něj s nimi.

Teď už zbývá jen doufat, že Ředitelství vodních cest ČR dostane od Ministerstva dopravy ČR šanci zrealizovat i zbytek již schváleného projektu mezi hrází přehrady Hněvkovice a Týnem nad Vltavou, aby k nám mohly volně připlout lodě z Orlíku nebo i ze vzdálenějších končin.



Vizualizace budovaného přístavu a nedávno dokončené plavební komory Hluboká nad Vltavou

Ministr financí: Na předpovědi mám křišťálovou kouli

Radek Gális - Deník.cz

České Budějovice - S Miroslavem Kalouskem o nejistotě ohledně rozpočtového určení daní, nesmyslnosti splavnění Vltavy a prioritách v šumavských lesích.

Bez věštecké koule ovšem jako Jihočech víte, že stavba důležité dálnice a železničního koridoru z Prahy do Českých Budějovic mnoho let vázne, zato naopak dostal zelenou miliardový projekt splavnění Vltavy. Jste pro, nebo naopak proti této stavbě?

Zásadně jsem proti. Kdybychom měli celorepublikovou dálniční síť v pořádku a nevěděli, co s penězi, můžeme si začít povídat o tom, že někde splavníme kus řeky nebo vybudujeme plavební kanál. Jenže my v téhle situaci nejsme.

Investice do vodní dopravy jsou ty nejméně efektivní investice pro českou ekonomiku. Pro betonovou lobby to ovšem samozřejmě vychází úplně jinak – zde jsou to naopak investice ty nejefektivnější.



Investice do vnitrozemských vodních cest mají největší návratnost

Otázka Evropské komisi od poslankyně Corien Wortmann-Kool (PPE-DE) ze dne 11. 2. 2009

V lednu 2009 ohlásil nizozemský výzkumný institut NEA, že během období 1995–2005 šlo pouze 1% evropských investic do infrastruktury vnitrozemských vodních cest. Hlavní část šla na železniční a silniční projekty. **Zároveň se ukázalo, že investice do vnitrozemských vodních cest mají největší návratnost.**

Je samozřejmě pravda, že vnitrozemské vodní cesty jsou relativně nepřetížené ve srovnání s jinými formami dopravní infrastruktury, ale to neznamená, že doprava po vodě není zpomalena velkým množstvím úzkých míst (bottlenecks). Může se zdát, že se toto netýká projektů vnitrozemských vodních cest, které jsou součástí transevropské prioritní dopravní sítě TEN-T, a také dalších vodních cest TEN-T, ale i zde jsou úzká místa bránící nárůstu vodní dopravy, především v oblasti ústí řek a plavebních komor.

Pomocí programu NAIADES Evropská unie učinila krok správným směrem ke zlepšení vnitrozemské vodní dopravy v Evropě. Evropský plán rozvoje vnitrozemských vodních cest byl naplánován pod tímto akčním programem.

1. Jaký je názor komise na základě výsledků tohoto výzkumu? Má komise uznávat, že podíl celkových investic věnovaných infrastruktury vnitrozemských vodních cest je malý, pokud je nastavena proti ambiciózních cílů programu NAIADES?

2. Jaká opatření je komise zvažuje s ohledem na zlepšení vnitrozemské vodní infrastruktury a zvýšení investic v něm? Kdy komise plánuje zveřejnit evropský plán rozvoje vnitrozemské vodní infrastruktury?

3. Má komise považuje přezkum politiky TEN-T jako slibný příležitost dát větší prioritu výstavby a zlepšování infrastruktury vnitrozemských vodních cest a dát mu pevnější postavení v politice EU?

Jménem komise odpověděl pan Tajani:

1. Již v rámci programu NAIADES na podporu přepravy po vnitrozemských vodních cestách v Evropě, bylo konstatováno, že v posledním desetiletí nebyly vyhrazeny dostatečné finanční prostředky pro odstranění úzkých míst, údržbu a modernizaci vodních cest, mostů a plavebních komor. Ve srovnání s jinými druhy infrastruktury rozpočty stanovené vnitrozemské vodní dopravě byly skromné. **Od roku 1994 do roku 2004 bylo jen 1,5% z rozpočtu TEN-T přiděleno na vnitrozemské vodní cesty, přičemž modální podíl vnitrozemské plavby činil cca 7% v EU15. To také odráží nízkou úroveň investic na národní úrovni.**

2. V rámci programu NAIADES proto komise navrhla zvýšit příspěvek EU k TEN-T prioritním projektům na 30%, aby tím dále podpořila členské státy na financování projektů evropského významu, a navrhla přidělit významnou část (tj. nejméně 10%) z rozpočtu TEN-T na projekty infrastruktury vodních cest včetně modernizačních opatření. Ve víceletém programu TEN-T 2007–13 se podíl rozpočtu přiděleného prioritním projektům vnitrozemských vodních cest ve skutečnosti zvýšil na 11,5% z celkové alokace 30 prioritních projektů.

3. Mezi klíčové cíle politiky TEN-T patří vývoj integrované transevropské dopravní sítě, která účinně přispívá k dosažení cílů společenství v oblasti změny klimatu. V tomto ohledu může vnitrozemská vodní infrastruktura hrát důležitou roli pro zajištění účinné a bezpečné součinnosti služeb multimodální nákladní dopravy. Odstranění úzkých míst v síti, aplikace říčních informačních služeb a rozvoj vnitrozemských přístavů / intermodálních terminálů jsou proto jedny z priorit, kterým by měla být věnována náležitá pozornost v tomto procesu.

Podpora polských vodních cest a plavby ze strany prezidenta Bronisława Komorowského

Od našich polských kolegů jsme obdrželi tento dopis směřovaný organizátorům plavební konference ve Vratislavi. Překlad dopisu zveřejňujeme v celém znění pro představu vztahu polského prezidenta Bronisława Komorowského k vnitrozemské vodní dopravě. K tomuto dopisu uvádíme ještě mapu vodních cest V4+2 s nadějí, že Víšegrádská skupina posune rozvoj vodních cest ve střední a jihovýchodní Evropě správným směrem.

Redakční rada VCaP

Varšava, 19. září 2012



Organizátoři a účastníci Mezinárodního veletrhu a konference vnitrozemské plavby a vodního hospodářství Waterways Expo 2012 ve Vratislavi

Vážení!

srdečně zdravím všechny návštěvníky Mezinárodního veletrhu a konferenci vnitrozemské plavby ve Vratislavi. Konference Waterway Expo 2012 to je opravdu cenná iniciativa. Poprvé se stane tak široké téma rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodního hospodářství v Polsku předmětem rozhovorů představitelů vládní správy i samospráv, podnikatelského prostředí i vědecko-výzkumné sféry.

Vnitrozemská vodní doprava je dnes nejbezpečnější a nejvíce ekologická forma dopravy, a proto je jedním z cílů dopravní politiky Evropské unie podpora rozvoje vnitrozemské vodní dopravy. Polsko má přírodní podmínky pro provoz takové plavby: máme více než 3600 km splavných vodních cest. Na stavu infrastruktury vnitrozemských vodních cest je ale stále co zlepšovat. Příliš malé je také společenské povědomí o možnostech dopravy, které představují řeky a průplavy. Polská vnitrozemská plavba potřebuje průlom – jak ve vnímání důležitosti tohoto druhu vodní dopravy, tak i v realizaci jejího rozvoje.

Proto s velkou nadějí vítám iniciativu ministerstva dopravy, stavebnictví a mořského hospodářství, ministerstva životního prostředí a také Národního úřadu vodního hospodářství zaměřenou na přípravu programu revitalizace vnitrozemských vodních cest v Polsku. Tento program bude představovat základ pro využití prostředků EU v následující finanční perspektivě. Při tom je potřeba zdůraznit, že vlastní vodní hospodářství lze označit za povinnou záruku odpovídajících vodních zásob v součinnosti se zajištěním vhodných podmínek pro vnitrozemskou plavbu.

Je vhodné na tomto místě také věnovat pozornost dobré pozici vnitrozemských polských plavidel v Evropě. Jejich činnost v sektoru vnitrozemské vodní dopravy může představovat v budoucnu garance podpory a spolupráci na činnosti mající za cíl oživení tohoto odvětví dopravy v Polsku.

Rád bych vyjádřil slova uznání ideji a vzorné organizaci Mezinárodního veletrhu a konference vnitrozemské plavby a vodního hospodářství Waterways Expo 2012 ve Vratislavi. Organizátorům veletrhu přeji, aby se stal událostí pravidelnou, dobře sloužící správě rozvoje vnitrozemské plavby v Polsku. Všem vám přeji mnoho plodných diskusí a úspěšných setkání.

Bronisław Komorowski
Prezident Polské republiky



Polský prezident Bronisław Komorowski je také čestným předsedou Ligi Morskiej i Rzecznej (Mořské a říční ligy). Na obr. na zádi lodi odplouvá z Gdaňsku

Společný dokument územního rozvoje států V4+2



Obr. 4: Vymezení vnitrozemských vodních cest včetně vnitrozemských vodních přístavů a námořních přístavů na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T a národních rozvojových dokumentů

Ing. Vladimír Novák - prvý riaditeľ ARVD

Agentúra rozvoja vodnej dopravy v druhom roku svojho fungovania prešla z riešenia základných existenčných úloh týkajúcich sa organizačno-technického zabezpečenia jej samotného chodu k riešeniu konkrétnych úloh súvisiacich s jej hlavným cieľom a tým je rozvoj a modernizácia infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest a ich súčastí.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy sa svojimi aktivitami dostáva do povedomia odbornej verejnosti, zástupcov inštitúcií zaoberajúcich sa problematikou vnútrozemskej plavby, racionálnym využívaním vôd, ale aj v iných súvisiacich oblastiach a to nielen v Slovenskej republike, ale aj v zahraničí.

V rámci Slovenskej republiky sa rozvíjala spolupráca a komunikácia či už v rámci rezortu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja s príslušnými útvarmi ministerstva, ako aj s inštitúciami ako Štátna plavebná správa, Verejná prístava, a.s., ale aj v rámci rezortu životného prostredia taktiež s príslušnými útvarmi ministerstva, ako aj s inštitúciami ako Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Vodohospodárska výstavba, š.p., Výskumný ústav vodného hospodárstva a ďalšími. V neposlednom rade prebiehala komunikácia so splnomocnencom vlády Slovenskej republiky pre prípravu, výstavbu a prevádzku Sústav vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, ale aj s mimovládny sektorom a podnikateľskými subjektmi spolupracujúcimi v oblasti rozvoja a modernizácie vodných ciest, ako aj rozvoja vodnej dopravy.

Spomedzi jednotlivých aktivít realizovaných v roku 2012 by som upriamil pozornosť najmä na nasledovné:

Projekt MreNa

Agentúra rozvoja vodnej dopravy je lídrom projektu **MreNa** (Morava River – Recreational Navigation) - „Rekreačná plavba po rieke Morava (r.km 0,00 - r.km 69,30)“, realizovaného na úrovni štúdie uskutočniteľnosti prostredníctvom Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013.

Projekt PLATINA

Agentúra rozvoja vodnej dopravy sa zapojila do aktivít v rámci projektu **PLATINA** (Platforma pre implementáciu NAIADES), realizovaného prostredníctvom 7. Rámcového programu, na ktorom sa podieľalo ďalších 23 partnerov z deviatich rôznych krajín EÚ.

Projekt GIFT

Agentúra rozvoja vodnej dopravy je zapojená, ako asociovaný strategický partner do aktivít v rámci projektu **GIFT** (Green intermodal freight transport), ktorý je realizovaný v rámci Programu South-East Europe.

Jednou zo zásadných aktivít bolo zabezpečovanie podkladov na spracovanie koncepcií v oblasti sledovaných vodných ciest a výhľadovo sledovaných vodných ciest, kde Agentúra rozvoja vodnej dopravy v spolupráci so Slovenským vodohospodárskym podnikom, š.p. spracovala podklady pre „**Koncepciu rozvoja vodných ciest SR**“,

ktorej návrh predpokladáme predložiť Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v 1. štvrtroku 2013.

Uvedené aktivity sú popísané nižšie jednotlivými zamestnancami Agentúry rozvoja vodnej dopravy, ktorí ich koordinujú.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy ďalej v rámci Vedy a výskumu spolupracovala s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, pričom iniciovala niekoľko úloh súvisiacich s rozvojom a modernizáciou vodných ciest. V roku 2012 bola zrealizovaná úloha „**Výskum prípravy, projektu a realizácie plavebného stupňa Vodného diela Kolárovo na Váhu**“, na ktorú by v roku 2013 mala nadviazať úloha „**Modelový výskum dispozičného riešenia Vodného diela Kolárovo na Váhu s ohľadom na nautické podmienky a podmienky plavebnej bezpečnosti**“.

Z hľadiska aktivít v oblasti medzinárodnej spolupráce sa zástupcovia Agentúry rozvoja vodnej dopravy v roku 2012 aktívne zúčastňovali na práci Dunajskej komisie, ako aj v Pracovných skupinách a Riadiacom výbore Prioritnej oblasti 1.a (rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy) Dunajskej stratégie a v neposlednom rade v rámci aktivít príslušných pracovných skupín Komisií pre hraničné vody.

Samostatnou kapitolou je pre Agentúru rozvoja vodnej dopravy spolupráca s obdobnými inštitúciami v zahraničí, medzi ktorými možno menovať via donau z Rakúska, ale najmä Ředitelství vodních cest České republiky. Práve Ředitelství vodních cest České republiky je organizácia, ktorá bola okrem iného inšpiráciou pre vznik Agentúry rozvoja vodnej dopravy, nakoľko jej zriadením sa sústredili kompetencie pre rozvoj a modernizáciu vodných ciest na jedno miesto, v tomto prípade pod rezort dopravy. Tým Česká republika dosiahla významný pokrok pri presadzovaní záujmov rozvoja a modernizácie vodných ciest, čo sa prejavilo úspešnými projektmi v nedávnej minulosti a napr. samostatnou prioritnou osou v rámci Operačného programu Doprava. Obdobne zriadenie Agentúry rozvoja vodnej dopravy sa v Slovenskej republike ukazuje ako podstatný krok vpred najmä z hľadiska prípravy a následne plánovanej koordinácie realizácie investícií do vodných ciest a ich súčastí. Medzi spoločné oblasti spolupráce patrí v Slovenskej republike uvažované prepojenie Dunaja na Odru prostredníctvom Vážskej vodnej cesty a v Českej republike plánované prepojenie Dunaj-Odra-Labe. Obe uvedené prepojenia sú v Slovenskej republike súčasťou aktuálne platnej Koncepcie rozvoja vodnej dopravy a v nedávnej minulosti boli bilaterálne diskutované ako nekonkurenčné s možnosťou vzájomnej podpory pri ich realizácii. Investícia do vodných ciest sa v čase krízy ukazuje ako jedno z možných riešení tvorby nových pracovných príležitostí a je v súlade s aktuálnou dopravnou stratégiou Európskej únie.

Na základe uvedeného Agentúra rozvoja vodnej dopravy v rámci jej hlavnej činnosti, t.j. modernizácie a roz-

voja vodných ciest a ich súčastí, aj v roku 2012 analyzovala možnosti získavania finančných prostriedkov pre prípravu, projektovanie a realizáciu stavebných objektov a zariadení na vodných cestách či už zo štátneho rozpočtu, prostredníctvom príslušných fondov EÚ a pod.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy ako „výkonná zložka“ spolupracuje pri príprave operačného programu doprava na roky 2014–2020. K tomu by mala slúžiť aj účasť zástupcu ARVD v Pracovnej skupiny pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014–2020. Výsledkom aktivít Pracovnej skupiny by malo byť dosiahnutie niekoľkých cieľov, okrem iného vypracovanie „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (etapa 1)“ – Master Plan. Na základe Strategického plánu, ako aj z Koncepcie rozvoja vodných ciest SR by sa mali následne realizovať konkrétne prioritné opatrenia, resp. investičné projekty z oblasti modernizácie a rozvoja vodných ciest do pripravovaného operačného programu.

ŠTÚDIA USKUTOČNITELNOSTI „REKREAČNÁ PLAVBA PO RIEKE MORAVA (R.KM 0,00 - R.KM 69,30) – MRENA (MORAVA RIVER – RECREATIONAL NAVIGATION)

Ing. Rastislav Hric

projektový manažér / špecialista pre rozvoj vodnej dopravy

Agentúra rozvoja vodnej dopravy (ARVD) v spolupráci s Úradom dolnorakúskej krajinskej vlády, St. Pölten, Oddelením vodného hospodárstva realizuje projekt MreNa, ktorý je financovaný prostredníctvom Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013. Predmetom projektu je spracovanie komplexnej štúdie uskutočniteľnosti možností rekreačnej plavby po rieke Morava na r.km 0,00 až r.km 69,30.

Ide o unikátnu spoluprácu Slovenska a Rakúska v oblasti rozvoja plavebného turizmu a spoznávanie ich prírodného bohatstva. Hlavným cieľom projektu je využiť potenciál rieky Morava a príslušného územia na rozvoj cezhraničného cestovného ruchu v tomto regióne. Projekt má ďalej za cieľ podrobne analyzovať východiskovú situáciu a podľa možnosti navrhnúť riešenia rozvoja cestovného ruchu (CR) akceptovateľného z hľadiska environmentálneho, legislatívneho, technického i socio-ekonomického.

Ťažiskovou časťou štúdie „MreNa“ je technická analýza, zahŕňajúca spracovanie digitálneho modelu koryta, stanovenie plavebného prietoku a parametrov plavebnej dráhy, simuláciu hladinového režimu, variantný návrh vodnej cesty pre dosiahnutie parametrov plavebnej dráhy, digitálnu plavebnú mapu pre jednotlivé varianty vodnej cesty, ako aj technický a kapacitný návrh objektov.

Veľký dôraz bude kladený aj na ekologický aspekt, pričom za túto časť projektu bude zodpovedný projektový partner - Úrad dolnorakúskej krajinskej vlády. Ďalšou aktivitou je identifikácia socio-ekonomických dopadov navrhovaných aktivít rekreačnej plavby na rozvoj cestovného ruchu v okolitých regiónoch a analýza legislatívnych predpisov (medzinárodných, slovenských a rakúskych) v oblasti vnútrozemskej plavby.

Projekt MreNa sa aktuálne nachádza vo svojej počiatočnej fáze a mal by byť ukončený v marci 2014. Úvodné stretnutie (kick-off Meeting) sa pod záštitou ARVD konalo dňa 28.09.2012 v priestoroch Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Pozvaných bolo viac ako 80 hostí. Za slovenskú stranu to boli najmä zástup-

ovia Bratislavského samosprávneho kraja ako strategického partnera projektu, ďalej Trnavského samosprávneho kraja, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, Ministerstva životného prostredia, Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka, Ministerstva vnútra, Výskumného ústavu vodohospodárskeho, Slovenského vodohospodárskeho podniku, organizácií zaoberajúcimi sa ochranou prírody, Spolku pre podporu Pomoravia a starostovia obcí Devín, Devínska Nová Ves, Záhorská Ves a Suchohrad. Za rakúsku stranu boli okrem iných prizvaní zástupcovia projektového partnera, Spoločného technického sekretariátu vo Viedni, riadiaceho orgánu, Ministerstva dopravy, inovácií a technológií, spoločnosti via donau GmbH, Krajského úradu životného prostredia, WWF a starostovia obcí ležiacich v dotknutom regióne.

Cieľom stretnutia bolo predstavenie projektových partnerov a informovanie účastníkov o histórii vzniku projektu MreNa, jeho cieľoch, aktivitách a očakávaných výstupoch. Dôležitou časťou stretnutia bola aj výmena skúseností a poznatkov s riešiteľmi tematicky príbuzných projektov ako MoRe, LIFE+, Ramsar, či BGMII. Nakoľko súčasťou projektu je aj zistenie možnosti rekreačnej plavby aj pre severnejšie úseky rieky Morava, bola jedným z bodov programu aj detailná prezentácia projektu Batúv kanál.

V súčasnosti obaja projektoví partneri pripravujú, resp. realizujú jednotlivé verejné obstarávania s cieľom zabezpečenia kvalifikovaných dodávateľov jednotlivých analýz, pričom v Slovenskej republike bola v decembri 2012 ukončená legislatívna analýza (slovenská časť) a v štádiu vyhodnocovania je verejné obstarávanie technickej analýzy. Rakúsky partner predpokladá v januári 2013 realizáciu procesu verejného obstarávania k ekologickej a legislatívnej (rakúska časť) analýze.

PROJEKT PLATINA

Ing. Vladimíra Slabá

projektový manažér / špecialista pre rozvoj vodnej dopravy

Agentúra rozvoja vodnej dopravy podpísala dňa 14.02.2012 Zmluvu o zapojení ARVD do projektu PLATINA WP 4.1 (ďalej len „Zmluva“). Projekt PLATINA je súčasťou 7. Rámcového programu pozostávajúci z 23 partnerov z deviatich rôznych krajín. Jeho úloha spočíva v urýchlení dosiahnutia cieľov plánu NAIADES. Akčný plán NAIADES je iniciatívou Európskej komisie zvýšiť využitie vnútrozemskej plavby ako časti intermodálneho dopravného riešenia v rámci vytvárania rozsiahlej udržateľnej, konkurencieschopnej a environmentálnej európskej dopravnej siete.

Podpisom Zmluvy medzi ARVD a via donau, sa ARVD ako 24. partner zaviazala podporiť propagáciu a rozvoj vnútrozemských vodných ciest v Európskom regióne. Táto Zmluva by zároveň mala podporiť začlenenie ARVD do aktivít pracovnej skupiny PLATINA WP 4.1.

Realizácia aktivít ARVD v rámci projektu PLATINA sa začala 02/2012 a trvala do 05/2012.

ARVD v tomto období realizovala podporné aktivity v nasledujúcom rozsahu:

Vypracovala návrh Propagačného a komunikačného plánu pre vnútrozemskej vodnú dopravu v Slovenskej republike (ďalej len „Plán“) a prediskutovala tento návrh s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, následne vypracovala podrobný plán podľa po-

žiadaviek MDVRR SR a hlavného partnera pracovnej skupiny WP 4. Plán je vypracovaný v dvoch jazykových podobách – v slovenčine a angličtine.

Zorganizovala jednodňový seminár pre prepravcov a ďalšie zainteresované skupiny na Slovensku s cieľom informovať o obchodných príležitostiach vnútrozemskej plavby. Seminára sa zúčastnilo približne 40 zástupcov zo štátneho, súkromného a mimovládneho sektora. Program seminára bol rozdelený do 5 častí – 1. Vnútrozemska vodná doprava vo všeobecnosti, 2. Komerčná plavba, 3. Osobná (rekreačná) plavba, 4. Vzdelávanie v oblasti vodnej dopravy a projekty, 5. Infraštruktúra vodných ciest.

Podporila organizovanie konferencie s názvom Barge to Business 2012 vo Viedni v marci 2012. ARVD informovala o tejto udalosti televízie, rozhlasové a tlačové médiá. Slovenská verejnoprávna televízia (RTVS) potvrdila účasť na tejto konferencii. Dňa 17. marca 2012 RTVS odoslala v hlavných večerných správach reportáž z konferencie Barge to Business 2012, kde bol rozhovor s európskym komisárom pre regionálnu politiku – Johannesom Hahnom.

