WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÍ CESTY A PLAVBA

3
2016

Rozšířený Panamský průplav otevřen 26. 6. 2016. Rozpočet 130 miliard Kč, doba stavby 10 let

50 let státního podniku Povodí Odry

Povodí Odry
státní podnik

Vydává PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

NDCon 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

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

VODOHOSPODÁŘSKY ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.
Sídlo společnosti: Nábřežní 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

projektová a inženýrská činnost
Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.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

SMP CZ, a.s.
Pobřežní 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 TŘEŠŤ
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove

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

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

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 nábřeží, 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 Svinoústí
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polsko
tel. (+48 91) 43 08 220 www.port.szczecin.pl

INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODĚNICE 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

Loubská 704/9, 405 02, Děčín 1
Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656
E-mail: info@csp-labe.cz www.csp-labe.cz

STÁTNÍ PLAVEBNÍ 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 PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Mgr. Klára Němcová; 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 inzerce:
Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury pod číslem MK ČR E 5178.

Jihomoravský kraj

Zlínský kraj

Olomoucký kraj

Moravskoslezský kraj

Pardubický kraj

Středočeský kraj

Titulní strana: Vůbec první lodí, která proplula novými plavebními komorami Panamského průplavu byla nákladní loď Baroque v rámci zkoušek nových komor. Na obr. proplouvá plavebními komorami Agua Clara na atlantské straně průplavu.
Zdroj: Správa Panamského průplavu

OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Odry
Ing. Jiří Pagáč 2

Průplav 21. století – Panamský průplav
Jorge L. Quijano 4

Rozšířený Panamský průplav slavnostně otevřen pro největší lodě světa
Tomáš Kolařík 4

Panamský průplav je průkopníkem vodních cest
Tomáš Kolařík, Angel Urena 15

Česko-polsko-slovenské jednání o vodním koridoru D-O-L ve Varšavě 17

Polská vláda schválila plán Strategie rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku 17

Oderské fórum 2016 19

Přístav Svinoústí uvedl do provozu námořní terminál LNG
Monika Woźniak-Lewandowska 22

Sázka na zemní plyn: omezení emisí z lodní dopravy
Jelena Burmistrova 24

Usnesení Asociace krajů ČR 264/2016 k vodnímu koridoru D-O-L 26

Prezident republiky se setkal s krajskými koordinátory vodního koridoru D-O-L 27

Ministerstvo dopravy vybralo zpracovatele studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L 28

Lodě vyměnily přes 100 let starý železniční most u Lovosic
Miroslav Neumaier 29

Výstavba labsko-vltavské vodní cesty je ekonomicky smysluplná
JUDr. Ing. Zdeněk Dufek, Ph.D. 30

Modernizace v rámci OPD I
Lukáš Hradský 32

175 let labské paroplavby
Miroslav Neumaier 34

Z Děčína do Drážďan a zpět s Labskou plavební společností
Miroslav Neumaier 36

Česká pošta a známky s lodní tématikou
Nikolaj Savický, Štěpán Rusňák 38

Přehrady světa
Z domácího tisku 41

Setkání expertních pracovních skupin pro oblast Říčních informačních služeb v Praze
Ing. Dalibor Fanta, Ing. Pavla Ševítová 44

O 36 setin vteřiny, Dukla po 36 výhrách dojela na Primátorkách druhá
Pavlína Běhounková 46

Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2016 uděleny
PhDr. Štěpán Rusňák 48

Život není takový – je úplně jiný (63)
Ing. Josef Podzimek 51

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Odry

Vážení čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba,

Povodí Odry, státní podnik na svém území nemá využívané dopravně významné vodní cesty, nicméně zejména v posledních letech je území povodí Odry středem pozornosti odborné a laické veřejnosti, a to z důvodu možnosti propojení vodních cest tří řek Dunaje, Odry a Labe.

Na stránkách tohoto časopisu bylo o průplavu Dunaj-Odra-Labe již napsáno mnoho, přesto si dovolím stručně shrnout historii jeho přípravy se zaměřením na území působnosti státního podniku Povodí Odry.

Záměr na splavnění Odry a vytvoření odersko-dunajského průplavu nejkratším možným přímým spojením přes Moravskou bránu má dlouhou historii, nejstarší úvahy spadají snad do 14. století. První písemný doklad těchto snah pochází z období, kdy se Evropa vzpamatovávala z důsledků třicetileté války, kdy v roce 1653 moravští zemští stavové přijali usnesení o vhodnosti propojení řeky Moravy s řekou Odrou. Historici v archivech dohledali i mnoho dalších dokumentů z pozdějších let, ale za zmínku stojí zejména první z technicky propracovanějších návrhů z roku 1873, který počítal s výstavbou 84 plavebních komor pro čluny o tonáži 240 tun.

Právní rámec dal průplavu až vodocestný zákon z roku 1901, který stanovil, že „započíti se má nejpozději v roce 1904“ a „stavba nejdéle do 20 let mohla býti dokončena“. Na začátku dvacátého století se plánovaný průplav nacházel na území jednoho státu a motivací pro jeho vybudování bylo také spojení řek Dunaje a Visly, kdy mělo dojít k propojení s oblastí Haliče, která tehdy byla součástí Rakouska-Uherska. Rozdíl oproti dnešnímu řešení spočíval zejména v tom, že vodní cesta by se od Bohumína odkláněla podél řeky Olše ke Karviné, následně překročila rozvodnici pro napojení na řeku Vislu a pokračovala dále směrem na Krakov. Práce na výstavbě průplavu ale přerušila první světová válka.

Průplavní spojení Dunaje s řekou Odrou, tak jak jej známe dnes, se stalo aktuálním po rozpadu Rakouska-Uherska v roce 1918. **První studie, řešící napojení na již tehdy splavnou Odru u Kožlí začaly vznikat brzy po zrodu samostatného Československa a v dalších letech se podařilo realizovat první konkrétní stavby.** Za zmínku stojí zejména jez Koblov na řece Odře v Ostravě uvedený do provozu v roce 1937, který měl být později doplněn plavebním zařízením. Tato vzdouvací stavba ale dnes již neplní svou funkci, vzhledem k vytěžení velkých zásob uhlí v dobývacím prostoru pod jezem došlo k jeho postupnému zaklesávání a následně k odstranění jeho funkčních částí, když se stal výraznou překážkou v odtoku povodňových průtoků.

Jez Koblov v Ostravě po dokončení v roce 1937

Obavy z vlivu poddolování v Ostravsko-karvinské uhelné pánvi byly po celou dobu intenzivní těžby velké a vedly často projektanty k hledání alternativních návrhů trasy kanálu. Za zmínku stojí například záměr vést vodní cestu ne korytem řeky Odry přes Ostravu Koblov, ale severním obchvatem mimo údolí Odry přes obce Petřkovice a Šilheřovice. Tento návrh nakonec nebyl dále rozvíjen z důvodu obavy ze sesuvných území.

Zdárně rozběhnutou přípravu průplavu přerušila druhá světová válka, byť ještě v prvních letech války byl Německou říší o vybudování průplavu velký zájem a jen v městě Ostravě se počítalo s třemi velkými přístavy a dvěma překladišti.

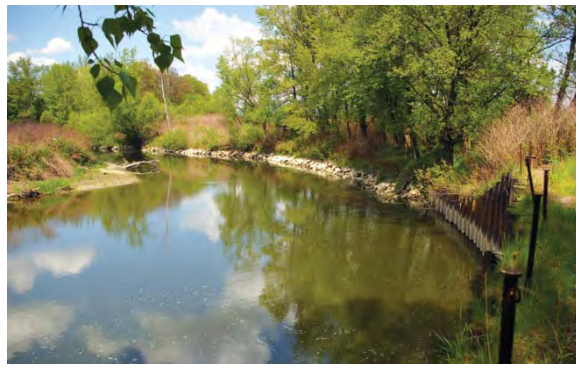
K oživení zájmu o průplav nedošlo hned po válce, ale až na konci padesátých let, kdy byl již východoevropský prostor propojen ekonomickými zájmy Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) a hledalo se nejvýhodnější řešení pro dopravu zboží mezi členskými státy. **Výsledkem těchto snah bylo přijetí zásady, že vodní cesta nebude zbudována jako samostatná stavba, ale stane se součástí komplexního vodohospodářského řešení prostoru ostravské pánve, které v sobě zahrnovalo také ochranu před povodněmi a zásobování vodou rychle se rozvíjejícího průmyslu a rostoucího počtu obyvatel.** Výstavba průplavu nakonec zahájena nebyla, přednost dostala výstavba údolních nádrží a zkapacitnění řek. Nicméně, soustavná úprava řeky Odry v úseku Kopytov-Svinov byla navržena a provedena tak, aby na možnou budoucí plavbu v upravených úsecích byla připravena a nestala se jí výraznou překážkou.

Oživení zájmu o realizaci průplavu přišlo ještě v polovině sedmdesátých let minulého století v rámci tzv. atomového programu RVHP, kdy se předpokládalo, že podnik Vítkovice bude vyrábět velkorozměrové výrobky pro jadernou energetiku, které bude nejvýhodnější převážet po vodě. Pro prosazení tohoto záměru bylo provedeno několik propagačních plaveb. První nákladní plavbu s materiálem Vítkovických železáren dne 5. dubna 1975 umožnil vysoký stav vody v řece Odře, při dvou plavbách v letech 1975 a 1979 byly zvyšovány průtoky vypouštěním vody z nádrží Kružberk a Šance. Podobných plaveb s nákladem bylo vypraveno ještě několik, ale ukázalo se, že plavbu po řece s nevytýčenou plavební cestou pravidelně provozovat nelze. Proto se objevily záměry umožnit

pravidelnou plavbu pomocí tzv. vlnování, tedy zvyšováním průtoků vypouštěním údolních nádrží výše v povodí. Jelikož zásobní objemy vodních nádrží nejsou nekonečné a v první řadě slouží pro zásobování průmyslu a obyvatelstva, bylo třeba tyto snahy odmítnout. Vzpomínkou na tyto propagační plavby tak zůstala dodnes zachovaná 40 m dlouhá přístavní hrana v prostoru hraničních meandrů řeky Odry v Kopytově.

Přístavní hrana na Odře v Kopytově při propagační plavbě v roce 1975

Slavnostní zahájení propagační plavby Bohumín, 1975



Pohled na opuštěnou přístavní hranu v Kopytově, 2016

Vývoj přípravy vodní cesty po společenských změnách v roce 1989, kdy se pro posouzení účelnosti stavby průplavu mimo ekonomiky nově dostává do popředí výrazně také environmentální hledisko, máte, předpokládám, všichni v živé paměti, tedy tímto svůj popis historie přípravy průplavního spojení řek Odry a Dunaje skončím. Další směřování přípravy průplavu v nejbližších letech už bude záviset na závěrech v současnosti připravované studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Pokud jde o přípravu vodní cesty, je třeba připomenout, že jde v tomto případě o stavbu dopravní a tudíž v gesci Ministerstva dopravy. Povodí Odry, státní podnik není sice nositelem vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, ale tento záměr se významně dotýká vodních toků v naší správě. Na přípravě vodní cesty se proto již dnes podílíme účastí jmenovaného zástupce v pracovní skupině D-O-L , účasti na odborných konferencích či pracovních jednáních. V budoucnu vidíme naši roli v odborné spolupráci na vodohospodářské části přípravy této dopravní cesty a směřování k jeho provedení takovým způsobem, aby byly využity všechny nabízející se synergické efekty ve směru ochrany proti povodním a současně negativním dopadům sucha.

Jako vodohospodáři si nicméně uvědomujeme, že z technického hlediska může být výraznou komplikací pro propojení řek Odry a Dunaje fakt, že v současnosti budovaná vodní nádrž Ratiboř na polském území s plavební cestou sice do budoucna počítá, ale pro plnohodnotnou vodní cestu bude nutné dobudovat plavební komoru, což bude technicky velmi obtížné. Na české straně bude třeba řešit střet s chráněnými oblastmi ochrany přírody, zejména s Naturou 2000 (Ptačí oblast Heřmanský stav-Odra-Poolší), s hraničními meandry řeky Odry v Bohumíně a vedením trasy přes Chráněnou krajinnou oblast Poodří.

Vážení čtenáři, je to už více než 50 let od onoho pátku 1. července 1966, kdy došlo k reorganizaci správy vodních toků v tehdejším Československu, a kdy byly založeny podniky Povodí. Věřím, že uspořádat organizaci správy vodních toků podle územní příslušnosti k hydrologicky hlavním povodím, bylo moudré a předvídavé rozhodnutí, které snad budou mít možnost ocenit i naši potomci ještě za padesát let při oslavách stého výročí v roce 2066. Nám všem přeji, abychom k tomu mohli svou činností v dalších letech co nejvíce kladně přispět.

Ing. Jiří Pagáč
generální ředitel státního podniku Povodí Odry

Průplav 21. století – Panamský průplav

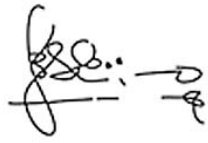
Pro Panamský průplav byl letošní rok zcela mimořádný. Po dokončení jeho rozšíření jsme ho pro nové trasy lodní dopravy slavnostně otevřeli za účasti více než 40 000 lidí, jak místních, tak z celého světa. Následný provoz předčil naše očekávání. Stým proplavením novými plavebními komorami během pouhých 2 měsíců jsme tak 15. srpna 2016 oslavili 102. výročí průplavu.

Během minulého století Panamský průplav zanechal dědictví v inovacích, propojení a udržitelnosti, jejichž výhody využíval celý svět. Toto století zkušeností jsme využili při projektu, stavbě a provozu nyní již fungujícího rozšířeného Panamského průplavu.

Na rozšířeném průplavu je mnoho nejmodernějších prvků, které jej staví nad původní vodní cestu a nad další vodní cesty světa. Od vzdělávacích programů a výcviku lodivodů a kapitánů, které poskytuje Centrum simulací, výzkumu a námořního rozvoje, až po masivní úsporné nádrže, které dokáží recyklovat 60 % vody z proplavení a využívají o 7 % méně vody než původní plavební komory, čímž průplav pomáhá hospodařit s vodou a udržovat vodní cestu provozuschopnou.

A výsledky se již dostavují. Obdrželi jsme již více než 360 rezervací pro proplutí novými plavebními komorami na rozšířeném průplavu. Novými plavebními komorami proplulo přes 140 plavidel nové generace Neopanamax a provoz denně narůstá. Hlavní tržní uskupení jako např. aliance CKYHE a G6 již přesměrovala linky námořní dopravy do rozšířeného Panamského průplavu, aby využila výhod podstatných časových úspor a kvalitních služeb.

Před 102 lety propojil Panamský průplav dva oceány. Nyní propojujeme současnost a budoucnost. Jsem hrdý na výsledky a dědictví nově rozšířeného Panamského průplavu.



Jorge L. Quijano,
správce Úřadu Panamského průplavu a výkonný ředitel

Rozšířený Panamský průplav slavnostně otevřen pro největší lodě světa

Tomáš Kolařík Foto a plány: Správa Panamského průplavu a Tomáš Kolařík

Navštívit Panamský průplav, to je sen každého odborníka na vodní cesty. Sám jsem měl tu čest průplav navštívit v době dokončení projektu jeho rozšíření.

Panamský průplav znamená pro Panamu víc než jen dopravní tepnu světové námořní dopravy. Je pro Panamu především stavbou, která pohání místní ekonomiku a upevňuje národní hrdost.

Dne 26. června 2016 se Panama dočkala velké slávy. 102 let od otevření původního Panamského průplavu byl slavnostně dokončen projekt jeho rozšíření, prohloubení a výstavby třetí řady plavebních komor, které mohou pojmout až 98 % lodí plujících po světových oceánech.

Pro Panamu byla výstavba třetí řady plavebních komor nutností, aby udržela krok s rozvojem světové námořní dopravy.

HISTORIE ROZŠÍŘENÍ PANAMSKÉHO PRŮPLAVU

Když se 15. srpna 1914 Panamský průplav otevřel lodní dopravě, vyhovoval tehdy všem lodím, které v té době existovaly. S vývojem stále větších lodí bylo ale jasné, že jej dříve či později lodě přerostou.

Panamský průplav měl pro Spojené státy především strategickou úlohu, kdy se jím pohybovaly bitevní a letadlové lodě.

Největšími bitevními loděmi, které se do Panamského průplavu vešly byly třídy Iowa, což byly rychlé bitevní lodě pro eskortování letadlových svazů v Pacifiku, vyráběné v letech 1940–1944. Byly dokončeny 4 bitevní lodě, každá o velikosti 270 x 33 x 11 m s výtlakem 45 000 tun.

Otevření Panamského průplavu v roce 1914

Letadlová loď Saratoga proplouvá Panamským průplavem v roce 1928

Bitevní loď třídy Iowa v plavební komoře Panamského průplavu během 2. světové války

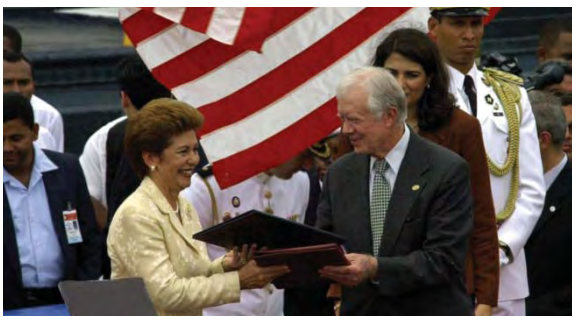
Ovšem plány na ještě větší třídu bitevních lodí vedly ve 30. letech k přípravě rozšíření Panamského průplavu. Tehdy byly zpracovány studie, které vyhodnotily, že nejlepší způsob, jak zvýšit kapacitu průplavu je výstavbou třetí řady větších plavebních komor. **USA začaly výkopové práce pro nové plavební komory v roce 1939.** Byla vyvíjena nová třída bitevních lodí Montana, která by se mohla rovnat japonským lodím třídy Yamato o výtlaku 65 000 tun. V rámci rozšíření byla v roce 1935 dokončena přehrada Madden Dam, která zlepšila zásobování průplavu vodou. Výkopové práce plavebních komor byly přerušeny v roce 1942 kvůli zapojení Spojených států do 2. světové války.

Po 2. světové válce potřeba rozšíření Panamského průplavu na delší dobu opadla. Až v roce 1980 potřebu výstavby třetí řady plavebních komor podpořila studie, kterou zadala tripartitní komise tvořená Panamou, Japonskem a USA.

Dokonce se objevily úvahy na výstavbu paralelního průplavu za využití jaderných výbušnin v rámci projektu Plowshare, tzv. Pan-Atomic Canal.

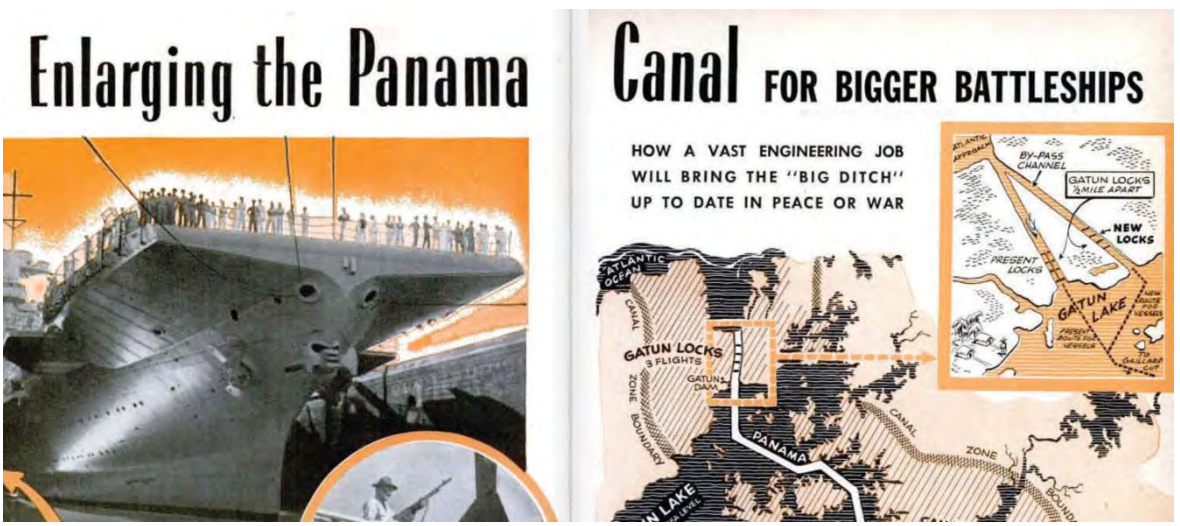
Místo zemních prací na atlantské straně průplavu z 2. světové války bylo nyní využito pro výstavbu třetí řady plavebních komor

Plány na rozšíření Panamského průplavu nabraly reálných obrysů až po předání průplavu do správy Panamě dne 31. prosince 1999 na základě dohody Torrijos-Carter z roku 1977.



Bývalý americký prezident Jimmy Carter předává oficiálně kontrolu nad Panamským průplavem a průplavním pásmem panamské prezidentce Mireya Moscoso 14. prosince 1999

Slavnostní předání Panamského průplavu Panamě 14. prosince 1999



Plakát z 2. světové války informující o pracích na rozšíření Panamského průplavu

Panamci berou „útokem“ kopec, na kterém je umístěno ředitelství Panamského průplavu (31.12. 1999)

V roce 2005 se konalo referendum, ve kterém obyvatelé Panamy podpořili rozšíření průplavu 77,8 % hlasů.

Práce na rozšíření Panamského průplavu byly slavnostně zahájeny 3. září 2007 odstřelem břehu průplavu v úžině Culebra Cut.

Hlasovací lístek referenda

Rozšíření Panamského průplavu byla stavba srovnatelná svým rozsahem s výstavbou původního průplavu. Na stavbě se podílelo 40 000 pracovníků, bylo přemístěno 150 milionů m^3 zeminy, použito 12 milionů m^3 betonu a 192 tisíc tun oceli (jako 19 Eiffelových věží).

Konečný účet za rozšíření Panamského průplavu byl 5,5 miliardy dolarů (cca. 132 miliardy Kč).

