

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

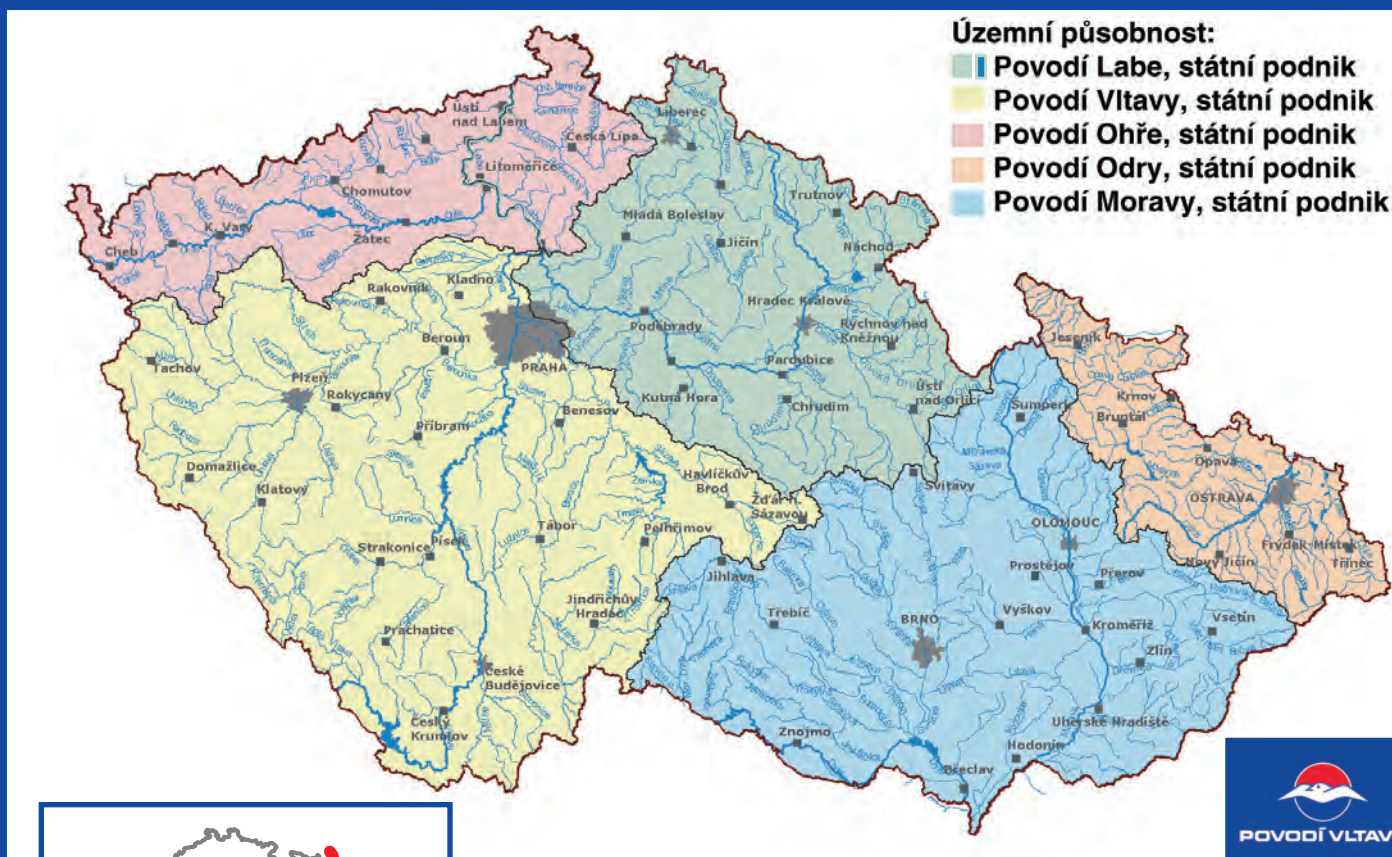
WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1

50 LET PODNIKŮ POVODÍ V ČR

2016



POLSKÝ A ČESKÝ PREZIDENT PODPORUJÍ D-O-L
PREZIDENT ČR JEDNAL S KRAJSKÝMI KOORDINÁTORY D-O-L

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Labe, státní podnik

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



Povodí Vltavy, státní podnik

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



Povodí Moravy, s.p.

Dřevašská 11, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: info@pmo.cz
www.pmo.cz



NDC on s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

E-mail: ndcon@ndcon.cz

www.ndcon.cz



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: info@pod.cz

www.pod.cz



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu

U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5

Tel.: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz

www.aplcz.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



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

PRAHA
Táborská 31
Tel. 261 102 242
paha@sweco.cz

BRNO
Minská 18
Tel. 541 214 973
brno@sweco.cz

OSTRAVA
Varenská 49
Tel. 596 638 329
ostrava@sweco.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE
Zátkovo nábreží 7
Tel. 386 103 511
c.budejovice@sweco.cz



AQUATIS a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

www.aquatis.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



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8

www.smp.cz



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 TŘEŠT

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.podzimek.cz/machinery



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu

Dvořákovo nábreží, nástupiště č. 5

110 00 Praha 1 - Staré město

T: +420 603 555 242 www.prague-boats.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Úřad námořních přístavů Štětín a Svinouští

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polsko

tel. (+48 91) 43 08 220 www.port.szczecin.pl



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

www.petrkozeny.cz

tel./fax: 312 283 702, 718

www.marinavltava.cz

e-mail: kozeny.petr@volny.cz

www.lodenicevltava.cz

e-mail: petr.kozeny@petrkozeny.cz



Porr a.s.

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby

Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10

www.porr.cz



ČSP

Česko-saské přístavy

s.r.o.

Loubská 704/9, 405 02, Děčín I

Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656

E-mail: info@csp-labe.cz www.csp-labe.cz



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLOVBA

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Josef Podzimek;
Ing. Milan Raba; PhDr. Štěpán Rusňák; 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 inzercie:

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

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

OBSAH

Úvodní slovo polského ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby: Musíme zaplnit mezeru na evropské mapě vodních cest Marek Gróbarczyk	2
Słowo wstępne polskiego ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej: Musimy wypełnić lukę na europejskiej mapie dróg wodnych Marek Gróbarczyk	3
Prezidenti české a polské republiky jednali o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe ..	5
Podpora vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe od prof. Jerzyho Buzka	5
50 let podniků Povodí v ČR RNDr. Petr Kubala	6
Podniky Povodí otevřou vodní díla pro veřejnost	8
Prezident republiky se setkal s krajskými koordinátory vodního koridoru D-O-L	9
Česko-polsko-slovenské setkání o vodním koridoru D-O-L v Kužní Raciborské	10
Polsko vítá spolupráci s Českou republikou na přípravě vodního koridoru D-O-L	11
Češi se zajímají o splavnost Odry	11
Námořní přístav Štětín a České země Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	12
O rozvoji vnitrozemské plavby pro obsluhu přístavů Štětín-Svinoústí Karolina Bierdzińska	13
Dopis prezidenta Svazu dopravy ČR Jaroslava Hanáka předsedovi vlády ČR Bohuslavu Sobotkovi ve věci rozšíření EVL	14
Odpověď předsedy vlády ČR Bohuslava Sobotky na dopis ve věci rozšíření EVL	16
Usnesení vlády ČR č. 73/2016 o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit + záznam s jednání	17
Kdo asi radí panu ministroví? Ing. Petr Forman	18
Jez u Děčína: jedna loď místo padesáti kamionů PhDr. Štěpán Rusňák	19
Aktuální situace rozšiřování Nature 2000 v ČR a co s ní? Ing. Pavel Obrdlík	20
Nesplavné Labe škodí ekonomice i životnímu prostředí Miroslav Neumaier	22
Protokol z V. porady polsko-české pracovní skupiny ve věci vodního koridoru D-O-L	23
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	24
Největší zásobníky dusíku na světě vypluly z Děčína Miroslav Neumaier	25
Senátní konference Labe a Odra jako přístupové cesty České republiky ke světovým trhům	26
Česko chce hluboké Labe až do Hamburku, Německo o tom rozhodne do konce roku Z domácího tisku	26
Celostátní konference s mezinárodní účastí 28. Plavební dny Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	27
Lodní deník solární lodi Sun River – Koblenec-Amsterdam-Brémy (4. část) Ing. Miroslav Čink	30
Lodní deník solární lodi Sun River – návrat domů – z Brém do Mariny Labe Píšťany (5. část) Ing. Miroslav Čink	31
Další odborná a životní etapa doc. Ing. Pavla Juráška, CSc. končí Ing. Josef Podzimek	35
Život není takový – je úplně jiný (61) Ing. Josef Podzimek	38



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Mapa podniků Povodí v ČR

Zdroj: Ministerstvo zemědělství

Úvodní slovo polského ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

Musíme zaplnit mezeru na evropské mapě vodních cest



Jedním z nejdůležitějších cílů Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, nově vytvořeného v rámci polské vlády v listopadu 2015, je revitalizace vnitrozemských vodních cest. Prioritou je obnovení splavnosti Odry v souvislosti s výstavbou propojení Dunaj-Odra-Labe. Věříme, že užší spolupráce mezi Polskem a Českou republikou na tomto projektu bude dále posilovat naše politické a hospodářské vazby.

Polsko přikládá velký význam revitalizaci vnitrozemských vodních cest. Paní premiérka Beata Szydło ve svém prohlášení poukázala na to, že tento úkol je jednou z priorit vlády a Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby.

V prvních měsících fungování nové vlády jsme přijali kroky k vytvoření vhodného institucionálního rámce pro tento proces. Zatím byla otázka vnitrozemských vodních cest součástí obecného oddělení národního hospodářství „DOPRAVA“ – spolu s dalšími z jejích poboček, silniční a železniční dopravou. Dnes je „VNITROZEMSKÁ PLAVBA“ samostatnou divizí národního hospodářství. V novém ministerstvu je jmenován státní tajemník odpovědný za vnitrozemské vodní cesty – je to pan Jerzy Materna.

Zvrátit současný trend

Škála potřeb je obrovská. Dlouholeté zanedbávání údržbových prací a oprav vnitrozemské vodní infrastruktury jsou příčinou její systematické degradace. Podle provedené inventarizace stavu infrastruktury v roce 2011 pouze 10% vnitrozemských vodních cest splňuje příslušné parametry.

Jsme odhodláni vytvářet infrastrukturní podmínky, které umožní zvrácení tohoto trendu a nyní navrhujeme řešení institucionálních a právních možností pro efektivní realizaci našich investičních záměrů.

Vnitrozemské vodní cesty v Polsku

Délka sítě vnitrozemských vodních cest v Polsku je 3 655 km, z toho:

- 2 417 km – regulované splavné řeky,
- 644 km – kanalizované úseky řek,
- 336 km – plavební kanály,
- 258 km – splavná jezera.

Požadavky vodních cest mezinárodního významu (třídy IV a V) splňuje v Polsku 5,9% délky vodních toků (214 km) – tj. dolní Odra, dolní Visla, přehrada Wloclawek (prostřední Visla) a fragment horního toku řeky Visly (od Krakova do Osvětimi). Zbývající síť vodních cest tvoří

cesty regionálního významu třídy I, II a III, jejichž celková délka je 3 441 km (94,1% z celkové délky vodních cest).

Chceme konkrétní změny na mapě evropských vodních cest

Jedním z prvních rozhodnutí nového ministerstva je začít proces zaměřený na nejbližší možné přistoupení Polska k dohodě AGN (Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu). Podpisem této smlouvy chceme vyslat jasný signál našim mezinárodním partnerům, že naším cílem je zaplnit mezery na evropské mapě vodních cest mezinárodního významu.

Přistoupení k dohodě AGN je spojeno s nutností přizpůsobit naše vodní cesty alespoň třídě IV splavnosti, zejména Oderskou vodní cestu, která je připojena k síti vodních cest západní Evropy.

Následně Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby učiní opatření za účelem přípravy a realizace programu začlenění Oderské vodní cesty do evropské dopravní sítě (TEN-T). V současné době, kromě krátkých úseků dolních toků Visly a Odry, byly polské vnitrozemské vodní cesty vypuštěny ze sítě TEN-T.

Naším krátkodobým cílem je dokončit vládní program rozvoje polských vnitrozemských vodních cest. Naznačí důležité vnitrozemské vodní cesty pro dopravní účely a parametry jejich rekonstrukce. Tato strategie je již stanovena: prioritou je uvedení Oderské vodní cesty a vybraných úseků Visly do skutečně mezinárodního významu. Hovoříme o parametrech alespoň IV. třídy splavnosti.

Propojení Dunaj-Odra-Labe je nedílnou součástí Oderské vodní cesty a Česká republika je naším strategickým partnerem.

Učinili jsme první kroky k posílení naší spolupráce. Na ministerské úrovni jsme vedli první velmi přínosná jednání se zástupci České republiky. Zároveň na expertní úrovni na polské straně zástupce našeho ministerstva bude spolupředsedou Polsko-české pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

O síle této spolupráce a odhodlání realizovat investice svědčí fakt, že probíhá příprava na české straně ke studii proveditelnosti, která bude rovněž zahrnovat analýzu technické, ekonomické a environmentální uskutečnitelnosti plánovaného projektu. Následně bude oderský projekt vyžadovat dohodu se všemi zeměmi, které mají zájem o toto spojení. Za tímto účelem plánujeme setkání také s našimi partnery ze Slovenska, Německa nebo Rakouska.

Chceme jít o krok dál. Zdá se, že je nezbytné vytvoření mezinárodní komise pro Odru po vzoru komisí dunajské a rýnské, jejíž úkolem bude, mimo jiné, koordinace čin-

ností souvisejících s rekonstrukcí Oderské vodní cesty a budování nových spojení – především vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Proč ten optimismus?

Máme konkrétní důvody k optimismu. Prvním z nich je příslovečný vítr do plachet naší vlády. Máme na mysli především jasně definovaná očekávání paní premiérky, která – jak je uvedeno výše – potřebu obnovy splavnosti našich řek uvedla ve svém prohlášení. Dostáváme významnou podporu také z jiných rezortů. **Velmi rychle jsme našli společnou řeč s ministrem životního prostředí. Zastává nám blízký názor, že vzhledem ke globální a dlouhodobé bilanci, řádně naplánované**

a provedené investice spojené s vnitrozemskou vodní dopravou jsou nutností, a také jsou šetrné k životnímu prostředí. Takže máme dostatečně silný důvod se domnívat, že můžeme najít v polské správě příslušné struktury a právní řešení pro účinnou přípravu a realizaci programu revitalizace vnitrozemských vodních cest.

Zdrojem našeho optimismu je také partnerství s Českou republikou, jejíž zapojení, důslednost a dlouhodobá vize pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v této části Evropy je faktorem, který nám dodává sílu při realizaci našich plánů.

Marek Gróbarczyk, ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky



Polský originál úvodního slova.

Słowo wstępne polskiego ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej

Musimy wypełnić lukę na europejskiej mapie dróg wodnych

Jednym z najważniejszych celów utworzonego w listopadzie 2015 r. w polskim rządzie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest rewitalizacja śródlądowych dróg wodnych. Priorytetem jest przywrócenie żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej wraz z budową połączenia Dunaj-Odra-Łaba. Liczymy, że zacieśnienie współpracy między Polską a Republiką Czeską przy tym projekcie wzmocni jeszcze bardziej nasze więzi gospodarcze i polityczne.

Polska przywiązuje wielką wagę do rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych. Pani Premier Beata Szydło w swoim exposé wskazała, że to wyzwanie jest jednym z priorytetów rządu i Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W pierwszych miesiącach działania nowego rządu podjęliśmy kroki zmierzające do stworzenia właściwych ram instytucjonalnych dla tego procesu. Dotychczas pro-

blematyka żeglugi śródlądowej była częścią ogólnego działu gospodarki narodowej „Transport” – łącznie z innymi jego gałęziami, transportem drogowym i kolejowym. Obecnie „Żegluga śródlądowa” jest osobnym działem gospodarki narodowej. W samym ministerstwie powołano sekretarza stanu odpowiedzialnego za śródlądowe drogi wodne – jest nim Pan Jerzy Materna.

Odwrócić dotychczasowy trend

Skala potrzeb jest ogromna. Wieloletnie zaniedbania w pracach utrzymaniowych i remontowych infrastruktury śródlądowych dróg wodnych są przyczyną ich systematycznej degradacji. Zgodnie z dokonaną w 2011 r. inwentaryzacją stanu infrastruktury tylko 10% śródlądowych dróg wodnych spełnia odpowiednie parametry.

Jesteśmy zdeterminowani, żeby stworzyć infrastrukturalne warunki, które umożliwią odwrócenie tego trendu i obecnie projektujemy rozwiązania instytucjonalno-prawne dla możliwości sprawnej realizacji naszych inwestycyjnych zamierzeń.

Śródlądowe Drogi Wodne w Polsce

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce wynosi 3655 km, z czego:

2417 km – stanowią uregulowane rzeki żeglowne,
644 km – skanalizowane odcinki rzek,
336 km – kanały,
258 km – jeziora żeglowne.

Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) spełnia w Polsce 5,9% długości dróg wodnych (214 km) – tj. Dolna Odra, Dolna Wisła, Zbiornik Włocławski (środkowa Wisła) i niewielkie fragmenty górnej Wisły (okolice Krakowa). Pozostała sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym klasy I, II i III, których łączna długość wyniosła 3441 km (94,1% ogólnej długości dróg wodnych).

Chcemy konkretnej zmiany na europejskiej mapie dróg wodnych

Jedną z pierwszych decyzji nowego resortu o charakterze zewnętrznym jest rozpoczęcie procesu zmierzającego do jak najszybszego przystąpienia przez Polskę do umowy AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance). Podpisując tę umowę, chcemy wystać jasny sygnał do naszych międzynarodowych partnerów, że naszym celem jest wypełnienie luki na europejskiej mapie dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu.

Przystąpienie do Konwencji AGN wiąże się z koniecznością dostosowania naszych rzek do co najmniej IV klasy żeglowności, w tym zwłaszcza Odrzańskiej Drogi Wodnej, która jest połączona z siecią dróg wodnych Europy Zachodniej.

W dalszej kolejności Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podejmie działania w celu przygotowania i realizacji programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej (TEN-T). W chwili obecnej poza drobnymi fragmentami w dolnych odcinkach rzek Wisły i Odry polskie śródlądowe drogi wodne zostały pominięte w sieci TEN-T.

Naszym krótkoterminowym celem jest zakończenie prac nad rządowym programem rozwoju polskich śródlą-

dowych dróg wodnych. Wskaże on śródlądowe drogi wodne istotne ze względów transportowych oraz parametry ich przebudowy. Strategia jest już określona: priorytetem jest uczynienie z Odrzańskiej Drogi Wodnej i wybranych odcinków Wisły szlaków o prawdziwie międzynarodowym znaczeniu. Mówimy więc o parametrach co najmniej IV klasy żeglowności.

Połączenie Dunaj – Odra – Łaba to integralna część Odrzańskiej Drogi Wodnej, a Republika Czeska to nasz strategiczny partner.

Uczyniliśmy pierwsze kroki dla wzmocnienia naszej współpracy. Na poziomie ministerialnym jesteśmy po pierwszych bardzo owocnych spotkaniach z przedstawicielami władz Republiki Czeskiej. Jednocześnie na poziomie eksperckim po stronie polskiej przedstawiciel naszego ministerstwa będzie współprzewodniczącym Polsko-Czeskiej Grupy Roboczej do spraw korytarza wodnego Dunaj – Odra – Łaba.

O sile tej współpracy i determinacji do realizacji inwestycji świadczy fakt, że na etapie przygotowania przez Stronę Czeską jest studium wykonalności, które zawierać będzie także analizę uzasadnienia technicznego, ekonomicznego oraz środowiskowego planowanego projektu. W dalszej kolejności projekt odrzański wymagać będzie uzgodnień ze wszystkimi krajami zainteresowanymi tym połączeniem. W tym celu planujemy spotykać się również z naszymi partnerami ze Słowacji i Niemiec czy Austrii.

Chcemy iść jednak krok dalej. Wydaje się, że konieczne jest powstanie Międzynarodowej Komisji ds. Odry, wzorowanej na Komisjach Dunajskiej oraz Reńskiej, której zadaniem będzie m.in. koordynacja działań dotyczących przebudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz budowy nowych połączeń – przede wszystkim właśnie korytarza wodnego Dunaj – Odra – Łaba.

Skąd ten optymizm?

Mamy konkretne powody do optymizmu. Pierwszym jest przystawiony wiatr w żagle naszego rządu. Mamy na myśli przede wszystkim jasno sprecyzowane oczekiwania Pani Premier, która - jak wspominaliśmy - o konieczności przywrócenia żeglowności naszych rzek powiedziała w swoim exposé. Istotne wsparcie otrzymujemy też od innych resortów. **Bardzo szybko znaleźliśmy wspólny język z Ministrem Środowiska. Reprezentuje on bliski nam pogląd, że biorąc pod uwagę globalny i długoterminowy bilans, właściwie zaplanowane i przeprowadzone inwestycje związane z transportem śródlądowym są koniecznością i dodatkiem mają charakter proekologiczny.** Mamy więc dostatecznie silne podstawy, aby sądzić, że uda się nam znaleźć w polskiej administracji właściwe struktury i rozwiązania prawne do sprawnego przygotowania i realizacji programu rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych.

Źródłem naszego optymizmu jest także partnerstwo z Czechami, których zaangażowanie, konsekwencja i długoterminowa wizja rozwoju transportu śródlądowego w naszej części Europy jest czynnikiem dodającym nam siły we wdrażaniu naszych zamierzeń.

Marek Gróbarczyk,
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Prezidenti české a polské republiky jednali o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ve dnech 14.–15. března 2016 se uskutečnila oficiální návštěva Andrzeje Dudy, prezidenta Polské republiky, v České republice. Jednání polského prezidenta s českým prezidentem Milošem Zemanem se věnovala mimo jiné i dopravním propojením obou zemí.

Prezident ČR Miloš Zeman: „Jsem velmi rád, že jsem se na Pražském hradě mohl setkat s prezidentem Polské republiky, abychom si připomenuli skvělé vztahy, které mezi oběma našimi zeměmi existují. Tyto vztahy dokládá mimo jiné i úspěšná ekonomická spolupráce. Polsko, jak známo, je po Německu a Slovensku třetím nejvýznamnějším obchodním partnerem České republiky. Dokládá to i existence již šesti euroregionů na česko-polských hranicích.“

Diskutovali jsme o dalším zintenzivnění této spolupráce například v oblasti dopravních propojení,

včetně průplavu Dunaj-Odra.“

Polský prezident Andrzej Duda: „Hovořili jsme o rozvoji infrastruktury. Není pochyb o tom, že je zde akutní potřeba vytvořit moderní infrastrukturní spojení v ose sever-jih, tedy mezi Polskem a Českou republikou, jakož i mezi dalšími zeměmi, které s námi sousedí. Pan prezident hovořil o propojení průplavem mezi Polskem a Českou republikou s využitím Odry jako splavné řeky. Budeme tímto směrem konat. Ministerstvo v čele s panem ministrem Markem Gróbarczykem aktuálně provádí kroky, aby Odra získala IV. třídu splavnosti. Je to prvek toho, abychom právě učinili Odru tím dobrým komunikačním kanálem, který bude moci obsluhovat především přístav ve Štětíně-Svinoústi a věřím, že v nejbližších letech tu velkou investici zvládneme zorganizovat a zrealizovat.“



Zdroj: Archiv KPR, foto Hana Brožková

Podpora vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe od prof. Jerzyho Buzka (Projekt 3.0)



„Vodní spojení Dunaj-Odra-Labe může být účinné, pokud jde o dopravu, ale také o turistiku. Propojení dvou velkých řek – Rýnu a Dunaje se po skoro 100 letech výstavby ukázalo jako ekonomicky návratné. Totéž je třeba udělat mezi Dunajem a Odrou.“

Je skoro 100 samospráv, které se chtějí připojit, a musí to být samozřejmě na české, polské a slovenské straně, ale také na straně Rakouska, Maďarska

a Německa. Toto už je v přípravě, jde o to, aby polská veřejnost věděla o jaké předsevzetí jde, jak je důležité pro naši zemi.