Poskytla 2 správy určené na publikáciu na www.naiades.info, vyhotovené v angličtine. ARVD pripravila článok o rýchlej lodnej doprave - Dunajbuse na Slovensku. Dunajbus je projektom súkromnej firmy Nautivia, ktorá pripravuje spojenie okrajových a prímestských oblastí s hlavným mestom a centrom Bratislavy. Druhou pripravenou správou na publikovanie na www.naiades.info bola informácia z 1-dňového seminára Vnútrozemska vodná doprava a obchodné príležitosti v podmienkach SR, ktorý zorganizovala ARVD.

PROJEKT GIFT

Ing. Miroslava Tegelhoffová, PhD.

projektový manažér / špecialista investícií vo vodnej doprave

Projekt GIFT SEE – Green intermodal freight transport je projekt vedený v rámci programu nadnárodnej spolupráce Juhovýchodnej Európy (SEE). Projekt je 85% spolufinancovaný z ERDF (Európsky fond pre regionálny rozvoj), resp. z IPA (štáty mimo EÚ) a 15% z vlastných zdrojov.

Hlavným cieľom súčasného projektu je zmapovať, analyzovať a vyhodnotiť stav sektoru dopravy v GIFT dopravnej sieti a navrhovať nové politiky a stratégie v oblasti infraštruktúry, procesov, aktív, ICT, právnych predpisov, noriem a otázok harmonizácie, s cieľom podporiť inovačné environmentálne (zelené) intermodálne koridory nákladnej dopravy.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy sa zapojila do projektu GIFT ako asociovaný strategický partner. Projekt bol schválený 24. apríla 2012. Líder partnerom projektu GIFT je Grécko (Ministerstvo dopravy). Na projekte je zúčastnených 27 partnerov z krajín: Bulharsko, Grécko, Maďarsko, Taliansko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Albánsko, Chorvátsko a Srbsko. Celkový rozpočet projektu je **4,040,493.70 EUR**.

Na splnenie počiatočných cieľov sa bude mapovať a posudzovať súčasný stav, pokiaľ ide o dopravné stratégie, operácie a politiky troch vybraných koridorov. Následne, na základe zistení tejto analýzy sa budú syntetizovať konkrétne a pragmatické návrhy na zlepšenie existujúcej dopravnej siete a na podporu ekologickej dopravy vo vybraných koridoroch. Za účelom posúdenia účinnosti z týchto návrhov, sa budú rozvíjať nástroje pre testovanie ich ekologickej prevádzky. Cieľom bude posú-

diť dopad navrhovaných zlepšení a politik týkajúcich sa času jazdy, nákladov, rizík, a emisií CO₂. Projekt GIFT zasahuje do troch Pan-európskych dopravných koridorov, menovite IV, V a VII, ktoré pokrývajú takmer celý región juhovýchodnej Európy. Každý koridor má v rámci projektu GIFT svojho lídra.

Koridor Líder koridoru KORIDOR IV PP2: TRAINOSE S.A., Grécko (TRAINOSE) KORIDOR V PP3: Regional Inter-University Consortium of Apulia Region, Taliansko (CIRP) KORIDOR VII PP5: National Company The Maritime Danube Ports Administration SA Galati, Rumunsko (CN APDM SA Galati) Pozn.: PP –projektový partner

Každý líder definoval reprezentanta za jednotlivé štáty, v koridore VII za Slovenskú republiku je reprezentantom Agentúra rozvoja vodnej dopravy.

Projekt GIFT sa nachádza vo svojej počiatočnej fáze a mal by byť ukončený v auguste 2014. Prvé stretnutie partnerov projektu bolo na "Kick off meetingu" v dňoch 13. a 14. septembra 2012 v Aténach v Grécku, kde sa preberali úvodné otázky, ako termíny odovzdania potrebných údajov pre každú zúčastnenú krajinu, a z toho vyplývajúce financovanie. V dňoch 26. a 27. novembra 2012 sa uskutočnilo v Sofii v Bulharsku ďalšie pracovné stretnutie, pričom nasledovné je naplánované na február 2013, a malo by sa uskutočniť v Srbsku.

ARVD sa doteraz zapojilo do aktivít, ku ktorým patrilo poskytnutie dát ohľadom vodnej dopravy a prístavov pre koridor VII, ďalej zabezpečenie preloženie dotazníka a zabezpečenie jeho poskytnutia stakeholderom v Slovenskej republike a v neposlednom rade účasť na jednotlivých stretnutiach (Kick off meetingu v Aténach / Grécko a stretnutie v Sofii, Bulharsku).

V decembri 2012 projektoví partneri sfinalizovali zozbieranie dát podľa určených koridorov, v januári 2013 sa predpokladá finalizácia dát lídrami partnerov jednotlivých koridorov.

VÝSKUM PRÍPRAVY, PROJEKTU A REALIZÁCIE PLAVEBNÉHO STUPŇA VODNÉHO DIELA KOLÁROVO NA VÁHU

Ing. Roman Cabadaj, PhD.

špecialista investícií vo vodnej doprave

Vážska vodná cesta je z hľadiska intermodálnych dopravných koridorov podľa TEN-T označená číslami č. V. a VI. Z hľadiska siete vnútrozemských vodných ciest nachádzajúcich sa na území Slovenskej republiky sa Vážska vodná cesta napája v meste Komárno v riečnom kilometri rkm 0,00 v ústí vodného toku Váh do vodného toku Dunaj v jeho rkm 1765,800. Ďalej Vážska vodná cesta pokračuje Považím do mesta Žilina, odkiaľ sa uvažuje s jej pokračovaním spojením Váh – Odra. Taktiež sa uvažuje o pokračovaní Vážskej vodnej cesty do Vrútok vnútrozemskou vodnou cestou miestneho významu.

Vážska vodná cesta v rkm 70,000 – rkm 0,000, ktorá bola uvedená do prevádzky v roku 1998, je vnútrozemskou vodnou cestou iba „de iure“, nakoľko nie je možná jej trvalá prevádzka bez nadlepšovania prietokov pre účely plavby pomocou nádrže VD Kráľová a VD Selice, aj to iba za predpokladu vodného stavu Dunaja v meste Komárno minimálne 250 cm. Uvedené opatrenie má preto v súčasnosti len občasný charakter, okrem iného aj vzhľadom k aktuálne prioritnému využívaniu najmä VD Kráľová pre energetické účely. Na plavbu na tomto úseku Vážskej

vodnej cesty vydala Štátna plavebná správa v Bratislave Plavebné opatrenie č. 1/1999 – Váh, ktorou sa vydáva dočasný poriadok pre plavbu na rieke Váh v úseku rkm 0,000 – 78,850 s účinnosťou od 1.8.1999. Predmetné opatrenie je však od roku 2012 zrušené. Bez zabezpečenia potrebných plavebných parametrov, najmä plavebných hĺbok nie je možné realizovať plnohodnotnú plavbu na predmetnom úseku Vážskej vodnej cesty, ktorá tak zatiaľ nespĺňa podmienky tak, ako jej vyplývajú zo zaradenia do siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu v zmysle Dohody AGN.

Z hľadiska ďalšieho postupu sú možné dva varianty riešenia I. etapy:

zabezpečenie dostatočných plavebných parametrov, najmä plavebnej hĺbky realizáciou vzdutia v úseku Selice – Komárno dostavbou stupňa Nagymaros, Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, podľa Medzinárodnej Zmluvy medzi ČSSR a MLR o výstavbe a prevádzke Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, zo 16. septembra 1977 (Zmluva 1977), ktorá určovala Spôsob prípravy, realizácie a prevádzky spoločnej investície Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros. Uvedené je závislé od záverov rokovaní o naplnení spôsobu na dosiahnutie pôvodných cieľov uvedených v Zmluve 1977, ktoré prebiehajú priebežne od roku 1997, aj v súčasnosti, a ktoré vyplývajú z rozsudku súdu Medzinárodného súdneho dvora v Haagu zo dňa 25.9.1997. V predmetnej záležitosti zastupuje Slovenskú republiku splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros

za predpokladu nedostavby stupňa Nagymaros je možné zabezpečiť dostatočné plavebné parametre, najmä plavebnú hĺbku **výstavbou vodného diela Kolárovo**, rkm cca 25,00 – 27,50. Pri realizácii uvedeného riešenia je potrebné zabezpečiť kótu vzdutia uvažovaným vodným dielom vyššiu, ako má/malo zabezpečiť vzdutie od stupňa Nagymaros.

V rámci aktivity Vedy a Výskumu pre rok 2012, kde prostredníctvom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, ARVD iniciovala niekoľko úloh súvisiacich s rozvojom a modernizáciou vodných ciest, bola riešená úloha s názvom „**Výskum**

prípravy, projektu a realizácie plavebného stupňa Vodného diela Kolárovo na Váhu“. Úloha bola ukončená a výsledky odovzdané v decembri 2012. Úloha „Výskum prípravy, projektu a realizácie plavebného stupňa Vodného diela Kolárovo na Váhu“ poskytla nasledovné výsledky:

Zosúladenie účelov VD Kolárovo so schválenými zámermi týkajúcimi sa Vážskej vodnej cesty, protipovodňovej ochrany a ochrany životného prostredia dolného Považia;

Určenie objektivej skladby (rozhodnutie, ktoré objekty majú byť súčasťou VD s ohľadom na účely VD - napr. veľká PLK, PLK pre malé a športové plavidlá, sklz pre športové plavidlá, veľká VE, malá VE, zdrž, štrkový priepust, biokoridor samostatný alebo kombinovaný so sklzom, rejdy PLK, obslužné objekty - kotviská, výväziská, vyčkávacie priestory);

Určenie hydraulických a hydrologických parametrov (dimenzačný prietok VD, biologický prietok, plavebné prietoky), návrh cieľových parametrov VD (parametre plavebnej dráhy, pôdorysné užitočné rozmery PLK, priebeh plavebných hladín, priebeh plnenia a prázdnenia PLK) s ohľadom na účely, ktoré má VD Kolárovo plniť;

Stanovenie parametrov prevádzky VD Kolárovo (dopravná kapacita, bežná prevádzka, zimná prevádzka, havarijná prevádzka a pod.);

Náplň čiastkových výskumov (napr. náplň výskumu dispozičného a koncepčného riešenia objektov s ohľadom na vplyv prúdenia vody na bezpečnosť plavidiel, hydraulický výskum plniaceho a prázdniaceho systému v plavebných komorách, výskum sklzu, biokoridoru);

Návrh metodiky výskumu (napr. použitie fyzikálneho modelovania, matematických simulácií, ich kombinácia);

Identifikácia a zapracovanie podmienok dotknutých rezortov, inštitúcií a subjektov;

Návrh časového postupu výskumu, projekcie a realizácie.

Získané poznatky budú v budúcnosti využité pri samotnom výskume, či už fyzikálnom alebo matematickom, a pri príprave projektovej dokumentácie samotného vodného diela Kolárovo. Aktuálne sa v rámci Vedy a výskumu na rok 2013 pripravuje úloha „**Modelový výskum dispozičného riešenia Vodného diela Kolárovo na Váhu s ohľadom na nautické podmienky a podmienky plavebnej bezpečnosti**“.

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



ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Turistická atraktivita jižních Čech roste

Bc. Václav Straka - PR manažer Ředitelství vodních cest ČR

Jižní Čechy dostávají další lákadla pro turisty. Na konci roku byla dokončena plavební komora na jezu Hluboká nad Vltavou a stavbaři začali s výstavbou turistického přístavu v meandru na levé straně řeky. Pokračuje tak snaha zpřístupnit Vltavu a její blízké okolí turistům a cykloturistům po vodě.

Plavební komoru Hluboká nad Vltavou vybuďovalo Ředitelství vodních cest ČR v rámci projektu obnovy splavnosti Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. K již zprovozněnému téměř 9 km dlouhému úseku vodní cesty České Budějovice-Hluboká nad Vltavou tak od letošního roku přibude dalších 19 km, po kterých lodě doplují až k přehradě Hněvkovice. Stavební náklady na vybudování plavební komory, prohrádku koryta řeky a vybudování přístaviště Hluboká nad Vltavou-Hamry byly 426 mil. Kč, přičemž celá částka byla hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Pro ty, kteří rádi hovoří o možnosti využít tyto prostředky na vybudování dálnice D3 možno dodat, že za tuto sumu, která zpřístupnila 19 km vodní cesty, by bylo možné postavit cca 2 km dálnice (221 mil. Kč = průměrná cena 1 km dálnice dle ŘSD). Otevřením nového úseku se výrazně zatraktivní plavba v této části řeky. Nejen, že 28 km je již slušná délka vodní cesty i pro celodenní výlet, ale hlavně část plavby z Hluboké nad Vltavou k přehradě Hněvkovice vede krásnou krajinou, která se rozprostírá okolo přehradní nádrže. Okolí řeky je velmi atraktivní i pro cykloturisty, takže se přímo nabízí myšlenka na kombinovaný výlet, kdy jednu cestu je možné absolvovat lodí a druhou na kole.

K plavbě neodmyslitelně patří přístavy. Jeden takový se začíná budovat ve dnes zaneseném a nevyužívaném meandru u levého břehu Vltavy pod zámek Hluboká nad Vltavou. Vznikne zde moderní stání pro 73 malých plavidel a jednu velkou osobní loď. Přípojky vody a elektřiny pro každou loď budou samozřejmostí, stejně jako skluz pro spouštění lodí a místo pro odevzdání odpadů. Loď navíc budou v přístavu v bezpečí i v době povodní.

Umístěním přístavu přímo pod hlubockým zámek vznikne v roce 2014 nový výchozí bod pro řadu turistů, ale i atraktivní místo k návštěvě vhodně doplňující celou volnočasovou zónu. Až bude v roce 2015 plně splavný úsek Vltavy z Hněvkovic do Týna nad Vltavou, počítá investor staveb, Ředitelství vodních cest ČR, že na Hlubokou budou moci přijet malá plavidla bez nadsázky třeba až z Hamburku.



Vizualizace přístavu Hluboká nad Vltavou

Vltava Open 2013

Již 3. ročník zábavného otevření plavební sezóny na Vltavě se chystá na sobotu **4. května 2013** ve volnočasovém areálu v Českém Vrbném. Slavnostní odemčení symbolicky otevře lodím plavbu po 28 km vodní cesty z Českých Budějovic až k přehradní hrázi Hněvkovice.

I letos bude připravena zábava pro děti i dospělé a to nejen v Českém Vrbném, ale i na Hluboké nad Vltavou.

Bližší informace najdete na www.vltavaopen.cz



Během akce Vltava Open 2013 si budou moci návštěvníci prohlédnout i nedávno dokončenou plavební komoru Hluboká nad Vltavou

V ČR loni opět vzrostl počet nových malých plavidel

Ing. Jan Skalický - pověřený řízením Ředitelství vodních cest ČR

Každoročně stoupající oblibu soukromých lodí a člunů u nás potvrzují čerstvé údaje z evidence plavebního rejstříku. Za loňský rok přibýlo 600 registrovaných malých plavidel, což je o 27 více, než za rok 2011. Jedná se o lodě dlouhé do 20 metrů pro maximálně 12 osob. V tomto ohledu tak kopírujeme trend západních zemí, kde má vnitrozemská plavba dlouhodobě rostoucí tendenci. Jsme rádi, že zájem o turistické využití vodních cest u nás neustále stoupá. Potvrzuje se tak správnost úsilí vynaloženého ministerstvem dopravy na budování infrastruktury, tedy že nově budovaná kotviště a přístaviště jsou dobrou investicí s významným potenciálem dalšího růstu. Například letos začne na dolním a středním Labi vznikat ucelená síť veřejných kotvišť. V první fázi jich bude postaveno osmnáct v turisticky zajímavých lokalitách, například v Litoměřicích nebo v Libochovanech a to je významný počín nejen pro české lodě a české plavce, ale nová infrastruktura významně láká i zahraniční vodní turisty, kteří tak podpoří rozvoj regionů okolo řeky. Plavba lodí po řekách krásnou krajinou a městy je především na západ od nás velmi oblíbený a hojně využívaný druh turistiky. I u nás ale lidé přicházejí na kloub kouzlu říční plavby, kterou spojují s poznáváním nových míst a sportovním vyžitím. Turisticky zajímavé jsou nejen prohlídky měst, ochutnávky vína či návštěvy místních památek, ale i výlety na kole do okolí, in-line bruslení a další. Každý den může loď kotvit na jiném místě, nebo je možné se na zajímavém místě zdržet déle. Vše závisí jen na tom, zda má člověk pronajatý hausbót či loď sám pro sebe, nebo se plaví na organizované výletní lodi. Dobrým příkladem u nás již fungující infra-

struktury je Baťův kanál. Za loňský rok na něm evidujeme 80 tisíc návštěvníků, což představuje nárůst o 25 procent oproti předchozímu roku. V Evropě jsou pro plavby využívané jak vodní cesty, jako je u nás zmíněný Baťův kanál, tak velké toky. Mezi nejoblíbenější z velkých řek patří plavba po Dunaji a plavba po Rýnu. Plavba po řekách a průplavech je ale samozřejmě populární i na dalších místech, především v Německu, Nizozemí, Francii, Belgii a Švýcarsku. Z tohoto pohledu má Labe i Vltava obrovský potenciál do budoucna. Plavba po Labi a Vltavě je ovšem zatím možná právě jen pro malé lodě. Velké bohužel nemají garanci dostatečné hloubky řeky. Využití labsko-vltavské vodní cesty brání především chybějící jez v Děčíně, kvůli němuž nemohou z a do republiky pořádně plout nejen větší osobní výletní lodě, ale ani ty nákladní.



Malá rekreační plavidla jsou v ČR stále oblíbenější

Mezinárodní projekt INWAPO

Ing. Nina Šmidrkalová - Ředitelství vodních cest ČR



Ředitelství vodních cest ČR, jakožto organizační složka státu zřízená Ministerstvem dopravy k plnění funkce státní investorské organizace pro realizaci staveb infrastruktury na vodních cestách, se ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zapojilo do mezinárodního projektu INWAPO. Projekt INWAPO (improving connections, joining people) má v úmyslu posílit vodní dopravu a podpořit lepší koordinaci mezi různými subjekty spojenými s růstem konkurenceschopnosti alternativ k silniční dopravě. INWAPO je jedním ze strategických projektů financovaných z programu CENTRAL EUROPE, Priority 2.

Analýza hospodářského potenciálu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe

V rámci tohoto projektu byla zpracována Analýza hospodářského potenciálu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Dopravní koridor Dunaj–Odra–Labe je dlouhodobě uvažován pro možnou realizaci vnitrozemské vodní cesty spojující přes území České republiky Černé moře s mořem Severním a Baltickým. Vybudování průplavu D-O-L by mohlo přispět ke splnění cíle 3 Bílé knihy EU – optimalizace výkonu multimodálních dopravních koridorů převedením 30% silniční nákladní dopravy na trasách nad 300 km na železniční nebo vodní dopravní cestu.

Základním předpokladem dalších příprav vodního koridoru D-O-L v libovolném časovém výhledu je jeho stabilizace ve všech relevantních územně-plánovacích a strategických dokumentech. Aktuálně platná **Dopravní politika ČR pro léta 2005–2013** obsahuje jen bod 5.5 „... pokračovat v územní ochraně koridoru D-O-L formou územní rezervy ...“. Stávající **Politika územního rozvoje ČR 2008** vodní koridor D-O-L vůbec nezmiňuje. Územní rezerva pro D-O-L je vytvořena usnesením vlády ČR č. 368/2010.



Výhodnost přeprav vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe

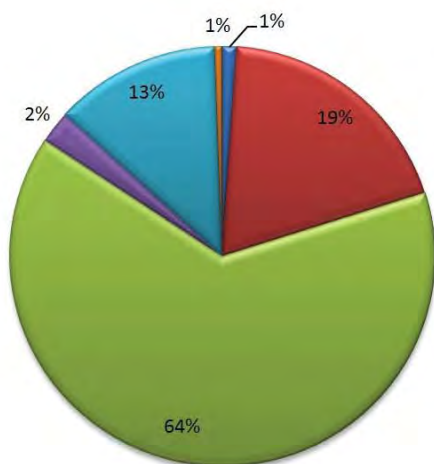
Předpokládaný vývoj hospodářství je uvažován podle veřejně přístupných dokumentů **Sektorové strategie MD ČR**:
 Kniha 1 – Výchozí podmínky pro tvorbu dopravních strategií;
 Kniha 2 – Strategický dopravní model ČR;
 Kniha 3 – Scénář budoucího rozvoje;
 Kniha 4 – Model dopravních prognóz.

Tato dopravní očekávání jsou ověřena pomocí podrobné analýzy směrových dopravních průzkumů na klíčových profilech silniční sítě. Základní prognóza zatížení jednotlivých úseků vodní cesty D-O-L je zpracována ve třech variantách (Trend, Nízký, Vysoký) pro časové horizonty 2020 a 2050 dle předpokladů hospodářského a sociologického vývoje v Knize 4.

Formulace dopravních očekávání vodního koridoru

Pro tuto analýzu je směrodatný „nulový scénář“ rozvoje infrastruktury dle Knihy 4. Dopravní očekávání jsou odvozena na základě dostupných informací o nejvýznamnějších výrobcích na vodním koridoru D-O-L. Speciální pozornost je věnována komoditám, které jsou významně zastoupeny ve vnitrozemské vodní dopravě (nerostné suroviny, stavební materiály, zemědělské plodiny, hmotnostně nadměrné a nadrozměrné náklady, chemické produkty, LPG, LNG).

Prognóza objemů přeprav na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe (TREND)		
	rok 2020	rok 2050
Dunaj – Hodonín	7 500 tis. tun	10 320 tis. tun
Hodonín – Otrokovice	7 470 tis. tun	10 280 tis. tun
Otrokovice – Přerov	7 600 tis. tun	10 460 tis. tun
Přerov – Mošnov	8 100 tis. tun	11 150 tis. tun
Mošnov – Ostrava	6 520 tis. tun	8 970 tis. tun
Ostrava – Kozle	3 450 tis. tun	4 740 tis. tun
Přerov – Olomouc	4 850 tis. tun	6 680 tis. tun
Olomouc – Pardubice	4 740 tis. tun	6 530 tis. tun



- Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty rybolovu
- Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium
- Potravinářské výrobky, nápoje a tabák
- Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média
- Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo
- Dopravní prostředky a zařízení

Podíl jednotlivých komodit v importu vnitrozemskou říční dopravou v roce 2010

Pro scénář Vysoký jsou dále zohledněny specifické vlivy existence kompletně dokončeného vodního koridoru D-O-L, včetně případné existence transkontinentálního tranzitního terminálu na území západního Slovenska.