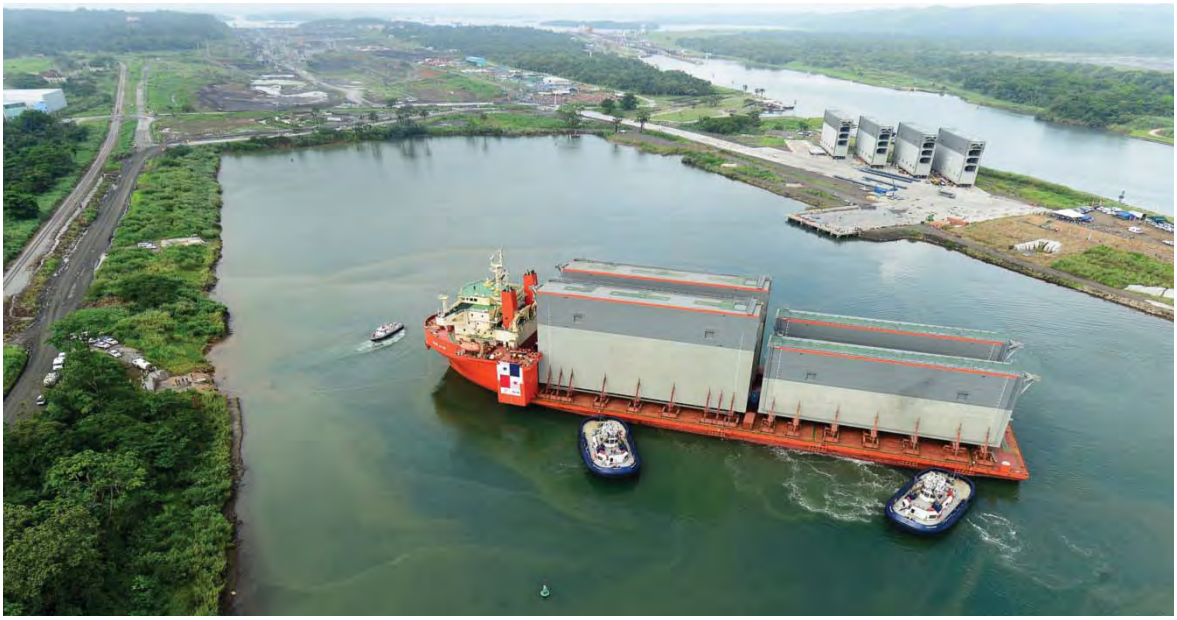
Slavnostní zahájení rozšíření Panamského průplavu odstřelem zeminy v úžině Culebra Cut v roce 2007

Práce na výstavbě nových plavebních komor Panamského průplavu

Výstavba plavebního kanálu k nové plavební komoře na pacifické straně Panamského průplavu

Výstavba nových plavebních komor

Dělníci v obtoku plavební komory Agua Clara



Přeprava deskových vrat pro nové plavební komory

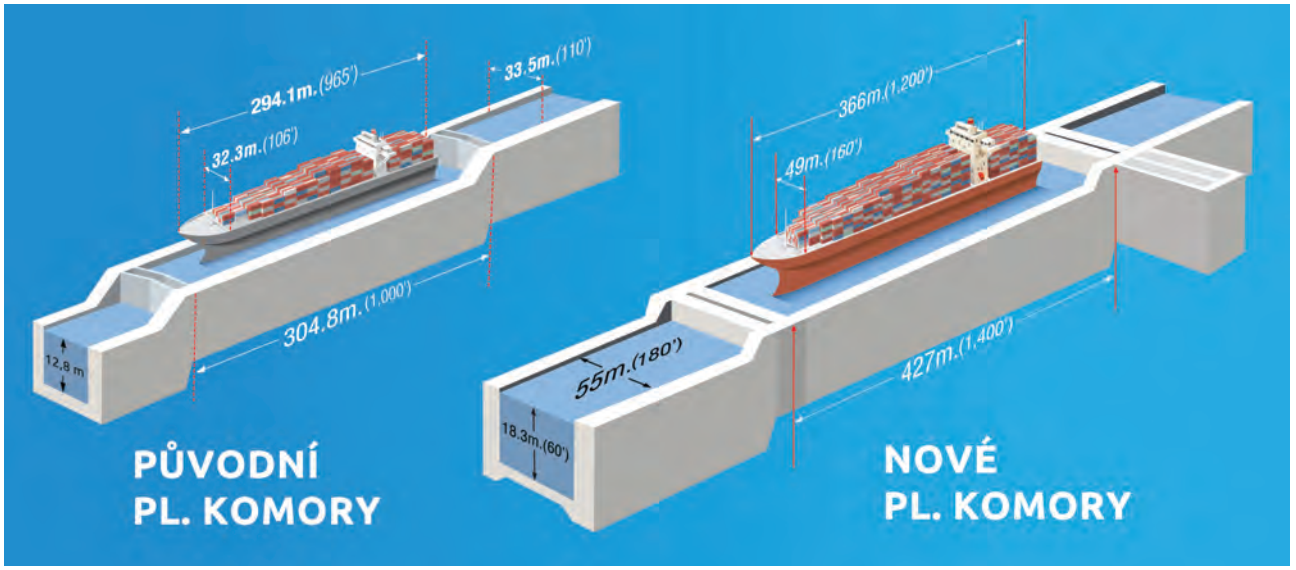
TECHNICKÝ POPIS ROZŠÍŘENÍ PANAMSKÉHO PRŮPLAVU

Realizovány byly tyto stavby:

- 2 stupnice tří plavebních komor na obou stranách průplavu osazených posuvnými deskovými vraty,
- 3 úsporné nádrže u každého stupně plavební komory,
- plavební kanál k pacifické plavební komoře,
- prohloubení celého původního průplavu,
- prohloubení a zvýšení max. provozní hladiny Gatúnského jezera pro zvýšení objemu vodních zdrojů.

Větší průplav pro větší lodě

Délka průplavu: 77 km
Rozměry starých plavebních komor: 304,8 x 33,5 x 12,8 m
Rozměry nových plavebních komor: 427 x 55 x 18,3 m
Největší množství kontejnerů na lodi PANAMAX: 5 000 kontejnerů
(PANAMAX = největší lodě, které propluly původním Panamským průplavem)
Největší množství kontejnerů na lodi NEOPANAMAX: 14 až 15 000 kontejnerů
(NEOPANAMAX = největší lodě, které proplují rozšířeným Panamským průplavem)



Porovnání rozměrů původních a nových plavebních komor (viz. mapa na zadní straně časopisu)

Na rozšířeném průplavu byly postaveny 2 jednoduché třístupňové plavební komory, které mají více než 3 x větší objem než komory původní. Jsou proto doplněny úspornými nádržemi, které šetří až 60 % vody k proplavení lodí.

Vedení průplavu uvádí, že nové plavební komory, přestože jsou větší, jsou provozně efektivnější nežli komory původní – a využijí až o 7% méně vody.

Původní plavební komory jsou osazeny vzpěrnými vraty, nové komory mají desková vrata výsuvná z bočního "výklenku" (doku).

Za zmínku stojí také, že projektanti rozšíření Panamského průplavu kladli důraz na architektonické řešení objektů plavebních komor. Původně navržené moderní „kostky“ byly nahrazeny citlivějším řešením, které kopíruje architekturu původního průplavu. Jen velíny a návštěvnické centrum jsou řešeny soudobou architekturou.

SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ ROZŠÍŘENÉHO PANAMSKÉHO PRŮPLAVU

Projekt rozšíření Panamského průplavu byl oficiálně dokončen jeho slavnostním otevřením 26. června 2016 panamským prezidentem Juanem Carlosem Varelou za účasti tisíců státníků a hostů z celého světa. První lodí, která otevřela nové plavební komory na rozšířeném průplavu byla loď čínské společnosti COSCO SHIPPING přejmenovaná při této příležitosti na PANAMA.

Panamci jsou již nyní hrdí na svůj průplav, jeho rozšíření však pro ně znamenalo více než jen technickou stavbu. Znamenalo také pro obyvatele této malé středoamerické země, že jsou schopni průplav nejenom spravovat, ale také jej vlastními silami rozšířit, což se Američanům nepodařilo.

Kontejnerová loď Panama slavnostně otevírá rozšířený Panamský průplav na atlantské straně (26. 6. 2016)

Slavností otevření rozšířeného Panamského průplavu na atlantské straně – plavební komory Agua Clara

Loď Panama proplouvá novým úsekem Panamského průplavu, který obchází plavební komory Pedro Miguel

Loď Panama v nové plavební komoře na atlantské straně

Loď Panama v nové plavební komoře na pacifické straně

Symbolické otevření plavebních komor na atlantské straně panamským prezidentem a vedením Panamského průplavu

Loď Panama je tažena remorkérem prostřední plavební komorou na atlantské straně

Slavnostního otevření se zúčastnili tisíce Panamců, zahraničních státníků a celá akce byla sledována novináři z celého světa

Loď Panama připlouvá k plavebním komorám Cocoli na pacifické straně Panamského průplavu

Loď Panama vplouvá do prostřední plavební komory Cocoli, kde proběhl hlavní slavnostní ceremoniál za účasti státníků

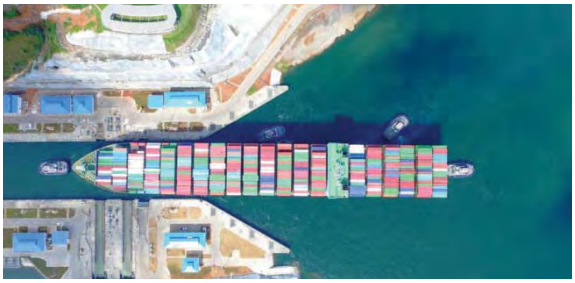
Plavební komory Cocoli v plném provozu

VÝCVIKOVÉ CENTRUM KAPITÁNŮ A LODIVODŮ

Simulace vedení lodi rozšířeným Panamským průplavem

Pro výcvik kapitánů a lodivodů bylo zřízeno Centrum simulací, výzkumu a námořního rozvoje, kde cvičí kapitáni a lodivodi na modelech reálných lodí a zmenšeném modelu Panamského průplavu zvládnutí operací především v nových plavebních komorách. Tento výcvik je důležitý zejména z toho důvodu, že nové plavební komory nejsou obsluhovány lokomotivami, jako původní komory, ale remorkéry. Zajímavé je, že byl namísto počítačové simulace zvolen výcvik v reálných podmínkách ve zmenšeném měřítku.

Výcvik je důležitý také proto, že na Panamském průplavu probíhá 24hodinový provoz, kdy přednost dostávají větší lodě.



Plavební komora Agua Clara

PENÍZE Z PRŮPLAVU NA VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ ÚČELY

Peníze získané z provozu průplavu jsou rozdělovány do veřejně prospěšných oblastí jako je školství, zdravotnictví a rozvoj dopravní infrastruktury.

Jedním z prvních hmatatelných výsledků vlastnictví a provozování průplavu státem Panama je první linka metra v hlavním městě a je připravováno jeho prodloužení na západní břeh průplavu. V plánu je dále výstavba nových mostů přes průplav, dálnice, železnice a další stavby, které znamenají, že Panama bude jedním z nejmodernějších států Latinské Ameriky.

Panamské metro

MUZEUM PANAMSKÉHO PRŮPLAVU

V roce 1997 bylo na hlavním náměstí historické část Casco Viejo i hlavního města Panamy zřízeno muzeum Panamského průplavu, které zobrazuje celou jeho historii od prvních úvah španělských kolonizátorů až po současné rozšíření. Je neuvěřitelné, že ještě koncem 90. let neměla největší dopravní stavba světa svoje vlastní muzeum a na historické exponáty se prášilo ve skladech. Nyní je nové muzeum jedním z turistických magnetů starého města, které architekturou ne nepodobné kubánské Havaně láká stále více zahraničních turistů.

Budova muzea Panamského průplavu

Expozice Panamského průplavu

Historické centrum Casco Viejo hlavního města Panama

ČESKOSLOVENSKÉ A ČESKÉ LODĚ V PANAMSKÉM PRŮPLAVU

Často se mě lidé v Panamě ptali, proč má Česká republika poměrně silné zastoupení na slavnostním otevření rozšířeného Panamského průplavu, když jsme vnitrozemský stát a nemáme moře. Musel jsem jim vysvětlovat, že sice nemáme moře, ale ještě před 20 lety jsme měli vlastní flotilu námořních lodí.

Tyto lodě dokonce propluly několikrát i Panamským průplavem, jak dokazuje fotografie z průjezdu lodi Orlík z října 1991.

Československá námořní nákladní loď Orlík v Culebra Cut – nejužším místě Panamského průplavu, říjen 1991

PRŮPLAV PRO 21. STOLETÍ

Nyní je průplav v běžném provozu a postupně se do něj přesměrují lodní trasy, které doposud Panamu míjely. Nové typy lodí jako jsou velké ropné tankery, tankery na LPG a LNG se nyní stávají běžnými uživateli této vodní cesty. Představitelé Panamského průplavu očekávají, že by měl v příštích letech překreslit mapu lodních tras a zvýšit obchodní výměnu především mezi zeměmi Latinské Ameriky.

LPG tanker v rozšířeném Panamském průplavu (Cocoli)

Nové plavební komory Cocoli (vpravo) a původní komory Miraflores na pacifické straně Panamského průplavu

LNG tankery v plavební komoře Cocoli

Někteří experti se obávají, že rozšíření Panamského průplavu nebude plně využito, zatímco vedení Panamského průplavu již rýsuje plány na čtvrtou řadu plavebních komor.

Panama se i díky průplavu stává moderní středoamerickou zemí, bezpečnou, rozvinutou a velice přátelskou ke svým návštěvníkům. Panama, to je především průplav a všichni obyvatelé jsou hrdí, že Panamský průplav je nyní skutečně panamský.

Schéma znázorňující umístění třetí, již existující řady plavebních komor a územní rezervu pro čtvrtou řadu

První ropný tanker typu SUEZMAX proplouvá rozšířeným Panamským průplavem

PANAMSKÉ LIDICE

Další zajímavostí týkající se vztahu Česka a Panamy, kterou jsem měl možnost navštívit, je obec Lidice. Tato typická panamská obec s 5000 obyvateli leží asi hodinu na západ od hlavního města Panamy. Obec byla přejmenována 31. října 1943 na počest nacisty vyhlazených Lidic. Dnes už si důvod přejmenování pamatuje málokdo, je ale snaha vedení obce navázat lepší vztahy s Českou republikou a místní by uvítali, kdyby se Lidice staly místem návštěv českých turistů.

Historická obec Lidice

Památník přejmenování obce na počest českých Lidic

S týmem TV Prima na návštěvě u nejstaršího muže Lidic

Panamský průplav je průkopníkem vodních cest

Tomáš Kolařík

Rozhovor s Angelem Urenou, vedoucím Správy povodí Panamského průplavu, o průplavu a vodohospodářských aspektech jeho rozšíření. Rozhovor se uskutečnil dne 24. června 2016 na ředitelství Úřadu Panamského průplavu.

Před dvěma lety jsme v časopise Vodní cesty a plavba informovali o současném období rozvoje vodních cest heslem „Průplavy jsou zase v módě“. To se týkalo především loni dokončeného rozšíření Suezského průplavu a nyní informujeme naše čtenáře o rozšíření Panamského průplavu. V Panamě jsem měl výjimečnou příležitost toto téma probrat s významným odborníkem na vodohospodářskou správu Panamského průplavu.

Tomáš Kolařík: Můžete nám, prosím, popsat čeho se rozšíření Panamského průplavu týká a jaké z něj plynou benefity?

Angel Urena: My ze Správy Panamského průplavu jsme velice šťastni, že se podařilo dokončit jeho rozšíření. Uplynulo mnoho let od zahájení prací na tomto rozšíření. Nová vodní cesta přinese víc prosperity pro panamské obyvatele, zvýší příjem pro Panamu, podpoří světový obchod a přinese světu další benefity, např. v oblasti technologií vodního inženýrství. V loňském roce bylo dokončeno rozšíření Suezského průplavu, což ukazuje, že náš projekt výstavby nových plavebních komor a rozšíření samotného průplavu byl krok správným směrem, abychom udrželi krok s rozvojem světové námořní dopravy.

TK: Říkal jste, že panamští obyvatelé podporují rozšíření Panamského průplavu.

AU: Ano, provoz kanálu přináší Panamě nemalé prostředky. Jsme malá země s pouhými třemi miliony obyvatel. Z jeho provozu mají prospěch všichni. Původní průplav ale nestačil, a tak se začalo uvažovat o jeho rozšíření, aby jím mohly proplouvat i obří nákladní lodě a tankery.

V roce 2005 se konalo referendum, ve kterém podpořilo rozšíření Panamského průplavu 77 % obyvatel Panamy. Lidé jsou hrdí na to, co jsme dokázali. Panamští experti nejenom, že spravují provoz průplavu, ale pracovali na jeho rozšíření, což byl opravdu obrovský a složitý úkol. Nyní je to skutečně Panamský průplav, ne americký.

TK: Do roku 1999 spravovali Panamský průplav Američané. Jak probíhal proces předání od Američanů panamským expertům? Byly nějaké obavy, že by to Panama nezvládla?

AU: V roce 1999 skončila americká správa průplavu, ale vlastní předávání bylo dlouhodobým procesem. Začalo to najímáním panamských dělníků a expertů pro různé oblasti provozu průplavu. Rok 1999 byl vyvrcholením tohoto procesu. Důležité je, že Panamský průplav je věcí národní hrdosti, takže musíme pracovat co nejlépe.

TK: Co bylo postaveno nového a co jste museli udělat pro zajištění dostatku vody pro nové plavební komory?

AU: Rozšíření Panamského průplavu obsahovalo především stavbu dvou stupnic po třech plavebních komorách na obou stranách průplavu. Každá komora má tři úsporné nádrže, které nám umožňují šetřit se sladkou vodou a opět ji použít při dalším proplavení. Jedná se o úsporu až 60 % vody. Ve větších nových plavebních komorách využijeme o 7 % méně vody než v původních menších komorách.

Je třeba si uvědomit, že Panamský průplav není jen dopravní cesta, ale také zdroj vody pro velkou část země. Téměř 60 % populace pije vodu z povodí průplavu. Jedná se o velká města jako Panama nebo Colón, ale také řada menších měst a obcí okolo průplavu. Zajištění pitné vody je pro nás prioritou.

Již v roce 1935 byla dokončena přehrada Madden Dam pro zajištění vodních zásob v rámci příprav na rozšíření průplavu a výstavbu třetí řady plavebních komor, především pro bitevní a letadlové lodě.

Přehrada Madden Dam byla postavena pro zajištění vody pro třetí řadu plavebních komor již v roce 1935

Rozšiřování a prohlubování plavební dráhy v Gatúnském jezeře

Součástí rozšíření Panamského průplavu bylo také navýšení kapacity pro zadržování vody. Prohloubili jsme Gatúnské jezero a zvýšili max. provozní hladinu o 45 cm, abychom získali více vody pro provoz průplavu. To, že to byla dobrá investice, se projevilo již v letošním roce, kdy nás zasáhl jev El Niño a nebyl dostatek dešťů, takže hladina jezera poklesla, ale průplav fungoval dál. To Panamský průplav dokáže velice dobře – spravovat vodní zdroje, ale stále se to snažíme zlepšit.

Mnoho lidí si myslí, že při proplavování lodí plavebními komorami prostě vypouštíme sladkou vodu do moře, ale tak to není. Ta voda by do moře dotekla tak či tak, my s ní ale hospodaříme tak, abychom ji co nejlépe využili pro provoz průplavu i pro obyvatele.

TK: Jaký je příspěvek rozšíření Panamského průplavu k ochraně životního prostředí?

AU: Naším cílem není jenom mít dostatečné zásoby vody, ale také udržovat čistotu vodu, aby mohla být používána v zemědělství nebo jako pitná voda. Máme kvalitní systém vodáren a čistíren odpadních vod. V Panamě se můžete bez problémů napít vody z kohoutku, což nebývá v této části světa samozřejmostí.

Je zde spojitost mezi ochranou lesů v povodí Panamského průplavu a kvalitou a kvantitou vody. Součástí Green Route Strategy je ochrana a obnova lesů v tomto povodí.

Jsme také daleko efektivnější a používáme méně energie pro provoz průplavu.

V oblasti životního prostředí přináší rozšíření Panamského průplavu zlepšení především v oblasti snížení emisí výfukových plynů, protože velké lodě nebudou nyní muset obeplouvat Jižní Ameriku na cestě mezi Čínou a východním pobřežím USA. Máme už i první výpočty jaký pozitivní vliv bude mít rozšíření Panamského průplavu na změnu klimatu. Rozšíření průplavu ušetří 160 milionů tun CO_2 v příštích 10 letech. To je obrovský příspěvek k boji proti změně klimatu.

I když nyní námořní doprava produkuje jen 2,5 % celosvětových emisí skleníkových plynů, snažíme se přispět k rozvoji a využívání alternativních paliv. Kromě zvyšování efektivity provozu lodí používající běžná paliva je do budoucna nadějný rozvoj pohonu lodí na LNG.

TK: Co říkáte na plány postavit námořní průplav v Nikaragui?

AU: Vím, že Nikaragua zajišťuje studii proveditelnosti a přípravné práce na tomto projektu. Je to jejich rozhodnutí a je pouze na nich, jestli se jim podaří projekt realizovat. Ale vím, že již teď se objevuje řada problémů, které musí projektanti vyřešit, především s průchodem přes Nikaragujské jezero. **Pokud je silná vůle, dá se takový projekt realizovat.**

Rozšíření Panamského průplavu byl obrovský projekt srovnatelný svým rozsahem s výstavbou původního průplavu. Panama se rozhodla průplav rozšířit, a tak jsme projekt realizovali. **Vždy existuje cesta, jak se dá projekt realizovat dobře.**

Svět se stává menším, logistické řetězce se zlepšují, rozšiřují se přístavy a letiště, takže je logické, že v této době bylo potřebné rozšířit také námořní průplavy, a to jak Suezský průplav dokončený v loňském roce, tak nyní otevřený Panamský průplav.

Věřím, že podobných velkých projektů pro lodní dopravu se dočkáme v blízké budoucnosti více. Pokud se podaří vyvážit řešení projektů mezi inženýry a ekologickými experty, věřím, že vodní cesty čeká dobrá budoucnost.

Nové plavební komory Agua Clara a původní komory Gatún (vpravo) na atlantské straně Panamského průplavu. V pozadí čekající lodě na Gatúnském jezeře

Česko-polsko-slovenské jednání o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe ve Varšavě

Na Ministerstvu námořního hospodářství a vnitrozemské plavby (MGMiŻŚ) se 29. června 2016 uskutečnila schůzka pracovní skupiny vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Českou skupinu tvořili zástupci ministerstev dopravy, zemědělství, dále správci vodních toků a poradce prezidenta České republiky. Přítomný byl také zástupce slovenského ministerstva dopravy.

Jednání se týkala mimojiné zřízení Oderské komise po vzoru Rýnské komise. Obě strany předložily plány na investice do vnitrozemských vodních cest. Jednalo se především o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe a studii proveditelnosti polské a české části D-O-L a studii proveditelnosti oderské vodní cesty (ODW).

Luděk Sosna z Ministerstva dopravy ČR oznámil, že příští týden bude podepsána smlouva s dodavatelem studie proveditelnosti Dunaj-Odra-Labe pro úsek na českém území. Na druhé straně, Przemysław Daca, představitel MGMiŻŚ zdůraznil, že tento rok ministerstvo vyhlásí výběrové řízení na studii proveditelnosti oderské vodní cesty.

Během setkání česká strana představila řešení pro rozdělení pravomocí na vnitrozemských vodních cestách. Účastníci rovněž diskutovali o možnostech mezinárodní spolupráce při zajišťování finančních prostředků na realizaci společných investičních projektů, např. Interregn Central Europe pro rozvoj vnitrozemských vodních cest.

„Jsme ohromeni vytvořením a činností Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby a oceňujeme, že po letech konečně upozornilo na význam Odry. Jsem rád, že akce polského ministerstva vedou k zahrnutí oderské vodní cesty do transevropské dopravní sítě TEN-T,“ zdůraznil Luděk Sosna z Ministerstva dopravy ČR.

Obě strany se dohodly na dalším setkání na ministerské úrovni. Pracovní tým se kvůli tomu setká v prosinci v Praze.

Zdroj: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

Polská vláda schválila plán Strategie rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku

„Předpoklady pro plány na rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v Polsku na léta 2016–2020 s perspektivou do roku 2030“ – to je přesný název dokumentu, který byl v podobě rezoluce schválen na jednání polské vlády dne 14. června 2016.

Strategie pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy je jednou z priorit Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby. Předpokládá revitalizaci oderské vodní cesty, obnovení splavnosti řeky Visly z Varšavy do Gdaňsku a propojení Odry, Noteće, Visly a Bugu. Součástí programu je i výstavbu Slezského průplavu spojujícího Vislu a Odru.

