

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1-2
2008



Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 2 21401111 Fax: 2 57322739 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

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

HYDROPROJEKT

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

PRAHA: Tábořská 31, tel.: 261 102 222, praha@hydroprojekt.cz
BRNO: Mlátská 19, 541 240 600, brno@hydroprojekt.cz
OSTRAVA: Václavská 49, 598 638 329, ostrava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE: Záběhovo náleží 7, 389 355 407, c.budějovice@hydroprojekt.cz

člen skupiny **SWECO**

www.hydroprojekt.cz



VODNÍ CESTY a.s.

projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492

e-mail: info@vodnicesty.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

www.poyry.cz



HOCHTIEF CZ a.s.

Pižetická 16/3217, 150 00 Praha 5

Tel.: +420 283 841 851, Fax: +420 283 840 642

e-mail: info@hochtief.cz • www.hochtief.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 002 037, e-mail: info@czechports.cz

www.ceskepristavy.cz

METROSTAV

www.metrostav.cz



Vilňovská 52b, 589 16 TŘEŠT

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

e-mail: info@podzimek.cz



Na Pankráci 59, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302

Fax: 2 4340 9467

e-mail: p-s@volny.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz



ČLEN ČKD GROUP

ČKD Praha DIZ, a.s.

Kolbenova 499, 190 02 Praha 9

Tel.: +420 266 031 111

E-mail: mruk@ckddiz.cz • www.ckddiz.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

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

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Krymská 296/23, 101 00 Praha 10, Vršovice

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

www.beting.cz

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster, Ing. Luděk Cidlina, Ing. Petr Forman, Ing. Karel Horyna, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Jan Kareis, PhD., Ing. Jiří Kremsa, Ing. Josef Podzimek, Ing. Miroslav Šefara.

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

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53

140 00 Praha 4

Fax: 241 409 467

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

Objednávky a inzerce:

Radka Kostková, tel.: 607 751 788

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Jak je možné pomoci rekreační a sportovní plavbě

Ing. Miloš Janda2

Plavební mapy

Ing. Miloš Janda5

U Rohatce všichni rohatí...

Ing. Petr Forman6

Doplňující informace o obnově provozu na Baťově kanálu

Vadim Komárek8

Výroční Baťův kanál

Ivan Černý10

Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe

a „konkurenční“ projekty v Evropě

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.13

Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou

Ing. Pavel Neset, CSc.19

Možnost využití průplavu k odlehčení

povodňových průtoků

Prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.22

Zájem o propojení Dunaj – Odra v zahraničí

Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Ing. Jaroslav Pospíšil23

Příprava výstavby protipovodňové nádrže dolní Ratiboř

překlad Ing. Josef Tobola24

Vzpomínka na Ivana Dejmalu

.....26

A ještě malá douška

.....27

Posledních 10 let Petra Formana, aneb jak přežít

vlastní šedesátiny

Ing. Josef Podzimek28

Mobilní membránové protipovodňové hrazení pro

veřejnost – dotýkat se exponátu je povoleno

Ing. Veronika Janoušková30

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení

v roce 2007

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.34

Z českého tisku

.....36

Ze zahraničního tisku

.....37

Život není takový - je úplně jiný (30)

Ing. Josef Podzimek38

Foto na titulní straně: Vodní skútry na českých řekách - foto Ing. L. Cidlina a plavba na vodách Aljašky - foto Ing. J. Podzimek

Jak je možné pomoci rekreační a sportovní plavbě

Ing. Miloš Janda, Státní plavební správa Praha

Rekreační plavba na vnitrozemských vodních cestách v ČR dosáhla za posledních 15 let jistého rozvoje, ale zdaleka ne takového, jako v sousedních zemích. Zatímco na západ od našich hranic proplová po řekách, průplavech a jezerech tisíce rekreačních plavidel a maríny v těchto zemích v létě vítají cizince z celé Evropy, naše vodní cesty jsou téměř pusté. Abychom se i my připojili k těmto zemím, je třeba splnit řadu podmínek a vytvořit příznivé klima v mnoha oblastech.

Legislativní předpoklady pro rozvoj rekreační a sportovní plavby částečně vytvořila vyhláška MD č. 241/2002 Sb., několikrát novelizovaná. Zástupci České republiky se do roku 2003 zúčastňovali projektu VNE (Evropské vnitrozemské vodní cesty – turistika a historické dědictví) koordinovaného British Waterways. Bohužel katastrofální povodně v roce 2002 a naopak sucho a kvůli následným opravám a odstraňování nánosů i polovypuštěné přehradní nádrže na Vltavě v roce 2003 rozvoj tohoto projektu zbrzdily.

Vláda ČR schválila svým usnesením č. 1064 ze dne 19. 9. 2007 Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, ve kterém je část o rozvoji vodních cest. Ministerstvo dopravy má již od roku 1996 zpracován program rozvoje rekreační plavby. Povodí Vltavy, a. s. vlastní rozsáhlý dokument „Územně plánovací podklad pro využití vodní cesty Vltava a vodních ploch na Vltavě“, zpracovaný v roce 2001 Hydroprojektem, a. s. Ředitelství vodních cest ČR má od roku 2002 zpracován dokument „Generální řešení splavnění Labe pro třídu Vb“. České plavební a vodocestné sdružení zpracovalo v roce 2007 „Program rozvoje vnitrozemské plavby pro rekreační potřeby v České republice na období 2007 – 2015“. Všechny tyto dokumenty jsou pro rozvoj rekreační plavby zajímavé.

Plavebně provozní podmínky na vodních cestách jsou jen velmi pomalu přizpůsobovány potřebám rozvíjející se rekreační plavby. Plavební komory na Vltavě a Labi byly vybudovány pro velká plavidla, tlačné sestavy apod. Vazáky jsou pro malá plavidla nedostupné. Vůdci malých plavidel jsou díky tomu nuceni porušovat Řád plavební bezpečnosti a vyvazovat se v plavebních komorách k žebříkům, které jsou například na dolním Labi pouze v blízkosti hranic komor a hrozí nasednutí na záporník.

Čekacími stánkami pro malá plavidla před plavebními komorami jsou v současné době vybaveny plavební komory na dolním Labi, ojediněle na středním Labi a na Vltavě. Čekací stánky pro velká plavidla jsou u většiny komor pro malá plavidla nedostupná, protože se nemají kde vyvázat. Na těchto vodních cestách je mnoho objektů (vývaziště, pře-



Marína Vltava v Helahozevsi



Čekací stání pro malá plavidla nad PK Modřany

kladíště, čerpací stanice apod.), které po utlumení obchodní plavby, zejména přepravy energetického uhlí pro elektrárnu Chvaletice, zůstaly nevyužity, zarůstají a chátrají.

V České republice lze provozovat rekreační plavbu na dopravně významných i účelových vodních cestách a některých vodních plochách. Začíná se opět probouzet rekreační plavba i na Vranské přehradě. Tradičně jsou využívány přítoky Vltavy, zejména Malše, Lužnice, Otava, Sázava a Berounka. Méně využívané jsou přehradní nádrže Horka, Hracholusky, Rozkoš, Skalka, Žermanice, Máchovo jezero, rybníky Svět a Velké Dářko.

Další aktivitou spojenou s rekreační a sportovní plavbou je vodní lyžování, které má v České republice bohatou tradici i zázemí ve formě 33 úseků vyznačených a vybavených pro vodní lyžování. Zákaz lyžování o nedělích a svátcích je ukázkou „profesionality“ našich zákonodárců.

Rozvoj vodních skútrů v posledním desetiletí způsobuje zatím více negativních než pozitivních dojmů. Záslužným počinem pro změnu přístupu majitelů vodních skútrů k plavbě a tím i změnu pohledu veřejnosti na tuto činnost byl vznik České sportovní asociace vodních skútrů.

Potencionálním poskytovatelem služeb návštěvníkům, kteří plují na rekreačních plavidlech po řekách, by mohly být i jachtařské kluby. Ty jsou bohužel zpravidla vůči veřejnosti uzavřené. Zabezpečují potřeby svých členů a většinou nemají zájem poskytovat služby komukoliv jinému. Některá jejich zařízení ani neodpovídají normám ochrany vody proti ropným produktům, polorozpadlé objekty a skládky hyzdí okolí, kluby nejsou vybaveny pro odběr odpadních vod apod.

Celoevropský trend rozvoje cykloturistiky a její propojování s jinými druhy aktivní rekreace je ve spojení s rekreační plavbou ideální kombinací. Pro tento účel jsou postupně přebudovávány potahové stezky podél řek na cyklostezky. Podél Labe jsou dokončeny z 20 % na středním toku a z 50 % na dolním toku. Rozvoji rekreační plavby s propojením na cykloturistiku brání nedostatek míst, kde by bylo možné plavidlo bez obav krátkodobě (na 1 až 3 dny) zakotvit a opustit.



Přístav rekreačních plavidel v La Rochelle (Francie)

Prognózy odborníků EU předpokládají, že do naší země bude postupně připlouvat v letní sezóně několik tisíc až desítek tisíc rekreačních plavidel ročně. Na tuto situaci nejsme zdaleka připraveni. Nejsou k dispozici plavební průvodce ani jiné informační zdroje. V současné době se nám podařilo vydat po více než 30leté pauze alespoň plavební mapy pro rekreační plavbu Vltavy a před měsícem i Labe (je možné je objednat e-mailem na sudova@volny.cz, bjandova@chello.cz, koupit ve specializovaných prodejnách s doplňky pro lodě a vodní sporty, ve školicích střediscích pro vůdce malých plavidel nebo u vybraných knihkupců - např. Palác knih Neoluxor).

Oblasti, které by rozvoj rekreační plavby mohly urychlit:

1. PŘÍZPŮSOBNÍ DOPRAVNĚ VÝZNAMNÝCH VODNÍCH CEST POTŘEBÁM REKREAČNÍ A SPORTOVNÍ PLYBY

- Zprovoznění nevyužitých vývazíšť a překladišť po utlumení nákladní vodní dopravy, která je vhodné využít pro rekreaci zejména v blízkosti kulturních a historických památek, cyklostezek, stravovacích zařízení (autokempů, hotelů, penzionů), sportovišť, ZOO apod., jejichž vytypování obsahuje již zmíněný program rozvoje, zpracovaný ČPVS. Označení plavebními znaky, vysekání křoví, trávy a zajištění minimálních standardů nebude vyžadovat vysoké náklady. Podílet se na nich by měli správci vodního toku, územní orgány, místní podnikatelé i jachtařské kluby v zájmovém teritoriu. Aktivněji musí do tohoto procesu vstoupit potenciální uživatel, tedy Český svaz vodního motorismu a odpovídající svaz sdružující jachtaře na našem území ve spolupráci regionálními úřady, tedy odbory regionálního rozvoje krajských, ale i městských a místních úřadů. Podobná praxe se již po desetiletí osvědčuje v turisticky využitelných lokalitách, kde Klub českých turistů ve spolupráci s územními orgány značí turistické cesty, buduje orientační tabule, přístřešky, upravuje rozhledny, chaty apod. V zahraničí jsme se s podobným řešením setkali na řece Charenté i kanále Du Midi v jihozápadní Francii, na Burgundském kanálu jihovýchodně Paříže i na mnoha kanálech a řekách v Holandsku. Všude tam využití dřívějších obchodních vodních cest pro rekreační plavbu znamenalo rozvoj regionů.

- Dobudování čekacích stání u plavebních komor pro malá plavidla a doplnění vyvazovacích prvků pro malá plavidla v plavebních komorách podniky Povodí. Projekty by bylo vhodné konzultovat se zájmovými svazy reprezentujícími vodní motoristy a jachtaře.

- Vytvoření podmínek pro pobyt posádek rekreačních plavidel ve veřejných přístavech (statut, vyznačení stání, zdroj



Městské přístaviště města Cognac (Francie)

pitné vody apod.) je výlučně úkolem majitelů těchto přístavů. Je však nezbytné dořešit rozdělení přístavů na vodní a pozemní část, ke které se správci toků nehlásí a má je spravovat příslušná územní samospráva nebo soukromé osoby.

- Odstranění nesmyslných zákazů provozu vodních skútrů a vodního lyžování o víkendech. Vytypování dalších ploch pro vodní lyžování a provoz vodních skútrů podniky Povodí v součinnosti s místními úřady i Státní plavební správou. Všemi zúčastněnými podporovat žádosti o jejich zřízení za předpokladu dodržení podmínek bezpečné a ohleduplné plavby a vybudování potřebných zařízení podávaných investory.

Otevření stávajících jachtařských klubů veřejnosti formou povinné kapacity stání pro cizí plavidla, WC, vody apod. by mělo být úkolem zájmových svazů reprezentujících vodní motoristy a jachtaře.

2. VYBUDOVÁNÍ NOVÉ INFRASTRUKTURY REKREAČNÍ PLYBY

- Rozhodujícím přínosem k rozvoji rekreační plavby je budování nových moderních objektů (přístavacích míst) splňujících standardy sousedních zemí. Kategorie těchto objektů by měly respektovat účel jejich využití. Různé studie, územní plány i projekty používají různé pojmy. Bylo by vhodné přijmout nějaký úzus k jejich sjednocení. Pro krátké, několikahodinové zastávky k odpočinku a návštěvě zájmových míst na břehu postačuje jednoduše vybavené vývaziště*. Pro majitele rekreačních lodí v místě i nenáročného vodní turisty bude vhodné jednoduché kotviště**. Pro vícedenní pobyt náročnějších klientů a členy jachetních klubů je potřebné solidní přístaviště***. Nejnáročnější naše i zahraniční klientela bude požadovat marínu**** s provozní a ubytovací částí i vybavením pro volný čas (viz příloha). Při úvaze, že vodní turista pluje průměrnou rychlostí 10 až 15 km/hod. lze vyvodit, že po 2 hodinách plavby, tedy každých 20 až 30 km, je vhodné mít k dispozici vývaziště nebo kotviště, kde je možné zastavit a odpočinout si. Denně je optimální plout 4 až 5 hodin a zbytek dne věnovat poznávání, cykloturistice a aktivnímu odpočinku. Lze z toho vyvodit, že maríny a přístaviště by měly být na každých 40 až 60 kilometrech vodní cesty. Je zřejmé, že by měly být v dosahu turisticky, kulturně nebo jinak atraktivních míst.

- Pro vybudování servisní sítě (opravny, čerpací stanice, odběr odpadních vod apod.) musí rozhodující úkol splnit Asociace výrobců lodí a lodního příslušenství ve spolupráci se správci toků a stávajícími jachtařskými a motorářskými kluby.

Tyto úkoly by mohly splnit pracovní týmy hejtmanů krajů,



Veřejný přístav Labe Píšťany – jezero Žernoseky

sdužení obcí podobně jako na Bařově kanálu, agentury apod.

3. PREZENTACE OBORU

Prolomení spíše záporného mínění naší veřejnosti o rekreační a sportovní plavbě na našich vodních cestách, přilákání Čechů z chorvatského pobřeží na Lipno, Slapy nebo Máchovo jezero musí iniciovat zejména stát a státní organizace. Státní legislativa musí odstranit nesmyslné zákazy, rozšiřovat možnosti plavby s motorovými plavidly namísto jejich omezování iniciovaných různými občanskými (nátlakovými) sduženími např. na Hracholuskách, Máchově jezeře apod., zjednodušit administrativní pravidla pro získání plavebních dokladů osob i plavidel, zajistit nebo alespoň umožnit výrobu kvalitních plavebních map a prů-

vodců, vybudovat informační servis dostupný plavecké veřejnosti o stavu vodních cest a omezeních provozu na nich i napojení na RIS (River Information System) tak, jak je to obvyklé všude za našimi hranicemi.

Zde musí sehrát svou roli Ministerstvo dopravy ČR, Státní plavební správa v součinnosti s ÚAMK – Nautik, Český svaz vodního motorismu, veřejnoprávní televize, rozhlas i tisk.

Chci vyjádřit naději, že během následujících několika let se podaří v České republice vytvořit podmínky srovnatelné s okolím berlínských jezer, či anglických, francouzských nebo holandských kanálů a vodní turisté budou i u nás plout od města k městu, kochat se krásou české krajiny a historických památek, ale i vinných sklípků a stylových restaurací u vody.



Spouštění lodí na vodu po zimní údržbě

STANDARD VYBAVENÍ PŘÍSTÁVACÍCH MÍST

VYVAZIŠTĚ *	KOTVIŠTĚ **	PŘÍSTÁVIŠTĚ ***	MARINA ****
Označení plavebním znakem E 5 „Povolené stání“	Totéž co vývaziště a navíc:	Totéž co kotviště a navíc:	Totéž co přístaviště a navíc:
Vyvazovací prvky pro 5 - 10 rekreačních plavidel.	Vyvazovací můstky, mola, břeje, kotevní zařízení apod. s vyvazovacími prvky pro 10 - 20 rekreačních plavidel	Vyvazovací můstky, mola, břeje, kotevní zařízení apod. s vyvazovacími prvky pro 20 - 30 rekreačních plavidel.	Vyvazovací můstky, mola, břeje, kotevní zařízení apod. s vyvazovacími prvky pro min. 50 rekreačních plavidel, z toho 20 stání pro plavidla nad 10 m délky.
Zdroj pitné vody v dosahu do 300 m.	Zdroj pitné vody.	Úmyvárna.	Úmyvárna s teplou a studenou vodou, včetně sprchovacích koutů.
WC (i chemické)	Přístupová komunikace s veřejným osvětlením.	Splachovací WC pánské a dámské	Odběr odpadních vod a fekálií z lodí.
Občerstvení v dosahu do 1 km.	Občerstvení v dosahu do 300 m.	Občerstvení s areálem.	Restaurační zařízení.
Místo pro táborový oheň, piknik.	Místo pro spouštění plavidel na vodu (svažnice, šikmý sjezd)	Oplotení objektu, orientační plánec areálu.	
Zajištěný odvoz komunálního odpadu	Vytřezaný prostor pro koupání.	Parkoviště pro auta i přívěsy majitelů plavidel i návštěvníků.	
	Zdroj elektřiny.	25 % stání s břehovými elektrickými přípojkami, zdrojem pitné vody k doplnění nádrží plavidel a osvětlením.	50 % stání s břehovými elektrickými přípojkami, zdrojem pitné vody k doplnění nádrží plavidel a osvětlením.
	Správce (hlídač) kotviště.	Místo pro přípravu a ohřev stravy (vaňiče) a mytí použitého nádobí	Kuchyňka pro přípravu a ohřev stravy (vaňiče, mikrovlnka) a mytí použitého nádobí.
	Zázemí pro majitele lodí (šatna, klubovna).	Klubovna	Recepce s možností koupě základních hygienických potřeb.
		1 až 2 pokoje pro nouzové přespaní.	Pokoje pro ubytování klientů.
	Plocha na břehu, která svou kapacitou postačuje pro umístění domovských plavidel přes zimu.	Zdvíhací zařízení pro vytažení plavidel do hmotnosti 3,5 t z vody.	Čerpací stanice pro doplnění pohonných hmot do plavidel.
		Olejové hospodářství zajišťující bezpečné uložení olejů, zbytků barev a ředidel a akumulátorů.	
		Sportovní vybavení (hláště, půjčovny sportovního náčiní apod.)	
		Prodejna smíšeného zboží v dosahu do 1 km.	
		Služba zdravotní pomoci.	
		Technické zázemí zajišťující údržbu, drobné opravy plavidel i dobítí AKB, splňující podmínky ochrany životního prostředí.	
		Plocha pro kovový šrot a zajištění jeho odvozu.	

Plavební mapy

Ing. Miloš Janda, Státní plavební správa Praha

Plavební mapa je pro vůdce plavidla stejně důležitá, jako silniční mapa pro řidiče auta. Technologie se samozřejmě vyvíjejí velmi rychle, pro silniční dopravu je k dispozici řada navigačních systémů využívajících signály GPS, pro řeky je v současné době dokončován geografický informační systém (GIS), pro plavbu na Labi a Vltavě začíná sloužit systém LAVDIS (o těchto systémech napíší jistě větší odborníci).

Co naplat, tištěné mapy jsou stále nenahraditelné. Svědčí o tom obrovská nabídka map ve všech knihkupectvích, firmy se předhánějí ve vzhledu, užité hodnotě, množství údajů a aktuálnosti. Jen v oblasti plavby je u nás velké vakuum. Plavební mapy Labe byly v ČR vydány naposledy v roce 1977 až 1978, tedy před 30 lety. Plavební mapa Vltavy byla vydána v roce 1981, tedy před 27 lety. Poslední minimální zásoby těchto map určených pouze pro vnitřní potřebu státních orgánů a socialistických organizací vzala v roce 2002 povodeň, takže se nedají sehnat. Na trhu není možné bohužel sehnat ani plavební mapy německé části Labe a už vůbec ne plavební mapy řek a plavebních kanálů Evropy. Je to obrovská škoda a pro naše občany plánující cesty po vnitrozemských vodách Evropy handicap.

Zádné nakladatelství nenapadlo nové mapy našich vodních cest vydat, naše ústřední orgány a státní instituce odpovídající za plavbu také ne. Knižní velkoobchod z ciziny žádné nekoupil.

Proto jsme se již několik let zabývali myšlenkou na vydání plavebních map alespoň pro rekreační plavbu. Nakoupili jsme vzory z Německa, Francie a Nizozemí. Ujasnili jsme si potřeby vodních turistů a tím požadavky na takovou mapu:

- Mapy musí obsahovat údaje, které zajímají potenciálního uživatele, tedy vodního turistu na rekreačním plavidle: Kde může plout, jak rychle, kde se může vyvázat, občerstvit, přenocovat, doplnit pohonné hmoty, vyhledat technickou i lékařskou pomoc, jak a za jakých podmínek propluje plavebními komorami, jakým nástrahám se musí vyhnout, jak se dovolá na potřebné subjekty.

- Měřítko mapy musí umožňovat plynulou plavbu, při které nemusí spolujezdec listovat každých 5 minut v mapě, ale musí dostatečně vykreslit detaily vodní cesty. Plavební znaky musí být dostatečně viditelné.

Výroba plavební mapy Vltavy byla velmi složitá. Získali jsme sice licenci na použití mapových podkladů od Kartografie Praha, ale tyto podklady byly staré, kreslené a neexistovaly v digitální podobě. Nedohledaly se ani matrice těch starých map. Grafické zpracování bylo tak náročné, že nám to první firma po několika měsících „hodila na hlavu“. Přes všechna úskalí se nám podařilo v červenci 2004 plavební mapu Vltavy pro rekreační plavbu vydat. Pro vodní cestu od Třebenic k ústí Vltavy do Labe jsme zvolili měřítko 1 : 20 000, pro přehradní nádrže měřítko 1 : 50 000. Mapa obsahuje všechny potřebné údaje. Jen plavební znaky zůstaly v použitém měřítku moc malé, což bylo spolu s použitím nadměrného množství fotografií uživateli kritizováno. Bohužel mapa přišla na trh v druhé polovině rekreační sezóny a údaje v ní byly již tehdy půl roku staré. Naštěstí se nezměnily. Výrobní náklady při 2000 výtiscích jsou značně vysoké. Prodejnost mapy je velká, takže se nám náklady již vrátily. Nyní po 4 letech je náklad téměř rozebrán, přemýšlíme, co dál.

Vydání plavební mapy Labe bylo naprostou nutností, což potvrdila skutečnost, že když se objevila na trhu, mizela s pultů nejen ona, ale i mapa Vltavy. Prostě obě tyto mapy patří k sobě. Pro vznik mapy Labe bylo nejsložitější překonání byrokratické bariéry získání licence na využití digitálních mapových podkladů z GIS. Ministerstvo dopravy bylo téměř 3 roky neoblomné. Tištěnou mapu pro komerční potřebu prý nelze vydat na mapových podkladech, které zaplatili daňoví poplatníci. My jsme argumentovali úplně opačně: Právě proto, že z peněz daňových poplatníků byly vydány milionové investice do GISu, mají tito poplatníci právo na solidní a moderní mapu. V lednu 2008 se ledy prolomily a MD stanovilo jasné a akceptovatelné podmínky pro vydání tištěné mapy.

Náš malý tvůrčí kolektiv se pustil do práce, doslova dnem i nocí o sobotách i nedělích. Bylo nezbytné aktualizovat všechny údaje, graficky ztvárnit mapové listy tak, aby byly přehledné a současně na nich byly vidět plavební znaky, dopracovat legendy, piktogramy,

úvodní texty a pak to celé nechat přeložit do němčiny. V neposlední řadě jsme museli získat alespoň část finančních prostředků od inzerentů, kteří podnikají přímo na Labi. Předem jsme si totiž stanovili, že žádnými inzeráty typu poslední model terénního auta nebo mobilního telefonu publikaci neznehodnotíme.

A tak dostávají uživatelé 14. března 2008, dva měsíce po získání licence, do rukou plavební mapu Labe, která má sloužit rekreační plavbě. Údaje v ní byly aktualizovány k 29. 2. 2008, tedy nemohou být aktuálnější. Je zpracována v měřítku 1 : 15 000, kdy vůdce rekreačního plavidla dostane ucelenější přehled o úseku vodní cesty (cca 5 km na jednom mapovém listu).

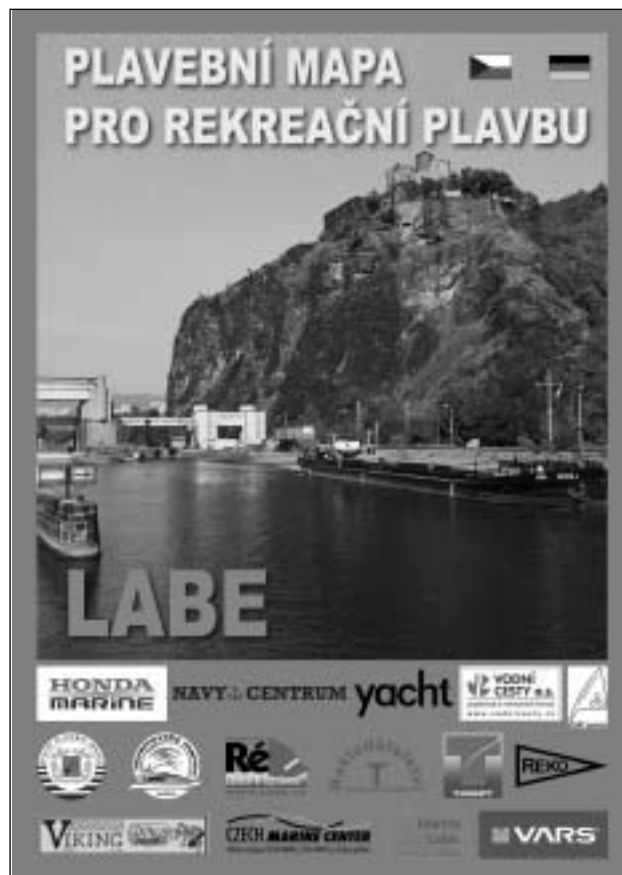
Mapa obsahuje popis labské vodní cesty, pokyny pro plavbu na Labi ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, prováděcích vyhlášek č. 222, 223 a 224/1995 Sb., a Řádu plavební bezpečnosti (včetně nejpoužívanějších plavebních znaků), plavební mapu řeky Labe od státní hranice se Spolkovou republikou Německo po Chvaletice s říčním kilometrováním, údaje o podjezdových výškách mostů, bočních pohledech na ně a směru jejich proplutí, plochách určených pro vodní lyžaře a vodní skútry, o přístavech a provozních dobách na plavebních komorách včetně způsobu spojení s jejich obsluhou, dále také údaje o možnostech vyvázání, občerstvení, využití volného času, doplnění pohonných hmot, servisu plavidel apod.

Snažili jsme se vylepšit i užitnou hodnotu. Proto je hned na začátku přehledný klad listů, barevně jsou odlišeny úseky dolního a středního Labe. Rovněž legenda na mapových listech je barevná: Hnědá: Služby pro malá plavidla (čekací stání před plavební komorou, vyvazovací místa apod.)

Modrá: Ústí řek a potoků, plavební komory (prostě vše, co se týká vodní cesty)

Červená: Zákazy a příkazy (které mohou zvlášť nepříjemnit plavbu malého plavidla)

Věříme, že bude tato mapa nejméně tak úspěšná jako Vltava.



U Rohatce všichni rohatí...

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

Už je to více než tři roky, co hned dva ministři vlády ČR (ministr životního prostředí Libor Ambrožek a ministr práce a sociálních věcí Zdeněk Škromach) poklepli na základní kámen budoucí plavební komory Rohatec, která by měla konečně spojit historický Bařův kanál (a také nový slovenský přístav ve Skalici) s řekou Moravou a s Hodonínem, což zejména po vstupu ČR a SR do schengenského prostoru otevírá velmi slibné nové perspektivy. Páni ministři byli jistě vedeni ušlechtilým cílem a dobrou vírou – ostatně jsou téměř místní a potřeby regionu dobře chápou. Ale po tomto slavnostním a inspirativním okamžiku jako by se vše spiklo a plavební komora se dodneška stále ještě nestaví, vzdor tomu, že již několik let figuruje v plánech Ředitelství vodních cest ČR i v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Co se stalo?



Místo, kde by měla stát nová plavební komora Rohatec

Nejprve byly obtíže s projektem pro územní rozhodnutí. Dlouhotrvající hledání konsenzu s ochránci životního prostředí vyústilo v návrh řady kompenzačních opatření a návrh poměrně náročných biotopů. Ale podařilo se. Ale časem nastal nový problém, a to z podobných kruhů. Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu se 21. 12. 2007 odvolalo k ministerstvu životního prostředí proti vydaným výjimkám ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů. A to vzdor tomu, že řada ekologů i jejich organizací se opakovaně vyslovila, že rekreační plavbu podporují (na rozdíl od „gigantických“ vodních cest pro nákladní dopravu) a v protikladu s výsledky procesu EIA (kterého se občanská sdružení zúčastnila), v protikladu se souhlasným stanoviskem MŽP k tomuto procesu („... všechny posuzované vlivy lze hodnotit jako mírné nebo zanedbatelné... při dodržení stanovených podmínek lze navržený záměr akceptovat...“) a také v příkrém nesouladu s řadou poctivě provedených podrobných zoologických průzkumů a navržených biotopů, které zlepšují celkový stav lokality – projekt obsahuje náhradní výsadbu, zaměřenou na obnovu nefunkčních prvků ÚSES, vytváří environmentálně vhodné tůně, pamatuje se na výsadbu zeleně vhodného druhového složení ku kompenzaci zaniklých stanovišť. Po

dvou měsících napětí ale MŽP dne 17. 3. 2008 potvrdilo s mírnými doplňky původní rozhodnutí. Zdálo se, že již nic nestojí v cestě vydání územního rozhodnutí pro dlouho očekávanou stavbu, a že již brzy se bude moci začít.