Potřeby regionálního rozvoje z hlediska potřeb nutných pro iniciaci a rozvoj nových podnikatelských aktivit vázaných přímo a nepřímo na vodní cestu

Potřeby rozvoje nových podnikatelských aktivit jsou definovány na základě platné územně plánovací dokumentace regionů i jednotlivých municipalit v trase vodního koridoru a na ně navazujících studií. Je provedena velmi podrobná rešerše dostupných rozvojových materiálů v koridoru existujících nejvýznamnějších výrobců i jejich sdružení. Stávající stav, kdy výstavba vodního koridoru D-O-L není součástí územně-plánovací dokumentace, způsobuje nezáměr o přípravu územní specifikace okolí plánovaných přístavů. Nezbytným předpokladem pro rozvoj podnikatelských aktivit je územní alokace prostor pro podnikatelské a logistické zájmy při vodní cestě. Vzorem jsou nové přístavní průmyslové zóny kolem nové vodní cesty Seina–sever ve Francii, ale také u stávajících průplavů v Belgii, Nizozemí, SRN. Význam těchto územních koncepcí podtrhuje i současný program Rakouska pro umístování průmyslu k vodní cestě. Úspěšným příkladem je nový přístav Enns na Dunaji.

Zcela základní potřebou pro jakékoliv další kroky pro iniciaci a rozvoj nových podnikatelských aktivit je oficiální potvrzení zájmu ze strany vlády ČR vybudovat vodní koridor D-O-L, i když etapovitě a ve velmi rozmělněném časovém období. Další potřebou je i vzbuzení společenské poptávky po jeho realizaci. Lze důvodně předpokládat, že při splnění těchto dvou potřeb budou jednotlivé iniciační aktivity po regionech postupně narůstat.

Mimodopravní efekty stavby

Je vytvořen indikativní výčet mimodopravních efektů vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe s rozdělením na celospolečenské efekty, efekty související se zvýšenou zaměstnaností v průběhu výstavby i po jejím skončení, efekty pro obyvatele dotčeného koridoru, které souvisí se zvýšením kvality života v regionu a v neposlední řadě efekty pro spočívající ve zvýšené atraktivitě pro investory i návštěvníky daného regionu.

Mimodopravní přínosy nemohou samy o sobě zdůvodnit potřebu budování vodního koridoru D-O-L, při dostatečně vhodné komunikaci však mohou významně napomoci k akceptování výstavby tohoto díla na regionální a místní úrovni.

Studie Analýza hospodářského potenciálu dopravního koridoru Dunaj–Odra–Labe bude zveřejněna na webových stránkách www.d-o-l.cz v sekci Ke stažení/ Studie Dunaj-Odra-Labe.

International project INWAPO

The waterway directorate of the Czech republic, as the government department set up by the Ministry of Transport to act as a public investor organization for the implementation of infrastructure construction on waterways, be participate in the international project INWAPO. Project INWAPO (improving connections, joining people) intends to enhance waterborne transport and promote a better coordination among different actors involved with the growth of competitiveness of the alternatives to road transport. INWAPO is one of the strategic projects connected to the Priority 2 of CENTRAL EUROPE Programme. In this project are processed analyses and studies of the water corridor Danube-Oder-Elbe.

This project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF



CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

Nevíte, kde kotvit v roce 2013 na Slapech?

Nabízíme Vám možnost kotvení v marině u hotelu Atlantida.

Na Staré Živohošti naleznete sportovní vyžití

(minigolf, tenis, bowling, squash, badminton, cyklo...).

Zázemí mariny se v minulém roce rozšířilo o čerpací stanici pohonných hmot.

Kontakt:
manager@hotelatlantida.cz
Tel. +420 724 694 540
Tel. +420 22 11 0 22 51
www.hotelatlantida.cz



Prezident ČR Miloš Zeman podporuje vodní koridor D-O-L

Již několik let před svou kandidaturou na prezidenta ČR vyjadřoval Miloš Zeman zájem o informace o projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Přinášíme proto našim čtenářům letošní články týkající se názorů Miloše Zemana na tento projekt a reakcí na ně. Pro jejich množství jsme nemohli uveřejnit všechny, proto uvádíme ty nejzajímavější ve zkrácené podobě. Zároveň si redakce dovolila k některým článkům připojit názory dřívějších nebo současných autorit, případně názor redakce.

Redakční rada

Zeman chce vyvěsit na Hradě vlajku EU, výměnou za peníze z Bruselu

Jiří Ovčáček – Novinky.cz, 9. ledna 2013

Prezidentský kandidát Miloš Zeman je v případě svého vítězství připraven vyvěsit na Hradě vlajku EU, což současná hlava státu Václav Klaus odmítá. Oplátkou za toto vstřícné gesto by chtěl Zeman vyjednat finance z Bruselu na výstavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe. Hradní uchazeč patří k velkým příznivcům velkých investic, považuje je za stimul pro nastartování ekonomiky.

„Symbolicky bych vztyčil vlajku EU na Hradě,“ pronesl Zeman na středeční neformální snídani s novináři v pražské kavárně Slavia s tím, že by to byl jeden z prvních kroků. Považoval by to za symbolické gesto vůči EU naznačující, že se poměry zlepšily. A oplátkou by chtěl vyjednat spolufinancování výstavby průplavu D-O-L, po které podle něj volají české podniky.

Podle Zemana by většinu výstavby financovala EU, zbytek ČR. Uvedl, že za 15 let by šlo na dílo ze státní pokladny 45 miliard korun. „To je třetina církevních restitucí,“ podotkl prezidentský kandidát. Zeman přitom vodní koridor označil za „příklad rozumné investiční akce“. Právě investice považuje za motor nastartování hospodářského růstu.

Poznámka redakce: Při stavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe po dobu 15 let by činily investiční náklady 3,7 miliardy Kč ročně při vytvoření 79 000 pracovních míst.

Z prezidenta Miloše Zemana by diplomatům přibyly vrásky

Dan Macek – ceskapozice.cz, 10. ledna 2013

„Domnívám se, že naše zahraniční politika je málo aktivní právě ve vztahu k EU. Jako příklad bych uvedl to, že ČR se dosud aktivně neúčastní při přípravě takzvaných transevropských sítí a na rozdíl od Polska se dosud neúčastní ani o financování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z prostředků fondu soudržnosti EU,“ vyjmenoval Miloš Zeman ČESKÉ POZICI své další výhrady k současné zahraniční politice ČR.

„Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní, nebude už ani památky.“

Ing. Antonín Patočka, 1948

Zpráva akcionářům ČNIMF

SDRUŽENÍ AKCIONÁŘŮ A VKLADATELŮ ČESKÉ REPUBLIKY - 1. února 2013

Vážení přátelé,

6. ledna byl zvolen nový český prezident Miloš Zeman, který v historicky první přímé volbě získal téměř 55 % voličských hlasů. Jeho soupeř kníže Karel Schwarzenberg dostal přes 45 % hlasů. Boj byl vyrovnaný a po prvním kole se zdálo, že zvítězí kníže. Nakonec ale rozhodlo větší Zemanovo sepětí s touto zemí, což je zejména pro venkovské obyvatelstvo důležitý faktor při rozhodování. Proto například účastník minulých prezidentských voleb Jan Švejnar, se kterým se v těchto volbách počítalo jako s horkým kandidátem, se jich nakonec překvapivě nezúčastnil. Cítil totiž instinktivně, že lidé by ho ne zvolili, protože by ho vnímali spíše jako Američana než jako Čecha.

Očekává se, že Miloš Zeman jako ekonom bude pod-

porovat investice do ekonomiky. Vyslovil se pro vybudování průplavu Dunaj-Odra-Labe, který by se tak po více než třech stoletích od prvního návrhu mohl dočkat své realizace. Stavba by poskytla pracovní příležitosti v Pardubickém, Olomouckém a Moravskoslezském kraji, tedy v regionech s vyšší nezaměstnaností. Nový prezident je též zastáncem dostavby Temelína a výhodného obchodování na východním, zejména ruském trhu, který jsme po revoluci v roce 1989 mnohdy neuváženě opustili a přenechali ho našim konkurentům.

„Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.“

Tomáš Baťa, 1930

Chceme volit proti kandidátům

Jakub Pokorný – MF Dnes, 19. ledna 2013

Zatímco Miloš Zeman má skutečný prezidentský program a mluví i o takových detailech, jako že prosadí průplav Dunaj–Odra–Labe, pro Schwarzenberga je programem spíše samotná jeho osobnost (anebo vládní

program TOP 09). Proto také levicový Miloš Zeman programem motivuje čtvrtinu lidí, zatímco Karel Schwarzenberg jen necelých 14 procent.

Pane Zeman, modrý prapor na Hrad nepatří!

Petr Mach – machpetrmach.blog.iDNES.cz, 2. února 2013

Vlajku za peníze?

Před volbami Miloš Zeman tvrdil, že by chtěl vlajku vztyčit a na oplátku bude chtít peníze z rozpočtu EU na financování průplavu Dunaj–Odra–Labe, megalomanské stavby, o které sní mnoho budovatelů už od první republiky. Teď to spíše vypadá, že jen jednostranně vztyčí vlajku a žádné peníze za to nebudou.

„Stavbu tohoto průplavu jsme dlužni již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že tento průplav postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naší vyspělost, již se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodali důkazů, které by mohly imponovat světu...“

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČSR,
v Brně 7. března 1923

Paroubek: Naše podpora Zemanovi není bianco šekem

Jiří Paroubek, předseda NS-LEV 21 – Parlamentní listy, 3. února 2013

Nepodpoříme také např. případné rozpočtové návrhy inspirované prezidentem na výstavbu průplavu Dunaj–Odra–Labe, jehož finanční náročnost (nejméně 250 mld. Kč) je nepřiměřená, jeho národohospodářský význam je sporný a environmentální dopady jsou nepředvídatelné. Domníváme se, že mnohem přínosnější pro ekonomiku státu je urychlení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy a železničních koridorů.

Pozn. redakce: Na základě usnesení vlády č. 561/2006 podepsaného předsedou vlády ČR Jiřím Paroubkem byla vypracována rozsáhlá ÚZEMNÍ STUDIE REÁLNOSTI A ÚČELNOSTI ÚZEMNÍ OCHRANY PRŮPLAVNÍHO SPOJENÍ DUNAJ–ODRA–LABE. Studie vypracovaná odborníky na územní plánování a životní prostředí jednoznačně potvrdila účelnost územní ochrany i přípravy D-O-L.

Kalousek to schytl... za Zemana a Čubu!

Lukáš Henzl – EuroZprávy 21. února 2013

NS-LEV 21 se nelíbí, že současná vláda na rozdíl od sousedních států neinvestuje do veřejných projektů. „Pokud bychom měli v čele státu hospodáře a podnikatele typu Tomáše Bati či Františka Čuby, tak by průplav

Dunaj–Odra–Labe byl již dávno postaven. Za Kalouska a Bendla to bohužel je v nedohlednu,“ míní Petr Michek, odborný mluvčí strany pro zemědělství.

Zemanovi bude radit slušovický Čuba

Jiří Ovčáček – Právo 20. února 2013

Řeč přišla na výstavbu kanálu Dunaj–Odra–Labe, kterou Miloš Zeman propaguje. V lednu prohlásil, že oplátkou za vyvěšení vlajky EU na Hradě by rád vyjednal finance z Bruselu na výstavbu tohoto vodního díla. Podle Zemana by většinu financí dodala EU, zbytek ČR.

Stavba by podle něj přišla státní pokladnu za 15 let na 45 miliard korun.

„To je třetina církevních restitucí,“ podotkl Zeman. Vodní kanál přitom označil za „příklad rozumné investiční akce“.

Sen o průplavu Dunaj–Odra–Labe

Luboš Palata – Český rozhlas 6, 9. února 2013

Jsou sny, na kterých se s Milošem Zemanem shodnem. A to říkám přesto, že jsem ho opravdu, ale opravdu nevolil a z jeho vítězství jsem se opravdu, ale opravdu neradoval. Tím snem, který mám s novým českým prezidentem společný je velký říční kanál Dunaj–Odra–Labe, který by v srdci České republiky propojil všechna důležitá evropská moře a udělal z nás velmoc říční lodní dopravy.

Dopravy, která je přes všechny možné připomínky dopravou nejen neekologičtější, ale také troufám si tvrdit zcela jednoznačně dopravou nejkrásnější a nejpřirozenější.

Česká republika má totiž z hlediska lodní dopravy úžasnou polohu rozvodí třech evropských moří. Labe odtéká do Severního moře, Morava do moře Černého a vody z Odry a Nisy míří do Baltu.

Sen o lodním a vodním propojení těchto tří evropských moří je starý už víc než sto let, kdy se tato vodní cesta plánovala ještě rakousko-uherskými plánovači. Jenže pak se středoevropská říše rozpadla a s ní se rozpadly projekty, které přesahovaly české hranice. Možná, že kdyby první republika netrvala dvacet, ale aspoň sto let, že by se ti osvícenější z československých státníků k této myšlence dokázali vrátit. Ale ani komunismus, ani doba po něm této velkolepé myšlence nepřála. Místo zdánlivě pomalých a nemotorných lodí a vodních kanálů dostala přednost auta a jejich potřeby v podobě všemožných silnic a dálnic.

Ostatně podobně jako vodní doprava dopadla i železnice, která v devatenáctém století přinesla do zemí českých doslova civilizaci a jejíž hustota nás dodnes řadí spíše do Evropy západní, než do té východní. Také tady se koleje spíše rušily, než by se stavěly nové, byť proti silnici či dálnici je železnice takový tichý, život nerušící zázrak. Což mohou tvrdit z vlastní zkušenosti, protože v domě vzdáleném půl kilometru vzdušnou čarou od nejrůšnější železnice už desítky let žiji. A kdybych dostal takovou možnost, tak vedle plavebního kanálu, třeba i toho mezi Labem a řekou Moravou bych se klidně i dobrovolně usídlil. Pár takových vysněných domů mám ostatně kolem starobylých zdymadel ve Francii, kam bych se – nebýt dětí a práce – odstěhoval třeba hned.

Ale dost snění, pojďme do reality. Zatímco před sto, stopadesáti lety by průplav Dunaj–Odra–Labe byl mohut-

ným dílem, které by vyčerpalo státní pokladnu na mnoho let, dnes je nejen po technické, ale i finanční stránce věcí téměř normální, průměrnou a uskutečnitelnou. A náklady na něj by nebyly vyšší, než na dálnici z Prahy do Českých Budějovic.

Vodní spojení se světem je přitom důležité pro jednu schopnost, kterou se Česká republika po desetiletí držela mezi vyspělými státy světa, byť z mnoha jiných pohledů už mezi nimi dávno nebyla. A tou je schopnost vyvážet do světa takzvané technologické celky, tedy přeloženo do srozumitelného jazyka, stavět na klíč v jiných zemích elektrárny, chemické závody, mlýny, cukrovary, pivovary, strojírenské továrny a podobně. U mnoha těchto věcí potřebujete vyrobit v Česku obrovské výrobky, které ale musíte k zákazníkovi nějak dopravit. A nejlépe, nejsnáze se to dá opět po řece a po vodních kanálech.

To samozřejmě neznamená, že by po českých řekách v budoucnu jezdily nějaké obrovské lodě, ale i takový obyčejný tlačný remorkér je schopný odvézt náklad, který nezvládne ani ten největší kamion po prázdných nočních dálnicích.

A je tu ještě jedna věc, kvůli níž by bylo dobré se stavbou průplavu co nejdříve začít. Přestože žijeme v úplatné a chaotické době, podařilo se státu trasu průplavu zatím uchránit před všemožnými developery a spekulanty s půdou a že jich tady v Česku máme. Prostě pořád to báječné a podle mě i velmi krásné lidské dílo postavit lze a měli bychom to udělat co nejdříve.

Proto jsem moc rád, že jedna z prvních věcí, které ve svých rozhovorech s prezidenty okolních států po svém zvolení Miloš Zeman zmínil, byla výstavba tohoto vodního díla. Na vodní projekt by mohla snad přispět i Evropská unie, protože co by se už mělo z evropských peněz platit, když ne propojování našeho kontinentu. V tomto případě dokonce ekologicky a po vodě.

Novému českému prezidentovi proto držím palce, aby se mu podařilo tento krásný projekt rozehnat a aby skončil úspěchem. To se v této zemi často nestává, ale já věřím, že by se to Miloši Zemanovi mohlo podařit. I kdyby se mu podařilo jen toto, bude to z mého pohledu dost, aby se mohl považovat za prezidenta, kterému se podařilo vstoupit do dějin.

Ze Slušovic až na Hrad. Zemanův poradce Čuba plánuje i průplav mezi Labem, Odrou a Dunajem

iHNED.cz – 19. února 2013

Dalším blízkým spolupracovníkem budoucího prezidenta Miloše Zemana bude tvůrce pověstného slušovickeho družstva František Čuba. Má mít na starosti oblast zemědělství. František Čuba je zastáncem vybudování průplavu, který by spojoval Labe, Dunaj a Odru.

František Čuba je mimo jiné zastáncem vybudování průplavu, který by spojoval Labe, Dunaj a Odru. Vidí v něm šanci pro rozvoj českého průmyslu. Zeman o projektu hovořil před volbami, prý by ho z Hradu podpořil.

„Znamenalo by to vytvoření 60 tisíc pracovních míst a zvýšení protipovodňové ochrany Moravy. Větší část by nám mohla pomoci financovat Evropská unie,“ řekl serveru iDnes.cz v lednu.

Pozn. redakce: Název průplav Labe–Dunaj–Odra byl používán za Rakouska-Uherska. Již více než půl století používáme název pro tento projekt Dunaj–Odra–Labe a posledních 10 let pro jeho mnohoúčelovost zvláště v oblasti hydroekologické stability používáme termín vodní koridor Dunaj–Odra–Labe. Tento název lépe vystihuje mimořádný význam tohoto projektu pro Českou republiku, která jako jediná z 27 států EU nemá přímý nebo kvalitní nepřímý přístup vodní cestou k moři. **Ještě pravdivější je hovořit o dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, jehož výstavby byla zahájena v roce 1901.**

O průplavu snili už naši předci, ožít by mohl díky Zemanovi

Jana Dronská – ČT24 24. února 2013

Projekt vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe znovu ožívá. Budoucí prezident Miloš Zeman je jeho zastáncem a potvrdil, že ho bude prosazovat. O spolehlivém a levném napojení na moře snili už naši předci – vodní koridor byl zakotven ve Vodocestném zákonu z roku 1901. Jeho velkým zastáncem byl i Tomáš Baťa se svým bratrem. Na průplav se ale dosud nenašly peníze. Propojení chybí hlavně průmyslovým firmám, které na rozdíl od konkurence nemohou své výrobky dostat do světa po vodě.

„Pan Zeman je zastáncem výstavby průplavu. Evropská unie je ochotna na to přispět, takže je to pro nás mimořádně zajímavé,” řekl po schůzce s Milošem Zemanem

jeho nový poradce František Čuba. Budoucnost projektu ale bude záviset hlavně na penězích. Průplav má stát 200 miliard korun. Většinu by musela dát právě Evropská unie.

Ministerstvu dopravy se zatím podařilo získat dotaci na takzvanou studii proveditelnosti. „Potřebnost tohoto průplavního spojení se nyní prověřuje. Ministr má za úkol jednat s okolními státy,” uvedl mluvčí resortu Martin Novák. Na přípravách se chtějí podílet i firmy z Moravy a Slezska. Průplav by sloužil také jako protipovodňová ochrana a pomohl by snížit znečištění ovzduší. Jasně by mělo být do roka, kdy má ministerstvo studii předložit vládě.

FINANCOVÁNÍ - Gigantický projekt nebo normální stavba?

Dunaj-Odra-Labe

8 miliard € = 200 miliard Kč



Dunaj-Hodonín-Přerov

1,6 miliard € = 40 miliard Kč



Průplav Seina-sever

4,2 miliardy € = 110 miliard Kč



Plynovod Nabucco

8 miliard € = 200 miliard Kč



Následky povodní (1997, 2002, 2010)

160 miliard Kč



Dokončení dálniční sítě ČR

575 miliard Kč



Podpora solární energetiky

1 bilion Kč (zaplatí občané)



„Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém kanálů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.”

Jan Antonín Baťa, 1938

Za vodní koridor Dunaj–Odra–Labe, při dotaci z EU ve výši 85% a době výstavby 27 let, zaplatí stát 1,1 miliardy Kč / rok (celkem 30 miliard Kč)

Za solární elektrárny, bez nároků na dotace z EU, zaplatíme my občané ČR 50 miliard Kč / rok (celkem 1 bilion = 1 000 miliard Kč)

SOLÁRNÍ ELEKTRÁRNY = 5 VODNÍCH KORIDORŮ D–O–L

Ekologičtí aktivisté opět proti vodní dopravě

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

Městský úřad v Přelouči zveřejnil v lednu odvolání Děti země a Přátel Slavíkových ostrovů proti územnímu rozhodnutí, které k projektu Plavební stupeň Přelouč II úřad vydal na konci loňského roku. Ani po deseti letech tak není v otázce splavnění Labe do Pardubic definitivně rozhodnuto.

Ekologičtí aktivisté opět volí zdržovací taktiku v boji proti vodní dopravě. Pod záminkou ochrany Slavíkových ostrovů odevzdali na poslední chvíli městskému úřadu v Přelouči dvě nápadně podobná odvolání. Obě obsahují obdobné námitky, obě mají podobný rozsah. Obě neobsahují žádné nové skutečnosti a domáhají se dalších doplnění dokumentace projektu za peníze nás všech. Ing. Jan Skalický, který je pověřen řízením Ředitelství vodních cest ČR, k tomu říká: „Vrcholem všeho je zpochybňování celého posouzení vlivu stavby na životní prostředí EIA a souhlasu se zásahem do krajinného prvku s odvoláním na změnu projektu. Přitom změna projektu byla provedena právě na základě požadavku ekologů, aby byla zmenšena plocha zasažená stavbou v oblasti Slavíkových ostrovů.

Ing. Skalický dále dodává: „Opět se setkáváme s jasným příkladem zneužití myšlenky ochrany přírody. Pod záminkou záchrany uměle vybudovaného území, na nějž se samovolně rozšířilo několik chráněných

druhů živočichů a rostlin, brání pár jedinců vybudování vodního díla, které odlehčí přetíženým silnicím a umožní využití vodní dopravy. To by mělo vést jak ke zlepšení stavu životního prostředí, tak i k vzniku nových pracovních míst a rozvoji regionu.“ Toho jsou si vědomi i zástupci Pardubického kraje, kteří po vybudování 3 km dlouhého kanálu s plavební komorou volají stále hlasitěji. V plánu je totiž i realizace nákladního přístavu, který umožní ekologicky i ekonomicky výhodnou dopravu zboží a surovin pro významné průmyslové oblasti Pardubicka, ale i Moravy, především Ostravska.

Slavíkovy ostrovy nejsou ostrovem v pravém smyslu slova. Tento název se vžil pro lokalitu historicky vlastněnou panem Slavíkem, která vznikla uměle při regulaci Labe v letech 1907–1911 severně od města Přelouče. Prostor je z jihu ohraničen umělým korytem regulovaného Labe, z ostatních stran pak rybníkem vybudovaným rybáři v původním korytě řeky a jeho zasypanou částí. V minulosti bylo významné jejich sportovní a rekreační využití. Dnes je zde možné najít divoké skládky a chátrající a zarůstající zbytky sportovišť. Mezi tím vším si našel své místo k životu modrásek a několik dalších chráněných živočichů a rostlin, o kterých dnes aktivisté tvrdí, že jinde žít nemohou.