Celé Polsko leží na řekách, které ve větší míře mohou být splavné, a to nám velmi pomůže v hospodářství, zaměstnanosti a inovacích.

Takže pojďme do toho, musí se to podařit!“

Pozn. redakce: prof. Jerzy Buzek zastával funkci předsedy polské vlády, předsedy Evropského parlamentu a nyní působí jako europoslanec ve Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku.

Originál rozhovoru s Jerzy Buzkem, který vznikl v rámci polské iniciativy Projekt 3.0 je ke shlédnutí zde: www.youtube.com/watch?v=9yKIUKqQtQI

50 let podniků Povodí v ČR



Vážený čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba,

je tomu skutečně tak, že podniky Povodí v České republice slaví v letošním roce padesáté výročí svého založení. Historie státních podniků Povodí totiž sahá do roku 1966, kdy vznikl oborový podnik Ředitelství vodních toků Praha s odštěpnými závody Správa povodí Vltavy, Správa povodí Berounky,

Správa povodí Labe, Správa povodí Ohře, Správa povodí Moravy, Správa povodí Odry, a protože to bylo v roce 1966, tak k tomu ještě patřily Správa povodí Dunaje, Správa povodí Váhu, Správa povodí Hronu a Správa povodí Haornádu-Bodrogu na Slovensku.

Dovolte tedy, abych se v krátkosti ohlédl trochu zpátky. V průběhu své historie prošly podniky Povodí mnoha právními formami. První taková změna nastala v roce 1989, kdy byly založeny státní podniky Povodí, které se následně od roku 1991 do roku 1993 staly státními příspěvkovými organizacemi.

Činnost těchto podniků byla upravena tehdy platným zákonem č. 138/1973 Sb., o vodách a prováděcí vyhláškou č. 19/1978 Sb., kterou se stanoví povinnosti správců vodních toků a upravují se některé otázky týkající se vodních toků.

Podle těchto právních norem byla správa vodních toků a existujících vodohospodářských vodních děl ve vlastnictví státu svěřena podnikům Povodí, které byly řízeny tehdejšími ústředními vodohospodářskými orgány – Ministerstvem lesního a vodního hospodářství ČSR.

V té době byly tyto podniky postupně měněny na hydroekologické organizace s povinností udržovat jimi spravované vodní toky, zabezpečovat řádně všechny jejich funkce a za tím účelem i provozovat vodohospodářská díla nezbytná k funkcím vodních toků, vodním tokům převážně sloužící nebo s jejich činností související.

V roce 1992 byla novelou zákona č. 130/1974 Sb., o státní správě ve vodním hospodářství založena povinnost státních podniků Povodí zabezpečovat i přípravu odborných podkladů pro rozhodování tehdy vodohospodářských

orgánů všech stupňů včetně ministerstva, a to ve správních řízeních a ostatních opatřeních těchto orgánů.

Postupně se z podniků Povodí staly komplexní hydroekologické organizace – správy povodí ve struktuře organizací řízených Ministerstvem životního prostředí, jejichž úkolem byla i ochrana a péče o vodní bohatství, řízení a koordinace jeho komplexního využívání v jednotlivých povodích.

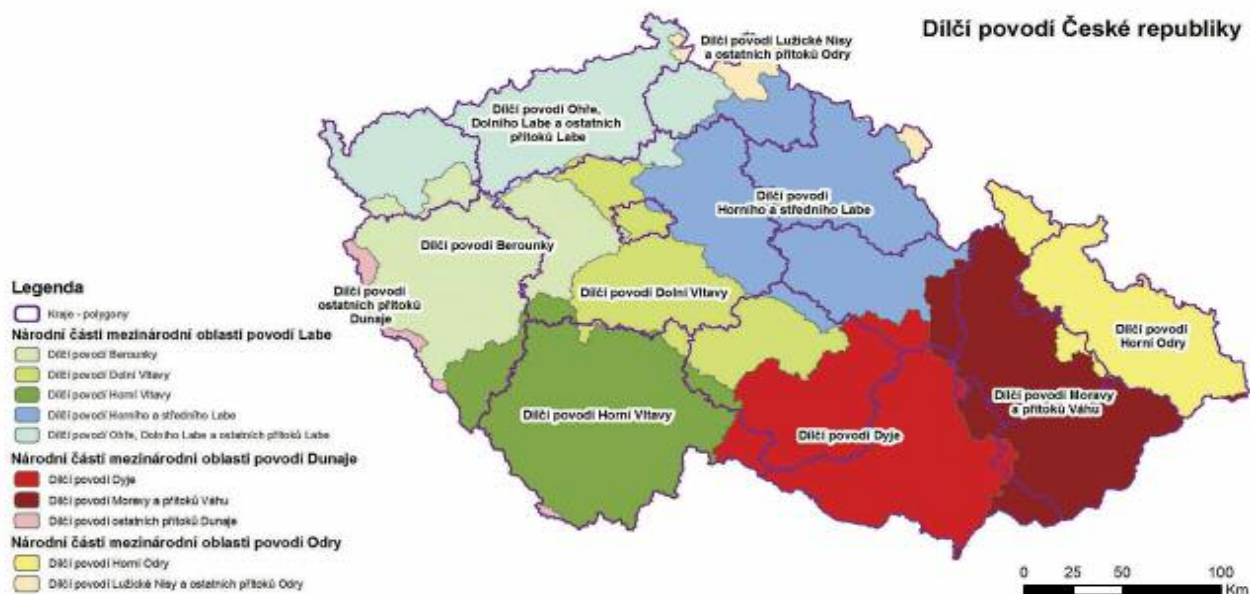
V roce 1993 byly podniky Povodí, rozhodnutím ministra životního prostředí, přeměněny na akciové společnosti se stoprocentní účastí státu.

Důležitým datem byl i rok 1997, kdy na základě dohody o úpravě působnosti mezi ministerstvy byla veškerá správa a povinnosti akcionáře podniků Povodí, akciových společností převedena na Ministerstvo zemědělství.

V roce 2000 byly zákonem č. 305/2000 Sb., o Povodích, zrušeny tyto akciové společnosti bez likvidace a celý jejich majetek byl vložen jako určený majetek do nově založených státních podniků Povodí. Od 1. 1. 2001 existují tedy Povodí Vltavy, státní podnik, Povodí Labe, státní podnik, Povodí Ohře, státní podnik, Povodí Moravy, s.p. a Povodí Odry, státní podnik. Jejich právní forma daná zákonem č. 305/2000 Sb., o Povodích přetrvává do současnosti.

Nabytím účinnosti zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů se činnost státních podniků Povodí, jako správce povodí rozšířila od vodních toků do celého hydrologického povodí. Tato změna plně akceptovala požadavky Evropského společenství.

Státní podniky Povodí vykonávají činnosti v dílčích povodích, která jsou dána hydrologicky. Jedná se o dílčí povodí Horní Vltavy, dílčí povodí Berounky, dílčí povodí Dolní Vltavy a dílčí povodí ostatních přítoků Dunaje, která spravuje státní podnik Povodí Vltavy, dále dílčí povodí Horního a středního Labe a dílčí povodí Lužické Nisy a ostatních přítoků Odry spravované státním podnikem Povodí Labe, dílčí povodí Ohře, Dolního Labe a ostatních přítoků Labe spravované státním podnikem Povodí Ohře, dílčí povodí Horní Odry spravované státním podnikem Povodí Odry a dílčí povodí Moravy a přítoků Váhu a dílčí povodí Dyje spravované Povodím Moravy, s.p. Dílčí povodí spravovaná jednotlivými státními podniky Povodí, ve smyslu výše uvedeného jsou uvedena na Obr.1.



Státní podniky Povodí nejsou ve svých činnostech závislé na státním rozpočtu. Hlavním zdrojem finančních prostředků jsou ze zákona platby za odběry povrchové vody.

Tak, to bylo krátké ohlédnutí do uplynulých padesát let podniků Povodí. Je zcela logické, že v některém z dalších článků tohoto vydání časopisu Vodní cesty a plavba si budete moci přečíst spoustu dalších zajímavostí z té doby od Ing. Josefa Podzimka, dlouholetého vedoucího pracovníka státního podniku Povodí Vltavy (v různých jeho předchozích právních formách), a proto se nebudu já pouštět do dalších podrobností, protože tolik stránek toto vydání mít nemůže. Co ale ještě považuji za zcela nezbytné zmínit ve výše uvedených souvislostech, je skutečnost, že státní podniky Povodí z titulu správce vodních toků jsou správci vodních cest, na základě ustanovení § 5 zák. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Podniky Povodí tak mají v novelizovaném zákoně jasně vymezeny své povinnosti, které jednoznačně vyplývají z jejich postavení, práv a povinností správců vodních toků uvedených v ustanovení § 47 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Bylo by tedy logické, že výstavba infrastruktury vodních cest, přímo souvisejících s vodním tokem jako jsou např. plavební komory a další objekty, případně modernizace a úpravy stávajících, již vybudovaných vzdouvacích zařízení nebo jiného majetku souvisejícího s vodní cestou v právu hospodařit pro podniky Povodí, je nutné investorsky zajišťovat prostřednictvím podniků Povodí, a to právě z titulu správců vodní cesty, z prostředků SFDI. Podniky Povodí jsou k této činnosti vybaveny odborně i personálně a výrazně by se tím zjednodušila administrativa, zejména pak s ohledem na majetkoprávní vztahy. To ani nemluvím o následném provozu takto vybudovaných vodních děl.

Je třeba si přiznat, že stávající situace na úseku vodní dopravy v České republice je zcela neutěšená. Neustálé hledání „třetí cesty“, jak zajistit rozvoj, výstavbu a provoz vodních cest, jak do nich investovat, jak zajišťovat např. odstraňování následků povodní na vodní cestě atd. rozhodně rozvoji vodní dopravy nepřispívá, a to ani z hlediska věcného, ani z hlediska politického, natož mediálního. Zcela odpovědně zde mohu prezentovat názor všech generálních ředitelů státních podniků Povodí, kterých se problematika vnitrozemské plavby nejvíce dotýká, tedy státních podniků Povodí Labe, Povodí Vltavy a Povodí Moravy, kdy chceme v maximální možné míře přispět ke stabilizaci stávající situace na úseku provozu, údržby a rozvoje vodních cest v České republice. Není to jednoduché, ale věřím, že společný zájem jak provozovatelů vodní dopravy, tak

správce vodních cest, tak politické reprezentace nakonec vyústí ve věcně správné řešení.

Závěrem dovoluji, abych se s Vámi podělil ještě o jednu úvahu. Poslední verze Koncepce vodní dopravy, která právě prochází meziresortním připomínkovým řízením, je velmi obsáhlý materiál zahrnující širokou analýzu stávajícího stavu a problematiky vodní dopravy, v některých částech velmi detailní, jinde pouze velmi povrchní. Co však tato koncepce postrádá, jsou případné koncepční výhledové záměry či studie, jako např. stavba vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Je zvláštní, že požadavek na doplnění takovýchto koncepčních výhledových záměrů do koncepce navrhuje my. Každý z našich spoluobčanů si o D-O-L může myslet co kdo chce, je ale potřeba se na věc podívat i z jiného úhlu pohledu, a to z pohledu budoucích generací. Jsme střechou Evropy a voda z našeho území pouze odtéká, žádná nepřitéká. Vodní díla, která by jednou tvořila D-O-L, mohou výhledově sehrát velmi pozitivní roli v akumulaci povrchové vody, která by následně byla využívána v období sucha nejen pro závlahy na Moravě, ale i k nadlepšování průtoků ve vodních tocích, a to nemluvím o možnostech pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou, naplní-li se některé scénáře o klimatických změnách. D-O-L je stejně jako většina vodohospodářských děl od samého počátku uvažováno jako víceúčelové vodní dílo, ale mediální pohled na něj se zúžil pouze na vodní dopravu, která zrovna nyní není na výsluní zájmu veřejnosti. Neměli bychom tedy tento projekt zcela zatracovat, aby to nedopadlo jak s hájením lokalit vhodných pro budování vodních nádrží v období za 50, 80 či 100 let. Aktuální pohled společnosti na problematiku možného sucha pro budoucí generace je bohužel jiný, a tak se vodohospodářům v případě územního hájení těchto profilů pro budoucí generace nepodařilo uhájit, co bylo hájeno již z období první republiky. Byla by škoda, aby D-O-L dopadl stejně.

V nedávné době jsem byl v Divadle Jára Cimrmana v Praze na Žižkově. Jiří Valdhans před zahájením představení Dlouhý, široký a krátkozraký popřál před zcela zaplněným hledištěm panu Zdeňku Svěrákovi k jeho jubilejním narozeninám. K úžasu všech diváků mu předal obraz, spíše fotografii, kterou pan Svěrák následně všem ukázal. Jednalo se o fotografii, na které členové Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách pozorně sledují Cimrmanův výklad o významu průplavu Dunaj-Odra-Labe pro budoucí generace...

Se svolením Jiřího Valdhansa bych se úplným závěrem tohoto článku o tuto fotografii rád podělil i s Vámi, s čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba:



Členové Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách pozorně sledují Cimrmanův výklad o významu průplavu Dunaj-Odra-Labe pro budoucí generace

Přejme si, aby s takovým zájmem byly přijímány všechny naše záměry v oblasti vodní dopravy, včetně D-O-L.

RNDr. Petr Kubala

– generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy a předseda představenstva Svazu vodního hospodářství ČR

Podniky Povodí otevřou vodní díla pro veřejnost

U příležitosti významného výročí 50 let od založení státních podniků Povodí, byly připraveny Dny otevřených dveří na vybraných vodních dílech, které veřejnost bude moci navštívit formou komentovaných prohlídek.

Dny otevřených dveří na vodních dílech ve správě státního podniku Povodí Labe:

- 30. 4. – MVE Rudolfov,
- 14. 5. – VD Les Království,
- 18. 9. – připomenutí 100. výročí protřzení přehrady na Bílé Desné.

Dny otevřených dveří na vodních dílech ve správě státního podniku Povodí Vltavy:

- 7. 5. – Vodní díla České Vrbné, Hněvkovice (v rámci akce Vltava Open),
- 14. 5. – Vodní dílo Žlutice,
- 14. a 15. 5. – Vodní dílo Štvanice v Praze (v rámci akce Open House Praha),
- 25. 6. – Vodní dílo Orlík,
- 9. 7. – Vodní dílo Římov,
- 16. 7. – Vodní dílo Slapy,
- 5. – 21. 8. – Olympijský park 2016 – Lipno (partner projektu),
- 27. 8. – Vodní dílo Orlík,
- 17. 9. – Vodní díla Pílská, Láz,
- 24. 9. – Vodní dílo Lipno I,
- 1. 10. – Vodní dílo Štvanice v Praze,
- 22. 10. – Vodní dílo České údolí.

(Akce se budou konat téměř vždy o víkendu v dopoledních hodinách).

Dny otevřených dveří na vodních dílech ve správě státního podniku Povodí Ohře:

- 30. 7. – Vodní dílo Horka (v rámci Dne Ohře)
- 10. 9. – den otevřených Povodí Ohře - VD Chřibská, VD Přísečnice, VD Fláje, VD Stanovice, VD Skalka.

Dny otevřených dveří na vodních dílech ve správě státního podniku Povodí Odry:

Povodí Odry je partnerem města Ostravy při pořádání prázdninových akcí v bermě řeky Ostravice (písčité pláže, beachvolejbal, půjčování plavidel, vodácké soutěže aj), a to v rámci akcí pořádaných městem nebo městskými organizacemi v rámci Olympijského parku, festivalu Rozmarné slavnosti Ostravice, hudebních festivalů apod.

28. 10. – Výlov krnovského rybníka Výtažník s atrakcemi pro veřejnost (komentovaný výlov, den otevřených dveří v sádkách, příprava a ochutnávka rybích specialit, možnost vlastnoručního ulovení ryb + prodej ryb atd.).

Dny otevřených dveří na vodních dílech ve správě státního podniku Povodí Moravy:

konec června (bude upřesněno) – Vodní dílo Brno.

Vstup na Dny otevřených dveří je zdarma. Časy prohlídek a další informace budou průběžně aktualizovány na internetových stránkách podniků Povodí:

www.pla.cz

www.pvl.cz

www.poh.cz

www.pod.cz

www.pmo.cz

Těšíme se na Vaši návštěvu!



V rámci Dnů otevřených dveří můžete letos navštívit také VD Les Království na řece Labi nebo VD Slapy na řece Vltavě
Foto: Povodí Labe, státní podnik, Povodí Vltavy, státní podnik

Prezident republiky se setkal s krajskými koordinátory vodního koridoru D-O-L

Prezident republiky Miloš Zeman se ve čtvrtek 10. března 2016 na Pražském hradě setkal s krajskými koordinátory projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z krajů Jihomoravského, Zlínského, Olomouckého, Moravskoslezského, Pardubického, Středočeského a Ústeckého.

V průběhu setkání byly diskutovány aktuální informace o probíhajících jednáních doma i v zahraničí (Polsko, Rakousko, Slovensko) k tématu vodních cest a vodního koridoru D-O-L. Dále také informace k tématu studie proveditelnosti D-O-L, dílčí studie proveditelnosti na úsek Kozle–Ostrava, zájmu zahraničních investorů a možnostech další synergie a spolupráce s kraji ČR.

Došlo k jednomyslné dohodě, že tito koordinátoři požádají krajská zastupitelstva, aby společnou zákonodárnou iniciativou všech krajů předložili návrh zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Krajští koordinátoři byli určeni jako zástupci svých re-

gionů, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocestné projekty, a to na základě Usnesení Rady Asociace krajů ČR číslo 37 ze dne 26. dubna 2013.

Seznam koordinátorů:

Jihomoravský kraj – Roman Hanák, radní pro dopravu
Zlínský kraj – František Čuba, radní pro zemědělství a spolupráci s východními trhy

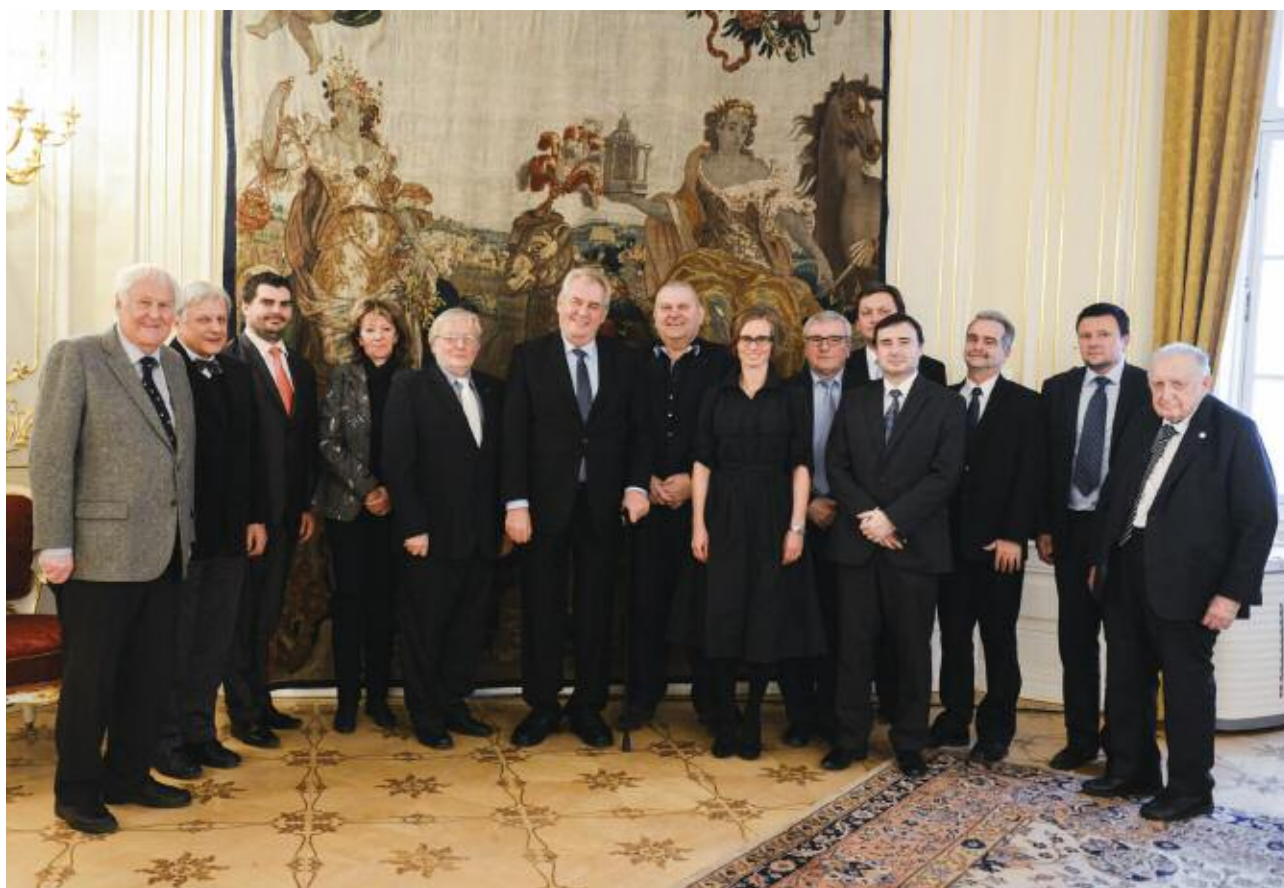
Olomoucký kraj – Michal Symerský, 2. náměstek hejtmana pro životní prostředí a zemědělství

Moravskoslezský kraj – Pavel Santarius, projektový manažer

Pardubický kraj – Jaromír Dušek, náměstek hejtmana pro dopravu

Středočeský kraj – Miloš Petera, hejtmán

Ústecký kraj – Monika Zeman, vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



Zdroj: Archiv KPR, foto Hana Brožková



Česko-polsko-slovenské setkání o vodním koridoru D-O-L v Kužni Raciborské

Dne 15. ledna 2016 se ve městě Kužnia Raciborska uskutečnilo mezinárodní setkání k přípravě výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra Labe. Setkání se zúčastnilo více než 40 účastníků z Polska, České republiky a Slovenska. Početnou skupinu hostů z České republiky vedl Ing. Petr Forman - poradce prezidenta ČR. Polská strana byla zastoupena zástupkyní náměstkyní ministra námořního hospodářství a plavby Jerzyho Materny, Małgorzata Kondratowicz.

Hosty přivítal starosta města Kužnia Raciborska Paweł Macha. Setkání moderovala místostarostka Gabriela Tomik.

Česká strana informovala, že v nejbližších měsících bude vybrán dodavatel studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra Labe, která by měla být dokončena do konce roku 2017.