Odtud z přístavu Skalica (SR) by se mělo vyplouvat novou plavební komorou

Ale přišla další překážka: Dlouhodobě, již 15 let nedeřešený problém vypořádání pozemků v hraničním území mezi ČR a SR nastavil úspěšnému dokončení územního řízení plavební komory Rohatec další „stoličku“. Listopadové mezinárodní jednání v Brně dopadlo neúspěšně... A tak z aktivity Spolku na podporu Pomoraví (zejména předsedy Ing. Miroslava Hornáka) pozval primátor města Skalica Chovanec již 16. ledna 2008 zainteresované orgány z obou zemí na neformální jednání. Kromě primátora a představitelů Spolku se zúčastnili zejména zástupci vlády SR, státní tajemníci ministerstva vnitra Čečot a ministerstva životního prostředí Jaduš a další pracovníci, z české strany se dostavili mj. představitelé ŘVC ČR a ředitel odboru plavby ministerstva dopravy.



Primátor Stanislav Chovanec, státní tajemník Vladimír Jaduš a státní tajemník Jaroslav Čečot

Je jasné, že na konci všeho bude muset být řádné rozhraničení pozemků, ale to všichni oprávněně chápou jako zdoluhavé. Padl návrh, aby se postupovalo obdobně,

jako u přístavu Skalica, totiž smlouvou o zápůjčce pozemků, ale tento námět „neprošel“. Nakonec se zdá, že celý problém bude muset být řešen mezivládní smlouvou. Proto slovenská strana po jednání připravila urychleně její



Ministr životního prostředí Libor Ambrozek a ministr práce a sociálních věcí Zdeněk Škromach pokleпали na základní kámen plavební komory Rohatec již v roce 2004

návrh. Na dalším jednání dne 27. 3. 2008, tentokrát také za účasti náměstka ministra z české strany Ing. Šlégra, přineslo objasnění některých dílčích otázek a také závazek obou stran, že budou postupovat s maximální rychlostí. Zatím poslední jednání se konalo 6. května, kde se uvažovalo i o možné výměně pozemků – zvolí se zřejmě takové řešení, které bude nejrychlejší.

A tak se zdá, že všichni rohatí, kteří se spikli proti výstavbě plavební komory Rohatec, snad budou konečně překonáni, a v roce 2011 se tudy bude konečně plout. Region na česko-slovenském pomezí si to nepochybně zaslouží...



Tisková zpráva: Zhodnocení plavební sezóny 2007

Návštěvnost turistické vodní cesty Baťova kanálu v loňské plavební sezóně je nejlepší za celou dobu jeho znovuobjevení. Překonává dosavadní nejlepší výsledek, který byl v roce 2004.

Díky krásnému počasí, které s menšími výkyvy vydrželo skoro celé období od května až do září, poznalo krásu plavby po Baťově kanálu v loňském roce 62 500 návštěvníků. Neméně důležitou roli zde ale sehrála také propagace Baťova kanálu. Propagační kampaň, která probíhala před sezónou obnášela účast na veletrzích cestovního ruchu Regiontour 2007 Brno a Slovakiatour 2007 Bratislava, kde měla vodní cesta svůj samostatný stánek. Dále to bylo vydání 30 tisíc kusů propagačních materiálů, které byly zdarma distribuovány nejen na zmíněných veletrzích, ale i po turistických informačních centrech v ČR i SR. Svou velkou roli v propagační kampani znamenala prezentace v médiích. Lákadla pro turisty znamenaly také akce, které se v průběhu plavební sezóny na různých místech vodní cesty pořádaly.

Rekordní návštěvnost ovlivnila i rekordní otevřenost vodní cesty. Povodí Moravy s.p. zajišťoval manipulace s plavebními komorami v rozsahu květen, červen, září: pátek – neděle 10.00 – 18.00 hodin a červenec, srpen: úterý – neděle 10.00 – 18.00 hodin včetně státních svátků. Díky tomu se výrazně zvedla pro provozovatele možnost využití lodí v půjčovnách motorových člunů a hlavně hausbótů. Hausbóty znamenají pro region velký ekonomický přínos, jelikož udrží návštěvníka v regionu na vícedenní pobyt. Tento rozsah bychom chtěli udržet i v příštím období a dát tím soukromým provozovatelům vizi, aby mohli více investovat do svých plavidel. Osobní lodě měly k dispozici i dálkové ovládání od plavebních komor a mohly tak své klienty vozit

mimo proplouvací doby.

Za loňský rok vzniklo také několik nových přístavišť či přistávacích míst. Ve Skalici na Slovensku byl vybudován nový přístav s veškerým zázemím pro plavbu a turistiku v okolí vodní cesty. Otevírání Přístavu Skalica bylo spojeno s odevmykáním plavební sezóny v Sodoměřicích, čímž vznikla velká akce pyšníci se velkou návštěvností! Otevřela se tím možnost překračovat státní hranice ČR/SR přímo na palubě lodí a záhy vzniklo několik pravidelných přeshraničních plaveb, které se taktéž těšily velkému zájmu. Dalším novým zázemím se může pochlubit obec Babice, kde loni k přístavišti přibýlo příjemné zařízení s občerstvením, sociálním zázemím a do budoucna snad i možností ubytování. Ještě v loňském roce Ředitelství vodních cest ČR začalo stavět tři přístaviště – v Otrokovicích, v Rohatci kolonii a v Hodoníně.

Baťův kanál prošel i několika opravami a čištěním více úseků. Přesto všechno dobře víme, že turistická infrastruktura vodní cesty není dostatečná a na patřičné úrovni. V některých místech stále chybí základní vybavení. I úroveň poskytovaných služeb je věc, kterou chceme do budoucna zlepšovat.

Zamykání plavební sezóny proběhlo tradičně 28. října, přesto bylo ale něčím neobvyklé! Hlavní akce se konala ve Strážnici a byla spojena ještě s jednou výjimečnou akcí, tentokrát v Lednici (LVA), kde se pro změnu zahajovala zimní plavební sezóna!

Přejeme tedy Lednicko - valtickému areálu hodně otužilých návštěvníků a Baťovu kanálu do příští sezóny ještě více spokojených turistů!

**Ve Veselí nad Moravou 28. října 2007
Baťův kanál, o. p. s.**

Doplňující informace o obnově provozu na Baťově kanálu

Vadim Komárek

Na všech stránkách o historii této vodní cestě chybí něco z let 1993 - 1995. Docela by mě zajímalo proč, protože to byla zajímavá doba a kolem zajímavá skupina nadšenců.

Kapitán Ladislav Hábl z Charvát u Olomouce je osoba, která myslím nejvíce přispěla k obnově plavby na řece Moravě a Baťově průplavu! Byl to on, kdo v Ekotrans Moravia, a.s. Zlín uchránil říční remorkér BOBRA před sešrotováním a tak to byla posléze jediná loď schopná se po Baťově průplavu plavit. Nakonec to byla i jediná loď



Ladislav Hábl

na řece Moravě vůbec. Byl to právě kpt. Hábl, kdo mě přesvědčil o možnosti obnovy plavby a dal podnět k založení BOBRA, s.r.o. Zlín s koncesí provozování vnitrozemské osobní lodní dopravy na této vodní cestě. Kormidloval a udržoval nejen loď BOBRA, ale následně i Tomáše Baťu. Jeho nadšení bylo vždy nakažlivé. Např. při provozování plavby ve Veselí n/M denně dojížděl ze svého bydliště, v případech večerních plaveb přespával v provizorních podmínkách na bývalé faře.

Říční remorkér BOBRA, původem ze Sovětského svazu, se na řeku Moravu dostal z Vítkovic. Jeho rozměry jej předurčovaly k plavbě po Baťově průplavu, kdy se vešel do plavebních komor a výhodou byl v té době i nízký ponor 35 cm, i ten byl někdy díky nánosům velký. Byl přestavěn a jeho kapacita byla 20 osob. Jeho provoz rozhodně nebyl ekonomický, ale bylo potřeba provozovat osobní dopravu a tak zviditelnit tuto vodní cestu. Byl to posléze pádný argument k zařazení této vodní cesty do zákona o vnitrozemské plavbě a tím i povinnost pro

Povodí Moravy vodní cestu udržovat. Nebylo to vždy bez problémů.

BOBRA se plavila na několika trasách. Od Bělovského jezu do Kroměříže nebo od jezu do Otrokovic. V roce 1994 pak také ze Starého města do Jarošova a koncem sezóny byla přeložena do Veselí n/M, kde se plavila po řece Moravě. Později byla prodána do Prahy, kde byla využívána při obnově historických památek.

Obrázek je z plavební komory ve Starém Městě a to ze zahájení plavební sezóny 1994. Byla to velká sláva i velká ostuda. Sešlo se mnoho lidí, zástupci mnoha institucí a tří ministerstev! Hrál hudba, pivovar Jarošov čepoval pivo za 1 Kč, sešli se i majitelé mnoha malých lodí atd. Vše v režii malého s.r.o. BOBRA. Záměrem bylo znovuotevření Baťova průplavu a proplutí jeho částí, což bylo s dostatečným předstihem projednáno s Povodím Moravy, a.s. v Uherském Hradišti. Po vyslechnutí mnoha vzletných proslavů čestní hosté nastoupili na BOBRU a kpt. Hábl od kormidla přikázal odrazit. Daleko nepodpluli! Ukázalo se, že průplav je vyčištěn jen na papíře, a tak otevření plavební sezóny 1994 na Baťově průplavu se ve skutečnosti muselo odehrát na řece Moravě.

Protože zájem veřejnosti o plavbu byl nad očekávání velký, rozhodl jsem se zakoupit loď s větší kapacitou. Byl to dost problém ji sehnat, protože rozměry plavebních komor Baťova průplavu byly poplatné době ve které vznikly. Nakonec se podařilo najít vhodnou loď v Píšťanech (Markus). Vyrobena v Maďarsku, z hliníku, ponor 40 cm, vhodné rozměry ale vyšší než bylo třeba k podjetí mostů na této vodní cestě. Kapacita 50 osob. Byla položena na vodu ve Veselí n/M a provozována na řece Moravě v plavební sezóně 1995.

K zdůraznění osobní vnitrozemské plavby na Baťově průplavu jsem založil První moravskou plavební, a.s. se sídlem ve Zlíně (1. MP) která se stala vlastníkem této lodě. Považoval jsem za samozřejmé, že loď která po dlouhé době popluje po Baťově průplavu, ponese jméno Tomáš Baťa. Proto jsem oslovil pana Tomáše Baťu ml., s kterým jsem vodní cestu projel po břehu a on vzpomínal na své jízdy kánoí za svého mládí.

Zahájení plavební sezóny 1995 bylo opět slavnostní,



Otvírání sezony 1993



Tomáš Baťa, Vladimír Komárek a ing. František Ondrušek na Baťově kanálu v roce 1995



spojené s křtem lodi panem Baťou a provázeno opět ostudou. Celá sláva byla opět v režii malé společnosti, které nikdo nepomohl. Opět mnoho vzletných proslovů. Po křtu lodě ale nemohli hosté nastoupit na první plavbu, protože Povodí Moravy přes původní dohodu nevyčistilo plavební dráhu od plavební komory ve Veselí k řece Moravě. Loď tedy musela vyplout prázdná a hosté se mohli nalodit až na volné řece. Část plavby loď kormidloval pan Tomáš Baťa za dohledu kpt. Hábla.

Toto je pohled, který se naskytl zájemcům o plavbu ve Veselí n/M. První je uvítal plavčík, stojící pod vlajkou společnosti První moravská plavební, a.s. Plavba trvající asi 90 minut stála 40 Kč a byla doprovázena výkladem o historii této vodní cesty a jejího okolí. Na lodi byl k dispozici bufet. Oblíbené byly večerní plavby nebo plavby slavnostní (výročí, svatby). Bohužel jen po řece Moravě, protože průplav nebyl způsobilý pro plavbu lodě této velikosti a to přes opakované žádosti na Povodí Moravy. Dále po řece Moravě nemohla tato loď plout pro svoji výšku, kdy ji omezovaly nízké silniční mosty. Rozhodně i v tomto případě byl provoz ztrátový. Proto byla následně prodána do Prahy, kde je stále v provozu.

Společnost 1. MP hledala vhodnou náhradu lodě, která při rozumné kapacitě by byla schopna plout na Baťova průplavu a to po celé jeho délce. Tzn. aby měla vhod-



né rozměry a ekonomický provoz. Vhodná loď byla kpt. Háblem vyhledána v Amsterdamu. Kapacita 70 osob a provoz na plyn. Velmi vhodná i když na naše poměry dosti drahá. Přesto ji společnost objednala a zajistila nákup a přepravu. Jako podmínka vlastního nákupu ovšem byla závazná dohoda s Povodím Moravy, že splavní Baťův průplav v roce 1996 tak, aby byla splavná jeho delší část, a tak se stala atraktivní pro zájemce o plavbu. Např. Staré Město – Otrokovice nebo Veselí n/M – Strážnice. K dohodě bohužel nedošlo a průplav byl splavněn pouze pro pramičky.

Osobně si myslím, že k obnově plavby na této vodní cestě nejvíce přispěl právě skromný kapitán Hábl a následně jím iniciované společnosti BOBRA a První moravská plavební.



Výroční Bařův kanál

Ivan Āerný

Před slušnou řádkou let, v roce 1938, bylo dokončeno na jižní Moravě jedinečné dílo – vodní cesta z Rohatce do Otrokovic. Tak jako tenkrát i dnes, v roce 2008, se na břehu řeky Moravy sešli občané a významní lidé v čele s šéfem firmy Bařa , který symbolickým klíčem již tradičně odemkl řeku a tím i zahájil plavební sezónu. Mezi hosty nechyběli starostové okolních měst, rejdaři ani novináři. Muzika hrála, vínko i slivovička teklo proudem. Událost to byla veliká, neboť vše bylo spojeno se slavnostním otevřením nových přístavišť v Otrokovicích a v Hodoníně.



Jsem nadšen, že dílo se jménem Bařa žije, budiž i příkladem našim státníkům ve věci budování vodní cesty D-O-L

Ve třicátých letech minulého století (1934-1938) byla tato dnes již historická vodní cesta vybudována za účelem závlah, plavby a zvýšení hladiny spodních vod. Především pak za účelem dopravy lignitu z Rohatce do Otrokovic. Na celé trase, která činila asi padesát kilometrů, bylo původně postaveno 14 plavebních komor. V současném době ale tu v Otrokovicích nenajdeme. Jak známo, plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a částečně nové vykopaným umělým korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi, znovu se spojuje ve Starém Městě. Ve Veselí se kanál opět odděluje, ve Vnorech se s řekou unikátním způsobem kříží a pokračuje až do Rohatce.

Vodní cesta byla provozována i po válce, kdy se po ní dopravovalo uhlí, šterk, písek i jiné materiály. Avšak válečné škody a nárůst provozních nákladů vedly v 60. letech minulého století k úplnému zastavení plavby .



Dobrááá voda, dobrááá voda...

Vodní cesta znovu ožila díky místním nadšencům v roce 1995 a slouží především k turistickým a rekreačním účelům. Od roku 2002 změnila svůj oficiální název „Vnitrozemský průplav Otrokovice-Rohatec“ na původní lidové jméno „Bařův kanál“. A posledních šest let se neobešlo bez květnového symbolického odemykání řeky. Letos to byla skutečně velká sláva, neboť Ředitelství vodních cest ĀR předalo veřenosti k užívání dvě nová přístaviště. Třetí, v Rohatci, přijde na řadu také ještě letos. A nebude samo.

„ Rekreaci plavba je neopominutelnou součástí vodní dopravy v České republice...“ řekl při této příležitosti ředitel ĀVC ĀR Miroslav Šefara. „ Do konce letošního roku bychom proto měli zprovoznit ještě další přístaviště v Napajedlech, Uherském Hradišti a Kostelanech nad Moravou...“

Přístaviště v otrokovické čtvrti Bahňák bylo dokončeno v únoru letošního roku. Městu Otrokovice tak vzniklo místo, které zde dosud chybělo. Zařízení bude sloužit výletním lodím pro výstup a nástup cestujících, vyvazování plavidel a jejich spouštění na vodu. Deska mola má tři výškové úrovně vůči hladině řeky a je zajištěn i bezbariérový přístup. Celkové náklady stavby dosáhly částky 10 milionů korun.

Přístav v Hodoníně pak byl vybudován těsně vedle stávajícího soukromého přístavovacího místa. Stejně jako přístaviš-



„Všechny stavby byly financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury...“ doplnil nám informace ředitel Ředitelství vodních cest ĀR Miroslav Šefara





tě v Otrokovicích umožní přistávání výletních lodí i jejich spuštění na hladinu. Byl na něm vybudován sjezd pro lodě, který zatím slouží pouze bezpečnostním složkám. Po dobudování příjezdové cesty, kterou realizuje město Hodonín, bude sloužit i veřejnosti. Zajištěn je rovněž bezbariérový přístup. Náklady na stavbu činily 8 milionů korun.

Nejmenším z nových přístavišť je pak v Rohatci-Kolonii, které najdeme na pravém břehu řeky Moravy ve vzdutí jezu Hodonín. To nahradí dosavadní provizorní přistávací místo. Nové přístaviště zvláště ocení vodáci a turisté, milující rekreační plavby. Radost z přímého spojení s vodní cestou jim jistě nezkalí současný stav přístupové komunikace, která ještě zatím není dobudována. Náklady stavby přístaviště dosáhly částky 2,8 milionů korun.

Po vodě – ekologicky a levně

Do následujících let je plánováno splavnění Baťova kanálu do zdrže jezu Hodonín a splavněním severním směrem do Kroměříže. Novým posláním vodní cesty Baťův kanál, prodloužené na souvisle splavný úsek Kroměříž-Hodonín o celkové délce cca 76 km, je vytvořit páteř pro turisticky využívanou oblast Moravské Slovácko. Při této příležitosti odborníci z řad vodohospodářů na palubě výletní lodi, zahajující krátkou plavbou turistickou sezónu 2008, v diskusi vyjadřovali nespokojenost s vládními průtahy realizace vodní cesty D-O-L. Nejčastěji citovanou obavou byl strach



ze ztráty možnosti investic od EU v řádech miliard euro i fakt, že je ČR nejen jediným z 27 států Evropské unie, který nemá přímý, nebo kvalitní vodní cestou nepřímý přístup k moři, ale je i jedním ze států, odkázaných na velmi skromné vodní zdroje, což by mj. vodní koridor D-O-L též řešil. Soustavnými odklady rozhodnutí o jeho realizaci se Česká republika dostává postupně i do ekonomické, ekologické a politické izolace v rámci EU.

Foto Miroslav Feszanicz
ilustrační snímky z prvního květnového dne na Baťově kanálu u Hodonína



Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe a „konkurenční“ projekty v Evropě

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) se jednoznačně řadí mezi evropské projekty nadnárodní důležitosti, což vyplývá již z jeho zařazení do dohody AGN (Evropská dohoda o hlavních vodních cestách mezinárodního významu). Naskytá se tedy možnost využití fondů EU při jeho realizaci. V současné době je srovnatelným projektem propojení Seina – Šelda v severní Francii a Belgii, k jehož realizaci se rovněž a zcela samozřejmě využívá i těchto fondů. Vzhledem k tomu, že jeho výstavba má být dokončena v roce 2013, je zcela pochopitelná představa, že tento rok je vhodným termínem pro zahájení realizace vodního koridoru D-O-L, tj. pro logické převedení „evropských“ prostředků z jednoho klíčového záměru ve sféře rozvoje evropské sítě vodních cest na stejně významný záměr následující.

1. Na čem závisí podpora realizace vodního koridoru D-O-L z fondů EU?

Úspěšné získání finančních prostředků z fondů EU je spojeno se dvěma podmínkami. Předně musí být do roku 2013 připraven záměr vodního koridoru D-O-L na takové úrovni, aby se jeho investor mohl o prostředky EU vůbec ucházet. To vyžaduje zpracování přesvědčivé studie proveditelnosti, důkladné studie ekonomické efektivity včetně návrhu na koncepci financování a zejména zajištění podrobné dokumentace o vlivech na životní a přírodní prostředí (EIA, SEA). Za druhé musí mít záměr i solidní politickou podporu, aby obstál v konkurenci jiných projektů podobného druhu, jejichž investoři se budou pravděpodobně po roce 2013 o prostředky EU rovněž ucházet. Na žádost redakční rady jsem se pokusil o přehled možných „konkurenčních“ projektů. Termín „konkurenční“ se nevztahuje k významu a funkci projektu. Je v dalším chápán z hlediska možné „soutěže“ při uplatňování požadavků na mezinárodní finanční zdroje. Funkce vodního koridoru D-O-L jsou ostatně zcela specifické jiným projektem těžko zastupitelné. Jedinou výjimku by mohlo představovat splavnění Váhu včetně návazného propojení Váh – Odra, které je částečně konkurenční z hlediska plavebního napojení Dunaje na Odru, nemůže však zajistit další dopravní úlohy vodního koridoru D-O-L (napojení na Labe, dopravní obsluha jižní a střední Moravy) a samozřejmě vůbec nemůže nahradit funkce vodního koridoru ve sférah vodního hospodářství, povodňové ochrany apod.

Za „konkurenční“ projekt také není třeba pokládat záměry menšího rozsahu, či záměry, jež svým rozsahem a významem nepřekračují hranice dílčích regionů nebo států. Pokud je v dalším zmiňuji, je to jen pro úplnost a získání celkového přehledu. Jednotlivé projekty je možno posuzovat především na základě délky trasy a velikosti překonávaného spádu (Překonávaný spád je samozřejmě výstižnějším ukazatelem než výška vrcholové zdrže, neboť se v něm odráží i „startovní“ výška průplavu.). Oba ukazatele ovlivňují investiční náklad významným způsobem. V některých případech může být tento náklad ovlivněn také zvláště nákladnými objekty, např. delšími průplavními tunely. Na takové objekty je rovněž třeba brát zřetel. Na základě těchto charakteristik je možno vytvořit určitou představu o náročnosti záměru

i při absenci přesných čísel o investičních nákladech, které většinou nejsou k dispozici, nebo nejsou srovnatelné (byly specifikovány v různých dobách a nebyly by tedy bez uvážení inflačních vlivů výstižné). Jistý vliv na nákladnost záměru má samozřejmě i požadovaná třída vodní cesty a další návrhové parametry. Z tohoto hlediska ovšem neexistují u plánovaných akcí velké rozdíly, neboť prakticky všechny nové záměry respektují doporučení dohody AGN, podle kterých by měly nové sítě vyhovět základním požadavkům třídy Vb, tj. průjezdnosti pro tlačné soupravy rozměrů 185 x 11,4 m (jejich nosnost se pohybuje v mezích 3600 až 4400 t v závislosti na návrhovém ponoru).

Je samozřejmě, že obsah a informační hodnota článku odpovídá omezeným časovým možnostem i omezeným disponibilním podkladům (odborná literatura, internet, vlastní archiv atd.). Přesnější pohled by si vyžádal hlubší analýzu a mnohem delší dobu.



Příkladem zajímavých problémů, se kterými se musí potýkat modernizace belgických vodních cest, může být Pont-des-Trous (historický most v centru Tournai na belgickém úseku Šeldy), který vznikl na přelomu 13. a 14. století jako součást městského opevnění. Jeho stav před druhou světovou válkou je na horním snímku. Během této války došlo k demolici jeho středního pole (snímek uprostřed). To bylo obnoveno v roce 1974, přičemž bylo současně rozšířeno o 2,4 m na úkor krajních polí, aby se usnadnil průjezd širších plavidel. Jeho světlost tedy činí 11,3 m, takže dnes jen těsně nevyhovuje plavbě typových lodí pro třídu V, jež mají šířku 11,4 m. Má se tato technická památka obětovat, nebo znovu přestavět? Nebo ji má plavební trasa obejít nákladným by-passem?

2. Přehled projektů a záměrů

2.1. Francie

Francie disponuje rozsáhlou sítí vodních cest, které však převážně odpovídají jen třídě I a mají značný počet nízkých stupňů. Současným požadavkům již většinou nevyhovují. Vodní cesty třídy V a vyšší se vyskytují jen v okrajových oblastech země, tj. na severu (odkud existují spoje k belgické síti), východě (Rýn, Mosela), na západě (Seine, Oise) a na jihu (Rhôna, Saôna). Oficiální strategický rozvojový dokument (Schéma directeur des voies navigables) předpokládá proto realizaci několika klíčových spojů, které by zajistily vzájemné propojení uvedených „velkogabaritních“ vodních cest a vytvořily integrální síť.

V současné době se buduje prvý z těchto spojů, tj. zmíněné propojení Seine – Šelda, jehož klíčovým článkem je průplav Seine – sever. Blížší údaje přinesla již dřívější čísla tohoto časopisu.

Podle původních předpokladů měla být dána přednost jinému klíčovému spoji, tj. průplavu Rýn – Rhôna, jehož trasa sleduje existující starý průplav stejného jména. Ten má skromné parametry (odpovídá třídě I) a plavbu na něm zdržuje 112 malých plavebních komor. Dohoda AGN klade na tento průplav značný důraz a zařazuje jej do páteřového spoje E 10. Jeho výstavba byla zahájena již v sedmdesátých letech, byla však rozhodnutím Jospinovy vlády záhy přerušena, takže je k dispozici jen 15 km dlouhý úsek od Rýna k přístavu Mulhouse. Vedle toho byla třídě Vb přizpůsobena řeka Saôna až k místu, kde se na ni má průplav připojit (jižně od Auxonne). Rozsahem (délka 229 km, překonávaný spád 264 m) je průplav srovnatelný zhruba s dunajskou–oderskou větví vodního koridoru D-O-L a mohl by být při zajišťování prostředků EU vážným konkurentem. Politické snahy o obnovu jeho výstavby trvají, přičemž se uvažuje o snížení původně uvažovaného investičního nákladu o 10 až 20 %.

Přerušení realizace průplavu Rýn – Rhôna inspirovalo politiky některých departementů, zejména Lotrinska, k návrhu na odlišné trasování spoje k Rhôně, a to nikoliv od Rýna, nýbrž od Mosely, která je až po Neuves Maisons přizpůsobena třídě Vb. I tato trasa by sledovala starší průplav I. třídy (Canal de l'Est, branche Sud). Přesné údaje o této alternativě nejsou tč. k dispozici, takže je možno délku (270 km) i překonávaný spád (321 m) odhadovat jen podle existujícího průplavu. Bude se patrně jednat o řešení nákladnější než původně uvažované trasy. Nespornou výhodou alternativního řešení (které odpovídá podle AGN trase E 10-02 a může být označováno jako průplav Mosela – Saôna) by bylo to, že by nabídl i vhodné spojení oblasti Seiny s Rhônou bez velké okliky. I tuto alternativu je možno považovat za potenciální „konkurenci“.

Třetí spojovací článek francouzské sítě – vodní cesta Seine – východ bude zřejmě již nákladnější. Tato vodní cesta by odbočovala z řeky Oise (a tedy od trasy Seine – Šelda) u Compiègne a sledovala nejdříve řeku Aisne, poté spojovací průplav Aisne – Marne (kde by se dotýkala města Reims) a konečně řeku Marne, resp. průplav Marne – Rýn až k Toulou, kde by se napojila na Moselu. Pokud by se dala její délka odvozovat z délky starších vodních cest I. třídy, jejichž trasu zhruba kopíruje, mohla by být odhadována na cca 328 km. Podobně by mohl být překonávaný spád odhadnut na cca 420 m. Není ovšem vyloučeno, že se vhodnějším trasováním a zejména vhodnějším návrhem podélného profilu (existující trasa starými průplavy I. třídy má dvě vrcholové zdrže, což vede ke ztracenému spádu) podaří obě uvedené hodnoty snížit. Není zatím jasné, obejde-li se tato vodní cesta bez průplavních tunelů, neboť na starých průplavech, podle kterých prochází, jsou dva, a to délky 2,3 a 4,9 km. Dohoda AGN pokládá tento článek sítě za důležitý, což je vyjádřeno jeho začleněním do páteřové trasy E 80, protínající celý kontinent západovýchodním směrem od Atlantiku k Černému moři. Představuje proto dalšího „konkurenčního“ uchazeče o prostředky EU.

2.2. Belgie

Soustavná výstavba moderních vodních cest v Belgii si vytkla za cíl vytvoření základní páteřové sítě, odpovídající alespoň třídě IV. Měla být tvořena třemi radiálními, vycházejícími z prostoru Antverp, a směřujícími zhruba k jihovýchodu (Albertův průplav), jihu (osa Antverpy – Brusel – Charleroi) a k jihozápadu (Šelda), jakož i dvěma východozápadními trasami, protínajícími „vějíř“ radiál na severu i na jihu země. Severní trasa spojuje Antverpy s přístavy Gent, Brugge a Ostende, jižní odbočuje z Maasy u Liege a vede přes Charleroi k horní Šeldě. Vytyčený program byl v podstatě dovršen v roce 2001, kdy bylo dáno do provozu zdvihadlo u Strépy, takže byl odstraněno poslední „hrdlo“ na jižní východozápadní trase.

Po splnění uvedeného programu se již v Belgii nejeví potřeba výstavby zcela nových vodních cest, takže se další rozvoj soustřeďuje hlavně na další zdokonalování současné sítě. Zajímavé přitom je, že IV. třída se již nepovažuje za uspokojivý cílový stav. Je to způsobeno hlavně rostoucím důrazem na racionální přepravu kontejnerů, vyžadujících plavidla o šířce alespoň 11,4 m, tedy dodržení parametrů třídy V. Rozsah investičních záměrů, sledujících tento nový cíl, není zdaleka zanedbatelný, ve vztahu na možné nároky krytí z fondů EU však rozhodně není možno hovořit o „konkurenci“ vodního koridoru D-O-L. Za zmínku stojí, že program transformace třídy IV na třídu V se týká i horní Šeldy a paralelní řeky Lys. Obě jsou součástí širšího záměru, tj. propojení Seine – Šelda, zmíněného v kapitole o Francii. I když šířka plavebních komor na těchto řekách byla volena již dříve prozíravě hodnotou 12 m, vyžaduje si přestavba dořešení řady „úzkých hrdel“, jako je např. historický most přes Šeldu v Tournai aj.

2.3. Nizozemsko

Nizozemsko disponuje nejdokonalejší sítí vodních cest v evropském měřítku a z hlediska její hustoty je nepochybně na prvním místě na světě. Nedá se tedy předpokládat, že by v tomto státě byla aktuální výstavba dalších zcela nových vodních cest. Snad jedinou výjimkou je spojení mezi průplavem Twente a Středozezemním průplavem v Německu, které je evidováno v dohodě AGN jako chybějící spoj (missing link) na páteřové trase E 70. S jeho realizací však nesouhlasí německá strana, která poukazuje na to, že souvislá splavnost trasy E 70 je již dnes zajištěna, byť za cenu určité objízdky. Těžisko rozvoje sítě vodních cest v Nizozemsku tedy spočívá především ve zdokonalování existujících tras, které se soustřeďuje hlavně na zlepšování „vertikálních“ parametrů, tj. přípustného ponoru (na hodnoty až 4 m) a podjezdné výšky mostů. Ta má činit alespoň 7 m, což umožňuje přepravu kontejnerů ve 3 vrstvách, někde se však volí hodnoty ještě vyšší. Současně dochází k postupné přestavbě některých starších vodních cest II. třídy tak, aby vyhověly požadavkům třídy V. Celkový objem prostředků, které jsou v těchto souvislostech vynakládány, je dosti značný, jednotlivé dílčí záměry však nejsou investičně natolik náročné, aby představovaly z hlediska nároků na fondy EU potenciální „konkurenci“.