Vizualizace aktualizovaného projektu plavebního stupně Přelouč II

SLOVENSKÝ PLAVEBNÝ KONGRES

A

ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

usporiadajú v dňoch 18. – 20. septembra 2013 v Žiline konferenciu s medzinárodnou účasťou

27. PLAVEBNÉ DNI 2013

s týmto predbežným zameraním:

1. Politika SR a ČR pre rozvoj vnútrozemskej plavby v zmysle programu NAIADES, pri výstavbe a rozvoji vodných ciest v kontexte Dunajskej stratégie a Dohody o vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN), s dôrazom na stav a význam Vážskej vodnej cesty (E 81)
2. Vnútrozemská plavba v konkurenčnom prostredí s cestnou a železničnou dopravou s ohľadom na trvalo udržateľný hospodársky rozvoj a nevyhnutnosť ochrany životného prostredia
3. Zvyšovanie logistického významu a pozície vodnej dopravy pri neustálom rozvoji intermodálnej, najmä kontajnerovej prepravy
4. Rekreačná a športová plavba ako dôležitá súčasť systému turizmu a služieb cestovného ruchu.

Radní Pardubického kraje podpořili dokončení splavnění Labe

Ing. Zdeněk Křišťál - člen Rady Pardubického kraje zodpovědný za regionální rozvoj a evropské fondy

Splavnění Labe do Pardubic je jedním z významných záměrů rozvoje Pardubického kraje, zakotvených nejenom v Programu rozvoje Pardubického kraje z roku 2011, ale také v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje z roku 2010. Ty dokonce vymezují umístění veřejně prospěšných staveb jako nový plavební stupeň Přelouč II-plavební kanál, komory a další doplňující stavby a rovněž přístav Pardubice.

„Dokončení splavnění Labe do Pardubic představuje prodloužení labské vodní cesty z přístavu Chvaletice do Kunětic o 33 kilometrů. Labe na území České republiky tak dosáhne splavné délky 247 kilometrů, což nabízí obrovský potenciál,“ řekl hejtmán Pardubického kraje Martin Netolický. Labskovltavská vodní cesta je dopravní cestou síťového charakteru, u které se projeví plné efekty až po realizaci všech opatření. „Vodní cesta do Pardubic nabídne možnost mezinárodní nákladní dopravy zejména směrem do námořních přístavů včetně využití kontejnerové dopravy. Díky této vodní cestě bude možno zkrátit cesty nadměrných investičních celků a dalších komodit nejen do evropských přístavů, ale i do zámoří.“

Pro zajištění splavnosti Labe do Pardubic chybí realizace stavby Stupeň Přelouč II, která představuje vybudování

plavební komory na 3 kilometry dlouhém plavebním kanále. Tato komora překoná spád současného jezu Přelouč a navazujícího nesplavného úseku. Dále do Pardubic je vodní cesta již splavná (hladinu udržují jezy Přelouč, Srnojedy a Pardubice, u jezů Srnojedy a Pardubice jsou funkční plavební komory), pouze je nutné realizovat dílčí modernizační úpravy.

O vybudování stupně Přelouč usiluje Ředitelství vodních cest jako investor stavby řadu let. Dne 17. 12. 2012 vydal stavební úřad Přelouč veřejnou vyhláškou rozhodnutí o umístění stavby Stupeň Přelouč II, s možností odvolání Krajskému úřadu Pardubického kraje. „Rozhodnutí bylo napadeno odvoláním, přesto je možné, že ze strany investora bude reálně zahájit realizaci stavby v roce 2014, neboť v minulosti byl již vybrán zhotovitel stavby a smlouva s ním je platná. Ředitelství vodních cest dává této stavbě maximální prioritu.“

Ředitelství vodních cest ČR zveřejnilo nové video o tomto projektu. To je možné shlédnout na kanálu Česká Plavba na YouTube pod názvem: „Splavnění Labe do Pardubic - Plavební stupeň Přelouč“

Viníkem je i ten, kdo má pochopení

Ing. Miroslav Váňa - poslanec Parlamentu ČR za Pardubický kraj

Ekologickým aktivistům se zase koncem ledna podařilo oddálit zahájení stavby druhého plavebního stupně v Přelouči, který je nezbytnou podmínkou pro splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic. Jejich počínání rozhodně nepokládám ani za hrdinské, ani vychytralé, ani občansky zodpovědné. Námitku proti rozhodnutí o územním řízení podaly dvě ekologické organizace. Podaly je v poslední možný den pro odvolání, podaly je prakticky ve stejném osvědčeném textu, který se jim vyplatil již mnohokrát.

Četli dokumentace?

Paradoxní je, že ekologičtí bojovníci zřejmě ani nečetli dokumentaci k rozhodnutí přeloučského stavebního úřadu, protože napadli změny v projektech, které si sami vyžádali a dokonce tvrdili, že o nich nebyli informováni.

Obávám se, že jim dávno nejde o panenskou přírodu, o vzácné živočišstvo a rostlinstvo, ale o princip.

A nemyslím, že by ten princip dokázali formulovat tak, aby jej pochopil a přijal kdokoliv, kdo ve věci není zainteresován. A nemyslím, že oni sami věřili tomu, co hlásají.

Zákony a předpisy jsou, bohužel, takové. A nemohou být jiné. Ve sporu dvou nesmiřitelných protivníků musí rozhodnout vyšší instance. Pokud některá ze stran s rozhodnutím spokojena není, má mít možnost odvolat se ještě o stupeň výš. To je jeden z pilířů demokracie. Jeho popření by vedlo v absolutistickou nadvládu byrokracie.

Záleží i na odvaze

Záleží na tom, jaké svědomí a jakou odvahu má ten, kdo

o odvolání rozhoduje. Může alibisticky kauzu vrátit zpět, byť tuší, že se mu za půl roku zase vrátí na stůl. Může vzít na sebe odpovědnost za nevratné rozhodnutí. Zvážit třeba to, kolik set lidí by na stavbě kanálu našlo práci, o kolik by se ulehčilo nákladní silniční dopravě v regionu a zvýšil se význam dopravy železniční, kolik ekonomických aktivit a především nových služeb by se na plavbu mohlo navázat, jak by se zlepšilo životní prostředí, jaké prostředky by byly vygenerovány a jejich část se mohla použít na skutečně smysluplné ekologické projekty, například na supermoderní technologie likvidace tříděného odpadu.

Tedy stručně shrnuto: Viníkem není jen ekologický nadšenec, bojovník s hořícím srdíčkem a doutnajícím mozkiem. Viníkem je i ten, kdo má pro něj příliš mnoho pochopení. Z lenosti či nedostatku odvahy.



Vizualizace plavebního stupně Přelouč II

Pozvánka na ODEMYKÁNÍ Baťova kanálu

Vojtěch Bártek - ředitel o.p.s. Baťův kanál

Slavnostní ODEMYKÁNÍ již 19. plavební sezóny na Baťově kanálu se uskuteční tradičně **1. května 2013** tentokrát ve Veselí nad Moravou. Akcí spojených se slavnostním zahájením plavebního provozu bude ale více. Skoro v každém přístavu bude na návštěvníky čekat nějaký program.

Cyklostezka podél Baťova kanálu bude ovšem slavnostně otevřena již dříve. V sobotu 20. dubna vyrazí pelotony cyklistů ze severu (Kroměříž) i z jihu (Uherský Ostroh) a potkají se v kempu Pahrbek v Napajedlích.

Více na: www.batacanal.cz



Odemykání Baťova kanálu se těší velké oblibě



Cyklostezky podél Baťova kanálu bývají již od začátku sezóny plné turistů

Pozvánka na Lodě na vodě 2013



Vážení čtenáři, dovolujeme si vás pozvat na návštěvu již pátého ročníku výstavy lodí, vodních sportů a lodního příslušenství **LODĚ NA VODĚ**.

Výstava **LODĚ NA VODĚ 2013** je v České republice a střední Evropě svým pojetím jedinečná. Výjimečnost projektu spočívá především v možnosti vystavovat lodě jak na výstavní ploše na nábřeží, tak i na vodní hladině řeky Vltavy v samém centru Prahy.

Mezi Železničním a Palackého mostem v termínu

17. – 21. dubna 2013 své exponáty představí vystavovatelé z České republiky, ale i zahraničí.

Připomeňme, že vzestupná tendence trhu lodí a stále rostoucí poptávka české veřejnosti o pobyt a sportovní vyžití na vodních hladinách, ať už na domácích či na moři, přilákaly v roce 2012 na výstavu téměř 15 000 návštěvníků. Zaznamenan byl i větší zájem vystavovatelů, což přimělo organizátora rozšířit výstavní plochu Rašínova nábřeží o Smíchovskou pláž. Poptávka vystavovatelů na letošní rok opět přesahuje možnosti zmiňovaných ploch, a proto se připravuje další navýšení výstavní plochy o Hořejší nábřeží, čímž vznikne výstavní prostor o velikosti úc-

tyhodných 18 tisíc metrů. Propojení obou břehů bude stejně jako v loňském roce zajištěno přívozy, což zajiště přispěje k atraktivnosti výstavy.

Na nábřeží a vodní hladině řeky Vltavy budou k vidění nejnovější modely lodí, od malých sportovních člunů až po velké námořní plachetnice a luxusní motorové jachty. Velkým lákadlem pro návštěvníky bude možnost nejen si vystavené exponáty prohlédnout, ale některé i vyzkoušet.

Nedílnou součástí výstavy je atraktivní doprovodný program, který pomáhá připravit patron celé akce, jachtař David Křížek. Potěšení budou nově i příznivci „Petrova zdaru“, kteří si na výstavě budou moci vyzkoušet a za přátelské ceny pořídit pruty, podběráky, saky, navigační nástroje a další rybářské potřeby.

Dlouholetá zkušenost prokazuje, že lodě a karavany k sobě patří a napomohla k rozhodnutí organizátora připravit jednu z hlavních novinek nadcházejícího ročníku, a to výstavu Karavany v Praze, která bude realizována tentokrát v přímém propojení s výstavou **LODĚ NA VODĚ 2013**.

Více na: www.lodenavode.cz

LODĚ NA VODĚ



Projekt DOCK: Jedno z mála míst v Praze, kde je možné kotvit svou loď přímo před domem

Radim Sayed - CRESTYL

Rezidenční projekt DOCK v pražské Libni se nachází v místě bývalých doků, které jsou z obou stran obklopeny vodní hladinou Vltavy. Tento projekt nabízí ideální podmínky k bydlení pro všechny příznivce vodních sportů a jachtingu. Nejedná se pouze o luxusní bydlení s výhledem na řeku, ale také o možnost, jak skutečně naplno využívat svou loď a vychutnávat si veškeré aktivity, které Vltava umožňuje.

Tento projekt naleznete v bezprostřední blízkosti Vltavy nedaleko Libeňského zámku a Thomayerových sadů. V rámci první, již zkolaudované etapy s názvem MARINA VIEW, vznikly tři nízkopodlažní bytové domy s celkem 60 byty o dispozicích 1+kk až 4+kk s nadstandardní výbavou, atraktivním zpracováním a privátní unikátní marinou. Propracovaná fasáda bytových domů je tvořena obklady výhradně ze dřeva a kamene. Přírodní materiály byly využity také pro řadu prvků a detailů v jednotlivých bytech i ve společných prostorách.



Marina view

Všechny tři bytové domy mají přímý vstup k vodnímu molu a přístavišti, kde je možné kotvit lodě až do délky 18 metrů. Majitelé lodí zde mohou využít části určené dlouhodobě ukotveným lodím a využívat tak plně funkčního přístaviště se standardními službami, jakými je tankování, připojení na vodu a elektřinu, správa lodě či servisní místo pro spuštění lodě do vody i zpět na břeh. Součástí mariny bude také prodejna lodí AZIMUT YACHTS a obchod s jachtařským oblečením a vybavením.



Pohled z bytu na marinu

Vodní doprava zde není brána jen jako okrajová záležitost, je jí věnována skutečně důkladná pozornost. Vedle vytvoření profesionální mariny zde také například v letošním roce proběhne vyčištění obou ramen Vltavy pro zlepšení splavnosti řeky i pro příjemnější prostředí pro místní obyvatele. Velký důraz byl kladen také na vybudování kvalitních protipovodňových opatření tak, aby bylo možné přístaviště i projekt ochránit před více než 100letou vodou.

V současné době byl zahájen prodej už druhé etapy tohoto projektu RIVER WATCH. Rozkládá se opět ve třech nízkopodlažních domech, které pro své zájemce nabízí celkem 65 bytů všech dispozic, od 1+kk až po luxusní penthousy 5+kk. Stejně jako byty v již zkolaudované první etapě MARINA VIEW naplní očekávání vysokého standardu bydlení navíc s využitím přírodních materiálů. Neotřelý interiér podtrhují atraktivní i užitečné prvky jako například španělské obklady a podlahové topení v koupelně, dřevěná okna či nadstandardní výška dveří pro zvýšení prostornosti a prosvětlenosti bytů. Všechny byty také umožňují vychutnat si příjemnou atmosféru okolí na balkoně, terase či předzahrádce. Luxusní penthousy jsou vybaveny velkorysími terasami s úchvatným výhledem na řeku. K bytům umístěným v přízemí přiléhají privátní předzahrádky.



Vizualizace projektu RIVER WATCH

Lokalita zaujme nejen přítomností řeky, která vytváří naprosto neopakovatelnou atmosféru, ale i skvělým prostředím. V nejbližším okolí se nachází například Libeňský zámeček, Löwitův mlýn a nedaleká Palmovka nabízí kompletní občanskou vybavenost – školy, sportoviště, zdravotnická zařízení, poštu, divadlo, obchody nebo restaurace. Projekt DOCK nabídne svým obyvatelům kromě přístupu k marině také blízké golfové odpaliště, napojení na cyklostezky a přímý přístup do parku s dětským hřištěm.

Pokud si tedy chcete vychutnávat vyjíždky na lodi kdykoliv si vzpomenete a zároveň si užívat bydlení v exkluzivním a klidném prostředí nedaleko samotného centra Prahy, je načase se s tímto projektem blíže seznámit.

Více informací zde: www.dock.cz

Významné postavení plavby ve světě

Na základě informací European Barge Union, Inland Waterways International, Inland Navigation Europe, ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA wczoraj, dziś, jutro w Polsce i Europie; vozi.org, Elbe-Saale Vereine, Peters Shipyard
zpracoval: Tomáš Kolařík - Plavba a vodní cesty o.p.s.

Novým prezidentem UBU se stal Lubomír Fojtů

Představenstvo European Barge Union (EBU – Evropský svaz rejdářů) zvolilo 13. února 2013 Lubomíra Fojtů, předsedu české Asociace vnitrozemské plavby, jako svého nového prezidenta a Didiera Leandriho, zástupce francouzské asociace rejdářů CAF, jako viceprezidenta. Pod svým nově zvoleným prezidentem se EBU zaměří na pokračování programu podpory NAIADES II a prioritami na podporu vnitrozemské vodní dopravy v evropských a národních dopravních politikách.

EBU podporuje Evropskou komisi v jejím úsilí v přípravě programu NAIADES II. V minulých letech se ukázalo, že akční program komise vedl k silnějšímu umístění vnitrozemské vodní dopravy v rámci celého dopravního řetězce. Protože tento program končí, je potřeba zajistit jeho pokračování pro využití jeho prvních iniciativ a proměnit je do konkrétních výsledků. Počáteční podpůrné akce potřebují pokračování, to je důvod, proč má komise brzy v úmyslu vydat svůj nový návrh.

Ze zelenění dopravy, tedy ekologizace flotily vnitrozemské plavby bude jedním z hlavních úkolů nové dopravní politiky pro vodní dopravu. Udržet krok s novými technologiemi a plout směrem k ještě větším ekologickým přínosům pro společnost, přispívá plavební sektor k evropské strategii 2020 zaváděním nových technologií. V tomto ohledu je považováno využití LNG (zkapalněný zemní plyn) za nejslibnější pro budoucí vývoj, pokud jde o nová plavidla. EBU proto důrazně vyzývá k podpoře a stimulaci zavádění LNG jako alternativního paliva. Pro umožnění plavidlům plout na LNG je nezbytné, aby byl realizován regulační rámec na evropské úrovni co nejdříve. Pro podporu využívání LNG plavidla bude potřebné bez prodlení realizovat plnicí zařízení podél celé sítě vodních cest. EBU počítá, že Evropská komise a členské státy zajistí příslušné regulační rámce a finanční podporu pro ekologizaci flotily vnitrozemské plavby v nadcházejícím období.



Viceprezident Didier Leandri a prezident EBU Lubomír Fojtů

Evropská vnitrozemská flotila je nejmodernější na světě

V posledních 10 letech byly investovány 4 miliardy eur (asi 100 miliard Kč) do modernizace vnitrozemské flotily v severozápadní Evropě, což je více než investice do námořní flotily. Tak má západní Evropa k dispozici nejmodernější vnitrozemský lodní park na světě. 40% kontejnerové dopravy se koná za účasti vnitrozemské plavby. Ve všech flotilách je zřetelný trend až do velikosti 135 m délky, 22 m šířky a 3,5 m hloubky. Stále více odlehčená konstrukce a vylepšený tvar trupu lze dnes vidět při stavbě vnitrozemských plavidel. Deselektický pohon je dnes běžně používán, zatímco na Rýně bylo povoleno vodíkové palivo a pracuje se na palivu s nízkým obsahem síry. Podíl vlajek v západoevropské vnitrozemské flotile činí: Nizozemsko 53,9%, Německo 21,1%, Belgie 15,4%, Francie 8,1%, Švýcarsko 1%, Lucembursko 0,4%. V posledních letech bylo uvedeno do provozu 1300 nových plavidel. Celkem zde působí 3 365 společností s 4 771 nákladními loděmi.

Z 19 000 evropských vnitrozemských plavidel představuje asi 3 500 plavidel flotily střední a východoevropských zemí v následujícím pořadí: Rumunsko, Polsko, na Ukrajinu, Srbsko a Česká republika.

Národohospodářské náklady tří pozemních dopravních módů: (€ na 100 km)

	Auto. doprava	Plavba	Železnice
Stavba a údržba	0,51	0,82	1,86
Externí náklady	1,94	0,10	0,43

Společnost Shell bude provozovat loď poháněnou pouze LNG

V 4. září 2012 Shell oznámil, že podepsal smlouvu o pronájmu dvou nových vnitrozemských tankerů poháněných LNG (zkapalněný zemní plyn). Tyto 110 m dlouhé lodě budou operovat na Rýně od roku 2013. Nové lodě poháněné 100% LNG budou nejen prvními pro Shell, ale pro vnitrozemský lodní průmysl vůbec. Jsou stavěny v loděnici Peters v Kampen, Nizozemsko.

Tyto LNG lodě budou novými přírůstky do stávající rýnské flotily Shellu a budou operovat v Nizozemí, Švýcarsku a Německu. První by měla být dodána Shellu na jaře 2013.

Dr. Grahaeme Henderson, viceprezident pro plavbu společnosti Shell, který zahájil stavbu loď, když byl slavnostně položen kýl, řekl: „Shell vidí skutečné příležitosti k růstu pro LNG jako paliva v pobřežní a vnitrozemské plavbě v Evropě. LNG může pomoci dopravním provozovatelům splnit přísné emisní normy, jako například ty, které mají být aplikovány na Rýně.”

„Lodě povevou dostatek LNG pro plavbu až na sedm dní – z Rotterdamu do Basileje a zpět bez doplňování paliva. Na rozdíl od mnoha tradičních lodí je kormidelná umístěn v přední části lodi. To umožní lepší manévrování, efektivnější plavbu a potenciál pro vyšší úroveň bezpečnosti.

Shell sleduje více způsobů jak zlepšit účinnost své rýnské flotily. Je pravděpodobné, že LNG lodě se stanou zvětšující se částí lodního parku, ale i u stávajících lodí může být provedeno zvýšení účinnosti. Shell proto sleduje účinnost paliva u všech svých lodí ke zlepšení jejich provozní výkonnosti.

Vyráběné LNG tankery, určené pro přepravu minerálních olejů a chemikálií mají rozměry: 110 m délky, 11,40 m šířky, 3,4 m ponor, 4,5 m výšku nad hladinou a nosnost 2800 tun. Při použití LNG paliva dojde k redukci zplodin CO₂ o 25%, NO_x o 80%, SO₂ o 100% a jemných částic o 100%.



Vizualizace tankeru poháněného LNG

Evropské finance na výstavbu průplavu Seina-sever

Podle předsedy Voies Navigables de France (Ředitelství vodních cest Francie –VNF) Alaina Gesta může Evropská unie být schopna financovat průplav Seina-sever až do výše 1,5 miliardy eur (asi 38 miliard Kč), nebo čtvrtinu očekávané investice. Alain Gest, senátor z departementu Somme, byl opatrně optimistický, když navštívil místo budoucího vnitrozemského přístavu Longueil-Sainte-Marie, 60 km severně od Paříže, dne 6. prosince 2012 a prohlásil: „Věřím v průplav Seina-sever, především proto, že Evropská unie je tomuto projektu dnes velmi nakloněna a mohla by jej financovat mnohem více, než jsme předpokládali. Místo slíbených 330 milionů eur (8,2 miliardy Kč) by EU mohla snadno zvýšit svůj podíl na zhruba 1,5 miliardy eur (asi 38 miliard Kč) ze dvou důvodů: jednak proto, že průplav je jedním z pěti největších evropských dopravních projektů pro příští roky, a za druhé proto, že projektování a výběrové řízení je již téměř dokončeno“.



Vizualizace jednoho z typických logistických center na budoucím průplavu Seina-sever, realizace některých z nich má být zahájena v předstihu před stavbou samotné vodní cesty

Podunajské země podepsaly dohodu o údržbě dunajské vodní cesty

Země v povodí Dunaje se formálně zavázaly k údržbě Dunaje a jeho splavných přítoků. Signatáři Dunajské úmluvy, kteří ratifikovali Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), formálně potvrdili na zasedání Rady pro dopravu v Lucemburku dne 7. června 2012, že budou udržovat dobrou splavnost Dunaje prostřednictvím společného prohlášení ministrů. Ministři Rakouska, Bulharska, Chorvatska, Německa, Moldavska, Rumunska a Slovenska podepsali prohlášení, zatímco Srbsko a Bosna a Hercegovina zaslaly dopisy podpory pro toto prohlášení.

Signatáři se zavázali ke koordinaci činností prostřednictvím struktur Dunajské strategie a koordinátorku vnitrozemských vodních cest EU Karlou Peijs. Vlády zavedou národní a přeshraniční koordinační postupy pro reakce na mimořádné podmínky a znovu nastolení optimálních a bezpečných plavebních podmínek. Oba zodpovědní eurokomisaři Siim Kallas (doprava) a Johannes Hahn (regionální politika) uvítali ministerské dunajské prohlášení a doufají, že zablokování Dunaje v důsledku nízké hladiny vody, jako tomu bylo v roce 2011, které způsobilo ztráty více než 6 milionů eur (asi 150 milionů Kč) se podaří předejít a že předvídatelné podmínky pro plavbu obnoví důvěru v efektivní a nízkouhlíkovou vodní dopravu.