Polská strana představila nový postoj polské vlády a nově zřízeného Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby k rozvoji vodních cest. Snahou nyní je nejenom obnovit splavnost vodních cest, ale také připravovat a realizovat nové vodní cesty. Nejvíce diskutovaným tématem v rámci vodní cesty z koncového oderského přístavu v Kozle do Ostravy, byla úprava projektu poldru Raciborz Dolny doplněním projektu o plavební komoru a umožněním plnohodnotné funkce „mokré“ vodní nádrže. Výstavba poldru Raciborz Dolny je nyní přibližně ve své polovině.

Nejdůležitějšími problémy tohoto úseku řeky Odry, který bude po modernizaci sloužit jako součást vodní cesty z Kedzierzyn-Kozle do Ostravy jsou:

- odškodnění pro firmy, které těží štěrkopísky v suchém poldru,
- náklady spojené s přeprojektováním poldru na vodní nádrž,
- potřeba získat souhlas životního prostředí pro vodní nádrž, která bude plnit nové funkce,
- investice provedené v oblastech NATURA 2000,
- protesty ekologů,
- potřeba vybudovat plavební komoru pro vodní dopravu.



Česko-polsko-slovenské setkání o vodním koridoru D-O-L v Kužni Raciborské



Odra u českých hranic



Polské přístaviště na Odře nedaleko českých hranic



Výstavba vypouštěcího objektu poldru Raciborz Dolny s provizorním proplavovacím zařízením (modré dalby)

Polsko vítá spolupráci s Českou republikou na přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy Marek Gróbarczyk se setkal 10. února 2016 s velvyslancem České republiky v Polsku Jakubem Karfíkem. Rozhovory zdůraznily, že je třeba zlepšit dostupnost polských přístavů pro partnery z České republiky. Zdůraznily také touhu podpořit ekologizaci dopravy, do které dokonale zapadá vnitrozemská vodní doprava.



V této souvislosti je zásadní pro rozvoj polsko-české spolupráce obnovení splavnosti Odry.

„Polská vláda přikládá velký význam v této oblasti. Problematika revitalizace polských vnitrozemských vodních cest byla řešena paní premiérkou Beatou Szydło a je to jedna z priorit Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby,“ řekl Marek Gróbarczyk.

Ministr také informoval, že Polsko již podniklo kroky k přistoupení k Dohodě AGN a znovu opakuje svůj zájem na projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Mezi partnery vyjádřil přesvědčení, že Polsko a Česká republika budou společně vést intenzivní a vzájemně prospěšnou spolupráci pro realizaci tohoto projektu. Ministr Gróbarczyk vyjádřil ochotu k dialogu se svým českým protějškem.

Státní podtajemník ministerstva Paweł Brzezicki upozornil během jednání na možnost zapojení českých firem v polských námořních přístavech, a to zejména ve Štětíně. Jednou z možností je účast českých subjektů v tendrech na pronájem přístavního areálu.

Tato témata se budou projednávat v příštích bilaterálních jednáních na mezivládní úrovni. To jistě podpoří silné politické a ekonomické vztahy mezi Polskem a Českou republikou, jejich blízké sousedské vztahy nebo jejich účast v mezinárodních institucích, jako je EU a Visegrádská skupina.

Češi se zajímají o splavnost Odry

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk a státní tajemník Jerzy Materna, který je v rezortu zodpovědný za vnitrozemskou plavbu, se setkali dne 18. 2. 2016 s delegací České republiky. Mezi hosty byli Petr Forman – poradce prezidenta České republiky, Pavel Santarius ze Sdružení pro rozvoj regionu Moravy a Petr Maryška z velvyslanectví České republiky ve Varšavě.

Jednání se týkala problematiky vnitrozemské plavby.

Marek Gróbarczyk zdůraznil, že záležitosti vnitrozemských vodních cest jsou pro současnou vládu prioritou. Důkazem o významu této problematiky je ustavení ministerstva. Ministr připomněl, že potřeba obnovit splavnost polských řek zdůraznila i polská premiérka vlády ve vládním prohlášení.

Ministr přitom zdůraznil důležitost přeshraniční spolupráce, zejména v oblasti oderské vodní cesty. „Polsko bude usilovat o vytvoření nového propojení vnitrozemských vodních cest s Českou republikou, a to jako součást mezinárodní vodní cesty Dunaj-Odra-Labe,“ dodal ministr.

Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby hostům popsal plány ministerstva na rekonstrukci vnitrozemských vodních cest. Poukázal na skutečnost, že Polsko již začalo pracovat směrem k ratifikaci Evropské dohody o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (úmluva AGN).

Petr Forman připomněl, že prezident České republiky je silným zastáncem českého připojení k Baltskému moři prostřednictvím oderské vodní cesty. Obě strany vyjádřily potřebu spolupracovat a pokračovat v kontaktech na vládní úrovni.

Rozhovory se týkaly také plánovaného setkání prezidentů Polské a České republiky. Vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava mohou patřit k důležitým otázkám při jednání prezidentů obou zemí.



Jednání na Ministerstvu námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky dne 18. 2. 2016 se zúčastnili (zleva) Petr Maryška (velvyslanectví ČR ve Varšavě), Pavel Santarius (Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje), Petr Forman (poradce prezidenta ČR), ministr Marek Gróbarczyk, Jerzy Materna (státní tajemník), Przemysław Dąca (ředitel odboru vnitrozemské plavby) a Małgorzata Kondratowicz (politická asistentka)



Ministr Marek Gróbarczyk v rozhovoru s Petrem Formanem a Pavlem Santariem

Tiskové oddělení Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, 18. 2. 2016



Námořní přístav Štětín a České země



Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Po první světové válce České země ztratily, rozpadem Rakouska-Uherska, přímé napojení na moře. To byl hlavní důvod proč vítězné mocnosti zahrnuly do Versailleské mírové smlouvy články eliminující tento stav a Německu bylo uloženo, aby Československu pronajalo přístavní území v jeho severských přístavech Hamburku a Štětíně.

Na základě příslušných článků výše uvedené mírové smlouvy získala československá strana v roce 1924 na dobu 99 let přístavní území v tehdeším německém přístavu Štětín pro vnitrozemskou plavbu. Nábřeží s názvem Ewa spravovala Československá plavební akciová společnost oderská, ve spolupráci s Ostreederei, která náležela Vítkovickým železárnám. Přístup do přístavu Štětín z Československé republiky byl prostřednictvím labské vodní cesty, středozemního kanálu směrem na východ, odersko-havelským kanálem do Štětína.

Po druhé světové válce připadl Štětín Polsku. Pro Československo se přímo po válce nic nezměnilo a na základě Úmluvy mezi republikou Československou a republikou Polskou o pronájmu ploch ve štětínském přístavu, sjednané v Praze dne 15. července 1947, nadále spravovalo nábřeží Ewa. Konkrétním správcem bylo Ministerstvo zahraničního obchodu, které zde postavilo v závěru čtyřicátých let obchodní skladiště. Vedoucím za zahraniční obchod byl Ing. Alois Oprchalski, pozdější generální ředitel Československé plavby labsko-oderské.

Na základě Protokolu mezi vládou Československé republiky a vládou Polské lidové republiky o převzetí československého pásma ve Štětíně Správcí Dopravní dohody mezi Československou republikou a Polskou lidovou republikou ze dne 13. ledna 1956 připadlo předmětné nábřeží s konečnou platností Polsku.



Československo využívalo České nábřeží i po jeho předání Polsku. Na obr. československá námořní loď *Republika* v roce 1965. Zdroj: szczecin.fotopolska.eu

O rozvoji vnitrozemské plavby pro obsluhu přístavů Štětín-Svinoúští

Karolina Bierdzińska – Správa námořních přístavů Štětín a Svinoúští

Na začátku března tohoto roku společnost *Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA* (akciová společnost Správa námořních přístavů Štětín a Svinoúští, zkratka ZMPSiŚ SA) spolu se sdružením *Odra w Świat* (Odrrou do světa) představila výsledky nejnovějších poptávkových průzkumů spojených s využitím vnitrozemské vodní dopravy při obsluze přístavů Štětín-Svinoúští. K tomu došlo během zasedání *Rozvoj vnitrozemské plavby v Polsku uspořádaného v rámci mezinárodní konference TRANSPORT WEEK 2016*.

Účastníci zasedání zdůrazňovali svou spokojenost se skutečností, že se po mnoha letech téma polské vnitrozemské plavby s velkou intenzitou vrací a činnosti spojené s její obnovou se stávají prioritní. Mezi nimi se uvádí především obnovení splavnosti polských řek a přistoupení Polska k dohodě AGN, což bude znamenat nutnost přizpůsobit plavební podmínky na vodních cestách na IV. třídu splavnosti. Vnitrozemská plavba se stává prioritou v investičních plánech týkajících se dopravní infrastruktury země.

Základem prezentace zástupců kruhů soustředěných kolem přístavů Štětín-Svinoúští nazvané *Odra – evoluce splavnění řeky z III. a IV. třídy do V. třídy, studium ekonomických aspektů tohoto procesu ve světle tuzemské, mezinárodní a evropské politiky* byla práce štětínských vědců zhotovená na zakázku ZMPSiŚ SA. Výsledky poptávkového průzkumu odůvodňují činnosti na řece Odře. Dnes podniky v pásmu oderské vodní cesty generují ročně asi 10 milionů tun nákladu v námořním obchodování. Po roce 2020 se tento objem může zvýšit na 20 milionů tun ročně. Výzkumy ukazují, že při minimálně III. třídě splavnosti vzniknou podmínky pro převzetí vnitrozemskou vodní dopravou asi 10 milionů tun nákladu ročně využívajících námořní dopravu v relacích s přístavy ve Štětíně a Svinoúští. Budou to jak hromadné, tak i konvenční kusové zásilky. Kdežto při IV. třídě splavnosti je třeba očekávat přesun na vnitrozemskou vodní dopravu dalších nákladů v mezikoridorovém systému, mimo jiné asi 100 tisíc TEU nákladů v kontejnerech. Objeví se také objem nákladů v rámci tzv. vyvolané poptávky dané příchodem nových investorů, kteří se rozhodnou splavnou vodní cestu využít. A v případě likvidace posledních úzkých míst na vodní cestě Štětín-Berlín existují reálné předpoklady k realizaci dopravy nákladů na této trase na úrovni 2 milionů tun ročně.

Zvýšení třídy splavnosti Odry umožní tedy využít – mnohem efektivněji a neekologičtěji – dopravní prostředek spojující přístav s jeho zázemím daleko ve vnitrozemí. Splavná Odra, spolu s existujícím průplavem Odra-Havola, Gliwickým průplavem, průplavem Odra-Spréva, plánovaným vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe, může představovat díky vnitrozemským přístavům – včetně přístavů Štětín-Svinoúští – vysoce efektivní a rozsáhlou síť vnitrozemských vodních cest spojujících Baltské moře se západní, střední a jižní Evropou.

Je to tedy jedna z nejvýznamnějších akcí majících vliv na konkurenceschopnost přístavů Štětín-Svinoúští. Neméně významné jsou další investice zlepšující přístupovou infrastrukturu. Na straně vody to je prohloubení vodní cesty ze Svinoúští do Štětína na 12,5 m a prohloubení přístupové plavební dráhy do přístavu ve Svinoúští na 14,5 m. Kdežto na souši má pro přístavy Štětín-Svinoúští

největší význam přizpůsobení silnice první třídy č. 3, která je součástí mezinárodní trasy E65 standardům rychlostní komunikace (jak v úseku mezi Štětínem a Svinoúští, tak i dostavba na hranice s Českem) a modernizace železničních magistrál E-59 a CE-59, které budou součástí dopravního tahu spojujícího skandinávské a pobaltské země se střední a jižní Evropou. Všechny tyto záměry jsou v gesci jiných subjektů. Nepochybně se však, ve spojení s investicemi prováděnými v přístavech, promítnou do zvýšení jejich konkurenceschopnosti. Tím spíše, že již řadu let Správa námořních přístavů Štětín a Svinoúští je jedním z největších investorů západopomořanského regionu. Realizuje obrovský balík infrastrukturních investic s účastí evropských prostředků. Rozvojové výzvy souvisejí hlavně se zlepšením dostupnosti pro větší námořní loď.

Mezi projekty naplánované v evropské perspektivě 2014–2020 jsou mj. rozšíření přístavní infrastruktury ve Štětíně tak, aby hlavní přístavní molo obsluhující hromadné náklady a kusové zboží disponovalo hloubkou 12,5 m. Kdežto ve Svinoúští bude trajektový terminál upraven k obsluze intermodální dopravy, včetně velkých trajektů. Je to první investice z rozpočtu CEF na léta 2014–2020 v polském přístavu realizovaná v rámci námořní dálnice Svinoúští-Trelleborg. Vedle toho vzniká také koncepce stavby dalších hlubokovodních lodních stanovišť jak ve Štětíně, tak i ve Svinoúští.

Díky realizaci řady záměrů budou moci oba přístavy ještě lépe využívat svých výhod. Již nyní si jejich polohy, potenciálu a rozvojových akcí všimli investoři, kteří se rozhodují zde podnikat. Všechny tyto činnosti potvrzují pozici přístavního komplexu Štětín-Svinoúští na mapě dopravního koridoru Balt-Jadran.



**Dopis prezidenta Svazu dopravy ČR Jaroslava Hanáka předsedovi vlády ČR
Bohuslavu Sobotkovi ve věci rozšíření EVL**



23. 12. 2015

SD

Svaz průmyslu a dopravy České republiky
Svaz dopravy České republiky
160 00 Praha 6, V. P. Čkalova 14

Ing. Jaroslav Hanák, prezident

tel : 233 322 498 fax : 233 322 485 e-mail:svazdopravy@svazdopravy.cz www.svazdopravy.cz

Praha 23.12. 2015

Vážený pane předsedo vlády,

obracím se na Vás ve věci ohrožení výstavby plavebních stupňů Děčín a Přelouč návrhem novely nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit (EVL) jež se chystá předkládat na jednání vlády ČR ministr životního prostředí.

V důsledku dlouhodobé nerealizace těchto dvou projektů způsobené zejména nedokonalou českou stavební legislativou a aktivitami ekologických iniciativ je možné provozovat vodní dopravu v České republice bez omezení v průměru jen asi polovinu ročního období, což se ještě výrazně zhoršilo v letošním extrémně suchém roce. Hospodaření podnikatelů ve vodní dopravě je následkem toho v akutním ohrožení a přibližuje se tím i možný zánik české plavby, a to přesto, že tato doprava je prokazatelně nejšetrnější k životnímu prostředí, a je proto také preferovaným dopravním odvětvím v Evropské unii. Vnitrozemská plavba je navíc nezastupitelná při vývozu a dovozu nadrozměrných a velmi těžkých investičních výrobků, kdy se jedná o export produktů s velmi vysokou přidanou hodnotou a na druhé straně o dovoz investic pro modernizaci české ekonomiky a tím zvyšování její konkurenceschopnosti.

Výstavba plavebních stupňů je ohrožena návrhem rozšíření již v ČR existujících EVL na Labské údolí a návrhem nové EVL Louky u Přelouče. Argumentace MŽP se opírá o závěry tzv. biogeografického semináře z března 2011, kterého se zúčastnili zástupci MŽP, nevládních organizací a Evropské komise (EK), avšak nebyl přizván nikdo z potenciálních odborných oponentů ani dotčených subjektů. Zde byly EK prezentovány návrhy ekologů opřené o nekvalitní a zčásti účelově zkreslené výsledky celostátního mapování biotopů z let 2000-2004. Tyto návrhy byly EK vnuceny a jsou nyní zpětně prezentovány jako požadavky EK. Přestože je známo, že mapování biotopů z let 2000-2004 bylo v řadě případů odborně chybné a existují nová mapování, potřebné korektury nejsou v materiálu MŽP uplatňovány.

MŽP prosazuje v lokalitě plavebního stupně Děčín ochranu říčních náplavů (tzv. stanoviště 3270) a v lokalitě plavebního stupně Přelouč ochranu motýlů modrásků očkovaného a bahenního, přestože existují jiné reprezentativnější lokality pro tyto předměty ochrany, a např. modrásci jsou v některých lokalitách dokonce bezprostředně ohroženi (Poděbrady-Kluk). Argumenty ekologických iniciativ, které MŽP nekriticky přejímá, že lze splavnost Labe

v oblasti Plavebního stupně Děčín vyřešit bez jeho výstavby, byly specializovanou odbornou studií jednoznačně vyvráceny.

Ze všech výše uvedených důvodů navrhuji, aby byly zmíněné předměty ochrany chráněny v jiných reprezentativnějších lokalitách a nebyla rozšiřována EVL na labské údolí a EVL Louky u Přelouče nebyla zřizována. MŽP má možnost opřít se o nové výsledky mapování a vysvětlit Evropské komisi, že od doby biogeografického semináře z roku 2011 došlo k novým analýzám a z přesněnému mapování biotopů, a proto je nezbytné tehdejší závěry upravit.

Vážený pane předsedo vlády,

věřím, že se na jednání vlády k novele nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, prosadí rozumné řešení. Je potřeba rozšíření v místě připravovaných infrastrukturálních staveb ve vodní dopravě úplně zastavit. Než schválit rychle případně kompromisní řešení, je nutné konečné rozhodnutí odložit, tak aby bylo možné domyslet případné nevratné důsledky.

Naivní deklarace, že se dá stavět i ve vyhlášené oblasti NATURA 2000 je velmi zavádějící. Vždyť oba projekty (plavební stupeň Děčín a Přelouč) se nedaří realizovat ani v „měkčím“ legislativním prostředí již více než 20 let. Ze zkušeností v zahraničí víme, že EVL opravdu znamená nejen „STOP“ pro jakékoli stavby, ale i extrémní zhoršení možností prosté údržby vodní cesty. Nemožnost dobudování labské vodní cesty, která je mimochodem zařazena do evropské sítě TEN – T, by znamenal postupný zánik vnitrozemské nákladní dopravy v České republice.

S pozdravem



Ing. Jaroslav Hanák

Úřad vlády České republiky

Mgr. Bohuslav Sobotka

předseda vlády

nábřeží Edvarda Beneše 4

Praha 1 - Malá Strana

PSČ 118 01

**Odpověď předsedy vlády ČR Bohuslava Sobotky
ve věci rozšíření EVL**



Mgr. Bohuslav SOBOTKA
předseda vlády České republiky

V Praze 11. ledna 2016
Čj. 22206/2015-OAI

Vážený pane prezidente,

děkuji Vám za dopis, který jsem obdržel dne 28. 12. 2015, ve věci budování plavebních stupňů Děčín a Přelouč.

V Programovém prohlášení jsme se zavázali podpořit rozvoj vodních cest. Zlepšení plavebních podmínek na Labi je prioritou nejenom v dopravní oblasti, ale také prioritou hospodářskou. Věřím, že se při plném respektování legislativního procesu najde rozumný konsenzus mezi ekonomickým rozvojem a ochranou přírody a že obě oblasti, po vyjasnění všech otázek a vypořádání připomínek, nebudou v přímém rozporu.

Ze stanovisek Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí, které jsem si vyžádal, vyplývá, že vyhlášení a rozšíření evropsky významných lokalit na základě požadavků Evropské unie může samozřejmě ovlivnit přípravu budování plavebních stupňů. Oba zmíněné rezorty, které tuto problematiku mají v gesci, musí pracovat na eliminaci potenciálních negativních efektů, aby bylo možné uskutečňovat vládní program.

Vážený pane prezidente, přeji si, aby dialog všech zainteresovaných subjektů vedl, s ohledem na společná evropská pravidla, k plnění výše uvedených vládních priorit.

S úctou

Vážený pan
Ing. Jaroslav Hanák
prezident
Svaz dopravy České republiky
V. P. Čkalova 14
160 00 PRAHA 6



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 3. února 2016 č. 73

**o nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb.,
o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit**

Vláda

schvaluje návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, s úpravami podle připomínek uvedených ve stanovisku předsedy Legislativní rady vlády a podle připomínek vlády;

ukládá ministru životního prostředí

vypracovat konečné znění nařízení vlády podle bodu I tohoto usnesení,

předložit nařízení vlády podle bodu I a II/1 tohoto usnesení předsedovi vlády k podpisu.

Provedou:

předseda vlády,
ministr životního prostředí

Mgr. Bohuslav Sobotka, v. r.
předseda vlády

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Čj. 2205/16
VÝPIS

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ SCHŮZE VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

konané 3. února 2016

(4. schůze)

Schůzi řídil předseda vlády.

4. Návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit čj. 1465/15

Vláda projednala materiál předložený ministrem životního prostředí a přijala
usnesení č. 73

s tím, že bude nařízení vlády upraveno podle připomínek vlády (nebudou vyhlášeny navrhované nové evropské významné lokality Porta Bohemica, Louky u Přelouče a Neratov a nebude provedena navrhovaná úprava hranice v evropsky významné lokalitě Lužnice a Nežárka).

Z 16 přítomných členů vlády hlasovalo pro 16.

Kdo asi radí panu ministroví?

Ing. Petr Forman – Societas Rudolphina, z.s.

Dne 3. února 2016 se vláda usnesla, že z navrženého seznamu nových evropsky významných lokalit, které by měly rozšířit jejich rozsah v ČR, vypustí některá místa, jejichž vyhlášení není vědecky dostatečně prokázáno, a navíc by se jimi narušily podstatné hospodářské zájmy země. Jednalo se mj. o lokality, kterými by se vážně ohrozilo zlepšení splavnosti Labe, tedy výstavba plavebních stupňů v Děčíně a u Přelouče.

V souvislosti s tím vydal 20. 2. 2016 deník MF Dnes rozsáhlý rozhovor s ministrem životního prostředí Richardem Brabcem. V něm pan ministr – kromě jiného – uvedl argument, který odborníky opravdu, ale opravdu musí zaráziti. Cituji: „**Zvažme, jaký vliv na tuzemskou lodní dopravu bude mít tak zásadní věc, jako je klimatická změna a s ní přicházející povodně nebo sucho. Podle mě je pravděpodobné, že ani vybudování plavebních stupňů na Labi by nezaručilo takovou hladinu, která by umožnila plavbu po delší období v roce. Jednou budou povodně, takže stejně nebudou moci plout, podruhé zase sucho. (...) Plavební stupeň by přinesl nějaký efekt při stabilních přírodních podmínkách, které tu byly před pětadvaceti lety.**“ Tak prý argumentoval vůči ministrům, aby dosáhl jejich souhlasu.

Jenže skutečnost je právě opačná. Jezová zdrž je vlastně rybník, ze kterého vytéká právě tolik vody, kolik do ní přitéká, a to za stabilní hladiny, to je totiž na vodní cestě její smysl a funkce. Je to vlastně rybník, kterých známe na našem území stovky, a často je napájí vcelku zanedbatelný potok. Přesto udržují celoročně (ano, s výjimkou povodní) stabilní hladinu. Ani velké sucho na Labi zřejmě nezpůsobí, že by do jezových zdrží nepřitékalo vůbec nic. A to znamená, že i v období velkého sucha budou jezy – tak jako hráze rybníků – zdržovat stabilní hladiny a tím i stabilní plavební hloubky. Právě díky nim bude plavba možná i při velmi malých, až zanedbatelných průtoků,

i kdyby v Labi teklo pár litrů vody (což je přeci jen nepravděpodobné), sotva kryjících výpar. Kdyby to nebyla pravda, tak zřejmě v červenci 2015 vláda „střelila kozla“, když se usnesla, že pro zlepšení vodních podmínek v krajině v období sucha bude zapotřebí obnovit a vybudovat rybníky, samozřejmě převážně na mnohem menších a méně vodnatých tocích, než jakým je naše největší řeka Labe.