2.4. Německo

V Německu se po dokončení průplavu Mohan – Dunaj, který představoval jakýsi „závěrný klenák“ integrální sítě, omezuje další rozvoj vodních cest na soustavné zlepšování jejich parametrů, přičemž je hlavním cílem přechod na třídu V. Soustavná přestavba se dotýká hlavně průplavní sítě mezi Rýnem a Labem. Byla zahájena v její západní části a pokračuje od západu k východu. Dokončovanou akcí je modernizace Středozezemního průplavu a návazných vodních cest od bývalé hranice obou německých států až do Berlína (projekt č. 17 ze souboru „Dopravních projektů

německé jednoty“). Na tuto přestavbu navazuje úprava dalších tras na východ k Odře. Ve stavbě je modernizace průplavu Havola – Odra, který má vyhovět V. třídě při ponoru omezeném zatím jen na 2,2 m. Její součástí je i nové lodní zdvihadlo Niederfinow. V budoucnu se počítá s tím, že třída V by měl odpovídat i průplav Spréva – Odra, na němž se počítá s novými plavebními komorami na dvou stupních a s vyloučením dvou nízkých stupňů. Určitým nedostatkem modernizované průplavní sítě je to, že při jejím zahájení byla zvolena příliš malá podjezdová výška mostů, tj. 5,25 m, jež se jevila jako dostatečná. Dnes ovšem výška 5,25 m poněkud handicapuje rozvíjející se přepravy kontejnerů (nedá se počítat s více jak dvěma vrstvami). Další zvyšování mostů je však v dohledné době neschůdné, neboť by se týkalo několika set nedávno rekonstruovaných nebo zcela nově vybudovaných objektů.

Hlavní současnou prioritou je zlepšení plavebních podmínek v kritickém úseku Dunaje (Straubing – Vilshofen), který je upraven pouze regulačně a představuje úzké hrdlo mezi sousedními kanalizovanými úseky. Původně se v tomto úseku počítalo se třemi stupni, kvůli protestům ochranářů, kteří připouštěli pouze regulační řešení, se však již delší dobu hledá přijatelný kompromis. Další zásahy se týkají postupného zvyšování plavebních hloubek (na Rýně, Mohanu apod.). Zajímavý důsledek má zavádění mimořádně, tj. 135 m dlouhých motorových nákladních lodí. Vede totiž k určitému handicapu vodních cest třídy Va. To se týká hlavně Neckaru, který je frekventovanou vodní cestou, je však vybaven převážně jen plavebními komorami délky 110 m. Ty bude třeba postupně prodloužit. Konečně byla zahájena soustavná výstavba druhých plavebních komor na Mosele od jejího ústí do Rýna až po zaústění Saary, jejíž primárním účelem není zvýšení parametrů vodní cesty, i když také z tohoto hlediska bude přínosem, neboť dosavadní komory mají délku jen 170 m a nevyhovují tedy dostatečně třídě Vb. Hlavním účelem výstavby je však zajištění dostatečné kapacity vodní cesty. Přeprava na Mosele totiž stále roste a u některých stupňů již dochází ke kongescím. To se týká zejména stupňů v úsecích, kde proplouvají osobní lodě podle pevného „jízdního“ řádu – ty mají přednost před nákladními plavidly, kterých se pak nejvíce dotýkají časové ztráty při čekání před komorami. Zdvojení se má týkat celkem deseti stupňů. K financování výstavby na Mosele se využívá i prostředků získaných výběrem dálničního mýta.

I když je celkový objem investic na německých vodních cestách obrovský, není žádná z dílčích akcí tak rozsáhlá, aby mohla být ve smyslu uvedené definice „konkurenční“.

2.5. Polsko

Současný stav většiny polských vodních cest je neuspokojivý. To se týká i řeky Odry, jejíž technicko-provozní vlastnosti jsou relativně (ve srovnání s Vislou či s ostatními součástmi sítě) „nejlepší“. Kritický je zejména regulovaný úsek Odry od posledního stupně kanalizovaného úseku (Brzeg Dolny) až po lokalitu Hohensaaten (Cedynia). Dále po proudu směrem ke Štětínu jsou již k dispozici vyhovující plavební podmínky, a to alespoň na západní z existujících dvou paralelních tras, tj. na trase vedené vodní cestou Hohensaaten – Friedrichsthal a západní Odrou. Zásadního zlepšení plavebních podmínek na kritickém 382 km dlouhém úseku se mělo podle starších představ dosáhnout soustavným kanalizováním. Takové opatření by si však vyžádalo – podle studie wrocławského Navicentra z roku 1993 - výstavbu 23 nízkých říčních stupňů, což je sotva představitelné z hlediska nákladů, doby realizace a také pro zásadní odpor ochranářů proti takovému řešení. Tato koncepce tedy byla zamítnuta a v rámci tč. realizovaného programu „Odra 2006“ se předpokládá prodloužení kanalizovaného úseku pouze dvěma stupni v lokalitách Malczyce (tento stupeň je již ve stavbě a má být dokončen v roce 2009) a Lubiaż, jejichž pri-

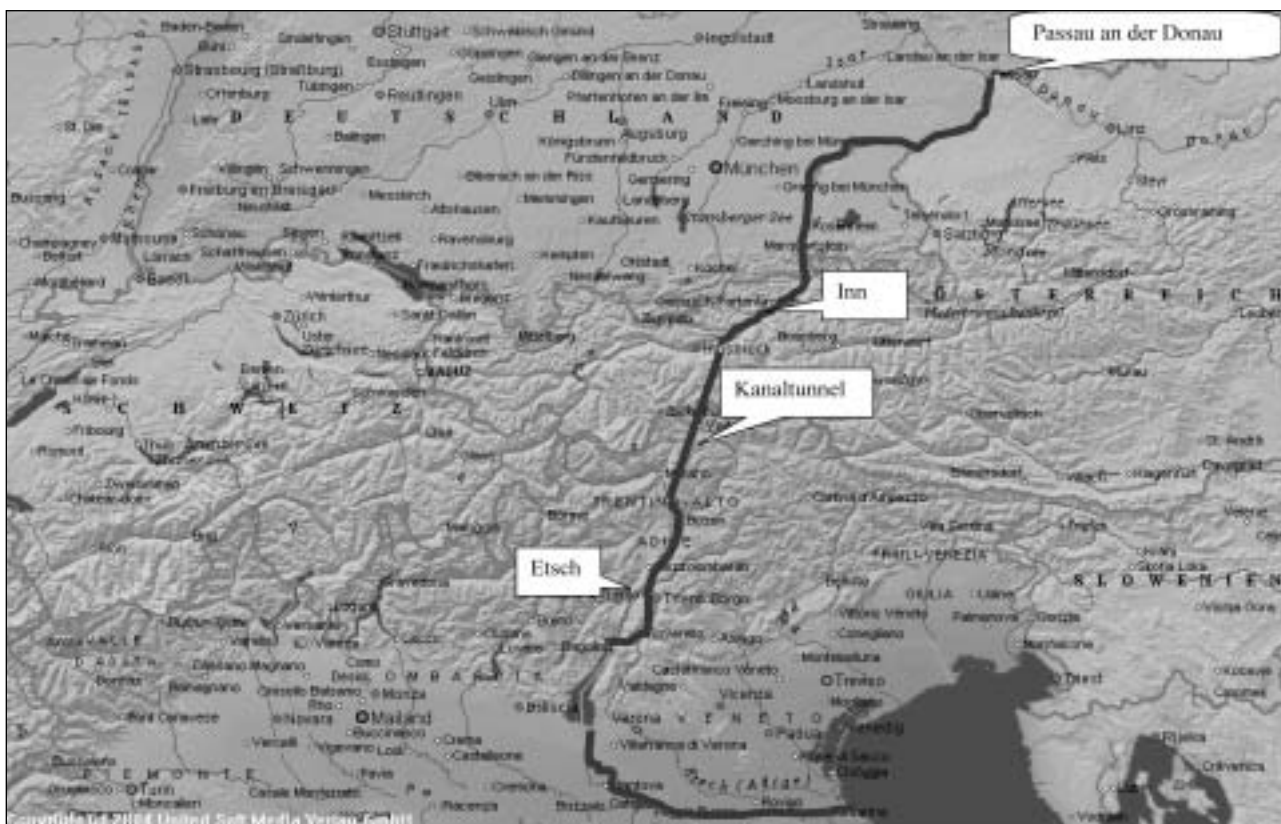
márním účelem je kompenzace hloubkové eroze pod posledním stupněm existující kaskády. Na dalším úseku má být zlepšení plavebních podmínek dosaženo doplňkovou regulací a nadlepšováním průtoků z nádrží tj. stejnými prostředky, jaké byly doposud běžné, i když málo účinné. Vezmeme-li navíc v úvahu rostoucí požadavky na efektivitu a spolehlivost vodní dopravy, dojdeme nutně k závěru, že takový postup je již zcela anachronický. Dříve nebo později bude nutno přistoupit k radikálnímu řešení, které by zajistilo dostatečné a trvalé plavební hloubky i na zbyvajícím úseku Lubiaż – Hohensaaten, který má délku 352 km a celkový spád 92 m. Jestliže schůdným řešením již nemůže být „klasické“ kanalizování podle citovaného návrhu Navicentra, je jedinou schůdnou variantou postupná výstavba laterálních průplavů podél Odry, kombinovaná případně s nízkými říčními stupni. Určitou představu o reálnosti takové koncepce dává nedávno uveřejněný námět¹, podle něž by bylo možno počet stupňů snížit z 21 na 11. V první etapě, tj. na úseku Lubiaż – Fürstenberg, by se dokonce vystačilo se 6 stupni překonávající celkový spád 54,5 m. Již tato etapa by přitom umožnila plnosplavné napojení na síť moderních vodních cest EU, a to prostřednictvím průplavu Odra – Spréva.

Radikální přestavba regulovaného úseku Odry může být nesporně „konkurenční“ vodnímu koridoru D-O-L při uplatňování nároků na dotace z fondů EU, neboť je minimálně v zájmu dvou států (tj. Polska a Německa) a celá Odra je v dohodě AGN zařazena jako páteřová trasa E 30.

Polským územím – a územím sousedních států, tj. Běloruska a Ukrajiny – probíhá i další důležitá trasa, registrovaná v dohodě AGN, a to propojení Odry – Visla – Dněpr, jehož západní část je součástí trasy E 70 a východní částí trasy E 40. V dokumentech EHK/OSN bylo toto propojení považováno za třetí základní integrační prvek evropské sítě (vedle propojení Rýn – Mohan – Dunaj a Dunaj – Odra – Labe). Nepodařilo se však založit – na rozdíl od zmíněných dvou vodních cest – obdobnou pracovní skupinu „zpravodajů“, která by posoudila účelnost a ekonomickou efektivnost záměru a zpracovala potřebná doporučení. Teprve v posledních letech se na tento projekt soustřeďuje větší pozornost, hlavně zásluhou běloruské a ukrajinské strany. Celková délka trasy od Odry k Dněpru je značná, neboť činí 1419 km. Trasa je však vedena prakticky v celé délce existujícími vodními cestami, tj. řekami Wartou a Notečí, Bydhošským průplavem, Vislou, průplavem Žeraň – Zegrze, Bugem, Muchawcem, průplavem Dněpr – Bug, Pinou a konečně řekou Pripjať. Splavnost jednotlivých úseků je ovšem velmi rozdílná. Někde je omezena velikostí plavebních komor (na Noteči a Bydhošském průplavu je např. možno hovořit s ohledem na rozměry plavebních komor pouze o třídě II). Téměř v celé délce trasy naráží plavba na nedostatečné a kolísající plavební hloubky – zvláště na Visle a především na Bugu, který je za současného stavu vodní cestou pouze teoreticky. Relativně nejlépe splavná je východní část trasy na území Běloruska od průplavu Dněpr – Bug přes Pinu a Pripjať až k Dněpru, kde je dnes možno (nebo v blízké budoucnosti bude možno) hovořit o třídě Va. I když je celá trasa vedena poměrně příznivým terénem, je na ní nutno překonat celkový spád cca 211 m, neboť má dvě vrcholové zdrže. Mezi povodími Odry a Visly je to vrcholová zdrž Bydhošského průplavu na kótě cca 60 m n. m. Od ní vodní cesta klesá k hladině Visly a poté opět stoupá k druhé vrcholové zdrži na průplavu Dněpr – Bug, která při kótě cca 143 m n. m. je nejvyšší zdrží na celém propojení. V podélném profilu jsou proto „ztracené spády“.

I při značné délce tohoto propojení se zdá, že vzhledem k funkčním či téměř funkčním úsekům na trase a také vzhledem k přiměřenému spádu, který je na ní třeba překonávat, se jedná o projekt řádově srovnatelný s vodním koridorem D-O-L. Může proto představovat vzhledem k výrazně nadnárodnímu

¹ Kubec Jaroslav: „Odra jako częśc przyszej transeuropejskiej drogi wodnej“, Gospodarka Wodna, 2004/2



Trasa vodní cesty Dunaj – Jadran, překračující Alpy. Jedná se o projekt, mnohonásobně překračující horizont reálných představ, nebo o zajímavou vizi?

významu i vážnou „konkurenci“ v soutěži o prostředky EU. Využití prostředků z fondů EU však snižuje fakt, že ani jedna z citovaných zemí prozatím není členem EU.

2.6. Bělorusko

V případě předchozího projektu by se dalo hovořit o zájmu tří států, z nichž jeden (Polsko) je členem EU, zatímco zbývající dva nikoliv. Stejně „skóre“ platí také u dalšího projektu, jehož těžiště se nachází na území Běloruska. V tomto případě se jedná o spojení řek Dněpr a Daugava (Daugava je lotyšský název, na území Běloruska se tato řeka nazývá Dzvina a v Rusku, kde pramení, Západní Dvina). V souvislosti s tímto projektem vyvíjejí v posledních letech iniciativu Bělorusko, Ukrajina a Lotyšsko, které společně navrhly zařazení projektu do dohody AGN.

Propojením Dněpru a Daugavy by vznikla 2110 km dlouhá transkontinentální vodocoestná trasa od Černého moře k Baltu. Nejedná se o myšlenku novou, neboť tento projekt byl vážně studován již v 19. století. Byl dokonce v roce 1911 schválen Státní dumou (jakožto vodní cesta Cherson – Riga). Jeho realizaci znemožnila zejména první světová válka a události, které ji následovaly. V současné době se podmínky pro její realizaci zcela zásadním způsobem zlepšily, neboť téměř polovina trasy již díky energeticko-plavební kaskádě na ukrajinském Dněpru existuje a také téměř celá lotyšská část Daugavy se proměnila na energetickou kaskádu, u jejichž stupňů zbývá pouze dobudovat plavební komory. Ke vzniku transkontinentální trasy by tedy stačilo pouze zlepšení splavnosti horních toků Daugavy a Dněpru na území Běloruska (oba tyto říční úseky jsou plavebně využívány již nyní, i když jejich splavnost není dostatečná) a vybudování spojovacího průplavu mezi městy Orša na Dněpru a Vitebsk na Daugavě. Délka průplavu by činila jen 82 km a výška vrcholové zděže by se pohybovala patrně okolo 150 m n. m. Vezmeme-li v úvahu existenci velmi dokonalé vodní cesty na ukrajinském Dněpru, jednalo by se při realizaci transkontinentálního spoje o vybudování (nebo o pouhou moderni-

zaci či dobudování) vodní cesty v délce cca 1079 km, přičemž by celkový překonávaný spád nových plavebních komor asi nepřekročil 200 m. Celkový spád nových stupňů by byl podstatně menší – neboť energetické stupně bez plavebních komor na Daugavě již existují.

Ve vztahu k vodnímu koridoru D-O-L může tento záměr, představovat závažnou „konkurenci“ při snahách o získání prostředků z fondů EU, i když samozřejmě jen v případě rozšíření unie o Ukrajinu a Bělorusko. „Konkuruje“ poněkud i ve sféře funkční, neboť nabízí podstatně kratší spojení Černého moře s Baltem s mnohem menším počtem plavebních komor. Navíc má poskytnout i lepší parametry plavební dráhy (její šířka má být 100 m a hloubka 5 m) a připustit plavbu lodí o stejné šířce, jakou nabízejí plavební komory na Dněpru (ty jsou 18 m široké). Takové parametry umožní průběžnou a ekonomickou plavbu říčně-námořních lodí o nosnosti cca 5000 t přes celý kontinent, což u vodního koridoru D-O-L sotva přichází v úvahu. Propojení Dněpr – Daugava může v budoucnu představovat potenciální „konkurenci“ především z politických důvodů. Na politické úrovni totiž nelze vyloučit zjednodušené a povrchní pohledy. Za hlavní cíl realizace vodních cest se často pokládá vytváření průběžných tras „od moře k moři“, což je představa sice zcela nepřesná, avšak natolik lákavá, že by mohla budoucí politická rozhodnutí ovlivňovat v neprospěch vodního koridoru D-O-L.

2.7. Finsko

Je obecně známo, že Finsko disponuje rozsáhlou sítí vnitrozemských vodních cest díky četným vzájemně propojeným jezerům a hlavně zásluhou průplavu Saimaa, který spojuje největší souvislý jezerní systém s mořem. Méně je však známo, že existují také rozsáhlé izolované systémy, které napojení na moře postrádají, i když jsou splavné pro poměrně velké lodě říčně-námořního charakteru rozměrů až 120 x 15 x 4,5 m. Patří k nim např. systém průplavu Keitele, jehož napojení k moři (k Finskému zálivu) má zajistit průplav Kymijoki. Jeho délka má činit 90 km a celkový překonávaný spád dosahuje 76 m. Sledu-

je se i průplavní propojení systému Keitele se systémem Simaa, tj. vytvoření velké souvislé sítě, která by byl z moře přístupná většími loděmi než mohou proplouvat komorami na průplavu Saimaa, jež mají rozměry jen 85 x 13,2 x 5,2 m. Novým přístupem k moři se vyřeší i závislost na Rusku, jehož území protíná přímořská část průplavu Saimaa, a to v pronajatém územním pruhu (nájemní smlouva vyprší v roce 2013). Konečně má nové napojení na moře usnadnit díky výhodnějším parametrům boj proti zámrazu, tj. umožnit při nasazení speciálních lodí (DAS – tj. Double Acting Ships) celoroční plavbu i v relativně drsných finských klimatických podmínkách.

Finské plány jsou tedy celkem velkorysé, nezdá se však, že by měly takový rozsah a takový mezinárodní význam, aby mohly být vážnou „konkurencí“.

2.8. Slovensko

Na Slovensku připravované a částečně již realizované splavnění Váhu, na které má navázat průplavní spojení Váh – Odra, je nesporně ve vztahu k vodnímu koridoru D-O-L „konkurenčním“ záměrem jak z hlediska financování, tak do jisté míry i z hlediska funkce. Trasa Dunaj – Váh - Odra byla zařazena do AGN na základě iniciativy slovenské strany (v původním návrhu smlouvy byl obsažen pouze Váh) a byla dosti nelogicky označena jako E 81 (při dodržení metodických zásad smlouvy by měla mít označení E 31). Část trasy od Jablunkovského průsmyku po Bohumín prochází také územím České republiky.

V současné době je Váh pro dunajská plavidla přístupný až do Seredi, ovšem s určitým omezením, neboť uspokojivá splavnost v dolní části toku je závislá na vzdutí zatím odkládaného vodního díla Nagymaros na Dunaji (nebo na zřízení dalšího nízkého stupně na Váhu). Tento úsek byl vybudován tak, aby vyhověl třídě VIa. V dalším úseku až po Žilinu, kde by začínal vlastní průplav, byly již zřízeny téměř všechny stupně (až na stupeň Sered) v rámci energetického využití řeky. U některých z nich jsou dokonce k dispozici částečně vybudované plavební komory rozměrů 85 x 12 m. Dostavba tohoto úseku, kde se předpokládá třída Va, by tedy byla poměrně jednoduchá. Podstatně větší problém však představuje vlastní průplav, který by musel vystoupit do značné výšky. Pokud by byla hladina ve vrcholové zdrži na kótě 490 m n. m., musel by na ní být tunel o délce 1,5 km. Snížení uvedené kóty by vedlo k podstatnému zvětšení délky tunelu.

Délka úseku, který by musel být vybudován nebo dobudován – tj. úseku od Seredi do Bohumína – činí asi 323 km a příslušný celkový spád, který by bylo nutno překonat, dosahuje hodnoty 688 m. Uskutečněná srovnání pravděpodobných investičních nákladů na výstavbu tohoto úseku s náklady na paralelní úsek dunajské a oderské větve vodního koridoru D-O-L prokázala, že trasa přes Váh by byla nákladnější. Představy o snadně uskutečnitelném záměru, vycházející z pokročilé výstavby na Váhu a poměrně malé délky návazného průplavu (necelých 100 km) jsou tedy zavádějící. Neberou v úvahu mimořádný spád, který ovlivňuje náklady rozhodující měrou. Na druhé straně je realizace takové stavby závislá na politické podpoře záměru – a ta je na Slovensku velká a jasně deklarovaná, zatímco v ČR nižší než nulová.

2.9. Rumunsko

Rostoucí význam Dunaje, který se díky průplavu Mohan – Dunaj stal součástí transkontinentální vodní magistrály a získal po realizaci průplavu Cernavoda – Constan_ a kvalitní připojení k výkonnému námořnímu přístavu, podnítil také snahy o výstavbu návazných vodních cest a propojení, jejichž zásluhou postupně vzniká v dunajském povodí rozvětvená síť. Příkladem může být Rumunsko, kde se buduje – případně plánuje – několik odboček.

Na prvním místě je to 73 km dlouhý průplav Dunaj – Bukurešť (E 80-05), jehož stavba je již v pokročilém stadiu. Má mít 4 stupně s dvojitými plavebními komorami rozměrů 130 x 12,5 m, což odpovídá třídě Va. Hloubka záporníků (5 m) svědčí o tom, že je pamatováno i na provoz říčně-námořních lodí.

Řeka Olt (E 80-03) má být splavněna v délce 87 km pěti energeticko-plavebními stupni s plavebními komorami rozměrů 185 x 12,5 x 3,75 m. Podstatná část objektů na této trase byla již vybudována. Koncovým bodem této odbočky je město Slatina s rozvinutým metalurgickým průmyslem (výroba a zpracování hliníku).

O zlepšení splavnosti se uvažuje také na řece Bega (Begej) a na Prutu. Všechny uvedené akce mají ovšem význam nepřesahující hranice Rumunska a nejsou tedy z hlediska mezinárodního financování „konkurenční“.

2.10. Chorvatsko

Chorvatsko má vedle přístavů na Dunaji a Drávě také důležité přístavy na Sávě a Kupě. Význam splavné Sávy je však handicapován tím, že spojení od této řeky k chorvatské části Dunaje a také k dalšímu protiproudícímu úseku této řeky, resp. k plavební síti střední a západní Evropy, je možné jen za cenu velké okliky přes srbské území a Bělehrad. Již v 18. století vznikla myšlenka výstavby průplavu Vukovar – Šamac, který by spojil obě řeky v místě, kde se jejich toky natolik přibližují, že by délka potřebné průplavní „zkratky“ nepřekročila 61 km. Zkrácení trasy ze Sávy k Dunaji by přitom dosáhlo 417 km. Technicky není průplav náročný, neboť by mohl být veden v jedné úrovni, takže by plavební komory na jeho obou koncích sloužily hlavně k oddělení konstantní hladiny v průplavu od kolísajících hladin v Dunaji a Sávě. V současné době se šance na realizaci průplavu, který je zahrnut do AGN (E 80-10) a má vyhovět třídě Vb, značně zvýšily v důsledku rozpadu Jugoslávie a vzniku samostatného Chorvatska. Dá se tedy předpokládat, že bude v dohledné době přece jen realizován.

Pro financování vodního koridoru D-O-L nepředstavuje průplav Vukovar – Šamac bezprostřední „konkurenci“, neboť se jedná o projekt podstatně menšího rozsahu. Může však sekundárně přispět ke vzniku nového vážného „zájemce“ o příspěvky z fondů EU, tj. k obnovení zájmu o vodní cestu mezi Sávou a Jadranem.

Zde je na místě vysvětlení širších souvislostí. Již z letmého pohledu na mapu evropských vodních cest je zřejmé, že jejich síť zcela pochopitelně obchází alpskou bariéru, jejíž překonání není jednoduché ani pro železniční či dálniční trasy. Na druhé straně však dopravní tlak na alpská údolí a tunely pod hřebeny těchto velehor stoupá, takže dochází nejen ke kapacitním obtížím, ale i ke kritickému ohrožování životního prostředí. Obrana proti invazi dopravy (především kamionové) spočívá v přípravě a realizaci investičně i provozně nákladných akcí, jako je organizovaná přeprava automobilů po železnicích (existujícími železničními tunely) nebo prosazování nových dlouhých železničních či dálničních „patních“ tunelů, spojujících severní a jižní úpatí velehor. Ty mohou snížit dopravní frekvenci v horských údolích, představují však velmi nákladná díla. Připravované resp. budované železniční „patní“ tunely pod Alpami mají mít např. délku 56 km (Brennerbasistunnel) či dokonce 57 km (Gotthardbasistunnel).

Příčinou růstu přepravních nároků v relacích, křižujících Alpy, je jednak zvyšující se obchodní výměna s Itálií, jednak další soustředování námořního obchodu do přístavů při Středozemním, Jaderském a Egejském moři. Tyto přístavy jsou ke zdrojům a cílům ve střední a jižní Evropě nejbliže a jejich význam stoupá paralelně s růstem výměny zboží mezi Evropou a Dálným východem. Jsou však dosažitelné pouze pozemními cestami (s výjimkou přístavu Marseille, který leží při ústí Rhôny – její adekvátní napojení na síť moderních vodních cest však doposud chybí, jak bylo vysvětleno v kap. 2.1.).

Zcela aktuální je tedy otázka, zda by se mohla při snížení dopravního tlaku na Alpy uplatnit také vnitrozemská vodní doprava. Odpověď se zdá být zřejmá: vodní cesta přes Alpy připomíná natolik science-fiction, že je asi zbytečné o ní uvažovat (v dalším se zmíním, že to tak zcela zřejmě není). Na druhé straně je však jisté smysluplné hledání vhodné trasy, obcházející horský masiv za cenu snesitelné okliky. Spojení Rhóny s Rýnem (kap. 2.1.) je možno nepochybně pokládat za vhodný „západní odchvat“ Alp a vodní cesta Sáva – Jadran je obdobně nejvhodnějším obchvatem na východní straně.

Vážné úvahy o plavebním napojení jaderských přístavů přes řeku Sávu byly aktuální zvláště v době bývalého Rakousko-Uherska, které disponovalo námořními přístavy Terst a Rijeka. Ty představovaly pro převážnou část tehdejšího „dunajské monarchie“ nejbližší centra zámořského obchodu, byly však (a jsou doposud) spojeny s vnitrozemím pouze silnicemi či železnicemi. To vyvolalo vážné úvahy o možném napojení také prostřednictvím vodní cesty. Po rozpadu monarchie ustoupila myšlenka vodní cesty od Dunaje k Jadranu poněkud do pozadí, nikdy však zcela nezapadla. Srovnávaly se četné varianty, vedené buď do přístavního komplexu Monfalcone-Terst-Koper (tedy po území Slovinska) nebo do přístavu Rijeka-Bakar (chorvatským územím). V roce 1969 jsem měl možnost spolupracovat v rámci velké studie komplexního využití řeky Sávy na posuzování těchto variant pod vedením zkušeného Ing. Libora Záruby a mohl bych o této zajímavé problematice blíže referovat. To by si však vyžádalo samostatný článek a foto, takže se soustředím pouze na – podle mého soudu – nejschůdnější „chorvatskou“ variantu, vycházející z koncového přístavu Sisak na Sávě. Přesně řečeno na řece Kupa, která ústí do Sávy. Řeka Kupa tvoří ovšem téměř v celém dotčeném úseku hranici mezi Chorvatskem a Slovinskem (slovensky se jmenuje Kolpa), takže popisovaná variant není doslova „chorvatská“. Trasa je vedena řekou Kupou až k městu Brod nad Kupou, které je vzdušnou čarou vzdáleno jen asi 25 km od jadranského pobřeží, resp. od Bakarského zálivu u Rijeki, ve kterém se nacházejí kapacitní polohy pro překlad hromadného zboží z velkých námořních lodí. Problém ovšem spočívá v tom, že další cestu k moři blokuje vysoké pohoří Velika Kapela, jehož hřeben překračuje nadmořskou výšku 1000 m. Dá se tedy překonat pouze průplavním tunelem délky asi 25 km. Hladina v něm může být na překvapivě nízké kótě 224 m n. m. Celé spojení od Sisaku po Bakar je poměrně krátké – jen 220 km – a celkový překonávaný spád také není nijak nadměrný, neboť činí asi 355 m, z čehož většina, tj. 224 m, připadá na jediný stupeň při sestupu od západního portálu tunelu k mořské hladině. Dlouhý tunel a mimořádně vysoký stupeň mohou představovat jistý technický – avšak jistě řešitelný – problém, celkově je však možno projekt pokládat za reálný a vzhledem k jeho mezinárodnímu významu za potenciálně „konkurenční“, i když do dohody AGN zahrnut nebyl.

2.11. Srbsko

Další možná trasa, navazující na Dunaj a pronikající horskými pásmy, které ohraničují na jihu jeho povodí, by mohla být vedena dunajským přítokem Velika Morava a poté spojovacím průplavem k řece Vardar, která ústí do Egejského moře v blízkosti řecké Soluně. V Řecku se Vardar nazývá Axios. Tato 650 km dlouhá vodní cesta by křižovala území Srbska, Makedonie a Řecka. Vrcholová zdrž by byla ve výšce cca 430 m n. m., takže by i celkový překonávaný spád byl značný: činil by 790 m. I když by průplav překonával rozvodí bez vrcholového tunelu, vyžádalo by si vedení v úzkých říčních údolích trasy 5 kratších tunelů. Jednalo by se zřejmě o vodní cestu značně nákladnou. V současných politických podmínkách se dá těžko hovořit o tom, že by se pobřežní státy shodly být jen na hlubším zpracování a zdokonalení dnes již zastaralých projektů (poslední podrobnější studie pochází z roku 1973 a nebyla pravděpo-

dobně od té doby nijak novelizována). Zřejmě tedy nepředstavuje „konkurenci“.