Dohoda uznává význam vnitrozemské plavby pro evropské hospodářství, zejména Dunaje jako součást sítě TEN-T s obrovským růstovým potenciálem. Dunajská strategie EU si klade za cíl zvýšit nákladní dopravu na Dunaji o 20% do roku 2020, s účinnou správou infrastruktury do roku 2015.

Dunaj je nejen největší řekou protékající přes Slovensko, ale i jednou z nejvýznamnějších vodních tras na kontinentu, slovenský ministr dopravy Ján Počiatek k tomu dodal: „V minulých letech bolo preinvestovaných nemálo finančných prostriedkov, avšak bez zásadného zlepšenia plavebných podmienok na Dunaji. Aj preto vidíme priestor na efektívnejšie využitie financií.“ Slovensko dlhodobě poukazuje na skutečnost, že zlepšení plavebních

podmínek na Dunaji není jen otázkou bagrování mělkých úseků. „Musíme sa preto spoločne zaoberať všetkými možnými regulačnými úpravami vrátane potreby budovania vodných stavieb,“ dodal Ján Počiatek.

Slovenské automobilky chtějí spojení na vodní dopravu

Na semináři Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) k budoucnosti přístavních měst, který se konal 14. září 2012 v sídle OECD v Paříži, byl oficiálně spuštěn společný projekt Slovenské republiky a OECD pod názvem „Dunajská osa – případová studie přístavních měst Bratislava, Komárno a Štúrovo“. Poprvé tento projekt před mezinárodními účastníky semináře OECD prezentovala velvyslankyně a stálá zástupkyně SR při OECD Ingrid Brocková. Na semináři se zúčastnila delegace SR složená ze zástupců Úřadu vlády SR, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR a zástupců vedení Verejných přístavov, a.s.

„Dunajská osa“ je multirezortní projekt SR a OECD, na kterém se na slovenské straně účastní Úřad vlády SR a rezorty životního prostředí, dopravy, výstavby a regionálního rozvoje, který je i hlavním koordinátorem projektu. Projekt byl podpořen z mechanismu společných projektů SR a OECD pro rok 2012. Jeho hlavním cílem je identifikovat stávající a potenciální dopady přístavů na města a regiony podél řeky Dunaje, a to zejména ve Slovenské republice. Případová studie „Dunajská osa“ bude zaměřena na identifikaci možností pro rozvoj dopravní infrastruktury na Dunajské vodní cestě, s cílem zajištění splavnosti Dunaje způsobem respektujícím princip udržitelného rozvoje. Realizace doporučení OECD přispěje k odstranění překážek a rozdílů ve využívání potenciálu vnitrozemské vodní dopravy mezi západní a východní částí Evropy. Zvláštní důraz bude kladen na rozvoj slovenských přístavních měst na Dunaji – Bratislavy, Komárna a Štúrova a na rozvoj vnitrozemských přístavů výrobců automobilů ve Slovenské republice (Bratislava-městská část Devínska Nová Ves pro Volkswagen, a.s. po řece Moravě, na Váhu vnitrozemský přístav Sereď pro PSA Peugeot-Citroën a vnitrozemský přístav Žilina pro KIA Motors Slovakia, s.r.o.).

Publikování případové studie se očekává v 1. pololetí 2013.

Tři miliardy zlotých do rozvoje polských vodních cest!

Velké množství peněz bude proudit do rozvoje polských vodních cest v novém rozsáhlém finančním výhledu. Odra se znovu stane splavnou – čteme na internetových stránkách Puls Biznesu.

400 milionů zlotých (asi 2,4 miliardy Kč) je hodnota šesti investic na vnitrozemských vodních cestách, které jsou uvedeny na prioritním seznamu realizovaném v rámci současného Operačního programu infrastruktura a životní prostředí. Peněz je ale potřeba mnohem více. Ministerstvo životního prostředí doufá, že v následující perspektivě EU – pro roky 2014 až 2020 – bude provedeno 19 podobných investic. Ministerstvo připravilo seznam projektů v hodnotě téměř 3,3 miliardy zlotých (asi 20,2 miliardy Kč). Díky tomu budou polské řeky a vodní cesty znovu splavné.

„Skoro jsem nevěřil, že budou v Polsku prováděny takové investice. To je skvělá zpráva: pro nás i pro naše budoucí investory,“ říká Piotr Chajderowski, prezident OT Logistics.

Nejdražší je projekt modernizace Gliwického průplavu,

který bude stát až 600 milionů zlotých (3,6 miliardy Kč). Firmy doufají především v to, že bude opět možné přepravovat zboží po Odře do přístavů Štětín a Svinouští.

Seznam projektů navržených ministerstvem životního prostředí na léta 2014-20:

- Zabezpečení koryta řeky Visly, zahrnující rekonstrukci více než 50 procent regulačních objektů, zejména v Kujavsko-pomořském vojvodství = 100,0 mil. zlotých (613 milionů Kč)
- Modernizační práce na Odře s cílem zabezpečit zimní provoz, ledochod = 176,8 mil. zlotých (1 miliarda Kč)
- Rekonstrukce a modernizace regulačních objektů na Odře (etapa I), zlepšení splavnosti z Dolního Slezska do Štětína = 509,0 mil. zlotých (3,1 miliardy Kč)
- Modernizace Gliwického průplavu = 600,0 mil. zlotých (3,6 miliardy Kč)
- Modernizace plavebních komor na Gliwickém průplavu = 100,0 mil. zlotých (613 milionů Kč)
- Přestavba sektorových jezů na klapkové na plavebních stupních Januszkowice, Wróblin, Zwanowice, Krępa, Groszowice a Dobrzeń = 200,0 mil. zlotých (1,2 miliardy Kč)
- Modernizace vlakových plavebních komor na plavebních stupních Januszkowice, Krapkowice a Opole a revitalizace plavebních komor pro kontinuitu plavebního provozu = 65,0 mil. zlotých (400 mil. Kč)
- Modernizace plavebního stupně Ujście Nysy = 120,0 mil. zlotých (736 mil. Kč)
- Modernizace plavebního stupně Rędzin na Odře = 90,0 mil. zlotých (552 mil. Kč)
- Obnovení provozních parametrů na vodní cestě z Osvětimi do Krakova = 91,0 mil. zlotých (560 mil. Kč)
- Modernizace plavebních komor na řekách Nogat a Szkarpa a nové značení plavební dráhy = 20,0 mil. zlotých (122 mil. Kč)
- Revitalizace a rekonstrukce objektů Bydhošťského vodního uzlu = 55,0 mil. zlotých (337 mil. Kč)
- Modernizace vodních děl Bydhošťského průplavu = 59,5 mil. zlotých (365 mil. Kč)
- Revitalizace vodní cesty na Bydhošťském průplavu a řece Notec = 174,0 mil. zlotých (1 miliarda Kč)
- Modernizace vodních děl na vodní cestě na řece Notec = 238,0 mil. zlotých (1,4 miliardy Kč)
- Rekonstrukce budov a regulační práce na řece Vartě a na řece Notec = 120,0 mil. zlotých (735 mil. Kč)
- Modernizace Gliwického průplavu (2) = 200,0 mil. zlotých (1,2 miliardy Kč)
- Výstavba plavebního stupně Niepołomice na horní Visle = 350,0 mil. zlotých (2,1 miliardy Kč)
- Výstavba stání a kotevních míst na dolní a hraniční Odře a nové značení plavební dráhy = 20,0 mil. zlotých (123 mil. Kč)

Poznámka redakce: Seznam projektů z předešlého prioritního seznamu najdete v časopise Vodní cesty a plavba 1/2010 na straně 47.



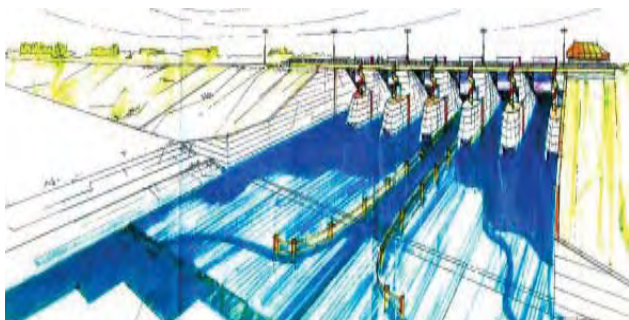
Modernizace plavební komory Bartosowice na Odře

Zahájena stavba nádrže Racibórz Dolny na Odře

V listopadu loňského roku byly zahájeny přípravné práce na projektu Zbiornik Racibórz Dolny na Odře. Byl zahájen archeologický průzkum a kácení stromů a příprava staveniště. Tento rok má být zahájena výstavba hlavních objektů klíčové stavby pro protipovodňovou ochranu Poodří v Polsku. Stavba byla v minulosti projednávána v rámci mezistátní skupiny OKO (dnes skupina DOL) jako součást splavnění Odry do Ostravy a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Dle oficiální dokumentace se očekává, že protipovodňová nádrž Racibórz Dolny bude plnit následující funkce místního i nadregionálního charakteru.

- Zajistí účinnou ochranu proti povodním v údolí řeky Odry v úseku od Ratiboře až do Vratislavi.
- Umožní průchod vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který má v první etapě spojit Kožle a Ostravu a umožnit obchod s Českou republikou. To také přispěje k hospodářskému rozvoji oblastí ležících podél vodní cesty.
- Vytvoří příležitosti pro rekreační využití nádrže, vytvoří místo pro aktivní odpočinek pro obyvatele ve vysoce urbanizovaných a industrializovaných oblastech okolních měst.
- Umožní efektivní využívání přírodních materiálů (šterkopísků) a poskytne zaměstnání místním lidem v těžebním průmyslu a dopravě, což znamená také impuls pro stavebnictví.
- Přispěje k zachování, a dokonce zlepšení životního prostředí v této oblasti začleněním těchto ploch do ekologického koridoru, stejně tak rozvoj vodního prostředí zajistí příznivé podmínky pro stanoviště vodních rostlin a živočichů.



Architektonická představa výpustního objektu s plavební komorou, pohled z dolní vody

Srbsko: Územní plán pro průplav Dunaj–Morava–Vardar bude do poloviny roku 2013

Příprava územního plánu pro výstavbu průplavu Dunaj–Morava–Vardar by měla být dokončena do poloviny roku 2013, sdělil ministr Milan Bačević. Podle něj to bude nejdůležitější aktivitou ministerstva přírodních zdrojů, těžby a územního plánování. „Pokročili jsme v přípravě dokumentace a metodik pro územní plán na výstavbu průplavu Bělehrad–Soluň, známého jako Dunaj–Morava–Vardar“, řekl ministr tiskové agentuře Beta.

Pozn. redakce: Zmíněná řeka Morava se nachází na území Srbska. Je pravým přítokem Dunaje o délce 185 km. Povodí má rozlohu přibližně 37 444 km², z čehož je 1200 km² v Bulharsku. Spolu se svými zdrojnicemi a přítoky tvoří nejrozsáhlejší říční systém v Srbsku.

Očekává se, že územní plán bude zahrnovat plochu 10 500 km². Jak ministr podotkl: „Je to vážná věc, ale myslím že na konci června budeme moci předložit plán srbské veřejnosti“.

Milan Bačević vysvětlil, že by se měl připravit zvláštní právní předpis, který by označil stavbu průplavu za projekt celonárodního významu, jako tomu bylo v případě plynovodu South Stream v Srbsku.

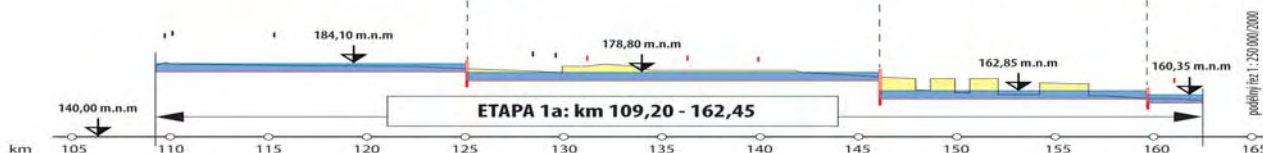
„Předpokládáme že v tomto období šesti měsíců získáme konečný výsledek na základě diskuzí a jednání, která se budou konat se společnostmi, které se chtějí podílet na stavební části studie proveditelnosti“, řekl Milan Bačević. O projekt má podle něj zájem i mnoho zahraničních společností (např. z Německa, Číny a USA), protože jsou si vědomi jeho významu. Přípravě projektu vyjádřila podporu také Makedonie přes jejíž území by část průplavu procházela.

Hamburk chce posílit vnitrozemskou vodní dopravu

Podíl říčních lodí na přístavním provozu se významně zvýší ve střednědobém horizontu. Přístav Hamburk chce v příštích letech zvýšit podíl vnitrozemské vodní dopravy na celkovém obratu. „Pracujeme na zlepšení kotevních



Mapa polské části vodního koridoru D-O-L



míst a také IT připojení pro plavidla vnitrozemské plavby v přístavu,” řekl Wolfgang Hurtienne, výkonný ředitel Hamburg Port Authority (HPA). Hamburk je největší německý přístav a za Duisburgem a Kolínem nad Rýnem zároveň třetí největší vnitrozemský přístav. Vnitrozemská vodní doprava hraje v Hamburku ale pouze malou úlohu. Celkový objem zboží v přístavu vzrostl od roku 2000 o více než polovinu, ale podíl vnitrozemské vodní dopravy stagnoval ve stejném období na pouhých dvou procentech.

Hlavním důvodem je to, že řeka Labe nad Hamburkem je takřka v přírodním stavu v mnoha regionech východního Německa a plavba zde tedy není zdaleka tak intenzivní jako na splavněném toku Rýna. To způsobuje problémy v některých místech přechodu z Labe na návazné vodní cesty, např. na chátrající lodní výtah Scharnebek, který naléhavě potřebuje rekonstrukci.

Federální vláda chce na jaře zavést Gesamtkonzept Elbe (celkový koncept pro Labe). Přípravy spolkového ministerstva životního prostředí a ministerstva dopravy nastiňují směr pro dosažení rovnováhy mezi ekonomikou a ochranou přírody, které jsou diskutovány. „Je důležité, že environmentální a ekonomické otázky, které budou zpracovány v Elbkonzeptu, jsou posuzovány stejně,” říká hamburský poslanec Jürgen Klimke, předseda Sdružení Labe z parlamentní skupiny CDU/CSU. „Chceme, aby Labe dosahovalo efektivních výkonů dopravy, což bude impulz pro ekonomiku regionů. Vidíme že ekologie a ekonomie nejsou v opozici a věříme, že i modernizační opatření na Labi mohou být ekologická, protože dojde k přesunu zboží ze silnic na lodě.”

Lipsko propojí své vodní cesty

Představitelé města Lipska slavnostně zahájili 12. září 2012 výstavbu propojky mezi vodní cestou Karl-Heine-Kanal a nevyužitým přístavem Lindenauer Hafen. Přístav byl plánovaný ve 30. a 40. letech minulého století jako součást vodních cest Karl-Heine-Kanal a Leipzig-Saale-Kanal, ale tato vodní cesta nebyla nikdy dokončena a přístav tak zůstal bez napojení na vodní dopravu. Dnes plánuje město přeměnu této části města na novou moderní čtvrť s byty a komerčními prostory, která bude unikátní svým spojením s vodou. Propojení vodních cest Karl-Heine-Kanal s přístavem Lindenauer Hafen a v bu-

doucnu nejspíše i s vodní cestou Leipzig-Saale-Kanal vytvoří v této části města vhodné podmínky pro vodní turismus a vodní sporty. Karl-Heine-Kanal je dnes navíc napojen na vodní cesty ve středu města a se zatopenými povrchovými doly na jih od Lipska. Propojka s novým nábrežím by měla být hotova do konce roku 2014.



Hamburk – překládka kontejnerů na vnitrozemská plavidla



Slavnostní zahájení výstavby propojky mezi Karl-Heine-Kanal a přístavem Lindenauer Hafen



Vizualizace propojky vodních cest, která má být dokončena v roce 2014



DOCK

**LUXUSNÍ BYTY U VLTAVY
2. ETAPA V PRODEJI
www.dock.cz**

CRESTYL
KVALITA · DESIGN · POHODLÍ



**VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ
A VÝSTAVBA a. s.**



- ◆ Řízení investičních procesů (příprava, realizace, uvádění do provozu)
- ◆ Identifikace, formulace a příprava VH projektů pro získání podpory z EU a státních zdrojů
- ◆ Zpracování žádostí o poskytnutí finančních dotací
- ◆ Projektování vodohospodářských staveb
- ◆ Koncepční a studijní práce v oblasti vodního hospodářství
- ◆ Zpracování tendrové dokumentace a organizace veřejných soutěží
- ◆ Technicko-ekonomické a finanční analýzy, zpracování studií proveditelnosti
- ◆ Zpracování Plánů oblastí povodí ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/60/ES
- ◆ Koncepce, strategické plánování a matematické modelování v oblasti vodního hospodářství
- ◆ Výkon technicko-bezpečnostního dohledu na vodohospodářských dílech III. a IV. kategorie
- ◆ Výkon koordinátora BOZP dle zák. č. 309/2006 Sb.
- ◆ Zpracování koncesních projektů a organizace koncesních řízení, optimalizace provozních vztahů

**150 56 Praha 5 - Smíchov
tel: 257 110 338**

**www.vrv.cz
vrv@vrv.cz**

Německo potřebuje Labe jako spolehlivou vodní cestu

Ing. Bohumil Průša - vedoucí reprezentace Hafen Hamburg Marketing e.V., Praha

Na setkání Vnitrostátní lodní doprava na Labi v hamburském Hafenklubu, které se konalo ve středu 23. ledna, se sešlo na 60 zástupců ze svazů životního prostředí, spolkových ministerstev a institucí, zástupců říčních rejdářů a přístavů, jakož i přístavního hospodářství. Všichni se jednohlasně shodli na tom, že Německo potřebuje Labe jako spolehlivou vodní cestu pro rostoucí množství přepravovaného zboží.

Labská vodní cesta skrývá velký potenciál odlehčení pro silnice, železnici a životní prostředí. Aby v dopravním řetězci, u přepravců a spedic, mohl být zaveden a posílen význam říční nákladní lodi jako ekologického a hospodářného dopravního prostředku, budou však potřeba ještě mnohá zlepšení rámcových podmínek. Přítomní zástupci z oblasti vědy požadovali mimo jiné stabilní plavební dráhu s plavebním ponorem 1,60 metru nejméně 345 dnů v roce, optimalizaci termínů a zrovnoprávnění říčních lodí s jinými dopravními prostředky v námořních přístavech, dostatečný počet nábřeží pro říční lodě, modernizaci softwaru a IT propojení s námořními přístavy a rekonstrukci a prodloužení hrází.

Přístav Hamburk je třetím největším vnitrozemským přístavem v Německu. V roce 2011 kotvilo 10 000 říčních lodí na téměř stech pro ně připravených nábřežích, přepravily na 110 000 standardních kontejnerů (TEU). Kolem deseti procent celkového nákladu do nebo ze zázemí hamburského přístavu je dopravováno říčními loděmi. V přepravě kontejnerů to však dělá pouze dvě procenta. Cílem rozvojového plánu přístavu je zvýšení na pět procent do roku 2015, aby vedle životního prostředí bylo ulehčeno silniční a železniční infrastrukturu.

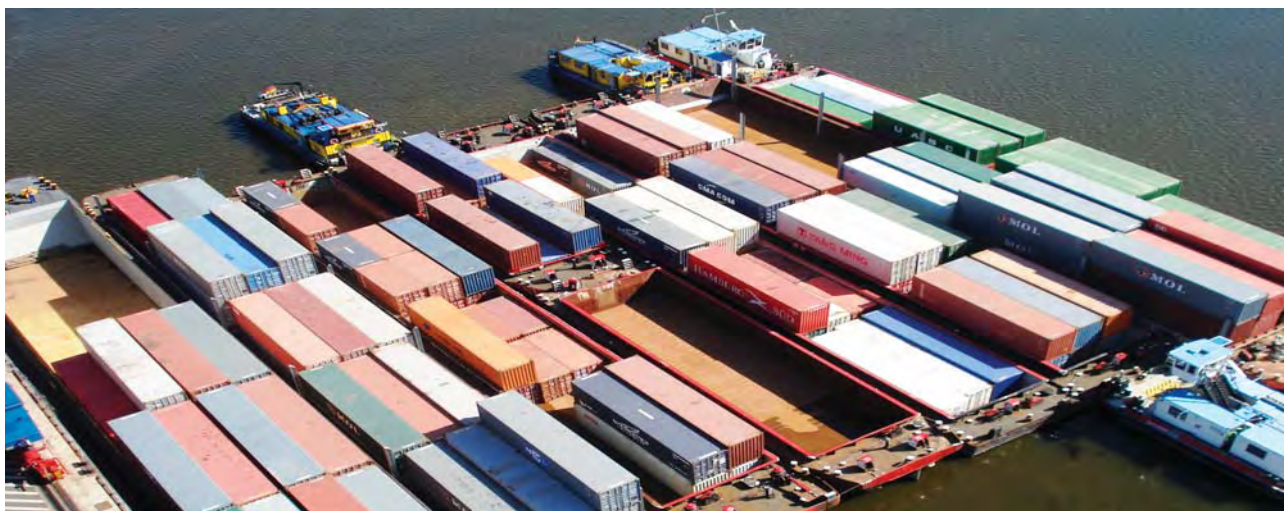
„Říční loď má velký význam pro konkurenceschopnost přístavu Hamburk v přepravě množství nákladů v jeho zázemí“, zdůraznil Bernhard Proksch, vedoucí inovace a strukturální politiky Úřadu pro hospodářství, dopravu a inovaci přístavního města Hamburk.

Plavební dráha Labe musí vykazovat, dle údajů Spolku na podporu toku Labe, kvůli spolehlivosti vnitrozemské dopravy šířku 50 metrů, výšku mostů 7 metrů s ohledem na říční kontejnerové lodě a hloubku 1,60 metru nejméně 345 dnů v roce. Spolek se zasazuje o důsledné zlepšení infrastruktury vnitrozemské lodní dopravy na Labi. Předseda spolku Peter Plewa zdůraznil, že kapacita silnic je ke zvládnutí množství dopravy nedostatečná. Zvláště problematická je doprava na úseku u Dömitz a Coswig. „Labe na úseku od hranice s Českou republikou po Geesthacht není kanalizováno a tato část se zvláštním ekologickým, vodohospodářským a dopravním významem musí být zachována. A z tohoto důvodu je neodmyslitelná oprava a prodloužení hrází“.

Také hranice zatížení dopravní infrastruktury v labském údolí již byla podle Jiřího Astera, prezidenta Svazu komor Labe/Odra, téměř dosažena. „Dopravní zátěž způsobená kamiony a železnicí je překážkou pro propojení regionu Labe/Odra“, uvedl Jiří Aster. Přeložení dopravy na říční lodě povede k odlehčení dálnic a železničních tratí, proto apeluje Jiří Aster na více propagace na prosazení říčních nákladních lodí na Labi do logistického řetězce.