Naskytá se tedy otázka: Kdo takovou nehoráznost panu ministroví pověsil na nos? Žádný ministr, nebo obecně manažer, nemusí nutně znát všechno. Je ale na něm, aby se obklopil lidmi, kteří mu v zásadních věcech řeknou pravdu, nikoli účelovou lež. Má-li ale ve svém úřadě lidi, kteří argumentují takovým nepěkným způsobem, pak je nutné litovat, že mohou ovlivňovat důležitá rozhodnutí, která mají často velký dosah na celou společnost a její hospodářství. Nechce se věřit, že by to byla vědomá pracovní metoda...

Nicméně pravda vyšla přeci jen najevo i v rámci dotyčného rozhovoru (opět cituji): „*Nicméně opakuji, že jsme přesvědčeni, že ty dva zájmy jsou neslučitelné*“ – rozumějme zájem o kvalitní vodní cestu a zájem o vyhlášení evropsky významných lokalit. Takže o to jde: za každou cenu zamezit zlepšení plavby na Labi! A to přesto, že o pár řádků výše stojí slova: „*Většina ani nepřijala ani argument, že ani při splnění požadavků Evropské komise se automaticky nevylučuje možnost zlepšit splavnost Labe, kdyby se k tomu Ministerstvo dopravy v budoucnu odhodlalo.*“ Tak jak to tedy je? Jsou ty zájmy slučitelné, nebo neslučitelné? O odhodlání ministerstva dopravy přeci nelze pochybovat, když je tento obsažen v koaliční smlouvě, která je součástí platného programového prohlášení vlády z roku 2013 – cituji „*Podpoříme rozvoj vnitrozemských vodních cest, především pak projekty na zlepšení plavebních podmínek na Labi (plavební stupeň Děčín, Přelouč)*“. Tak směle do toho!



V jezových zdržích je na Labi stabilní hladina, umožňující bezproblémovou plavbu, i v období sucha

Jez u Děčína: jedna loď místo padesáti kamionů

PhDr. Štěpán Rusňák

Ve čtvrtek 25. února 2016 rozhodla Evropská komise o „formálním upozornění na nedostatečné rozšíření sítě Natura 2000 v České republice“ kvůli nedostatečné ochraně údolí Labe u Hřenska a oblasti Louky u Přelouče. O ochranu přírody však ve skutečnosti vůbec nejde. Pokud má být někdo tímto opatřením chráněn, pak to nejsou bobří a lososi, ale železniční a silniční dopravci, jejichž cílem je zamezit konkurenci výrazně levnější a současně ekologičtější lodní nákladní dopravy. Pro lepší představu: za každou nákladní loď, která nepropluje po Labi kolem Hřenska, musí podél řeky projet přibližně padesát kamionů.

Podle požadavků Evropské komise by labské údolí mělo být chráněno od státní hranice po soutok řeky s Ohří u Litoměřic. Ochrana by podléhal tok Labe nad Střekovskou přehradou, uvedenou do provozu roku 1936. Ta zvýšila hladinu řeky o 9,5 metru a její vzdutí zasahuje do vzdálenosti dvaceti kilometrů nad Ústí nad Labem. V navrženém ochranném pásmu leží také vodní dílo Lovosice, postavené v letech 1912–1913 a uvedené do plného provozu v roce 1919, které zvyšuje hladinu Labe o více než tři metry a jehož vzdutí ovlivňuje tok řeky v déle více než osm kilometrů. Kromě toho má na vodní poměry v tomto úseku Labe zásadní vliv umělé Žernosecké jezero o rozloze více než devadesát hektarů. Nejedná se tedy o jakési nedotčené přírodní prostředí, ale o krajinu zformovanou do dnešní podoby cílevědomou lidskou činností, mimo jiné i velkými vodními stavbami. Pokud ji ekologové považují za hodnou ochrany, pak je zřejmé, že výrazné stavební zásahy do toku řeky, naplánované v návaznosti na rakouskouherský vodocestný zákon z roku 1901 a provedené dílem za habsburské monarchie, dílem za první Československé republiky, životní prostředí žádným zásadním způsobem nepoškodily.

Připravovaný jez v Děčíně, proti němuž ekologické iniciativy tak urputně bojují, ostatně také není nápadem současných developerů a moderních rejdářů. Jeho idea pochází z 80. let 19. století, kdy se zrodila myšlenka na vybudování celoročně splavné vltavské a labské vodní cesty. Do roku 1936, tedy do současného zprovoznění Vranské přehrady nad Prahou a Střekovské přehrady v Ústí nad Labem, se podařilo tuto cestu dokončit od Štěchovic po Střekov. Absence děčínského stupně vodní cesty, která dosud znemožňuje její plné využití po většinu roku, je důsledkem nacistické okupace a válečných událostí.

Spolu s velkými přehradami vltavské kaskády, vybudovanými po druhé světové válce, zaručila soustava vodních děl na Vltavě a Labi v posledním půlstoletí v minulosti nedosažitelnou stabilitu vodního režimu v povodí Vltavy a Labe. Teprve ona zaručila účinnou ochranu velkých oblastí před záplavami. Šok z povodně v roce 2002 pramenil především z toho, že v důsledku regulace vodní cesty tři generace obyvatel Povltaví a velké části Polabí nezískaly zkušenost se záplavami velkého rozsahu, které se ještě před šedesáti lety pravidelně opakovaly.

Nejde však jen o ochranu proti záplavám. Sucho v roce

2015 by znamenalo celé jižní a střední Čechy mnohem výrazněji, kdyby tato soustava vodních děl neexistovala. Pokud se naplní předpovědi klimatologů a extrémní výkyvy počasí budou častější než dosud, bude její pozitivní vliv nadále vzrůstat. Vltavu a Labe nelze vrátit do stavu před sto lety, ale kdyby to bylo možné, mělo by to pro obyvatele povodí obou řek katastrofální důsledky.

Stabilizační roli nesehrávají jen vodní nádrže, ale také jejich okolí. V souvislosti s výstavbou vltavské a labské vodní cesty začala těsně po roce 1900 zalesňovací akce, jejímž původním cílem bylo především chránit jednotlivá vodní díla před zanášením v důsledku eroze okolních svahů, do té doby většinou holých. Zalesnění změnilo charakter rozsáhlých krajinných úseků v povodí Vltavy a Labe k nepoznání. Pro důkazy není třeba chodit daleko, stačí se podívat na fotografie či obrazy pouhých sto let staré a porovnat je se současným stavem krajiny. I v tomto smyslu byla výstavba vodní cesty pro stav krajiny velkým přínosem.

Děčínský jez nepředstavuje dramatičtější zásah do přírodního prostředí než desítky vodních děl na Vltavě a Labi, která stojí v některých případech již déle než sto let. Dnes už není pochyb o tom, že regulace vodní cesty pozitivně ovlivnila kvalitu života lidí v celém Povltaví a Polabí. Současné konstrukce vodních staveb jsou navíc programově mnohem šetrnější a ohleduplnější k životnímu prostředí než kdysi. Stavby jsou dnes mimo jiné automaticky projektované tak, aby nebránily tahu ryb a co nejrychleji splynuly s okolní krajinou.

Říční nákladní doprava je zdaleka nejlevnější a ze své podstaty přináší také nejmenší zátěž životního prostředí. Její zastavení by znamenalo okamžitou ztrátu přibližně 700 pracovních míst v severočeském regionu jenom mezi lodními posádkami, nemluvě o přístavech a navazující infrastruktuře. Dramatickým způsobem by vzrostlo zatížení obcí poblíž hlavních silničních tahů hlukem, prachem a zplodinami ze spalovacích motorů. Naopak zprovoznění plavebního stupně Děčín přinese podle studií dopadu stavby na životní prostředí kromě jiného také snížení počtu závažných nehod na přilehlém silničním tahu přibližně o čtyřicet ročně. Které řešení je ekologičtější a obyvatelům Děčína a okolních obcí prospěšnější, na to nechtě si odpoví každý sám.



Aktuální situace rozšiřování Natury 2000 v ČR a co s ní?

Ing. Pavel Obrdlík – jednatel společnosti Ekopontis, s.r.o.

Problematika rozšiřování soustavy evropsky významných lokalit (EVL) v České republice, která je aktuálně předmětem tzv. infringementu ze strany Evropské komise (EK), je z pohledu dalšího rozvoje infrastruktury české vnitrozemské vodní dopravy velmi důležitá. Proto by jí měla být věnována patřičná pozornost.

Pro správné pochopení současné situace je bohužel nezbytná stručná rekapitulace dosavadního dění v této záležitosti.

Historie rozšiřování EVL

Soustava lokalit Natura 2000 byla poprvé vyhlášena nařízením vlády č. 132/2005 Sb. z 15. dubna 2005, kde byl územní rozsah EVL Labské údolí oproti původnímu návrhu výrazně upraven – oříznut profilem plánovaného plavebního stupně Děčín. Dále nebyla vyhlášena lokalita pro totenové modrásky v oblasti Přelouče, která by byla v územním střetu s plánovaným plavebním kanálem, a dále mnoho dalších lokalit, které však figurovaly i na tzv. stínovém seznamu EVL nevládních organizací. V letech 2006 a 2011 se v Česku konaly biogeografické semináře, kde bylo dohodnuto, že ČR tyto chybějící lokality dodatečně vyhlásí. Za ČR se jich však účastnili pouze zástupci MŽP a nevládních organizací. V roce 2009 byla převážná část chybějících lokalit dodatečně vyhlášena. Po biogeografickém semináři v roce 2011 však EK požadovala doplnění stále chybějících EVL poměrně důrazně v rámci tzv. pilotního řízení – předstupně infringementu. Reakcí na tento požadavek byla novela nařízení vlády č. 318/2013 Sb. (které t. č. nahradilo výše zmíněné nařízení vlády č. 132/2005 Sb.) z 3. února 2016. Meziresortní připomínkové řízení této novely provázely až do vlády četné rozpory a vláda na svém zasedání rozhodla o vypuštění EVL Porta Bohemica (která navazuje na EVL Labské údolí), EVL Louky u Přelouče (která zahrnuje území dotčené záměrem plavebního kanálu) a ještě jedné další EVL. Aktuálně Ministerstvo životního prostředí navrhuje dvě možná řešení:

- vyhlásit chybějící EVL v podobě, jak byly předloženy vládě 3. února 2016 a vyhnout se infringementu,
- nevyhlásit EVL a čelit infringementu.

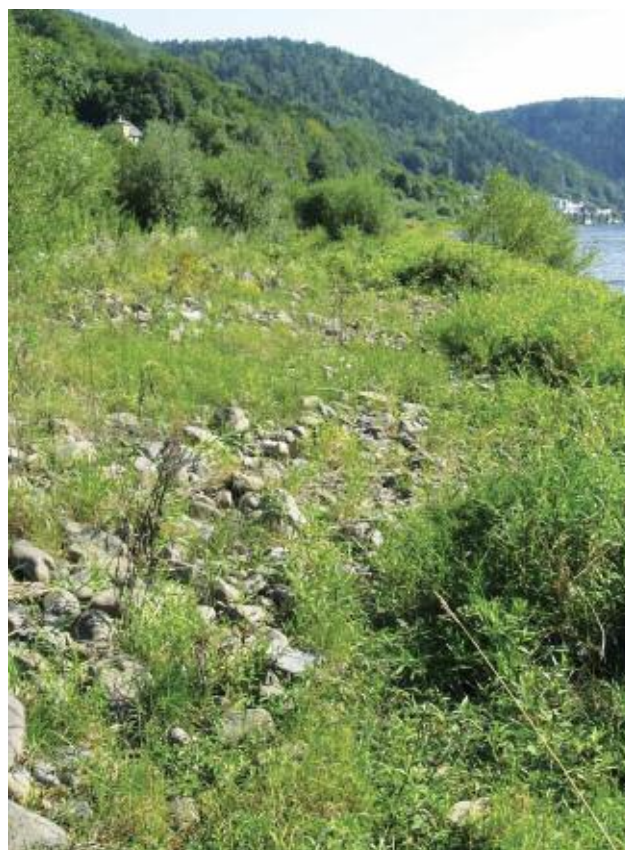
Druhou z možností je třeba bez dalšího zamítnout, protože biogeografická data mluví jasně. Labe nad profilem jezu v Děčíně si jednoznačně ochranu na úrovni EVL zaslouží. Zejména kvůli suťovým lesům a dalším terestrickým předmětům ochrany. Z odborného hlediska tedy rozhodně nelze druhou možnost obhájit.

Velmi zajímavé však je, že ani první z nabízených možností není bez výrazných rizik u EVL Porta Bohemica a zejména v případě EVL Louky u Přelouče nestojí na přesvědčivých odborných argumentech.

EVL Porta Bohemica

Požadavky z biogeografického semináře v roce 2011 jsou založeny na dosavadních datech. Ta jsou však oproti realitě hrubě zkreslena. Nejvýznamnějším příkladem je vymapování antropogenní mezideponie štěrku z prohrábek Labe přímo v profilu plavebního stupně Děčín, coby největšího náplavu (stanoviště 3270)

na dolním Labi. Protože mezideponie se nachází mimo běžné průtoky Labe a navíc na nárazovém břehu, kde se náplavy přirozeně netvoří, jsou snadno odlišitelné i pro laika. To je možné posoudit z následujících fotografií.



(horní) mezideponie štěrku z prohrábek,
(spodní) opravdový náplav

K dispozici již jsou aktuální data z mapování v letech 2011–2013, ta však nebyla v návrhu MŽP patřičně zohledněna. A měla by být.

Hlavním a velmi palčivým problémem současného návrhu je však paradoxně nikoliv to, že v něm něco přebývá. Ono v něm totiž něco podstatného chybí. EK na základě závěrů biogeografického semináře v roce 2011 výslovně žádala, aby bylo v rámci Labského údolí chráněno též stanoviště 3150 – makrofyta tůní. Toto stanoviště se v nivě Labe mezi hranicí a VD Střekov prokazatelně nachází v dostatečné hojnosti a kvalitě. Tento požadavek však nebyl naplněn, ač nebyl odborně napadán. V návrhu MŽP tento předmět ochrany prostě chybí.

V návrhu oproti požadavkům EK chybí též (v tomto případě oprávněně) stanoviště 3260 – makrofyta tekoucích vod. To bylo v rámci tohoto úseku Labe sice vymapováno v neuvěřitelných rozlohách, avšak zcela chybně. Dále chybí stanoviště 91E0* – lesy měkkého luhu, které se v území též nenachází. Jde o jiné stanoviště, což potvrdilo mapování v roce 2013. Pokud však EK považovala ochranu těchto stanovišť v rámci ČR za nedostatečnou, nelze je prostě bez dalšího vyřadit z návrhu EVL. Je třeba zdůvodnit, proč je jejich ochrana již nyní dostatečná, či ji zajistit na jiném území, kde se prokazatelně nachází a zatím nejsou předmětem ochrany v rámci EVL.

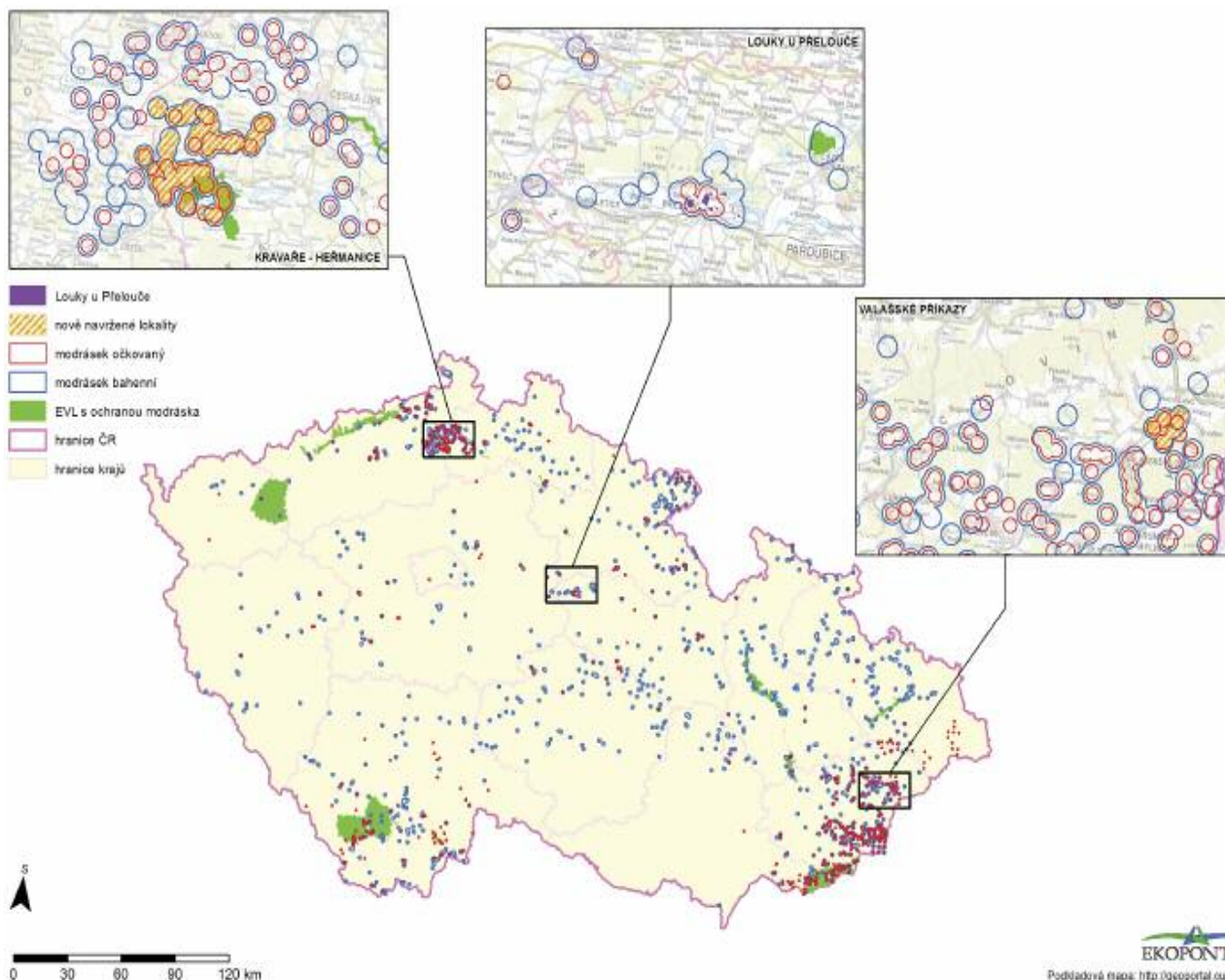
Východiskem ze současné situace tedy téměř jistě není ani první (a zdánlivě jediné rozumné) řešení a je třeba okamžitě zahájit odbornou debatu vedoucí k ještě jednomu návrhu řešení.

EVL Louky u Přelouče

Situace této EVL je méně komplikovaná, protože má být vyhlášena pouze pro dva předměty ochrany – modráška očkovaného a modráška bahenního. V době, kdy návrh na ochranu této lokality vznikl, komplexní data o výskytu těchto modrášků v rámci ČR chyběla. **Šlo tedy spíše o náhodné nálezy, které měly v případě luk u Přelouče přímou souvislost s plánovaným plavebním kanálem. Neexistovala zatím ani jednotná metodika pro jejich mapování. Od té doby však situace ohledně dat i metodiky výrazně pokročila. Na základě analýzy dat Agentury ochrany přírody a krajiny ČR bylo zjištěno, že existují vhodnější lokality pro ochranu těchto modrášků. Což názorně ilustruje tato mapa.**

Závěr

Z výše uvedeného je zřejmé, že ani jedno z řešení navržených aktuálně ze strany MŽP nevede k naplnění požadavků EK a směrnice o stanovištích, která pravidla pro vyhlášení EVL upravuje. Je tedy třeba hledat třetí cestu. A času je velmi málo. EK očekává odpověď na inkringement do dvou měsíců od jeho zahájení. Tedy do konce dubna. Proto by bylo vhodné okamžitě zahájit odbornou debatu k rozšíření těchto EVL. A hledat řešení, které daným předmětům ochrany bude opravdu ku prospěchu. Řešení, které nebude pouze nástrojem jedné či druhé strany k prosazení vlastních cílů, respektive k jejich zmaření.



Rozšíření modráška bahenního a modráška očkovaného v rámci ČR

Nesplavné Labe škodí ekonomice i životnímu prostředí

Miroslav Neumaier

Neschválení zařazení území okolo dolního Labe do NATURA 2000 vyvolalo hysterickou reakci mezi ekologickými aktivisty a jejich organizacemi. Straší obyvatele sankcemi ze strany EU, přitom jak řekl poslanec Jaroslav Foldyna který se problematikou zabýval EU nejde o konkrétní lokality, ale o výměru určitého území.

„Unie požaduje určitou výměru daného státu. O této věci jsem již jednal s premiérem Bohuslavem Sobotkou i ministrem dopravy. Pan premiér přislíbil, že pokud by vyhlášení evropsky významné lokality v údolí Labe mělo zasáhnout do jeho splavnosti, bude nalezena jiná vhodná lokalita pro vyhlášení takto chráněného území. Rozhodnutí vlády vítám. Pan premiér i vláda podporují rozvoj vodní dopravy v České republice s vědomím toho, že musí po dohodě s Evropskou komisí najít náhradní řešení za nezařazené lokality,“ uvedl médiím Jaroslav Foldyna.

Bohužel, těmto ekologům nejde ani tak o ekologii. Jinak by nemohli podporovat silniční a železniční dopravu proti dopravě vodní, která je nejenže mnohonásobně levnější, ale hlavně nezatěžuje životní prostředí takovým způsobem. Ovšem jejich zahraniční štědrí sponzoři za své peníze zřejmě něco chtějí.

Labská vodní cesta vyžaduje jednorázovou investici v podobě jezu v hodnotě 4 miliard korun. To jsou dva kilometry dálnice, kterou vyžaduje kamionová doprava. Devastace životního prostředí stavbou dálnice a její

důsledky na okolí jsou opět nesrovnatelně jinde, než jez na řece. Nadměrná kamionová doprava přetěžuje silniční síť a mosty, které se již rozpadají a nutně potřebují rekonstrukce, což jsou další miliardy korun.

K této věci se též vyjádřila předsedkyně Hospodářské a sociální rady Ústeckého kraje, paní Gabriela Nekolová: **„Rozhodnutí vlády o rozšíření evropsky významných lokalit o labské údolí by zásadním způsobem ohrozilo realizaci splavnění dolního toku Labe, které přitom bylo zařazeno mezi prioritní dopravní stavby ČR a hraje významnou roli v dalším rozvoji Ústeckého kraje. Neměli bychom ustoupit Evropské komisi, oslabujeme tím svou konkurenceschopnost a pokud nevyužijeme potenciál Labe my, budou z toho těžit zahraniční dopravci.“**

Omezená splavnost Labe má negativní dopady na regionální i národní ekonomiku i na životní prostředí a kvalitu života obyvatel v této oblasti, protože lodní dopravu nahrazuje zejména více nákladnější a zatěžující silniční doprava. Související výstavba jezu představuje možnosti zlepšení protipovodňové ochrany.

