

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2011



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



Povodí Moravy, s.p.

Dřevašská 11, 601 75 Brno

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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Povodí Odry
státní podnik

Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666

www.pod.cz



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



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

e-mail: info@vodnicesty.cz



HYDROPROJEKT SWECO
Sustainable engineering and design

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

PRÁHA: Tábořská 31, tel.: 261 102 222, paha@hydroprojekt.cz
BRNO: Minská 18, 541 240 600, bmo@hydroprojekt.cz
OSTRAVA: Varenská 49, 596 638 329, ostava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE: Zalkovo náměstí 7, 388 355 427, c.budejovice@hydroprojekt.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

www.poyry.cz



Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu

www.metrostav.cz

METROSTAV



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz

www.p-s.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz

www.ceskepristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



Strojmetal Kamenice s.r.o.



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



WELL Consulting, s.r.o.

Babice nad Svitavou 339, 664 01

e-mail: info@wellcon.cz

www.wellcon.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. Miloslav Černý;
Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Mgr. Katarína Koleničková; Ing. Jan Kareis, Ph.D.;
Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek;
Ing. Milan Raba; Ing. Jan Skalický.

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
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

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

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

OBSAH

Vodní cesty v příštích letech – úpadek nebo rozvoj? Ing. Jan Skalický, Tomáš Kolařík	2
Česko-německá pracovní skupina pro integrované využití funkcí Labe Ing. Vojtěch Dabrowski	5
Stav podnikatelského prostředí v dopravě v ČR	6
Z jednání sněmovny - Labská vodní cesta	8
ZPĚT NA VRCHOL - Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky pro období 2012 až 2020	10
Dopis Asociace vnitrozemské plavby ČR předsedovi vlády ČR RNDr. Petru Nečasovi	12
Konference Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe možnost nebo nutnost? Tomáš Kolařík	14
Obliba turistické plavby roste Ing. Jan Skalický	17
15. ročník mezinárodní konference TRANSPORT - vodní cesty ve střední Evropě Ing. Ivan Hošek	18
Analýza příležitostí a rizik splavnění Vltavy v Jižních Čechách Ing. Štěpán Luksch	20
Terminál intermodální prepravy Bratislava Dr. Ing. Ján Bušovský	21
Miloš Zeman o průplavu Dunaj - Odra - Labe Z domácího tisku	24
Plavební úžina Chvatěruby již nestraší plavce Ing. Jan Bukovský, PhD	25
Připomínka prvé plavby Bohemie Ing. Petr Forman	26
Přivozy v Pražské integrované dopravě Tomáš Prousek, Filip Drápal	29
Po proudu Dunaje s větrem v plachtách, nebo spíše s vesly v rukou? David Stránský, Gábina Štastná	32
Říčním vlkem tu je už 67 let Z domácího tisku	36
Každou plavbu jedu jako závod, to je životní krédo mého otce 85letého Josefa Rösslera - Rozáry Josef Rössler - Bobeš	37
Padesátník Zdeněk Zídek ml. Hanka Knoulichová, Josef Podzimek	39
Život není takový - je úplně jiný (44) Ing. Josef Podzimek	40

Vodní cesty v příštích letech – úpadek nebo rozvoj?



To je otázka, která v současné době zajímá asi každého, kdo má k vodním cestám a vodní dopravě nějaký vztah. V posledních letech byla realizována celá řada potřebných a zajímavých staveb. Přesto ale řada těch nejdůležitějších zůstává zatím pouze na papíře. Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC), které má na starosti státní investice do dopravně významných, využívaných vodních cest, se již od jara potýká s problémy. Ty odstartovala kontrola Evropského účetního dvora.

Proto jsme navštívili Ing. Jana Skalického, kterého ministr dopravy 25. října 2011 pověřil řízením ŘVC. Ten se tak stal letos již čtvrtým šéfem nejdůležitější investiční organizace pro vodní cesty v zemi.

Pane řediteli, v pozici vedoucího Úseku řízení projektů jste již od července 2011, teď ale pan ministr dopravy rozhodl, že budete řídit celé ŘVC. Jak vnímáte svou novou pozici?

Tak předně zatím nejsem ředitelem, ale byl jsem pověřen řízením. To je takový stav, kdy firmu fakticky řídím, mám stejné pravomoci jako ředitel, stejnou zodpovědnost a stejné úkoly, ale zatím nejsem ředitel. Pro své spolupracovníky jsem prostě „jen“ šéf. Já si velmi vážím pověření pana ministra a považuji to za velkou výzvu. Nyní mám za úkol vytvořit tolik chybějící koncepci rozvoje vodních cest ČR. Věřím, že ji panu ministru předložím v takové podobě, která ho přesvědčí, že jeho volba byla správná.

ŘVC se již řadu měsíců potýká s problémy. Co s tím hodláte dělat?