2.12. Itálie

Jedinou významnou vodní cestou v Itálii je řeka Pád (v dohodě AGN vedená jako trasa E 91, i když by měla mít označení E 81), na niž navazuje několik kratších vodních cest, zejména však zatím nedokončený průplav Cremona – Milán. Není vyloučeno, že při snaze o jeho dokončení se bude italská strana ucházet o mezinárodní finanční zdroje. Vzhledem k nevelkým nákladům na toto dokončení se asi nedá hovořit o potenciální konkurenci D–O–L.

V souvislosti s Itálií je však třeba zmínit nedávno publikovaný další návrh na překonání alpské bariéry, který přece jen trochu zpochybňuje odsouvání průplavu přes Alpy do říše science-fiction. Námět stojí za pozornost alespoň jako určité měřítko pro hodnocení náročnosti všech výše uvedených nových vodních cest. Propagátorem tohoto námětu je společnost Tirol-Adria Ltd. se sídlem v Londýně, která vychází z předpokladu, že by bylo možné překonat Alpy vodní cestou v trase začínající u Pasova na Dunaji, vedené údolím Innu až do blízkosti Innsbrucku a poté překračující rozvodí dlouhým tunelem zhruba pod průsmykem Brenner (který je nejnižší z alpských průsmyků, nicméně leží v nadmořské výšce 1370 m n. m.). Za tunelem by vodní cesta měla vstoupit do údolí řeky Adize, z něj pak přejít dalším tunelem k jezeru Garda a řekou Mincio, která z jezera vytéká, dospět konečně k Pádu a k moři. O náročnosti projektu (či o troufalosti jeho autorů) svědčí několik čísel:

- Celková délka navrhované vodní cesty: 700 km (obr. 2).
- Nadmořská výška vrcholové zdrže: 550 m n. m.
- Délka dvojitého vrcholového tunelu: 78 km!
- Celková délka tunelů na trase: cca 88 km.

• Soustředěný spád při jižním portálu vrcholového tunelu (sestup do údolí Adize): 300 m.

Jedná se vlastně o přehled potenciálních světových rekordů, zdaleka překonávajících vše, na co zatím propagátoři vodních cest mohli snad pomyslet jen s mimořádnou dávkou fantazie. Šokující je zejména předpoklad o délce vrcholového tunelu. Autory zřejmě inspirovala délka připravovaných železničních patních tunelů (kap. 2.10.).

Autoři ambiciózního projektu počítají s jeho dalšími funkcemi, např. s převedením části vody z povodí Innu do podstatně hlubšího údolí Adize za účelem využití vodní energie, s využitím tunelu i pro vedení rychlodráhy systému Maglev atd. Tato dráha by měla mít mezi Mnichovem a Veronou délku 330 km a umožnila by překonat Alpy za jedinou hodinu. V tunelovém úseku by byly vodící a nosné elementy dráhy zavěšeny pod klenbou tunelu. Je samozřejmé, že pod klenbou průplavního tunelu zůstává určitý volný prostor, což láká k jeho využití. V souvislosti s vodním koridorem D–O–L se vyskytly také určité úvahy o vložení mezistropu, po němž by mohla být vedena klasická vysokorychlostní železnice. Nenalezly však žádnou odezvu.

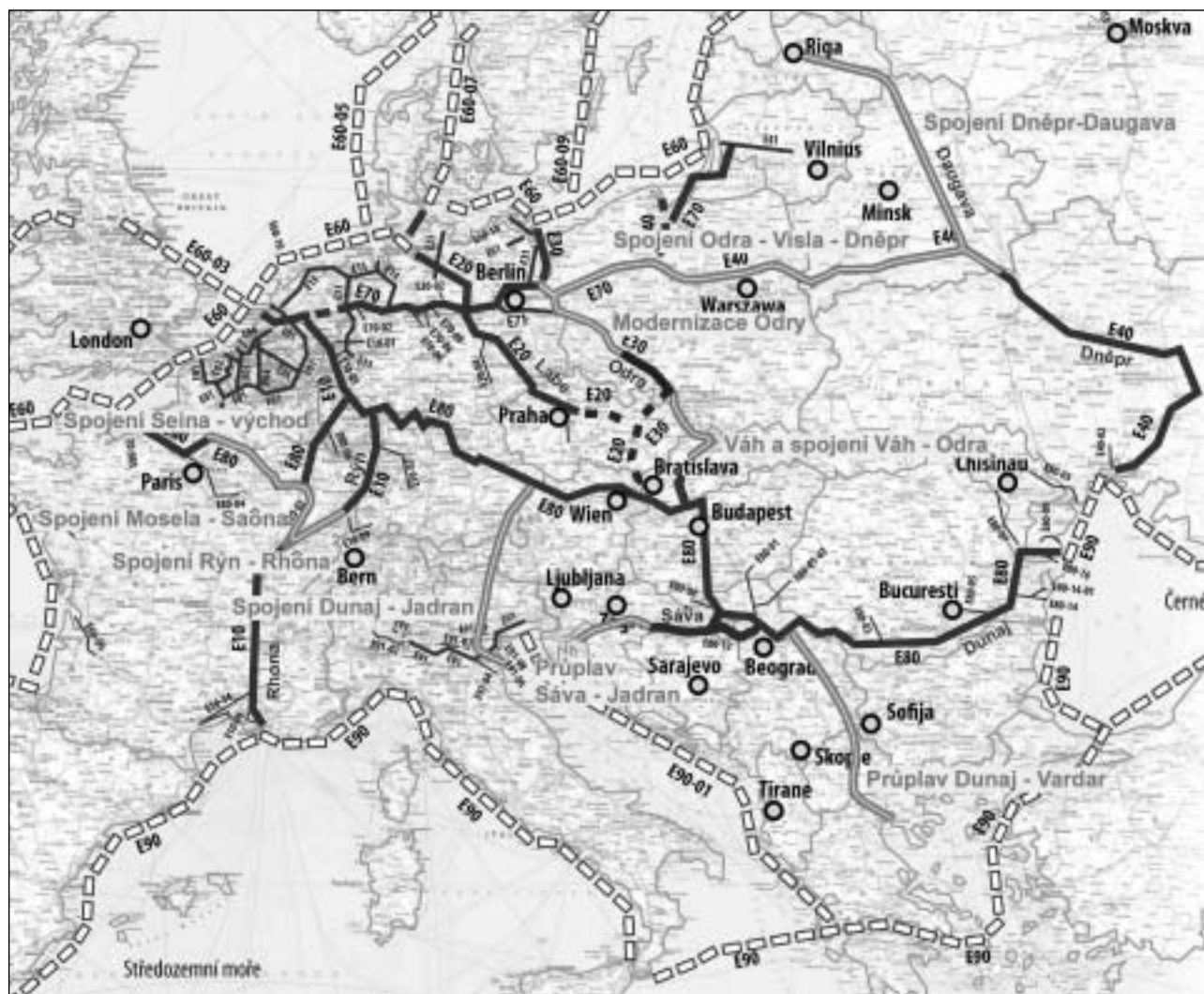
Popsaný projekt je proto natolik vzdálený od reality, že nemůže představovat potenciální „konkurenci“.

Závěr

Pro celkové srovnání popsanych „velkých“ projektů jsou jejich hlavní ukazatele soustředěny do přehledné tabulky, která současně umožňuje dosti přesnou představu o tom, do jaké míry je záměr vodního koridoru D–O–L přiměřený tomu, o čem se uvažuje v jiných evropských státech. Věřím, že toto srovnání vychází víc jak příznivě. A to hlavní – jde o zájem naší České republiky, která se bude bez vodního koridoru D–O–L postupně dostávat do ekonomické a politické izolace v rámci EU. Tím spíše se jeví současné naše váhání a odklady jako nebezpečné, neboť zájemců o mezinárodní prostředky je a bude vždy dost, avšak výška těchto prostředků bude mít svou hranici.

Přehled potenciálních „konkurenčních“ projektů v evropské síti vodních cest.

Stát	Název většího záměru	Zař. do AGN	Hlavní ukazatele		Mimořádné objekty	Poznámka
			Délka (km)	Přek. spád (m)		
Česká republika	D-O-L – dunajská a oderská větev	ano	353	238		Varianta od Vídně. Vrcholová zdřž na kótě 275 m n. m.
	D-O-L – labská větev	ano	154	258	Průplavní tunel 7,6 km	Vedle vrcholového tunelu se počítá s dalšími krátkými tunely. Vrcholová zdřž na kótě 350 m n. m.
Francie	Průplav Seina - sever	ano	106	139		Klíčová část propojení Seina – Šelda. Vrcholová zdřž na kótě 102,5 m n. m.
	Spojení Rýn - Rhôna	ano	229	264	2 kratší tunely	Vrcholová zdřž na kótě 336,5 m n. m.
	Spojení Mosela - Saôna	ano	270?	321?		Alternativa k předch. projektu. Vrch. zdřž na kótě 281 m n. m.?
	Spojení Seina - východ	ano	328?	420?	Průplavní tunely 2,3 a 4,9 km?	Nejvyšší zdřž na kótě 360 m n. m.?
Polsko, Německo	Modernizace regulované stř. Odry	ano	352	92		
Polsko, Bělorusko, Ukrajina	Spojení Odra – Visla – Dněpr	ano	1419	211?		Nejvyšší zdřž je na kótě cca 143 m n. m,
Ukrajina, Bělorusko, Lotyšsko	Spojení Dněpr – Daugava (Západní Dvina)	ne	1079	200?		Výška vrcholové zdřže se bude pohybovat okolo 150 m.
Slovensko, Česká republika	Splavnění Váhu a spojení Váh - Odra	ano	323?	688?		Vrcholový tunel délky cca 1,5 km, kóta vrcholové zdřže 490 m n. m?
Chorvatsko	Průplav Sáva – Jadran	ne	220	355	Vrcholový průplavní tunel má délku asi 25 km.	Vrcholová zdřž je na kótě 224 m n.m. Problémem je sestup z této zdřže k moři jediným stupněm.
Srbsko, Makedonie, Řecko	Průplav Dunaj – Vardar (Axios)	ne	650	790		Na trase se uvažuje s 5 tunely. Nejvyšší zdřž 430 m n. m.?
Itálie, Německo, Rakousko	Spojení Dunaj – Jadran	ne	700	820	Dvojitě vrcholové průplavní tunely by měly délku 78 km!	Byly by potřebné dva další dvojitě průplavní tunely (délky 9 km) a zdvihadla o spádu 300 m.



Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou

Ing. Pavel Neseť, CSc.

Na základě zadání Ředitelství vodních cest České republiky byla v roce 2003 vypracována studie proveditelnosti „Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou“. Na základě výběrového řízení studii zpracoval kolektiv odborníků soustředěných kolem DRS ČR. Posláním studie bylo aktualizovat starší studijní práce existující ve více variantách a posoudit tři **základní varianty**:

A. Slovensko – Českou vedenou po levém břehu řeky Moravy.

B. Rakousko – Slovensko – Českou vedenou od Vídně k Angern, kde překračuje aquaduktem řeku Moravu na levý břeh s napojením na trasu A u Lábu a dále po trase A.

C. Rakousko – Českou vedenou od Vídně k Angern a dále po pravém břehu Moravy a Dyje.

Posouzení variant bylo provedeno komplexně po technické, ekonomické a finanční stránce se závěrečným ekonomickým vyhodnocením. Řešení se zúčastnili vedle českých též odborníci ze Slovenska a Rakouska. Tato stať je připomenutím základních technických řešení a okolností ovlivňujících práci na studii.

Původní zadání bylo koncipováno jako studie proveditelnosti první etapy vodní cesty Dunaj – Odra – Labe s prvním přístavem na českém území u Břeclavi. V průběhu prací bylo nutno z neobjasněných důvodů na žádost MD ČR vypustit zmínky o projektu jako o etapě a součásti vodní cesty D-O-L, což ovlivnilo postoje především rakouských odborníků k tomuto projektu. Přesto řešení všech variant umožňuje pokračování v územně hájené trase D-O-L.

Cílem projektu **Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou** je především:

- kvalitní napojení na evropskou vodocestnou síť,
- zajištění celoroční plynulosti a spolehlivosti provozu vodní dopravy,
- získání přímého přístupu k přístavům Černého a Středomořího moře říčně-námořními plavidly,
- odstranění bariér plynoucích ze špatného stavu infrastruktury,
- vytvoření podmínek pro větší konkurenceschopnost vodní dopravy a uplatnění jejích výhod nižších dopravních nákladů v celé Evropě,
- získání statusu České republiky jako podunajského státu.

Rozbor současných přepravních proudů (2002) prokázal významné množství zboží, které směřuje na Dunaj, jak směrem na Dolní Dunaj, tak i silící směr na Horní Dunaj a přes plavební spojení RMD na Rýn. Přístav Břeclav získal na významu umístěním multimodálního centra na jihu Moravy mezi hlavní terminály kombinované dopravy. Opětně se potvrdil význam projektu napojení ČR na Dunaj pro ekonomiku ČR. Významu nabývá tím více nyní, když se Dunaj stává vodní cestou EU. Chybí zatím jen členství Srbska v EU.

Dolní a Střední Dunaj je vodní cestou VII. třídy vodních cest a Horní Dunaj je vodní cestou VIb. třídy vodních cest. Dunaj je kvalitní vodní cestou umožňující provoz velkých lodí a tlačných souprav o velké nosnosti i říčně-námořních lodí. Vykazuje vysokou provozní spolehlivost a umožňuje ekonomický provoz lodí. Určité limity vyplývají z podjezdových výšek mostů 7,3 m na Středním Dunaji a 4,6 m na německém Dunaji, za nízkých vodních stavů ponory místy klesají k 1,7 m a z proměnných hloubek brodových úseků. Přerušování plavby z důvodu povodňových průtoků jsou krátkodobá a zámraza vzniká cca ve čtyř až šestiletých obdobích a trvá zpravidla 3 až 4 týdny.

Varianta A: levobřežní slovensko – česká

Tato varianta předpokládá po odbočení z Dunaje u Děvína průchod hraniční řekou Moravou s využitím vzduší stupně Volfsthal na Dunaji, nebo vyžaduje prohrádku dna řeky bez tohoto stupně. Subvarianta prochází kanálem po levém břehu a tunelem pod Kobylou zakončeným plavebním stupněm sestupujícím na hladinu Gabčíkova 134,00 m n.m. a nevyžaduje zásah do hraniční Moravy. Od Jakubova je tato subvarianta totožná s variantou A. Dále trasa pokračuje jedním nebo dvěma stupni na hladinu stupně Kúty 153,00 m n. m. u Lábu, která je totožná s hladinou rakouského úseku dle varianty B. Od Lábu je levobřežní trasa A totožná s variantou B. Nad jezem Kúty vchází do hraniční řeky Moravy. Nad železničním mostem trasa vystoupí na hladinu jezu Lanžhot 155,00 až 156,00 m n. m. (nahrazuje jez Tvrdonice) a odbočuje na pravý břeh k přístavu Břeclav. Odbočka je propojena se vzduťou řekou Moravou, která je součástí pokračování vodní cesty k Hodonínu. Podrobnosti vedení všech tras jsou patrné ze situace.

Vzdálenosti z evropských přístavů do přístavu Břeclav v km

Směr horní Dunaj, Kanál M-D, Mohan, Rýn, Mosela	Směr dolní Dunaj	Říčně-námořní relace
Vídeň 80 Rak.	Bratislava 96 Slov.	Londýn 1981 V. Brit.
Linec 293 Rak.	Štúrovo 239 Slov.	Bordeaux 3155 Francie
Řezno 543 Něm.	Budapest 320 Maď.	Lisabon 3575 Portugal.
Norimberg 669 Něm.	Dunaujvaros 380 Maď.	Casablanca 4395 Maroko
Frankf. n/M 1085 Něm.	Vukovar 547 Chor.	Oděsa 2037 Ukrajina
Mainz 1125 Něm.	Pančevo 806 Srb.	Istanbul 2071 Turecko
Koblentz 1206 Něm.	Lom 1217 Bulh.	Batumi 2810 Gruzie
Stuttgart 1385 Něm.	Ruse 1468 Bulh.	Pireus 2733 Řecko
Nancy 1549 Fr.	Giurgiu 1470 Rum.	Bejrút 3564 Libanon
Basilej 1464 Švýc	Constanta 1722 Rum.	Rostov 2750 Rusko
Rotterdam 1655 Niz.	Braila 1790 Rum.	Kyjev 3100 Ukrajina
Valenciennes 1880 Fr.	Galac 1810 Rum.	Baku 3582 Azerbaj.
Dunkerque 2045 Fr.	Izmail 1886 Ukr.	Türkmanbasy 3600 Turkmen.

Varianta B: rakousko – slovensko – česká

Odbočuje z Dunaje u vjezdu do přístavu Lobau pod stupněm Freudenau. Vstupní plavební komora je vložena do ochranné hráze, kde vyrovnává kolísající hladiny Dunaje s hladinou v plavebním kanále na kotě 153,00 m n. m. Tato hladina umožňuje přechod řeky Moravy průplavním mostem u Angern. Na trasu A se naváže u Lábu a končí u stupně Lanžhot. Vznikne tak plavební zdrž délky 78 km.

Varianta C: rakousko – česká

Rakouský úsek trasy B od Dunaje po Angern je totožný s variantou C, která může mít i nižší hladinu 151,00 m n. m. Zásadní podmínkou řešení této varianty je průchod obcemi Angern a Mannersdorf a. d. M. v ose stávající železniční trati. Předpokládá se její přeložka a směrové narovnání trati s tunelem pod kopcem s kapličkou sv. Rocha. V dalším průběhu je trasa vedena souběhem se železniční tratí na hranici chráněného území s jedním plavebním stupněm až k Poštorné. Pak vstupuje do řeky Dyje vzduté jezem Pohansko 155,00 m n. m. a po křížení s železniční tratí směr Kúty sleduje tuto trať až do přístavu Břeclav. V tomto úseku byla řešena kordinace též se silničním obchvatem Břeclavi I/55. Pokračování trasy vodní cesty k Hodonínu je uvažováno dle řešení pro trasu A i B do vzdutí jezu Lanžhot na řece Moravě. Tato varianta umožňuje převedení části průtoků Dyje do řeky Moravy a posílení energetického využití jezů Lanžhot a Kúty.

Přístav Břeclav byl lokalizován do blízkosti žel. stanice Lanžhot se dvěma variantama orientace vjezdu do přístavního bazénu podle výsledné varianty A, B nebo C. Jeho kapacita byla uvažována na 4,68 mil. t. Přístav, jako logistické centrum by měl plnit multimodální funkce, především jako terminál kombinované dopravy, neboť se nachází v blízkosti železničního uzlu Břeclav, dálnice D2 a silnice I/55. Jeho hlavní význam je spatřován především v podpoře českého zahraničního obchodu i jako sídlo českých rejdářských firem a jejich provozního zázemí. Vyhrazená část přístavu by měla sloužit rekreační a sportovní plavbě.

Z rozboru přeprav realizovaných k roku 2002 vyplynuly tyto objemy zboží pro přístav Břeclav:

Názory na lokalizaci přístavu na Jižní Moravě oscilují mezi Břeclaví a Hodonínem podle toho jaké funkce přístavu jsou akcentovány. Přístav Břeclav jako součást dopravního uzlu má mít komplexní multimodální charakter a měl by plnit vedle přístavních služeb pro vodní dopravu s kapacitou 4,6 mil. t funkci logistického centra kombinované dopravy. K tomu má zde příznivé územní podmínky s možností umístění navazující průmyslové zóny, výborné dopravní napojení na železniční a silniční dopravu, na produktovody i na navazující podzemní úložiště zemního plynu. Výhodou lokality je příznivý postoj zastupitelů dotčených obcí, kteří očekávají od přístavu významné zmenšení nezaměstnanosti v tomto regionu. Lokalita přístavu Hodonín disponuje s menším prostorem. Jeho kapacita byla v minulosti uvažována jen 0,5 až 1,0 mil. t a pro rozvoj kombinované dopravy jsou zde omezené podmínky ztížené vzdáleností od dopravního uzlu Břeclav. Průmyslovou zónu navazující na přístav lze v Hodoníně obtížně realizovat. První dunajský přístav na Moravě by měl být též základnou české dunajské flotily s opravárenskou loděnicí s lodním výtahem, potřebnými službami a pro tuto činnost jsou u Břeclavi lepší podmínky.

Všechny tři varianty vodní cesty jsou realizovatelné. Vyžadují řadu křížení s komunikacemi, produktovody, vedeními vysokého napětí, vodotečemi. Bylo respektováno řešení vodohospodářských potřeb v oblasti, především v zachování a zlepšení zavodňování lužních lesů, zlepšení protipovodňové ochrany, kdy plavební kanál může převzít část povodňových průtoků i možnost zlepšení průtoků Moravy v profilu Kúty vodou z Dunaje od Lobau. Minimalizovány jsou zásahy do obcí a chráněných krajinných oblastí i národního parku Donau March Thaya Auen, i když se nelze vyhnout některým kompromisním řešením. Porovnání investičních nákladů vykazuje určité rozdíly mezi variantami, které nejsou natolik přesvědčivé, aby se staly rozhodujícím kritériem pro volbu varianty. Těžšíště rozhodování o variantě zůstává v rovině politické, předpokládající dohodu pobřežních států. První mezistátní

projednání této studie proběhlo v roce 2005 s výhradou ze slovenské strany, že varianty by měly umožnit využití hydroenergetického potenciálu řeky Moravy, což vyvolalo potřebu vypracovat variantu D, která byla zpracována v roce 2006 a je předmětem zvláštního pojednání.

Ve studii proveditelnosti byla provedena **bilance střetů s problematikou ochrany životního prostředí**, která před-

Kontejnery		Kusovka velká		Obilniny - silo		Hromadné zboží		Tekuté zboží - PMO	
Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
26 960	1 505	292 007	48 175	107 917	61 648	965 308	1 976 003	126 377	116 606 VI
I	I	IX	IX	II	II	V	V	VI	
566	1 4030	53 843	32 193						
III	III	X	X						
17 141	16 438	55 986	18 177						
IV	IV	XIII	XIII						
37 781	30 273	414 775	96 841						
VII	VII	XV	XV						
7 809	7 758	35 991	12 972						
XI	XI	XVII	XVII						
297	179								
XII	XII								
59 009	34 121								
XVI	XVI								
19	12								
XIX	XIX								
19 247	5 776								
XX	XX								
	481								
	VIII								
Celkem	Celkem	Celkem	Celkem	Celkem	Celkem	Celkem	Celkem	Celkem	Celkem
168 829	97 973	852 602	208 353	107 917	61 648	965 308	1 976 003	126 377	116 606
266 802		1 060 960		169 565		2 941 310		242 983	

pokládá následně projednání a posouzení projektu podle EIA. **U varianty A** jsou důležité dva problémy a to u výústního hraničního úseku řeky Moravy, do kterého zasahuje na rakouském břehu národní park Donau March Thaya Auen. Druhým problémovým úsekem je souběh s CHKO Záhorie včetně protnutí jeho výběžků u Malacek, Závodu a Kút, které podle slovenských řešitelů nejsou překážkou. Na českém území je určitým problémem přechod údolní nivou lužních lesů chráněných v Natura 2000 jako ptačí rezervace. Vodní cesta je zde vedena dopravním koridorem, ve kterém se nachází železniční trať, dálnice s celnicí, silnice, tranzitní plynovody a vedení velmi vysokého napětí. Předpokládám, že se ptákům bude líbit klidná vodní cesta více než hučící dálnice nebo lomoziví vlaky. Hlavní podmínkou bylo zamezení rušení ptáků při hnízdění po dobu stavby, což lze při stavbě zajistit. **U varianty B** platí totéž co u varianty A a navíc je zde delší přechod od aquaduktu k variantě A přes CHKO Záhorie. **U varianty C** je trasa vedena důsledně po hranici národního parku Donau March Thaya Auen souběžně s železniční tratí a u Poštorné vchází do řeky Dyje, podchází železniční trať směr Kúty a pokračuje dále k přístavu Břeclav. Problémy s Naturou 2000 nastanou i při pokračování další etapy směrem k řece Moravě a dále k Hodonínu. Vedle těchto hlavních problémů při posouzení podle EIA je zmapována celá řada menších chráněných míst, kterým se lze většinou vyhnout.

Z hlediska respektování zájmů všech pobřežních států je nejvhodnější variantou trasa A kombinovaná s odbočkou k Vídní dle varianty B, která je sice z hlediska nákladů nejdražší, ale z politických hledisek je nejprůchodnější. Provozně ekonomické přínosy jsou největší pro Českou republiku. Slovensko získá přístup k přístavu v Děvinské Nové Vsi a k úložištím zemního plynu u Lábu. Rakousko získá možnost rozvinutí přístavu Vídeň u Grossenzersdorfu a několika průmyslových zón, ale největší efekty získá až realizací celé vodní cesty Dunaj - Odra. Varianta D, která vychází z varianty A umožňuje využití energetického potenciálu hraniční řeky Moravy, nejen pro Slovensko, ale i pro Rakousko bude-li mít zájem.

Zájmem ČR by mělo být nezpochybňovat odhodlání pokračovat v realizaci celého plavebního systému, nikoliv tak jak se to stalo při zpracování této studie proveditelnosti, kdy bylo zakázáno uvádět možnost pokračování projektu dalšími etapami. Závazek postupně realizovat spojení D-O-L převzala ČR podpisem dohody AGN a dalších deklarací jako je Rotterdamská deklarace, nejnověji v programu NAIADES. Nejvíce pošpinila tyto mezinárodní závazky minulá česká státní administrativa, která nerespektovala potřeby vodní dopravy na Moravě deklarované v předchozích dopravních politikách a mezinárodních dokumentech. O tom svědčí i nepsaný zákaz hovořit o Projektu D-O-L na Ministerstvu dopravy ČR i snaha MŽP ČR zrušit územní hájení trasy vodní cesty D-O-L. Z těchto důvodů byla omezována dříve pravidelná komunikace se státními správami pobřežních států k projektu D-O-L. Lze doufat a očekávat od nové administrativy změnu těchto postojů ve snaze co nejdříve **společně rozhodnout se Slovenskem a Rakouskem o trase Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou**, o pokračování v přípravné dokumentaci, o zpracování posouzení projektu podle EIA, o projednávání projektu se zainteresovanými subjekty a o přípravě mezinárodních dohod se Slovenskem a Rakouskem.

EU musí nutně začít omezovat dálkovou kamionovou dopravu ve prospěch železniční a vodní dopravy a zatížit ji limity na vypouštění skleníkových plynů. **Vodní doprava je nízkonákladovou dálkovou dopravou a minimální producent skleníkových plynů na jednotku výkonu**, při tom vypouští oproti kamionům o 75 % skleníkových plynů méně, proto by měla být oceňována jako doprava šetřící životní prostředí, která může pomoci uspořit ČR v budoucnu povolené limity vypouštěných skleníkových plynů. Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou může k tomu významně pomoci. Čím dříve k tomu dojde tím lépe.

Obr. 1 : Situace Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou – varianty A, B, C



Možnost využití průplavu k odlehčení povodňových průtoků

Prof. Ing. Jiří Rybníkář, CSc.

Při úvahách o variantách plavebního připojení České republiky na Dunaj by bylo vhodné zvážit i možnosti využití posuzované trasy plavebního kanálu pro odlehčení povodňových průtoků řekou Moravou. Kapacita plavebního kanálu na jeho příčném profilu, hodnotě drsnostního součinitele n , délce průplavu L a hloubce vody H_1 na vstupu převáděného průtoku do průplavu a H_2 na jeho konci.

Při provádění výpočtu metodou po úsecích zvolíme jednu z uvažovaných hloubek (vstupní nebo výstupní), uvažovaný průtok a obdržíme hloubku na druhém konci průplavu. Pro určení převáděcí schopnosti průplavu při zadaných hodnotách H_1 a H_2 pak postupně měníme průtok při stejné zadané hloubce, až dostaneme požadovanou hodnotu hloubky druhé. Možný je však rychlejší výpočet převáděného průtoku při žádané vstupní a výstupní hloubce. Zvolíme porovnávací průtok Q^* a pro tento vypočteme metodou po úsecích délku L^* , na které ke změně hloubek z hodnoty H_1 na hodnotu H_2 . Vypočtenou porovnávací délku L^* pak použijeme k výpočtu průtoků Q , který provede daný průplav délky L při zadané vstupní a výstupní hloubce vody v průplavu (při daném příčném profilu a hodnotě drsnostního součinitele) jednoduchým přepočtem $Q = Q^* \times \sqrt{L^*/L}$.

Na příklad jednou z variant připojení České republiky na Dunaj je průplav v úseku Tvrdonice - Lobau. Má délku 83,0 km, šířku ve dně 31,0 m, sklon břehů 1:3, hloubku $H = 4,0$ m, předpokládaný součinitel drsnosti $n = 0,025$. Uvažujeme zvýšení hloubky na vstupu na $H_1 = 5,0$ m, hloubka u komory v Lobau zůstává $H_2 = 4,0$ m. Pro tyto hloubky při výpočtu po úsecích při daném příčném profilu, drsnosti a porovnávacím průtoku $Q^* = 10,0$ m³/s obdržíme porovnávací délku $L^* = 3308,01$ km. Pro skutečnou délku kanálu 83,0 km pak zadaným hloubkám odpovídá průtok $Q = Q^* \times \sqrt{L^*/L} = 10 \times \sqrt{3308,01/83,0} = 63,131$ m³/s.

Snadný je též přepočet pro případ uvažování jiné hodnoty drsnostního součinitele, kdy výsledný průtok vynásobíme poměrem hodnoty užití při výpočtu ku nově uvažované. Například pro nově uvažovanou hodnotu $n = 0,020$ vynásobíme průtok pro $n = 0,025$ poměrem $0,025/0,020 = 1,25$. Převáděný průtok by v tomto případě byl $1,25 \times 63,131 = 78,913$ m³/s. Pro $n = 0,030$ by pak byl průtok 52.601 m³/s. Uvedená metoda umožní snadno a rychle posoudit využitelnost průplavu pro odlehčení povodňových průtoků.