Plné využití labské vodní cesty by umožnilo rozvoj cestovního ruchu, importu a exportu, podnikání i tvorbu dalších pracovních míst. Splavnění Labe je proto jedním z možných opatření k řešení hospodářské a sociální situace Ústeckého kraje.



Foto: ČSPL, a.s.

Uvádíme protokol z jednání pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe z loňského června, který odráží bezradnost této skupiny. Po změně postoje Polska k rozvoji vodních cest a plavby a zřízení nového ministerstva za tuto oblast zodpovědného, očekáváme že letošní jednání přinesou dlouho očekávaný posun v přípravě dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a budou následovat konkrétní činy.
Redakční rada VCaP

PROTOKOL

z V. porady polsko-české pracovní skupiny ve věci vodního koridoru D-O-L, která se uskutečnila dne 15. června 2015 v Ostravě (ČR)

České delegaci předsedal pan **Vít Sedmidubský**, vedoucí oddělení dopravní politiky a čistě mobility Odboru strategie Ministerstva dopravy České republiky.

Polské delegaci předsedal pan **Witold Sumiślawski**, předseda Celostátní vodohospodářské správy (Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, KZGW).

Slovenské delegaci, která je pozorovatelem v pracovní skupině, předsedal pan **Matej Vaníček**, ředitel Odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky.

Poradu zahájil pan Vít Sedmidubský, který poděkoval účastníkům za účast. Předsedové představili členy svých delegací, jejichž prezenční listina je připojena k tomuto zápisu. Na programu porady bylo projednání témat navržených českou delegací:

1. Splavnění Odry – zapojení do sítě TEN-T (jaké kroky je třeba učinit, aby při revizi TEN-T v letech 2020–2023 bylo možné Odru zapojit do sítě TEN-T – polská delegace);
2. Příprava studie proveditelnosti Dunaj-Odra-Labe (česká delegace);
3. Postup další spolupráce související se zahájením prací pro splavnění Kožle-Ostrava (zástupce Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje).

Výsledky schůzky:

Polská delegace informovala, že připravované státní plánovací doklady, tj. projekty aktualizace Plánů vodohospodářství (Plany Gospodarowania Wodami, PGW) a Plány Správy povodňového rizika (Plany Zarządzania Ryzykiem Powodziowym, PZRP) předpokládají investice, v důsledku kterých bude dosažena III. třída vodní cesty na úseku Kožle-Zalew Szczeciński. Na realizaci těchto investic polská strana získala financování mj. ze Světové banky a unijních prostředků a předpokládá se, že tyto investice budou dokončeny v dalším plánovacím cyklu, tj. v letech 2016–2021. Kromě toho část investic na hraničním úseku Odry, tj. pod ústím Lužické Nisy byla zahrnutá ve smlouvě mezi vládou Polské republiky a vládou Spolkové republiky Německo o společném zlepšení situace a vodních cestách polsko-německého pohraničí, podepsané ve Varšavě 27. dubna 2015. Cílem této smlouvy je obnova regulačních staveb, odstranění limitujících míst na hraničním úseku Odry a prohloubení jezera Dąbie za účelem možnosti rozbíjení ledu a odvedení ledové kry z Odry přes jezero Dąbie, a také zlepšení podmínek vnitrozemské plavby. Realizace těchto úkolů se předpokládá v časovém horizontu do r. 2028, zatímco většina úkolů bude realizována do roku 2021.

Stran přeshraničního spojení Ostrava–Kožle informoval předseda polské delegace, že je klíčové zajištění možnosti realizace investičních úkolů jejich zavedením do strategických plánovacích dokladů (polských a českých), tj. PGW a PZRP. Nyní chybí dokumentace předmětné investice, která by umožnila zaplání projektu do strategických dokladů ve vodohospodářství.

S ohledem na negativní působení na životní prostředí této investice, především na vodní ekosystémy a území NATURA 2000, musí ji doprovázet řada kompenzačních činností, což také bude mít vliv na náklady projektu. Projekt musí být také analyzován na základě kritérií čl. 4.7

Vodní rámcové směrnice a musí být zhotovena ekonomická analýza v chápání Vodní rámcové směrnice (včetně odhadu environmentálních nákladů). Současně, s ohledem na to, že převažující investiční zatížení, jak ve finančním kontextu, tak i environmentálním bude na polské straně, účelové je jeho vyvážení. Polská strana je toho názoru, že by se to mohlo uskutečnit realizací českou stranou investic, jejichž účelem by byla protipovodňová ochrana polských terénů povodí Witky a Bělé /Biała Głuchońska/. Výše uvedené by mělo doprovázet harmonizování polských a českých plánů řízení povodňových rizik. Po schůzce česká strana informovala polskou stranu, že vodohospodářské problémy související s měřením odtoku na řece Bělé v oblasti měst Jeseník a Głuchofazy nejsou v kompetenci česko-polské pracovní skupiny D-O-L ani Ministerstva dopravy České republiky.

Polská strana vznesla dotaz, které tuzemské strategické doklady v České republice zahrnují problematiku vodního koridoru D-O-L. Česká strana uvedla, že se jedná o Usnesení vlády ve věci Politiky územního rozvoje, investice je také zmíněná v územních plánech pro předmětná povodí.

Zástupce Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje se obrátil na přítomné představitel ministerstev a institucí s návrhem, aby polská a česká strana přehodnotila změnu předchozího stanoviska ve věci participace na přípravě zvažovaného přeshraničního česko-polského projektu (Wrocław, 24. 10. 2014). Jednalo se o návrh změny deklarované účasti v projektu nikoli jako pozorovatelé, ale jako projektoví partneři (vč. předpokládaného vlastního vkladu dle podmínek očekávaných projektových výzev). Předseda polské delegace dal souhlas k tomuto řešení. Po schůzce česká strana informovala polskou stranu, že takové financování není možné, mj. s ohledem na některá omezení jednotlivých zdrojů podpory EU, dodatečně se Ministerstvo dopravy ČR hodlá zaměřit na studii proveditelnosti Dunaj-Odra-Labe. Zástupce Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje dále informoval přítomné o aktivitách nevládních organizací z České republiky i Polska v regionu ke zvažované Oderské vodní cestě, zejména k jejímu přeshraničnímu úseku Kožle-Ostrava. Zároveň předal všem přítomným informační materiál, jenž je jedním z výstupů realizovaného projektu ODERSKÉ FÓRUM-FORUM ODRZAŃSKIE, které se uskutečnilo v Chalupkách dne 20. 5. 2015.

Nakonec česká strana informovala, že zadá zpracování studie proveditelnosti pro celý úsek Dunaj-Odra-Labe, jejímž účelem je verifikace dopravních a mimodopravních možností (vodohospodářských, energetických, rekreačních) variantním způsobem. Plánovaná lhůta oznámení výběrového řízení na zpracování studie je podzim 2015 a předpokládaná doba jejího provedení je 18 měsíců od data podepsání smlouvy.

Předsedové polské a české delegace poděkovali za schůzku a plodné jednání.

Zápis byl vyhotoven ve třech kopiích v polském jazyce, přeložen do českého jazyka (3 kopie) a dán k podpisu předsedům delegací.

Za českou delegaci: Vít Sedmidubský
Za polskou delegaci: Witold Sumiślawski
Za slovenskou delegaci: Matej Vaníček



Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

Zveřejněna nová dokumentace EIA na Plavební stupeň Děčín

11. března 2016 Ministerstvo životního prostředí zveřejnilo přepracovanou a doplněnou dokumentaci EIA na Plavební stupeň Děčín. Veřejnost i kompetentní úřady mají nyní možnost si dokumentaci prostudovat a uplatnit své připomínky.

„V dokumentaci široký tým expertů zohlednil veškeré připomínky Ministerstva životního prostředí, veřejnosti i SRN, které byly uplatněny vůči předchozí verzi dokumentace z ledna 2012, jež Ministerstvo životního prostředí vrátilo k dopracování,“ prohlásil ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „ŘVC ČR nyní chystá několik besed s veřejností, kde bude o této stavbě i jednotlivých aspektech řešených v dokumentaci EIA otevřeně diskutováno. První akce se uskuteční 4. dubna v Děčíně pod patronátem ministra dopravy a primátorky města Děčín. Naváže se tak na úspěšně zahájený dialog konferencí Vodní doprava na Labi, která se uskutečnila 14. května 2015 za účasti ministrů dopravy i životního prostředí,“ dodal. Otevřenost předložené dokumentace EIA ze strany ŘVC ČR je umocněna zveřejněním podkladových studií, ze kterých dokumentace EIA čerpá.

Hlavní novinky v této podobě dokumentace EIA jsou následující:

- Technické řešení doporučené varianty bylo na základě českých i německých připomínek zdokonaleno v oblasti bezpečné poproudé migrace ryb osazením tzv. fish-friendly turbín s velmi nízkým rizikem poranění ryb při průchodu turbínou. Jedná se o nejmodernější typ turbín vyvinutý v Nizozemí.
- Při zpracování nové dokumentace EIA byla věnována značná pozornost zejména prověření možné proveditelnosti tzv. bezjezových variant. Expertní posudek ČVUT ve výsledku doložil nevhodnost tohoto řešení a nezbytnost výstavby plavebního stupně.
- Je zpracován manipulační řád, který jednoznačně definuje způsoby manipulace na vodním díle a výpočty doložil, že nedojde k ovlivnění území SRN ani ke zhoršení odtokových poměrů, což dokládá i nezávislý posudek výzkumné instituce VÚV TGM.
- Dále bylo zpřesněno zdůvodnění veřejného zájmu na realizaci investiční akce a došlo k zohlednění všech relevantních připomínek z předchozího procesu EIA. Velký důraz je kladen na přehlednost biologických průzkumů a celkových závěrů, včetně jejich odůvodnění.

Plavební stupeň Děčín zajistí splavnost Labe do Děčína téměř po celý rok, kdy za stejných průtoků v řece bude možné lodě nakládat na ponor o přibližně 40 cm vyšší než nyní. Dosáhne se stejných parametrů, jako SRN přislíbilo zajistit na německém Labi. Díky polovič-

nímu spádu řeky tam není nutné stavět žádné jezy. Již nyní rozdíl ponorů v ČR a Německu představuje asi 30 cm. Zajištění trvalé splavnosti umožní, aby rejdaři poskytovali zákazníkům kontinuální a plánované přepravy a vyčlenili plavidla pro Labe bez rizika, že zůstanou na několik měsíců díky suchu uvězněna.

Na zbývajícím úseku mezi Děčínem a Ústím n.L., kde není jez, bude kombinací regulace hladiny, přípráže a rozkládání nákladu zajištěno, že po 94 % dnů v roce očekávaný objem zboží dojde až do vnitrozemí.

Ve vestibulu Ministerstva dopravy v Praze je přístupný nový interaktivní model Plavebního stupně Děčín, kde se moderní názornou formou může veřejnost seznámit s tímto projektem a jeho specifiky.



Vizualizace Plavebního stupně Děčín (dle dokumentace EIA)



Model Plavebního stupně Děčín

Největší zásobníky dusíku na světě vypluly z Děčína

Miroslav Neumaier



Foto: ČSPL, a.s.

Kryogenní zásobník proplouvá Děčínem

Děčín – suchem způsobený dlouhodobý nízký stav vody v Labi se konečně hnul. Tání sněhu způsobilo jeho zvýšení, a tak na lodích zakotvených v přístavu Děčín-Rozbělesy se konečně mohly rozběhnout motory a lodě zvednout kotvy. A hned ve velkolepém stylu, jelikož od čtvrtka do pátku odpoledne odplouvaly hned tři lodě s velkým nákladem. Tři obrovské kryogenní zásobníky na zemní plyn byly ze společnosti Ferox poslány do Hamburku a následně zámořskou lodí až do vzdáleného Karibiku. Podle tiskové mluvčí společnosti Moniky Votápkové se jedná o největší zásobníky svého druhu na světě. Jejich délka je 53 metrů a váha bez náplně cca 265 tun. Každý z nich byl naložen na samostatný nákladní říční člun a za pomoci tlačného remorkéru vyrazil na více než 750 kilometrů dlouhou plavbu.

„Na vodu jsme čekali od dubna loňského roku. Ideální stav, pro přepravu našich výrobků má být metr devadesát, měřeno pod Střekovským zdymadlem. Nyní již máme připravené další projekty,“ říká Monika Votápková.

Vzhledem k tomu, že Ferox je na lodní dopravě existenčně závislý, tak sama společnost by výstavbu vodních děl, která

by zajistila celoroční splavnost Labe rozhodně uvítala. Železniční ani silniční dopravu společnost k distribuci velkých výrobků nemůže využít, nehledě na to, že pokud by to šlo, rozhodně by to zvýšilo finální cenu produktů.

„**Díky řece dostaneme naše výrobky do celého světa, jelikož jsme takto napojeni na námořní trasy. Pro nás je řeka ideálním transportním koridorem,**“ dodává M. Votápková.

Bylo zajímavé sledovat, jak kapitán tlačného remorkéru TR-15 manévroval s rozměrným nákladem. Pro tuto soupravu malé prostory přístavu mu neumožňovaly se hned otočit, proto opatrně manévroval v jeho nejširší části, kde se mu podařilo člun se zásobníkem otočit. Jakmile byl manévr hotov, TR-15 byl lodníky připoután k zádi člunu a pak již nic nebránilo tomu vyrazit na jedenáctidenní plavbu po Labi do Hamburku.



Lodní souprava vyplouvá z přístavu Děčín-Rozbělesy



Otáčení v přístavu Děčín-Rozbělesy

Senátní konference Labe a Odra jako přístupové cesty České republiky ke světovým trhům

5. října 2015 uspořádal Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu Parlamentu ČR ve spolupráci s Uníí komor Labe/Odra (KEO) v ednacím sále Senátu 6. konferenci Unie komor Labe/Odra na téma: Labe a Odra jako přístupové cesty České republiky ke světovým trhům – dopravní vztahy mezi Českou republikou, Polskem a Německem.

Na konferenci, kterou zahájil člen výboru senátor Petr Bratský, diskutovalo v hojném počtu více než 100 účastníků těchto tří zemí. S odbornými příspěvky vystoupili význační hosté: náměstek ministra dopravy ČR Ladislav Němec, předsedkyně pracovní skupiny Labe frakce SPD Spolkového sněmu SRN Dagmar Ziegler, státní tajemník Spolkového ministerstva dopravy a infrastruktury SRN

Enak Ferlemann, koordinátor koridoru TEN-T Koridor Východ-východní Středomoří Mathieu Grosch, politický poradce pro dopravu Evropského parlamentu Alexander Vogt a prezentací o možnostech vodních cest ve střední Evropě přispěl také ředitel DOE Europe, s.e. Jan Vlček.

Diskutující se shodli na potřebě rozvoje vnitrozemské vodní dopravy v souvislosti s ambiciózními plány Evropské unie na snížení zatížení životního prostředí střední nákladní silniční dopravou převedením větší části přeprav na železniční a vodní dopravu.

Po konferenci se konalo společenské setkání na ambasádě Polské republiky, kde hosty přivítala paní velvyslankyně Grażyna Bernatowicz a následně pokračovala diskuse na téma propojení vodních cest mezi zeměmi střední Evropy.



z domácího tisku • z domácího tisku

Česko chce hluboké Labe až do Hamburku, Německo o tom rozhodne do konce roku

Český rozhlas – 23. 2. 2016

Až do Hamburku by mělo být Labe tak hluboké, aby se po něm mohly lodě bez potíží plavit. To je plán současné české vlády. A nově ho také sdílejí i spolkové země v Německu, které na Labi leží. Po 345 dní v roce má tato společná řeka být hluboká nejméně 160 centimetrů. Čeští a němečtí poslanci, kteří se dnes setkali v Berlíně, to chtějí ukotvit v návrhu mezinárodní smlouvy mezi Českem a Německem.

„My jsme se dohodli s německými kolegy, ať už ze spolkových zemí nebo z Bundestagu, že čeští poslanci a senátoři připraví návrh této smlouvy, který bychom měli odevzdat do společného jednání do konce června letošního roku,“ říká senátor za ODS Petr Bratský, předseda podvýboru pro dopravu a energetiku.

Návrh smlouvy pak společně předají německému a českému ministerstvu dopravy, aby o mezinárodní smlouvě mohly vyjednávat vlády obou zemí.

„Česká republika ještě nemá některé stavby připravené a udělané. Kdežto druhá strana na Labi už dávno stavby má,“ upozorňuje Bratský.

Český stát chystá jez v Děčíně, který by zajistil splavnost Labe v Česku. Stát ale ještě nemá uzavřený proces na posouzení vlivu na životní prostředí EIA. Další žádost, v pořadí už třetí, dostane Ministerstvo životního prostředí na konci února.

„Kromě železnice a silnice potřebujeme třetí dopravní cestu,“ vysvětluje poslanec CDU/CSU Jürgen Klimke a předseda poslanecké pracovní skupiny Labe, proč návrh na splavnost Labe podporují.

„Spolkové země na Labi jsou pro tento návrh. Výhrady má Dolní Sasko, kde vládou zelení, ale ani oni nechtějí stát této koncepcí v cestě,“ dodává.

V Německu se žádné jezy stavět nebudou, protože to není politicky průchozí. Jürgen Klimke mluví o efektivních opatřeních na zlepšení průtoku, jako jsou třeba podvodní příčné hráze.

Zda německá vláda tuto poslaneckou iniciativu nakonec zohlední se ukáže do konce roku. Do té doby by měla vláda v Berlíně představit svou představu o budoucnosti Labe.

Celostátní konference s mezinárodní účastí

28. Plavební dny

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Foto: Tomáš Kolařík

Ve dnech 15.–17. září 2015 se v Českých Budějovicích konala konference plavebních a vodocestných odborníků s mezinárodní účastí 28. Plavební dny 2015. Konference se konala pod záštitou prezidenta České republiky Ing. Miloše Zemana a záštitou ministra dopravy a ministra zemědělství České republiky.

V rámci slavnostního zahájení konference předsedou Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Pavlem Juráškem a předsedou Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimírem Novákem, vystoupil generální ředitel Povodí Vltavy, státní podnik RNDr. Petr Kubala, který zdůraznil význam konání Plavebních dnů v Českých Budějovicích. Dále, v zastoupení náměstka ministra zemědělství Ing. Aleše Kendíka, vystoupil ředitel odboru státní správy ve vodním hospodářství a správy povodí Ing. Daniel Pokorný. Ve vystoupení Ing. Evžena Vydry z Ministerstva dopravy byla omluvena neúčast náměstka ministra dopravy Ing. Ladislava Němce a vyřízen pozdrav od ministra dopravy Ing. Dana Ťoka.



Zahájení konference 28. Plavební dny



Ředitel odboru státní správy ve vodním hospodářství a správy povodí Ing. Daniel Pokorný

V prvním pracovním dnu konference vystoupil se svým věcným projevem generální ředitel RNDr. Petr Kubala, který vyjádřil nejen všeobecnou podporu rozvoje vodních cest v ČR, ale i podporu komplexnímu záměru vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Následně vystoupil generální ředitel Povodí Labe, státní podnik, Ing. Marian Šebesta.



Gen. ředitel Povodí Vltavy RNDr. Petr Kubala a gen. ředitel Povodí Labe Ing. Marian Šebesta při projevu o podpoře rozvoje vodních cest

V průběhu dopoledního zasedání bylo předneseno 8 odborných referátů z České republiky, Slovenské republiky a Spolkové republiky Německo, tematicky zaměřených především na rozvoj vodních cest a jejich infrastruktury.



Gratulace od předsedy Českého plavebního a vodocestného sdružení Doc. Ing. Pavla Juráška Ing. Vladimíru Haviarovi

Odpoledne se uskutečnila odborná exkurze na nově vybudovanou jihočeskou vodní díla vltavské vodní cesty se 3 jezovými stupni a plně vybavenými přístavy pro sportovní a rekreační plavidla v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou, konkrétně České Vrbné, Hluboká nad Vltavou a Hněvkovice.



Konference 28. Plavební dny

Výstavba plavební komory na jezu Hněvkovice



Exkurze na stavenišť plavební komory na jezu Hněvkovice



Exkurze na plavební komoru na přehradě Hněvkovice



Exkurze na plavební komoru a do přístavu Hluboká nad Vltavou





Exkurze na plavební komoru a do přístavu České Vrbné

Druhý pracovní den konference se uskutečnil pod řízením člena předsednictva Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimíra Holčíka. Bylo předneseno celkem 9 odborných referátů z České republiky a Slovenska, zaměřených převážně na propojenost vodních cest, vodní turistiku a matematické modely při řešení plavebních podmínek na vodních cestách. Závěrem bylo formulováno usnesení 28. plavebních dnů, které bylo, po vznesení formálních připomínek, přítomnými účastníky schváleno.

Ve svém závěrečném vystoupení pozval předseda Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Novák na 29. Plavební dny, které se budou konat ve Slovenské republice v předpokládaném termínu 19.–21. září 2017.

Závěry konference s mezinárodní účastí 28. Plavební dny 2015

Ve dnech 15.–17. září 2015 se v Českých Budějovicích konaly 28. Plavební dny, organizované Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresom, pod organizační patronací Povodí Vltavy, státní podnik, a za úzké spolupráce dalších organizací z České republiky.

28. Plavební dny se konaly pod záštitou prezidenta republiky Miloše Zemana, ministra dopravy České republiky Dana Ťoka a ministra zemědělství České republiky Mariana Jurečky.

Na konferenci bylo přítomno 150 účastníků z oblasti plavby a vodního hospodářství. Účastníci konference svou aktivní účastí, případně svou samotnou přítomností přispěli ke zdárnému průběhu této konference. Ze zahraničních účastníků se konference tradičně ve větším počtu zúčastnili naši přátelé ze Slovenska a Německa.

Pro konferenci byla vyhlášena tato témata:

1. Realita napojení vodního toku Labe v České republice na Labe v Spolkové republice Německo, vodního toku Odry v České republice na Odru v Polské republice a vodního toku Moravy v České republice na Moravu/Dunaj ve Slovenské republice (propojení Dunaj-Odra-Labe).
2. Rozvoj trimodální dopravy s využitím vodní dopravy jako přínos pro zlepšení životního prostředí v regionech.
3. Postavení vnitrozemské plavby v Evropské unii.
4. Rekreační a sportovní plavba ve vazbě na cyklistickou dopravu rozvíjí cestovní ruch ve volném čase obyvatelstva.

Jednání konference bylo doplněno prohlídkou nově vybudovaných a budovaných plavebních zařízení na horní Vltavě.

K jednání byl připraven sborník obsahující 19 odborných příspěvků, které s ohledem na jejich obsah nebylo možno tradičně zařadit podle vypsaných témat. Na prvním místě jsou příspěvky zabývající se rozvojem vodních cest a přeshraniční spoluprací, dále infrastrukturou vodní dopravy a konečně nikoliv málo významnou rekreační a turistickou plavbou. Na vlastním jednání vystoupilo 17 odborníků s příspěvky zejména z oblastí vzdělávání, projektování vodních cest, hydrotechnického výzkumu vodních děl, rekreační plavby, přístavů a to jak na území České republiky, tak i na území Slovenské republiky a Spolkové republiky Německo.