S financováním mohou počítat dvě největší polské řeky Odra po celé délce a Visla mezi Varšavou a přístavy Trojměstí. První účinky tohoto programu budou viditelné na Odře do roku 2019. Investiční náklady zahrnují, mimo jiné, místní samosprávy, energetické firmy a soukromé podnikatele. Část prostředků bude pocházet ze zahraničních institucí.

Prioritou je propojení, ve spolupráci s našimi jižními sousedy, Odry, Labe a Dunaje. Konzultace na mezinárodní úrovni pro realizaci těchto plánů jsou velmi pokročilé. Začali jsme proces ratifikace úmluvy AGN OSN, která umožní zahrnutí našich vodních cest do evropského systému vodní dopravy.

„Polsko navrhne Evropské komisi zapsání Odry a Visly do sítě evropských dopravních koridorů. *V roce 2017 Brusel plánuje revidovat dopravní koridory. Zahrnutí polských vodních cest do evropské sítě by umožnilo požádat o finanční prostředky až do výše 85% investice,“* zdůrazňuje Krzysztof Kozlowski, náměstek ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby.

Krzysztof Kozlowski poukazuje na to, že Evropská komise bude kontrolovat, zda má investice dopravní a ekonomické opodstatnění.

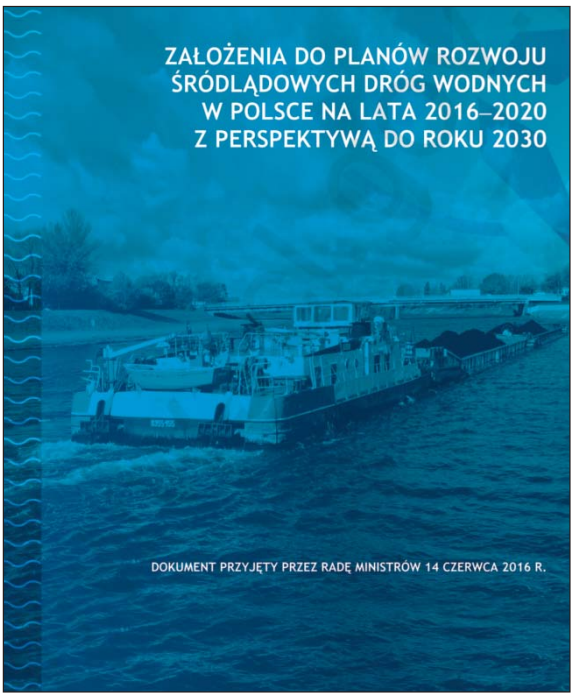
Modernizace vnitrozemských vodních cest přispěje ke zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na trhu, jakož

i ke konkurenceschopnosti námořních přístavů v ústí Odry a Visly a ekonomické aktivaci ploch umístěných podél hlavních plavebních tras. Dále zlepší podmínky pro provozování osobní a turisticko-rekreační plavby a ke zvýšení bezpečnosti před povodněmi.

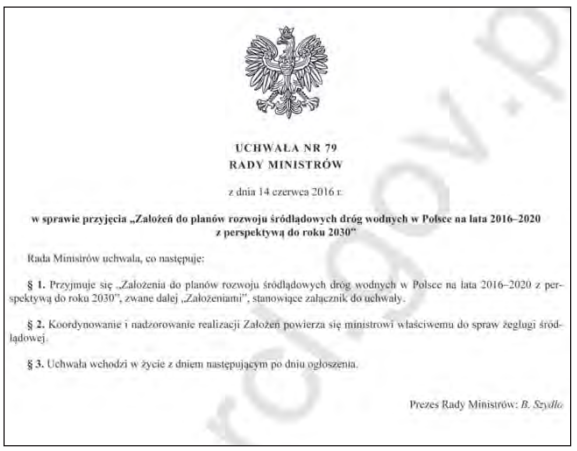
Jedním z výsledků má být zvýšení produkce „čisté“ elektrické energie získané z vodních elektráren. Údaje z roku 2011 ukazují, že by mohlo být na Visle postaveno 8 vodních elektráren spolu s výstavbou kaskády na dolní Visle, které by ročně mohly vyrobit 4 153 GWh (3-4% polské produkce energie).

Realizace této strategie je plánována v etapách po dobu několika let a bude stát okolo 70 miliard zlotých (cca. 430 miliard Kč). Část peněz by měla pocházet z fondů Evropské unie.

Tisková kancelář MGMiŻŚ



Usnesení polské vlády o přijetí plánů pro rozvoj vodní dopravy pro léta 2016–2020 s perspektivou do roku 2030
Titulní list „Předpoklady pro plány na rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v Polsku na léta 2016–2020 s perspektivou do roku 2030“
Samotný materiál hovoří v kapitole o Oderské vodní cestě v krátkodobé perspektivě o „koordinaci s českou stranou harmonogramu výstavby průplavu Odra-Dunaj po obou stranách hranice i provádění plánovacích a projektových činností“. V dlouhodobé perspektivě se píše o „Zakončení výstavby spojení Odra-Dunaj na horní Odře“.



UCHWAŁA NR 79
RADY MINISTRÓW

z dnia 14 czerwca 2016 r.

w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030“

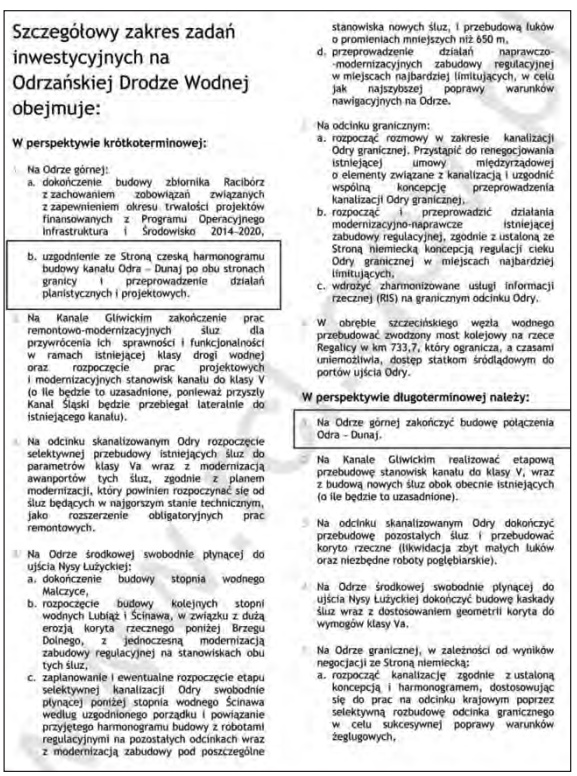
Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”, zwane dalej „Założeniami”, stanowiące załącznik do uchwały.

§ 2. Koordynowanie i nadzorowanie realizacji Założeń powierza się ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *B. Szydło*



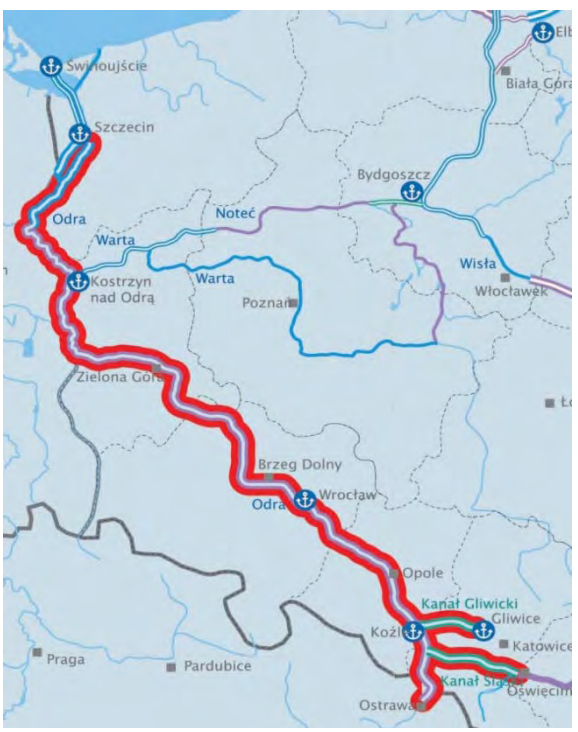
Szczegółowy zakres zadań inwestycyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej obejmuje:

W perspektywie krótkoterminowej:

1. Na Odrze górnej:
   a. dokończenie budowy zbiornika Racibórz z zachowaniem zobowiązań związanych z zapewnieniem okresu trwałości projektów finansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
   b. uzgodnienie ze Stroną czeską harmonogramu budowy kanału Odra – Dunaj po obu stronach granicy i przeprowadzenie działań planistycznych i projektowych.
2. Na Kanale Gliwickim zakończenie prac remontowo-modernizacyjnych śluz dla przywrócenia ich sprawności i funkcjonalności w ramach istniejącej klasy drogi wodnej oraz rozpoczęcie prac projektowych i modernizacyjnych stanowisk kanału do klasy V (o ile będzie to uzasadnione, ponieważ przyszły Kanał Śląski będzie przebiegał lateralnie do istniejącego kanału).
3. Na odcinku skanalizowanym Odry rozpoczęcie selektywnej przebudowy istniejących śluz do parametrów klasy Va wraz z modernizacją awanportów tych śluz, zgodnie z planem modernizacji, który powinien rozpoczynać się od śluz będących w najgorszym stanie technicznym, jako rozszerzenie obligatoryjnych prac remontowych.
4. Na Odrze środkowej swobodnie płynącej do ujścia Nysy Łużyckiej:
   a. dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce,
   b. rozpoczęcie budowy kolejnych stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa, w związku z dużą erozją koryta rzecznego poniżej Brzegu Dolnego, z jednoczesną modernizacją zabudowy regulacyjnej na stanowiskach obu tych śluz,
   c. zaplanowanie i ewentualne rozpoczęcie etapu selektywnej kanalizacji Odry swobodnie płynącej poniżej stopnia wodnego Ścinawa według uzgodnionego porządku i powiązanie przyjętego harmonogramu budowy z robotami regulacyjnymi na pozostałych odcinkach wraz z modernizacją zabudowy pod poszczególne stanowiska nowych śluz, i przebudową łuków o promieniach mniejszych niż 650 m,
   d. przeprowadzenie działań naprawczo-modernizacyjnych zabudowy regulacyjnej w miejscach najbardziej limitujących, w celu jak najszybszej poprawy warunków nawigacyjnych na Odrze.
5. Na odcinku granicznym:
   a. rozpocząć rozmowy w zakresie kanalizacji Odry granicznej. Przystąpić do renegocjowania istniejącej umowy międzyrządowej o elementy związane z kanalizacją i uzgodnić wspólną koncepcję przeprowadzenia kanalizacji Odry granicznej,
   b. rozpocząć i przeprowadzić działania modernizacyjno-naprawcze istniejącej zabudowy regulacyjnej, zgodnie z ustaloną ze Stroną niemiecką koncepcją regulacji cieku Odry granicznej w miejscach najbardziej limitujących,
   c. wdrożyć zharmonizowane usługi informacji rzecznej (RIS) na granicznym odcinku Odry.
6. W obrębie szczecińskiego węzła wodnego przebudować zwodzony most kolejowy na rzece Regalicy w km 733,7, który ogranicza, a czasami uniemożliwia, dostęp statkom śródlądowym do portów ujścia Odry.

W perspektywie długoterminowej należy:

1. Na Odrze górnej zakończyć budowę połączenia Odra – Dunaj.
2. Na Kanale Gliwickim realizować etapową przebudowę stanowisk kanału do klasy V, wraz z budową nowych śluz obok obecnie istniejących (o ile będzie to uzasadnione).
3. Na odcinku skanalizowanym Odry dokończyć przebudowę pozostałych śluz i przebudować koryto rzeczne (likwidacja zbyt małych łuków oraz niezbędne roboty pogłębiarskie).
4. Na Odrze środkowej swobodnie płynącej do ujścia Nysy Łużyckiej dokończyć budowę kaskady śluz wraz z dostosowaniem geometrii koryta do wymogów klasy Va.
5. Na Odrze granicznej, w zależności od wyników negocjacji ze Stroną niemiecką:
   a. rozpocząć kanalizację zgodnie z ustaloną koncepcją i harmonogramem, dostosowując się do prac na odcinku krajowym poprzez selektywną rozbudowę odcinka granicznego w celu sukcesywnej poprawy warunków żeglugowych,



PRIORITA č.1: Oderská vodní cesta

ODERSKÉ FÓRUM 2016
Splavnění Odry až do Ostravy a Mošnova přinese regionům v příhraničí hospodářské oživení

Česká i polská strana na vládní i regionální úrovni mají zájem o splavnění řeky Odry z polského města Kędzierzyn-Koźle až do Ostravy a Mošnova. Pro regiony na obou stranách hranice by výstavba zmíněného úseku vodní cesty přinesla hospodářské oživení a zlepšení sociální situace. Shodli se na tom účastníci konference ODERSKÉ FÓRUM–FORUM ODRZAŃSKIE, která se konala 25. května letošního roku v Bohumíně a kterou pořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

ODERSKÉ FÓRUM FORUM ODRZAŃSKIE
Kędzierzyn-Koźle - Racibórz - Ostrava - Mošnov

Česko-polská platforma ODERSKÉ FÓRUM–FORUM ODRZAŃSKIE vznikla v roce 2015 a jejím hlavním cílem je zajistit objektivní informace o záměru výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra, zejména pro samosprávu, podnikatelské subjekty i veřejnost v regionu podél řeky Odry od Koźle přes Racibórz, Ostravu až do Mošnova. *„Účastníci konference vítají zahájení česko-polských jednání na ministerské úrovni i fakt, že trasa Oderského vodního koridoru v přeshraničním úseku Koźle-Ostrava nemá neřešitelné překážky technické a environmentální povahy,“* shodli se účastníci konference v Bohumíně.

Oderské fórum 2016 se konalo v nedávno zrekonstruovaném Společenském domě ve Starém Bohumíně

O hospodářském významu splavnění Odry se hovoří již desítky let. Polská strana věnuje Oderské vodní cestě v současnosti velkou pozornost, chce dosáhnout splavnění Odry na IV. stupeň a připravuje přistoupení k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu. Podle Przemyslawa Zukowskiego z ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby si polská část splavnění úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava-Mošnov vyžádá 1,67 miliardy zlotých (cca. 10,4 miliardy Kč). *„Když se nám podaří zlepšit splavnost Odry a zvýšit plavební třídu, bude to průlom, který pak posune k realizaci další etapy, i vodní koridor Dunaj-Odra-Labe,“* upřesnil Żukowski.

Przemyslaw Żukowski z ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

Mapa prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy-Mošnova

Česká strana chystá zpracování Studie proveditelnosti pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, přičemž v jejím v rámci se mají samostatně posoudit i jednotlivé aktuální etapy a vybrat jedna ze dvou variant řešení obchvatů meandrů řeky Odry v Bohumíně.

„Česká strana v některých přístupech a krocích zaostává za Polskem, to by se mělo zásadně změnit. Je třeba usilovat o vybudování alespoň úseku Kędzier-

***zyn-Koźle – Ostrava-Mošnov, jeho přínos pro Moravskoslezský kraj a Českou republiku může být velký a může být zásadní pro konkurenceschopnost,“* zdůraznil vládní zmocněnec pro Moravskoslezský, Ústecký a Karlovarský kraj Jiří Cienciala.**

Vládní zmocněnec pro Moravskoslezský, Ústecký a Karlovarský kraj Jiří Cienciala

Podle prezidenta sdružení Pavla Bartoše představuje splavnění Odry do Ostravy-Mošnova obrovskou příležitost pro region, pro jeho hospodářské oživení. *„Samozřejmě se to netýká jen Moravskoslezského kraje, ale všech příhraničních regionů v rámci Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA,“* uvedl Pavel Bartoš. Prodloužení Oderské vodní cesty přinese vznik nových pracovních míst nejen při její výstavbě, ale i při jejím využívání. *„Bude mít nejen vliv na zvýšení konkurenceschopnosti místních firem, bude mít význam vodohospodářský a přispěje ke stabilizaci vodního režimu podél trasy a může odstranit problémy s nedostatkem vody, se kterým se v poslední době region potýká,“* řekl náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Daniel Havlík, který také potvrdil, že v územních plánech kraje se s vodní cestou počítá. Splavnění Odry po Ostravu-Mošnov podpoří také energetickou nezávislost regionu.

Náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Daniel Havlík

***„Napojení Ostravy na vodní cestu podporujeme, protože bez ní nemůžeme udržet konkurenceschopnost našich firem. Ty umí zkonstruovat obrovské výrobky, ale máme velké problémy s jejich přepravou, což by nám vodní cesta ulehčila,“* přiznal Ladislav Mravec, generální manažer Národního strojírenského klastru, který sdružuje 73 firem.**

Na fóru vystoupil také ředitel strojírenské společnosti FAMET S.A. Opole Krzysztof Wilsz, který představil možnosti přepravy nadrozměrných výrobků po Oderské vodní cestě již v současnosti. Za tímto účelem bylo zřízeno závodové překladiště v Opoli s 500 tunovým jeřábem.

Ředitel strojírenské společnosti FAMET S.A. Opole Krzysztof Wilsz

Překlad nadrozměrného výrobku v závodovém překladišti FAMET Opole

***„Vodní doprava je doprava nejekologičtější, nejlevnější a nejbezpečnější,“* uvedl opolský vojvoda Adrian Czubak, který vyzval představitele a zástupce regionů ještě k větší spolupráci pro prosazování splavnění Odry z Koźle do Ostravy-Mošnova.

Řeka Odra je splavná s určitými problémy od přístavu ve Štětíně až po město Kędzierzyn-Koźle, které leží asi padesát kilometrů od hranic s Moravskoslezským krajem. Splavněním Odry až do Ostravy-Mošnova se Oderská vodní cesta prodlouží o devadesát kilometrů. Jde o samostatný úsek vodní cesty, který je nezávislý na jiných projektech. Do budoucna by však mohl být součástí vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, nebo společně se Slezským kanálem propojit také Odru s Vislou. Trasa tohoto úseku probíhá územím nejprůmyslovějších částí Česka i Polska, kde žije téměř sedm milionů obyvatel, z nichž polovina by mohla být ovlivněna přínosem prodloužení splavnění Odry.

Účastníci konference navrhují, aby představitelé a zástupci regionů, měst a obcí aktivně spolupracovali při určení bodu dotyku trasy na hranicích a při vyhledávání vhodných aktivit, které souvisí s využitím přeshraniční části vodního koridoru v úseku Koźle-Ostrava. *„Je také nutné navrátit Oderský vodní koridor (E-30) do sítě TEN-T při její nejbližší aktualizaci, navrhujeme vyvolat společné polské a české aktivity, které povedou ke společnému stanovisku v této věci ještě před předpokládaným termínem roku 2023,“* stojí v závěrech konference.

Akci podpořil ze svého rozpočtu Moravskoslezský kraj. Marketingoví partneři Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju sp. z o.o. a NOSRETI Specialtransport.

Oderská vodní cesta má naději se stát evropskou vodní dálnicí

ZÁVĚRY ODERSKÉHO FÓRA 2016

Účastníci diskusní platformy Oderské fórum - Forum Odrzańskie 2016:

1) **vítají zahájení česko-polských jednání na ministerské úrovni** k přeshraničnímu úseku Oderského vodního koridoru Kędzierzyn-Koźle - Ostrava, podpořené ,,Strategií rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku na léta 2016-2020 s výhledem do r. 2030“, zpracovanou Ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polska a zadáním zpracování „studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ Ministerstvem dopravy České republiky;
2) **berou na vědomí**, že trasa Oderského vodního koridoru v přeshraničním úseku Kędzierzyn-Koźle - Ostrava **nemá neřešitelné překážky technické a environmentální povahy**;
3) **doporučují**, aby za účelem **stanovení hraničního bodu** bylo v rámci zpracovávání studie proveditelnosti svoláno česko-polské jednání i za účasti zástupců místních samospráv a v územně plánovací dokumentaci i dalších souvisejících dokumentech v České republice i Polské republice byla uplatňovaná levobřežní protipovodňová varianta vedení trasy; dále žádají, aby Česko-polská pracovní skupina pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe zařadila otázku hraničního bodu na pořad jednání dne 29.06.2016 ve Varšavě, a stanovila potřebné kroky k jeho zajištění - příprava mezistátní smlouvy;
4) **vyzývají orgány příslušných regionů, měst a obcí po obou stranách hranice k aktivní spolupráci** při přípravě územně plánovací dokumentace a přijímání příslušných opatření, souvisejících s využitím přeshraniční částí vodního koridoru v úseku Kędzierzyn-Koźle - Ostrava;
5) **podporují navrácení Oderského vodního koridoru (E-30) do sítě TEN-T** při její nejbližší aktualizaci, přičemž navrhují vyvolat společné polské a české aktivity za účelem přípravy včasného společného česko-polského stanoviska v této věci, tzn. před rokem 2023.

Na Oderském fóru přítomné překvapil obraz znázorňující parníky na Odře v Bohumíně od Jiřího Gregera

Polsko-česká družba: polští kapitáni, generální manažer NSK Ladislav Mravec a Josef Podzimek

Přístav Svinoústí uvedl do provozu námořní terminál LNG

Monika Woźniak-Lewandowska – Správa námořních přístavů Štětín a Svinoústí
Foto: Správa námořních přístavů Štětín a Svinoústí, GAZ – SYSTEM S.A.

Celkový pohled na nový LNG terminál ve Svinoústí

Nádrže na LNG

Výběr přístavu ve Svinoústí pro zřízení terminálu na vykládku LNG byl mimořádné důležitým rozhodnutím jak pro rozvoj samotného přístavu, tak i města a Západních Pomořan. Tato investice může přivést Svinoústí do role baltského lídra v překládce LNG.

Akciová společnost Správa námořních přístavů Štětín a Svinoústí (ZMPSiŚ) se podílela na vzniku této největší energetické investici v dějinách Polska. Společnost měla na starosti jeden ze čtyř projektů spočívající ve výstavbě nábřežní zdi ve vnějším přístavu ve Svinoústí. Právě u tohoto nábřeží přistávají tankery s dodávkami kapalného plynu a zde se také vykládají. Náklady spojené s výstavbou nábřeží dosáhly částky téměř 180 milionů zlotých (cca. 1,1 miliardy Kč).

Tato stavba byla pro Správu námořních přístavů nemalou výzvou, a to jak z hlediska technického, tak i organizačního. Byl to totiž první projekt po mnoha letech uskutečňovaný na otevřeném moři. Vyžadoval tedy zvláštní koordinaci veškerých prací. Zejména, když zároveň Námořní úřad prováděl konstrukční práce spojené se stavbou nového vlnolamu. To vyžadovalo řadu technických ujednání, která se prováděla v každé fázi výstavby. Vedle složité infrastruktury se musela také zajistit bezpečná plavba.

Avšak nejdůležitějším bodem investice byla výstavba lodního stanoviště 500 metrů od břehu a překládkové rampy vybavené uvazovacími pacholky a odrazníky. Právě na tomto místě se realizuje vykládka uvázaných tankerů s dodávkou LNG. Dále se plyn posílá na souš s využitím instalací zbudovaných společností PLNG na překládací rampě a potrubí instalovaných na konstrukci estakády, jejíž výstavbu na mořské části prováděl také ZMPSiŚ. V rámci této části investice ZMPSiŚ postavil také stanoviště jímadla technologické a protipožární vody, na němž společnost Spółka Polskie LNG zbudovala instalace protipožární ochrany a napájení pro systém přistávání. Byly také provedeny prohlubovací práce v oblasti od točny až k lodnímu stanovišti. To všechno za účelem zajištění přístupové lodní cesty s hloubkou 14,5 m.