Jsem rád, že mohu ukázat, že ŘVC má svůj význam pro Českou republiku stejně jako vodní doprava. Nepopírám, že některé chyby se staly, ale věřím, že jsme přijali taková opatření, aby se již neopakovaly. Nemůžeme se ale stále jen ohlížet do minulosti. Jestli moji předchůdci udělali nějaké chyby, které budou znamenat korekce v dotacích EU pro některé projekty, musíme se s tím co nejrychleji vyrovnat a o to víc pracovat na tom, aby peníze určené pro vodu opravdu skončily na našich vodních cestách. Mým úkolem je nejen stabilizovat ŘVC, ale i vytvořit takový rozvojový plán vodních cest, aby se vodní dopravě vrátil její význam, který jí patří a to jak z hlediska dopravního, tak i geografického.

Vy tedy věříte, že vodní cesty v ČR čeká rozvoj a vodní dopravu návrat na výsluní?

Samozřejmě. Kdybych tomu nevěřil, nemohl bych si stavět takové ambiciózní cíle a nepřijal bych pověření pana ministra řídit ŘVC. Vyspělé státy Evropy podporují přenesení části nákladní dopravy ze silnic na vodu. To se také projevilo v konečném znění strategického dokumentu Doprava 2050, který v březnu přijala Evropská komise. Stejně tak významnou je i turistická vodní doprava, jejíž popularita v Evropě roste a pro kterou se dosud udělalo jen minimum. Bylo by trestuhodné, kdyby Česká republika v tomto směru nevyužila svůj potenciál.

Stavíte na roveň nákladní i turistickou vodní dopravu?

Vidím tato obě odvětví vodní dopravy jako dva základní pilíře rozvoje vodních cest. Pro českou nákladní plavbu je jednoznačně nejdůležitější zajištění spolehlivé splavnosti Labe od státní hranice se SRN do Pardubic a zlep-

šení parametrů vltavské vodní cesty z Mělníka do Prahy. Investice do těchto částí řek zajistí naší republice hned několik důležitých ekonomických, ekologických i sociálních přínosů. Jednak jednoznačně vodní doprava funguje jako významný cenový regulátor v oblasti dopravy mezi ČR a mořskými přístavy. To se projevuje v cenách dovozeného zboží pro české spotřebitele i v konkurenceschopnosti od nás vyvážených výrobků. Z hlediska ekologie je určitě velmi důležité si uvědomit, jaký přínos pro životní prostředí bude mít nahrazení tisíců kamiónů jen desítkami lodí. Nezanedbatelné je také zadržení vody v přírodě a u děčínského jezu vznik nové vodní elektrárny. A co se týče sociálních aspektů, je nutné říci, že budování vodních cest přináší nová pracovní místa nejen přímo „u vody“, ale i v zemědělství a výrobních firmách, jejichž výrobky se budou po vodě převážet.

A co turisté?

Turistická doprava samozřejmě využije výše zmíněných vodních cest k napojení na celoevropskou síť, ale zrovna tak důležité pro ni bude obnovení splavnosti Vltavy až do Českých Budějovic. Právě tok Vltavy mezi Prahou a Budějovicemi bude totiž hlavním lákadlem pro české i zahraniční turisty. Do konce roku 2013 obnovíme splavnost Vltavy v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou. Následovat budou lodní zdvihadla Orlík a Slapy. To budou sami o sobě jedinečné turistické atrakce. Na světě jich moc není a všude kde jsou, jsou u nich vyhlídkové plošiny a turistická centra. Spousty turistů se na ně chodí dívat i bez toho, aby využili lodní dopravy. Důležité bude i vybudování druhé plavební komory Smíchov, která pomůže dnes kriticky přetížené komoře v centru Prahy. Nezapomeneme ani na přístavy, přístaviště a servisní místa, bez kterých se kvalitní infrastruktura neobejde.

Jaké jsou tedy vyhlídky do příštího roku?

Prvořadým úkolem je sepsání strategického dokumentu, který bude určovat rozvoj vodních cest ČR v následujících letech a jeho přijetí napříč politickým spektrem. Pro tento materiál ale chci získat nejen politickou podporu, ale i odbornou a profesní podporu. Já si vážím zkušeností lidí od vody a chci stmelit jejich názory a snažení tak, abychom všichni táhli za jeden provaz.

Současně s tím, ale musíme pracovat i na přípravě a realizaci staveb. U Hluboké nad Vltavou pokračují práce na vybudování plavební komory a zajištění plavebních hloubek na úseku mezi jezem a vzdutím vodního díla Hněvkovice. Čekají nás také investice do nových přístavišť Hluboká nad Vltavou a Hluboká nad Vltavou-Hamry

a v budoucnu bychom rádi realizovali v Hluboké i rekreační přístav. Doufáme také, že už máme za sebou všechny problémy okolo soutěže na realizaci třetího úseku mezi Hněvkovicemi a Týnem nad Vltavou a i zde se začne velmi brzy stavět. V listopadu jsme předali staveniště pro výstavbu přístavišť základní infrastruktury Baťova kanálu ve Spytihněvi, Strážnici a Sudoměřicích-Výklopníku.