Pro průplav uvedeného příčného profilu, hodnoty $n = 0,025$ a porovnávací délky $L^* = 1,0$ km udává velikost porovnávacího průtoku v závislosti na hodnotách H_1 a H_2 následující tabulka:

H1 (m)	4,0	4,5	4,5	5,0	5,0	5,5	5,5
H2 (m)	3,5	3,5	4,0	3,5	4,0	3,5	4,0
Q* (m ³ /s)	288,875	464,051	363,135	643,643	575,152	838,743	787,413

Přepočet pro kanál délky L (km) provedeme jednoduše dělením odpovídající tabulkové hodnoty odmocninou z jeho délky, vyjádřené v km. Pro případ kanálu Tvrdonice - Lobau v uvažované délce 83,0 km obdržíme tyto hodnoty $Q = Q^*/\sqrt{L}$:

H1 (m)	4,0	4,5	4,5	5,0	5,0	5,5	5,5
H2 (m)	3,5	3,5	4,0	3,5	4,0	3,5	4,0
Q* (m ³ /s)	31,5	50,5	39,5	70,0	63,0	92,0	86,0

(Průtoky zaokrouhleny dolů na 0,5 m³/s)



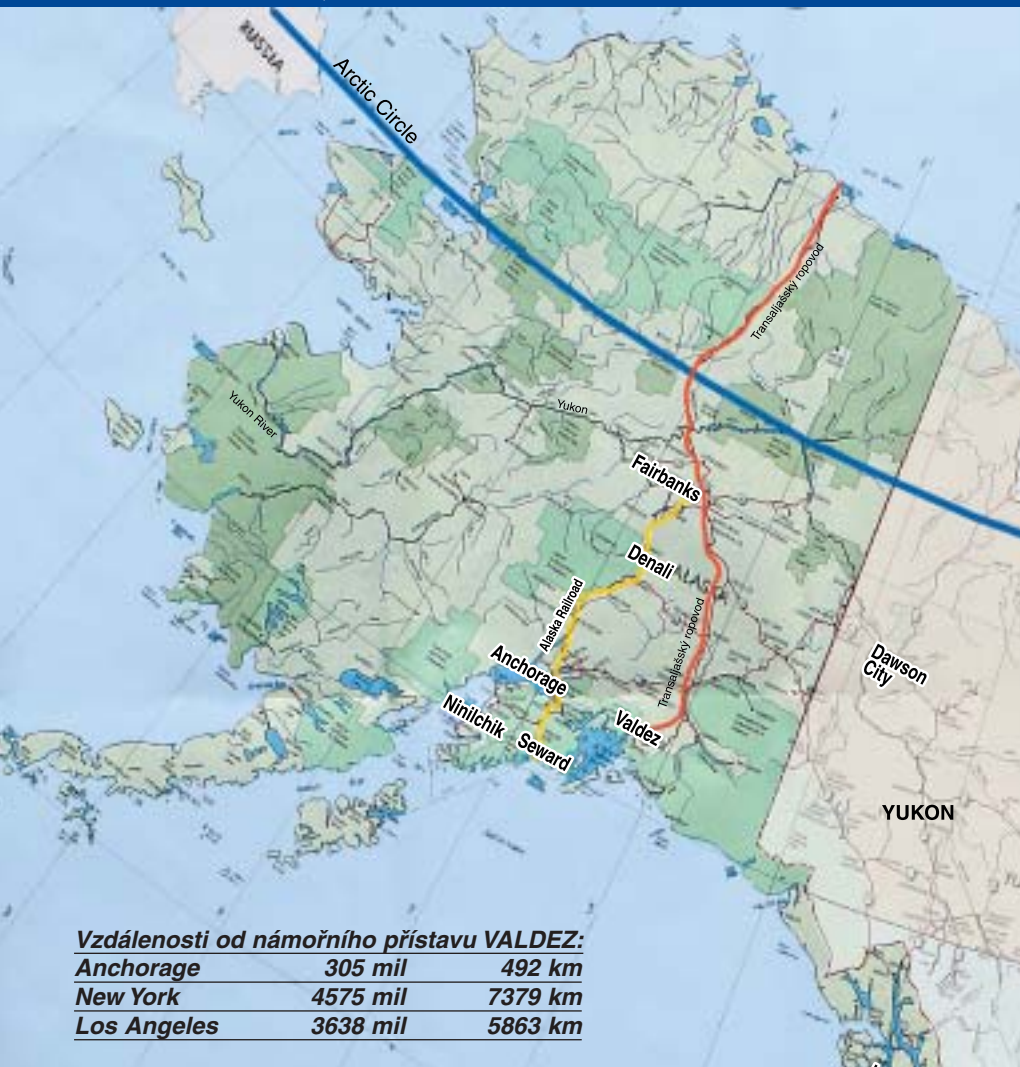
Zatopená Kroměříž v roce 1997



Zatopený průmyslový areál v Přerově v roce 1997

Příloha k článku Ing. Josefa Podzimka - Život není takový - je úplně jiný (30)
ALJAŠKA – ZEMĚ SUPERLATIVŮ, část první

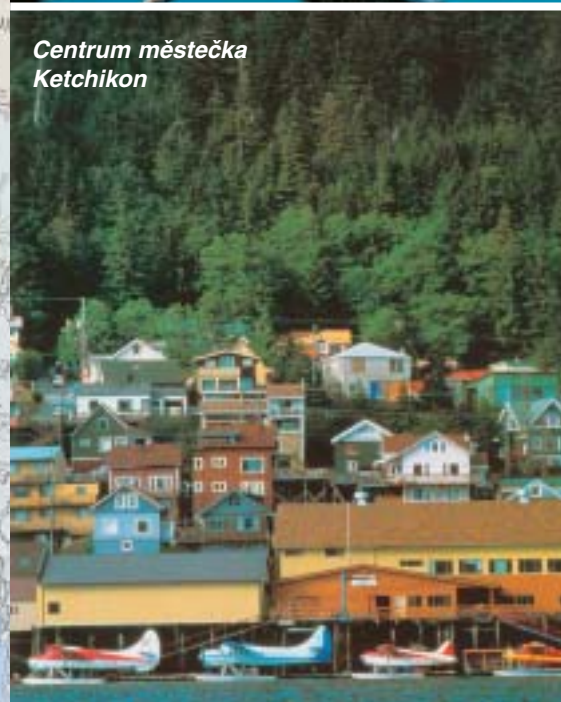
Foto: Josef Podzimek, Jarmila Jensen a archiv



Aljašský ropovod končí v přístavu Valdez



Centrum městečka Ketchikon



Vzdálenosti od námořního přístavu VALDEZ:

Anchorage	305 mil	492 km
New York	4575 mil	7379 km
Los Angeles	3638 mil	5863 km

Rybářská osada Ninilchik



Největší město Aljašky Anchorage



Městečko Ketchikon s námořním přístavem





ostrovy před přistáním



Hlavní nádraží aljašské železnice a přístav Anchorage



Námořní přístav Anchorage - největší město Aljašky



Námořní přístav Anchorage



Erupce sopky Mount Spurr 80 mil od města Anchorage (1992) - foto Paul A. Souders



Kontejnerový přístav Anchorage





Pipeline Terminal



Alaska Pipeline Servís v přístavu Valdez
Foto: Randy Brenton



Námořní přístav Valdez s terminálem Pipeline
foto: Steve Mc Cutcheon



Přístav osobních lodí ve Valdezu

Překladiště uhlí v přístavu Valdez





Tanker a rybářská loď míří do přístavu Valdez



David a Goliáš



Tanker Exxon Benicia v terminálu Valdez



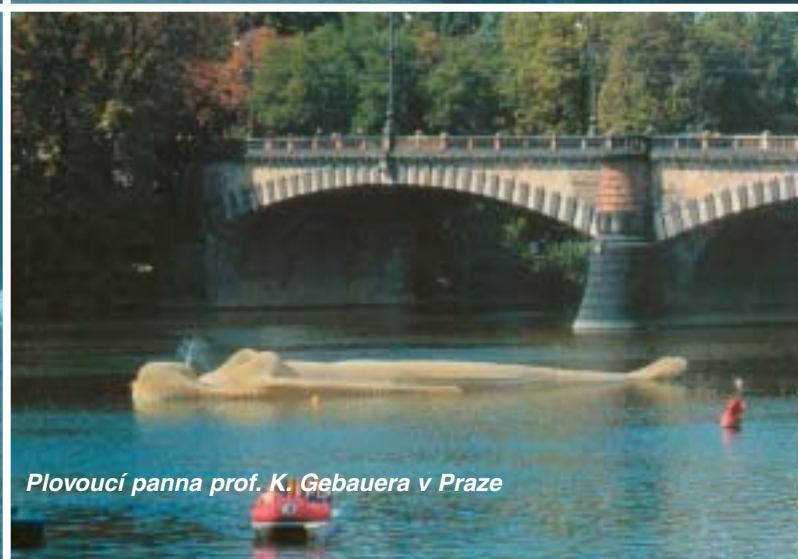
*Plavba po zálivu
Princes William*



Při spatření plovoucích ledovců se vám zatají dech



Ledová žena na Aljašce



Plovoucí panna prof. K. Gebauera v Praze



*Plavba po Národním parku
v Kenai Fjords*



Mrož



Tuleň kroužkovaný



Papuchalk chocholatý



Orel Bělohlavý



Lachtan ušatý



Vydra mořská

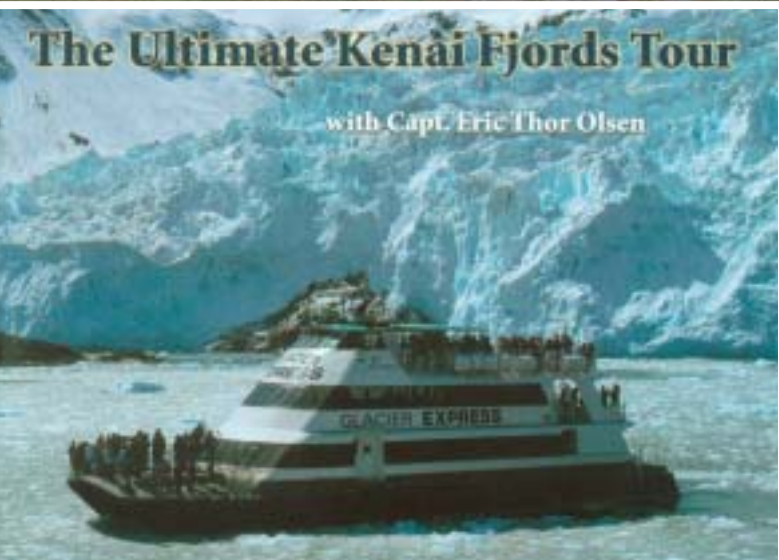


Vyfotit hrající si verlyby je neopakovatelný zážitek



Jeden z postupujících ledovců





MOBILNÍ PROTIPOVODŇOVÉ HRAZENÍ

BRNO 2008



STROJIRNY PODZIMEK, s.r.o.

**Čenkovská 1060
589 01 Třešť, CZ**

**Tel.: +420 567 214 550
FAX: +420 567 214 040**

**e-mail: strojirny@podzimek.cz
www.podzimek.cz/machinery**



HYDROPROJEKT CZ

VŽDY
OPTIMÁLNÍ
ŘEŠENÍ



Podílíme se na protipovodňových opatřeních

SWECO

www.hydroprojekt.cz



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

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

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



Competence. Service. Solutions.

www.poyry.cz



Ředitelství vodních cest ČR

ŘVCC ČR je státním investorem

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

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

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

KH Solution



PRAHA - ROTTERDAM - BERLIN

NAVITRANS, s.r.o.

vnitrozemská vodní doprava

www.navitrans.cz

info@navitrans.cz

Poradenství & Matchmaking v oblastech:

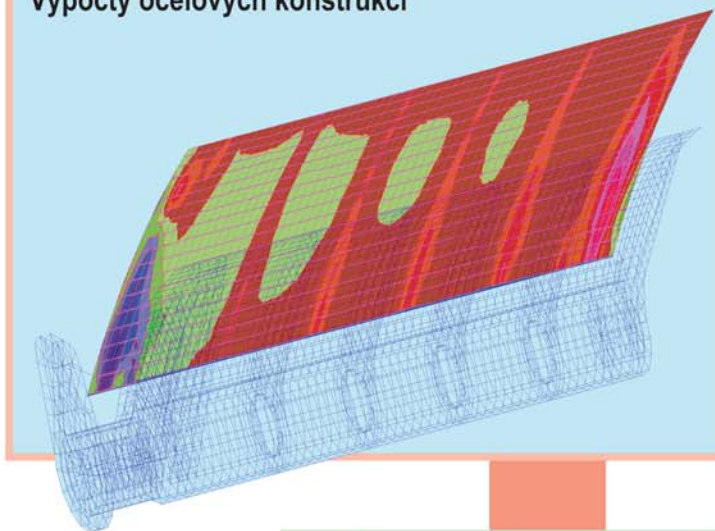
- vnitrozemská vodní doprava
- agenturní činnost v námořních přístavech
- výroba a opravy plavidel
- pojištění



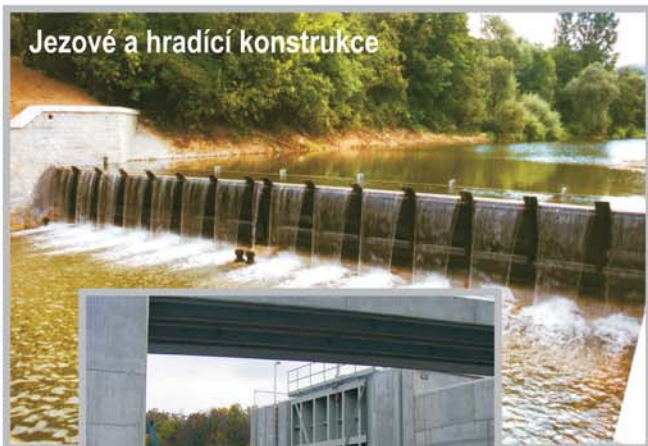
www.port-rotterdam.cz

khsolut@gmail.com

Výpočty ocelových konstrukcí



Jezové a hradící konstrukce



PŘÍSTAV SKALICA
měřítko 1:500



Územní a krajinná řešení

Ochrana proti povodním



Vodohospodářské práce



Přístavy a kotevní stání



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

PŘITOM

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



NABÍZÍ

- v rámci činnosti vodohospodářských laboratoří, akreditovaných u Českého institutu pro akreditaci (ČIA) pod č. 1264, analýzy povrchových, odpadních a pitných vod, říčních sedimentů a zemin, plavenin, sedimentovatelných plavenin, čistírenských kalů, biologických materiálů, odpadů, výluhů a různých matric z oblasti hydrosféry, včetně prací vzorkařských a hydrometrických
- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění lodní i pozemní přepravy vytěžených hmot





Obchodní centrum GLOBUS Vladimír, Ruská federace



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG je moderní a dynamicky se rozvíjející firma, působící v České republice a v řadě zemích již více než 80 let.

Nabízíme dodávky investičních celků na klíč v oblastech průmyslu, energetiky a staveb občanské vybavenosti. Postavíme Vám:

- obchodní a logistická centra
- elektrárny
- výrobní haly
- administrativní budovy
- hotely

splníme požadavky na specializované činnosti:

- výroba a montáž železobetonových skeletů
- výroba a montáž ocelových skeletů
- výroba a montáž protihlukových stěn
- doprava, jeřábový servis
- dodávky v oblasti ZTI, ÚT, a elektroinstalací

a spektrum služeb doplňujeme o:



Administrativní a logistické centrum společnosti LAPP KABEL Zlín

- pronájem kancelářských prostor a parkovacích ploch v centru Zlína
- pronájem výrobních, skladovacích a administrativních prostor včetně souvisejících služeb v Otrokovicích

Výběr realizovaných staveb v posledním roce:

Výrobní a logistické centrum PRECIZ Napajedla
Obchodní centrum Globus - Karlovy Vary
Kordárna, Senica, Slovensko
Logistické centrum METRO Noginsk, Ruská federace
TechnoPark Pardubice
Závod Matador Dongwon Třinec
Obchodní centrum Globus Rjazaň, Ruská federace
Obchodní centrum DIY Trnava, Slovensko



Paroplynová elektrárna Krasavino, Ruská federace

PSG – International a.s.

Pod Pekárnami 245/10, 190 00 Praha 9, tel.: +420 234 090 710, fax: +420 234 090 711, E-mail: paha@psg.cz

www.psg.eu

Zájem o propojení Dunaj – Odra v zahraničí

Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Porta Moravica o.s.

Ing. Jaroslav Pospíšil, radní Jihomoravského kraje

Rostoucí pozornost, věnovaná u nás vodnímu koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L), může vzbuzovat dojem, že se jedná o záměr aktuální v České republice, avšak málo zajímavý pro sousední státy a pro EU jako celek. To je ovšem dojem velice povrchní a mylný, resp. založený na nedostatečných informacích o řadě mezinárodních dokumentů a doporučení, ať již vznikla na půdě EU, Evropské hospodářské komise při OSN (dohoda AGN) či v Parlamentním shromáždění Rady Evropy. Toto shromáždění přijalo v závěru roku 2005 zásadní rezoluci č. 1473 (2005) s názvem: „Evropské vodní cesty: je třeba soustředit pozornost na průplav Dunaj – Odra - Labe“. Rezoluce měla být inspirací pro urychlení přípravy tohoto záměru a účinnější postup kompetentních orgánů České republiky při standardních krocích, které taková příprava vyžaduje.

Existují ovšem i jiné, byť dílčí impulzy, svědčící o zahraničním zájmu. Příkladem může být akce, která proběhla v Berlíně dne 6. listopadu 2007 z iniciativy Frankfurtského institutu pro ekologicky orientovanou logistiku za spolupráce dalších organizací a patřila do rámce soustavných německo-polských hospodářských rozhovorů. Konkrétně se jednalo o 30. pokračování Mezinárodních východobrandenburských hospodářských rozprav (30. Internationale Ostbrandenburger Verkehrsgespräche), které se pravidelně pořádají od roku 1999. Téma této akce vyplývá z jejího názvu, který zněl: „Řeka Odra a průplav Odra – Dunaj jakožto základní součásti evropského Severojižního koridoru“.

Volba tématu byla o to zajímavější, že nebyla ovlivněna žádnou iniciativou z české strany, takže čeští účastníci přispěli k jednání jen v rámci diskuse. Ukázalo se při ní, že problematika průplavu vyžaduje bližší pozornosti, takže by jí měla být věnována samostatná akce, která by měla být iniciována Obchodními a hospodářskými komorami zainteresovaných regionů. Měla by se konat v letních měsících roku 2008 v Bratislavě.

Zajímavou epizodou v průběhu jednání bylo vystoupení zástupce německé organizace BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – Německý spolek pro ochranu životního prostředí a přírody), který sice představoval ojedinelý, avšak o to vehementnější hlas proti rozvoji vodní dopravy na Odře a na propojení, vyvolal však tolik negativních reakcí, že předseda konference musel utlumit další diskutující v zájmu zachování určitého „klidu zbraní“. Za uveřejnění stojí doslovné znění tiskové zprávy, kterou BUND krátce po berlínské akci vydal. Je z ní zřejmé, jakých dezinformací, manipulací a iracionalit odpůrci budování vodních cest k matení veřejnosti používají. Vzdejme se však komentářů a další soudy ponechme čtenářům tiskové zprávy s vědomím, že se musíme stále trpělivě pokoušet o vytvoření většího prostoru k obhájení reálné představy o tom, jak moderní vodní cesta vypadá:

5. listopadu 2007

Velkoněmecké stavební šilenství jako téma konference

BUND: Stavební lobby popohání kanál Dunaj - Odra na 30. mezinárodních východobrandenburských dopravních rozhovorech.

Svaz pro životní prostředí a ochranu přírody Německo (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND Berlin) varuje při příležitosti konference konající se v Berlíně před vážnými úvahami o výstavbě průplavu Dunaj - Odra.

Winfried Lücking, vedoucí BUND - Flussbüro: „Tento velko-projekt, který si ve 14. století vymyslel císař Karel IV. a který objevili i nacisti, nesmí být znovu oživen. Očividně je ale lob-bistům, kteří větrí naději dostat peníze z EU, každá argumen-tace vhod: Dnes se mluví o záplavě kontejnery z Číny, kvůli které má být za milióny eur postaven kanálový systém k pro-pojení Odry s Dunajem. Kvůli toho by se musela kompletně nově vystavět trasa od Dunaje u Vídně přes Moravu v Česku až do Polska ke Gliwickému kanálu o délce 476 km. Doda-tečně by musely kontejnerové lodě překonávat převýšení větší než 140 metrů buďto pomocí obrovských zdvihacích zařízení či pomocí zdymadel. Mimo to by se musela Odra upravit pro těžkou lodní dopravu, tedy pro velké lodě „Rhein“ a lodní postrky. To je možné zajistit jen prostřednictvím dal-ších plavebních stupňů. Celkově by byly postiženy říční kraji-ny o rozloze asi 1000 km, což představuje ohromný zásah do přírody a krajiny střední a východní Evropy, který by na tomto území zničil poslední přirozené řeky.

To vše na pozadí toho, že splavnost řek není při změně klimatu a extrémních povětrnostních podmínkách z části udržitelná vůbec nebo jen s enormními náklady. To vše je spojené s ohrožením velkých částí území skutečnými záplavami, neboť kanalizování říčních údolí zajisté zvýší nebezpečí záplav.

Zúčastnění by se raději měli zabývat infrastrukturními pro-jekty, které ke zlepšení infrastruktury opravdu vedou. Prostřed-ky z EU jinak budou chybět při modernizaci železničních tratí a výstavbě logistiky, která by proudy zboží řídila inteligentně a která by lidem v těchto zemích a regionech otevírala opra-vdové perspektivy. Z těchto důvodů odmítají všechny ekologic-ké organizace v České republice, na Slovensku, v Polsku, Rakousku a Německu tento monstrozní projekt.“



Řeka Odra ve Wroclavi

Příprava výstavby protipovodňové nádrže dolní Ratiboř

Z materiálu RZGW Gliwice zpracoval a přeložil do češtiny – Ing. Josef Tobola

Zásadní podmínkou výstavby vodní cesty na Odře, zejména pro splavnění horního úseku směrem k hranici s Českou republikou, je výstavba přehrady Ratiboř dolní. Po povodni v roce 1997 byly zahájeny práce nad „Programem pro Odru 2006“, který je připravován na období 16 let. Tento program byl schválen vládou Polské republiky dne 30. 5. 2000 a následně 6. 7. 2001 byl schválen polským parlamentem a podepsán polským prezidentem. Hlavním motivem „Programu pro Odru 2006“ není pouze protipovodňová ochrana, ale i umožnění plavby po oderské vodní cestě, zvýšení kvality vod a energetického využití vod. Program, kterého náklady jsou ve výši 9 mld. PLN má být realizován od roku 2002 do roku 2016. Významná část tohoto programu je již ve fázi realizace. Byl realizován systém upozorňování a prevence v rámci Projektu likvidace následků povodní, financovaného Světovou bankou. Protipovodňová opatření byla již realizována v řadě míst v povodí Odry. V rámci Projektu likvidace následků povodní (PUSP) byly realizovány studie obsahující dva hlavní úkoly „Programu pro Odru 2006“ a to protipovodňová nádrž Ratiboř a Wroclavský vodní uzel. Tyto studie proveditelnosti byly podkladem pro polskou vládu a potencionální finanční instituce jako Světová banka, Banka pro rozvoj evropské rady (BRRE), Evropská komise (fond soudržnosti). Od roku 2003 jsou na Regionálním ředitelství vodního hospodářství v Glivicích realizovány přípravné práce, které mají umožnit realizaci stavbu nádrže Ratiboř dolní. Pro tento úkol jsou realizovány následující práce:

1. získávání území pod stavbu nádrže
2. změna místa bydliště občanů obcí Nieboczowy a Ligota Tworkowska
3. příprava stavebního projektu a materiálů pro výběrové řízení
4. získání požadovaných administrativních povolení a souhlasů
5. příprava dohod a aplikací pro získání finančních prostředků na realizaci stavby

1. Převzetí území pod stavěnou nádrž

V roce 2006 získal investor od ANR (Agentura pro zemědělské nemovitosti) se sídlem v Opoli 435 ha nutných pro realizaci nádrže. Souběžně s tím jsou realizovány výkupy pozemků od individuálních zemědělců a nemovitostí pod plánovanou stavbou. Ke konci roku 2006 bylo vykoupeno od soukromých vlastníků 305 ha zemědělských pozemků. Část majitelů půdy požaduje výměnu pozemků nebo neúměrně vysokou cenu za prodej. S těmito občany bylo v souladu se zákonem o hospodaření s nemovitostí zahájeno vyvlastňování. V současné době bylo podáno 51 návrhů na vyvlastnění ve Staroství Ratiboř na plochu 173,33 ha a 4 návrhy ve Staroství Wodzisław na plochu 6,3 ha zemědělské plochy. Celkem již bylo vykoupeno nebo převzato z ANR 75 % pozemků nutných pro stavbu objektů nádrže.

2. Změna místa bydlení občanů obcí Nieboczowy a Ligota Tworkowska.

V obou obcích v roce 2003 bydlelo 240 rodin v 161 domech. Celkový počet osob byl 704. Do konce roku 2006 ve prospěch státu bylo převedeno 70 rodinných domků tj.

45% celkového množství za celkovou částku 25 516 tis. PLN.

3. Stav příprav projektové dokumentace.

V říjnu 2004 Regionální výbor vodního hospodářství v Glivicích rozhodl o vítězi neomezeného, mezinárodního výběrového řízení na zpracování „Dokumentace pro nádrž Ratiboř dolní na řece Odře“. Ve výběrovém řízení byla vybrána nabídka firmy „Hydroprojekt sp. z o.o.“ Warszawa. Tato firma zpracovala kompletní projektovou technickou dokumentaci nutnou pro získání příslušných povolení a rozhodnutí, včetně se „stavebním povolením“ a dokumentaci nutnou pro výběrové řízení na realizaci investice. V souladu s postupem investora stavba může být zahájena ve II. pololetí roku 2009 a termín dokončení je rok 2015. Pro úspěšnost realizace investice RZGW Gliwice plánuje rozdělení této akce na tři současně realizované investiční akce.

Úkol 1 – čelní přehrada o délce 4 km včetně stavby plavební komory a technického zázemí nádrže.

Úkol 2 – hráz na pravém břehu o délce 9,58 km včetně koryta Psiny s odvodněním souvisejících území

Úkol 3 – hráz na levém břehu o délce 8,86 km včetně stavby s odvodněním souvisejících území

Realizátor akce bude vybrán na základě neomezeného výběrového řízení dle

„Podmínky kontraktu na stavbu FIDIC“. To, že je stavební povolení na stavbu a dostatečná výše finančních prostřed-



ků umožňuje zahájit výběrové řízení na ustanovení inženýra kontraktu a následně prováděcího. Tyto procedury je možno realizovat v letech 2008 a 2009.

Souběžně se zahájením přípravných a stavebních prací, bude pokračovat výkup domácích hospodářství obcí Ligota Tworkowska a Niebozowy a realizace náhradního bydlení pro vystěhované obyvatelstvo.

4. Získání patřičných administrativních rozhodnutí a povolení

Současně s projektováním stavebních prací jsou vedeny procedury, které mají za úkol získání patřičných rozhodnutí a povolení, které jsou požadované polským právem:

1. 5. 7. 2004 – územní rozhodnutí slezského vojvody o umístění nádrže Ratiboř na řece Odře na území Slezského vojvodství.
2. 21. 9. 2004 – rozhodnutí ministra infrastruktury PR schvalující územní rozhodnutí.
3. 27. 4. 2007 – nabytí právní moci NSA schvalující územní rozhodnutí vydané slezským vojvodou.
4. 27. 9. 2005 – rozhodnutí slezského vojvody umožňující realizaci akce „Protipovodňová nádrž Ratiboř dolní na Odře“ na území NATURA 2000.
5. 24. 10. 2005 – rozhodnutí slezského vojvody umožňující právní podmínky na realizaci protipovodňové nádrže Ratiboř dolní.

Po obdržení všech pravomocných rozhodnutí a práva k disponování pozemky pro účely objektů nádrže bude možné vydání stavebního povolení v roce 2008.

5. Příprava mechanismů pro získání finančních prostředků.

Souběžně s přípravnými pracemi výše uvedenými jsou zahájeny činnosti směřující k finančnímu zajištění investice. Již v roce 2003 při realizaci programu financovaného Světovou bankou „Program likvidace následků povodní“ byla banka vstřícná a navrhla financování nového investičního projektu pod názvem Projekt protipovodňové ochrany údolí Odry (POPDO).

V rámci POPDO bylo navrženo včlenění dvou zásadních částí protipovodňové infrastruktury, které jsou v „Programu pro Odru 2006“ tj. výstavba nádrže Ratiboř a přestavba Wroclavského vodního uzlu o celkových nákladech 505 mil. euro. Polská vláda souhlasila s financováním tohoto projektu Světovou bankou. Zapojení Světové banky je důležité pro koordinaci celkové finanční konstrukce projektu, který dále obsahuje úvěry z Evropské banky pro rozvoj (CEB) a zároveň peníze z Fondu soudržnosti EU, a taktéž v nevelké části ze státního rozpočtu.

Plán financování protipovodňové nádrže Ratiboř je následovný.

Projekt	součet nákl.	st.rozpočet	Světová banka	Fond soudrž.	CBA	Celkem v mil.E
Nádrž Ratiboř						
Náklady stavby	137,4		27,4	80	30	137,4
Náklady přesídlování	69,9	29,3	35,6			64,9
Náklady na projekt a inženýring	16,0		7,0		8,1	16,0
Celkem	218,3	29,3	70,9	80	38,1	218,3



Dne 11. května 2007 byly podepsány úvěrové smlouvy se Světovou bankou a B.R.R.E (CBE) na celkovou částku 345 mil. euro. V současné době probíhají procedury směřující k získání grantu z Fondu soudržnosti EU ve výši 130 mil. euro na léta 2007 – 2014.

6. Prodloužení oderské vodní cesty jižním směrem k hranici ČR

Problematika výstavby jižního úseku oderské vodní cesty od Kožle směrem na Ostravu je předmětem jednání dvoustranné mezivládní polsko-české komise OKO. V další perspektivě úsek Kožle – Ostrava měl by se stát součástí mezinárodní vodní cesty Odra – Dunaj. Výsledkem práce výše uvedené mezivládní komise je dohodnutí parametrů vodní cesty Vb a dohodnutí plavební trasy od Kožle do prvního přístavu na území ČR kolem Bohumína a zároveň trasa přes projektovanou nádrž Ratiboř. Nádrž je vyprojektována tak, že v kterémkoliv období výstavby a provozování nádrže Ratiboř dolní, bude možná plavba a nebudou nutné dodatečné náklady v prostoru stavby nádrže.

Vzpomínka na Ivana Dejmalu



Poté, co dozněly všechny oslavné ódy a chvalozpěvy z úst tzv. i skutečných ochránců přírody na pana Ivana Dejmalu, který náhle umřel začátkem letošního roku, chci k tomu promluvit s odstupem času také. Ne jako opuštěný sirotek, či spolubojovník v jakémsi boji, nebo vděčný žák, na další role těch všech autorů nekrologů si už nevzpomínám.