Takto připravená přístavní infrastruktura dovoluje obsluhovat lodě s maximální délkou 320 m, šířkou 50 m, přípustném ponoru 12,5 m a s maximální kapacitou nádrží 217 000 m^3 LNG.

Zprovoznění terminálu dovoluje diverzifikovat dodávky plynu do Polska a zvýšit tak energetickou bezpečnost země. Kromě toho je pro Správu námořních přístavů Štětín a Svinoústí dalším bonusem získání nových pozemků ve vnějším přístavu pro rozvojové a investiční účely. V důsledku to bude mít vliv na další rozvoj celého přístavního komplexu Štětín-Svinoústí. Zvýšil se totiž jeho kvantitativní i kvalitativní potenciál.

Přístav Svinoústí má dokonalou polohu. Přímý přístup k moři a velmi dobré plavební podmínky. To byly mj. argumenty pro to, aby terminál LNG vznikl právě v tomto místě. Navíc umístění terminálu LNG v ústí oderské vodní cesty dává možnosti pro budoucí využití říčních tankerů pro další přepravu LNG po evropských vodních cestách.

Dne 17. června 2016 dorazil do terminálu první komerční transport zkapalněného plynu z Kataru. Předcházely mu dvě dřívější dodávky sloužící ke zprovoznění instalace. Celková regasifikační kapacita terminálu činí 5 miliard metrů krychlových ročně. Plynový terminál byl zbudován tak, aby umožňoval zvýšit regasifikační kapacitu na 10 miliard metrů krychlových ročně, bude-li to třeba.

Do Svinoústí se plyn v kapalné podobě (LNG) dostává v nákladových prostorech speciálních tankerů na zkapalněný zemní plyn (metan). Stěny nádrží jsou zkonstruovány mj. ze sopečného skla. To dovoluje udržovat plyn při teplotě asi 160 stupňů Celsia. Díky tomu je jeho objem asi 600krát menší a umožňuje přepravit jednorázově na lodi typu Q Flex 210 tisíc metrů krychlových LNG. Po regasifikačním procesu se dostává asi 126 milionů metrů krychlových plynu.

Za zmínku také stojí to, že lodě na zkapalněný plyn připlouvající do Svinoústí se těší značnému zájmu turistů. Velké LNG tankery jsou totiž ze souše dobře vidět.

Lodní stanoviště pro vykládku LNG z tankerů

První komerční transport zkapalněného plynu z Kataru (17. 6. 2016)

Sázka na zemní plyn: omezení emisí z lodní dopravy

Jelena Burmistrova – generální ředitelka Gazprom Export

Výkyvy v cenách energetických komodit, technologický pokrok, změna chování spotřebitelů a ohled na životní prostředí – všechny tyto aspekty nutí lidstvo přehodnotit problém používaných paliv v dopravě. Mentalita volby levných a technologicky jednoduchých paliv ztrácí oporu a uvolňuje cestu prozíravějšímu přístupu, v němž převažují takové faktory, jako je efektivita a environmentální udržitelnost. Nicméně přechod k „zelené mobilitě“ postupuje k našemu zklamání pomalu.

Předpovědi nakonec vždy skončí u růstu globálních emisí, pokud dnes neučiníme ty správné kroky, a to především v silniční, letecké a vodní dopravě. Jen lodní doprava má na svědomí 2,5 % globálních emisí skleníkových plynů, což dnes představuje zhruba miliardu tun CO_2 ročně s rizikem dalšího dramatického růstu do roku 2050. To není v souladu s cíli Evropské unie na snížení emisí.

Z pohledu průmyslu je zjevné, že různá odvětví ekonomiky budou muset změnit dosavadní přístup a do svých podnikatelských rozhodnutí integrovat více řešení omezujících uhlíkové emise. Přestože s přechodem k nízkouhlíkové ekonomice jsou obvykle spojovány vyšší náklady, existují způsoby, jak tuto cestu sledovat udržitelným, cenově dostupným a efektivním způsobem. Pro Gazprom Export taková cesta začíná využitím zemního plynu v dopravě.

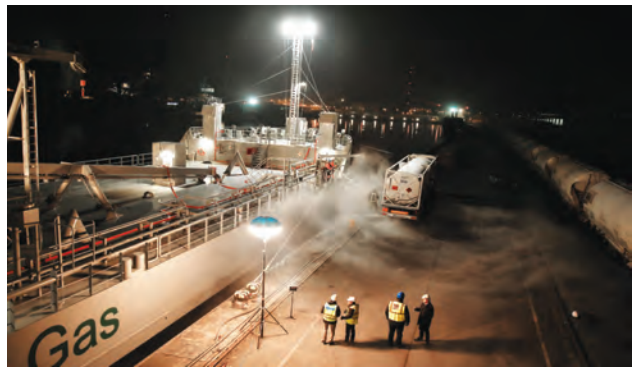
Z dnešní nabídky paliv má právě zemní plyn privilegované postavení, které umožňuje zohlednit uhlíkové emise a zavést opatření k jejich snížení. Stlačený zemní plyn (CNG) je v dopravě široce využíván v Asii, Americe a Evropě, a to především pro osobní a dodávkové vozy. Zkapalněný zemní plyn (LNG) je naopak efektivní a konkurenceschopnou technologií pro těžkou nákladní silniční dopravu.

LNG je navíc velmi perspektivním řešením ke snížení emisí z lodní dopravy, protože rejdaři jsou předmětem stále přísnějších emisních předpisů. Řečí čísel – využití LNG by vedlo ke dvacetiprocentnímu snížení emisí skleníkových plynů v porovnání s využíváním těžkého topného oleje a k ještě daleko většímu snížení emisí dalších znečišťujících látek. Nesmíme zapomenout ani na palivové náklady, které jsou při použití LNG významně nižší oproti běžným topným olejům.

Globální dodavatelé energie jako Gazprom Export jsou dnes v pozici, kdy nabízejí přístup k LNG prostřednictvím nákladově dostupné infrastruktury pro skladování LNG v přístavech, tankovacích plavidel na dopravu a doplňování LNG nebo plnicích stanic dokovaných v přístavech. Existují silné komerční a environmentální důvody pro výstavbu dalších plnících kapacit pro LNG v evropských přístavech.

Je důležité, že této nové technologii se dostává potřebné podpory od politiků, tržních hráčů i občanů, kterým leží na srdci stav evropských moří a globálního klimatu. Baltské a Severní moře stejně jako kanál La Manche jsou modelovými oblastmi pro zavedení nejambicióznějších pravidel Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organisation – IMO) regulujících lodní emise. Další části světa budou nepochybně následovat a vytvoří tak rovné podmínky na globálním hřišti.

První nákladní loď pro suchý náklad používající jako palivo LNG z integrovaných nádrží



Doplňování paliva lodi na přepravu cementu M. V. Greenland

LNG tanker Jenisej

Gazprom Export věnoval v minulém desetiletí velké úsilí, aby demonstroval potenciál zemního plynu v dopravě. Během každoročních Blue Corridor Rallye jsme bezpečně a spolehlivě procestovali tisíce kilometrů Evropou vozidly na zemní plyn, abychom se podělili o naše zkušenosti a expertní znalosti z této oblasti. Letos Blue Corridor Rallye během května a června vedla kolem Baltského moře a zaměřila se na využití LNG v námořní dopravě.

Evropa může dosáhnout svých klimatických i byznysových cílů, pokud vytvoří správné tržní pobídky a bude mít odvahu investovat do technologií, které mohou v budoucnu změnit způsob našeho života a podnikání. Pevně věřím, že na cestě této energetické přeměny může být zemní plyn palivem přirozené volby.

Přímá překládka LNG z plynového tankeru Pskov na LNG tanker Jenisej na širém moři

Říční lodě poháněné LNG jsou skutečností!

Ukázkovou říční lodí je tanker GreenStream, který je plně poháněn LNG. Je určen k přepravě 3 124 m³ minerálních olejů a chemických látek. Tanker díky svým rozměrům může plout po většině moderních evropských vodních cest. Tanker odpovídá třídě Va – je 110 m dlouhý, 11,4 m široký s ponorem 2,35 m.

Této problematice se věnoval článek Ekologické pohony vnitrozemských plavidel v časopise Vodní cesty a plavba 1/2015, str. 19.

Říční tanker GreenStream poháněný LNG

ASOCIACE KRAJŮ
ČESKÉ REPUBLIKY

U S N E S E N Í
Rady Asociace krajů České republiky

číslo: 264
ze dne 20. července 2016

Příprava postupného dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Rada Asociace krajů České republiky

I. **bere na vědomí**
   a) informaci o jednání krajských koordinátorů pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe s prezidentem republiky dne 10. 3. 2016 na Pražském hradě,
   b) informaci o aktuálním stavu přípravy projektu Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a o postupu Ministerstva dopravy ČR při jeho přípravě a při projednávání zařazení tohoto projektu do nového návrhu transevropské dopravní sítě TEN-T,

II. **konstatuje,** že příprava projektu pokračuje pomalu, přičemž
   a) příprava není koordinována s dalšími investičními záměry,
   b) postup přípravy je narušován malými pravomocemi investorské organizační složky státu Ředitelství vodních cest ČR,
   c) jednání s partnerskými státy se nevedou efektivně,
   d) neexistuje efektivní koordinace postojů na půdě EU, a to zejména s Polskem a Slovenskem,
   e) aktivita centrálních orgánů směrem ke krajům je malá, což blokuje možnost řešení regionálních strukturálních problémů,

III. **schvaluje** podporu legislativních úprav, které podpoří rychlejší přípravu strategických staveb, včetně návrhu na jednotné povolovací řízení,

IV. **doporučuje** zainteresovaným krajům
   a) trvat vůči Ministerstvu dopravy a zpracovateli připravované Studie proveditelnosti na vzájemné systematické spolupráci,
   b) dle svých možností připravit regionální podklady pro konkrétní úseky vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, s využitím prostředků EU,
   c) zajistit ve svých Zásadách územního rozvoje trvalé zachování územní rezervy pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a současně se zasadit o jeho vložení do Politiky územního rozvoje ČR při její příští aktualizaci.

JUDr. Michal Hašek
předseda Rady
Asociace krajů ČR

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

Prezident republiky Miloš Zeman se v úterý dne 13. září 2016 na Pražském hradě setkal s krajskými koordinátory vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z krajů Jihomoravského, Zlínského, Olomouckého, Moravskoslezského, Pardubického, Středočeského a Ústeckého. Setkání se zúčastnili zástupce Ministerstva dopravy ČR a vedoucí sdružení DOL zpracovávajícího Studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L.

V průběhu setkání byly diskutovány aktuální informace k tématu vodních cest, stejně tak aktuální informace od zadavatele a zpracovatele Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L.

Prezident republiky ujistil zúčastněné o jeho trvalé podpoře projektů v oblasti dopravní infrastruktury včetně vodních cest. Největší příležitost pro rozvoj vodních cest vidí prezident republiky, mimo realizace splavnění Labe do Pardubic, především v přípravě splavnění Odry ve spolupráci s Polskou republikou a to zejména úseku Kozle-Ostrava.

„Jsem rád, že téma oderského úseku Kozle-Ostrava silně zaznělo také na jednání tripartity v pondělí a to jako součást řešení sociálních a strukturálních problémů Moravskoslezského kraje. Bylo by chybou promarnit příznivou situaci v Polsku, které dokonce zřídilo samostatné ministerstvo vodních cest,“ **uvedl prezident republiky Miloš Zeman.**

Zástupci zainteresovaných krajů informovali prezidenta republiky o usnesení Asociace krajů ČR č. 264 z 20. 7. 2016, kterým asociace schválila podporu legislativních úprav, které podpoří rychlejší přípravu strategických staveb, včetně návrhu na jednotné povolovací řízení.

Asociace krajů ČR zároveň doporučila zainteresovaným krajům trvat vůči ministerstvu dopravy a zpracovateli Studie proveditelnosti na vzájemné systematické spolupráci.

Krajům bylo doporučeno dle jejich možností připravit regionální podklady pro konkrétní úseky vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s využitím prostředků EU, aniž by čekaly na dokončení studie proveditelnosti D-O-L.

Kraje by dle usnesení Asociace krajů měly zajistit ve svých Zásadách územního rozvoje trvalé zachování územní rezervy pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a současně se zasadit o jeho vložení do Politiky územního rozvoje ČR při její příští aktualizaci.

V závěrečném slovu prezident republiky Miloš Zeman doporučil, aby kraje využily své zákonodárné pravomoci a předložily Parlamentu ČR Návrh věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a nečekaly na jeho paragrafové znění.

Autor fotografie Hana Brožková, KPR

Ministerstvo dopravy vybralo zpracovatele studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ministerstvo dopravy vybralo v otevřeném zadávacím řízení zpracovatele studie proveditelnosti vodního kanálu Dunaj-Odra-Labe. Vítězem se stala společnost Sdružení DOL, tvořená firmami Vodní cesty, Sweco Hydroprojekt a Aquatis. K podpisu smlouvy by mělo dojít v nejbližších dnech. Cena studie proveditelnosti bude 22,3 mil. Kč bez DPH. Oproti předpokládané ceně se tak jedná o úsporu téměř 3 miliony Kč. Vítězná společnost nyní posoudí, zda je zhotovení navrhovaného projektu přínosné a zhodnotí jeho možná rizika.

„Jsem rád, že se nám podařilo úspěšně vybrat dodavatele studie proveditelnosti. Plníme tak programové prohlášení vlády. Studie ukáže, jaké by stavba z odborného hlediska měla přínosy a náklady. Pokud studie proveditelnosti pro některou z variant vyjde, mohou se dělat další kroky," řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Úkolem zhotovitele bude ve studii proveditelnosti posoudit jednotlivé varianty provedení celé stavby. Studie proveditelnosti bude vycházet z práce s multimodálním dopravním modelem České republiky s přesahem do sousedních států a klíčových námořních přístavů.

Posuzování jednotlivých variant koncepce vodního koridoru D-O-L bude probíhat tzv. metodou CBA, Cost-Benefit Analysis, tedy analýzou nákladů a přínosů. Tato metoda hodnotí investiční a provozní náročnost realizace celého projektu v porovnání s územními, hospodářskými, technickými, environmentálními a sociálními přínosy. V rámci této analýzy budou rovněž zhodnocena také možná rizika celého projektu.

Zpracovatel musí v rámci analytické argumentace studie proveditelnosti dle jednotlivých etap:

a) Posoudit variantní alternativy, jimiž lze dosáhnout cíle české a evropské dopravní politiky (bezpečná nízkoemisní a udržitelná doprava, která je současně dostupná a efektivní s co nejmenšími dopady na životní prostředí), hospodářské a kohezní politiky (vyrovnaný rozvoj regionů, odstraňování regionálních hospodářských handicapů), jakož i další cíle v oblasti energetiky a vodohospodářství;

b) prověřit a posoudit alternativy jednotlivých větví vodního koridoru D-O-L, variantní vedení tras a technické řešení jednotlivých částí větví D-O-L, které může plnit výše uvedené cíle. Zpracovat předpokládané náklady na realizaci koncepce vodního koridoru D-O-L. Uchazeč bude primárně vycházet z výstupů již dříve realizovaných studií v této věci, zejména digitalizace základní trasy D-O-L, která byla řešena v období let 2001 – cca. 2005;

c) zajistit dle přesně specifikovaných požadavků mapové dílo v rozsahu prověřovaných a posuzovaných alternativ dle písm. b);

d) posoudit na základě objektivně ověřitelných kritérií využitelnost víceúčelového vodního koridoru D-O-L z pohledu jeho dopravních i mimodopravních funkcí a to v rozsahu realizace celé koncepce D-O-L, resp. pouze jejích dílčích částí. Zohledněn bude také dopad variantně dosahovaných parametrů tříd vodní cesty na jednotlivých větvích D-O-L. Studie musí vycházet z multimodálního dopravního modelu České republiky s přesahem do sousedních států a klíčových námořních přístavů, jeho prognostická část musí být v souladu s příslušnými dlouhodobými scénáři vývoje makroekonomických a demografických ukazatelů a musí respektovat prognózu vývoje cen jednotlivých druhů energií pro dopravu;

e) posouzení jednotlivých variant vodního koridoru D-O-L metodou: analýza nákladů a přínosů (Cost Benefit Analysis; dále jen „CBA"), která zhodnotí investiční náročnost realizace a provozní náklady vodního koridoru D-O-L na straně jedné a zohlední širší společenské efekty, zahrnující územní, hospodářské, technické, environmentální i sociální důsledky na straně druhé. Uchazeč bude postupovat dle pravidel stanovených pro toto posuzování v „Prováděcích pokynech pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách" (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách"). V rámci hodnocení CBA musí být zohledněny možné varianty vodního koridoru D-O-L dle písm. d);

f) analýza rizik;

g) závěrečná část shrnutí výsledků a definice dalšího postupu včetně účasti na vypořádávání meziresortního připomínkového řízení.

Zdroj: Ministerstvo dopravy

Studie proveditelnosti bude prověřovat a posuzovat vodní koridor Dunaj-Odra-Labe na území České republiky s přesahem do sousedních států a klíčových námořních přístavů

Lodě vyměnily přes 100 let starý železniční most u Lovosic

Miroslav Neumaier

Foto: Česká lodní doprava – charter s.r.o.

V minulém roce proběhla rekonstrukce železničního mostu přes řeku Labe mezi Lovosicemi a Žalhosticemi na Litoměřicku, který zde stál už od roku 1898. Významnou měrou se při této náročné akci uplatnily říční lodě s jejich pomocí montéři usadili nové mostní oblouky, kdy každá ze tří částí nového mostu vážila více než 400 tun.

Jak uvedl stavbyvedoucí Marcel Návojský, délka mostního oblouku je 72 metrů: *„Konstrukce samotná váží 420 tun a pro přemístění oblouku potřebujeme dalších 180 tun pomocných ocelových konstrukcí.“*

„Příprava na novou stavbu mostovky byla velmi náročná. Předcházely jí výpočty a prvním fyzickým krokem byla demontáž tří kusů staré mostovky. A to byla velká neznámá, protože výkresy byly z roku 1890 a nebyly přesné. Nová mostovka je sice těžší, ale už o ní víme úplně všechno, takže se nám snadněji počítá zatopení soulodí a zdvihy,“ popisuje celou věc jednatel České lodní dopravy Vladimír Toman.

Nově vyrobené mostní oblouky byly usazovány pomocí soulodí doprovázeného tažným remorkérem. Z lodí byla vybudována podpůrná konstrukce ke které se připevňovaly nové součásti mostu. Pak byl pomocí lodí díl mostu přivezen na místo určení. Přípravy na tuto operaci trvaly několik týdnů. Technické řešení a časový sled prací odborníci navíc museli upravovat i podle hladiny řeky. Asi nejobtížnější částí celé rekonstrukce mostu byla příprava na sundání oblouku, která trvala několik týdnů.

Pod most najely dvě lodě spojené traverzou a napuštěné vodou. Tam na ně stavaři postavili dvě ocelové konstrukce, kvůli zajištění stability. Když byly obě zaplavené lodi pod mostem, byla z nich voda odčerpána. Lodím se tak snížil ponor a tak byla nadzvednuta část mostu o několik centimetrů. I tak ale bylo nutné pomoci i zvýšením hladiny řeky o což se postarala obsluha lovosického zdymadla. Samotný přesun části mostu byl už pak hračka a trval několik minut. Konstrukce skončila na břehu řeky, kde byla rozřezána na menší části. Zbylé dva oblouky byly sneseny stejnou cestou. Na místo byl pak usazen nový most, který je ovšem o 200 tun těžší.

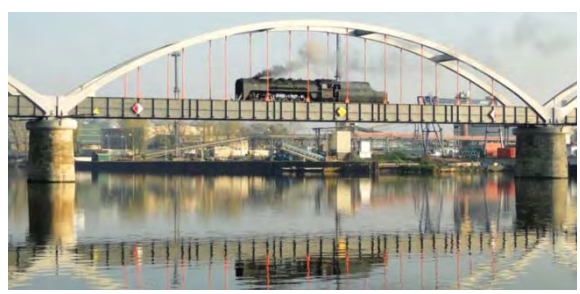
„U starých konstrukcí nikdo neví, jak se budou chovat. Nikdo neumí přesně spočítat, jakým způsobem se budou pohybovat. Podle předpokladů jsme museli připravit ještě vyztužení,“ vysvětlil M. Návojský.

„Naše lodě běžně vozí písek, nyní se použily na takto speciální věc. Zkušenosti máme s nejrůznějšími přepravami, tento systém a most ale děláme poprvé,“ sdělila Zuzana Zieglerová z České lodní dopravy.

Pro diváky zajímavou byla také zatěžkávací zkouška nového mostu, který prováděla parní lokomotiva z rodu šlechtičen. Parní rychlíková lokomotiva 475.111 z roku 1947 patřící Iron Monument Clubu přicestovala z Plzně a spolu s železničním jeřábem EDK 750 svou váhou, která činila souhrnem 32 tun, oba stroje zatěžovaly jednotlivá pole mostu.

Bohužel ale modernizace železničního mostu neřešila zvýšení podjezdné výšky na 7 m. Zmodernizovaný most tak má stejnou podjezdnou výšku jako před modernizací: 6,64 m od max. plavební hladiny.

Usazování nové mostní konstrukce pomocí speciálního soulodí



Zatěžkávací zkouška nové mostní konstrukce parní lokomotivou a železničním jeřábem *Foto: Iron Monument Club*

Celkový pohled na zmodernizovaný most

Výstavba labsko-vltavské vodní cesty je ekonomicky smysluplná

JUDr. Ing. Zdeněk Dufek, Ph.D. – ředitel, Centrum AdMaS , Fakulta stavební VUT v Brně

Autorský kolektiv Fakulty stavební VUT v Brně zpracovával v roce 2015 pro Ředitelství vodních cest ČR obsáhlou studii, která obsahovala komplexní vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu ČR. Studie byla následně v letošním roce projednávána a schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR. Do prověřovaného souboru stavebních opatření byly zahrnuty následující klíčové infrastrukturní stavby:

Popis opatření	Investiční náklady (tis. Kč bez DPH)
VLTAVA	
Zvýšení ponorů na Vltavě (Mělník - Praha Radotín)	232 880,00
Úprava - ohlaví PK Hořín	182 850,00
Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavě - mosty	768 268,00
Modernizace rejd PK Štvanice	77 600,00
Plavební komora Praha - Staré Město	490 590,00
Celkem Vltava	1 752 188,00
LABE	
Plavební stupeň Děčín	3 734 794,00
Komora Brandýs nad Labem (modernizace)	68 252,00
VD Velký Osek, modernizace plavební komory	78 996,00
Stabilizace podmínek v přístavu Chvaletice	64 913,00
Stupeň Přelouč II	2 210 220,00
Most přes Labe Valy - Mělice	177 089,00
Modernizace stupně Srnojedy	315 563,00
Přístav Pardubice	171 149,00
Celkem Labe	6 820 976,00
Zvýšení překladních kapacit - přístav Rozběsesy	24 000,00
Zvýšení překladních kapacit - přístav Vaňov	48 000,00
Celkem investiční náklady v cenové úrovni 2014	8 645 164,00

V rámci zadání byly prověřeny odhadované náklady, vliv navrhovaného souboru opatření na fungování vodní cesty jako celku, byly provedeny kapacitní výpočty souběžných železničních a silničních komunikací, odhadnuta budoucí poptávka po přepravě vodní cestou a provedena celková kalkulace ekonomické efektivnosti. Pro zpracování studie byl vysloven teoretický předpoklad, že všechna výše uvedená díla budou v roce 2020 v provozu.