Po přednesení základních příspěvků a příspěvků z diskuse, vyplývajících z referátů obsažených ve sborníku 28. Plavebních dnů, byly přijaty tyto závěry:

1. Podporovat na všech státních i politických úrovních zachování neekologičtějšího dopravního oboru – vodní dopravy, a k tomu vytvářet odpovídající předpoklady jak v řešení provozních problémů, zejména zaměřených na zajištění ekonomicky přijatelných plavebních podmínek na dolním Labi v úseku Ústí nad Labem (Střekov)-Hřensko (státní hranice ČR/SRN), tak i v její infrastruktuře a nedopustit její likvidaci.
2. Vytvářet podmínky pro větší zapojení osobní vodní dopravy do městské hromadné dopravy tam, kde jsou k tomu vytvořeny vhodné přírodní podmínky (splavný vodní tok).
3. Podporovat rozvoj multimodální přepravy s vyšším zapojením vodní dopravy (např. přístav Pardubice, city logistika ve velkých aglomeracích).
4. Dále rozvíjet spolupráci rekreační plavby s cyklistickou dopravou.
5. Doporučuje se ústředním voleným orgánům i státním orgánům:
 - a) vytvořit podmínky pro zachování vodní dopravy, jako neekologičtějšího druhu pozemní dopravy tím, že nedopustí rozšíření evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000 na 70km úsek dolního Labe od Českých Kopist po státní hranice ČR/SRN a na Slavíkovy ostrovy u Přelouče na středním Labi,
 - b) podporovat přijetí změny zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve smyslu usnesení vlády ČR č. 685/2015, která mj. rozšiřuje působnost SFDI i na správu, údržbu a opravy dopravně významných vodních cest,
 - c) vést intenzivní jednání pro uzavření nové Česko-německé mezivládní dohody o labské vodní cestě,
 - d) systematicky a cílevědomě spolupracovat s odbornými, politickými a správními kruhy, a to ze-

- jména mezi Českou republikou, Slovenskem, Polskem, Rakouskem a Německem,
- e) připravit a projednat Konceptci vodní dopravy České republiky,
 - f) zařadit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe do části 5. – Koridory a plochy dopravy, kapitoly 5.2.1.4. – Vodní doprava Politiky územního rozvoje České republiky,
 - g) průběžně sledovat územní ochranu dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a nepřipustit výstavbu atraktivních, zejména pozemních staveb, a tím v budoucnu znemožnit nebo výrazně zdražit realizaci tohoto pro Evropu důležitého spojení,
 - h) rozvinout podmínky pro realizaci závěrů z projektu MreNa (Morava River – Recreational Navigation, Štúdia uskutočniteľnosti Rekreačná plavba po rieke Morave (r. km 0,000–r. km 69,300),

- i) vytvářet odpovídající předpoklady v řešení provozních problémů, zejména zaměřených na zajištění ekonomicky přijatelných plavebních podmínek na dolním Váhu s pokračováním dále nad Sereď,
- j) hledat možnosti alternativního připojení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na Dunaj prostřednictvím vážské vodní cesty.

Doporučuje se, aby výbor Českého plavebního a vodocestného sdružení a předsednictvo Slovenského plavebního kongresu seznámily s těmito závěry vrcholné představitelů příslušných ministerstev z oblasti dopravy, zemědělství, pro místní rozvoj a životního prostředí obou republik.

Příští 29. Plavební dny se budou konat v roce 2017 ve Slovenské republice, předběžně ve dnech 19.–21. září.

Schváleno všemi účastníky konference v Českých Budějovicích dne 17. září 2015.

LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER Koblenc-Amsterdam-Brémy (4. část)

Ing. Miroslav Cink

www.sunriver.eu

Úsek z Koblence do Amsterdamu od 11.8. do večera 16.8. byl dlouhý 411 km a moc se nám líbil. Převážně po krásném Rýnu a dále po Pannedrs kanále do Neder Rijn až do Mariny Amsterdam. V cíli jsem napočítal již 3332 km z plánovaných 5000 km a stále bez jediné závady. První čtyři dny bylo i krásné počasí a večerní toulky po přistání v německých městech Bonn, Düsseldorfu, Weslu a pak v holandských Arnhemu a Wijk bij Duurstede byly kouzelné i když poslední dvě s deštníky. Celý úsek mě znovu ubezpečil o tom, jak rychle se rozvíjí nejtonážnější nákladní i velkokapacitní rekreační plavba. Jsou to nádherné stroje s tonážemi běžně přes 5000 tun a soulodí čtyřech až šesti nákladních van s jedním tlačákem o celkovém výtaku 20000 tun jsou běžné. Viděli jsme i speciály pro až 600 ks osobních aut ve třech patrech a kontejnerové lodě, které vezou 5000 tun kontejnerů ve čtyřech řadách na výšku a čtyřech na šířku a 11 i více na délku. Nad tím vzadu kraluje hydraulická řídicí kabina tlačáku vysunutá nad kontejnery. A pak se najednou objevila konstrukční novinka, krásná nákladní loď s nízkou fixní kabinou na přídi (na zádi má jistě kamery) také na 5 tisíc tun. To plavidlo se mi mimořádně líbilo. Uspořádání je jistě levnější a plavba bezpečnější - couváme jen výjimečně. Ještě v Německu jsme si nafotili i nafilmovali zajímavé využití odstavené atomové elektrárny na břehu Rýna. Podnikavci ji změnili na velký lunapark. Byl všední den a bylo plno. Z původní chladicí věže trčí stožár a po něm nad věž a zpět vyjíždí mohutný řetězový kolotoč a ten zastínil mnoho dalších atrakcí.



Z jaderné elektrárny lunapark

V závěru této plavby jsme propluli také tři obrovské plavební komory s délkou i přes 300 m a šířkou až 24m. A dnes na plavbě do Amsterdamu jsme zažili a nafilmovali stavbu mostu přes kanál. Stavaři zhotoví břehové pilíře - mostní podpěry a speci-

ální ponton přiveze celý most na hydraulických podpěrách, otočí se o 90° a most položí na hotové břehové podpěry.

Do Mariny Amsterdam jsme upluli ještě asi 8 km po přístavních vodních plochách i s oceánskými obrovskými turistickými loděmi a vše bylo lemováno vesměs unikátní moderní zástavbou.

Úsek z Amsterdamu do Brém jsme propluli od 21.8. do 28.8. Celkem bylo upluto 420 km přes 14 plavebních komor a 17 zvedacích či otočných mostů různých konstrukcí.

Ještě před zahájením této etapy jsme se v Amsterdamu s radostí zúčastnili neuvěřitelného svátku lodí SAYL AMSTERDAM (o tom více příště v samostatném článku). Jako největší se pravidelně opakuje každých 5 let a my jsme se ho zúčastnili velmi aktivně. Defilé asi dvaceti historických plnoplochetníků z celého světa včetně českého La Grace doprovázelo po čtyři dny tisíce různých plavidel a odhadem místního tisku až 2 miliony nadšených diváků. Krásná byla také několika-hodinová plavba po amsterdamských kanálech.

Hned z Amsterdamu jsme vpluli do dvou velkých vnitřních holandských moří Markermeer a IJsselmeer. To druhé větší má rozměr cca 60 x 35 km a přeplovali jsme ho celý den. Za špatného počasí a silného nárazového větru až 50 km/h, k čemuž hodně napomáhají holandské roviny, jsme zbytek holandského území proplouvali po kanálech: Princes Margrietkanaal, Van Starckerborghkanaal a Eemskanaal přes města Sneek a Groningen. V celém Holandsku jsme jako vždy opět obdivovali jejich až úzkostlivý smysl pro pořádek a krásu a hlavně neuvěřitelné vodní stavby nejen pro lodní dopravu, ale k ochraně území před záplavami, což probíhá už jak známo po staletí.

Holandské území jsme opustili uprostřed zálivu Eems severního moře a vpluli do výsočných vod Německa. Podařilo se nám plně využít přílivu, který nás pozdě večer dopravil do bezpečí přístavu Jemgum. Rozdíly hladin jsou zde až 3 m, takže ráno byla SR v měkkém bahně. Na německém území jsme přílivy a odlivy zažili a museli respektovat ještě 4x na řekách Ems, Leda, Hope a Weser. K naší radosti jsme se s tímto zákonitým mořským režimem na této plavbě dnes v Bremen definitivně rozloučili proplutím plavební komory Brémen-Hemelingen.

V Německu na jmenovaných řekách a na kanálech Elisabethkanal a Küstenkanal to bylo také krásné, ale hodně větrné i deštivé. Ale dnes při vplutí do Bremen vykuklo sluníčko a nádherné město ozářilo.

LODNÍ DENÍK solární lodi SUN RIVER

návrat domů – z Brém do Mariny Labe Píšťany (5. část)

Ing. Miroslav Cink

www.sunriver.eu

Jak z názvu vyplývá, jde o poslední plánovaný úsek solární lodi SUN RIVER 35. Plavba se uskutečnila od 29. 8. do 11. 9. 2015 a bylo upluto posledních 786 km. A jak známo, čekal nás z Magdeburku až po Střekov nejtěžší úsek celé plavby proti proudu Labe. Na straně mírného optimismu byla moje opakovaná zkušenost, ale ten mírnily obavy z extrémně nízkého stavu vody. Obavy zvyšovaly i výroky bývalých šífařů ČESPLA, kteří nyní vozí zboží k naší škodě v jiných zemích EU, že nejrychlejší protiproud je při nízkém stavu vody. V záloze ovšem s jejich poučkou „kdo projede proti Labi magdeburské peřeje, je doma“ a to se opět potvrdilo a tedy i podařilo.

Začali jsme ovšem v Bremen na řece Weser a to za plavební komorou, která odděluje mořský režim s přílivy a odlivy od režimu říčního a ten je navigačně jednodušší. Za dva a půl dne jsme dopluli proti řece Weser do města Mindenu a zde nás krásnou plavební komorou zvedli o cca 15 m do Mittellandkanalu (Středoněmecký průplav - dále jen MLK) – viz foto. Ten je v Mindenu velkým akvaduktem nad řekou Weser, která je splavná ještě téměř 300 km nad Minden do města Kessel a dále.



Plavební komora v Mindenu a výstavba nové PK



Nákladní přístav na MLK



Mateřský podnik Volkswagenu

Rutinní plavba po MLK z Mindenu do Magdeburku nás i v tomto úseku překvapila kompletním dokončením rozšíření, jednotným zvýšením všech mostů min. na výšku 5,25 m nad hladinou a zvýšenou hustotou nákladních lodí, tankerů a soulodí s výtlakem běžně až 3500 tun.



Setkání s nákladní lodí s nákladem uhlí na MLK

Vyvrcholení investic do lodní dopravy je pak přímo v Magdeburku. MLK zde končil krásným historickým vanovým lodním zdvihadlem Schiffhebewerk Rothensee, které je stále v provozu a hojně navštěvované turisty a které jsme i my z nostalgie použili na spuštění SR do labské hladiny. Po sjednocení Německa byl vybudován nad Labem obrovský akvadukt, který propojil MLK s Elbe-Havel kanálem a zmíněné historické zdvihadlo nahradila obrovská plavební komora Rothensee se zdvihem až 18 m. Akvadukt umožnil nejtěžší střeoevropskou nákladní lodní dopravou plout až do Berlína, Štětína a dále do Baltického moře. Po Odře také do vnitrozemí Polska a jak známo, v blízké budoucnosti díky novým polským investicím snad až k naší republice.



V lodním zdvihadle Rothensee



Letecký pohled na zdvihadlo a novou plavební komoru Rothensee. @Luftbildverlag-Peine.de

V Magdeburku před vplutím do Labe je už jen jedna pro nás trochu smutná nedávno dokončená plavební komora – Niedrigwasserschleuse Magdeburg, kterou jsme i my byli proplaveni a spuštěni cca o 1,4 m nížeji do Labe. Chrání totiž obrovský přístav Magdeburk před nízkým stavem vody v Labi. Náš ponor 0,63 cm na nízký stav vody stačil a jen jednou jsme se potkali s kameny pod Dráždanami, na štěstí bez poškození propelerů. Plavba z Magdeburku do Střekova byla krásná, napínavá, ale i smutná. Na řece jsme byli téměř opuštěni. Nákladní doprava žádná a jen občas loď, malá turistická. V nákladních přístavech mnoho opuštěných lodí, které už více než 3 měsíce čekají na vodu. Takto jsou odstavené i velké turistické lodě a ve Wittenbergu i zatoulané lodě švýcarské.



Nová plavební komora Niedrigwasserschleuse Magdeburg oddělující nákladní přístav od řeky Labe



Nová plavební komora Niedrigwasserschleuse Magdeburg

Přesto jako kdykoli v minulosti jsme byli okouzleni labskými krásami, z nichž některé na fotkách přikládám. Jeden německý inženýr na vodní stavby mě před lety tvrdil, že mají projekty na devět vodních děl pro celoroční splavnění Labe z Magdeburku po naše hranice. Jde o úsek cca 330 km dlouhý s velkým množstvím meandrů a s hydropotenciálem cca 270 MW. Přímá vzdálenost je o desítky km kratší. Propluli jsme letos mnoho méně vodnatějších řek, které už mají plné splavnění dávno za sebou. Převážně tak, že jsou vybudovány jezy s elektrárnami a meandry zkráceny plavebními kanály s plavebními komorami. Na mnohých už plavební komory nárůstu nákladní plavby nestačí a souběžně se budují komory duplicitní, jako např. na Mosele.



Proti proudu Labe v rovinatém Německu

V této souvislosti si musím přát, abychom konečně po téměř šestnácti letech usilovné práce mnoha odborníků z ČR, Švýcarska i Rakouska prosadili do realizace přečerpávací vodní elektrárnu z Lipna do Dunaje. To by umožnilo nadlepšování průtoků Vltavy a Labe z mohutného Dunaje v extrémně suchých obdobích, jaké tyto řeky postihlo letos. do Vltavské kaskády v profilu Orlík přitékalo v minimu jen 14 m³/s a pod Střekovem do Německa vytékalo jen 70 m³/s. Plavba se zastavuje při průtoku nižším než 109 m³/s, takže z Dunaje by stačilo nadlepšovat do 40 m³/s. Ostatně obdobných příkladů nadlepšování máme v EU díky prozíravým předkům desítky a tyto soustavy umožňují přerozdělovat i extrémní povodně a zmírňovat jejich škody. I to je dalším cílem PVE Lipno-Dunaj.



Proplouváme Riesou ...



... a Míšní ...



... a mjíme dráždanský zámek Pillnitz

Ale k vlastní plavbě. Lodička i tři dědci 82+78+77 se s protiproudem statečně vyrovnali a k mé lítosti tři dny před cílem se projevila první banální závada. Malé čerpadlo chladící vody amerických střídačů a vynikajících solárních měničů ČVUT Praha přestalo chladit, což bylo za pár minut odstraněno náhradou z jiného čerpadla. Už jsem totiž doufal v neuvěřitelné, že více než 4500 km propluje tento skvělý prototyp bez jediné závady. Pochopitelně jsme návrat důstojně oslavili dobrým žernoseckým vínem v Marině Labe v Píšťanech, která patří k nejhezčím a nejvybavenějším přístavům v EU v porovnání s těmi, které jsme navštívili.



Proplouváme labským kaňonem v Českosaském Švýcarsku



Proplouváme labským kaňonem v Českosaském Švýcarsku



První české město na Labi – Děčín



Nad Střekovem



A jsme doma, zpátky v Marině Labe na Píšťanském jezeře

Závěr

Celou plavbu jsem chtěl proplout výhradně na solární energii, ale to se úplně nepodařilo. Proč? Pár dnů před zahájením plavby jsme mechanicky poškodili jeden solární panel a náhradní jsme nesehnali. Hlavní důvod však byl, že jsem na tři měsíce a šest dnů neměl stálou posádku – alespoň ještě jednoho čiperného dědka penzistu. Vystřídalo se posádek pět a místa na střídání a jejich doprava měly pevné termíny, které jsem musel stíhat i při nepřízní počasí. Nemohl jsem tedy na sluníčko čekat a nezbývalo, než baterie v několika málo případech dobít v přístavech. To ale byla docela ruleta, protože jen málo z nich je vybaveno touto možností s normovým jističným EU 16 A na kulaté třípalcové zásuvky/zástrčky EU. Nejhorší to bylo na Labi při cestě domů. Naše nabíječky berou max. 7 A, ale na jeden jistič 16 A bylo běžně napojeno více zásuvek, což naše nabíjení zcela znemožňovalo. V kritických situacích při závěrečné plavbě po Labi domů jsme to 3 x zachránili benzinovým přenosným generátorem o štítkovém výkonu 1,8 kW. Ten jsem koupil jen pod hrozbou prvního parťáka, který se nalodil s podmínkou, že přenosný generátor bude na palubě.

Velmi se také osvědčila a plavbu zjednodušila vlastní úprava kvalitní pitné vody. V některých úsecích plavby bylo přístavů málo a na kohoutcích často cedulka, že voda není pitná. A také nesmím zapomenout pochválit obě elektrokola pražské firmy AGOGS. Přepravila mnoho nákupů a nás na prohlídky krásných měst a míst v EU. Závěrečná testovací plavba prokázala životaschopnost projektu a připravenost pro komerční využití a zahájení sériové výroby – všechny potřebné výrobní formy jsou zhotovené. Firmu na výrobu lodí nemám a s ohledem na věk ji už budovat nebudu. Preferuji tedy prodej licence zavedenému lodnímu výrobcí a pokračovat ve vývoji se skvělým týmem odborníků a řemeslníků, který jsem zorganizoval. V realizačním týmu připravujeme levnější verzi jednopodlažní. Případnému zájemci jsme ochotni ji vyrobit za náklady + podíl na vývoj a výzkum. Vítaný by byl i případný sponzor nebo grant z podpůrných fondů. A jaké budou další plavby? Už plánuji plavbu Píšťany-

Píšťany. Byla by jednodušší a krásnější, kdyby už stál vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Před tím, než nastanou rozhodující schvalovací procesy bych pro všechny, kteří budou rozhodovat zaplatil podobnou plavbu, jakou jsem uskutečnil. Jsem si jistý, že pak by bylo pro blaho naší země a pro desítky budoucích generací vyslovené hlasité ANO!

Bilance celé plavby

Upluli jsme celkem 4 548 km a za celou plavbu jsme ze slunce (lépe ze světla, protože opravdové modré oblohy jsme měli minimum) získali celkem 2426 kWh elektrické energie uložené do baterií. Dále dobíjením z přístavních sítí a benzinového generátoru dalších 258 kWh. Na solární energii jsme tedy upluli téměř 90% plavby. Pro komfort lodě (vaření, výroba pitné vody, vakuová elektrická WC, ohřev TUV, spotřeba čerpadel, svícení, televize, rádia, lednice s mrazákem, chladič nápojů horní paluby a dobíjení dvou elektrokol) jsem odhadl spotřebu na jednoho člena posádky cca 1,5 kWh/den. Komfort tedy za plavbu spotřeboval cca 477 kWh, takže pro samotnou plavbu zbývalo 2207 kWh. Plavba trvala 98 dnů a z toho 11 dnů bylo věnováno výletům, nákupům, čekání na slunce a nové posádky. Plavebních dnů bylo 87, takže denně bylo upluto v průměru 52,3 km a při nich na plavbu vč. prostojů v plavebních komorách, u mechanických mostů a u zdvihadel spotřebováno 724 hodin a v průměru denně pro plavbu 25,37 kWh. Propluli jsme téměř 15 km tunelů, 254 plaveních komor, 4 vanová zdvihadla o celkové výšce zdvihu 231m, 18 zvedacích mostů a 3 mosty otočné.



Solární loď SUN RIVER to zvládla, urazila 4 548 km!

Další odborná a životní etapa doc. Ing. Pavla Juráška, CSc. končí

Ing. Josef Podzimek



doc. Ing. Pavel Jurásek, CSc. – dlouholetý předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Moc jsem přemýšlel jak nadepsat povídání o našem dlouholetém předsedovi Českého plavebního a vodního sdružení (ČPVS). Přiznám se, že jsem se o této změně dozvěděl až včera při telefonickém rozhovoru s Pavlem. Trochu se podívoval, že jsem mu nenapsal ani dopis k tomuto jeho rozhodnutí, když to oznámil na redakční radě našeho časopisu. Vysvětlil jsem mu, když mluví tak tiše, že ho prakticky nikdo neslyší, že se nesmí divit. Rozhodl jsem se proto tuto chybu napravit tím, že položím Pavlovi pár otázek o jeho životě, aby zhodnotil svoji činnost předsedy ČPVS.

Než přejdeme k vlastnímu rozhovoru, přiznám se, že přes velmi rozdílný náš přístup k životu nás pojí velké přátelství:

- jsme spolužáci z Fakulty inženýrského stavebnictví (FIS) v Praze, i když Pavel končil o rok dříve (1960),
- narodili jsme se ve stejném roce (1937), i když Pavel o dva měsíce dříve.
- nikdy jsme nevstoupili do KSČ,
- pojí nás celoživotní zájem o rozvoj našich vodních cest a vodní dopravy.

Pavle, slibuji, že náš rozhovor nebude vyčerpávající, neboť příští rok ti bude 80 let a tak se tvůj životní příběh opět objeví na stránkách našeho časopisu, stejně jako popsal tvou odbornou dráhu prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc. k tvým sedmdesátinám (Vodní cesty a plavba č. 1/2007). Tak do toho.

Popiš nám „svoje dětství“, o kterém prakticky nic nevíme.

Narodil jsem se do prvorepublikové právnícké rodiny.

Matka soudkyně, otec advokát. Pokračovat v právnícké linii jsem nechtěl, byl jsem zaměřen více na technickou oblast. Přesto však právnícké rodinné zázemí mne určitě poznamenalo v dalším profesním životě, při konsensuálním řešení složitých otázek. Prošel jsem řadou školských reforem přes obecnou školu, střední školu, gymnázium, posléze jedenáctiletku, vysokou školu. Teta se vdala za Švýcara a po válce se odstěhovala do Švýcarska, otec v padesátých letech neprošel politickými prověrkami.



Přesto jsem prožil spokojené dětství. Sportoval jsem, lyžoval, jezdil na kole, bruslil, pěstoval turistiku, provozoval lukostřelbu a volejbal (krátkou dobu závodně) a konečně



košíkovou, které jsem věrný až do dnešní doby.

Vím, že na rozdíl ode mě sis zvolil po dokončení vysoké školy dráhu vysokoškolského pedagoga a pak ses najednou stal ministerským úředníkem. Jak se to stalo?

Když jsem končil vysokou školu koncem roku 1960 byl jsem vybrán s dalšími spolužáky pro nástup do státního projektového ústavu Energoprojekt, kde se zakládala skupina pro projektování vodních elektráren. Náš učitel doc. Průcha mi však před Vánoce oznámil, že mne z kádrových důvodů nemohou přijmout. Díky mým kamarádům Vojtovi Brožovi a Slávkovi Holatovi s přispěním vedení katedry hydrotechniky, kde jsem předtím byl zaměstnán jako poloviční asistent, mi bylo nabídnuto místo pedagogického asistenta na této katedře, v první fázi na dobu určitou půl roku. V průběhu následné půlroční vojenské prezenční služby mi byla doba změněna na neurčitou. Po vojně jsem nastoupil na katedru hydrotechniky jako asistent u profesora Františka Jermáře, kterého po roce vystřídal profesor Jaroslav Čábelka. V průběhu devíti let jsem absolvoval půlroční praxi ve Výzkumném ústavu vodohospodářském v Praze-Podbabě, získal hodnost kandidáta technických věd (CSc.) a začal si připravovat habilitační práci.