Moje pozice vůči tomuto člověku byla od chvíle, kdy jsem Ivana Dejmalu poznal společensky i lidsky neutrální, zatímco pracovně jsme stáli na opačných stranách pomyslné barikády, kterou po sametové revoluci v naší zemi vybudovali pilní až fanatičtí ochránci přírody. Tedy údajní ochránci přírody, protože skuteční ochránci nežijí v permanentní revoluci a konfliktu, ti mají plné ruce práce s řešením konkrétních problémů životního prostředí. A právě Ivan Dejmal, byť se pohyboval formálně na té druhé straně barikády nikdy, ani v jediném okamžiku, ani při nejostřejších verbálních soubojích nepronesl větu, kterou by bylo možné být vzdáleně označit za demagogii, taktický manévr, úskok, či dokonce lež. Svým zjevem, projevem, kultivovaností a absolutní úrovní své kvalifikace porážel v argumentaci kdekoho lépe a přesvědčivěji, než ta čtvrtá liga svými výkřiky, hesly a katastrofickými báčkami. Tedy od začátku se přirozeně odlišoval, byl to dělník ochrany přírody v nejlepší slova smyslu a sklízel respekt od každého z té druhé strany barikády, kdo měl sebemenší špetku rozumu a smyslu pro fair play.

Takže, když jsem hledal, kdo mi dá pravdivé a kvalifikované odpovědi na otázky související s ochranou

přírody, odpovědi věcné, bez ideologického balastu, napadl mne jediný člověk – Ivan Dejmal. Obrátil jsem se na něj jako na arbitra v ostrém sporu, který má v České republice už dávno iracionální, zpolitizovanou a ryze ideologickou podobu a ve kterém se skutečností a fakty už bohužel nikdo nezabývá. Doufal jsem, že autorita a všeobecně známa a uznávaná erudice Ivana Dejmalu dokáže prolomit tu hráz fanatické nenávisti, která se vytvořila kolem projektů zlepšení splavnosti labské vodní cesty v ČR.

Ivan Dejmal pro Ředitelství vodních cest ČR pracoval od roku 2006 až do své smrti. A opět prokázal, že ho nezajímají prázdné řeči, ale věcné řešení problému. Dle mého názoru také řešení našel, vysoce komfortní jak k záměru zlepšit podmínky pro vodní dopravu tak k záměru zlepšit ekologický stav vodního toku a přilehlého území. Navrhl revitalizaci řeky v úseku Ústí nad Labem – státní hranice současně s plavebními opatřeními. Byl to v podstatě geniální nápad, jak na bázi dopravního projektu dostat doslova gigantické peníze do revitalizačních opatření, napravujících tvrdou regulaci řeky koncem 19. století a vrátit ji do relativně přírodního stavu. Provedl potřebné výpočty a doložil, že ekologická hodnota biotopů po provedení úprav vzroste v první etapě (v prvním a druhém úseku) na necelá 104 % současné hodnoty a v druhé etapě (v třetím a čtvrtém úseku) na více než 168 % současné hodnoty biotopů. Dle kritérií příslušné směrnice EU dojde k revitalizaci toku a přilehlého území. Příprava projektu, jak jej Ivan Dejmal nastartoval a nastavil, běží a technické řešení ověřuje DHI Hydroinform.

Každý skutečný přítel přírody musí takový postup přijmout a ocenit. Bohužel v Čechách, kde se z ochrany přírody stal byznys a ideologická bitva o politické pozice, není zlepšování stavu přírody ani podpora ekologické dopravní alternativy proti nárůstu kamionové dopravy žádným argumentem. A tak se pan Dejmal nedožil ani realizace a ani ocenění tohoto k životnímu prostředí korektního nápadu. Škoda. Jakkoliv jistě za svůj život udělal mnoho pro životní prostředí v ČR, tohle měl být symbol a důkaz, že ne věční revolucionáři, fanatici a tlačalové, ale vzdělaní, pozitivní a pracovití lidé s vizí a vůlí ji realizovat jsou skutečnou solí této země. To byl nepochybně pan Ivan Dejmal a mně jeho odchod zarmoutil, protože jsem ztratil jediného ekologa, kterého jsem kdy znal, o kterém vím, že vše co říkal, mělo smysl a myslel to vážně.

Ing. Miroslav Šefara, ředitel ŘVC

Foto: Tomáš Zelezný, ČTK

A ještě malá douška...

S Ivanem Dejmalem jsem se poprvé setkal tváří v tvář tuším v roce 1991 nebo 1992. Bylo to za pro mne dramatických okolností. V Uherském Hradišti se konalo setkání enviromnetalistů „TTTT – týká se to také Tebe“. Na tapetě byl průplav Dunaj – Odra - Labe a sál byl plný lýtých odpůrců této stavby. Byl jsem vystaven nehorázným polopravdám a urážkám. V předsednictvu seděl Ivan Dejmal a setkání moderoval. I on patřil k odpůrcům, i když korektním, a v ohnivé atmosféře jsme se dostali do sporu, který hraničil se žalobou pro urážku na cti.

Když jsme se po čase opět setkali, zjistili jsme, že spolu můžeme nejen mluvit, ale dokonce užitečně spolupracovat na různých, i kontroverzních projektech. V polovině 90. let již naplno běžel spor o plavební stupně na dolním Labi. Ivan Dejmal byl přesvědčen, že plavba na Labi je užitečná (na rozdíl od D-O-L), a že je jí potřeba pomoci. Byl proto ochoten pomoci vyrovnat se s reálnými ekologickými problémy. Vzpomínám s jakou tvořivostí například vyřešil problém s kolonií vzácného drobnokvětu pobřežního, což se zdálo být nepřekonatelnou překážkou. Později byl dokonce ochoten hájit tyto úpravy při besedách s environmentalisty – a jeho slovo mělo váhu! Škoda, že pak se našli jiní, kteří – bez ohledu na fakta – setrvali „zásadově“ na svém odmítavém postoji.

O něco později jsme začali řešit možné provedení plavebního stupně v Přelouči. Zde jsem již požádal Ivana Dejmalu o spolupráci od samého počátku (tak to přece má být, ne?), již při návrhu a výběru vhodné varianty. Nakonec jsme ve shodě došli k té variantě, která ochránila ceněné labské „Hrčáky“, označované za poslední proudící úsek Labe, a toto rozhodnutí se později stalo základem skutečného projektu. Jaké bylo naše (i jistě i Ivanovo) překvapení, když později vypuklo běsnění proti tomuto návrhu, přestože jsme postupovali s maximální odpovědností a environmentalisté byli od počátku při tom. Inu, vstanou noví bojovníci!

S Ivanem Dejmalem se pracovalo dobře. Své věci rozuměl a uměl ji dobře formulovat. Naše pracovní schůzky byly příjemné zejména proto, že jsme se (nevysloveně) shodovali v tom, že problémy se mají řešit, nikoli vytrubovat. A vždy měl nějaký nápad, jak postupovat dál, uměl také ocenit nápad druhého.

Naposledy jsme se setkali v listopadu 2007 na Staroměstském náměstí při demonstraci proti neonacistům. Živě se zajímal o mé problémy s justicí, naproti tomu o svých problémech se zdravím mluvil jen na přímou otázku a velmi, velmi stručně. Domluvili jsme se na brzké schůzce. Bohužel, k té již nedošlo...

Ing. Petr Forman



Peřeje na středním Labi u Přelouče - nazývané „hrčáky“

Posledních 10 let Petra Formana, aneb jak přežít vlastní šedesátiny



Na poslední redakční radě časopisu Vodní cesty a plavba jsem se omluvil našemu spolupracovníkovi a milému příteli Ing. Petru Formanovi za to, že jsme zapomněli na jeho šedesáté narozeniny. Pak jsem se nabídl, že o něm něco našim čtenářům napíši a následně jsem si uvědomil, že se Petr narodil 1. 1. 1948 a tato slova vycházejí v č. 1/2008, takže je všechno v pořádku.

Druhý problém nastal, když jsem si vzpomněl, že o soukromém, „uměleckém“ i odborném životě Petra jsem napsal vyčerpávající pojednání k jeho padesátinám a že lepší napsat nedovedu. Povídaní vyšlo v době, kdy Petr byl již náměstkem ministra dopravy České republiky, kterým se stal 12. 1. 1998, takže bylo trochu servilní, ale po deseti letech bych nezměnil ani slovo.

Petr Forman byl a je můj přítel, kterému věřím víc jak dřív, bez ohledu na to, že posledních 10 let patřil do jiného společenského spektra než já a moji spolupracovníci. Od odbornosti se stále více přikláněl k politice a prostředí státních úředníků. Nejdříve jako náměstek ministra dopravy. Krátké navrácení se mezi nás do „vodních cest“ v letech 1999 - 2002 byla jen krátká epizoda před návratem do „velkého světa“, kde je jedinec, dle mého názoru, víc závislý na složitém stroji politiky než na svém přání. Tak se stalo, že se podruhé nestal náměstkem ministra dopravy, odřekl funkci generálního ředitele Povodí Labe a stal se náměstkem ministra pro místní rozvoj.

A tak se zdálo, že se Petr Forman vytratil ze světa vodních cest a techniky. Ale není tomu tak. V posledních 10 letech se zabýval a stále se zabývá řadou aktivit zaměřených zejména na vodní cesty pro rekreační plavbu v různých regionech:

1) Baťův kanál – zde je již 15 let jedním z hybatelů jeho obnovy

- založení přeshraničního Spolku na podporu Pomoraví (1992)
- aktivity při navrácení Baťáku do zákona o vnitrozemské plavbě (1995)
- obnovení investora vodních cest ŘVC ČR (1998), bez něhož by se na Baťově kanálu mnoho neuskutečnilo
- iniciace a aktivní spolupráce na studii prodloužení Baťova kanálu až na soutok Moravy s Dyjí (2006)

2) „jihočeská Vltava“

- zde byl spolu s Ing. Mašínem u zrodu prvních informací, při kterých se kompetentní představitelé, včetně hejtmana pana Dr. J. Zahradníka, poprvé seznámili se záměrem dokončení splavnosti Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Týnem n/Vlt
- inicioval vznik potřebných studií a podkladů

- od roku 2004 aktivně spolupracoval na celé „režii“ postupu projektu, formuloval jednotlivé etapy (podle nich se skutečně dnes postupuje) a takřka udělal „pořádek“ v dosud zpracovaných podkladech (technických, ekonomických, marketingových a environmentálních)
- pomáhal jihočeskému hejtmánovi informacemi k tomu, aby včas jednal na příslušných úřadech (MD, SFDI, ŘVC), aby projekt měl skutečně naději na realizaci
- spolupracoval i na příslušných investičních záměrech pro ŘVC pro zahrnutí všech 3 etap projektu do plánu ŘVC a SFDI, což se v roce 2007 skutečně stalo
- zúčastnil se téměř všech zásadních jednání

3) ostravské řeky

- spolupracoval s Ing. Obračajem na formulování záměru na využití 5 ostravských řek (Odra, Ostravice, Olše, Opava a Lučina) pro rekreační plavbu
- spolupracoval na studii proveditelnosti tohoto záměru, obsahující technickou, marketingovou i ekonomickou problematiku (2005)

4) VD Rozkoš

- již v roce 2002 byl iniciátorem myšlenky na rekreačně plavební propojení VD Rozkoš s Babiččíným údolím
- v roce 2007 zpracoval pro Povodí Labe, s.p. základní studii a analýzu financovatelnosti

5) vltavská lodní zdvihadla

- již v roce 2000 slíbil Ing. Liboru Zárubovi, že se pokusí oživit myšlenku nedokončených zdvihadel na VD Orlík a VD Slapy a to splnil
- následně, ještě za života Ing. L. Záruby, se podařilo uskutečnit úspěšnou „spanilou jízdu“ na tato vodní díla za účasti středočeského a českobudějovického hejtmána
- ve spolupráci s ČVUT se Vodním cestám a.s. podařilo zpracovat pro Středočeský kraj novodobou technickou studii
- později se projektem zabývaly i jiné projekční ústavy, dnes je postupná realizace velmi nadějná

Petr Forman již v září 2005 zpracoval souhrnný informační materiál „Možnosti rozvoje rekreační plavby v ČR“, který obsahoval mj. přehled většiny projektů, odhady nákladů, možné zdroje financování a také legislativní pozadí.

Ve výčtu výše uvedených aktivit pro sportovní a rekreační plavbu trochu zaniká zásluha Petra Formana o znovuoobnovení činnosti Ředitelství vodních cest, které bylo ihned po zahájení budování socialismu zrušeno (1949) a zásluhou 1. náměstka ministra dopravy v roce 1998 obnoveno. Právě tato státní investorská organizace by měla navázat na svoji více jak 100letou tradici a stát se nositelem projektu „Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe“.

Přesto, že jsem na začátku naší spolupráce v technickém rozvoji Povodí Vltavy položil již v roce 1975 Ing. Petru Formanovi otázku: „*Petře, chceš být dobrým inženýrem nebo hercem,*“ a on mi odpověděl „*inženýrem,*“ by mi jistě neodpustil abych při sledování jeho životní dráhy nevěnoval pár informací jeho kulturní činnosti. Petr Forman a časopis, divadlo, hudba:

- 1962 vede své prvé divadlo (ještě na základní škole)
- 1965 - 1966 šéfredaktor školního časopisu Akt - revue na

SPŠ stavební v Dušní 17 (nebylo těžké být šéfredaktorem, všichni 4 redaktoři se po dohodě nazývali šéfredaktory)

- 1967 u zrodu Divadélka v Nerudovce; zde spolu s přáteli připravoval hlavně text - apealy
- 1967 - 1973 sólová pěvecká dráha, převážně s vlastními písněmi (úspěchy na soutěžích v Třinci, Příbrami, Jihlavě...)
- 1967 - 1975 spolupráce s chomutovskou Kavárnou poezie (hlavně autorské večery s bratrem Viktorem)
- 1973 - 1974 na vojně v Armádním uměleckém souboru Víta Nejedlého (pěvecký sbor)
- 1973 - 1974 pěvecké účinkování v Divadle Semafor – alternace s Michalem Prokopem (role truhláře Petra v Kytici)
- 1974 - 1977 v pěveckém sboru Vysokoškolského uměleckého souboru
- 1976 - 1996 vokální skupina Heuréka (téměř 1000 koncertů v Československu, ale také v NSR a NDR, Francii, Maďarsku a Bulharsku; cca 100 rozhlasových nahrávek; 2 LP; 2 samostatné TV programy; účast v cca 10 dalších TV programech; 1 x vítězové Porty)
- 1996 - 2001 občasná práce ve studiu (4 vánoční CD, z toho 2 zlaté...)

V poslední době se Petr Forman stal i televizní a jinak sledovanou hvězdou v oblasti evropských fondů. K tomu mohou pouze citovat vlastní slova, přednesená u Městského soudu v Praze 1 dne 26. 5. 2008: „*Kdyby Ing. Petr Forman jen myšlenkou připustil, za co je obžalován, tak by na místě omdlel. Jsem přesvědčen, že evropské fondy chtějí ochránit a ne odcizit.*“

Na závěr mi dovozte, abych vyslovil domněnku, že životní pouť Petra Formana je poznamenána rokem narození končícím číslovkou 8. Jednou je nahoře, pak dole, jednou se raduje, pak má důvod ke smutku. Ale jsem životní optimista a proto věřím ve šťastné období Petra, bude-li se držet naší vlajkové lodi tedy vodních cest České republiky.

Kdo chcete o něm vědět víc, nalistujte si náš časopis Vodní cesty a plavba č. 4/1997 a doplňte si informace o následující přehled jeho životních aktivit a odborných činností.



Jako zpěvák se v době svého sólového působení převážně doprovázel sám na klavír

Ing. Petr Forman se narodil 1. 1. 1948 v Žatci.

1963 - 1967

Střední průmyslová škola stavební, Praha 1 (vodní stavby a vodní hospodářství)

1967 - 1972

České vysoké učení technické, Fakulta stavební (vodní stavby a vodní hospodářství)

1972 - 1990

od technického pracovníka po zástupce vedoucího technického rozvoje Povodí Vltavy

1990 - 1992

náměstek generálního ředitele a.s. Ekotrans Moravia

1993 - 1997

ředitel a předseda představenstva a.s. Vodní cesty,

1998

1. náměstek ministra dopravy pověřený řízením odborů pozemních komunikací, silniční dopravy, vodních cest, vodní dopravy a civilního letectví

1998 - 2002

ředitel a předseda představenstva a.s. Vodní cesty

2003 - 2004

náměstek ministra pro místní rozvoj České republiky pověřený řízením Odboru regionálního rozvoje, příhraniční spolupráce (evropských projektů) a Odboru společného regionálního operačního rozvoje a jednotného programovacího dokumentu pro Prahu

2005 - 2008

konzultace v oblasti vedení samostatných projektů (zejména v oblasti regionálního rozvoje, dopravy, vodní dopravy, rekreační plavby, cestovního ruchu a inovací); zpracovávání projektových žádostí pro klienty pro financování ze strukturálních fondů, komunikace s manažery a specialisty u klientů; akvizice nových projektů



Petr Forman v roce 1973, kdy vyhrál jednu z řady pěveckých soutěží

Mobilní membránové protipovodňové hrazení pro veřejnost – dotýkat se exponátu je povoleno

Ing. Veronika Janoušková, Vodní cesty, a.s.

A nejen povoleno. Vyzkoušet si manipulaci s mobilním hrazením je dokonce žádoucí. I v tomto duchu probíhalo testování a předvádění protipovodňových opatření v rámci akce „Ochrana před povodněmi BRNO 2008“.

Akce se konala v rámci stavebních veletrhů URBIS INVEST, veletrhu PYROS / ISET / INTERPROTEC a VODKA / ENVIBRNO v průběhu dubna a května v areálu výstaviště BVV v Brně. Akce, jejímž hlavním organizátorem je Česká protipovodňová asociace, byla nejen statickou výstavkou, ale také živou prezentací protipovodňových zařízení a to za účasti vystavovatelů nejen z České republiky. Své zastoupení zde měli i vystavovatelé z Německa, Švýcarska a Lucemburska. Stejně jako minulý rok mělo v této konkurenci svůj stánek i sdružení firem Strojírny Podzimek, P&S a Vodní cesty s expozicí mobilního membránového hrazení a čerpacím prámem III. generace. Membránové protipovodňové hrazení je jednoduše montovatelná mobilní hradící stěna, tvořená ze svislých slupic, kotvených do základu a z lehkých těsnících membrán z tenkého nerezového plechu. Membrány jsou upevněny do slupic speciálními těsnícími zámkami z nerezové oceli. V celém hrazeném poli jsou pak jen tři těsněné spáry. Mobilní membránové hrazení je využito jako protipovodňová ochrana paláce Žofín v Praze.

Kromě těchto exponátů byl do expozice vyroben a dodán také nesoutěžní model příčné srážky a srážkoodtokových poměrů, vyrobený ve Strojárnách Podzimek dle zadání České protipovodňové asociace. Model měl výhradně naučnou funkci a to názorně přiblížit laické veřejnosti vliv různé propustných povrchových úprav

výrobků a zařízení, tedy především obchod. V tomto případě obchod zaměřený na zařízení pro ochranu obyvatelstva a majetku před ničivými účinky povodně. Přesto forma této prezentace je vcelku ojedinělá a stojí za zmínku, neboť sloužila i k poučení návštěvníků o průběhu a různých účincích povodně. V porovnání s běžnými expozicemi uvnitř jednotlivých výstavních pavilonů, se striktně oddělenými teritorii jednotlivých vystavovatelů, naskytl se zde návštěvníkovi pohled na společný prostor – otevřený bazén, kde jednotlivá zařízení a produk-



Celkový pohled na zkušební bazén u pavilonu Z, Výstaviště Brno

ty fungují jako součásti a aktéři společné prezentace s přesně stanoveným scénářem. Každé zařízení plní a prezentuje svou základní funkci, přičemž zároveň vytváří podmínky pro prezentaci ostatních. Zkušební prostor – bazén, byl uspořádán jako území s říčním korytem, rozlivem, obytným územím s objektem v těsném sousedství říčního koryta a s dvěma vodními nádržemi.

Hlavním tématem letošního ročníku byla blesková povodeň, její průběh a účinky. Téma však nebylo pouze teoretické. „Blesková“ povodeň byla návštěvníkovi přiblí-



Model příčné srážky a odtokových poměrů při návštěvě hlavního hosta veletrhu Dr. Donalda L. Warda

terénu na povrchový odtok, potažmo zadržování srážkové vody v území.

Živá prezentace – testy membrán

K expozici samotné lze říci, že její základní myšlenkou bylo, dle veletržních tradic, představení a nabídka





Průběh povodňové vlny umělým korytem z mobilních hrazení a náraz vlny na membránové hrazení (v popředí) a hradidlové hrazení (v pozadí)

žena praktickou ukázkou, včetně doprovodného komentáře, který představil jednotlivé ochranné systémy a zároveň i laickému návštěvníkovi přiblížil způsob vzniku a další aspekty takové povodňové události. První fáze živé prezentace představuje urychlený průchod povodňové vlny říčním korytem, v tomto případě korytem z jednotlivých liniových systémů mobilních protipovodňových hrazení. I z fotografií je vidět, že návštěvníci se bez obav a se zájmem stavěli k membránovému hrazení. Je důležité poznamenat, že ani při jedné zkoušce v průběhu celé akce nedošlo k žádné nehodě a návštěvníci odtud odcházeli bez úhony.

V rámci ukázky následoval rozliv k pokusnému objektu s ukázkou účinků na vodovodní a kanalizační systém na ulici i v objektu i na samotnou stavbu a prezentace systémů pro individuální ochranu objektů. Do zaplaveného území je pak potřeba zajistit přístup vhodnými plavidly, přepravit ohrožené osoby na suchou půdu a též



Čerpací prám III. generace, společné dílo firem Strojírny Podzimek, P&S a.s., Vodní cesty a.s. – majitel Povodí Moravy

zapojit dostupnou čerpací techniku pro odčerpání vody ze zatopeného území. I tato technika je součástí živé prezentace.

Své schopnosti předvedli i čerpací prám III. generace, vyrobený ve Strojárnách Podzimek v Třešti. Čerpací prám vyniká jako jeden z mála plovoucích zařízení s vlastním pohonem, s možností čerpání až 350 l/s při zapojení dvou nezávislých čerpacích jednotek. Po dosednutí na dno je možné čerpat ještě při hloubce 8 cm. Svými rozměry a hmotností je navíc uzpůsoben pro snadnou a operativní přepravu po silnici.

Montáž membrán na zkoušku i na čas

V rámci „Dne hasičů“, který se konal na brněnském výstavišti 17. 5. 2008, proběhla další a ojedinělá zkouška systému mobilního membránového hrazení. Zkouš-



Soutěž – družstvo hasičů z Urbanova u Jihlavy v triku Strojírny Podzimek při montáži membránového hrazení



Soutěž - družstvo hasičů z Troubek při montáži membránového hrazení

ka spočívala v zapojení dvou soutěžících družstev do montáže mobilních hrazení a dalších protipovodňových opatření a zařízení. Bylo to užitečné ověření, zda je systém membránového hrazení nenáročný na zaškolení a samotnou montáž i pro netrénovanou veřejnost. Zkouška se konala v rámci soutěžního klání, kterého se zúčastnilo družstvo hasičů z Urbanova u Jihlavy v triku Strojíren Podzimek z Třeště u Jihlavy a družstvo dobrovolných hasičů z obce Troubky. Soutěž proběhla v letošním roce poprvé a jako nultý ročník ji organizačně připravila Česká protipovodňová asociace za účasti všech vystavovatelů a jejich vystavovaných zařízení.

Dílní výsledek soutěže z montáže membránového mobilního hrazení byl pro družstvo z Urbanova překvapivě nelichotivý. V rychlosti montáže nestačili na soupeře, který navíc neměl s membránovým hrazením žádné předchozí zkušenosti, kromě krátkého zaškolení, které proběhlo těsně před soutěží. V celkovém důsledku je to však výsledek pro membránové hrazení příznivý, neboť bylo vyvráceno tvrzení, že tento typ hrazení speciální přípravu.

Soutěž byla prvním pokusem o podobné aktivní seznámení veřejnosti s membránovým hrazením. Je otázkou, zda časové kritérium je jediné objektivní pro

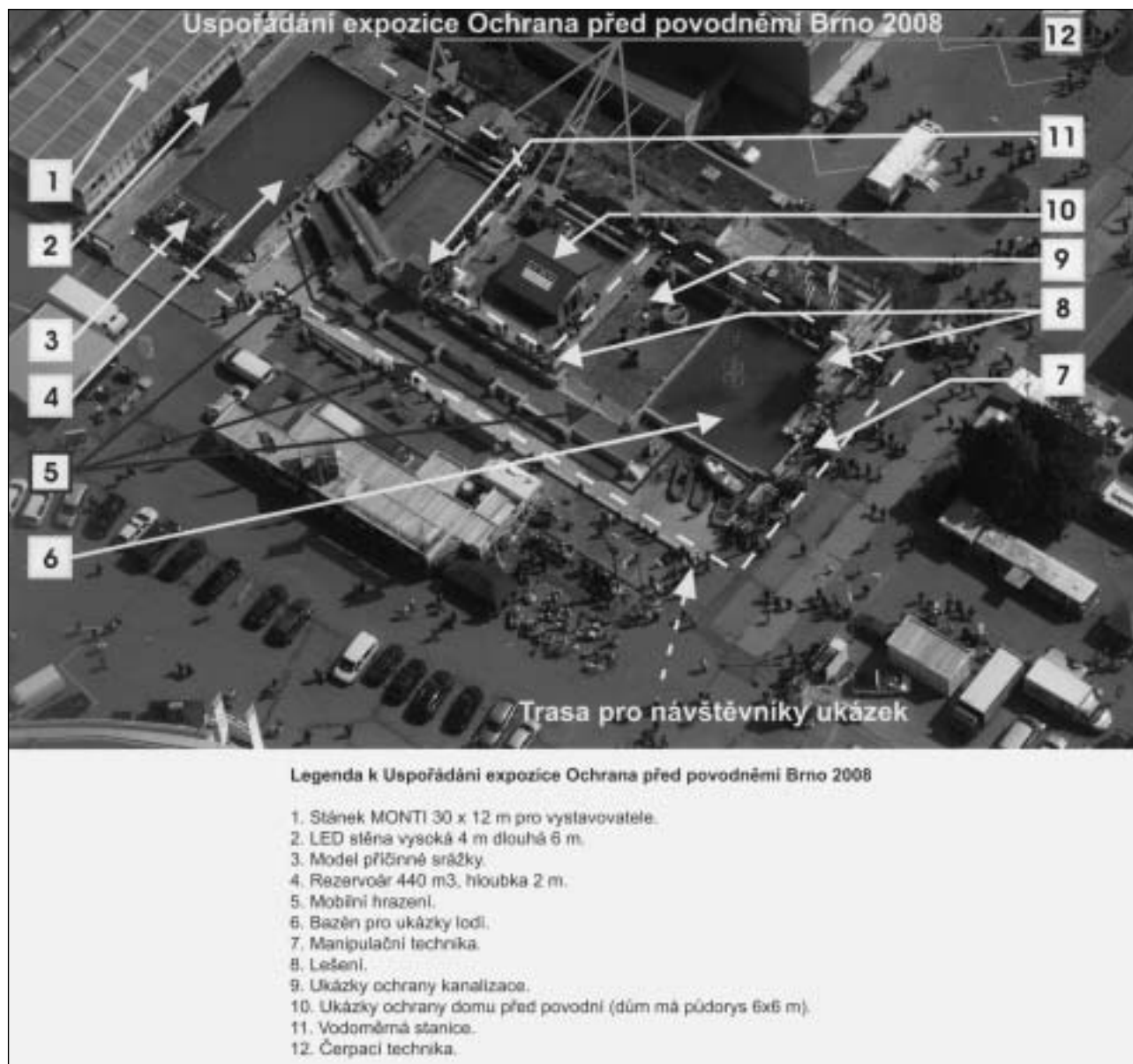
hodnocení družstev. Pro hodnocení mobilních membrán však určitý závěr vyvodit lze. Potvrzuje se, že mobilní membránové protipovodňové hrazení je účinné a z hlediska montáže jednoduché a snadno pochopitelné pro kohokoliv a ve velmi krátkém čase.

Z pohledu odborníka

Kromě představení protipovodňových opatření pro širokou veřejnost proběhlo i několik ukázek pro odborníky z oblasti krizového řízení za povodně a to jak z České republiky, tak i z Francie, Německa a Spojených států, kteří shodně ocenili myšlenku a provedení této propagační a zároveň názorné akce.

Hlavním hostem letošního ročníku byl Dr. Donald L. Ward, který je výzkumným pracovníkem v oblasti příbřežního inženýrství a hydrauliky z Výzkumného a vývojového centra US Army. V rámci speciální ukázky měl možnost shlédnout v akci všechna vystavovaná zařízení a pohovořit o nich přímo s vystavovateli. Jeho zájem o mobilní membránové hrazení stojí za zmínku.

Pro nás byl potěšující zájem a dotazy pana Dr. Warda na fungování mobilního membránového hrazení, na jeho další vývoj a také jeho ocenění některých vlastností





Dr. Donald L. Ward (USA) a Krista Gottlieb-Podzimková (USA) při obhlídce membránového hrazení v rámci neoficiální části jeho programu

tohoto systému, především malý rozsah těsněných spár a také způsob řešení jednotlivých prvků hrazení. Není jich mnoho a jsou uzpůsobeny tak, aby nemohlo dojít k jejich ztrátě v průběhu montáže i skladování. Asi největšího ocenění se mobilnímu membránovému hrazení dostalo pro jeho malé skladovací nároky. U tohoto

systému, jako u jednoho z mála, není díky této výho-

dě potřeba řešit způsob dopravy na místo určení, což našeho hosta velmi zaujalo a o membránové hrazení se živě zajímal i v dalších dnech veletrhu, v rámci programu u pokusného bazénu.

vého hrazení v rámci akce „Ochrana před povodněmi BRNO 2008“ byla kromě propagace také užitečným testem. Prokázalo se, že v situaci za povodně, nebo před povodní, kdy je potřeba do montáže protipovodňového opaření zapojit i neškolenou veřejnost, lze u mobilního membránového hrazení s touto pomocí počítat a to bez zdlouhavého školení dobrovolníků.

Pozitivní je i zájem laické veřejnosti o mobilní hrazení a protipovodňová opatření jako taková. Je zřejmé, že názorná ukázka, byť zjednodušená, v provizorních, modelových podmínkách je mnohem účinnější a více zanechá v povědomí veřejnosti, než mnoho stran teorie. To, že ona teorie má dobrý základ, můžeme soudit z ohlasů odborné veřejnosti. Především těch, kteří povodeň zažili a je jejich profesním cílem v budou o něco lépe předejít, nebo zmírnit škody, způsobené povodní.



Slovo závěrem

Prezentace mobilního membránového protipovodňo-



Povodně na Moravě v roce 1997



Povodně na Labi a Vltavě v roce 2002

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2007

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Na stránkách časopisu Vodní cesty a plavba se již tradičně objevuje článek popisující činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v uplynulém ročním období. Proto i letos zadala redakční rada časopisu vystoupení předsedy tohoto sdružení doc. Pavla Juráška o činnosti tohoto sdružení, přednesené na 14. Valné hromadě Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 9. 4. 2008, spolu s přijatým usnesením z této valné hromady.