Dle odborného názoru zpracovatelů navržená studie opatření v rámci limitů daných regulací na úseku ochrany životního prostředí umožní odstranit stávající kritické momenty labsko-vltavské vodní cesty. Komplex opatření má pro zahraniční přepravy garantovat splavnost na ponor minimálně 220 cm po dobu 180 dní a po zbývajících 165 dní na ponor 140 cm. V oblasti od Ústí nad Labem proti proudu do vnitrozemí opatření garantují splavnost na ponor trvale 220 cm až do Pardubic a do Prahy (Radotína).

Byl proveden rozsáhlý průzkum trhu u potenciálních zákazníků. Po vyhodnocení jsme došli k závěru, že pokud bude labsko-vltavská vodní cesta spolehlivá (děčínský jez je v tomto ohledu klíčový), tak ročně dojde k převodu nejméně 3,2 milionu tun zboží ze železnice a silnice na vodu. Pozitivní vliv této skutečnosti na životní prostředí (nehody, hluk, znečištění ovzduší, změny klimatu), který se dá dle platných metodik přepočítat na koruny, představuje ročně jednu miliardu korun. Historické hodnoty a předpokládaný nárůst objemů přeprav je uveden v následující tabulce:

		1996	2000	2005	2010	2020 střední varianta	2020 optimistická varianta
Celkem	**tis. tun**	**3 168**	**1 739**	**1 595**	**814**	**3 207**	**6 415**
Zahraniční	tis. tun	1 667	1 104	910	443	1 352	2 705
Tuzemská	tis. tun	1 501	635	685	371	1 855	3 710

Potenciální množství převedené dopravy ze silnice či železnice na vodu je dostatečné pro efektivnost projektu. Současně nejsou predikce trhu nijak nerealisticky nadnesené. Pro zajímavost podotýkám, že predikovaný nárůst odpovídá objemu přeprav, který byl ve vodní dopravě v roce 1996, tedy v době, kdy již probíhal porevoluční pokles říčních přeprav. Na druhou stranu ale není závislý na jedné hlavní přepravě (jako bylo v minulosti uhlí do elektrárny Chvaletice), ale širokém portfoliu relací a zboží. Pro přesun zboží ze silniční a železniční dopravy je podle všech klíčových zákazníků zásadním aspektem garance spolehlivosti říční dopravy po celém přepravním úseku. Pokud nebude vodní cesta vyřešena jako celek, nebudou zákazníci měnit své dopravní zvyklosti a riskovat nespolehlivost dodávek. Proto je třeba vybudovat navrhovaná opatření jako celek.

Byla prověřována i síť přístavů. Hustota přístavů v ČR se vzhledem k délce vodní cesty jeví jako dostatečná. Problém je v jejich vybavenosti v technické oblasti i roztříštěnosti nabídky dalších logistických služeb. K absorpci predikovaného nárůstu množství zboží přes jednotlivé přístavy v přeshraničních přepravách, vyjma přístavu Pardubice, budou dostačovat současné lodní polohy v již stávajících přístavech. Nárok bude kladen na modernizaci a rozšíření přístavní infrastruktury – ploch, kompletačních skladů, příjezdové komunikace, produktivní překladní technologie ve všech přístavech, vlečky atd. Důležitým segmentem bude vytvoření podmínek pro

překlad kontejnerů. U tuzemských přeprav je naplnění prognóz podmíněno nejen zvýšením parametrů vodní cesty a jejím prodloužením do Pardubic, ale také zaváděním nových konceptů přeprav vyžadujících moderní přístavní zázemí.

Mimo jiné ve studii uvádíme, že existence spolehlivé labské vodní cesty sehrává roli cenového regulátora pro ceny přepravného na železnici a silnici. Vodní cesta je rovněž alternativou při zaplnění kapacit na celých tazích v případech uzavření souběžných železničních či silničních komunikací z jakýchkoliv důvodů. Mohou to být například rozsáhlé rekonstrukce, havárie nebo sesuvy půd.

Celkové investiční náklady na soubor opatření se odhadují na 8,6 mld. Kč bez DPH. Česká republika tímto získá 338 km spolehlivé vodní cesty. I když se suma investic může laikovi zdát jako vysoká, pokud poměříme náklady na kilometr dopravní cesty a porovnáme je s náklady na stavby dálnic či modernizace železnic, zjistíme, že za náklady, kterými získáme 338 km spolehlivé vodní cesty, lze modernizovat přibližně 35 km železničních tratí nebo postavit 70 km dálnice v jednoduchém terénu. Jedná se tedy o stavbu relativně levnou a efektivní.

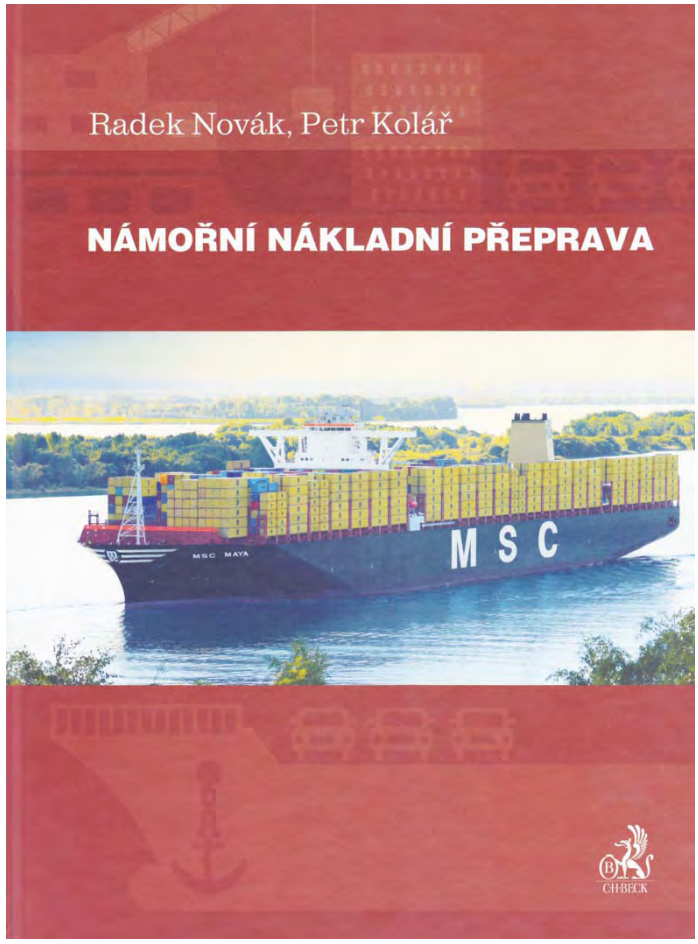
Hlavním tématem odborné publikace

Námořní nákladní přeprava

je komplexní řešení všech relevantních problémových okruhů týkajících se námořní nákladní přepravy.

Publikace se zaměřuje na problematiku procesů fungujících při poskytování přepravních služeb na námořně-přepravním trhu. Snaží se nejen o charakteristiku principů, na nichž námořní nákladní přeprava funguje, ale také o poznání a využití faktorů, jež určují změny trhu, na kterém se realizují konkrétní přepravní služby námořního trhu.

Významná část publikace se soustředí na problematiku přepravních vztahů subjektů námořního trhu, jejich přepravně - právního zajištění a dokumentů využívaných v námořní nákladní přepravě. Pozornost je v publikaci také věnována platným mezinárodním úmluvám a mezinárodním institucím.



Námořní nákladní přeprava
Autor: doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc., Ing. Petr Kolář, Ph.D.
Nakladatelství: C.H.Beck, s.r.o.
ISBN: 978-80-7400-601-2
Rozsah: 296 stran
Klíčová slova: Námořní přeprava, konosament, námořní přístavy, Mezinárodní námořní organizace

Hodnocení knihy:
NÁMOŘNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVA,
autoři Radek Novák a Petr Kolář.
Pro české spediční, obchodní a dopravní firmy, stejně jako pro všechny, kdo se v mezinárodním obchodě zabývají dopravou, je tato kniha malou „biblí“ odbornosti námořní přepravy se všemi informacemi.
Její komplexní pojetí zahrnuje ohromné množství informací, mezi kterými je možno najít odpověď na otázky technické, administrativní a obchodní.
Na českém odborném trhu taková kniha doposud chyběla.
Svaz spedice a logistiky ČR doporučuje toto vydání všem, kteří se ve spedičním oboru pohybují.
Ing. Jan Ekl
Výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky České republiky

Modernizace v rámci OPD I

Lukáš Hradský – jednatel, Evropská vodní doprava – Sped.,s.r.o.

Společnost EVD-Sped.,s.r.o. ročně vynaloží na opravy a renovace lodí mnoho milionů korun. V roce 2015 navíc poměrně úspěšně využila poslední kolo výzvy pro modernizace plavidel v rámci programu Ministerstva dopravy Operační program Doprava I (OPD I).

Celkem bylo na modernizace v daném roce vynaloženo více než 34 mil. Kč se státní účastí 48 %, respektive 38 % pro udělených korekcích.

Realizovali jsme následující projekty:

Sijla 2
- Kompletní výměna obšívky včetně velké části boků, přeplátování strojovny
- Instalace dokormidlovacího zařízení Van Ballegoy, 360 St.
- Instalace odlehčených krytů firmy Blommaert s elektrickým vozíkem

Výměna obšívky Silja 2 v loděnici Chvaletice

Nové dokormidlovací zařízení na lodi Silja 2

Loď Silja 2 po modernizaci proplouvá Týncem nad Labem

Bohemia+Bohemia 2
- Instalace odlehčených krytů
- Osazeno stohovatelnými kryty firmy Blommaert, MNL má elektrický vozík na přesun krytů, člun ruční

Soulodí Bohemia + Bohemia 2 osazené novými stohovatelnými kryty

Tlačné remorkéry Rio 2, TKR, TKR 2 a MNL 116 Praha , Andrea

- Remotorizace, všechny lodě osazeny novými nízko

Programy modernizace jsou velmi přínosným nástrojem

Remotorizace lodi Praha

a podporou pro rejdaře. Je i velmi dobré, že v rámci OPD II se povedlo u EK prosadit a obhájit i vyšší kofinancování a to až 85 % pro malé podniky, nicméně jako příjemce podpory máme i mnoho negativních zkušeností.

Předně již samotná žádost a proces schvalování je příliš administrativně složitý, náročný a zdlouhavý. Jen malá část žadatelů je schopna zpracovat žádost samostatně bez cizí pomoci. V žádostech je pak velká chybovost a celý proces schvalování trval v tomto kole výzvy více než 8 měsíců. Již v průběhu schvalovacího procesu podléhá žadatel povinnosti (pakliže MD požaduje, a ono požaduje) monitorování žádostí a žadatel tak každý měsíc vyplňuje množství hlášení a tabulek. Totéž pokračuje i v průběhu realizace projektu-modernizace a i po jeho dokončení. Bohužel administrativa na MD není koordinovaná a řada dokumentů jako jsou předávací protokoly, certifikáty, fotodokumentace, jsou různými stupni kontroly MD požadovány stále a stále dokola. Některé dokumenty byly poskytnuty i více než 5 x, plus si je kontrolní skupina osobně skenovala. Přičemž podpora byla schválena pro podporu neefektivní nákladní lodní dopravy, kdy všechny firmy jsou nuceny osekávat náklady na minimum a tedy personální obsazení společností je na minimu. Administrativu je pak nutno provádět o víkendech a po večerech, protože při běžném provozu to nelze stihnout. Nehledě na fakt, že ostatní administrativy taktéž zbytečně přibývá, jen statistických formulářů musí naše společnost vyplňovat několik desítek.

Další negativní zkušeností je problém u flotily vysoutěžit jednotná-kompatibilní technická řešení za která byly naší společnosti uděleny 10% korekce z dotace. Důvodem bylo zejména neuznání cíle jednotnosti technologií na modernizovaných plavidlech. Naší chybou bylo, že jsme soutěžili konkrétní řešení a například typ motoru, typ odlehčených hliníkových krytů, abychom neměli na každém plavidle jiné motory, jinou technologii krytů. Toto ovšem není u veřejných zakázek dovoleno. Kompatibilita se uznává pouze v rámci jednoho plavidla.

V letošním roce se vyskytl další problém, který budou příjemci podpory řešit. Poklesem cen ropy došlo k významnému poklesu obchodování téměř se všemi komoditami. To se projevilo ve významném poklesu nabídky zboží k přepravě po celé EU. Příjemci dotací tedy jen velmi těžko plní tvrdé podmínku nadpolovičního podílu přeprav mezi ČR a EU vs. třetizemní přepravy a to do vodočtu Ústí n.L. 170 cm (při tomto vodočtu už motorové nákladní lodě nemohou plout prázdné proti proudu z Děčína do Ústí). V rámci ekonomického fungování musíme brát jakékoli zboží v celé EU, které je k dispozici. Tento jev byl a je dále umocněn i změnami požadavků zákazníků na přebírání předem sjednaných velikostí lodních partií zboží. Letošní vodní stavy jsou velmi špatné a tak jsme v mnoha případech čelili situaci, kdy české zboží bylo přepraveno vlakem do Buelstringenu a teprve odtud dále našimi loděmi konečnému příjemci a to přesto, že na českém Labi byla částečná splavnost. Nicméně jsme nebyli schopni garantovat odvozy celých partií, např. 1000 t.

Remotorizace remorkéru Rio 2

175 let labské paroplavby

Miroslav Neumaier

Ústí nad Labem – letos to bude 175 let kdy do malého městečka Aussig an der Elbe připlul po Labi první parník. Byla to česká loď Bohemia, která vozila cestující z Mělníka do Saska. Touto plavbou začala rakouská paroplavba konkurovat na Labi té německé, jelikož německá loď Königin Maria občas spustila kotvy i v Děčíně. A nejen to. Parníky začaly vozit cestující daleko pohodlněji, než tehdejší dostavníky a pára též převzala vlečení nákladních člunů po Labi. Tato událost znamenala zrod velkého města a současné severočeské metropole. Lodní doprava totiž dala městu svébytný ráz a z malého městečka se brzy stal největší přístav v celé c.k. monarchii.

Tomuto tématu je také věnována výstava kterou zahájilo vernisáží Muzeum města Ústí nad Labem.

„Výročí jsou pro nás vždy impulsy," říká Martin Krsek, kurátor výstavy. „Já jakožto kurátor technických sbírek mám ve správě většinu věcí připomínající lodní dopravu a znám se s řadou lidí, kteří tou lodní dopravou žijí. Jakožto historik vím, jaký význam lodní doprava pro město a celé okolí měla. V podstatě bylo Ústí nad Labem centrem říční dopravy nejen Čech, ale celého Rakousko-Uherska."

V Ústí byly dvě významné loděnice, které postavily největší parníky v dějinách Českých zemí. Lodní doprava ovlivnila Ústí celkově. V přístavu byly zaměstnáno tisíce dělníků, v loděnicích pracovaly další tisíce lidí. Vznikla zde řada námořnických hospůdek a i podsvětí se přizpůsobilo tomu, že se po ulicích města potulovala spousta lodníků z kotvících lodí. Město mělo skutečně ráz velkého přístavu, a tak jak se Teplicím pro jejich architekturu a kulturní dění říkalo Malá Paříž, tak Ústí mělo přezdívku Malý Hamburk.

Počátkem 20. století Ústím ročně prošlo více jak 3,5 milionu tun nákladu a také na 7 tisíc lodí. Stejně tak osobní lodě, dokázaly přepravit na čtvrt milionu cestujících.

Po druhé světové válce však s rozvojem dieselových motorů paroplavba úplně mizí a přístavní ruch se přesouvá do Děčína. Ale i tak je dnes na Labi jen zlomek staré slávy českých loďařů, kapitánů a jejich plavců. Proto si můžeme tuto cíleně zašlou slávu dnes připomenout návštěvou ústeckého muzea.

Z Děčína do Drážďan a zpět s Labskou plavební společností

Miroslav Neumaier

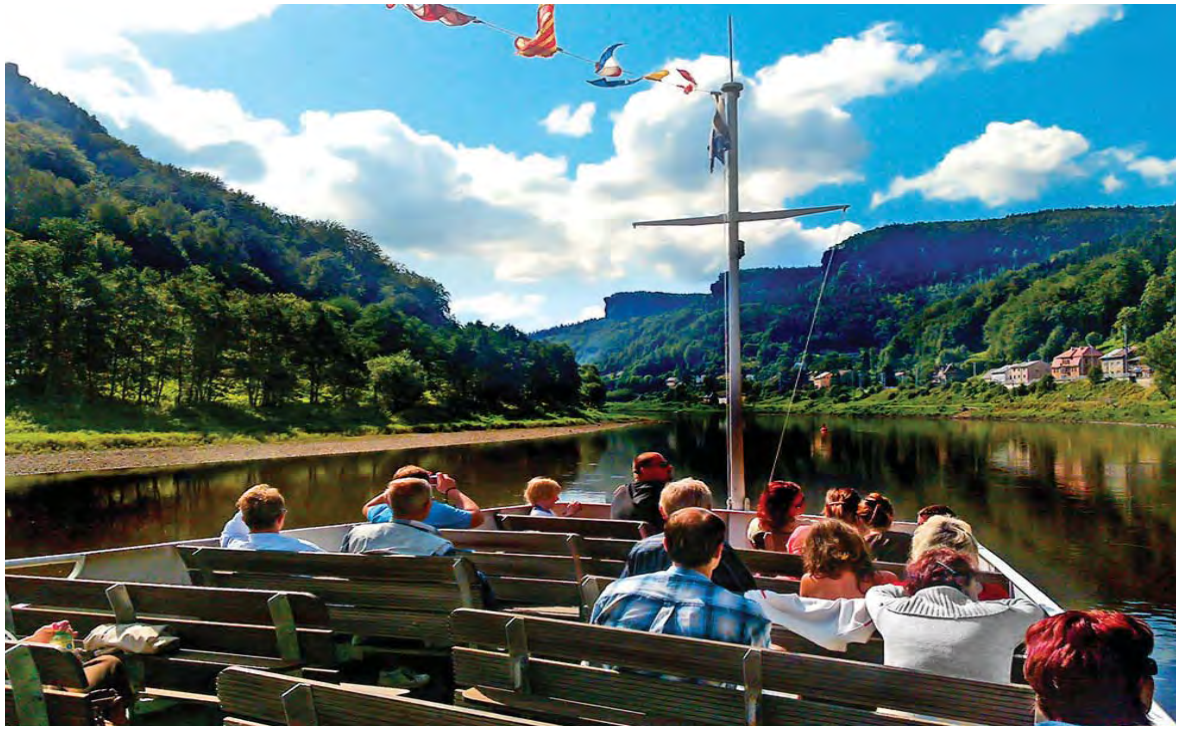
„Mami, kdy už pojedeme? Viď, že se tam dostaneme," tahá asi šestiletá holčička svou matku za rukáv. Je ráno 8.45 a my se spolu se 130 lidmi naloďujeme na 37 metrů dlouhou loď Bohemia DC patřící Labské plavební společnosti. Cíl dnešní plavby jsou Drážďany. Ačkoliv je loď Bohemia díky svému malému ponoru stavěna do mělkých vod, přeci jen je Labe poslední dobou mělké i na ni. Přesto všechno v 9.00 zvedá kotvy a vedena zkušenou rukou kapitána Václava Vlacha obrací svou příď po proudu a míří do Hřenska.

Třebaže je pod mrakem, tak na vyhlídkové palubě se spousta lidí kochá pohledem na Labské údolí a masivy pískovcových skal. Přitom průvodce plavbou podává výklad cestujícím, co vidí okolo sebe a co je čeká na dnešním výletu.

Plavba utěšeně pokračuje a ochotné stewardky roznášení nápoje, co si kdo objednal. V dolním velkém salonu je i živá hudební produkce, která zase obšťastňuje další pasažéry.

První zastávkou je Hřensko. Zde někdo vystoupí, jiní zase přistoupí. Loď funguje nejen jako výletní, ale i jako linková. Proto ji lidé tak využívají.

„Dcerka se na výlet hodně těšila," říká paní Holoubková z Děčína a kochá se pohledem na udržované břehy a domky německé části Labe, které vystřídaly ty české. Na obzoru se objevila majestátná pevnost Koenigstein, která dominuje celé krajině.



Na řece je také podstatně živěji. Toho si všímají i lidé na Bohemii a nejde jim to do hlavy. Je zde více přívozů, rekreačních lodí a začínají nás míjet překrásné kolesové parníky. Ty krásné staré kolesáky vyplouvají z Drážďan a jezdí do Pirny, občas, ale málokdy až k nám.

„K nám se jim moc nechce," vysvětluje nám kapitán. „Stavy vody v Děčíně, charakter dna... To vše je pro ně nepříznivé. Na Hegru, to je takové místo, za mostem v Děčíně, je skalnaté dno. A jeden z těch parníků, tam rozbil koleso."

Díky nízkému stavu vody máme poněkud časový skluz. Je mělko, a tak loď nemůže využít naplno své rychlostní schopnosti, aby lodní vrtule nevířila dno. Do Drážďan proto doplouváme s určitým zpožděním.

Ještě před tím se ovšem podával oběd, který cestujícím velice chutnal, soudě dle ohlasů.

Zatímco cestující šli s průvodcem na prohlídku města, posádka lodi uklízela nepořádek po těch pasažérech, kterým čistota okolí moc neříká. Také doplňovala pitnou vodu ze stojanu na molu. Počasí se už začalo lepšit a slunce protrhávalo oblačnost. Blížila se třetí hodina a to byl čas odplutí.

„Musíme jet na čas. Na minutu přesně," ukazuje kapitán na hodiny. Člověk si jistě vzpomene na nekompromisního kapitána Korkorána v podání Vlasty Buriana, ale vše má svůj důvod, i přesný čas odjezdu. Naštěstí se všichni cestující, kteří pluli zpět do Děčína nalodili včas. Ve tři hodiny odpoledne za zádí lodi opět zavířila voda a Bohemia CD vyplula proti proudu řeky.

„Teď nám to bude trvat poněkud déle," podotkl kapitán lodi. A opravdu. Z původních takřka osmi uzlů klesla rychlost plavby na polovinu.

S večerem se obloha vyčistila a to vylákalo na palubu víc lidí. Zároveň také probíhala další část programu. Ochutnávka vín. Zároveň jsme potkávali vracející se kolesové parníky. Teď, zalité pozdním sluncem vypadaly ještě půvabněji.

S večerem vystřídal Slunce Měsíc. Jeho rudá barva nadcházejícího úplňku přiměla řadu cestujících vyjít na palubu a zanechat večerního rautu, i poslechu hudby a zpěvu. V tu dobu již Bohemia vplula do výsostných vod České republiky a blížila se k přístavišti ve Hřensku. Zde řada lidí vystoupila a pokračovala do Děčína autobusem, který byl pro tyto účely zajištěn. Ovšem ne všichni. Dobrá polovina lidí, kteří se ráno nalodili zde zůstali a pokračovali v plavbě na nyní již setmělé řece. Kapitán byl nucen, vzhledem k okolnostem, ještě více snížit rychlost. Na řece se začala stvořit mlha a její cáry připomínaly přízraky. Do toho navíc svítil Měsíc, který sice hodně ozářil, ale k nelibosti kapitána i bocmana, který jej občas střídal u kormidla, také svítil do očí.

Blížila se půl jedenáctá hodina večerní a před námi se objevila světla Děčína. Motory ztichly, pak lehký náraz, přivázání lodi a konec dnešní plavby.