V dubnu roku 1969 mě opět doc. Průcha informoval o tom, že budu muset opustit učitelskou dráhu. Byl jsem rád, že mne připravil na nepříjemný rozhovor, který následoval. Bylo mi oznámeno, že budu-li chtít dosáhnout hodnosti docenta musím odejít ze školy na praxi, nejlépe co nejdříve, asi na 5 let. Zároveň mi bylo sděleno, že by pro obor vodní dopravy, resp. vodních cest bylo vhodné kdybych nastoupil na již pro mne vyhládnuté místo na odboru vodní dopravy, tehdejšího českého Ministerstva dopravy, kde bych mohl tento obor v rámci celé dopravy podporovat. Byl jsem ubezpečen, že nadále je se mnou na katedře počítáno. Neměl jsem moc na vybranou. Měsíční druhé dítě, svépomocná výstavba bytu a zůstat bez zaměstnání, nebo se spokojit s dráhou politicky nevyhovujícího učitele, jak jsem se později dověděl. Po pěti letech, když jsem se zeptal, zda původní návrh platí, jsem byl dotázán, zda jsem již vstoupil do komunistické strany. Nevstoupil a tím byla má pedagogická dráha uzavřena.

Toužil jsi celou dobu po návratu na vysokou školu, nebo získání titulu doc. byla jenom satisfakce po letech strávených na ministerstvu?

V době mého působení na ministerstvu dopravy jsem se věnoval v první řadě, z pozice ústředního orgánu investora Státní plavební správy, výstavbě veřejných přístavů v rámci celé Československé republiky. Pečlivě jsem sledoval i ovlivňoval modernizaci a rekonstrukci

vodních cest, připravovaných zejména pro zahájení přepravy energetického uhlí ze Severočeské hnědouhelné pánve do tepelné elektrárny ve Chvaleticích, umístěné v bezprostřední blízkosti středního Labe. Myslím, že jsem částečně i ovlivnil rozhodnutí o zásobování této elektrárny uhlím po vodní cestě. Dění na fakultě, konkrétně na katedře hydrotechniky jsem pečlivě sledoval, byl jsem zván na státní závěrečné zkoušky ať již jako člen zkušební komise nebo recenzent diplomových prací a myšlenka získání pedagogické hodnosti mne neopouštěla.

Teprve po roce 1990 za mnou přišel Vojta Broža, zda bych si nechtěl udělat docenturu. Samozřejmě jsem souhlasil, i když jsem si nebyl jist zda si ze své současné činnosti najdu vhodné téma pro habilitační práci. Nakonec vše dobře dopadlo, prošel jsem běžným habilitačním řízením a s účinností od 6. října 1992 jsem byl jmenován docentem pro obor vodohospodářské stavby. Na katedru hydrotechniky Fakulty stavební jsem se však nevrátil. Od roku 1997 jsem začal vyučovat předmět Plavba, vodní doprava a její zařízení na Fakultě dopravní, kde se až do současné doby, kdy již nepřednáším, zúčastňuji pedagogického života, jako člen komise pro státní závěrečné zkoušky a člen oborové rady Dopravního systému a technika. V té době jsem také přednášel vybrané statě o vodní dopravě na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice.

Jistě si pamatuješ, že po sametové revoluci jsem se angažoval, abys byl jmenován ředitelem odboru plavby a vodních cest na MD místo politicky zprofanovaného ing. M. Němce, ale ty jsi mne požádal, abych toho nechal. Byla to jenom tvoje slušnost, nebo to i po letech považuješ za prospěšné pro rozvoj vodních cest v naší republice?

Tady bych to trochu upřesnil. V rámci reorganizace státní správy po roce 1990 jsem přešel ve funkci ředitele odboru vnitrozemské plavby na Ministerstvo pro hospodářskou politiku a rozvoj České republiky, následně Ministerstvo hospodářství ČR. V roce 1993 po rozdělení československého státu jsem byl jmenován do funkce zástupce ředitele odboru plavby a vodních cest na nově zřízeném Ministerstvu dopravy České republiky. Ředitelem byl jmenován Ing. Miroslav Němec, mj. můj žák ještě z mého působení na katedře hydrotechniky Fakulty stavební. S Mirkem Němcem jsme se znali velmi dobře a on mne po celou dobu naší profesní spolupráce vždy plně respektoval. Pro to, abych s ním soutěžil o funkci ředitele mi nebránily mé odborné znalosti, ale otevřeně přiznám, že mé jazykové problémy. Nakonec jsem přesvědčen, že vnitrozemské plavbě v tom nejširším slova smyslu byla tato spolupráce prospěšná.

Posléze ses stal ředitelem odboru plavby a vodních cest. V kterém roce to bylo a kdy jsi odešel do důchodu? Jak hodnotíš toto období s ohledem na rozvoj vodních cest a vodní dopravy v naší republice?

Zase tě musím trochu upřesnit. K 1. lednu 1998 byl z funkce ředitele Mirek Němec odvolán a já byl tehdejším náměstkem ministra dopravy Ing. Petrem Formanem požádán, zda bych určitou dobu neřídil obor plavby a vodních cest v zastoupení ředitele do doby jmenování nového ředitele. Souhlasil jsem, neboť jak snad vyplývá z našeho rozhovoru, vždy jsem předřazoval a stále tak činím prospěch oboru nad svým vlastním. Nakonec byla ředitelkou odboru, a o tom asi ty víš nejvíce, jmenována Ing. Magdalena Konvičková. Ve funkci zástupce ředitele

jsem byl až do svého odchodu do důchodu k 1. červenci roku 2000. Mám-li hodnotit toto období z pozice zástupce ředitelky odboru mohu konstatovat, že v období krátké stabilizace státní správy, kdy jsem měl na Ministerstvu dopravy ČR i Ministerstvu zemědělství ČR ještě dost známých, se podařilo alespoň udržet příznivý stav ve vodní dopravě i vodních cestách, a to jak v jejich údržbě, tak i modernizaci a rekonstrukci. S ohledem na vzrůstající až fanatický odpor tzv. ochránců přírody však k výstavbě některých staveb a k vlastnímu rozvoji nedocházelo. Tento stav bohužel trvá i nadále, i když nechápu jak mohou ochránci přírody preferovat silniční dopravu, příp. železniční dopravu, které svými emisemi zatěžují naše ovzduší mnohonásobně více než doprava vodní. Ale to je již nad mé chápání jako člověka majícího vzdělání vodohospodářského, dříve kulturního inženýrství.

Když jsem včera s tebou mluvil o strategii vodní dopravy, kterou zpracovalo Ministerstvo dopravy a zapomělo ho dát k připomínkovému řízení, tak jsi mi řekl, že tě zajímá hlavně kompetence k vodním cestám. Můžeš nám svůj názor na současný stav a budoucnost této otázky blíže objasnit?

Není to poprvé co o této otázce spolu hovoříme. Myslím, že jsme si již stanovili, že ty se budeš věnovat zejména strategickému cíli v rozvoji vnitrozemských vodních cest, tj. propagaci a přípravě pro vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a já se zaměřím více na současný stav, tj. dobudování vodních děl Děčín a Přelouč II, včetně údržby, modernizace a rekonstrukce současných vodních cest, při vzájemném respektování, a to zdůrazňuji, obou těchto našich cílů. Komu se to daří lépe nevím. Mám bohužel obavu, že oba dva, a to se tě nechci dotknout, bojujeme jako Don Quijote de la Mancha s větrnými mlýny.

Přesto se snažím poslední rok věnovat veškeré úsilí tomu, aby řídicí představitelé dopravy a zemědělství, resp. státních podniků Povodí, našly společnou řeč, tak jak to bývalo v době, kdy jsme měli možnost to přímo ovlivnit. V té době byla jednání obou resortů na úrovni náměstků ministrů běžnou záležitostí o jednání jejich podřízených organizací ani nemluvě.

Vrátíme se o 15 let zpět. Tehdy jsme o sebe trochu brnkali, ale krásně jsme to vybrali při víně na premiéře divadelní lodi bratří Formanů v roce 2000. Pamatuješ si na to?

To víš, že si to pamatuji. Myslím, že jsme již o našem vztahu, alespoň z mého pohledu hovořili. Je to velmi jednoduché. Já jsem se na tebe vždy díval jako na rovnocenného partnera. Známe se již dost dlouho a prožili jsme v profesních záležitostech mnoho „hupů“ nahoru a dolu a v soukromém rozhovoru si umíme říci hodně věcí na rovinu. Možná, že při veřejném vystupování jsi na své „já“ více citlivější než já, ale s tím musím počítat a podle toho se také chová.

Od té doby se vzájemně respektujeme a usilujeme alespoň o zachování vodní cesty a plavby jako nedílné součásti dopravní infrastruktury České republiky. Myslíš, že se nám to alespoň trochu daří?

To je trochu sugestivní otázka. Myslím, že jsem v podstatě na ní již odpověděl ve svých výše uvedených odpovědích. Jestli se nám to daří? Opravdu již nevím. A možná, že právě přirovnání mé osoby k tomu Donu

Quijotovi mne vedlo k resignaci na předsednictví v Českém plavebním a vodocestném sdružení. Ještě v nedávné době jsem věřil, že se nám to podaří. V současné době, kdy se každou chvíli setkáváme s neochotou pochopit druhého, tím nemyslím nás dva, a nekulturním až hrubým prosazováním svého názoru, zjišťuji, že ztrácím sílu. Asi do této doby již nepatřím, a tak raději z veřejné funkce odstupuji.

V již zmíněném telefonickém rozhovoru jsem cítil v tvém hlase trochu ironie k mému úsilí o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Můžeš našim čtenářům přiblížit tvůj názor na tuto důležitou stavbu pro Českou republiku a Evropskou unii?

Nebyla to ironie. Ale řeknu zde svůj názor na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) je vodocestné spojení tří světových moří Severního (Labe), Baltského (Odra) a Černého (Dunaj). Národohospodáři vědí, méně již laická veřejnost, že vodní cesta je oproti železnici a silnici (jako jednocelového zařízení pro dopravu), víceúčelové zařízení zajišťující vedle dopravní cesty pro vodní dopravu i ochranu před povodněmi, zásobování vodou do pasivních oblastí, zásobování vodou do průmyslových center a výrazně i rekreaci obyvatelstva, zejména v přílehlých oblastech. Při započtení těchto užitků výrazně vyniká ekonomie vodní cesty a tudíž i vodního koridoru D-O-L oproti silnici, příp. i železnici.

Myšlenka spojení tří moří prostřednictvím D-O-L není nová, sahá až k českému králi a římskému císaři Karlu IV, novodobě ji prosazoval i český průmyslník Tomáš Baťa. Spojení tří moří otevírá obchodní cestu průmyslové Evropě na Dálný východ. Hovořit o tom, zda to je nebo není megalomanská stavba je obdobné tomu zda výstavba jihočeských rybníků, vybudovaných Jakubem Krčínem z Jelčan a Sedlčan je/byla nebo není/hebyla megalomanská stavba.

Jsem přesvědčen, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, jako takový, patří do politiky územního rozvoje České republiky tak, jako jsou tam zařazeny koridory železniční a silniční. Víš velmi dobře, že tento názor, zejména pokud jde o ochranu příslušného území, dlouhodobě prosazují a vysvětlují a snad i s mým přispěním, v rámci Územní studie reálnosti a účelnosti ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, zpracované Atelierem T-plan, není D-O-L mrtvou stavbou. Nakonec v návrhu Koncepce vodní dopravy je konstatováno, že v rámci Národních plánů povodí (Labe, Dunaj, Odra), které nahrazují Státní vodohospodářský plán z padesátých let minulého století, resp. Směrný vodohospodářský plán ze sedmdesátých let minulého století je řešení přípravy spojení Dunaj-Odra-Labe, jako jeden z hlavních cílů dalšího rozvoje vnitrozemské vodní dopravy.

Na závěr tohoto rozhovoru bych ti chtěl říct, že se vždy těším před redakční radou našeho časopisu na tvůj telefon, jestli můžeš přijít o chvíli dřív, abychom si trochu popovídali. Vždy odpovím, že ano a ty po několika minutách vcházíš do mé kanceláře. Předpokládám, že tvoje aktivní činnost v naší redakční radě časopisu Vodní cesty a plavba bude i nadále pokračovat.

Děkuji za rozhovor a těším se na další spolupráci.

Tvůj Josef Podzimek /Egil

Život není takový – je úplně jiný (61)

Ing. Josef Podzimek

Císařovna Zoe toho dne moudře a laskavě rozmlouvala se členy vědecké rady o filosofických věcech života. Jelikož se s nimi nemohla na stejném názoru ustáliti, že totiž voda je základem života, dala je upáliti a některé z nich naraziti na kůl.

Leukapenova kronika r. 1043 n. l.



POVODÍ SLAVÍ PŮL STOLETÍ SVÉHO ZALOŽENÍ

Citátem o důležitosti vody jsem uvedl první knihu Povodí Vltavy. Knížka vyšla (1970) k pátému výročí založení organizační struktury podniku Povodí. V roce 1966 to však ještě nebyly podniky, ale správy povodí, které podléhaly Ředitelství vodních toků (ŘVT). Tehdy jsme žili v Československé socialistické republice, a tak i se Slovenskem vzniklo deset správ povodí.

Všimněte si, že při ustavení ŘVT byla ještě samostatná Správa povodí Berounky a Dolní Labe (bez přítoků) patřilo tehdy pod Správu povodí Vltavy. Bylo to proto, že nově vzniklá organizace neměla zkušenosti s manipulací hradlových jezů a proto z bezpečnostních důvodů byla tato činnost ponechána v rukou nás Vltaváků.

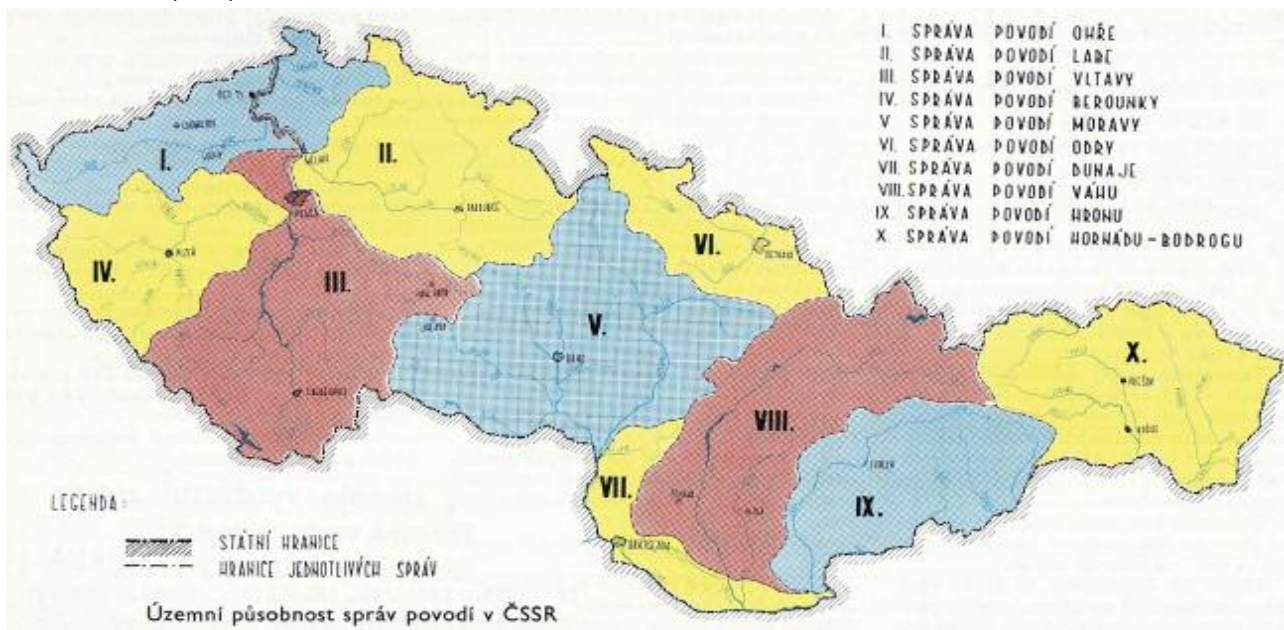


Původní hradlový jez Dolní Beřkovice v zimě

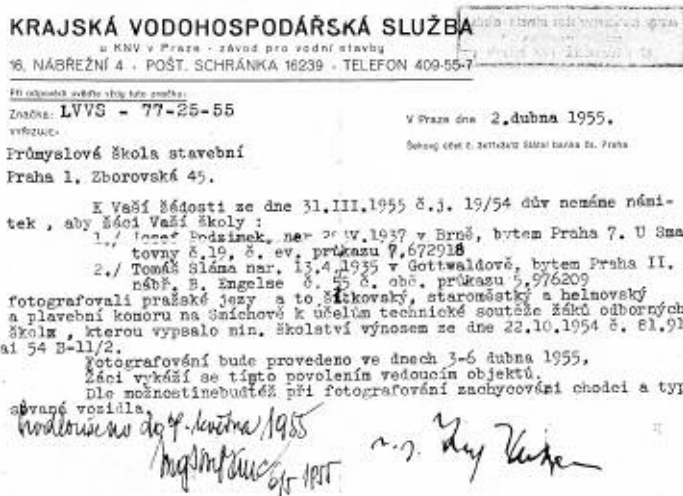
Bylo to správné již proto, že řeka Vltava je u soutoku s Labem u Mělníka daleko mohutnější než střední Labe, a tak by se správně mělo Labe vlévat do Vltavy, a ne obráceně. Technicky správně by se měla do Severního moře vlévat Vltava a ne Labe. Tím bychom, ale udělali zmatek v hlavě Němcům a historikům.



Vyhrazování hradlového jezu Dolní Beřkovice



Sám se stále považuji za Vltaváka i když jsem jako no-vopečení inženýr v roce 1962 nastoupil jako úsekový technik na střední Labe v úseku Kolín-Smiřice. Prozradil jsem tedy na sebe, že můj osud spojený s labsko-vltavskou vodní cestou trvá již 54 let a to mě jistě opravňuje se zamyslet a seznámit naše čtenáře na jakých základech vznikly podniky Povodí. A to i proto, že již před 61 lety jsem jako student Vyšší průmyslové školy stavební (VPŠS) obdržel od Krajské vodohospodářské služby a razítkem Labsko-vltavské vodohospodářské správy, povolení k fotografování pražských jezů s legendární závěrečnou větou „*Dle možnosti nebud též při fotografování zachycování chodci a typizovaná vozidla*“. Tehdy jsem se zeptal Ing. Kupce, který mi potvrzení podepsal, proč to omezení? Odpověď si pamatuji dodnes: „*Aby si nepřítel nemohl porovnat dimenzi jezů*“. Ing. Kupec se pak po mém nástupu do organizace Labe-Vltava stal mým druhým ředitelem, zatímco můj první ředitel, u kterého jsem v roce 1962 nastoupil, Ing. Kurc mi již v roce 1955 prodloužil povolení z původních čtyř dnů na celý měsíc.



Povolení k fotografování pražských jezů

Avšak vraťme se ke vzniku Správy povodí Vltavy, tedy do oslavovaného roku 1966. Tehdy jsem byl již úsekový technik na Dolní Vltavě, kterou tehdy vedl legendární Ing. Jan Chytráček, oslovovaný Hanzi, který se při vzniku Správy povodí Vltavy stal jejím ředitelem a mne konfliktního technika s čtyřletou praxí, bez kladného vztahu k lidově demokratickému zřízení, jmenoval do funkce vedoucího závodu Dolní Vltava (tehdy ještě v čele závodu nestál ředitel jako dnes). Dodnes tomu nerozumím, ale bylo tomu tak. Možná, že k tomu přispěla okolnost, že jsem velmi aktivně spolupracoval na samotné organizační a teritoriální tvorbě správ povodí. V dispečinku organizace Labe-Vltava se kreslily mapy správ povodí v různých alternativách. Pro současné snahy po změně pravomocí k vodní cestě mezi ministerstvy dopravy a zemědělství, bude jistě poučná informace, že jedna z uvažovaných variant zřizovala deset správ povodí a jedna samostatná správa Labe-Vltava bez přítoků. Osobně jsem ji kreslil, projednával a obhajoval již před 50 lety u našeho generálního ředitele ŘVT Ing. Oldřicha Vithy. Ačkoliv jsem v té době byl jeho oblíbenec, neuspěl jsem. Pan generální trval na územní hydrologické čistotě správ povodí. S odstupem doby to považuji za základní chybu této reorganizace. Po svých zkušenostech považuji organizační celek Labe-Vltava bez přítoků za velmi efektivní, i jeho začlenění do Ústřední správy vodního hospodaření (ÚSVH), která byla zřízena v roce 1953. Tato vodohospodářská organizace byla vlastně na úrovni ministerstva,

v jehož čele však nestál ministr, ale ředitel, kterého ve vládě zastupoval ministr energetiky. Tato samostatná organizace byla posléze v roce 1958 zrušena. Vodní hospodářství bylo následně přímo podřízeno Ministerstvu energetiky a tím byla jeho pozice oslabena. Nebudu se dále rozepisovat, pod kolika ministerstvy vodní cesta za mého života byla. Ze všech těchto zkušeností mně vychází toto ponaučení pro efektivní správu, provoz, údržbu a modernizaci vodní cesty, respektující dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe:

- Musí existovat organizační celek, který spravuje pouze hlavní toky, bez přítoků. Ostatní toky mohou být organizovány dle dosavadních zkušeností podle hydrologických povodí.
- Tento celek musí být nadrezortní, neboť jde o mnohoúčelovou organizaci. Splavné vodní toky a zvláště koridor Dunaj-Odra-Labe plní funkci vodohospodářskou (povodně, sucha, přečerpávání vody, zásobování vodou), energetickou (průtočné a přečerpávací elektrárny), dopravní (vodní doprava), ekologickou, zemědělskou (zavlažovací), turistickou, sportovní, rozvoj území atd. To věděl již Tomáš Baťa v roce 1930 (viz. Vodní cesty a plavba č. 4/2015 str. 45).

Nejdůležitější podmínkou pro zlepšení současného stavu je poučit se z minulých organizačních změn i zahraničních zkušeností a zcela vyloučit rezortní, politické i podnikatelské zájmy určitých skupin. Nejhorší je bezkonceptní urychlený spěch. Vodítkem může být návrh věcného zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe uveřejněným v třetím vydání knihy Křižovatka tří moří.