Fakt, že vnitrozemská lodní doprava má i za stávajících rámcových podmínek velký potenciál na přepravu kontejnerů, zdůraznila analýza HPA a Hafen Hamburg Marketing e.V. V šesti regionech, které jsou svázány s vnitrozemskou lodní dopravou, byly dotazovány přístavy a překládové hospodářství ohledně očekávání jejich podniku. „Výsledek průzkumu ukazuje na možný potenciál překládky 270 000 kontejnerů v roce 2020, bez podstatnějších změn v dopravní infrastrukturu“, shrnul Sebastian Doderer, vedoucí rozvoje projektů v Hafen Hamburg Marketing.

V návaznosti na přednášky probíhaly živé diskuze při okružní plavbě přístavem. Velký pohyb vnitrozemských lodí na Labi podtrhl ještě jednou potenciál tohoto dopravního prostředku. Odborná výměna názorů bude pokračovat i v budoucnu.



Nakládka kontejnerů na vnitrozemská plavidla v Hamburku

Ekologické srovnání

Spotřeba nafty na 100 tunokilometrů

Říční loď: 1,3 l

Železnice: 1,7 l

Kamion: 4,1 l

Dopravní vzdálenost na jednu tunu nákladu se stejným vynaložením energie

Říční loď: 370 km

Železnice: 300 km

Kamion: 100 km

CO₂ emise na tunokilometr

Říční loď: 33,4 g

Železnice: 48,1 g

Kamion: 164 g

Změna struktury v pobřežní a vnitrozemské vodní dopravě – experti diskutují o řešení problematiky na 9. dialogu o ShortSea, feederové a vnitrozemské plavbě

Pohyblivé sazby za přepravu a charterové sazby, vysoké ceny pohonných hmot, nevyužití lodě a problematika jejich financování vedou ke změnám struktury v pobřežní a vnitrozemské vodní dopravě. Na tom se experti shodnou. Ale co to znamená konkrétně pro budoucnost v ShortSea, feederové a vnitrozemské vodní dopravě? A jak se mohou podniky na tuto změnu připravit?

Na 9. dialogu o ShortSea, feederové a vnitrozemské vodní dopravě, který se konal 11. října 2012 v obchodní komoře v Hamburku, se na pozvání ShortSea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) a Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) byly diskutovány tyto i další otázky k aktuální problematice v pobřežní námořní a vnitrozemské vodní dopravě.

Také feederová a ShortSea rejdářství stojí na základě současné obtížné hospodářské situace před velkou výzvou: od roku 2015 budou v Severním a Baltském moři uvedeny v platnost přísné limity pro emise síry. První zámořské liniové služby nabízejí již nyní také přímá najíždění regionu Baltského moře. V zázemí panuje chronický nedostatek prázdných kontejnerů a nerovnováha v obchodě stejně jako velké změny v oblasti feederové dopravy vyžadují flexibilitu a aktivity rejdářství. Řešení problematiky představil Jesper Kristensen, CEO firmy Unifeeder: „Z kombinace nově vzniklé sítě feederové a pobřežní dopravy na dopravní spojení můžeme profitovat, zvládneme větší kapacity a zároveň dosáhneme úspor a ekologických výhod“.

V popředí zájmu dialogu stála vnitrozemská vodní doprava. Moderní vnitrozemské lodě s nosností 2100 tun mohou podle údajů Institutu pro energii a výzkum životního prostředí nahradit až 105 kamionů o nosnosti 20 tun a na tunokilometr se do ovzduší dostane pouze 33,4 gramů CO₂. Pro srovnání: na jednu přepravu po železnici případně průměrně 48,1 gramů CO₂ na tunokilometr, u kamionu je to 164 gramů. Také z ekologického hlediska hraje vnitrozemská lodní doprava extraligu. S průměrnou spotřebou 1,3 litru nafty na 100 tunokilometrů je velmi úsporná. Železnice má srovnatelnou spotřebu 1,7 litru a kamion 4,1 litru.

Že vnitrozemské lodě nelze pominout, protože jsou velmi živým nositelem dopravy, o tom je přesvědčen i Robert Baack, COO firmy IMPERIAL Shipping Holding GmbH: „Vnitrozemská vodní doprava je neocenitelným dopravním příspěvkem. Požadavky našich klientů z německého průmyslu nám potvrzují, že bez vnitrozemských lodí neexistuje ekonomicky a ekologicky smysluplná doprava“.

Kvůli silnější integraci vnitrozemských lodí do multimodálních dopravních řetězců vyžadují nákladní dopravci ale i větší spolehlivost u předchozích transportů do přístavů.

„Díky tomuto dialogu se nám povedlo za účasti téměř 160 účastníků z hospodářství, politiky, státní správy a svazů začít diskuzi o této výzvě, které v dnešní době čelí pobřežní, feederová a vnitrozemská plavba v kontextu s celosvětovými dopravními řetězci v námořním zahraničním obchodě“, konstatuje s uspokojením výkonný ředitel SPC Markus Nölke. „Diskuze ukázaly, jak důležitá je optimalizace multimodálních dopravních řetězců. S vývojem řešení této problematiky mohou být odlehčeny silnice, životní prostředí i rozpočty v logistice“, doplňuje Claudia Roller, předsedkyně představenstva HHM.



Šest přístavů je receptem na úspěch Trimodalita se vyplácí: Přístavy horního Labe jsou v kurzu

Ing. Veronika Šamajová - ředitelka společnosti SBO

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) se v posledních letech rozvinuly v moderní logistická centra a staly se významným poskytovatelem služeb. V Sasku provozují přístavy Dresden, Riesa a Torgau. K přístavnímu spolku patří od roku 2002 přístavy Děčín a Lovosice (**ČSP – Česko-saské přístavy s.r.o.**) v České republice a od roku 2004 přístav RoBlau (**IHR – Industriehafen RoBlau GmbH**) v Sasko-Anhaltsku.

Trimodální postavení přístavního spolku zajistilo, že šest přístavů v Sasku, Sasko-Anhaltsku a v České republice i přes nepříznivé přepravní podmínky dosáhly alespoň takového výsledku, jakého dosáhly v roce 2011. Celkem bylo přeloženo **2,65 milionů tun zboží**.

Spolek našich přístavů nabízí vedle klasického překlada hromadného zboží také kompletní logistické služby jako přepravu zboží veškerými druhy dopravy, skladování na volných i krytých plochách a ve skladových budovách a další služby s tím spojené.

Přístavy se musely v uplynulém roce vyrovnat s nepříznivými vodními stavy na Labi, které bránily plnohodnotnému ekonomickému využití plavidel. Podíl vodní dopravy při překladech zboží v přístavech činil v roce 2012 459 000 tun (+ 0,3 %) a tím zůstal přibližně na stejné

úrovni jako v roce předchozím. Především přístav Lovosice dosáhl významného **nárůstu v překladech na vodní dopravu** o 34 %, na 82 000 tun. K přepravovanému zboží patří obilí, sůl, sojový šrot a těžké kusy.

Překlad zboží na železnici činil v roce 2012 722 000 tun (+ 1,5 %). Obzvláště přístavy Riesa a RoBlau dosáhly v překladech zboží na **nákladní železniční dopravu silného nárůstu**, a to o 15 % resp. 62 %. Překládaným zbožím byly např. kontejnery, šrot, ocelové tyče, ocelové plechy a hnojivo.

Pro zabezpečení **spolehlivých dopravních řetězců** pro naše zákazníky provozuje sdružení přístavního spolku několik liniových dopravních služeb. Tyto linky ECL2000 (Elbe-Container-Linie), ETS Elbe (Ecological Transport Service Elbe) a AlbatrosExpress v roce 2012 významně přispěly k úspěchu přístavního spolku díky transportům kontejnerů. Ve vnitrozemských přístavech jich bylo přeloženo bezmála 39 000.

Kromě přístavů Dráždany a Lovosice se také přístav RoBlau rozvinul ve vynikající místo pro **překlad těžkých kusů a investičních celků**. Největší počet zařízení jako jsou moduly, strojní součásti, turbíny, transformátory, rotory, motory, bedny a generátory byl v roce 2012 přeložen právě v těchto přístavech.



Přístav Děčín je vybaven výkonnými jeřáby pro překlad kontejnerů i těžkých kusů



Překlad těžkého nákladu v přístavu Děčín



Překlad 211 tun těžkých generátorů společnosti DSV Air + Sea v přístavu Lovosice



Parní turbína pro elektrárnu v Počeradech byla s hmotností 320 tun nejtěžším přeloženým zbožím historie přístavu Lovosice

Stát chce pod českou vlajku nalákat námořní flotilu

Jan Šindelář - E15 12.12. 2012

Ministerstvo dopravy plánuje obnovení české námořní flotily. Nejde přitom o zakládání rejdářských firem či nakupování lodí, nýbrž o lákání zahraničních dopravců pod českou vlajku. Stát si od toho slibuje milionové příjmy do rozpočtu, rejdari by naopak mohli těžit z výhodně nastavených poplatků v tuzemsku.

„Během následujících let bychom chtěli zavést taková opatření, která povedou k registraci kvalitních námořních obchodních lodí,“ uvedla ředitelka odboru plavby Katarína Koleničková. Odbor plavby ministerstva dopravy už letos v létě splnil normu ISO pro systém řízení kvality. „Registrujeme dotazy například z Francie nebo Itálie,“ doplnil vedoucí námořního oddělení ministerstva Evžen Vydra.

Vzorem je přitom Lucembursko, pod jehož vlajkou pluje na šest desítek obchodních lodí. Jejich kvalitu si malý západoevropský stát velmi hlídá a dbá na dodržování vlastní legislativy. Odměnou jsou příjmy v řádech stovek tisíc eur.

Naopak Slovensko, které před lety mělo v rejstříku několik desítek lodí, příkladem být nemá. Bývalá slovenská flotila byla zastaralá a slovenská vlajka se dostala na takzvanou černou listinu. Od té doby Slováci udělali pokrok, lodě ze svého rejstříku vymazali a vyšplhali se alespoň na takzvanou šedou listinu. „Touto cestou jít nechceme,“ uvedla Koleničková.

Čechům podle ní nahrává i skutečnost, že tuzemští námořníci mají ve světě velmi dobrou pověst podobně jako české loděnice, kde se vyrábějí říčně-námořní lodě. „Určitou atraktivitou pro zápis námořní obchodní lodí do námořního rejstříku České republiky jsou přijatelné poplatky za tonáž,“ dodal Vydra. Například pro obchodní lod o délce 360 metrů a kapacitě 10,5 tisíce kontejnerů činí poplatek za zápis 100 tisíc korun, roční poplatek za tonáž pak je 1,6 milionu korun.

Česká republika zatím v rejstříku nemá žádnou obchodní loď, o poslední přišla v roce 1998 v rámci rozprodeje flotily České námořní plavby. Přesto český námořní úřad vydělává. Pod českou vlajkou totiž pluje na 450 námořních jachet. V loňském roce tak úřad vydělal přes milion korun.

Ačkoli české země nemají přístup k moři, plavba pod českou a zejména československou vlajkou se těší dlouhé tradici. Československé lodě v majetku různých společností brázdily moře už v období první republiky. V padesátých letech pak vznikla státní Československá námořní plavba, která v osmdesátých letech čítala čtrnáct lodí. V devadesátých letech společnost prošla privatizací, nový majitel spojený s Harvardskými fondy Viktora Koženého loď postupně prodal.

NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

ROZBORY PITNÝCH VOD

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

ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku,...)

ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

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

Povodí Labe státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

Provozovna Hradec Králové

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

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

Provozovna Ústí n. L.

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

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



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST

Ing. Petr Forman

Nedávno nově konstituované Ministerstvo dopravy České republiky si vytкло jako jeden ze základních cílů harmonizaci podmínek v dopravě, zejména podmínek při používání dopravních cest. Jedná se bezesporu o základní předpoklad fungování trhu dopravních služeb. Praxe ovšem potvrzuje, že vytváření rovnocenných podmínek se nedaří bez toho, aby rezort dopravy měl kompetence ke všem druhům dopravních cest. Zvláště markantní a závažný kompetenční nedostatek je v oblasti vodních cest, které jsou určitou legislativní setrvačností v působnosti Ministerstva životního prostředí. Tato evropská rarita harmonizaci a liberalizaci dopravy nejen ztěžuje, ale je s ní dokonce v přímém rozporu, což se dnes a denně potvrzuje.

V současné době probíhají mezirezortní jednání o převedení správy údržby, provozu a rozvoje vodních cest do působnosti rezortu dopravy, jak je ostatně v zemích s efektivně spravovanou dopravní sítí obvyklé. Má-li ovšem tato důležitá změna přinést maximum užítku, je nutné neprodleně vytvořit co nejúčelnější legislativní, organizační a finanční strukturu. Řešení také musí být slučitelné se záměry u ostatních dopravních cest a musí ve svých důsledcích odlehčit státní správě.

ORGANIZAČNÍ
USPOŘÁDÁNÍ
VODNÍCH CEST

Organizační uspořádání provozu a rozvoje vodních cest musí na jedné straně dobře zabezpečovat zájmy státní dopravní politiky (včetně zájmů mezinárodních), na druhé straně podporovat regionální zainteresovanost. Hlavním kritériem ovšem musí být funkčnost.

Přitom je nutné dosáhnout i toho, aby nevznikly žádné nároky na nové státní instituce, nebo nové finanční prostředky ze státních zdrojů. Tyto dva požadavky jsou však snadno splnitelné s ohledem na to, že odborný kádr k provozování vodních cest u dnešních podniků Povodí do značné míry existuje, stejně tak nutné provozní zázemí.

VYMEZENÍ VLASTNICTVÍ

Obecně je k vodním tokům možné vlastnictví soukromé, veřejné a státní. Rakouská monarchie i ČSR uplatňovala podle povahy toku všechny varianty, vodní cesty ovšem byly ve smyslu majetkem státním; obdobná úprava je i v dalších státech. Státní vlastnictví se předpokládá i pro jiné typy dopravních cest. Z těchto a z řady dalších důvodů je jednoznačné, že vodní cesty musí být majetkem státu. Ostatní toky podle významu budou podléhat jednomu ze tří výše uvedených vlastnických principů - státní (obecní), veřejné a soukromé.

VÝKON VLASTNICKÝCH
PRÁV

Pro výkon vlastnických práv ke státním vodním cestám je nutné zříditi specializovanou instituci; ta může být buď státní organizací, přímou řízenou ministerstvem dopravy (viz Wasser-

strassendirektion v SRN), nebo účelovou akciovou společností s významným státním podílem (vzdálená obdoba investorské a inženýrské firmy Rhein - Main - Donau AG).

Z hlediska současných potřeb ČR a s ohledem na snahu o omezení státního aparátu je dnes zřejmě nejlepším řešením založení Ředitelství vodních cest a.s.

ŘVC A.S. - ÚZEMNÍ
PŮSOBNOST

Územní působnost Ředitelství vodních cest a.s. (dále jen ŘVC) se navrhuje v rozsahu dnes provozovaných vodních cest a vodních cest aktuálně připravovaných včetně energeticky významných úseků. Tento rozsah vychází na jedné straně ze zákona č. 26/64 Sb. o vnitrozemské plavbě ve znění zákona č. 126/74 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 137/74 Sb., na druhé straně z existující sítě vodních cest a z reálných perspektiv rozvoje vodních cest pro nejbližší období. V případě rozsáhlejších záměrů se působnost ŘVC přiměřeně rozšíří ve smyslu výše citovaných zákonů a to způsobem, vycházejícím např. z principu vyhlášky č. 224.262 č. 111 z.z. čes z 22. září 1906.

Konkrétně se pro nejbližší období předpokládá tento rozsah působnosti:

Labe: úsek Pardubice - státní hranice

(závod Střední Labe: Pardubice - Mělník
závod Dolní Labe: Mělník - st. hranice)

Vltava: úsek České Budějovice - Mělník

(závod Střední Vltava: Č. Budějovice - Slapy
závod Dolní Vltava: Slapy - Mělník)

Morava: úsek Kojetín - Kúty

(závod Střední Morava: Kojetín - Hodonín
závod Dolní Morava: Hodonín - Kúty)

Vesmés se primárně předpokládá správa a provoz hlavních toků bez přtoků, s výhradou funkčních nebo ekonomických výjimek.

V tomto rozsahu vykonává a.s. ŘVC prostřednictvím těchto podniků veškeré vodohospodářské funkce a ekologické povinnosti.

VARIANTY
EKONOMICKÉHO
USPOŘÁDÁNÍ

V principu je za vodní cesty zodpovědný stát obdobnou měrou, jako za jiné dopravní cesty, tvořící dopravní infrastrukturu státu.

Spektrum forem péče o vodní cesty je ovšem obecně podstatně širší: od plně státní péče až po plně soukromou s možnostmi různých kombinací.

První varianta
Státní péče o vodní cesty

Varianta, kdy vodní cesty jsou financovány plně ze státního rozpočtu odpovídá jak uspořádání v nejbližších evropských státech s rozvinutou dopravní infrastrukturou (SRN, Holandsko aj.), tak dnešnímu postavení ostatních druhů dopravních cest v České republice. Státní péče o vodní cesty má u nás kromě toho více než stoletou tradici.

Této variantě by tedy odpovídalo zřízení Ředitelství vodních cest jako specializované organizace Ministerstva dopravy ČR a jeho financování ze státního rozpočtu prostřednictvím tohoto rezortu.

Druhá varianta
FOND VODNÍCH CEST

V poslední době jsou patrné tendence (u nás i v zahraničí) zcela oddělit dopravu od dopravních cest, kdy dopravní provoz (včetně železnic) má být postupně zcela privatizován a dopravní cesty mají být majetkem státu,

který je závislý na státním rozpočtu přesně vymezeným způsobem.

Této variantě tedy nejlépe odpovídá zřízení Fondu vodních cest, naplňovaného způsobem, který určí zákon (východiskem může být např. zákon č. 50/1931). O nakládání s tímto fondem by rozhodovala správní rada fondu, zřízená podobným způsobem, jaký se předpokládá u Českých drah. Na základě rozhodnutí správní rady pak vlastní činnost vykonává Ředitelství vodních cest, nejlépe ve formě akciové společnosti se státním podílem.

Třetí varianta.
SYSTÉM KONCESÍ

Pokud například německý a nizozemský model vychází (zatím) z plně státní správy vodních cest, existují i jiné modely (např. ve Francii), které lze charakterizovat jako koncesionářské. Stát hradí pouze část provozních nákladů vodní cesty (cca 50%), zbývající část hradí koncesionář ze služeb, na které získal účelovou koncesi: odběry vody, energetika a také (na národních vodních cestách) proplavovací poplatky - ty v Evropě zpravidla nepřesahují 10% provozních nákladů.

V tomto pojetí by akciová společnost Ředitelství vodních cest byla nejspíše holdingem nejméně 3 regionálních společností (Labe, Vltava, Morava), které by zřejmě měly mít i silnou účast z řad přílehlých obcí.

Důležité je, aby ŘVC a.s. mělo alespoň částečnou volnost v tvorbě ceny povrchové vody a také aby se mohlo postupně stát majitelem významných energetických děl - tím se minimalizuje nebo zcela odstraní státní podíl na nákladech provozování vodních cest.

Čtvrtá varianta.
SOUKROMÉ VODNÍ
CESTY

Úplná privatizace vodních cest je uvedena spíše jako krajní případ řešení: znamená by totiž nejen průlom do historického státního vlastnictví vodních toků, ale také průlom do celkového pojetí vlastnictví dopravních cest - a to jak v měřítku ČR, tak v měřítku celé Evropy.

Privatizace takto velkého objemu majetku (cca 5 mld. Kč), který přitom není primárně výdělečný, je málo reálná a zatížila by veškeré poskytované služby vysokými pořizovacími náklady. Ztratila by se tak nejen jakákoliv srovnatelná báze s jinými dopravními cestami, ale dokonce i záruka jejich fungování. Proto variantu úplné privatizace a deetatizace vodních cest nelze doporučit.

kteří je závislí na státním rozpočtu přesně vymezeným způsobem.

Této variantě tedy nejlépe odpovídá zřízení **Fondu vodních cest**, naplněvaného způsobem, který určí zákon (výchozíkem může být např. zákon č. 50/1931). O nakládání s tímto fondem by rozhodovala **správní rada fondu**, zřízená podobným způsobem, jaký se předpokládá u Českých drah. Na základě rozhodnutí správní rady pak vlastní činnost vykonává **Ředitelství vodních cest**, nejlépe ve formě akciové společnosti se státním podílem.

Třetí varianta. SYSTÉM KONCESÍ

Pokud například německý a nizozemský model vychází (zatím) z plné státní správy vodních cest, existují i jiné modely (např. ve Francii), které lze charakterizovat jako **koncesionářské**. Stát hradí pouze část provozních nákladů vodní cesty (cca 50%), zbývající část hradí koncesionář ze služeb, na které získal účelovou koncesi: odběry vody, energetika a také (na národních vodních cestách) proplavovací poplatky - ty v Evropě zpravidla nepřesahují 10% provozních nákladů.

V tomto pojetí by akciová společnost Ředitelství vodních cest byla nejspíše holdingem nejméně 3 regionálních společností (Labe, Vltava, Morava), které by zřejmě měly mít i silnou účast z řad přílehlých obcí.

Důležité je, aby ŘVC a.s. mělo alespoň částečnou volnost v tvorbě ceny povrchové vody a také aby se mohlo postupně stát majitelem významných energetických děl - tím se minimalizuje nebo zcela odstraní státní podíl na nákladech provozování vodních cest.

Čtvrtá varianta. SOUKROMÉ VODNÍ CESTY

Úplná privatizace vodních cest je uvedena spíše jako krajní případ řešení: znamenalo by totiž nejen průlom do historického státního vlastnictví vodních toků, ale také průlom do celkového pojetí vlastnictví dopravních cest - a to jak v měřítku ČR, tak v měřítku celé Evropy.

Privatizace takto velkého objemu majetku (cca 5 mld. Kč), který přitom není primárně výdělečný, je málo reálná a zatížíla by veškeré poskytované služby vysokými pořizovacími náklady. Ztratila by se tak nejen jakákoliv srovnatelná báze s jinými dopravními cestami, ale dokonce i záruka jejich fungování. Proto variantu úplné privatizace a deetatizace vodních cest nelze doporučit.

NÁVRH VÝSLEDNÉ VARIANTY

Jako výslednou variantu doporučujeme **systém koncesí**, který nejlépe odpovídá zachování státní kontroly nad toky a vodními cestami při minimálním rozsahu státního aparátu a přenesení maxima zodpovědnosti a výkonů do soukromé sféry. Podmínkou ekonomické úspěšnosti je ovšem smluvně zajištěná **rovnováha mezi rozsahem příjmů**, plynoucích z koncesí a **rozsahem zajišťovaných povinností**.

VLASTNICTVÍ VODNÍCH CEST A TOKŮ

Vodní cesty a toky v rozsahu působnosti Ředitelství vodních cest a.s. zůstávají **vlastnictvím státu**. To se v přiměřené míře (viz dále) týká i nových stávek. Z účetních důvodů by bylo zřejmě vhodnější definovat jako spravovaný majetek celou vodní cestu, nikoliv jednotlivé objekty.