Česká pošta a známky s lodní tématikou

Nikolaj Savický, Štěpán Rusňák

Česká pošta jako státní podnik navazuje na velmi dlouhou tradici. Od konce roku 1918 se její předchůdkyně Československá pošta stala jedním z důležitých atributů nově zrozeného státu. Viditelným znakem její důležitosti je poslání vydávat jménem státu speciální ceniny, poštovní známky. Nebylo náhodou, že se na prvních československých poštovních známkách ocitl motiv siluety Hradčan, vnímaný odedávna jako jeden z neoficiálních, ale nejdůležitějších symbolů české státnosti.

V dobách meziválečného Československa byly náměty poštovních známek vyhrazeny prakticky bez výjimky státní symbolice, historickým osobnostem a představitelům státu. Pouze k 10. výročí vzniku Československa vyšla desetikusová série, zobrazující významné stavby na území celého tehdejšího Československa, tj. s motivy, reprezentujícími pozoruhodné budovy z Moravy, Slezska, Slovenska a Podkarpatské Rusi. Prvenství ve vyobrazení osobních říčních parníků si tak ve středoevropském prostoru vydobyla roku 1937 rakouská pošta sérií tří známek, zachycující kolesové parolodě a vydaná na památku stého výročí zahájení paroplavby na Dunaji. Rakušané se své známky ke stému výročí paroplavby na Dunaji roku 1937 ještě dočkali v samostatném Rakousku.

Sté výroční první plavby parníku na Vltavě však připadalo na rok 1941, kdy meziválečné Československo zůstávalo pouhou vzpomínkou.

Výrazně lepší situace pro známkovou tvorbu nastala po osvobození Československa v roce 1945. Bouřlivý rozvoj filatelie, která pro emitenty poštovních známek postupně začínala získávat ekonomický význam, stejně jako vzrůst propagačního účinku poštovních známek, vedly po roce 1945 postupně k rozšíření okruhu námětů známkové tvorby a k jejímu podstatnému technickému zdokonalení. Lodní dopravy a vltavské a labské vodní cesty se však zatím známková tvorba týkala jen okrajově. Jen jedna stavba na této trase na československé známky v 50. letech minulého století pronikla hned třikrát: Slapská přehrada, a to v letech 1953, 1956 a 1959.

Na první sérii známek s náměty moderních lodí si čeští milovníci známkové tvorby museli počkat až do roku 1960, ale paroplavba na Vltavě a Labi i tehdy vyšla zkrátka.

Z propagačních důvodů dával československý stát před rokem 1989 na známkách přednost lodím, které Československo provozovalo na mořích a oceánech. V roce 1972 tak byla vydána emise šesti moderně pojatých a výtvarně zdařilých známek, zobrazujících československé námořní lodě *Jiskra, Mír, Republika, Košice, Dukla a Kladno*.

Ještě v roce 1989 k nim přibyla další šestice, zobrazující s podstatně menší dávkou obrazového cítění námořní lodě *Republika, Pionýr, Brno, Třinec, Orlík* a *Vltava*.

Lodní doprava se dostala i na známky s politickými motivy – Československá plavba dunajská byla zobrazena na známce k XVI. sjezdu KSČ.

Pražská paroplavba a lodní doprava na vltavské a labské lodní cestě stále zůstávala mimo zájem emitenta. Teprve v roce 1991 se na československé známce objevil k 150. výročí první parolodi postavené v Čechách parník *Bohemia,* míjející při plavbě po Labi protiproudně horu Říp.

Až v samostatné české známkové tvorbě, která zrcadlí i vzrůst zájmu o vltavskou a labskou vodní cestu jako o páteřní vodní dopravní cestu celé země, se říční lodě dočkaly odpovídajícího místa. Jejich řadu zahájil na známkách na doporučení kapitána Pavla Kocfeldy v roce 2013 vrtulový remorkér *„Péčko" 18*.

Roku 2014 se na českou poštovní známku dostala loď, která během více než osmdesáti let své služby snad nejlépe reprezentovala pražskou paroplavbu. Byl to kolesový parník uvedený do provozu v roce 1887 jako *František Josef I.* a dosud žijícím pamětníků a pasažérům známý jako *Praha*. Loni české filatelisty potěšil nepochybně nejslavnější z pražských parníků, známý dobře z literatury, výtvarného umění i filmu: legendární kolesový parník *Primátor Dittrich*. V těchto dnech vychází na známce poprvé jedna ze dvou tzv. *„lodí republiky",* pýcha předválečné československé lodní konstrukce, salónní parník nyní sloužící pod jménem *Vyšehrad.*

V příštím roce zamýšlí Česká pošta v této sérii pokračovat známkou, zachycující parník *Praha/Prag*, který v létě roku 1865 zahájil éru pravidelné osobní lodní dopravu na Vltavě. V roce 2018 se pak na známce dočkáme další slavné konstrukce, snad nejkrásnějšího dosud plujícího parníku *Vltava*. Ale není třeba se obávat, že by došly náměty: historii osobní i nákladní lodní dopravy na Vltavě a Labi v Čechách tvořily desítky dalších a často velmi malebných plavidel, parníků a motorových lodí, vrtulových i kolesových.

Přehrady světa

„Voda je nejměkčí a nejslabší bytí na světě, v překonání tvrdého a silného je však neporazitelná a není jí na světě rovno.“ - Lao-c, 6. století př. n. l.

Voda je odjakživa spjata s našimi životy, neboť bez ní bychom tu ani nebyli. Patří k našim nejdůležitějším životním potřebám, tudíž je naší povinností vodu chránit, využívat ji pro své potřeby, ale i ovlivňovat její přírodní stav. Budováním přehrad se snažíme zmírnit nerovnoměrnost výskytu vody na Zemi a vytvořit si její zásoby tam, kde je potřeba. Přehradní nádrže slouží především k regulaci řek, ochraně před povodněmi, dále také jako zdroj vody pro obyvatelstvo, průmysl a zemědělství a k výrobě elektrické energie. Okrajově mohou sloužit k rekreačním účelům, rybolovu a vodním sportům. Výstavby přehrad s sebou nesou, ale i nenávratné zásahy do přírodní krajiny a života lidí. Při zaplavování údolí bývají zničeny někdy i celé obce a města a mnoho lidí se musí přestěhovat.

Nejstarší přehrady

Přehrady svou výškou a objemem patří na všech světadílech mezi monumentální inženýrská díla. Se zavlažovacími kanály se řadí k nejstarším vodohospodářským stavbám světa. Jejich historie má dlouholetou tradici, jedny z prvních přehrad vznikly již ve starověku a to sypané z málo propustných hornin. Nejstarší zachovaná hráz se nachází v Egyptě jižně od Káhiry z doby přibližně 5000 let před n. l. Kromě Egypťanů budovaly přehrady i civilizace například v Mezopotámii, Indii a Číně. 1000 let před n. l. byla na území dnešního Íránu postavena zděná přehrada u města Saveh, která dosahovala výšky až čtyřiceti metrů. Na starém kontinentu se první přehrady objevují mnohem později.

Nejstarší tradici výstavby přehrad má Španělsko, kterou ve 2. století před n. l. začali Římané. Ze zeminy, zdiva a betonu postavili přehradu Alcantarillu vysokou dvacet metrů jako zásobárnu vody pro město Toledo.

Ve středověku se v Evropě rozmohlo budování rybníků a až v 16. století se opět začínají stavět přehrady. Jsou vyšší, zděné i sypané.

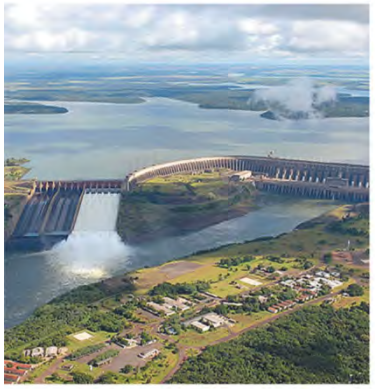
Díky průmyslové revoluci a zvyšujícím se nárokům na zásobování obyvatelstva vodou dosáhla výstavba přehrad největšího rozmachu v 19. a 20. století. K roku 2004 bylo na světě kolem 45 tisíc přehrad.

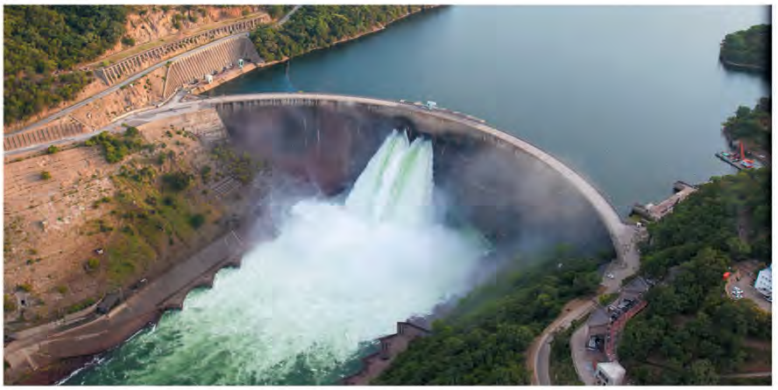
Alcantarilla Toledo

Hooverova přehrada - USA

Veškerý život podél řeky Colorado byl existenčně závislý na jejích vodách, za to si ale řeka vybírala svou daň. Když na jaře tál sníh, který je hlavním zdrojem řeky Colorado, pravidelně docházelo k záplavám, které pustošily pozemky, ničily životy, úrodu a majetek. Na konci léta a v raném podzimu zase řeka vysychala a tekla jen malým pramínkem. Aby se zlepšil a stabilizoval život podél Colorada, bylo zapotřebí řeku přehradit.

Když architekt Frank Crowe poprvé představil plány Hooverovy přehrady, ostatní mu říkali, že se zbláznil. Není se co divit. Kolosální stavbu Crowe navrhl uprostřed Mohavské pouště, mimo civilizaci, mimo všechny přístupové cesty. Ale přehrada opravdu vznikla a to dokonce v rekordním čase – o dva roky dříve než bylo v plánu. Hooverova přehrada je dodnes symbolem USA a svým způsobem i technickým zázrakem. Bez ní by nebylo ani město hříchů Las Vegas. Ve své době měla nejvyšší (220 metrů) a nejmohutnější (šířka u paty 200 metrů) hráz a nejvýkonnější vodní elektrárnu na světě. Elektrárna každoročně vyrobí 4 miliardy kW elektrické energie, což stačí k uspokojení potřeb 1,3 milionu lidí.





Přehrada Itiapú - Brazílie, Paraguay
Výraz Itaipú původně označovalo ostrov uprostřed řeky Paraná na níž je přehrada vybudovaná a v překladu znamená „zpívající kámen". Od sedmdesátých let už zde voda nezpívá, ale řve. Neboť při maximálním vytížení se jejími přelivy valí 40krát více vody než nedalekými vodopády Iguaçu. V sedm a půl kilometru dlouhé a 196 metrů vysoké hrázi se schovává vodní elektrárna, která soupeří o status nejvýkonnější elektrárny s čínskými Třemi soutěskami. Těm sice patří status největší vodní elektrárny světa, ale tok řeky Jang-c´-ťiang je nevyrovnaný a na plný výkon elektrárna jede jen část roku. Proto se tyto dvě vodní elektrárny střídají na prvním místě ve výrobě elektrické energie za rok. V roce 2013 stanovila světový rekord elektrárna Itaipú, když vyprodukovala 98,6 TWh. V roce 2014 však o toto prvenství přišla, když elektrárna Tři soutěsky vyrobila 98,8 TWh.
Množství použitého betonu bylo 15krát větší než množství spotřebovaného k výstavbě tunelu pod Lamanšským průlivem a množství použitého železa a oceli by stačilo na postavení 380 Eiffelových věží. Díky silným dešťům byla přehrada napuštěna za neuvěřitelných 14 dní.
Itaipú představuje také úspěšný projekt, který byl realizován díky úzké spolupráci mezi dvěma sousedními zeměmi – Brazílie a Paraguaye. Stavba má status nadnárodní nezávislé společnosti a nepatří ani jednomu ze států. O vyrobenou elektřinu se dělí rovným dílem, ta stačí v Paraguay pokrýt cca 85% a v Brazílii cca 25% její spotřeby.

Přehrada Kariba - Zambie, Zimbabwe
Kariba - největší přehrada světa obsahuje 180 miliard m^3 vody. Kvůli potřebě získat elektřinu pro těžbu mědi se stavba plánovala na řece Zambezi už v 19. století. Nakonec byla vybudovaná v padesátých letech 20. století. V plánech se počítalo s přesídlením 29 tisíci obyvatel, nakonec ale muselo být přemístěno 57 tisíc obyvatel. Protože byli přestěhováni na neúrodné území, propukl v oblasti hladomor. Přehrada má na okolí i jiný negativní dopad. Velké zatížení a nestabilita podkladu způsobují silná zemětřesení, dále hráz zadržuje živiny a to způsobuje úhyn některých vodních živočichů.
A aby toho nebylo málo, tak okolní města do nádrže vypouští odpad.

Přehrada Akosombo - Ghana
Přehrada je podle rozlohy vodní plochy – 8 502 km^2, největší na světě a čtvrtá podle objemu zadržované vody – 148 miliard m^3. Kvůli výstavbě přehrady probíhající v šedesátých letech minulého století bylo přesídleno 1% populace Ghany (80 tisíc osob), 200 tisíc zvířat a zbouráno kolem 120 budov. Vzniklá nádrž dala obživu více jak 300 tisícům obyvatel, kteří se zabývají rybolovem. Vodní elektrárna zásobuje elektřinou skoro celou zemi a také je vyvážena hlavně do Beninu a Toga.

Přehrada Daniel Johnson - Kanada
Vodní dílo vzniklo v šedesátých letech minulého století v Kanadě. Název dostala po politikovi zodpovědného za zahájení projektu, který zemřel v den plánovaného slavnostního otevření přehrady. Vzniklé jezero Manicouagan je viditelné z vesmíru a pro svůj tvar je nazývané okem Québeku. Nachází se v kráteru vzniklém dopadem asteroidu o průměru pěti kilometrů, který zemi zasáhl před 200 milióny lety.

Nejvyšší přehrady světa

Nejvyšší přehrada světa Ťin-pching I se nachází v Číně. Vznikala v letech 2005 – 2014, a její hráz dosahuje neuvěřitelné výšky 305 metrů. Jen o jeden jediný metr trumfla Nureckou přehradu v Tadžikistánu postavenou v letech 1961 – 1980. V době gigantických projektů Sovětského svazu měla vzniknout ještě vyšší přehrada – Rogunská s výškou hráze 335 metrů. Její výstavba začala již v roce 1976, ale do rozpadu svazu ji nestihli dokončit. S dostavbou sice tadžikistánská vláda stále počítá, ale největší spory se vedou právě o konečné výšce hráze.

Přehrada Ťin Pching

Nurecká přehrada

Zdroje:
Sedmdesát divů světové architektury a stavitelství – Niel Parkyn
cs.wikipedia.org
newslab.cz
geography.upol.cz
novinky.cz/cestovani
oenergetice.cz
odbornecasopisy.cz
ceskatelevize.cz

Zpracovala: Ing. Anna Štěpánková

Setkání expertních pracovních skupin pro oblast Říčních informačních služeb v Praze

Ing. Dalibor Fanta – vedoucí oddělení informačních technologií
Ing. Pavla Ševítová – metodik GIS, Státní plavební správa

Státní plavební správa, jako správce systému říčních informačních služeb v České republice, pořádala pravidelné mezinárodní jednání a setkání expertních pracovních skupin v oblasti Říčních informačních služeb tzv. RIS Week. Celá akce se konala ve dnech 13.–17. 6. 2016 v centru Prahy na Novotného lávce. Jednání se zúčastnili zástupci Belgie, Bulharska, České republiky, Francie, Chorvatska, Maďarska, Německa, Nizozemska, Polska, Rakouska, Rumunska, Srbska a Ukrajiny a dále zástupci Evropské komise, Rýnské komise, Dunajské komise a Sávské komise.

Říční informační služby (dále jen RIS, anglicky River Information Services) jsou služby pro zvyšování bezpečnosti vnitrozemské plavby, zvyšování efektivnosti a kvality služeb vodní dopravy a zlepšování možností využití vodní cesty. Říční informační služby jsou v české legislativě upraveny zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhláškou č. 356/2009 Sb. o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách. Tato národní právní úprava je transpozicí Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44ES o harmonizovaných říčních informačních službách na vnitrozemských vodních cestách v Evropském společenství. Směrnice definovala zavedení RIS na všech evropských vodních cestách kategorie IV. a vyšší. Do oblasti RIS je v České republice zahrnuta labsko-vltavská vodní cesta, která je součástí transevropské páteřní dopravní sítě TEN-T. Konkrétně je Labe součástí RIS od Přelouče ř. km 949,40 po státní hranici se Spolkovou republikou Německo ř. km 726,60, včetně plavební dráhy vymezené na vodní ploše Velké Žernoseky. Vltava je do RIS zahrnuta od Třebenic ř. km 91,50 po soutok s Labem, včetně vodního toku Berounky po přístav Radotín.

Nástrojem RIS jsou čtyři oblasti informací: NTS (Notices to Skippers – Zprávy vůdcům plavidel), ERI (Electronic reporting international – Elektronická výměna dat), VTT (Tracking and tracing of inland navigation vessels – Sledování polohy a pohybu plavidel) a IECDIS (Inland ECDIS – Elektronické plavební mapy). Všechny tyto informace jsou přístupné prostřednictvím internetového portálu LAVDIS – www.lavdis.cz.

Pracovní skupina NTS se zabývá standardizací Zpráv vůdcům plavidel a jejich zaváděním v rámci národních RIS systémů. Stejně tak pracuje na zavádění standardizované webové služby pro mezinárodní výměnu, tj. vytvoření pomyslné brány jednotlivých národních RIS systémů pro načítání aktuálně platných zpráv. Další klíčovou oblastí spadající pod expertní pracovní skupinu NTS je standardizace poloh plavebních objektů a stanicení – RIS Index. Skupina úzce spolupracuje s expertní skupinou ERI v rámci centrálního serveru ERDMS sloužící jako centrální číselník referenčních dat a databáze RIS Indexů jednotlivých států. A co si pod NTS konkrétně představit? Každá zpráva má svoji příslušnost k vodní cestě a k říčnímu kilometru, informace může být buď bodová, nebo liniová. Dle druhu se zprávy rozdělují na informace o stavu vodní cesty a provozu a informace o vodních stavech a průtocích. Dále se u zprávy eviduje její platnost, datum vydání a číslo, pod kterým byla vydána. Na jednání v Praze se řešila zejména otázka evropské databáze referenčních dat a jednotného záznamu poloh plavebních objektů.

Skupina ERI se zaměřuje na standardizaci mezinárodního přenosu informací zejména o plavbách a nákladu. Právě zavádění elektronické výměny dat o plavbách je obtížné, jak po technické stránce, tak i po té legislativní. V České republice je spuštěn systém SPS Dispečink, který má implementovaný nástroj pro mezinárodní přenos dat. Umožňuje tedy přijímat elektronické zprávy ze zahraničí a zároveň zprávy o mezinárodní plavbě zasílat na bránu sousedního státu. Tento elektronický přenos je ovšem stále ve vývoji. Součástí skupiny ERI je také pracovní podskupina pro standardizaci dat na centrálním serveru ERDMS (Eletronic Reference Data Management System) a jeho využití v oblasti RIS. Hlavním tématem jednání byla harmonizace sjednocení záznamu poloh plavebních objektů v BICS tabulce a tabulce RIS Indexu.

Systémem pro sledování polohy a pohybu plavidel se zabývá pracovní skupina VTT, která řeší zejména standardizaci služby AIS (Automatic Identification System) pro vnitrozemskou plavbu. Systém AIS byl u nás spuštěn začátkem roku 2015 jako další služba RIS. Zajímavým tématem této pracovní skupiny jsou virtuální bóje, které lze vysílat ze základnových stanic AIS. Palubní počítač pak tuto informaci zachycenou transpondérem promítne přímo do elektronické mapy. V Praze se pokračovalo se standardizací pro možnost vysílat tyto signální znaky s definovanou stranou plavební dráhy (pravá a levá strana a její rozdělení).

Pracovní skupina ECDIS řeší tvorbu systému pro zobrazování elektronických vnitrozemských plavebních map včetně doplňkových informací. Cílem je tak přispět k bezpečnosti a účinnosti vnitrozemské plavby a tím i k ochraně životního prostředí. Současně je snahou omezit zátěž při navigaci plavidel tradičními navigačními metodami. Plavební mapy jsou rozděleny na mapy splňující požadavky pro informační a navigační režim. Pro použití plavební mapy v navigačním režimu jsou stanoveny minimální obsahové náležitosti, jako jsou např. okraje plavební dráhy, kilometráž vodní cesty, obrysy plavebních komor a vodních děl, překážky a nebezpečí v plavební dráze, signální břehové znaky a signální plovoucí znaky. Dále použití elektronické plavební mapy v navigačním režimu musí umožňovat plutí pomocí radaru, tj. promítnutí radarových odrazů přímo na obrazovku plavební mapy. Plavební mapy v informačním režimu nemusí tyto informace vždy zobrazovat. Na jednání se řešil nový standard

těchto elektronických map a definování zobrazovaní informací potřebných pro navigační a informační mód. Elektronické plavební mapy pro Českou republiku zpracovává Státní plavební správa. Aktualizace plavebních map je prováděna 2x ročně pro regulovaný úsek Labe, na zbylém úseku Labe a Vltavy je aktualizace prováděna dle potřeb.

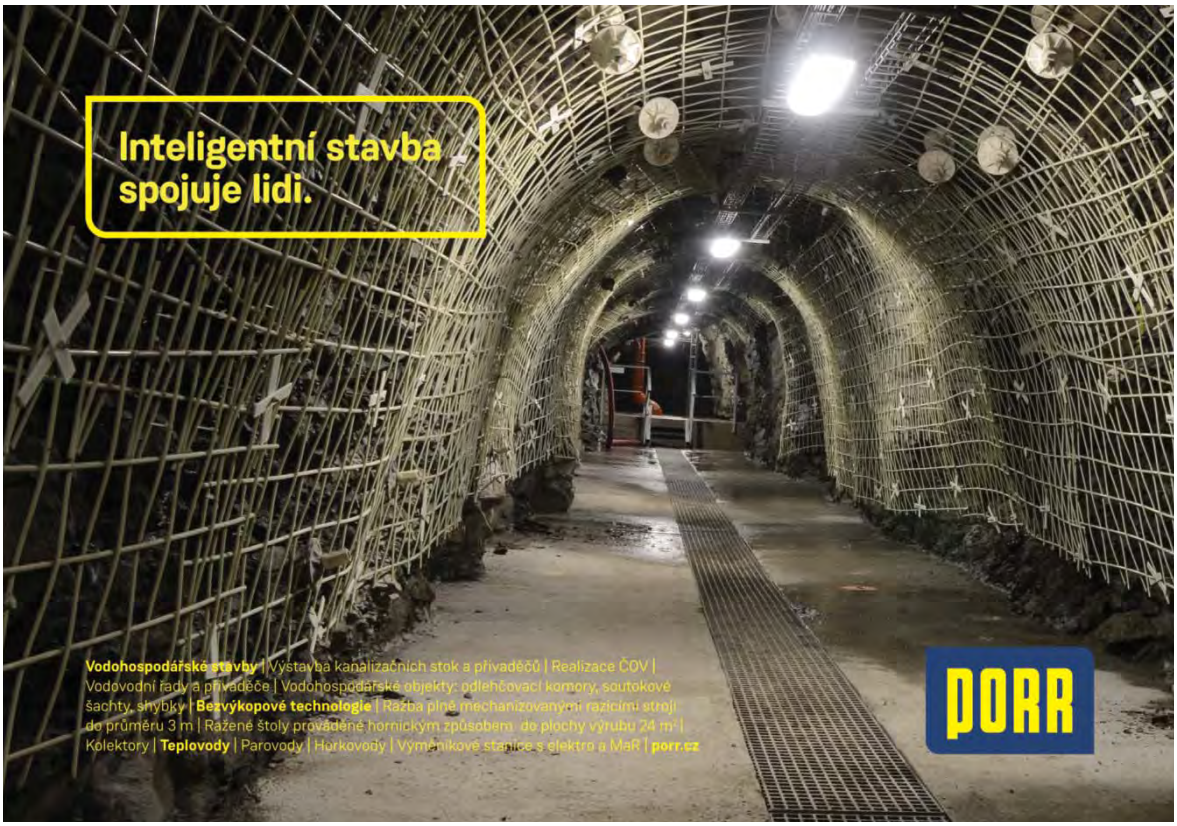
RIS Week v Praze nebyl jen plný prezentací, informací, otázek a odpovědí ohledně Říčních informačních služeb. Součástí programu bylo seznámení zahraničních účastníků s historickým centrem města a představení Prahy jako takové. Státní plavební správa ukázala své dvě vlajkové lodě SPS1 a SPS2 a nabídla tak náhled do vybavení plavebního úřadu. Společnost Pražské Benátky se postarala o nevšední program v podobě krátkého výletu do Čertovky, plavby salónní rychlolodí Nepomuk a návštěvy Muzea Karlova mostu.