Vodborných záležitostech **vnitrostátního** charakteru byla činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v uplynulém období tradičně zaměřena převážně na problematiku labské vodní cesty, rekreační a sportovní plavbu.

K podpoře vodní dopravy bylo vypracováno společné stanovisko Pardubického kraje, Svazu průmyslu a dopravy České republiky a ČPVS ve věci krácení prostředků na vodní dopravu v Operačním programu Doprava, zasláné premiérovi Topolánkovi. Ve stejné věci se obrátilo ČPVS i na ministra dopravy Řebíčka a předsedu hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky Vojíře. Z obou míst byla slíbena podpora vodní dopravě při řešení jejích problémů. Aktivní činnost sdružení se projevila i v náplni **Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013**, schváleného vládou ČR č. 1064 ze dne 19. září 2007. V tomto harmonogramu je zahrnuta výstavba plavebního stupně Děčín, úprava plavební úžiny na Vltavě u Chvatěrub, modernizace plavebních komor na středním Labi, výstavba plavebních zařízení na Batově kanálu, výstavba vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn n. Vltavou pro rekreační plavbu a jiné dílčí stavby, zlepšující stav současných vodních cest v České republice. Celkové investiční náklady přidělené v tomto harmonogramu vodní dopravě činí 6 mld. 986 mil. 160 tisíc korun.

Další oblast kam se v průběhu minulého roku soustředila pozornost ČPVS bylo **průplavní spojení Dunaj – Odra - Labe**. Prostřednictvím svého předsedy se sdružení podílelo na územní studii reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe, vypracovanou Atelierem T-plan, s.r.o. pro ministerstvo místního rozvoje. Přestože tato studie i samotná resortní komise doporučila vládě zachovat územní ochranu tohoto vodního koridoru, vláda své rozhodnutí odsunula na pozdější dobu.

Program rozvoje vnitrozemské plavby pro **rekreační potřeby** v České republice na období 2007 – 2015, vypracovaný v roce 2006 a schválený 13. valnou hromadou ČPVS byl rozeslán ministrům dopravy, zemědělství, pro místní rozvoj a hejtmánům 13 krajů, včetně primátora hlavního města Prahy. Kladnou odezvu na tento materiál obdržel výbor sdružení od ministra Gandaloviče, náměstka ministra dopravy Kocourka, hejtmána Bendla (sStředočeský kraj) a Juránka (Jihomoravský kraj).

V průběhu roku 2007 se uskutečnila také jednání předsedy a místopředsedy ČPVS Juráška a Cidliny s novými generálními řediteli Povodí Moravy, s.p. Ing. Dudou a Povodí Vltavy, s.p. Ing. Slancem.

Hlavní činností výboru sdružení byla příprava a konání **24. Plavebních dnů** v Hodoníně na Moravě v říjnu roku 2007. Organizací této konference tradičně připravily České plavební a vodocestné sdružení spolu se Slovenským plavebním kongresem a s pomocí státního podniku Povodí Moravy, s.p. Konference se konala pod záštitou ministra dopravy Ing. Aleše Řebíčka a ministr zemědělství Mgr. Petra Gandaloviče.

Konference byla otevřena 2. října ve večerních hodinách slavnostním zahájením, na kterém vystoupili předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., předseda Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimír Haviar, generální ředitel Povodí Moravy, s.p. Ing. Miroslav Duda a místostarostka města Hodonína Ing. arch. Milana Graueová.

Na konferenci bylo předneseno celkem 21 referátů a prezentací. V rámci těchto referátů byl přednesen Českým plavebním a vodocestným sdružením vyžádaný příspěvek presidenta Wasser-und Schifffahrtsdirektion Ost Dipl. Ing. Thomase Menzela na téma Současné a budoucí plavební podmínky mezi státní hranicí SRN/ČR a Magdeburkem. V tomto příspěvku Thomas Menzel potvrdil obnovení regulačních prací na vodním toku Labe v daném úseku.

Zajímavé byly přednášky prezentující činnost jednotlivých sdružení obcí směřující k rozvoji rekreační plavby na jižní Moravě. S ohledem na probíhající přehodnocování územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra

- Labe byla zajímavá i přednáška Prof. dr. hab. ing. Jana Kulczyka z Wroclavské polytechniky, v jejímž závěru zdůraznil důležitost severojižního propojení evropských vodních cest na trase Skandinávie - jižní Evropa (Balkán) a zájem Polska na realizaci propojení Odra - Dunaj.

Celostátní konferenci s mezinárodní účastí Plavební dny obohatilo vydání knihy Kubec - Podziměk Křižovatka tří moří – Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe a její zakoupení Českým plavebním a vodocestným sdružením pro všechny účastníky konference.

Z činností sdružení je vhodné se ještě zmínit zejména o poslední jeho iniciativě, směřující ke **zlepšení životního prostředí v Praze** a jejím bezprostředním okolí. Sdružení se obrátilo prostřednictvím svého předsedy na primátora hlavního města Prahy MUDr. Béma a hejtmána Středočeského kraje Bendla s poukázáním na využití vodní dopravy, prostřednictvím kapacitní vltavské vodní cesty, při přepravě stavebnin v těchto lokalitách, zejména při výstavbě „Tunelového komplexu Blanka“ a staveništi na Rohanském ostrově. S obdobným dopisem se sdružení obrátilo i na zainteresované předsedy městských částí hl.m. Prahy. Výbor posléze rozhodl, že se s danou problematikou obrátí i na starosty zainteresovaných městských částí Prahy a ředitele městského investora Tomana. Na tuto iniciativu ČPVS odpověděl zástupce starosty Městské části Praha 1 a konkrétní jednání bylo zahájeno s místostarostkou Městské části Praha 6 a pověřeným pracovníkem Středočeského kraje.

V rámci **zahraniční činnosti** se uskutečnila na pozvání České sekce v Mezinárodním plavebním sdružením PIANC „Plavba, Přístavy, Vodní cesty“, a předsedy ČPVS návštěva prezidenta PIANC Eric Van den Eede a generálního sekretáře PIANC Louis Van Schel v Praze. Mezinárodní plavební sdružení PIANC je jedním z nejstarších a nejprestižnějších světových plavebních sdružení s více jak stovacetiletou tradicí

Je to poprvé, kdy byla plavebně vodocestná odborná česká veřejnost počtená návštěvou čelných představitelů PIANC. Návštěva se uskutečnila ve dnech 11. – 14. října 2007 v Praze. Dne 11. října se uskutečnilo jednání s představiteli Českého plavebního a vodocestného sdružení, které je jediným kolektivním členem daného mezinárodního sdružení. Představitelé PIANC byli seznámeni s problematikou zlepšování plavebních podmínek na úseku dolního Labe v České republice mezi Ústím nad Labem a státní hranicí ČR/SRN a vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Dne 12. října se pánové Van den Eede a Van Schel zúčastnili projíždky lodí po Labi v úseku Hřensko - Lovosice.

Na závěr své návštěvy prezident a generální sekretář PIANC hodnotili vysokou odbornost a věcnost jednání a popřáli českým představitelům úspěšné jednání s představiteli ochrany životního prostředí, s kterými mají obdobné zkušenosti. Po překonání původního negativního vztahu mají dnes již s ochránci přírody při řešení technických problémů z oblasti vnitrozemské plavby vztah konstruktivní, podpořený legislativní úpravou. K problematice spojení Dunaj – Odra - Labe potvrdili jeho účelnost pro spojení průmyslového západu Evropy s obchodními centry Dálného východu Indie a Číny. Pan prezident Van den Eede, který je představitelem vlámské speditérské plavby uvedl, že současnou jejich prioritou je hledání takové cesty. Pokud jde o problematiku zlepšování plavebních podmínek na labské vodní cestě přislíbili oba pánové svou aktivní podporu v této záležitosti při zásadních jednání o vnitrozemské vodní dopravě na evropské úrovni.

V rámci ČPVS pracovaly v hodnotícím období **tři odborné skupiny**.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** pod vedením Ing. Jaroslava Pospíšila se v roce 2007 ve své činnosti zaměřila zejména na následující skutečnosti.

- 1) Napojení jižní Moravy na Dunaj v tzv. variantě D. Cílem odborné skupiny je dále vytvářet podmínky pro pokračování v mezinárodním jednání napojení ČR na dunajskou vodní cestu. Odborná skupina iniciovala prostřednictvím Jihomoravského kraje, kterého se daná problematika týká nejvíce, vypracování předmětné varianty D, vedené vodním tokem Moravy podle požadavku slovenské strany. Slovenská strana však vznesla námitky, že provedená studie trasy ve variantě D nesplnila jejich očekávání a tudíž nemůže být předložena k mezinárodnímu jednání.
- 2) Současný stav přípravy splavnění Odry do Ostravy. Tato problematika spadá do působnosti stále česko-polské pracovní skupiny pro přípravu splavnění Odry, řízené z české strany Ministerstvem dopravy

ČR ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest ČR a nazývaná ve zkratce skupina OKO (Odra, Kožle, Ostrava). Tato skupina však v současné době nevyvíjí žádnou činnost.

Je nám známo, že hlavním článkem splavnění Odry do Ostravy je vybudování přehrady Ratiboř v Polsku. Odborná skupina proto provedla samostatný průzkum příprav tohoto záměru na polské straně a výboru ČPVS podala podrobnou zprávu.

Ze zprávy vyplývá zejména, že zásadní podmínkou výstavby vodní cesty na Odře, zejména pro splavnění horního úseku směrem k hranici s Českou republikou je výstavba přehrady Ratiboř dolní, připravovaná v Polsku v souladu s „Programem pro Odru 2006“, který je připravován na období 16 let. Od roku 2003 jsou na Regionálním ředitelství vodního hospodářství v Glivicích realizovány přípravné práce, které mají umožnit realizaci stavby nádrže Ratiboř dolní. Pro tento úkol jsou realizovány následující práce:

- získávání území pod stavbu nádrže,
- změna místa bydliště občanů obcí Nieboczowy a Ligota Tworkowska,
- příprava stavebního projektu a materiálů pro výběrové řízení,
- získání požadovaných administrativních povolení a souhlasů a příprava dohod a aplikací pro získání finančních prostředků na realizaci stavby

Odborná skupina **Batův kanál** se pod vedením Vojtěcha Bárteka v minulém období soustředila zejména na

- 1) prodloužení vodní cesty Otrokovice - Rohatec. V tomto směru se odborná skupina iniciativně zapojila do procesu přípravy prodloužení plavebního kanálu v úseku Rohatec - Hodonín, prodloužení Baťova kanálu o úsek Hodonín - soutok Moravy s Dyjí a prodloužení plavby do Kroměříže,
- 2) rozvoj infrastruktury, a to jak infrastruktury vlastní vodní cesty, tak i turistické infrastruktury,
- 3) 24. Plavební dny v Hodoníně,
- 4) spolupráci se Spolkem pro podporu Pomoraví, který v roce 2007 uspořádal odbornou exkurzi lodí ze Strážnice do přístavu Skalica a zpět a na akci
- 5) Moravou a Záhořím lodí i na kole. Jedná se o realizaci stejnojmenného projektu v rámci Programu iniciativy společenství INTERREG IIIA.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty. V posledních letech se objevil v ostravském regionu zájem na využití poměrně husté říční sítě pro sportovní a rekreační plavbu, což by mohlo podpořit hospodářský a sociální rozvoj zájmového území. Ostravsko jako strukturálně silně postižený region nezbytně potřebuje nové podněty pro svou obnovu a udržitelný rozvoj. Pro uskutečnění těchto cílů bylo doporučeno využít zejména všech zkušeností při obnově Baťova kanálu a to nejen po stránce vodohospodářské a plavební, ale zejména v oblasti podnikatelské, vodní turistiky, sportu a rekreace na vodě.

Za tím účelem nechal magistrát města Ostravy zpracovat v roce 2005 Studii proveditelnosti „Využití řek Ostravice, Olše, Opavy, Odry a Lučiny pro rekreační plavbu“.

Cílem výše uvedené nově zřízené odborné skupiny je všemi dostupnými prostředky položit základy pro rozvoj sportovní a rekreační plavby ve zmíněném území, zejména pak lobováním na všech úrovních, vytvářet podmínky pro rozhodnutí o postupné realizaci záměru, prezentovaného ve zpracované Studii proveditelnosti. Vlastní práce bude organizována v kolektivu současných členů ČPVS, kteří se zúčastnili počátků rozvoje plavby na Baťově kanálu až po současnost a mají zkušenosti s vodáckým sportem a rozvojem infrastruktury podél rekreační vodní cesty, včetně nově získaných členů, kterým budou přiděleny úkoly podle zájmů neb podle jejich profesionálních znalostí.

Dále pokračovala **spolupráce ČPVS se Sekcí vodní dopravy** Svazu dopravy České republiky. Tato spolupráce se zejména projevila při společném protestu proti snižování finančních prostředků v Operačním programu Doprava a přípravě vládního usnesení k iniciování novelizace zákona o spotřebních daních pro osvobození minerálních olejů využívaných pro provoz plavidel i ve vnitrostátní vodní dopravě od této daně.

Do **organizačních** záležitostí ČPVS spadá

- zřízení nové odborné skupiny Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku a jmenování jejího vedoucího Ing. Jaromíra Šlachty,
- jmenování Vojtěcha Bárteka vedoucím odborné skupiny Batův kanál, v kteréžto funkci nahradil dlouholetého jejího předsedu Ing. Jaromíra Šlachty,
- rozšíření členské základny ČPVS o 9 individuálních členů a
- pokračování v úzké spolupráci s českou sekcí Mezinárodního plavebního sdružení PIANC – Plavba, Přístavy, Vodní cesty.

Usnesení

14. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 9. dubna 2008 v Praze

1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen „ČPVS“) vzala na vědomí

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 4/2007 – 3/2008,
- b) informaci o aktuálním stavu labské vodní cesty na německém úseku Labe, investičních akcí na labské vodní cestě, vltavské vodní cestě a Baťově kanálu.

2. Valná hromada ČPVS schválila

- a) členství nově registrovaných fyzických osob,
- b) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2007 včetně zprávy kontrolní komise,
- c) návrh rozpočtu na rok 2008 s tím, že prostředky na propagaci mohou být zvýšeny rozhodnutím výboru ČPVS,
- d) zproštění placení členských příspěvků členů od 70ti let věku od roku 2009.

3. Valná hromada žádá

- a) členskou základnu o
 1. aktivitu při přípravě investiční akce zlepšující plavební podmínky na dolním Labi a při realizaci investiční akce vodního díla Přelouč na středním Labi,
 2. aktivitu při prosazování rekreační a sportovní plavby a jmenovitě podporovat výstavbu sjezdu pro malá plavidla v Pardubicích i jinde,
 3. podporu při prosazování zachování územní ochrany koridoru Dunaj – Odra - Labe v Politice územního rozvoje České republiky,
 4. spolupráci na programových akcích ČPVS při respektování rozhodnutí valné hromady.
- b) Ministerstvo dopravy a ministerstvo zemědělství o
 1. prosazení do připravovaného usnesení vlády
 - zahrnutí urychlení údržby splavnosti využívaných dopravně významných vodních cest, zejména plavebních hloubek po povodních,
 - zapracování koridoru Dunaj – Odra - Labe do politiky územního rozvoje České republiky,
 - novelizace zákona o spotřebních daních umožňující osvobození minerálních olejů využívaných pro provoz plavidel i ve vnitrostátní vodní dopravě od spotřební daně,
 2. nový právní režim provozování veřejných přístavů.

4. Valná hromada ČPVS podporuje

- a) urychlenou realizaci investiční akce zlepšující plavební podmínky na dolním Labi a výstavbu vodního díla Přelouč na středním Labi,
- b) realizaci investičních akcí vodní dopravy zahrnutých v Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na roky 2008 - 2013,
- c) modernizaci plavebních zařízení na Vltavě, středním Labi a Baťově kanálu.

5. Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- a) prosazovat realizaci investičních akcí vodní dopravy zahrnutých v Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na roky 2008 - 2013,
- b) dále prosazovat urychlenou realizaci záměru zlepšujícího plavební podmínky na dolním Labi,
- c) podporovat výstavbu vodního díla Přelouč na středním Labi a splavnění Labe do Pardubic a podporovat zlepšení plavebních podmínek vltavské vodní cesty (plavební úžina Chvatěruby),
- d) podporovat modernizaci vltavské vodní cesty, zejména splavnění do Českých Budějovic pro sportovní a rekreační plavbu,
- e) podporovat a prosazovat urychlenou realizaci Programů podpory určených pro modernizaci plavidel vnitrozemské vodní dopravy N352/2007 (NAIADES),
- f) podporovat ministerstvo dopravy při jeho prosazování reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe, zlepšení plavebních podmínek (zejména plavebních hloubek) na využívaných dopravně významných vodních cestách urychlením údržby koryta vodního toku zejména po povodních, osvobození minerálních olejů využívaných pro provoz plavidel ve vnitrostátní plavbě od spotřební daně,
- g) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky,
- h) podporovat podnikatelské prostředí a soukromé investice do vodní dopravy,
- i) provést kontrolu placení členských příspěvků individuálních členů a přijmout opatření o povinnosti uhradit příspěvky v průběhu kalendářního roku, nejpozději do 30. 11. běžného roku,
- j) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 14. valné hromadě,
- k) svolat 15. valnou hromadu v 1. pololetí roku 2009.

MF Dnes, 7. 5. 2008

Vystřídají nákladní auta lodě?

Praha (zpr) - Na to, co bylo kdysi nákladních aut, mají jedny nákladní lodě. Plošně se v dříve většinou přírodních řekách přehodila z přepravě materiálů z pražských ulic spouští na vlny.

„Dědičkem je řeka Vltava, plavební akce pražských ulic a akce Práhůl,“ říká Jan Kaňka ze společnosti České přístavy, který lodní dopravu

promaňuje. Srovnání nas argumentační výslovnosti říká, že se starší by mohly k lodím na Vltavě stať například nákladní vozy.

Přístavní nákladních aut má být v nejbližších letech a letech v křižovatce měst čítá tím více. Chytrí se totiž snaží nahradit současných lodí, při sled je potřeba odvážet novověké materiálu vyřazené zeminy.

Na Letáde jít starší než nové, říkají

taneční společnost, který spojí Společnost v Pek-Tyrolsku, město se nachází na jižní břehu mezi Slovaneckou a Tuřskou. A se není státní vládou.

V Dejvicích mají pod zemí jezdit vlaky, připravuje se klasická podzemní železnice, která má být v blízkosti stanic D. taneční na magistrále ze Národního náměstí nebo také v Libni. **ČTK/Tisk** na zpraví

MF Dnes 7. květen 2008

PRAHA

www.mf.dnes.cz | C3

PO SILNICI NEBO PO VODĚ Hlavní město obtěžují nákladní auta, která odvázejí suť a zeminu z velkých staveb – zejména tunelů. Auta by však v mnoha případech mohly nahradit nákladní lodě, jež jsou k životnímu prostředí šetrnější. I lodní doprava má však svá pro a proti.

Lod' uveze tolik co 60 kamionů



ECOLOGICKÁ DOPRAVA. Přeprava zemin, suť a drobnější materiál je vodí je mnohem šetrnější k životnímu prostředí a ke zdraví lidí než jejich přeprava nákladními auty.

Plánované tunely

Stavba	Plánovaná doba
Nový tunel Mladá Boleslav a Pátek, Terešín, Ústí nad Labem a Praha-Spáčilka	2010
Tunel v blízkosti města Praha a Třebonín (Ústí nad Labem)	2010
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2012
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2012
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2014
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2015
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2016
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2017
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2018
Tunel v blízkosti města Praha a Terešín (Ústí nad Labem)	2019

Praha (zpr) - Kapitán nákladní lodi Petr Terešín říká, že lodě přepraví suť a zeminu mnohem rychleji než kamiony. „To je výhodou, takže pokud je materiál nahromadený v místě, kde je třeba vyjet, je to mnohem rychlejší,“ vysvětluje. Výhoda lodní dopavy je také v tom, že lodě nevytvářejí hluk ani vibrace, což je důležité zejména v blízkosti obyvatel. „V blízkosti obyvatel je to určitě výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost. „V blízkosti obyvatel je to určitě výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

... a Fokanův ústav v blízkosti Prahy, který se zabývá výstavbou tunelů. „To je výhodou, protože lodě přepraví suť a zeminu mnohem rychleji než kamiony. „To je výhodou, takže pokud je materiál nahromadený v místě, kde je třeba vyjet, je to mnohem rychlejší,“ vysvětluje. Výhoda lodní dopavy je také v tom, že lodě nevytvářejí hluk ani vibrace, což je důležité zejména v blízkosti obyvatel. „V blízkosti obyvatel je to určitě výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

„Přehlednější se,“ říká předseda společnosti České přístavy, „je to určitě výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

„Kdo lze použít lodě“ říká předseda společnosti České přístavy, „je to určitě výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

Doprava po řece šetrí přírodu i zdraví lidí

Praha (zpr) - Když se Práha přehodí po řece, šetrí přírodu i zdraví lidí. „To je výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

Remorkérům vadí jezy a výletní parníky

Praha (zpr) - Starší jazy, které vadí remorkérům, které používají k přepravě materiálu. „To je výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

„Kdo lze použít lodě“ říká předseda společnosti České přístavy, „je to určitě výhodou, protože lodě neprodukují hluk a vibrace,“ dodává Terešín. Pokud je třeba přepravit materiál, který není možno přepravit loděmi, kamiony je to jediná možnost.

ZE ZAHRANIČNÍHO TISKU • ZE ZAHRANIČNÍHO TISKU

Kdo bude největší?

Není větší mety mezi konkurenty v plavebním průmyslu, než stavba největšího světového plavidla.

Ačkoliv se plavební společnosti předhánějí v nabídce luxusu a exotických itinerářů, velikost stále zůstává svatým grálem.

Tato konstrukční soutěživost není ničím novým. Kdysi uctíváný Titanic však v dnešních měřících zaostává daleko za svým jménem v porovnání s dnešními největšími plavidly. Titanic se svými 46 300 t výtlačku nedosahuje ani 1/3 současných největších plavidel, kterými jsou: Freedom Class ve vlastnictví společnosti Royal Caribbean – 160 000 t, či dříve Queen Mary 2 – 150 000 t patřící Cunardu a ještě předtím Voyager class – 142 000 t, také od Royal Caribbean, který nyní přichází s loděmi Genesis.

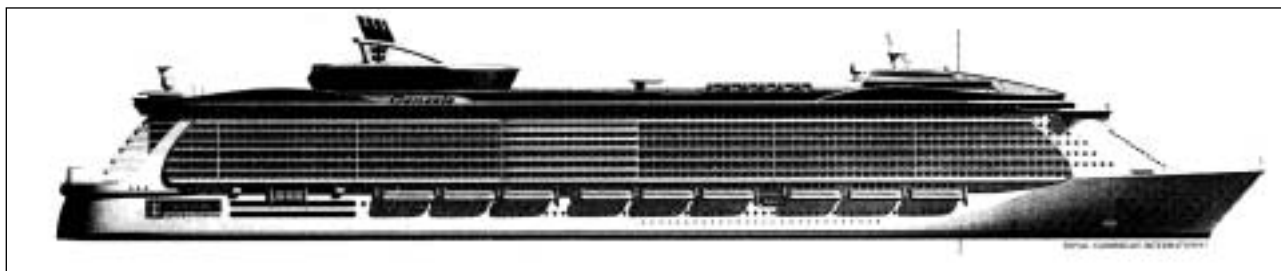
První z nich se nyní montuje ve finském Turku. Dokončení je plánováno na konec příštího roku. Jedná se o absolutně největší plavidlo s výtlačkem 220 000 t, délkou 1181 stop což odpovídá délce čtyř fotbalových hřišť, nebo můžeme také konstatovat, že loď je jen o 70 stop kratší než Empire State Building - dříve nejvyšší mrakodrap v New Yorku.



Pohled na Staterooms Central park na lodi Genesis (foto: www.royalcaribbean.com)

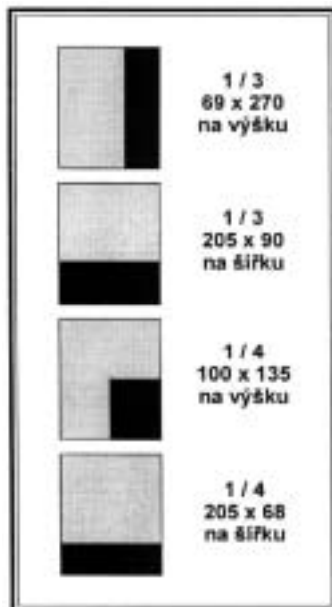
Port Everglades v oblasti Port Lauderdale se nyní připravuje na ukotvení tohoto obra pro 5400 pasažerů.

Detaily ohledně služeb na palubě a destinací jsou zatím drženy v tajnosti.



PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na účet Plavby a vodní cesty o.p.s. mohou podniky přispět formou příkazu k úhradě, příspěvek je odpočitatelnou položkou z daňového základu pro výpočet daně z příjmů. Účet o.p.s. je veden u České spořitelny v Praze, číslo účtu: **81609319/0800**. Příspěvek může být i jednorázový nebo pravidelný. Podnikům, které se rozhodnou přispívat pravidelnou měsíční částkou, bude časopis **Vodní cesty a plavba** uveřejňovat v každém vydání **barevné logo na druhé straně obálky**. Úhrada pro logo v poli činí 9000 Kč/číslo. Cena inzerce na 3. a 4. straně obálky se zvyšuje o 20%.



PLOŠNÁ INZERCE	čb	barevně
1/4 strany	3 750 Kč	–
1/3 strany	5 000 Kč	–
1/2 strany	10 000 Kč	25 000 Kč
1/1 strany	20 000 Kč	50 000 Kč

ŘÁDKOVÁ INZERCE	
Minimálně 42 Kč za celý inzerát	
První řádek (tištěný tučně)	28 Kč
Každý další řádek	14 Kč

OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO ČASOPISU VODNÍ CESTY A PLAVBA

Název firmy:

Jméno a příjmení:

Ulice, číslo:

Obec: PSČ:

Peněžní ústav: Číslo účtu:

IČO: DIČ:

Telefon: Fax:

E-mail:

Počet kusů:

Podpis + razítko

Život není takový - je úplně jiný (30)

Ing. Josef Podzimek

(viz barevná příloha uprostřed časopisu)

Smyslem cestování je regulovat představu realitou.

Eyvind Johnson

Mám rád kulatá výročí. Proto mě zaujala číslovka 7 na celé řadě významných letopočtů v historii Aljašky, kterou jsem měl možnost „poznat“ v roce 2007.

- 1837 – skupina ruských vědců a obchodníků založila první evropskou obchodní stanici
- 1867 – USA kupují od Ruska Aljašku za 7,2 mil. dolarů a nařizují první sčítání lidu
- 1877 – založen první presbyteriánský kostel na Aljašce
- 1897 – začátek „pravidelné“ lodní přepravy zlatokopů na řece Yukon
- 1897 – založeno přístavní město Valdez
- 1897 – Jack London přijíždí na Aljašku
- 1897 – John Dalton otevřel starou indiánskou stezku, jako zpoplatněnou cestu pro zlatokopy
- 1897 – nejvyšší hora Severní Ameriky je přejmenována na Mount McKinley
- 1907 – uvedena do provozu železniční trať k uhelnému dolu Homer
- 1907 – Charles Sheldon, zakladatel přírodního parku Denali, poprvé vstoupil na jeho půdu
- 1917 – uzavřen slavný zlatý důl Gold Creek Juneau u hlavního města Aljašky
- 1917 – vyhlášen Národní park Mount McKinley, nyní známý jako Denali
- 1967 – katastrofální povodeň na řece Tanana (levostranný přítok řeky Yukon) zcela zatopila město Fairbanks
- 1977 – uveden do provozu ropovod Alaska Pipeline v celkové délce 1288 km
- 1977 dne 1. srpna odjíždí první tanker z přístavu Valdez

Bez zajímavosti by nebyla ani číslovka 6, neboť první zájezd na Aljašku jsme měli plánovaný již v roce 2006, tedy v roce 110. výročí začátku zlaté horečky na řece Klondike (1896). Ale na stejný rok vycházelo 110. výročí nejstarší stavební firmy v českých zemích, kterou založil můj dědeček Josef Podzimek právě v roce 1896. Tehdy můj děda před hledáním zlata na Aljašce dal přednost stavebnímu řemeslu na Moravě, a tak i my, jeho potomci, jsme dali přednost oslavám v Třebíči na Moravě a navštívili jsme Aljašku až o rok později.

Aljaška se rozkládá na severozápadní části severoamerického kontinentu

K čemu všemu nenutíš srdce smrtelníků, prokletý hlade po zlatě.

Publius V. Maro Vergilius

Aljaška – země superlativů,

nebo také fascinující země na severu či mrazící box Ameriky, jak je nazývá tento rozlohou největší a hustotou obyvatel nejmenší stát USA. Když jsem se připravoval na cestu na Aljašku, tak jsem o ní věděl, že zde žije asi 600 tisíc obyvatel a 600 tisíc medvědů. Dále, že se tu těžilo zlato a že je tu neuvěřitelně krásná příroda plná ledovců a zvířete. To vše spatřit lákalo víc než informace, že tu nejsou moderní vodní cesty, ale „pouze“ námořní přístavy. Ale když se Aljašky opravdu dotknete, zjistíte, že je zde daleko více věcí k divení, ale vše překryje poznání, že je to opravdu velká země s nekonečně krásnou přírodou.

Název Aljaška pochází z aleutského jazyka a znamená Velká země

Aljaška se rozkládá na severozápadní části severoamerického kontinentu. Má rozlohu 1531 tisíc km², tj. 16 % rozlohy USA. Pro srovnání rozloha České republiky je cca 79 tis. km², to znamená, že do Aljašky by se vešlo rozlohou téměř 20 Českých republik. Přitom obyvatel je v ČR 20x víc než na Aljašce. Největší vzdálenost sever - jih je 2240 km a západ - východ 3550 km. Severní pobřeží Aljašky omývá Severní ledový oceán (Beaufortovo moře), jižní pobřeží pak Tichý oceán (Aljašský záliv). Na západě pak Čukotské a Beringovo moře. Toto moře je pojmenováno po carském velvyslanci Vitusi Beringovi, který jako první Evropan v roce 1741 vstoupil na půdu Aljašky. Beringovo moře v zimě zamrzá a okrajové oblasti ledu tvoří jeden z největších světových rybářských regionů. Během léta led postupně rozmrzá, což umožňuje pobřežní lodní dopravu v Severním ledovém oceánu.

Aljašce patří ještě Malý Diomedův ostrov v Beringově průlivu, který je vzdálen 4 km od velkého Diomedova ostrova, který patří Rusku. Tuto detailní informaci uvádím jen pro představu, jak blízko je Aljaška od Ruska.