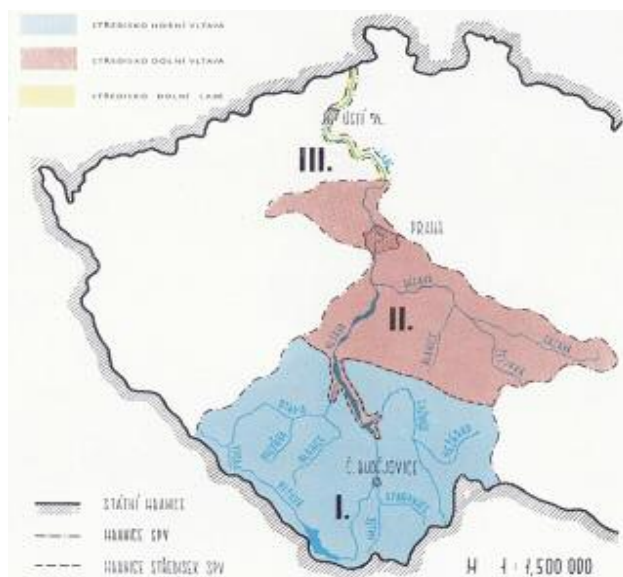
Ale vrátím se opět k vzniku správ povodí, tedy do roku 1966. Vznik správ povodí provázelo nadšení nás účastníků, ale také zmatek, neboť jsme neměli potřebné zkušenosti a chyběly další promyšlené „směrnice“. Například nebylo vůbec jasné, které malé toky máme delimitovat z krajských a okresních vodohospodářských správ. Proto jsme delimitovali jen ty větší toky. Přesto, když jsem stál v čele závodu Dolní Vltava, mohl jsem se věnovat činnosti související s vodní cestou a vodní dopravou tak 20% svého času. Ostatní čas mi zabraly jiné vodohospodářské problémy: zatopené kravíny, odstřelování ledů, spory o pozemky atd. Když se přenesu o půl století do současnosti, kdy podniky povodí převzaly i zbývající malé potůčky, tak opravdu mohu konstatovat, že na rozvoj vodní cesty a vodní dopravy nemohou mít fyzicky čas.

Přes výše uvedenou nedokonalou organizační strukturu podniků povodí to byl velký pokrok ve sjednocení vodohospodářské činnosti na území Československé republiky. Ve velmi krátké době se mi podařilo soustředit mimořádně dobrý kolektiv spolupracovníků pro efektivní chod závodu Dolní Vltava. Hlavní jádro tvořili jezní, hrázní a říční dozoři na vodních dílech, které jsem převzal k přímému řízení. Byli to zkušení provozní technici, často z rodin, které u vody pracovaly několik generací. Jak stárnuli, doplnil jsem je o nové vedoucí jezné a hrázné. Šanci dostali mladí technici, které jsem na základě výběrového řízení jmenoval rovnou do funkcí vedoucích jezných. Mezi ně patřil vedoucí jezny na Štvanici Oldřich Minář, na jezu v Troji Olgerd Pukl, v Klecanech Karel Beran, vedoucího hrázného na VD Orlík jsem jmenoval Zdeňka Zídka. Později vedoucím hrázným na VD Slapy Jana Lise, jehož manželka mi později dělala sekretářku. Když jsem ji přijímal, zeptal jsem se jí, jak ji mám oslovovat. Odpověděla: „*Říkejte mi jako můj muž – hele ty*“. Poříčnickým dozorem v Mělníku byl jmenován Pavel Giorgiutti

a na Kamýku pak Oldřich Šafařík. Začalo se jim říkat Podzimkovi kluci. V čele těchto provozáků stál provozní náměstek Ing. Jiří Stratílek. Vzniklo také nové středisko stavebně montážní, které jsem svěřil mladému technikovi Miloslavu Brzoňovi. Kolektiv byl úžasný. Práce nás bavila, nastalo politické uvolnění, které bylo nazýváno Pražským jarem. Nebylo proto nic divného, že naše děti na podnikové chalupě jezdily místo na sáňkách na obrazu V. I. Lenina. Všichni si pochvalovali, že je „takovej slizkej“, a proto dobře klouže. Nikomu to nevadilo, nikdo to nezneužil.



Honza Podzimek a Hanka Knoulichová s V. I. Leninem



Územní působnost provozních středisek Povodí Vltavy v době, kdy Povodí Berounky bylo samostatné (1970)

Československé plavby labsko-oderské (ČSPLO) jako lodník a budu moc jezdit alespoň do Německa. Tehdy mi pan profesor řekl, že jsem dezertér. Neudržel jsem se a odvětil jsem mu, že on bude jistě kolabovat. Pak jsme se léta vyhýbali, abychom nemuseli definovat kdo se, jak zachoval. Celý chod závodu ochotně řídil můj výrobní náměstek Miloslav Brzoň. Po pár dnech jsem ožil a začal jsem si představovat, jak rudoarmějci obsadí ředitelství Povodí Vltavy, a tak mě přepadl neuvěřitelný nápad. Šel jsem do kádrového oddělení a požádal jsem tehdejší kádrovou referentku, soudružku Janu Novákovou, aby mi vydala kádrové materiály všech pracovníků Povodí Vltavy. Ta mi je bez řeči začala připravovat, avšak v tu chvíli se vrátil do kanceláře tehdejší ekonomický náměstek podniku Ing. Zdeněk Grygar a zakázal vydat materiály ekonomického útvaru. Převzal jsem tedy materiály všech ostatních pracovníků a odjel s objemným balíkem do bytu dispečera Miroslava Vystrčila, kde jsme je celou noc páliili v koupelnových kamnech. Od té doby vím, jak špatně hoří kádrové materiály. Teprve ráno, po vystřízlivění z nočního afektu jsem si uvědomil, co jsem udělal. Odjel jsem proto na Zvíkov, kde trávil svou dovolenou ředitel podniku Ing. Jan Chytráček a zcela otevřeně jsem se mu přiznal, že jsem právě spálil všechny kádrové materiály. Pamatuji se přesně, jak Hanzi reagoval: „*Tak ti za to pěkně děkuji*“. Nic víc a nic míň. Pak jsme spolu odjeli do Prahy a pokračovali v práci. Následující dny, ještě plně odhodlané vedení Povodí Vltavy odeslalo dopis adresovaný Ústřednímu výboru Komunistické strany Československa. Tento dopis měl čtyři body, které začínaly:

- Nesouhlasíme...
- Plně a jednoznačně se stavíme za prvního tajemníka ÚVKŠČ soudruha Alexandra Dubčeka...
- Plně se stavíme za dosavadní výsledky a usnesení XIV. sjezdu strany...
- Žádáme, aby naší republice byly uhrazeny všechny škody vzniklé v souvislosti s okupací naší země.

Tento dopis končil:



Počty pracovníků

	1966	1967	1968
SPV – celkem	457	547	653
Horní Vltava	83	95	139
Dolní Vltava	137	163	186
Dolní Labe	85	99	112
Ostatní útvary	152	190	216

Stavebně montážní činnost vlastními pracovníky v tis. Kčs

	1966	1967	1968
SPV – celkem	6 805	9 733	15 057
Horní Vltava	2 599	5 391	
Dolní Vltava	2 773	4 566	
Dolní Labe	1 061	1 866	
Ostatní útvary	3 300	2 412	

Počty pracovníků závodů Povodí Vltavy a Stavebně montážní činnost vlastními pracovníky v tis. Kčs

V té době také vznikly strojní a montážní dílny v Mělníku, které vedl Jiří Novák starší a v rámci Dolní Vltavy dílny na VD Štěchovice, které vedl Jiří Krupka. Závod Dolní Vltava se postupně stával dominantním a po dohodě s vedoucím závodem Horní Vltava Ing. Zdeňkem Kamarýtem jsem převzal i nádrž VD Orlík.

Ale již po třech letech radostné práce se nám velmi rychle postavil do cesty nový velký nepřítel. Přišel rok 1968 a s ním vstup „spřátelených“ vojsk v čele se Sovětským svazem na naše území. Vzpomínky na tuto událost omezím pouze na své osobní zkušenosti. Přiznám se, že jsem prakticky nebyl schopen řídit závod. Chodil jsem do práce pěšky z Holešovic na Smíchov, vyhýbal jsem se sovětským tankům a za pracovním stolem jsem civěl do blba. Tehdy jsem potkal svého profesora z vysoké školy, prof. Ladislava Votrubu a svěřil jsem se mu, že přejdu do

Závěr charakterizuje rozpornost tehdejší doby. Opět jsme začali pracovat a snažili se tvářit, jako že se nic neděje. Konsolidoval jsem závod Dolní Vltava, vybudovali jsme dvě velké montované budovy v Karlíně na Rohanském ostrově, kam se celý závod DV přestěhoval, aniž jsme si uvědomovali, jak plíživě se blíží normalizace pod vedením nového prezidenta Gustáva Husáka.

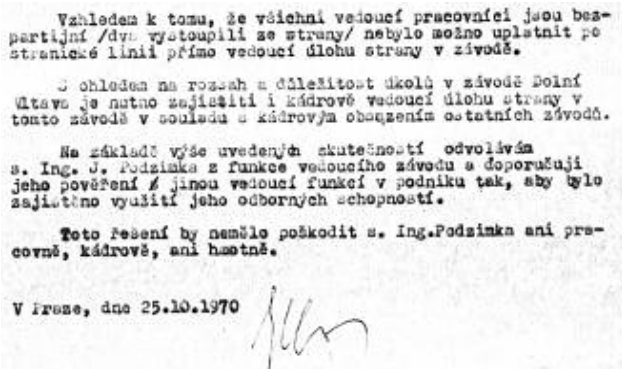
V následujícím roce 1969 byl ustaven trust podniků vodních toků, nazvaný Vodní toky Praha. Správy povodí se změnila na Podniky povodí a provozní střediska na jednotlivé závody. Ještě v této době patřil pod Povodí Vltavy i závod Dolní Labe.

Pak přišel rok 1970 a začaly politické prověrky. Prověřková komise, v jejím čele jsem jako vedoucí závodu seděl, pracovala v mé kanceláři pod velkým obrazem s citáty, které jsem tam sám napsal. Všichni prověřovaní si proto mohli uprostřed přecíst dominantní citát od Franklina Roosevelta. „Dnes jsme zvítězili nad nejnebezpečnějším z našich nepřátel - překonali jsme strach“.



Cedule v kanceláři vedoucího závodu Dolní Vltava

Když jsme všechny vedoucí pracovníky kladně prověřili, tak jsem se dozvěděl, že z příkazu OV KSČ Praha 5 musím být odvolán z funkce vedoucího závodu. V září 1970 si mne zavolał ředitel Povodí Vltavy a sdělil mi, že od 1. 1. 1971 budu odvolán z funkce. Reagoval jsem okamžitě, že závod předám novému řediteli Václavu Balousovi příští týden. Zaskočený Hanzi mi oponoval, že taková funkce se nepředává do týdne. Trval jsem na svém a nový ředitel DV nastoupil 1. 11. 1970. Předávání závodu do rukou nového vedení probíhalo v mé kanceláři na Rohanském ostrově. Zápis psal na stroji osobně Ing. Jiří Knoulich, neboť moje sekretářka Jana Strejcová toho nebyla schopna. Tři formulace, proč jsem odvolán z funkce vedoucího závodu, jsem odmítl podepsat, až čtvrtou, kompromisní, jsem podepsal. Je součástí mého pracovního hodnocení, které mi ředitel podniku Ing. Jan Chytráček předal s datem 25. 10. 1970.



Závěr pracovního hodnocení vedoucího závodu Dolní Vltava

Když jsem smutný odcházel z Rohanského ostrova, potkal jsem vedoucího provozních středisek a mého přítele

Ing. Jiřího Knoulicha a ten mě uklidňoval větou, na kterou také nikdy nezapomenu: „Neboj se, na podniku budeš mít svou práci a všechno půjde jako postaru“. Moc mi pomohl. Když jsem opouštěl svou kancelář, musel jsem před novým ředitelem otevřít aktovku, aby zkontroloval, co si sebou odnáším. To ovšem ještě nevěděl, že den po mém odchodu moji lidé ze stěny ředitelny odvezou velký obraz s citátem, o kterém již byla řeč. Předali mi ho se slovy: „Svoje lidi máme všude“.

Pro dokreslení celé situace otiskuji humorný kalendář na rok 1970 s obrázky legendárního humoristy a kreslíře Nepraktý, který jsem ještě směl pro Povodí Vltavy vydat.



Pak vyšlo vládní nařízení se zákazem vydávat podnikové novoročenky. Začal jsem proto posílat od roku 1972 soukromé novoročenky, vždy s jedním citátem. Ten první za období posledních 45 let byl nejvýstižnější:

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

Leonardo da Vinci

Ani nevíte, co jsem měl děkovných telefonátů. Ale vraťme se opět o dva roky zpět.

Celou tuto kritickou zkušenost ve vedení Povodí Vltavy popisuji tak podrobně proto, že chci dokumentovat ducha doby a proměny, které jistě probíhaly i na všech ostatních povodích a v celé zemi. Můj posudek, s kterým jsem odcházel ze závodu Dolní Vltava, je také dokladem noblesního chování podnikového vedení v čele s ředitelem Ing. Janem Chytráčkem. Vždyť všichni věděli, že jsem svévolně a bez jakéhokoliv pověření po vstupu „spřátelených“ armád do naší vlasti spálil všechny kádrové materiály. Tato skutečnost v této rozjitřené době stačila k mému okamžitému vyhození. Nikdo, ani ostřílení straníci to proti mně nepoužili. Je to dobré připomenout právě v této době. Když jsem s aktovkou a věrným Ing. Josefem Zárubou přešel do jedné podkrovní místnosti na ředitel-

ství v ulici V Botanice na Smíchově, tak nastalo období beznaděje. Chodil jsem v pracovní době bez jakéhokoliv omezování do kina a s Ing. Josefem Zárubou jsme vynalezli opékač buřtů. Tak jsme si krátili čas nicneděláním, až to nevydržela manželka podnikového ředitele Ludmila Chytráčková. Přišla k nám a vynadala nám, jak se chováme a mně slíbila soukromý rozhovor s podnikovým ředitelem mezi čtyřma očima. Ten se odehrál v Klášterní vinárně vedle Národního divadla.

Cituji z knihy O veselé továrně, která vyšla v prosinci 2015. Pro pochopení čtenářů sděluji, že moje skautská přezdívka je Egil.

„Co teď budeš dělat?“ zeptal se účastně Hanzi.

„No to, co jsi mi slíbil,“ odpověděl pevně Egil.

„A co jsem ti slíbil?“ otázal se zmateně Hanzi.

„Že budu dělat vedoucího technického rozvoje,“ přesvědčeně odvětil Egil.

„Ale my přece takový útvar nemáme,“ s nelíčeným údivem ze sebe vypravil Hanzi.

„No vidíš, tak ho zřídíš,“ bez vytáček navrhl Egil.

A velkorysý a laskavý Ing. Jan Chytráček, řečený Hanzi, skutečně pro Egila zřídil nový útvar a jmenoval ho vedoucím. Následujících dvacet let až do roku 1990 vedl Egil tedy útvar vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy. Byla to nejlepší část jeho odborného života. Hanzi, který byl mimořádně slušný člověk a za odvolání Egila z funkce ředitele se celý život styděl, mu dovolil přijmout nejlepší odborníky. V technickém rozvoji pracoval i nestor vodního hospodářství, hlavní projektant přehrad Slapy a Orlík Ing. Libor Záruba. V technickém rozvoji Povodí Vltavy pracoval pak mimořádný Ing. Josef Záruba, syn Libora a spolužák Egila. S novým útvarem úzce spolupracovali přední vodohospodářští odborníci z Fakulty stavební ČVUT, například profesori Jaroslav Čábelka, Pavel Gabriel či František Čihák; ti doporučovali své nadané studenty, kteří rovnou po promoci nastupovali do již velmi známého technického rozvoje Povodí Vltavy. Vznikl tak pracovní a přátelský kolektiv, který se může vytvořit jednou za život. Zde je vhodné připomenout, že v šedesátých letech minulého století se na základě příslušného usnesení vlády začaly přestavovat zastaralé hradlové jezy na dolním Labi a nahrazovat hydrostatickými sektorovými uzavěry. Na výstavbě se začaly podílet polské stavební firmy a to zejména díky Ing. Milanu Jermářovi, pracovníkovi ministerstva lesního a vodního hospodářství, synovci profesora Jermáře, významného propagátora hydrostatických jezů. Počátkem sedmdesátých let bylo rozhodnuto, s ohledem na přetíženost železniční tratě, přepravovat uhlí ze severočeské hnědouhelné pánve do tepelné elektrárny ve Chvaleticích, umístěné na středním Labi, prostřednictvím vodní dopravy. Začaly se stavět nové a modernizovat staré jezy a plavební komory na Labi. Když tato modernizace labské vodní cesty vrcholila za mimořádné aktivity útvaru technického rozvoje, začaly havárie na zastaralých hradlových jezích na Vltavě a útvar, který v té době samozvaně řídil rozvoj vodních cest na celém území Čech a Moravy a úzce spolupracoval za výrazné podpory generálního ředitele vodního díla Gabčíkovo Doc. Ing. Júliuse Bindera i na výstavbě vodních cest na Slovensku, byl na tento úkol technicky a personálně připraven. **Toto období pojmenuval později prof. Jaroslav Čábelka renesancí vodní dopravy v Československé republice.** Aktivita byla mimořádná, pochopení nově vzniklých organizací Povodí Vltavy a Povodí Labe velké, finanční prostředky z Ministerstva lesního a vodního hospodářství uvolněny. Vznikly zcela nové jezové konstrukce – klapky podpírané hydraulickými válci, kterých ve zcela typizované podobě bylo dodáno osmadvacet kusů.



Podpírané klapky na Trojském jezu na Vltavě

Vrcholným bodem vývoje byly balené jezy, které po osazení a zabetonování byly okamžitě provozuschopné. Současně byla navržena nová vrata plavebních komor, bezpečnostní prvky, které ochraňovaly při proplavování lodě i plavební komory, i architekti se zapojili do celkového vzhledu vodních děl.

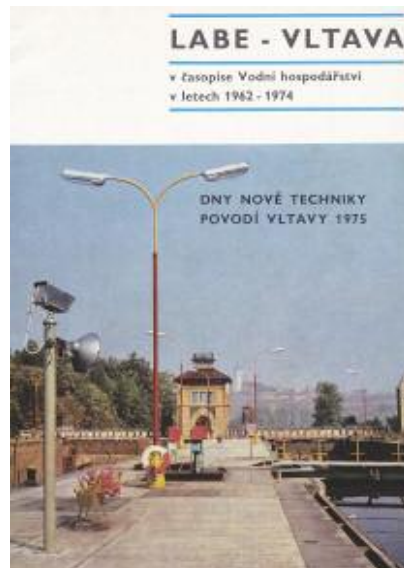
Jako zlatý hřeb vyplula první a pak druhá vyměřovací loď Valentýna pro měření plavebních hloubek na labsko-vltavské vodní cestě. Tato loď, vybavená nejnovější západoněmeckou měřicí aparaturou, byla jediná toho druhu v socialistických zemích, dodnes je v provozu, měří a je chloubou na labsko-vltavské vodní cestě.

V této době (1976) začal také vycházet nový časopis s názvem Povodí Vltavy, který dokumentoval podnikové činnosti se zvláštním zřetelem na technický rozvoj vodní cesty. Časopis byl po pěti letech (1981) z příkazu náměstka ministra lesního a vodního hospodářství Ing. Josefa Vančury zakázán s odůvodněním: „Že je na podnikový časopis příliš dobrý“. Velkorysý ředitel Ing. Jan Chytráček nám pak dovolil periodicky vydávat sborníky, které v podstatě nahradily zakázaný časopis. Na kvalitě časopisu i sborníku měl rozhodující vliv a zásluhu Jindřich Suk, bývalý ředitel Československé tiskové kanceláře (ČTK), kterého vyhodili z funkce po XIV. sjezdu KSČ současně s Alexandrem Dubčekem, a kterého mi Hanzi dovolil přijmout do funkce tajemníka „Vynálezecké a zlepšovací komise – VZN“.

Než jsme začali vydávat vlastní časopis Povodí Vltavy, tak jsme také publikovali naši práci v celostátním časopisu Vodní hospodářství. Tyto články jsme pak vydali v samostatné publikaci o 175 stranách s názvem **LABE-VLTAVA v časopisu Vodní hospodářství v letech 1962–1974**, která vyšla v roce 1975 při příležitosti Dnů nové techniky Povodí Vltavy.

Tyto konference nám dovolilo vedení podniku Povodí Vltavy organizovat již od roku 1973 a jejich součástí byla i výstava fotografií Voda a lidé.

Dny nové techniky Povodí Vltavy byly vedeny na vysoké organizační a technické úrovni





Výrobní porada širšího vedení závodu Dolní Vltavy, 45 let po normalizaci (2015)

Měli jsme pouze jediný cíl. Pozvednout české vodní cesty na světovou úroveň a to se nám do roku 1990 dařilo.

Na připomenutí doby před nastupující normalizací (1970) svolávám, poslední dobou vždy na MDŽ (Mezinárodní den žen), výrobní poradu bývalého širšího vedení závodu Dolní Vltavy do Jindřišské věže. V roce 2015 byla již třetí porada, tentokrát za účasti nynějšího generálního ředitele státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petra Kubaly i nynějšího ředitele závodu Dolní Vltava Ing. Jiřího Friedela. Mimořádná účast téměř všech pracovníků více jak po 45 letech dokumentuje, jaký to byl úžasný pracovní a osobní kolektiv.

Závěrem věřím, že po 25 letech přešlapování musí nastat doba, která pod nějakým novým impulzem nastartuje započatou práci pro Dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe.

Použitá literatura:

- Povodí Vltavy (1970)*
- Povodí Vltavy, závod Dolní Vltava 1967–1968*
- Povodí Vltavy, závod Dolní Vltava 1969–1970*
- LABE-VLTAVA v časopise Vodní hospodářství 1962–1974*
- Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu (1975)*
- Modernizujeme vltavskou vodní cestu (1976)*
- Dolní Labe (1976)*
- Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (2015)*
- O veselé továrně (2015)*

Zal. 1896

PODZIMEK

120



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Spolehlivá kvalita a dopravní dostupnost

Významný dopravní uzel v oblasti jižního Baltu

Univerzální přístavní komplex. Prvek sítě TEN-T s polohou na nejkratší cestě ze Skandinávie do střední a jižní Evropy, ale také na nejkratší námořní cestě z Finska a Ruska do Německa a západní Evropy.

Nejblíže příjemcům a odesílatelům nákladů

Poloha Svinoústí nejblíže zaoceánských obchodních tras. Díky poloze Štětína 68 km od moře možnost dopravy nákladu nejlevnější vodní dopravou do vnitrozemí.

Přístup k mezinárodnímu silničnímu, železničnímu a říčnímu systému

Propojení s evropskou dálniční sítí. Výhodná tuzemská a transevropská železniční spojení. Jedinečný přímý přístup systému vnitrozemských vodních cest západní Evropy.

Investice do dopravní infrastruktury

Zlepšení propojení se zázemím díky uskutečněným a plánovaným investicím do silniční infrastruktury (stavba rychlostní komunikace S3) a železniční infrastruktury (modernizace tratí CE-59 a E-59). Větší dostupnost od moře díky prohloubení vodní cesty do Štětína na hloubku 12,5 m. Příprava modernizace Oderské vodní cesty.

Infrastrukturní program pro přístav

Vyšší kvalita obsluhy zákazníků vytvářením nové přístavní infrastruktury přizpůsobené k odbavování větších lodí. Rozvoj intermodální přepravy. Vysoká kvalita odbavování prostředků pozemní dopravy.



www.port.szczecin.pl

NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

ROZBORY PITNÝCH VOD

(dle vyhlášky č. 252/2004 Sb., 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





POVODÍ VLTAVY



Všemi plavebními komorami na Vltavské vodní cestě
Vás již 50 let zdarma proplavuje státní podnik Povodí Vltavy.

Plavebními komorami na Vltavské vodní cestě propluly za rok 2015 desítky tisíc plavidel,
konkrétně 63 043 lodí osobních, nákladních, sportovních, či jiných.

Nejvytíženější plavební komorou je Smíchovská plavební komora,
kterou v roce 2015 proplulo celkem 24 622 plavidel.