Přivítání účastníků mezinárodního jednání RIS Week v Praze zástupcem Státní plavební správy Ing. Jaroslavem Bimkou

Akce se uskutečnila za podpory Státní plavební správy, Ministerstva dopravy, Ředitelství vodních cest ČR, via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, VARS BRNO a.s., T-MAPY spol. s.r.o., CTECH s.r.o., Pražských Benátek, Audiovizuálního centra klubu Silicon Hill a Českého svazu vědeckotechnických společností.

Účastníci expertních pracovních skupin v rámci RIS Weeku

Plavidlo SPS-1 při doprovodném programu mezinárodního jednání konaného v centru Prahy



O 36 setin vteřiny, Dukla po 36 výhrách dojela na Primátorkách druhá

Pavlína Běhounková

Veslařský závod Primátorky Skupiny ČEZ, který se letos konal už po 103., vyhrál kombinovaný tým Dukly a ČVK Praha. Osmiveslice Dukly zaostala o 36 setin vteřiny a podlehla po 36 výhrách za sebou.

Vítězové z řad skifařů v sestavě se šesti dukláky (Vojtěch Řimák, Antonín Mařík, Ondřej Šams, Adam Štěrbák, Martin Basl a Matyáš Klang), dvěma zástupci Českého veslařského klubu Praha (Jakub Makovička a Jan Lapáček), kteří ale za Duklu ještě loni veslovali, a kormidelníkem Radkem Šumou (Dukla) vsadili na rychlý úvod. A tato sázka jim nakonec také vyšla, byť jen velmi těsně.

Při strhujícím závěru uhájili nečekané vítězství před „čistou“ sestavou Dukly, kterou tradičně vedl do boje kormidelník Oldřich Hejdušek. O vítězi nakonec rozhodl až fotofiniš. „A popravdě řečeno – já si myslel, že jsme nakonec dojeli až druzí,“ přiznal novinářům Klang.

Hlavmní závod

Jarní skulérský závod Rösslera-Ořovského ovládl při neúčasti čtyřnásobného mistra světa Ondřeje Synka potřetí za sebou Michal Plocek z Dukly. „Rozhodlo se v zatáčce, když byl vyloučen Richard Vančo,“ uvedl Plocek, jenž zvítězil před Vančovým bratrem Matúšem o 16 a půl vteřiny.

Mezi skifařkami byla v boji o Stuhu Podolí nejlepší Kristýna Fleissnerová a obhájila loňské prvenství.

Olympijská šampionka na skifu Miroslava Topinková Knapková usedla opět do lodi osmiveslice Slavie a při svém posledním startu před olympiádou v Riu de Janeiro se mohla radovat ze suverénního triumfu. Slávistky s kormidelnicí Sárou Víchovou předčily osmu amerického týmu LA Women’s Rowing o téměř 14 vteřin.

ČVUT znovu ovládla závod univerzitních osem!

Předprogram Primátorek Skupiny ČEZ nabídl už pošesté souboj univerzitních osem, který ovládla opět posádka ČVUT. Za předchozích pět ročníků závod univerzitních osem pouze jednou poznal jiného vítěze než ČVUT. A dominance této univerzity trvá i nadále!

Už v rozjížďce čekal pozdější vítěze velmi zajímavý souboj. V ní totiž bojovali o postup se zahraničními soupeři, lodí číslo 1 Technické univerzity Drážďany a ženským družstvem univerzity z Los Angeles. Tento závod však největší favorité zvládli skvěle a s časem 2:54.970 si zajistili postup do finále A.

V něm kromě ČVUT startovaly také Univerzita Karlova, Univerzita Pardubice, Česká zemědělská univerzita a Vysoká škola ekonomická a už od úvodních metrů se hlavní soupeři postarali o zajímavou podívanou. Univerzita Karlova, ČVUT a ČZU dokázaly zbylým lodím od úvodu odskočit a došlo ke strhujícímu souboji až do samotného závěru. ČVUT však dokázala ujet a vytvořit si náskok před druhou ČZU. Cílový čas vítěze činil 2:37,260

Nakonec jsme se tedy na stupních vítězů dočkali zcela shodného pořadí, jako v minulém ročníku. Jako druhá dojela osma České zemědělské univerzity v Praze, která v souboji o stříbro dokázala nakonec překonat třetí Univerzitu Karlovu. Neoblíbená čtvrtá příčka zbyla pro Vysokou školu ekonomickou.

České vysoké učení technické ve složení Jiří Kopáč, Jan Hájek, Ondřej Šamš, Miloš Láznička, Milan Bruncvík, Martin Basl, Jakub Paroulek, Jaroslav Kedaj s kormidelnicí Terezou Paroulkovou tak znovu dokázalo v tradičním pátečním závodě triumfovat. Na zlomení jejich vítězné série si tedy budeme muset ještě minimálně další rok počkat.

Vítězné ČVUT

Mezi ženami si nejlépe vedla loď univerzity z Los Angeles, která zároveň s časem 3:03.008 ovládla finále C. Svým soupeřkám z Masarykovy univerzity v Brně nedaly šanci a do cíle dorazily s náskokem téměř dvaceti sekund. Třetí v této kategorii skončila třetí loď Technické univerzity Drážďany.

Ženské závody

Hodinky PRIM z limitované edice k Primátorek se vydražily za 64 100 Kč

K Primátorkám Skupiny ČEZ neodmyslitelně patří i charitativní dražba hodinek PRIM, jejíž výtěžek jde na handicapované veslaře. Hodinky PRIM z limitované edice ke 100. Primátorkám se v charitativní dražbě pořádané na portále aukro.cz prodaly za 64 100 Kč, které poputují na konto Nadace Leontinka! Charitativní dražba je tradiční součástí programu Primátorek už šest let a celkově se za tuto dobu vybralo přes 460 000 Kč.

Hodinky PRIM z limitované edice ke 100. Primátorkám

Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2016 uděleny

PhDr. Štěpán Rusňák – výkonný ředitel Pražské paroplavební společnosti

Odborná komise pod vedením Ing. Josefa Podzimka a doc. Pavla Juráška, za přítomnosti gen. ředitele státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petra Kubaly, udělila 11. června 2016 již pošesté cenu Libora Záruby. Ceremoniál se odehrál v mimořádně přátelské a slavnostní atmosféře parku u Podskalské celnice na Výtoni v rámci oslav 145. výročí založení spolku VLTAVAN. Samotní Vltavané, oděni do slavnostních krojů, vytvořili neopakovatelnou kulisu.

Celnice na Výtoni

Oslavy 145. výročí založení spolku VLTAVAN

Hlavním smyslem této ceny je ocenění významné a mimořádné aktivity prokazatelně směřující k rozvoji vodních cest a plavby v České republice. Návrh je veden skutečností, že tento dopravní obor je v současné době nutno podpořit v zájmu dobře fungující dopravní infrastruktury naší země a přesvědčením, že je třeba zvyšovat informovanost o ekologických a ekonomických přednostech plavby a o účelnosti rozšiřování a modernizace sítě vodních cest se zvláštním zřetelem na propojenou soustavu vodních cest Evropské unie. Jméno Ing. Libora Záruby je ve všech těchto oblastech nezpochybnitelnou autoritou; byl to právě on, kdo po celý svůj život tvořivě a aktivně hledal cesty pro propagaci a realizaci plavebních záměrů a kdo při tom vždy přinášel neotřelá a originální řešení. Pro svou práci dokázal získávat spolupracovníky v širokém okolí, a to vždy především silou myšlenky a své osobnosti.

Osobnost Ing. Libora Záruby je úzce spjata se stavbou a technickým řešením významných vodních inženýrských staveb. Podstatně ovlivnil koncepci řady významných staveb, např. vodní elektrárny Slapy, vodního díla Orlík, průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Jeho „pražské“ projekty jsou v řadě případů unikátními, ve světě známými inženýrskými díly, jež mají význam také z ekologického hlediska, např. návrh elektrárny v jezovém pilíři v Modřanech či projekt hydroelektrárny na Štvanici. Byl předním pražským odborníkem světového jména. Jeho projekty nalezly uplatnění a vysoké ohodnocení nejen v Praze a České republice, ale i v zahraničí, např. v SRN, Norsku, Číně, Koreji, Litvě atd. Ing. Záruba má na svém kontě řadu originálních řešení i patentů (dvojité reversibilní čerpadlo pro plnění plavební komory, klapkový jez podpíraný vaky, zařízení pro odběr teplé vody z údolních nádrží, přímoproudé turbíny).

Ing. Josef Podzimek při příležitosti udělení cen, řekl:

„Libor Záruba byl pro mě guru, který formoval celý můj technický názor na svět. V naší firmě - P&S pracoval do svých 90 let. S lehkou nadsázkou lze říci, že vše chytré, co jsme vytvořili, vychází z jeho ideí. Letos by mu bylo 108 let. Vodníka, kterého Libor Záruba vyřezal k mým šedesátinám ve věku 88 let zdobí nápis: JSEM STAREJ VETCHEJ DĚDEK. VYROSTL JSEM NA BŘEHU VLTAVY, ALE POŘÁD JEŠTĚ KOUKÁM, CO SE KOLEM

Slavnostní předání Cen Libora Záruby za rok 2016 v rámci oslav 145. výročí založení spolku VLTAVAN

PATLÁ. Je tudíž správně, že jsme právě zde – s Vltavany, na břehu Vltavy a letos pošesté udělíme jeho cenu“. „Jako první bude oceněn bývalý dlouholetý ředitel Povodí Labe Jindřich Zídek. Závod Dolního Labe původně spadal – paradoxně jako v této zemi řada věcí – pod Povodí Vltavy.“

Josef Podzimek a předseda spolku Vltavan Praha Jaroslav Červený

Jindřich Zídek byl oceněn za svoji příkladnou práci při správě a modernizaci labské vodní cesty, prosazování zájmů vodní dopravy a za obětavou činnost v oblasti vodního hospodářství a vodních cest.
Jeho životním heslem je: „Člověk od řeky se pořad učí, zkušenost a praxe jsou základem kvality řízení.“
Druhým laureátem je dlouholetý ředitel SPS Luděk Cidlina. **Luděk Cidlina byl oceněn za svoji příkladnou, iniciativní a tvůrčí práci ve státním odborném dozoru na vnitrozemskou plavbu v České republice a obětavou činnost v celé oblasti vnitrozemské dopravy.**
Předání cen se také účastnildoc. Pavel Jurášek:
„Rád bych připomněl, ze oba laureáti jsou absolventi vodohospodářského směru na stavební fakultě ČVUT. L. Cidlina se pustil na dráhu státního odborného dozoru, jehož je profesionálním představitelem a který vybudoval“.
Další řečník byl generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala:
„Bez Vltavy to prostě nejde. Všichni víme, a já tuto pravdu nyní musím vyslovit: do Hamburku teče Vltava, i když jí říkáme Labe. Když jsem zpracovával svoji diplomovou práci, trávil jsem spoustu času v terénu na Slapech. Při jedné podobné akci se v lese nad námi objevil prof. Záruba. Prověřil si, co zde děláme, otevřel si s námi lahvové pivo a začal vyprávět, jaké má záměry se splavněním Slapů a odvozu kameniva do Holandska na výstavbu hrází. Byl to úžasný člověk a jsem rád, že jsem se s ním osobně setkal“.

Letošní laureáti Ceny Ing. Libora Záruby s generálním ředitelem Povodí Vltavy Petrem Kubalou

Moudrost Libora Záruby, kterou nás celý život učil zní: „V TECHNICE NEEXISTUJE SLOVO NEJDE TO. BUĎ JE ŘEŠENÍ HLOUPÉ, POMALÉ, DRAHÉ, ALE VŽDY JE MOŽNÉ.“

Ceny Ing. Libora Záruby uděluje společnost Plavba a vodní cesty o.p.s.

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

a redakce časopisu

VODNÍ CESTY A PLAVBA

za podpory

POVODÍ VLTAVY

ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

POVODÍ LABE

ČPVS
ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

POVODÍ MORAVY

SLOVENSKÝ PLAVEBNÝ KONGRES PIANC

Povodí Odry státní podnik

PRAGUE BOATS SINCE 1990

SMP CZ
Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

VRV

AQUATIS

ENDCON

Societas Rudolphina

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB

VODNÍ CESTY a.s.
projektová a inženýrská činnost

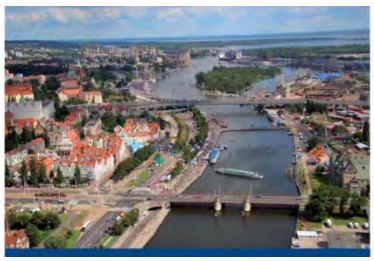
ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.

DORR

www.metrostav.cz
METROSTAV

AQUAVIA Praha s. r. o.

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 odesilatelům 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

Česko-saské přístavy s.r.o.
Váš trimodální partner v šesti přístavech na Labi

Lovosice • Děčín • Dresden • Riesa • Torgau • Dessau-Roßlau

Nabídka našich služeb: Přeprava / Překlad / Skladování zboží / Logistické služby / Kontejnerový terminál / Pronájem ploch a nemovitostí

Život není takový – je úplně jiný (63)

Ing. Josef Podzimek

Nemáš ponětí,
jak obludné je vládnout.
Karel IV.

Tuto moudrost napsal král český a císař římský Karel IV. na jaře roku 1351 svému příteli Francescovi Petrarcovi. Vybral jsem si tento citát po dlouhém váhání, zda požádat právě Karla IV. při příležitosti jeho 700. výročí narození o rozhovor.

Dlouho jsem přemýšlel, zda Tě mohu, králi český a císaři římský, požádat o rozhovor pro náš časopis Vodní cesty a plavba. Nakonec jsem se odvážil a věřím, že nebudu odmítnut.

Udělal jsi dobře Josefe staviteli. I oslovení jsi zvládl správně, neboť jak ses nechal poučit od archiváře Ladislava Pecháčka, v mé době čeština ještě neznala oslovení Vy, ale všichni jsme si tykali. Sledujeme Tě pozorně, takže víme, že Ti rozhovor poskytl i Tomáš Baťa, Jakub Krčín z Jelčan a další významní Češi, které jsi o rozhovor požádal. Čekáme proto na Tvoje otázky. Pro zjednodušení, a protože celý rok oslavujete naše 700. narozeniny, můžeš mě oslovovat Můj Králi.

Můj Králi, Ty dobře víš, jak jsem celý svůj odborný život spojil s vodní cestou spojující Baltické, Severní a Černé moře. Kdy myslíš, že bude realizována?

Josefe staviteli, Ty dobře víš, že i my jsme celý svůj život podporovali plavbu zvláště na Vltavě a Labi. Již v roce 1346 jsme ustavili mlynářský soud, který rozhodoval o vodohospodářských, plavebních a technických sporech. Soudíme, že vám takový speciální soud chybí. Po celou dobu své vlády jsme nechali provádět regulační práce na řekách, zřídili jsme vrata v jezech, které vy teď nazýváte vorové propusti. Následně u Střekova na Labi jsme v roce 1348 dali odstranit nebezpečné skály a kameny, nechali jsme prokopat písčiny, aby se mohlo plout i za nízkého vodního stavu. Připadá nám proto směšný váš souboj o zachování původního přírodního stavu dolního Labe, které již od doby našeho předchůdce Karla Velikého bylo využíváno k plavbě. Nechápeme, proč ve vaší bláznivé době zbojníci, které vy nazýváte „ochránci přírody“ brání stavbě jednoho zbývajícího jezu v Děčíně a zároveň na Labi chráníte bahnité a písčité naplaveniny. Vůbec tomu nerozumíme. Myslíme si, že oni chtějí, aby dnes na našem Labi nemohla plout ani lodní flotila, kterou jsme z boží milosti dali zhotovit již v roce 1348. Rádi vám připomeneme, že jsme 28. března 1352 vydali nařízení měšťanům roudnickým, litoměřickým, ústeckým a děčínským, jakož i purkrabímu na Kamenu a Střekově, aby nepřekáželi mělnickým v plavbě lodí s nákladem po Labi.

Když vás pozorujeme jak v třetím tisíciletí, kdy se chystáte na třetí průmyslovou revoluci, se chováte hloupěji, než měšťané za našeho panování tak se nestačíme divit.

Můj Králi, moc Ti děkuji za Tvá slova a připomenutí jak se plulo na Labi za Tvého panování, ale naše doba stále připomíná rychlost, a tak dává přednost železniční, silniční a letecké dopravě.

Foto: Karel Dobeš

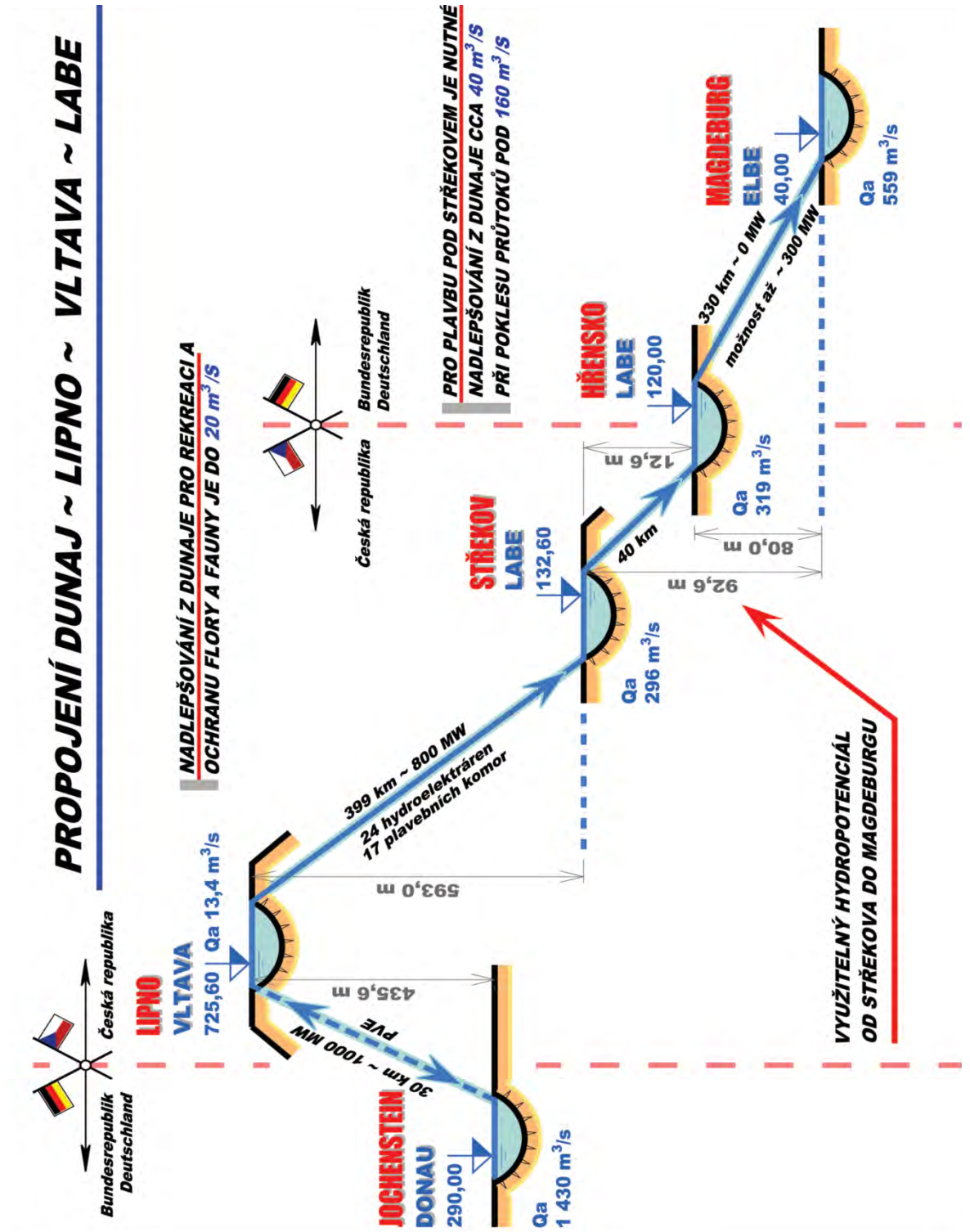
Milý Josefe staviteli, za našeho panování jsme neznali ani vlaky, ani letadla a pokojně jsme vládli téměř celé Evropě. Ale abys to lépe pochopil, tak Ti připomeneme krátký film, kde vaši tvůrci oživili naši sochu u paty našeho kamenného mostu, který vy dnes na naší památku nazýváte Karlovým mostem. Průvodcem nám byl tehdy mladý student. Najednou nad námi přeletělo něco, co vypadalo jako velký pták a strašně to hlučelo. Zeptali jsme se vašeho studenta co to je. Odpověděl, že tryskové letadlo i zeptali jsme se co to je tryskové letadlo? Student nám odpověděl, že to je takový mimořádně rychlý dopravní prostředek. Zeptali jsme se proč je tak rychlý? Odpověděl, abysme ušetřili čas. Zakroutili jsme hlavou a řekli: „A co s tím ušetřeným časem děláte?“ Chápeš co je na vaší době podivné? To rozporuplné myšlení a skutečná realita. **Můj Králi, na tento film si dobře pamatuji a často Tvoji moudrou odpověď cituji, ale vraťme se k vodním cestám a vodní dopravě.**

Milý Josefe staviteli, dobře víš, že jsme opětovně přesvědčovali benátské kupce, aby zboží, které dopravovali po řece Sávě, Tise, Dráve a Dunaji posléze překládali na vozy a po souši je dovezli až k Severnímu moři, opět je překládali na lodě, aby je později opět přeložili na povozy a vezli až do města Bruggy, kde zboží prodávali, aby zůstali na vodě. Že by bylo lepší zboží naložené na lodě a plující po Dunaji nasměrovat k Vltavě a posléze na Labe, a tak zboží dopravit až do Brugg. My jsme si představovali, že Vltavu spojíme s Dunajem a za tím účelem jsme počali na Šumavě již v roce 1375 kopat průplav. Benátské kupce jsme osobně pozvali na stavbu, jak se můžeš dočíst v kronice olomouckého biskupa Jana Skály z Doubravky, který si nechal říkat Jan Dubravius. Jestli si správně pamatujeme, žil mezi léty 1486-1553, takže naší snahu o propojení Dunaje s Vltavou popsal kupodivu dost přesně.