Charakteristická krajina v blízkosti hlavního města Aljašky Juneau u ledovce Meanderhall Glacier (hory, ledovec, jezero, městečko a meandrující říčka v údolí)

Kromě nížin na jihovýchodě, jižního pobřeží a několika oblastí ve vnitrozemí je většina aljašského území (80 %) tvořena věčně zmrzlou půdou. Ta v létě rozmrzá do hloubky max. 30 cm. V létě se proto na této nepropustné zmrzlé půdě tvoří nesčetná jezera a bažiny, mezi nimiž meandrují potoky a řeky. Stojaté povrchové vody pokrývají v letních měsících asi 1/5 arktického pobřeží. Největší takto vznikající jezera jsou 15 km dlouhá a 4 km široká.

Na Aljašce je asi 3 miliony jezer větších než 8 ha, která jsou rozptýlena v tundře i mezi lesy a mají převážně ledovcový původ. Největším jezerem Aljašky je Illiama Lake, které je 130 km dlouhé a 32 km široké.

Na Aljašce je více jak 3000 řek, které odvádějí vody do tří světových stran. Největší z nich je řeka Yukon, která se vlévá do Beringova moře.

Téměř 5 % povrchu Aljašky je pokryto ledovci, kterých je kolem 100 tisíc. Největším aljašským a zároveň severoamerickým ledovcem je Malaspina Glacier, který pokrývá plochu 2200 km². Síla tohoto ledovce je asi 600 m. Nejdelsí ledovcový splaz Hubbard Glacier je 144 km dlouhý a 16 km široký. Zima na Aljašce začíná v říjnu a končí v květnu. Teplota od prosince do března je stálá kolem -



Kapusta během několika dnů doroste do obřích rozměrů a váhy až 70 liber



U paty ledovce Glaciers Worthington

20°C. Nejchladnějším místem je Fort Yukon, kde bývá teplota -54°C. V roce 1947 byl v této oblasti naměřen teplotní rekord -63°C.

Vulkanická činnost sopek na Aljašce je stále patrná. Nejvýznamnější je na 2000 km dlouhém řetězu ostrovů aljašských Aleut s 57 sopkami, z nichž je 27 ještě aktivních.

Pěstitelská sezona na Aljašce trvá 90 – 100 dnů, ale je nutno si uvědomit větší délku dne v období polárního léta. Během této doby dorůstá například kapusta obrovských rozměrů.

Na aljašském území se nachází 9 národních parků, 2 národní památky, 10 národních chráněných oblastí, 2 národní historické parky a 2 národní lesy. Celkem je chráněno 13 % území státu. Lesy pokrývají 35 % (cca 535 000 km²) povrchu Aljašky.

Nejvyšší hora USA a Severní Ameriky je Mount McKinley. Ta se nachází v nejznámějším národním parku Aljašky s názvem Denali National Park a její vrchol je 6194 m n.m.

Počtem obyvatel je Aljaška až na 48. místě mezi státy USA (před Vermontem a Wyomingem). V roce 2000 měla Aljaška 626 932 obyvatel, což je o 14 % více než v roce 1990. Zdejší hustota osídlení 0,4 obyvatel na km² je nejnižší v USA. Převážná část obyvatel (68 %) žije v jižních městských aglomeracích. Přes výše uvedené údaje lze konstatovat, že počet obyvatel Aljašky stále stoupá. Při prvním sčítání lidu, které proběhlo v roce 1867, zde žilo 32 000 obyvatel. Během období 1940 - 1980 vzrostl počet obyvatel Aljašky o 555 %. V roce 2000 žilo na Aljašce 322 000 ekonomicky aktivních obyvatel. Z toho je 35 % zaměstnáno v provozu restaurací a hotelů, 22 % pracuje v obchodu, 13 % ve státních úřadech a v armádě, 11 % v dopravě, 5 % ve stavebnictví, 4 % v zemědělství, lesnictví a rybolovu, dále 4 % v bankovníctví a 3 % obyvatel pracuje v těžbě surovin.

Na Aljašce je 5000 škol počínaje školkami a konče univerzitami. V odlehlých oblastech jsou typické jednotřídky a učitelé zde působící mají nejvyšší platy v USA.

Na území Aljašky se nachází 425 letišť. V počtu letadel na osobu zaujímá Aljaška první místo mezi všemi státy USA. A právě na největší mezinárodní letiště v Anchorage jsme přiletěli při své návštěvě Aljašky (viz barevná příloha).



Hlavní město státu Aljaška je Juneau

Stát Aljaška má prakticky všechno, co se dnes ve světě cení: naftu, uhlí, dřevo, železnou rudu, měď, zlato i lososy. Asi 85 % státního rozpočtu Aljašky tvoří obchod s naftou. Příjmy ze stále narůstajícího turistického ruchu stojí na druhém místě.

Hlavním městem státu Aljaška je Juneau

Leží na jihovýchodním pobřeží při úpatí Mount Roberts a Mount Junean. Původně zde byl tábor Indiánů kmene Tlingit. V roce 1880 zde bylo objeveno jedno z největších nalezišť zlata, a tak vzniklo město zlatokopů Gold Creek. Hlavním městem Aljašky se stalo v roce 1900. Doprava do města a zpět je možná pouze lodí nebo letadlem. Město má nyní 31 283 obyvatel.

Anchorage – největší město Aljašky, domorodci také nazývané „Pupek Aljašky“, vděčí za své založení nálezům zlata ve Fairbanksu a s tím spojenou stavbou Transaljašské železnice. Rok jeho založení se udává 1915. Je důležitým obchodním, hospodářským, dopravním a rybářským centrem, které má zásadní význam pro většinu střední a západní Aljašky (viz. barevná příloha). Severně od Anchorage se rozkládá farmářská oblast. K prosperitě města přispělo i založení vojenské základny v roce 1935. Město zaznamenalo největší hospodářský rozkvět po nález ropy v letech 1957 a 1961.

Žije zde 274 003 obyvatel, tj. 42% všech obyvatel Aljašky. Město a námořní přístav se rozkládají na jihu Aljašky mezi rameny Cookova zálivu při úpatí hory Chugach Mountains. Je zde hlavní mezinárodní letiště a největší základna hydroplánů na světě. Ale tuto specialitku Aljašky jsme si nechali na konec cesty jako třešinku na dortu.



První ruská obchodní stanice na Aljašce na kresbě z r. 1890



Přístaviště z konce 19. století



Nejnižší část státu Aljaška je tvořena nesčetnými ostrůvky. Nachází se zde hlavní město Juneau i přístav Skagway – přístav zlatokopů

Historie

Prvními obyvateli Aljašky byli zřejmě lidé z doby ledové. Ti se stěhovali ze Sibíře směrem na východ a na Aljašku vstoupili přes pevninský most, který v prehistorických dobách spojoval Asii a Severní Ameriku (zhruba před 30 000 – 40 000 lety). Tento „most“ byl v době meziledové zalit mořem a oba kontinenty byly odděleny dnešním Beringovým průlivem.

Počátek novodobých dějin Aljašky je možno zaznamenat v 17. století, kdy právě přes Beringův průliv přišli na Aljašku sibiřští kozáci, lovci a obchodníci.

- 1728 Dánský kapitán Bering, který působil v ruských službách, poprvé proplul průlivem, který dnes nese jeho jméno
- 1741 Bering dosáhl jižního pobřeží Aljašky, dosud osídleného Aleuty, eskymáky a indiány.
- 1784 První stálá ruská osada obchodníků s kožešinami na ostrově Kodiak
- 1799 Americko - ruský monopol na obchod s kůžemi
- 1846 Byla definitivně stanovena hranice mezi Aljaškou a Kanadou
- 1856 Počátek zlaté horečky na řece Fraser
- 1867 Spojené státy americké kupují Aljašku od Ruska
- 1884 Aljaška získává první civilní vládu a ústavu
- 1890 Hlavním městem Aljašky se stává Juneau
- 1897 Po objevení velkých nalezišť zlata nastává zlatá horečka a převážně okolo řek Yukon a Klondike vznikají první hustě osídlené oblasti
- 1902 založeno město Fairbanks
- 1915 Založeno město Anchorage
- 1923 Dokončena Transaljašská železnice
- 1942 Dokončena Aljašská dálnice
- 1959 3. ledna se Aljaška stává 49. státem USA
- 1968 Objevena velká ložiska dalších nerostných surovin, zvláště ropy
- 1977 Dokončen Aljašský ropovod z Prudhoe Bay do Valdez

Po stopách zlata

Jednu z nejslavnějších zlatých horeček odstartoval nález zlata v Bonanza Creek. Dne 16. srpna 1896 přinesli George Washington Carmack a jeho indiánští přátelé Tagish Charlie a Skookum Jim zprávu o senzačním nález ropy zlata. Noviny se předháněly ve fantastických titulcích typu:



Město Skagway s námořním přístavem a letištěm

„Zlato, zlato, zlato pro všechny...“. Honba za pohádkovým bohatstvím začala. Více než 60 000 dobrodruhů se vydalo v letech 1897 - 1898 na bohatá zlatá pole kolem řeky Klondike. Jedním z mnohých, kteří vyrazili za zlatem, byl i Jack London. Až o mnoho let později s pomocí deníku svého přítele napsal proslulou knihu o zlaté horečce.

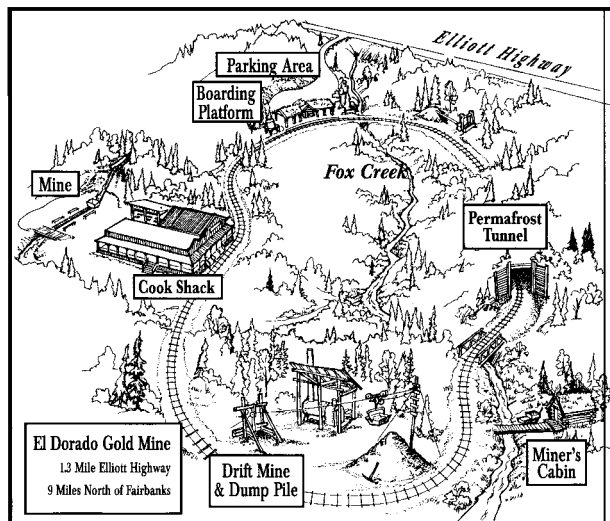
Zámořské parníky přivážely tisíce lidí lačných po zlatě do přístavu Skagway. Na začátku cesty je čekala těžká zkouška. Bylo potřeba překonat pás hor podél moře. Prozíravá kanadská vláda vydala nařízení, že každý, kdo chce pokračovat za hřeben hor do Kanady, musí mít s sebou tunu potravin. Proto každý stoupal do Chilkootského sedla asi dvacetkrát. Dole si naložil cca 50 kilo a nahoře je složil na svou hromadu. Když byl náklad nahoře celý, nechal ho kanadské policii zvážít a mohl pokračovat v cestě. Bylo to moudré a hlavně včasné rozhodnutí. Zimy jsou na severu dlouhé a kruté. Nebýt tohoto nařízení, mnoho lidí by zemřelo hladu. Boj o přežití byl tvrdý a krutý. Zlatokopové stavějí lodě vykáceli stromy v širokém okolí a pak je čekala nebezpečná plavba po neznámé řece.



Aljašská železnice směřuje do města Skagway

Plavba po Yukonu až do hlavního města zlata Dawson City byla devěset kilometrů dlouhá. Mnozí cestovali s celou rodinou. Na lodi měli všechno. Nehoda vždy znamenala konec všem nadějím. Plavba byla samozřejmě možná jen v létě, kdy řeka rozmrzla. Když dorazila 16. srpna 1896 úspěšná trojice zlatokopů do Ameriky, šířila se zpráva o zlatě rychlostí blesku.

Jak se těžilo a rýžovalo zlato jsme mohli „prožít“ v historickém zlatém dole El Dorado Gold Mine, který byl založen v roce 1902 v blízkosti městečka Fairbanks. Návštěvníci mají možnost nahlédnout do doby před 100 lety. Vyhlídkovými vagony, taženými replikou původní lokomotivy, projedete stále zamrzlým zlatokopecným tunelem. Minete opuštěné těžební stroje, důlní lanovku, parní čerpadla apod (viz. barevná příloha). Vlastní ukázka těžby



Vyhlídková trasa zlatonosného dolu El Dorado Gold Mine



Železniční trať postavená na přelomu 19. a 20. Století Tanana Valley Railroad spojovala zlatonosné oblasti mezi řekami Chatanika, Chena a Tanana



Rýžování zlata v dole El Dorado Gold Mine



Staré těžební stroje a zařízení ze zlatých dolů

zlatonosného písku a jeho následné rýžování je neuvěřitelná „show“. Turisté si sednou do dlouhých řad nad žlabem, následně se otevře stavidlo a voda z umělého žlabu začne proudit přes speciálně upravené dno. Následně bagr se spodovou lžící nabere „zlatonosný písek“ a vysype ho do žlabu. Turisté nabírají písek a v replikách původních „zlatokopeckých pánviček“ začnou písek vymývat. Až potud to bylo pro mne téměř urážlivá podívaná. Ale zmrzl mi úsměv na tváři, když téměř každý druhý vyrýžoval několik zlatých zrněk. Moje žena Hana a naše přítelkyně Jarmila vyrýžovaly tolik zlata, že z něj mají naše tři vnučky každá přívěsek se zlatými zrníčky. Uvěřil jsem, že zlatonosný písek je originál a že pro naše potěšení tam nesypou zlatá zrnka. Prý zde dodnes žijí lidé, kteří si jdou do potoka narýžovat zlato, pak si za něj užijí noční život v baru, nají se, napijí, vyspí a druhý den to opakují. Prohlídka končí opět jízdou staré železnice, která je zbytkem původní železniční tratě Tanana Valley Railroad.

Město Fairbanks leží na březích řeky Chena při soutoku s řekou Tanana a je druhým největším na Aljašce. Má 30 224 obyvatel a je ekonomickým a správním střediskem vnitrozemí. Fairbanks byl založen v roce 1902 s objevením zlata jako těžební tábor. V roce 1903 se stal městem s přívskem Golden Neart City. Avšak národ indiánského kmene Athabasků žil na březích Chena River po tisíciletí. Město bylo pojmenováno po viceprezidentovi Spojených států amerických Charlesi N. Fairbanksovi. Toto jméno dal městečku jeho první starosta Teddy Barnette. Je zajímavé si připomenout životní dráhu tohoto obchodníka, která je pro období zlaté horečky na Aljašce typická. S vytříbeným čichem pro výnosný obchod si pronajal říční parník Lavelle Young a naložil jej nejručnějším zbožím v hodnotě 20 000 dolarů, aby na vhodném místě kdesi u Tanana River zřídil obchodní stanici. Ovšem parník při pokusu objet říční přejeje najel v Chena River na mělčinu. Kapitán odmítl pokračovat v plavbě. Došlo k hádce a rozezlený Barnette 26. srpna 1901 rovnou na místě všechno z lodi vyložil. Tato zapeklitá situace byla pravým počátkem úspěchu Tedyho Barnetta, který začal šířit pověsti o nálezech zlata nedaleko svého nedobrovolného kotviště. Brzy také přišli první nedočkaví zlatokopové, a jeden z nich, Ital Felix Pedro, dne 28.

července 1902 zlato skutečně našel. Barnettův šťastný okamžik byl tu. Jeho spotřební zboží šlo najednou na odbyt jako čerstvé housky a přes noc z něho byl bohatý člověk. Tato historka vám také pomůže porovnat nákupní cenu celé Aljašky (7,2 mil. \$) se zbožím jednoho obchodníka, naloženým na starém parníku (20 tisíc \$).

Zlato se v blízkosti Fairbanksu těží stále. Zlatý důl Fort Knox, ležící v blízkosti města, zaměstnává 406 dělníků. Hodnota dosud vytěženého zlata se odhaduje na 406 milionů \$. Město Fairbanks má své mezinárodní letiště, je konečnou stanicí Aljašské železnice a dálnici Richardson Highway je napojeno na Alaska Highway, která byla dokončena v roce 1942.

Alaska Highway

byla jako hlavní dálnice vedoucí na sever projektována již v 30. letech 20. stol. za prezidenta Herberta Hoovera. Toto jméno mne osobně evokuje nejvyšší přehradu té doby Hoover Dam, postavenou na řece Coloradu, která mne, jak jsem již v tomto časopise psal, přivedla na dráhu vodo hospodáře. Avšak stavbu dálnice si vyžádala až situace, která nastala po bombardování Pearl Harboru. Prezident Roosevelt o její stavbě rozhodl 11. února 1942, v březnu téhož roku se stavbou souhlasila i Kanada, neboť USA se zavázaly uhradit veškeré náklady na stavbu a po ukončení války kanadskou část předat. Stavba byla zahájena 9. března 1942 a dokončena byla 25. října 1942. Alaska Highway (Alcau) měří 2430 km a vede od Dawson Creek v Britské Kolumbii (Kanada) přes oblast Yukonu a končí v centru Aljašky ve Fairbanksu.

Fairbanks je také provozním centrem rozsáhlého výzkumu nerostného bohatství v severní oblasti Aljašky. Bylo zde stavební ředitelství při stavbě Aljašského ropovodu. Je tu Aljašská univerzita a několik vědeckých institucí zaměřených na hledání nerostných ložisek, výzkum trvalé zmrzlé půdy, severní flóry a fauny. Nedaleko leží letecká základna USA.

Cesta k modernímu městu měla tedy tři rozhodující mezníky:

- naleziště zlata (1902)
- stavba dálnice (1942)
- stavba ropovodu (1961)

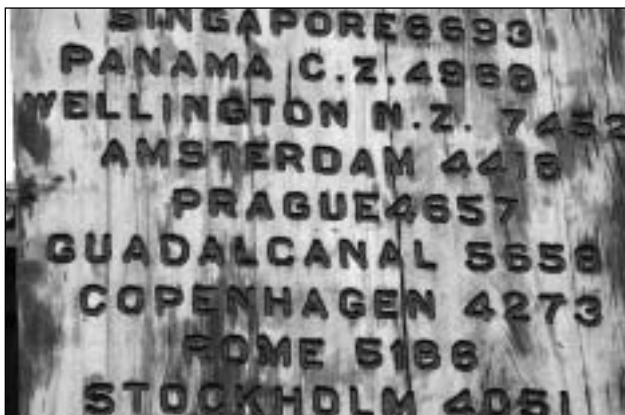
Ve Fairbanksu si také začínáte uvědomovat blízkost severního polárního kruhu. Začíná to legrací, tj. návštěvou jednoho ze „zaručených“ výchozích míst Santa Clause, kterých naleznete po celém světě celou řadu. Tento Santa Claus House je tak veliký a tak americký, že si zaslouží aspoň několik obrázků. Nápad zřídit tento dům poblíž „jediného autentického severního pólu“, tj. vesničky North Pole s 1500 obyvateli, vznikl v hlavě Cona Millera v roce 1954.



Santa Claus House v blízkosti města Fairbanks

Námořní přístav Valdez

Město Valdez leží v hlubokém fjordu oddělujícím Chugach Mountains od Prince William Sound, a to 6 km severněji od stejnojmenného místa pojmenovaného španělským objevitelem v roce 1790 podle námořního důstojníka Antonia Valdeze (viz barevná příloha). Založeno bylo v letech 1897-1898 jako přístav, kudy pronikali prospektoři ke zlatým polím. V historických dobách zlaté horečky tudy vedla jedna z nejvýznamnějších bran do vnitrozemí Aljašky, neboť Valdez představoval nejkratší vzdálenost od moře ke zlatým polím. Proto tudy proudila valná většina zboží, které sem dopravovaly lodě, do vnitrozemí. Původně odtud vedla jen stezka pro psí spřežení. Rozvoj města i staré formanské cesty je datován kolem roku 1900. Další impuls k rozvoji města přinesla těžba mědi v nedalekém okolí. Na Velký pátek roku 1964 velké zemětřesení zničilo téměř celý Valdez. Valdez měl v roce 1905 celkem 12 000 obyvatel, v současnosti má 4000 obyvatel.



Život na Aljašce nám přiblíží historické centrum v blízkosti přístavu Valdez, které je vzdáleno od Prahy 4657 mil

Prince William

Tento průliv osídlili asi v polovině 18. stol. lidé národa Chugach. Indiáni kmene Eyak přišli z vnitrozemí Aljašky do průlivu o něco později. Současní obyvatelé žijí stále ve stylu existenční potřeby, kterou si zajišťují obchodem s rybami, turistikou a zaměstnáním v naftovém průmyslu.

Největší turistickou atrakcí je plavba průlivem. Sledujete okolní krajinu, míjíte malé rybářské lodě, velké množství turistických lodí a občas vidíte ohromný tanker. Ale neopakovatelným zážitkem pro mne byla plavba velkým množstvím plovoucích ledovců různých velikostí a tvarů. Tyto bílomodré hory ledu mne přímo uchvátily. Viděl jsem v nich velké ryby, ptáky, různá zvířata i chrámy. Fotografoval jsem a fotografoval. Scenérie ledovců se měnily každou vteřinou. Najednou jsem viděl velký plovoucí ledovec ve tvaru ležící ženy. Měl jsem pocit, že vidím plovoucí pannu, na jejíž výrobě se naše firma podílela v rámci akce „Praha 2000 – město kultury“ a která byla ukotvena u Národního divadla. Nevytvořila jí však ruka proslulého sochaře Kurta Gebauera, ale příroda sama. Neodolal jsem, a obě plovoucí panny jsem porovnal v barevné příloze tohoto časopisu.

Na zpáteční cestě jsme viděli naftovou přečerpávací stanici Trans - Alaska Pipeline Terminal, kde se do obrovských tankerů čerpá surová nafta ze zálivu Prudhoe Bay. Velkým zážitkem byl i dlouhý transportní pás pro dopravu a nakládku uhlí do přistavených lodí. Uhlí, které se těží na Aljašce v blízkosti Fairbanksu, se dopravuje do Jižní Koreje a Chile. Tématicky na tuto plavbu navazovala vyjízdka do **národního parku Kenai Fjords National park. Vyjízdka začíná v přístavu Seward.**



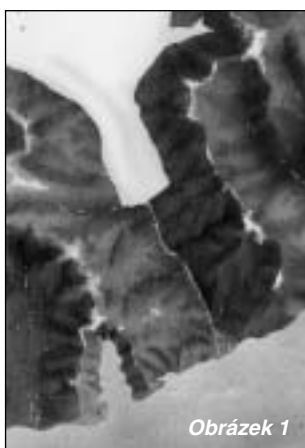
Trasa plavby po Kenai Fjords



Tuleni rádi odpočívají na plovoucím ledu

Město a přístav Seward

se nachází na konci Transaljašské železnice. Nyní zde žije 3000 obyvatel. Prvním Evropanem, který sem přišel, byl ruský badatel Alexandr Baranov v roce 1791. Ruští rybáři pak využívali zdejšího přístavu až do roku 1903. Samotné město bylo založeno roku 1903 při stavebním táboře budoucího železničního terminálu. V roce 1923 byla do Sewardu dovedena Aljašská železnice, která odtud vedla ke 470 mil (756 km) vzdálenému Fairbanksu. K dalšímu rozvoji přispěl strategický význam města a potřeby armády USA. V roce 1964 bylo město poničeno zemětřesením, které zničilo 90 % zdejších staveb. Nově byl vybudován zdejší přístav se zázemím doků. Město je východiskem pro lodní výlety do oblasti národního parku Kenai.



Jak vznikají ledovce

1. Sníh se shromažďuje a ledovec se rozšiřuje a rozvíjí dole v mělkém údolí.
2. Jak se zvyšuje velikost a váha ledovce, tak ledovec vyřezává (vymezuje) údolí.
3. Jakmile se klima otepluje, ledovec ustupuje (taje) a zanechává hlubší údolí.
4. Když hladina moře stoupá, voda zaplavuje údolí a zastavuje se v místech, která vymezuje ledovec.



Zánik největšího ledovce „Holgate Glacier“

A. Ledovec – moréna, postupující ledovec stlačuje svoji krajní morénu dolů a údolí řeky prořezává fjord.

B. Fjord, ledovec, který ustupuje, rozlévá více tající vody a ledu, než zůstává v jeho alpinském zdroji. Mořská voda potom vyplňuje fjord.

C. Nová moréna, během následujících období ledovcové expanze ledovce opět postupuje. Trosky skal, přinášené k místům, která vymezuje ledovec, začínají vytvářet novou morénu.

Kenai National Park

Jedná se o nejmenší národní park na Aljašce a zároveň jeden z nejlépe dostupných. Založen byl roku 1980 na rozloze 2500 km². Plavba v tomto parku je dalším nezapomenutelným zážitkem (viz barevná příloha). Poprvé v životě jsem měl možnost fotografovat velryby, které se musí

pravidelně každých 7 - 30 min. vynořit, aby se nadechly. Po skalách se povalují stovky lachtanů ušatých, mrožů, tuleňů obecných i kroužkovaných. Spatříte lvouny, vydry a velké množství ptáků. Dojem umocňuje atmosféra sluncem osvětlených hor. Největší respekt ve vás vyvolá pohled na celou řadu ledovců, kterých je zde víc jak 1000. Největší ledovec, který můžete spatřit, je Harding, jehož plocha je 1500 km² a síla ledové masy dosahuje 1500 m. Z tohoto ledovce vystupuje třicet ledovcových splazů, z nichž nejznámější je Exit Glacier. Jak vznikají a stárnou ledovce nejlépe pochopíme na následujících obrázcích. Na dalších schématech můžeme pozorovat, jak zanikl obrovský ledovec Holgate Glacier, který před 17 - 25 tisíci lety kompletně pokrýval Kenai i Cookovu zátoku.

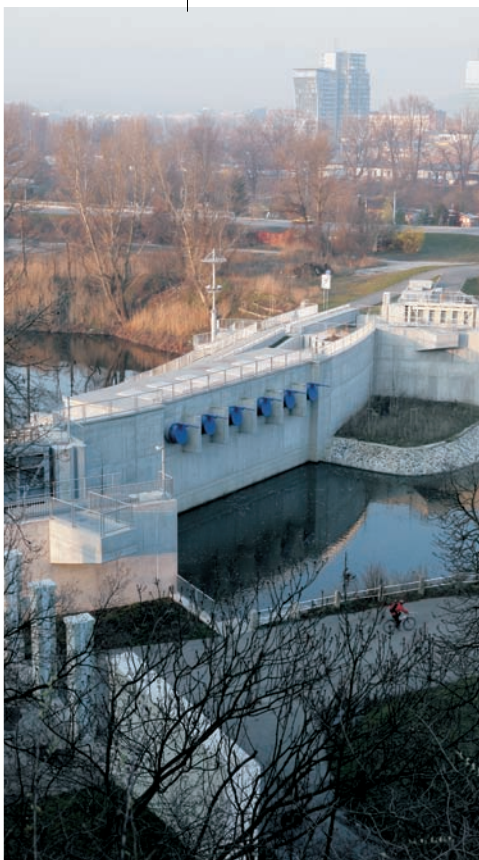
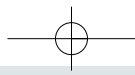
Vyvrcholením plavby však byly světoznámé odpadávající ledovce. Jste svědky a můžete trvale fotografovat řídicí se masu ledu do moře. Nejde o jev ojedinělý, ale trvalý, který je provázen duněním, předcházejícím každý sesuv ledové hmoty (viz barevná příloha).

Od plaveb po hladinách fjordů na jihu Aljašky se v příštím čísle časopisu Vodní cesty a plavba vrátíme do středu Aljašky na řeku v blízkosti Fairbanksu.

Věřím, že tato první část povídání o Aljašce opět potvrdila, že život není takový - je úplně jiný.

Použitá literatura:

- Alaska Activities Map, Downtown Anchorage, 2007
- Alaska Activities Mapbook 2007
- Alaska's inside Passage, Arctic circle Enterprises, LLC, 2005
- Alaska Geographic, Prince William sound, 1993
- Alaska, A Photo Memory, Anchorage 1999
- A guide to Kenai Fjords National Park, Alaska Natural History, 2005
- Denali: A Living Tapestry, Alaska Natural History, 2002
- Denali National park & Preserve, Alaska, ARA Leisure Service, Inc, 1994
- Discover Alaska's Prince William sound
- Great Rivers of the world, Washington, 1984
- Iditarod, Trail Sled Dog Race, 2007
- Kalivoda Jaroslav, Aljaška a oblast Yukonu, nakladatelství Vodnář, 2006
- Kreutzkamp Dieter – Breiter Matthias, Západní Kanada a Aljaška, Baset Praha 2001
- Mojžíšovi Květa a Jan, Aljaška, Praha 1997
- Panoramas, Alaska Railroad.com, 2007
- Velké řeky světa, Universum 2005



Umění spolupráce

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

Metrostav a.s. Koželužská 2246 Praha 8

METROSTAV
člen DDM Group

www.metrostav.cz



ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.



Provozují veřejné přístavy ve městech Praha, Mělník, Kolín, Ústí nad Labem (dceřinnou společností T - Port, spol. s r. o.), kontejnerové překladiště Pardubice a skladový areál Děčín a Předboj. V rámci komplexních logistických služeb nabízejí • skladování v celních a běžných skladech, pronájem skladů a skladovacích ploch, • city logistiku a distribuční systém (import zboží, celní deklarace, skladování v běžném a celním režimu • doprava celovozových zásilek a kusových zásilek, informační servis) • kontejnerovou přepravu v globálním měřítku včetně cílového zpracování kontejnerů • skladování, pakování, opravy a údržba kontejnerů • překlady těžkých kusů (TK) a investičních celků (IC) až do váhy 350 tun včetně

komplexní přepravy, exportu a importu IC • komplexní celní služby • doprovodné logistické operace (balení zboží apod.) • komplexní řešení logistiky sypaných substrátů • přenos informací elektronickou cestou • logistické poradenství a projekty s využitím informačních systémů a sítě Internet • lodní, železniční, silniční a kombinované přepravy, vnitrostátní i zahraniční lodní přepravy vlastními plavidly • provozování překladišť v Praze a na labsko - vltavské vodní cestě, provádění vodních děl souvisejících s výstavbou a opravou vodních cest a údržbou jejich řečišť dceřinnou společností C-PORT, s.r.o. • pronájem bytů a nebytových prostor v přístavu Holešovice a hausbótů v centru Prahy.

**České přístavy a. s. jsou držiteli certifikátu Systémů řízení jakosti a environmentu
dle ČSN EN ISO 9001:2001 a 14001:2004**

ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.

generální ředitelství: Jankovcova 6, 170 00 Praha 7
tel: +420 266 797 146, fax: +420 220 802 857
e-mail: info@cezechports.cz, www.ceskepristavy.cz

Přístav Praha Holešovice
Přístav Praha Smíchov, Radotín
Přístav Kolín
Přístav Ústí n. L., T-Port, spol. s r.o.
Přístav Mělník
Přístav Děčín
Kontejnerové překladiště Pardubice
Skladový areál Předboj

tel.: +420 266 797 127
tel.: +420 257 321 804
tel.: +420 321 726 659
tel.: +420 475 502 155
tel.: +420 315 643 204
tel.: +420 412 518 164
tel.: +420 467 004 148
tel.: +420 315 643 207