VÝKON VLASTNICKÝCH PRÁV

Vlastnická práva k vodním cestám a tokům vykonává na pevných smluvních základech Ředitelství vodních cest a.s. ŘVC a.s. také provádí příslušné odepisování základních prostředků, které jsou mu svěřeny státem k výkonu vlastnických práv.

AKCIOVÝ KAPITÁL ŘVC A.S.

Jak vyplývá z předchozího textu, ŘVC a.s. není vlastníkem vodních cest. Akciový kapitál Ředitelství vodních cest a.s. je navržen tak, aby nekladl nároky na prostředky ze státního rozpočtu. Převážnou část tvoří aport ze základních prostředků dnešních podniků Pováří. Akciový kapitál ŘVC a.s. by tedy měl mít zhruba tuto strukturu:

- aport nutných provozních budov, příslušných k obhospodařování vodních cest
- aport příslušného inventáře a vybavení
- volně emitované akcie (cca do 10%).

Z logiky věci je patrné, že drtivá většina akcií se výše uvedeným aportem stane majetkem státu, který si tak zachová kontrolu nad výkonem správy vodních cest. Volné akcie se pravděpodobně stanou předmětem zájmu pouze některých rejdářských společností, nebo obcí, část by mohly vlastnit koncesionářské společnosti.

DALŠÍ MAJETEK

Má-li provozování vodních cest zatěžovat státní rozpočet co nejmenší měrou, je nutné ŘVC a.s. vybavit možnostmi dostatečných příjmů. Logické je, aby tyto příjmy úzce souvisely s funkcí toků: zde hraje velkou roli **energetika** (dnes vlastní vodní hospodářství většinou nevýdělečné části vodních děl, například přehrad, zatímco výdělečné části - elektrárny, byly „naděleny“ energetice).

V současné době již stát nemůže vstoupit do ŘVC a.s. energetickými díly jako aportem, neboť České energetické závody již byly částečně privatizovány. Jedinou schůdnou variantou se zdá být cesta, kdy majoritní akcionář ČEZ, kterým je Fond národního majetku, rozhodne o **prodeji části majetku ČEZ** do rukou ŘVC a.s. Tímto majetkem se rozumí **elektrárny** v rozsahu působnosti ŘVC a.s. Prodej měl být realizován **ve splátkách**, rozložených na tak dlouhé období, aby ŘVC a.s. nemuselo být zatíženo úvěrem.

Odprodej vodních elektráren do rukou ŘVC a.s. vytvoří jeden ze základních zdrojů ekonomické stability této společnosti. (Vedlejším „produktem“ je dílčí demonopolizace energetiky.)

ZDROJE PŘÍJMŮ

Příjmy akciové společnosti Ředitelství vodních cest musí být „naprogramovány“ tak, aby při dobrém hospodaření a podnikatelské aktivitě byly zajištěny všechny potřebné služby a také komplexní výkon správy, provozu a údržby vodních cest až do úrovně generálních oprav.

Ze **zákona č. 50/1931** lze při konstrukci příjmů vycházet **jen částečně**, protože tehdy vytvářený fond vodních cest byl určen pouze pro novou výstavbu, nikoliv pro provoz (ten byl plně v rukou státu). Přesto je uvedený zákon dobrou inspirací. Příjmovou stránku určoval zákon č. 50/1931 (kromě darů, příspěvků apod.) takto:

- každoroční **příspěvek státu 75 mil. Kč**;
- **celá daň z vodní síly** u vodních elektráren; budovaných z prostředků fondu
- **50% daně z vodní síly** u ostatních elektráren.

Situaci, která by vznikla založením ŘVC a.s. (a souvisejícím nákupem vodních elektráren) by při rozšířeném rozsahu povinností k vodním cestám oproti stavu v 30. letech, nejspíše odpovídala následující **struktura příjmů**:

- **prodej povrchové vody**
- **výroba a prodej elektrické energie**;

- **příspěvek (státní, obecní) na protipovodňovou ochranu**;
- **další placené služby**
- **dílčí zpoplatnění národních vodních cest**.

Státnímu příspěvku z roku 1931 by zřejmě v dnešním pojetí nejlépe odpovídalo převedení **daně z pohonných hmot, spotřebovaných loděmi** (jen pro ilustraci: v západní Evropě je nafta pro lodě vesměs **oddaněná**).

KONCESIONÁŘI

Koncese ke službám na jednotlivých vodních cestách by měly vykonávat **regionální podniky** a jejich závody:

- ŘVC - Labe a.s.
- ŘVC - Vltava a.s.
- ŘVC - Morava a.s.

Tito koncesionáři jsou koncipováni opět jako **akciové společnosti**, předpokládá se ovšem větší podíl obcí, popřípadě jiných regionálních interestů.

ŘVC a.s. vystupuje vůči regionálním podnikům jako holding, má (zákonem ustanovený?) kontrolní balík akcií. Naopak koncesionáři mohou vlastnit část akcií holdingu.

NOVÁ VÝSTAVBA - FINANCOVÁNÍ, VLASTNICTVÍ

Výstavba nových objektů na vodních cestách je možná různými způsoby financování a z toho vyplývajícími majetkovými vztahy:

- **ze soukromých prostředků**: forma nejméně pravděpodobná, protože příjmy z vodní energetiky a případných proplavovacích poplatků zpravidla nekryjí komerční (relativně krátkodobé) úvěry;
- **ze státních prostředků**: taktó vybudované nové základní prostředky na vodních cestách budou automaticky majetkem státu;
- **z prostředků ŘVC a.s.**: s ohledem na koncesionářský systém se nový majetek rovněž stává majetkem státu (vlastnická práva vykonává ŘVC a.s.);
- **z mezinárodních půjček**: podobně jako u předešlých dvou případů
- **z kombinace kapitálu**: pokud vznikne nové dílo podílovým financováním, bude patrně vhodné uzavřít ad hoc smlouvu o časově rozlišeném příjmu jednotlivých účastníků (je nutné zajistit na jedné straně návratnost případného soukromého kapitálu, na straně druhé finální vlastnictví státu).

Jako možná varianta se jeví považovat nové objekty na vodní cestě nikoliv za investice, ale za rekonstrukci na vodní cestě jako celku. Jinou variantou je celkové oddanění takové činnosti ŘVC, která naplňuje záměry Státní dopravní politiky (ostatní případně podnikatelské aktivity by tento zvláštní režim neměly).

Život není takový – je úplně jiný (49)

Ing. Josef Podzimek

Některé věci jsou těžké jen proto, že si na ně netroufáme.

Jan Werich

A tak jsem vstal a chci se podělit s našimi čtenáři o některé postřehy kolem zřízení Ředitelství pro stavbu vodních cest (1901), jeho zrušení (1949), jeho obnovení pod názvem Ředitelství vodních cest (1998) a pokus o opětné jeho zrušení (2013), neboť jak říkal Jan Werich „*Boj s lidskou blbostí se nedá vyhrát, ale nesmí se přestat bojovat, neboť blbost by zaplavila svět*“.

Proč dnes stále cituji Jana Wericha? Protože včerejší prezidentská debata na Primě nám předvedla ukázkou z filmu *Císařův pekař a pekařův císař*, kde se Werich v roli císaře šel historicky znemožnit. Doporučuji vám, prohlédněte si tento film. Je tam ještě něco poučnějšího, přímo navázaného na to, co poslední roky prožíváme kolem vodní cesty a naposledy na zasedání naší vlády 16. ledna 2013, která na doporučení Karoliny Peake schválila zrušení ŘVC a SPS. Chci věřit, že „chudák“ vláda ani nevěděla, co podepisuje a na rozdíl od císaře Rudolfa II. v podání Jana Wericha se na to nezeptala. V uvedeném filmu císařský komoří předkládá císařovi Rudolfovi II. spis za spisem a ten bezmyšlenkovitě podepisuje. Najednou se zastaví a zeptá se „*Co to je?*“ a komoří odpovídá „*Vaše císařské veličenstvo, to jsou vejce, slanina a pivo*“. „*Ale já tu čtu Čechy, Morava a Slezsko. A že se vzdávám trůnu*“.



Naše vláda se však zapoměla zeptat a vzdala se Ředitelství vodních cest České republiky a Státní plavební správy a v podstatě je poslala na popravu. Zatím jsou v cele a čekají na termín popravu. Sám jsem prožil následující historku s předsedou vlády ČR Mirkem Topolánkem, kterému jsem se snažil za 10 minut, které mi poskytl, vysvětlit projekt vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Pak vstal a pravil: „*Zadání jsem pochopil, mám ochránit trasu průplavu D-O-L*“. Pochválil jsem pana premiéra a moc mu poděkoval. Pan premiér udělal 5 kroků, pak se vrátil a řekl: „*A můžete mi, pane Podzimku, říci, kdo ochrání mne, aby mi nepodstrčili k podpisu něco jiného?*“

Rozum, který zůstane stát, je v pořádku, jen si nesmí lehnout.

Jan Werich

Stalo se to snad až následujícímu premiérovi? To nám objasní další dny. Byla by to ta lepší alternativa, která se, na rozdíl od popravu, dá ještě zachránit. Odůvodnění, že jde o úsporný balíček, je směšné. SPS má 90 pracovníků, ŘVC 14, a všichni tak jako tak přejdou do jiných kanceláří. Nebo jde právě o krásné kanceláře SPS, v poslední budově v Holešovickém přístavu, která ještě slouží plavbě? A co kanceláře ŘVC? Když jsme tento symbol rozvoje plavby v roce 1998 za ministra dopravy Petra Moose a náměstka ministra Petra Formana po 49 letech od jeho bolševického zákazu obnovovali, vyjednali jsme kancelářské místnosti právě ve staré přístavní budově v Holešovickém přístavu, s pěkným výhledem na vodní hladinu a nákladní lodě, které tam tehdy ještě kotvily. Pak, jak šel čas, ŘVC se stěhovalo z jednoho místa na druhé, až zakotvilo v pěkných místnostech výškové budovy s krásným výhledem na Olšanské hřbitovy. Že by to bylo symbolické? Jistě se již hledá pro pracovníky ŘVC vhodná hrobka. Ono to vypadá jako humor, ale on to humor není. Jde o likvidaci firemní značky české plavby a vodních cest. Již se nám podařilo leccos zlikvidovat, promiňte, zprivatizovat: třeba Československou námořní plavbu, kterou zlikvidoval až Viktor Kožený. Na otázku: „*Neměla by Česká republika investovat do znovuobnovení své námořní flotily?*“ letos odpověděl Kent Holt, ředitel divize firemního bankovníctví české pobočky HSBC Bank: „*To si opravdu nemyslím, ale určitě má smysl rozvíjet vnitrozemskou lodní dopravu*“.

Nu, my kráčíme právě opačným směrem. Podařilo se již jedním dopisem náměstka ministra dopravy, který zaslal Evropské komisi, vypustit vodní koridor D-O-L z evropského dokumentu TEN-T. Ptáte se, proč nám to tak vadí? Tak vězte, že nám to zabráni žádat o 85 % z 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU – nějakých 200 miliard Kč. To je tedy pěkně drahý dopis! Ptáte se, proč to pan 1. náměstek ministra dopravy udělal? Zeptal jsem se jej na to osobně. Jeho odpověď mne vyděsila, nebo spíše pobavila. Pravil: „*Protože jsem odpovědný státní úředník, a nemohu EU zaručit, že se onen průplav D-O-L začne nejpozději za 30 let stavět a za 50 let se dokončí*“. Nevěříte vlastním uším? Nebyl jsem tam sám, můžete se zeptat. Ale není jediný v originalitě postojů náměstků dopravy na vodní koridor. Když jsem svého času vysvětloval tento projekt v Hospodářském výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, zeptal se mě bývalý náměstek ministra dopravy Pavel Škvára: „*Jak víte, pane Podzimku, že by nám EU dala těch 8 miliard €?*“ Odpověděl jsem: „*To opravdu, pane náměstku, nevím, ale co vím určitě – když ČR o tyto peníze ani nepožádá, tak je opravdu nedostane*“.

Redakce našeho časopisu se na obě kauzy zeptala kandidáta na prezidenta ČR Miloše Zemana, otázky i odpovědi jsme uveřejnili v minulém čísle 4/2012. Vzhledem k jejich závažnosti a vzhledem k tomu, že dnes je to názor našeho nově zvoleného prezidenta České republiky, je uvádíme znovu:



Miloš Zeman se o projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zajímá dlouhodobě. Na obr. na výstavě v Břeclavi v listopadu 2009

Redakce: Co byste jako prezident ČR udělal s návrhem z dílny místopředsedkyně vlády Karolíny Peake, projednaným s ekonomickými ministry, na zrušení Ředitelství vodních cest a Státní plavební správy?

Miloš Zeman: Komunisti kdysi měli heslo „Musíme šetřit, ať to stojí, co to stojí“. Já bych ale některá ministerstva opravdu zrušil a v duchu svého investičního paradigmatu bych je nahradil právě ministerstvem veřejných prací. Kdyby tomu tak bylo, tak by organickou součástí takového ministerstva samozřejmě bylo i Ředitelství vodních cest. Snahu o zrušení Ředitelství vodních cest samozřejmě hodnotím jako tragickou chybu.

Redakce: Jak byste označil žádost prvního náměstka ministra dopravy ČR Lukáše Hampla, kterou zaslal Evropské komisi, aby nám, Čechům a Moravanům, vyškrtl z mezinárodní dohody o transevropské dopravní síti TEN-T vodní koridor D-O-L, který je výslovně citován i v přístupové smlouvě českého státu do EU a dalších dokumentech?

Miloš Zeman: Jestliže se nejenom nevyužije tento potenciál, ale dokonce se této nabídce brání, pak, aniž bych chtěl používat silných slov, je to v podstatě ekonomický zločin a zločin na národních zájmech České republiky, neboť já za základní národní zájem ČR považuji právě podporu z prostředků EU pro významná investiční díla v ČR. Až vyprší masivnější financování krátkodobých projektů z EU v roce 2015, tak budeme moci čerpat finance především z Fondu soudržnosti právě na transevropské síti.

Je potřeba ještě něco dodávat? Je, neboť jak mě za mlada učil náměstek ministra lesů, vod a strání Ing. Josef Vančura: „To se zaseje takové semínko a ono pak žije dál svým životem“.

A to bychom nechtěli, neboť než by se sešel měsíc s měsícem, někdo by si levně koupil budovy SPS, někdo by se nastěhoval do moderních kanceláří ŘVC, zkušené pracovníky obou institucí by rozstrkali mezi MD ČR a MZe ČR, krásné lodě SPS by se také „výhodně“ prodaly, investiční peníze ŘVC by se někde rozpustily atd. atd. Značky by zmizely a konečně by se vyplnil sen pana Suka. Už jste zapoměli, kdo je Jindřich Suk? No to byl přece generální ředitel ČTK (Československá tisková kancelář), který později u mne v technickém rozvoji Povodí Vltavy, po vstupu „sprátelených“ vojsk do naší země, dělal referenta zlepšovacích návrhů a také redaktora předchůdce našeho časopisu Vodní cesty a plavba. Tehdy (1976–1981) se časopis jmenoval Povodí Vltavy, a po 5 letech ho zakázal právě náměstek ministra Ing. Vančura s písemným odůvodněním, že přesahuje kompetence

jednoho podniku. To byla pravda, a tak jsme po čase (1989–1991) začali vydávat časopis Ekotrans Moravia, který se v roce 1992 na doporučení doc. Ing. Pavla Juráška přejmenoval právě na Vodní cesty a plavba. Panu Sukovi se tehdy zdálo, že stojí na kraji plavební komory Roztoky nad Vltavou, která byla zcela zanesena bahnem, ze kterého již vyrůstaly stromy. A v onom snu k němu přišel tehdejší technicko-provozní náměstek Povodí Vltavy, a pochvaloval si, že je konečně od té plavby pokoj, a že plavební komory můžeme zbourat. Jindy jsme vyřizovali ZN (zlepšovací návrh), který začínal slovy: „Všichni víme, že jediným opodstatněným důvodem řeky Vltavy v Praze je, že se na její hladině odráží krásná silueta Pražského hradu“. A dále pokračoval silnou myšlenkou: Asi 50 cm pod hladinou řeky v celém profilu Vltavy a v celé délce na území Prahy vybudujeme podzemní (podhladinné) garáže. Tak uchováme hladinu Vltavy a tedy i obraz Hradčan, současně ale vyřešíme i pražský problém s nedostatkem garážových stání. Zlepšovák jsme zamítli, i plavební komory ze snu pana Suka jsou nadále čisté a opravené, ale lodě se pomalu stěhují mimo Českou republiku, která se nazývá srdcem Evropy, někam jinam, totiž tam, kde mohou plout.

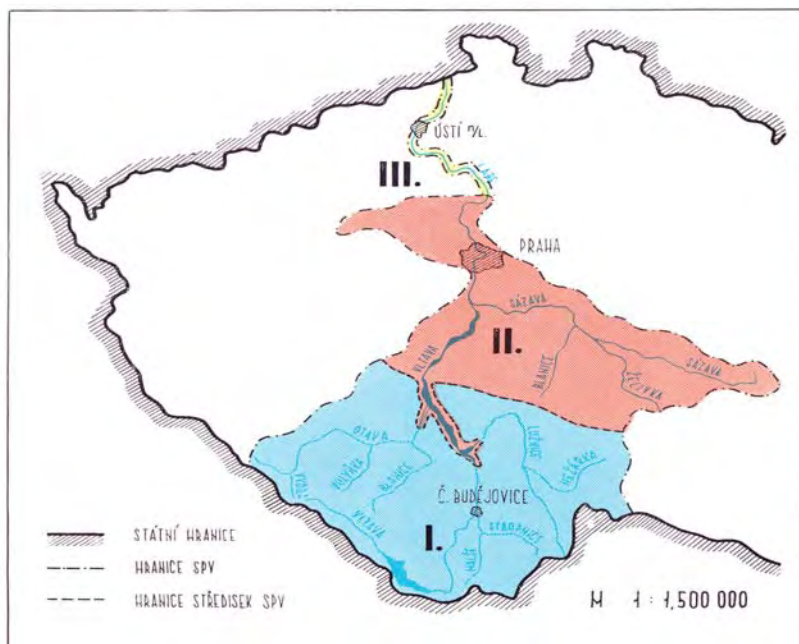
A opět zde stojí skupinka lidí, kteří si mnou ruce a těší se, že když se nám nepodařilo zbourat plavební komory a zabetonovat Vltavu v Praze, alespoň zastavíme další výstavbu vodní cesty. Lodě odplují a nebudou nám narušovat silniční zácpy a snižovat ceny na železnici.

Ještě o jednu vzpomínku se s vámi podělím. Po fakultě jsem nastoupil do organizace Labe-Vltava (1962). Mohli s odstupem doby posoudit různé organizační struktury na vodní cestě, tak s plnou odpovědností konstatuji, že Labe-Vltava byla velmi efektivní organizace, která se s plným nasazením věnovala vodním cestám a energetickým stupňům na nich. Pak se začala připravovat reorganizace na vodních tocích. Vzniklo Ředitelství vodních toků (ŘVT), které patřilo do působnosti ministerstva energetiky a vodního hospodářství. V té době začala příprava na vznik správ povodí, které se pak transformovaly na podniky Povodí. V dispečinku Labe-Vltava jsem osobně maloval různé varianty budoucích podniků Povodí. Jedna varianta, kterou jsme prosazovali, byla: 6 podniků Povodí (dříve správ Povodí) a jeden samostatný podnik pro správu, údržbu a opravy vodních cest bez jejich přítoků, který by fungoval vedle příslušných podniků povodí. Že to není možné? Tak se podívejte na závod Dolní Labe jako součást povodí Vltavy. Že jsem se spletl? Tak se podívejte na mapu Správy povodí Vltavy v roce 1966. (str. 54)

Osobně jsem tehdy tuto variantu projednával s generálním ředitelem nově vzniklého Ředitelství vodních toků (ŘVT) Ing. Oldřichem Víthou, který mne pak schválil do funkce ředitele závodu Dolní Vltavy. Ten tehdy zamítl samostatný podnik pro vodní cestu a rozhodl se pro tzv. hydrologickou čistotu organizací Povodí. Ale závod Dolní Labe, nyní již pod Povodím Labe, bez přítoků funguje dodnes. (str. 55)

Po roce 1968, kdy Ing. O. Vítha byl ze své funkce vyhozen a seděl v jedné kanceláři v Hyberské ulici, a měl tudíž čas přemýšlet, mi přiznal, že se mýlil, a že měl organizaci Labe-Vltava ponechat. Myslím, že by bylo vhodné i dnes přemýšlet jak dále, zeptat se lidí, kteří tomu rozumějí a nedělat ukvapené závěry. Bylo jich za posledních 60 let víc jak dost. **To ale může fungovat pouze za předpokladu, že hlavním důvodem připravované reorganizace není zlikvidovat vodní cesty a plavbu „na věčné časy“.** A to si právě nejsem, zvláště u vodního koridoru D-O-L, vůbec jist. Vzpomínám si, jak mi kdysi, když byl ještě mezi námi, můj starší syn Jan vyprávěl, jak za ním přišel vlivný lobbista s žádostí, aby přesvědčil svého

Územní působnost provozních středisek
Správy povodí Vltavy



otce, aby přestal blbnout s tím průplavem D-O-L. Honza mu prý řekl, že to nedokáže. Odpověď zněla: „Ani za stamilionové zakázky? Honza mu prý odpověděl: „Jak znám tátu, ani za miliardové zakázky názor na D-O-L nezmění“. Tyto věty mi létají hlavou dodnes.

Ale vraťme se do současné reality. Jako varování nám může posloužit přehled různých organizačních změn od roku 1949 do roku 1966, který jsem uveřejnil v knize Povodí Vltavy v roce 1970.

Všimněte si, že při vzniku podniků Povodí bylo ještě samostatné Povodí Berounky, které po pár letech splynulo

s Povodím Vltavy. Jak lehkomyšlně se tyto reorganizace řešily, dokládá skutečnost, že to tehdy ministr MLVH ČSSR zapomněl říci řediteli Povodí Vltavy Ing. Janu Chytaráčkovi. Tomu, když se podíval, že to neví, ministr odpověděl: „Soudruhu řediteli, já jsem předpokládal, že při indiskreci na ministerstvu už to dávo víš.“ Tak to bylo, a tak to je i po 40 letech.

Ze své zkušenosti mohu potvrdit, že pro zdravý a organizačně čistý rozvoj vodních cest je nejlepší samostatná organizace, která se nerozptyluje jinými vodo hospodářskými funkcemi na malých tocích. Dobře vím, že můj čas

ORGANIZACE SPRÁVY TOKŮ

1. Vývoj organizačních forem a dnešní stav

Vodní hospodářství, a tedy i činnost na tocích prodělávaly v období posledních 20 let četné direktivní organizační změny, což je jedním z důvodů, který nepříznivě ovlivnil tuto činnost. V dalších odstavcích proto uvádíme informativně přehled jednotlivých organizačních útvarů, ve kterých se činnost na správě, provozu a údržbě vodních toků a vodo hospodářských objektů na nich zajišťovala.