Svým smělým nápadem jsme chtěli otočit evropský proud zboží tak, aby směřovalo přes české země a tak povznést naše hlavní město Prahu na světovou úroveň.

Jak víš Josefe staviteli, benátské kupce jsme nepřesvědčili, a tak hlavní zbožové proudy se dále vyhýbaly naší krásné zemi. Jak sledujeme vývoj u vás – u nás, tak se od doby našeho panování moc nezměnilo. Sice naši následovníci, například císařovna Marie Terezie cosi podnikla a císař František Josef I. v roce 1901 dokonce vydal Vodocestný zákon, který komplexně řešil propojení Dunaje s Odrou a Labem s dobou výstavby 20 let, ale dílo hotovo stále není.

Ale jsme potěšeni, že propojení Dunaje s Vltavou, i když ne pro plavbu, ale pro využití vodní síly, ani ve vaší době nezapadlo. Víme, že váš stavitel jménem Miroslav chce vybudovat velký vodní mlýn, který vy nazýváte přečerpávací elektrárnou, právě mezi Dunajem a Vltavou. A i když to nebude průplav pro lodě, tak převede velké množství vody z velkého Dunaje do malé Vltavy, a tak Vám zlepší plavební podmínky pro lodě plující nejenom po Vltavě, ale i po Labi. To se nám líbí.



Můj Králi, stále si mi neodpověděl na otázku, kdy si myslíš, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, jak nyní tuto vodní cestu nazýváme, bude dokončen?

Josefe staviteli, nebuď tak netrpělivý, vždyť již polovinu průplavu v hodnotě 200 miliard vašich českých korun je postaveno a zbývá dokončit již jen druhou polovinu a české země se stanou opravdovým srdcem Evropy, jak jsme si vždy přáli.

Ale pořád nevím kdy? A jestli se dokončení vodního koridoru D-O-L dočkám?

Na to ti upřímně odpovím. Nedočkáš. Vždyť ani my jsme se nedočkali dokončení katedrály sv. Víta na našem Pražském hradě přesto, že jsme pozvali ke stavbě nejlepší stavitele ve své říši, jako například Petra Parléře. A vidíš, uplynulo necelých 600 let a za vlády vašeho prvního prezidenta T. G. Masaryka, byla katedrála sv. Víta dokončena. A vlastně, proč nepoložíš stejnou otázku právě Petru Parléřovi, za kterého ses vydával v září roku páně 2005 v císařském průvodu Karl IV., který od Vyšehradu směřoval k Tvojí Jindřišské věži, kterou jsme jako zvonici k našemu kostelu sv. Jindřicha a sv. Kunhuty také nedokázali včas postavit.

Můj Králi, to já také vím, ale můžeš odhadnout, zda vodní koridor dokončí alespoň naši vnuci?

To myslím, že ano. Ale musíte přestat stále studovat, prověřovat, váhat a musíte začít stavět. Bohužel na nejbližší roky to nevidím růžově. Odpůrci dokončení vodního koridoru si na vás vymysleli pěknou fintu. Vypsali, předstírajíc zájem o tuto stavbu, studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L. Můžeme ti říci, Josefe staviteli, že vypisovatelé studie nemají zájem začít stavět, ale stavbu oddálit a komplikovat. Vždyť dobře víš, že vše bylo již prostudováno, vymyšleno a vyprojektováno. Vždyť jenom v archivu vaší společnosti Vodní cesty a.s. je víc jak **tisíc studií a projektů, které od roku 1965 byly vypracovány.** Dokud vaše vláda, parlament, senát a hejtmanství, nebo jak se všechny vaše instituce jmenují, nepřistoupí na moudrost vašeho slavného podnikatele Tomáše Bati, nepostavíte nic. Josefe staviteli, víš, co Tvůj vzor řekl o průplavu D-O-L?

Můj Králi, to víš, že ano. Nikdy tohoto velkého Čecha citovat nezapomenu.

„Neobtěžujte mě umělými čísly, já vím, že průplav Dunaj-Odra-Labe je efektivní pro dopravu, ochrání nás před povodněmi, zadrží vodu v krajině, přivede vodu na Moravu z Dunaje, je dobrý pro rozvoj zemědělství, průmyslu i měst.“

Josefe staviteli, vidíme, že umíš, ale přidáme Ti ještě jeden citát vašeho, ale i našeho Tomáše Bati:

„Tento průplav je víc než problém naší země a více nežli problémem říše. Je to projekt evropský, ba světový.“

Můj Králi, velmi si mě potěšil, neboť z Tvých slov cítím, že na rozdíl od našich vládců Ty důležitost vodního koridoru D-O-L pro naši zemi chápeš stejně jako za doby Tvého panování.

Ale, ale Josefe staviteli, zapomněl jsi na vašeho vládce, kterého nyní nazýváte prezidentem, Miloše Zemana, který význam vodního koridoru D-O-L podporuje a při každé příležitosti připomíná, že jde již o myšlenku krále českého a císaře římského Karla IV.

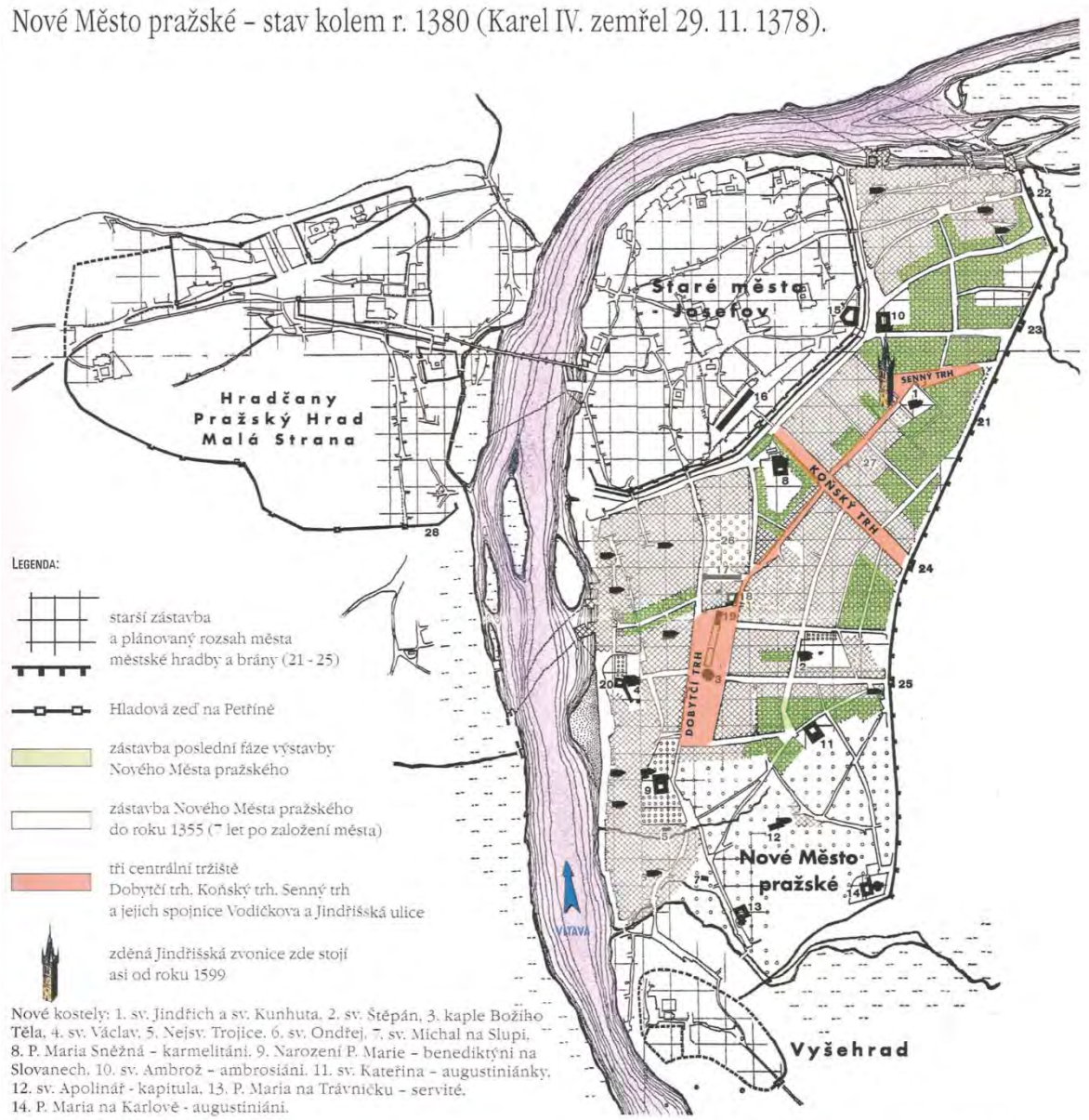
Můj Králi, opět máš pravdu a omlouvám se, ale dobře víš, že mezi naším prezidentem a skupinkou nadšenců pro D-O-L je naprosté vzduchoprázdno, a že naše demokracie všechno strašně komplikuje. A za Tvé vlády Ti za zády nestáli zelení aktivisté. Ale nechme průplav D-O-L a vraťme se k Tvým úspěchům v oblasti stavařské.

Josefe staviteli, co ti máme povídat, vždyť jsi vše popsal v knize O věži ve věži, které má vyjít k našemu 700. výročí narození, tedy ještě tento rok 2016. Tam nás chválíš hlavně za unikátní výstavbu Nového Města pražského. Musíme Ti přiznat, že nás opravdu zaujalo Tvoje stavařské hodnocení zakládací listiny Nového Města pražského, kterou jsme vydali v Praze léta páně 1348 o první indici, 8. března. Tvůj rukopis mám před sebou a dovoluji si proto ocitovat kapitolku Co stojí za povšimnutí, které jsme si nejvíce všimli a měli by si ji všimnout i čtenáři vašeho časopisu.

Co stojí za povšimnutí

Velkorysost založení Nového Města pražského dává i dnes důvod ke stavařskému okouzlení. V konfrontaci se současnou legislativní složitostí je nutno konstatovat, že **zakládací listina Nového Města pražského ve svých dvou listech textu nahrazuje desítky zákonů, směrnic a pokynů.** A navíc vše bylo splněno, realizováno, a dodnes se všichni Pražané, návštěvníci i turisté obdivují tomuto dílu.

- Stavebníci obdrželi pozemky do vlastnictví bezplatně **(silně motivující finanční pobídka).**
- Stavebníci byli na 12 let osvobozeni od veškerých daní **(pozitivní daňová politika).**
- Byla zdůrazněna povinnost dodržet v půdorysu zastavovací plán **(respekt ke stavebnímu povolení).**
- Výstavbu bylo nařízeno zahájit nejpozději 1 měsíc od převzetí pozemku **(závazek rychlé realizace).**
- Maximální doba výstavby jednotlivých domů byla pod přísnými tresty a bez výjimek stanovena na 18 měsíců **(závazný harmonogram výstavby).**
- Bylo zakázáno dát postavené nemovitosti celé do zástavy, aby nedošlo k zanedbání jejich údržby. Zároveň byly přesně definovány případné výjimky **(důraz na údržbu bytového fondu).**
- Bylo omezeno vystěhovalectví ze Starého Města



REKONSTRUKCE POSTUPNÉ VÝSTAVBY NOVÉHO MĚSTA PRAŽSKÉHO PODLE V. LORENCE.

- **Nové Město pražské bylo jistě ve své době nejvelkorysejším a nejdokonalejším urbanistickým činem v celé tehdejší Evropě.**
- Již v zakládací listině dal Karel IV. moderní základ pro zdárný průběh výstavby, osídlování i budoucí správu města při využití všech právních norem Starého Města pražského (**právní kontinuita).**

pražského **(regulace pohybu obyvatel).**

- Zároveň bylo uvedeno přání panovníka přemístit hlučné a špinavé podniky ze Starého Města pražského do Nového Města pražského **(vznik průmyslové zóny).**
- Panovník pamatoval v zakládací listině i na podporu a ochranu židovského osídlení **(pozitivní imigrační politika).**
- Pro zajištění místní i tranzitní dopravy byl přednostně budován nový Karlův most **(dopravní koncepce).**
- Při dopravě stavebního materiálu bylo využito i levné vodní dopravy po Berounce a Vltavě **(důraz na levnou vodní dopravu).**
- Zdůraznění centrálních tržišť **(důraz na obchod).**
- Nejméně dvě ze tří centrálních tržišť zůstala dodnes nejvýznamnějšími pražskými náměstími: Václavské náměstí (Koňský trh) a Karlovo náměstí (Dobytčí trh), třetí, Senovážné náměstí (Senný trh). Ke vzkříšení původního významu všech tří náměstí určitě přispěje i moderní oživení Jindřišské věže.
- Tato náměstí a jejich spojnice, tj. ulice Jindřišská a Vodičkova, se od založení Nového Města pražského do dnešní doby ve své půdorysné podobě nezměnily **(územní plán platný 650 let).**
- Karlovo náměstí (Dobytčí trh) je svou původní půdorysnou rozlohou (80 000 m2) dodnes pravděpodobně největším náměstím v celé Evropě **(nadčasová urbanistická velkorysost).**
- Přesnost vytyčení celého města je i z pohledu moderní výstavby měst obdivuhodná **(přesné geodetické práce).**
- **Rychlost rozhodovací i realizační je i v měřítku třetího tisíciletí úctyhodná**.
- **Organizační schopnosti tvůrců tohoto projektu lze jen obdivovat**.
- Aplikace všeobecných stavebních doporučení či nařízení při výstavbě je ve svých zásadách platná dosud.
- Následná výstavba Hladové zdi a zakládání vinic **(řešení vznikající nezaměstnanosti).**
- Při budování města byl kladen hlavní důraz (kromě církevních staveb) na bytovou otázku a na ubytování očekávaného přílivu studentů a poutníků.
- Je více než pravděpodobné, že výstavbou celé řady hradebních, kostelních a jiných věží byl dán základ pro pozdější přízvisko Praha stověžatá.

Z čeho se však tají dech, je skutečnost, že Nové Město pražské bylo založeno tak, že ve své ploše vyhovovalo téměř beze změny po více jak 650 let.

Můj Králi, ani nevíš, jak jsi mě poctil tím, že sleduješ i mou práci, kterou zveřejním až koncem letošního roku. Na oplátku se Ti musím svěřit, že když z terasy svého bytu na Vyšehradě ukazuji svým přátelům Tvoji Prahu, vždy končím slovy: „A tamhle vidíte hradby Nového Města pražského, které Karel IV. postavil za dva roky bez techniky, počítačů a dalších vymožeností naší doby a já, který zde bydlím již více než 15 let, sleduji, jak my současníci třetího tisíciletí stále ty Tvoje hradby spárujeme a stále nejsme hotovi.

Josefe staviteli, i my Ti děkujeme za Tvé uznání, avšak musíme se vrátit zpět k zanedbané vodní dopravě a našemu království.

Můj Králi, rád bych si s Tebou povídal i o dalších Tvých velkých činech, ale sám víš, že dnešní čtenář je netrpělivý, a tak musíme náš rozhovor pomalu ukončit. Řekni mi Můj králi na závěr, co se musí stát, aby se naše česká země i celá Evropa dočkala dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Josefe staviteli, jak se na vás dívám, tak začnete vnímat vodní dopravu poté, co si postavíte třetí, čtvrtý a pátý dálniční pruh, začnete se dusit výfuky z vašich aut a šílet z jejich hluku. Rozhodnete se a uznáte již dnes známou pravdu, že vodní doprava je nejekologičtější a nejšetrnější k přírodě, jejíž součástí je i člověk, na co často zapomínáte. Pak dokončíte vodní koridor D-O-L, začleníte se mezi všechny ostatní vyspělé státy EU, které to již vědí, a stanete se skutečným srdcem Evropy.

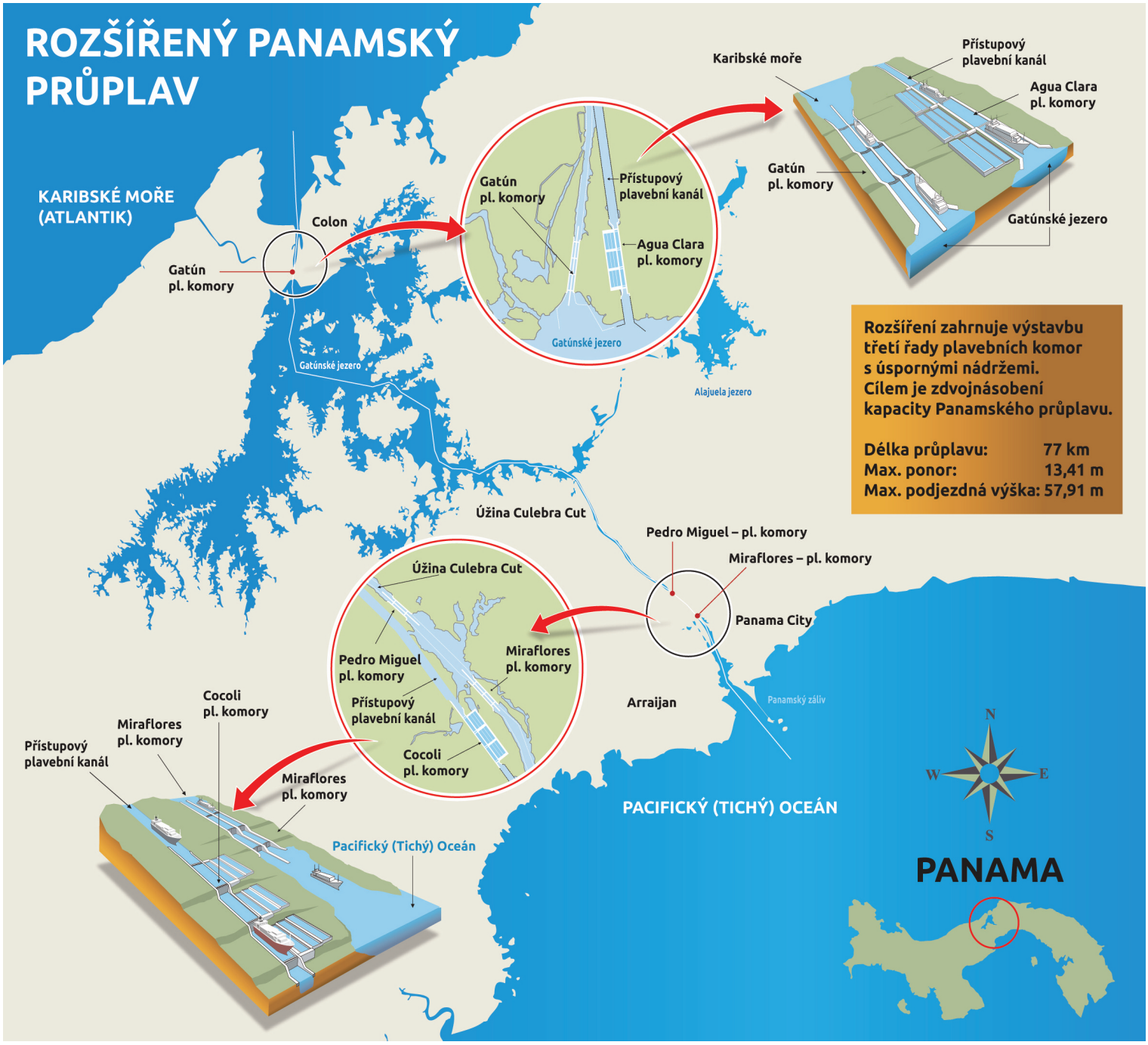
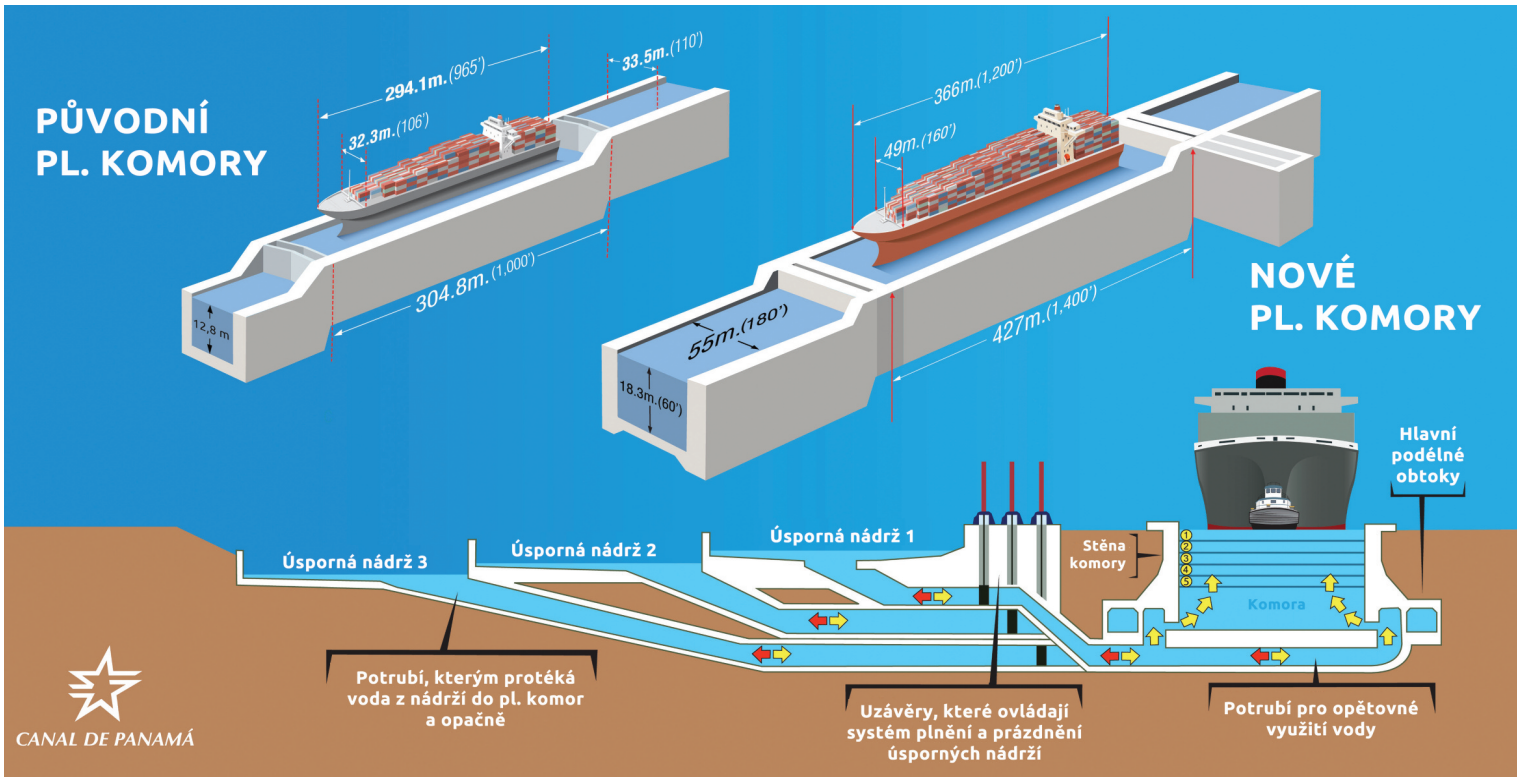
Můj Králi, děkuji Ti za rozhovor a prosím Tě, drž svým Čechům oba pravé palce.

Tvůj Josef - stavitel

Právě vychází nová kniha O věži ve věži *Foto: Karel Dobeš*

Zal. 1896

PODZIMEK

120

ROZŠÍŘENÝ PANAMSKÝ PRŮPLAV