Do roku 1949

Zemské úřady (od r. 1927)

- technický odbor v dalších odděleních:
- pro úpravu nesplavných toků (komp. příslušnost min. zemědělství),
- poříční správa pro správu splavných toků (komp. příslušnost min. veřejných prací),
- pro výstavbu údolních přehrad a využití vodní energie.

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze (od r. 1901 – pro splavnění středního Labe, střední Vltavy a pro průplav Dunaj – Odry).

Tato organizační struktura měla centralistický charakter a umožňovala využití odborných kádřů.

V roce 1949

- v rámci nového správního zřízení přešla agenda zemských úřadů na
- krajské národní výbory – KNV (technické referáty).

V roce 1950

- zřízena
- „Krajská vodo hospodářská služba“ jen pro provádění stavebních prací, do které byla začleněna v r. 1951 též správa, provoz a údržba toků, vodních děl a zařízení na nich, a to ve složkách:

a) provoz, správa a údržba ostatních vodo hospodářských děl včetně vodních toků a vodních děl na nich (obdobná složka zřízena pro vodovody, kanalizace a čistírny),

b) vykonávání udržovacích, obnovovacích a zabezpečovacích prací na vodních tocích a vodo hospodářských dílech.

V roce 1953

zřízena
— Ústřední správa vodního hospodářství (ÚSVH) a činnost na tocích soustředěna ve „Správách vodních toků a meliorací“ (SVTM) pro jednotlivé kraje,

„Labsko-vltavské vodo hospodářské správě“ (LVVS), spec. organizaci pro úseky splavných řek Labe a Vltavy v krajích Praha a Ústí n. L.

V územní působnosti dodržovány zásady organizace podle povodí. Uvedené organizace zajišťovaly celou činnost na správě, provozu a údržbě vodních toků, objektů a zařízeních na nich, včetně vlastní stavebně montážní činnosti pro práce charakteru tehdejší údržby a generálních oprav a investic malého rozsahu.

V roce 1956 převzala LVVS správu, provoz a údržbu středního Labe v krajích Pardubice a Hradec Králové a Vltavy od Lipna v kraji České Budějovice.

V roce 1957

první náznak decentralizace – organizace nově uspořádány podle zásad územního rozdělení v rámci krajských národních výborů, „Krajské správy vodních toků a meliorací“ (KSVTM).

„Pražská správa vodních toků a meliorací“ (jen pro přítoky Vltavy v Praze – Vltava zůstává ve správě LVVS).

„Labsko-vltavská vodo hospodářská správa“ zůstává zachována.

Ze všech těchto organizací byla odňata stavebně montážní složka do samostatných pod-

niků v působnosti ministerstva stavebnictví. Původně podniky s určenou náplní pro potřeby údržby a oprav základních fondů vodního hospodářství se ve většině případů dostaly časem do působnosti krajských podniků Pozemních staveb a jejich původní charakter a účelová kapacita se zde podstatně omezila nebo zcela rozplynula.

V roce 1958

zřízeny
„Krajské správy vodních toků“ (meliorace přešly do působnosti ministerstva zemědělství).

Byla zrušena ÚSVH a zřízeno ministerstvo energetiky a vodního hospodářství. V působnosti tohoto ministerstva zřízeno „Ředitelství vodo hospodářských děl“

a sem začleněna i pracovní náplň bývalé Labsko-vltavské vodo hospodářské správy – jako samostatného střediska Vltava–Labe.

V roce 1960

došlo k další výrazné decentralizaci a pro uvedenou činnost zřízeny

„Okresní vodo hospodářské správy“ (OVHS) v územní působnosti okresů, které zajišťovaly i činnost na tocích.

Vznikly „Krajská vodo hospodářská rozvojová a investiční střediska“ (KVRIS).

— která měla zajišťovat odbornou základnu pro okresní vodo hospodářské správy.

Byla opět zřízena samostatná organizace pro zajišťování činnosti na splavném toku Vltavy a Labe „Labe–Vltava“, přímo podřízená ministerstvu.

Uvedená decentralizace zhoršila možnosti odborného vybavení jednotlivých organizací a jmenovitě na úseku toků znamenala další stagnaci v péči o stav základních prostředků a provoz.

Všechny typy uvedených organizací měly charakter zvláštních rozpočtových organizací (nebo rozpočtových organizací). Žádný z těchto organizačních celků s výjimkou organizací býv. ÚSVH nedokázal zajistit dostatečné stavební kapacity ať vlastní nebo dodavatelské na údržbu a opravy základních fondů a v podstatě ani potřebné finanční prostředky.

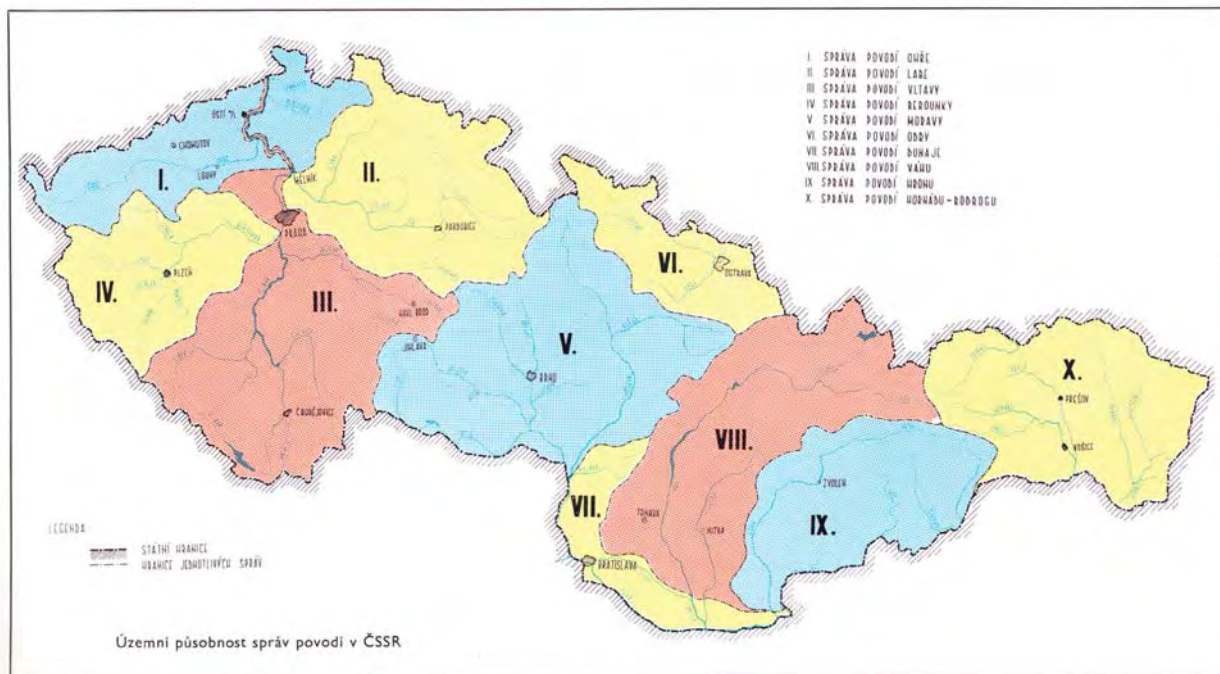
Z hlediska možnosti zajištění finančních

prostředků se projevoval i nepříznivě vliv závislosti OVHS na celkových finančních plánech národních výborů.

Vodní toky doplňtily i na skutečnosti, že v národních výborech rozhodovaly někdy i místní politickomocenské zájmy a že tedy docházelo k rozhodování vlastně mimo sféru nebo s malou možností uplatnění vodohospodářských odborníků.

Z uvedeného přehledu vyplývá, že prakticky od roku 1949 dochází téměř každý rok k direktivním organizačním změnám. V roce 1960–1966 je organizační stabilita pouze zdánlivá, protože i zde docházelo k dílčím změnám organizační struktury direktivního charakteru.

V roce 1966 vznikl nový oborový podnik „Ředitelství vodních toků Praha“ (ŘVT) (obr. 1).



Tento podnik vznikl vyčleněním správy, provozu a údržby (včetně vodohosp. rozvoje) toků, zařízení a objektů na nich z jednotlivých OVHS a KVRIS a připojením býv. organizace Labe-Vltava a Ředitelství vodohospodářského rozvoje Praha. Tento útvar byl organizován územně podle zásady povodí hlavních řek jako celků ve vlastním Ředitelství a na jednotlivé odstěpné závody:

- Správa povodí Vltavy se sídlem v Praze.
- Správa povodí Labe se sídlem v Hradci Králové.
- Správa povodí Ohře se sídlem v Chomutově.
- Správa povodí Berounky se sídlem v Plzni.
- Správa povodí Moravy se sídlem v Brně.
- Správa povodí Odry se sídlem v Ostravě.
- Správa vodohospodářského rozvoje (SVR) – specializace pro vodohospodářský rozvoj se sídlem v Praze.

Správa vodohospodářské výstavby (SVV) – specializace pro investorskou činnost na velkých vodních dílech se sídlem v Praze.

Nová organizační struktura ŘVT vznikla k 1. 1. 1966 jako zvláštní rozpočtová organizace a k 1. 1. 1967 se stala experimentující hospodářskou organizací ve smyslu vlád. vyhl. č. 100 a jejích doplňků.

Tento celek vznikl delimitací z velkého množství malých organizací, a to ještě z jejich velmi malé části. Ve většině případů šlo jen o několik pracovníků nebo dokonce i jednotlivců, pouze z býv. KVRIS přešly ucelené pracovní kolektivy a samozřejmě z býv. ŘVT a organizace Labe-Vltava.

Delimitace byla dělána úspěšně se zpětnou platností bez možnosti obhájení zájmu toků na vyšší rozhodovací úrovni.

Přesto lze konstatovat, že se do roku 1968 podařila určitá stabilizace nového pod-

niku a že jsou reálné předpoklady pro zajištění dalšího rozvoje této činnosti.

Uvedený přehled organizační struktury se nezabývá změnami organizačního zařazení řídicích resortních útvarů, ke kterým docházelo z hlediska četnosti téměř obdobně. Rovněž průběh organizačních změn na Slovensku byl podobný a v roce 1966 zde vznikl také oborový podnik Ředitelství vodních tokov.

jako ředitele závodu Dolní Vltava (tehdy jsme byli skromnější a tak vedoucího závodu) byl převážně vyplněn starostmi o malé toky. Součástí závodu však bylo i stavebně montážní středisko. Když jsme v roce 1965 s tehdejšími vedoucími provozu Ing. Jiřím Knoulichem přejímali vodní toky od krajských či okresních vodohospodářských organizací, tak jsme měli jediné kritérium. Když jsme potůček přepilvi z jednoho břehu na druhý, tak jsme ho nepřevzali – byl moc malý, a přešel k meliorační správě. Když jsme tok nepřepilvi, tak jsme ho delimitovali do Povodí Vltavy. Vytýčí vláda nějaký nový model při rozhodování co je malá či velká plavba?

Zároveň musím přiznat, že je pro mnohofunkčnost vodní cesty velmi těžké ji přiřadit k nějakému ministerstvu. Za mou životní kariéru vodní cesta byla pod Ústřední správou vodního hospodářství, ministerstvem energetiky a vodního hospodářství, ministerstvem lesního a vodního hospodářství, ministerstvem životního pro-

středí, ministerstvem zemědělství (majetek, provoz, opravy a údržba) a ministerstvem dopravy (část rozvoje a investic). Nic nebylo ideální. Ve shodě se svou celožitelnou praxí, historickými zkušenostmi i názorem nového prezidenta České republiky bych upřednostňoval ministerstvo veřejných prací. Tuto variantu jsem projednával v roce 2000 s místopředsedou vlády ČR JUDr. Pavlem Rychetským, který tvořil kompetenční zákon. I jemu se zdálo ministerstvo veřejných prací vhodnější než ministerstvo místního rozvoje, ale řekl mi, že to není politicky průchodné. Pokud však nevznikne, pak jsem pro ministerstvo průmyslu a obchodu, které má k univerzální problematice vodních cest nejbližší (bude-li pod něj po plánovaném sloučení ministerstev spadat i doprava). Jde o funkci dopravní, hydroenergetickou, energetickou bezpečnost státu, průmyslovou potřebu vody a další efekty. V každém případě zachovat organizační samostatnost ŘVC, třeba ve tvaru státní akciové společnosti s názvem

D-O-L a.s. Že je to fantazie? Přečtěte si článek Ing. Petra Formana, který uveřejnil náš časopis v č. 1/1993 a který v plném znění uveřejňujeme i dnes v č. 1/2013 (str. 50). Ano, musíme ho číst s odstupem a zkušenostmi uplynulých 20 let. Přesto se domnívám, že je více než aktuální, i když některá písmena u podniků Povodí se změnila – s.p. → a.s. → s.p. ŘVC mezitím existuje, ale je předmětem rušení. Vodní cesta za posledních 20 let proplula branami pěti ministerstev a zasloužila by si konečně trochu klidu na práci. Přimlouvám se, aby značka ŘVC nebyla opět zapomenuta a vodní cesty roztrhány do podniků Povodí. Kdo by rozpoznal a určil hranici mezi velkou plavbou a turistickou plavbou (viz návrh opatření vlády), mezi malými a velkými komorami. No to by byla fuška. To by bylo volné pole pro uměleckou, promiňte politickou lidovou tvorivost. Tím by byl pohřben na dlouhou dobu nejen projekt vodního koridoru D-O-L, ale koncepční a cílevědomý rozvoj vodních cest jako takový. Model, který fungoval za budování reálného socialismu, totiž, že technický rozvoj Povodí Vltavy fungoval samozvaně jako útvar rozvoje a modernizace vodních cest celé Československé socialistické republiky je dnes neopakovatelný.

Jedinou alternativou k pojmu ŘVC by mohla být nová organizace s písmeny D-O-L, neboť vodní cesty od Přerova do Severního, Baltického i Černého moře jsou systémovou součástí vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Když Miloš Zeman zakládal stranu a jeho příznivci hledali název, doporučoval jsem tehdy DOL (demokratická, občanská, lidová); to ale nebylo akceptováno a byla založena strana SPOZ (Strana práv občanů Zemanovci). Tím víc jsem byl potěšen, když jsem se v novinách MF DNES (19. 1. 2013) dočetl před druhou volbou prezidenta ČR poznámku redaktora Jakuba Pokorného: „*Zatím co Miloš Zeman má skutečný prezidentský program a mluví i o takových detailech, jako že prosadí průplav Labe-Odra-Dunaj...*“. Mimo to, že pan redaktor se vrátil ke starému názvu z dob Rakousko-Uherska, kdy se tento vodní koridor, jak ho dnes nazýváme, opravdu psal LOD, je to velká podpora pro tento nejdůležitější projekt pro naši republiku. O to víc mě udivuje rychlost, s jakou naše vláda schválila **Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014 – 1. etapa.**

Přidělme celé povodí řeky Moravy téže kompetenci, pod níž náleží všechny významné řeky české, tj. ministerstvu veřejných prací a vodocestnému fondu.

Doplňme návrh zákona o vodocestném fondu, nyní projednávaného, o položky potřebné pro provedení staveb na moravských řekách, a to do prvního desetiletého období obnosem 1 mld. Kčs.“ Nyní by se jednalo o 30 miliard Kč.



O tom, že ŘVC není samoučelná organizace píše i Pavel Jurášek ve svém článku Patnáct let Ředitelství vodních cest ČR, uveřejněném v tomto čísle časopisu Vodní cesty a plavba na str. 9.

„Snad ještě jedna vzpomínka. Když jsem se v roce 1997, jako poradce ministra dopravy ČR prof. Petra Moose, snažil najít optimální model pro obnovení činnosti ŘVC, tak jsem také navštívil generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic a zcela vážně jsme diskutovali o zřízení

Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014 - 1. etapa

Rezort	Návrh opatření	Vyčíslení úspory v mil. Kč	Typ úspory	Realizace
MD	Sloučení Drážního úřadu, Státní plavební správy a Úřadu pro civilní letectví	5	střednědobá	legislativní opatření: předložení novel příslušných zákonů v průběhu roku 2013
	Zrušení Ředitelství vodních cest a převedení agendy na MD	5	okamžitá	exekutivní opatření: zrušení organizační složky s převodem platných závazků a agendy na MD, změna systému financování investic na VC, aplikace programového financování a nezbytná redukce počtu financovaných projektů
	Převedení části agendy zrušeného ŘVC na povodí (zejména oblast turistické plavby)	2	střednědobá	legislativní opatření/ mezirezortní koordinace (MZe): specifikace rozsahu převáděných agend (komplexní investiční aktivity nebo výlučně v rozsahu objektů turistické plavby), v dohodě s MZe příprava příslušné novely zákona v průběhu roku 2013

Jak ostře a nekompetentně toto rozhodnutí vlády působí ve srovnání s názorem Tomáše Baťi v roce 1930.

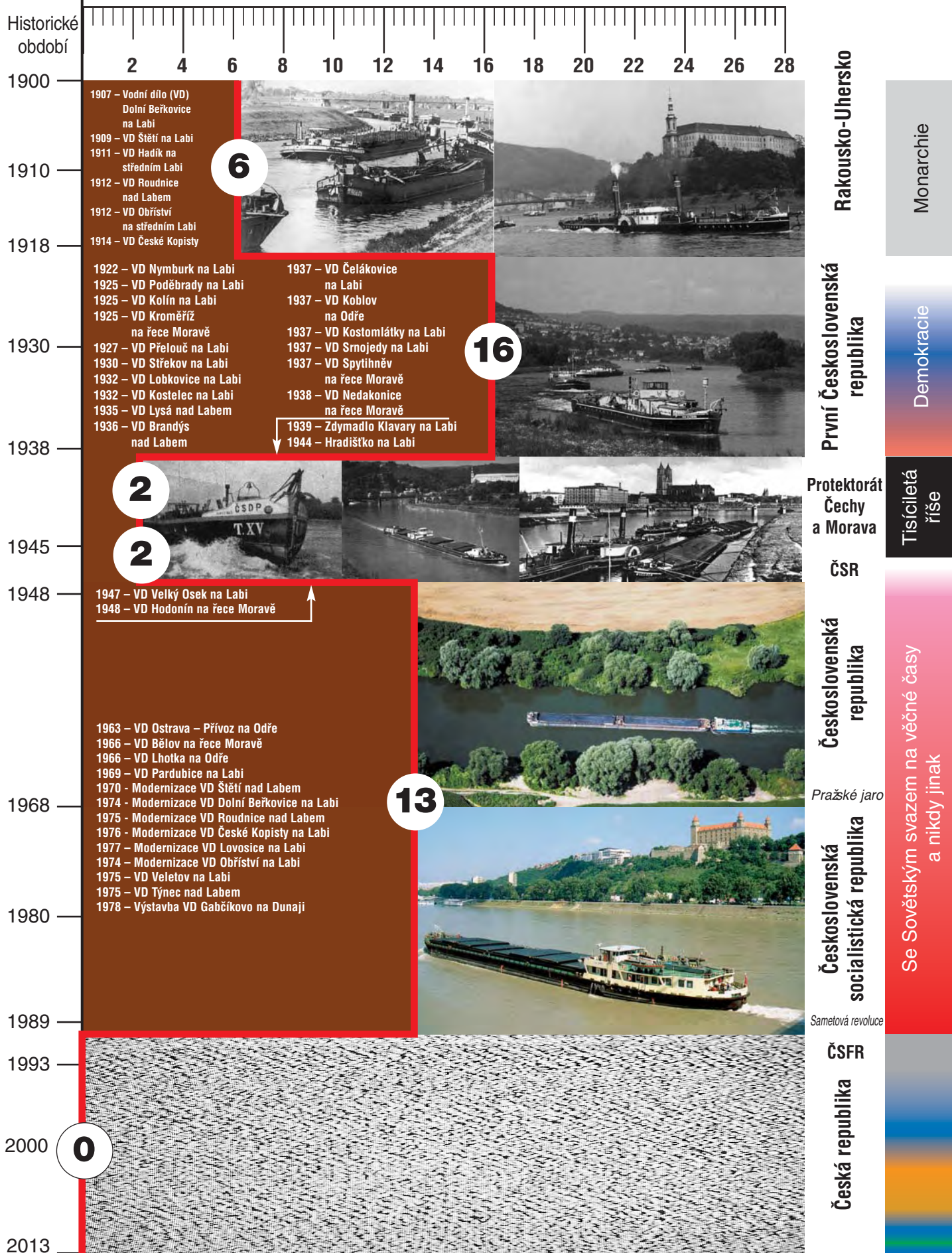
„Obnovme zrušené projekční oddělení pro úpravu řek, umístěné dříve v Přerově. Vybavme toto oddělení takovými prostředky a tak velkým počtem lidí, aby během této zimy byly vypracovány aspoň generální plány na provedení vodohospodářských prací v naší zemi.

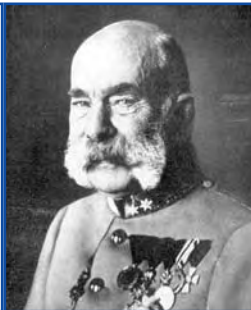
samostatného závodu v rámci ŘSD. Ovšem s podmínkou, že se změní název na Ředitelství silnic, dálnic a vodních cest. Pak se MD ČR přiklonilo ke vzniku samostatného ŘVC, ale nedotáhlo otázku provozu, oprav a údržby včetně majetkových vztahů. Vzniklo tak plaché novorozené, které je do dnešních dnů v inkubátoru.

Ale rozhodně si nezaslouží, aby bylo popraveno.“

112 LET VODOCESTNÉ HISTORIE NAŠÍ ZEMĚ

Počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů na vodním koridoru D-O-L





Zákoník říšský
 pro
 Království a země v rádě říšské zastoupené.
 Částka XXX. — Vydána a vsozřídána dne 13. června 1901.

**Zákon
o stavbě
průplavu
Dunaj–Odra–Labe
D–O–L**

**dobu
výstavby
20 let**

1901

**založeno
Ředitelství pro
stavbu vodních
cest**

**ŘVC
ve Vídni**

1901



**založeno
ŘVC
v Praze**

1918

**Zákon
Státní fond
pro výstavbu
vodních cest**

1931



**Německo-
Československý
protokol
o výstavbě
průplavu
Odra–Dunaj**

**dobu výstavby
6 let**

1938



**zahájena
stavba
průplavu
Odra–Dunaj**

1939

**zastavena
výstavba
průplavu
Odra–Dunaj**

1942



**návrh
na založení
národního
podniku
pro stavbu
D–O–L**

1948



**zrušeno
ŘVC**

1949

**zastaveny
veškeré práce
na přípravě
D–O–L**

1952



**založení
organizace
LABE-VLTAVA**

1960

**založeno
Ředitelství
vodních toků
ŘVT**

1965

**založeno
Řiadielstvo
vodných tokov
Bratislava**

1966



**generální
řešení
D–O–L**

1968

**územní
ochrana
D–O–L**

1971



**obnoveno
Ředitelství
vodních cest ČR
ŘVC**

1998



**žádost ČR
Evropské komisi
o vyškrtnutí
D–O–L
z dopravních
sítí EU**

2011

**usnesení
vlády ČR
na zrušení
ŘVC**

2013