Tak to byla blízká budoucnost. A co ta vzdálenější? Vltavská zdvihadla, plavební stupeň Děčín nebo třeba i vodní koridor Dunaj - Odra - Labe?

Na Labi nás čeká nejprve splavnění řeky do Pardubic a snad v budoucnu i vybudování vodní části multimodálního dopravního uzlu. Je to v současné době nejvíce připravená stavba, která se stane dobrým odrazovým můstkem k vybudování plavebního stupně Děčín. To je nejobavější místo české plavby a jeho vybudování vnímáme jako úkol s vysokou prioritou. Bohužel naše zákony nahrávají spíš těm, kteří se snaží stavbu za každou cenu znemožnit a tím poškozují zájmy České republiky. Jsme jediná evropská země, která nemá spolehlivé spojení s námořními přístavy. Je potřeba umožnit přepravu zboží mezi Hamburkem a Českou republikou po nezaplatněné cestě až do zmíněného logistického centra v Pardubicích.

Na Vltavě, jak už jsem říkal, jsou ve střednědobých cílech jednoznačně největší prioritou zdvihadla na Orlíku a Slapech a také zvýšení podjezdných výšek mostů na trase Praha-Mělník. Ve spolupráci s magistrátem hlavního města Prahy budeme řešit problematiku vybudování druhé plavební komory na Smíchově, neboť ta současná je nejvytíženější v Evropě a svou kapacitou nestačí současné poptávce v turisticky atraktivní lokalitě.

V neposlední řadě je tu Baťův kanál a jeho prodloužení do Kroměříže a Hodonína.

Na přípravě všech těchto projektů intenzivně pracujeme.

Jako palčivý dále vnímám problém výstavby servisních míst a veřejných přístavišť a přístavů. Jejich vybudování je základním předpokladem pro dynamický rozvoj plavby.

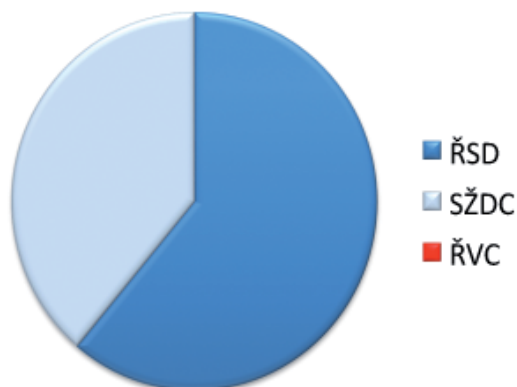
V dlouhodobém horizontu pak samozřejmě nezapomínáme ani na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Realizace tohoto strategického projektu by pro Českou republiku měla obrovský ekonomický i ekologický přínos. Vodní koridor je spojnici Černého, Severního a Baltického moře a umožnil by nám velkou část nákladní silniční dopravy přesunout na vodu. Z ekologického pohledu to bude významná zásobárna vody, která při současných výkyvech počasí zajistí dostatek vody v suchých obdobích, např. i možností přečerpávání vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitní části Moravy. Zároveň vodní koridor umožní ochránit část republiky před povodněmi. Významný přínos bude mít D-O-L i v oblasti obnovitelných zdrojů energie, kde umožní budování nových průtočných a přečerpávacích elektráren. Proto musíme uvážlivě a urychleně započít s přípravou projektu, při které bude vyřešena optimalizace trasy, uvolněny překonané alternativy, vytvořena studie proveditelnosti projektu a učiněny další kroky nutné k úspěšné realizaci projektu.

Kde na to všechno vezmete peníze?

To je samozřejmě otázka, na kterou se neustále hledají odpovědi. Pokud ale nebudeme schopni říct, na co je potřebujeme, nikdo nám je nedá. ŘVC jako organizační složka státu musí plnit úkoly dané ministerstvem dopravy. To také rozhodne, jak to bude s financováním staveb. Pro příští rok je v rozpočtu SFDI na vodní cesty vyčleněno 362 mil. Kč. To je zoufale málo. Dokládá to i následující graf srovnání rozpočtu ŘVC s rozpočty Ředitelství silnic

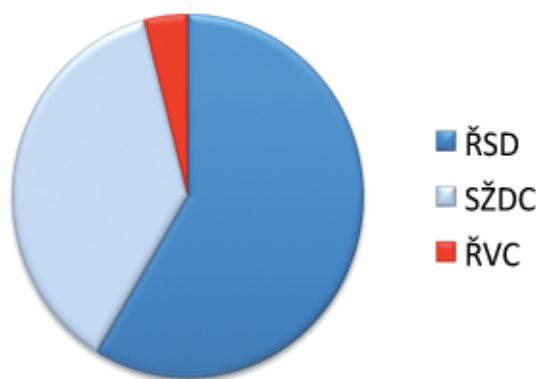
a dálnic (22 mld. Kč) a Správy železniční dopravní cesty (14 mld. Kč). Myslíte si, že jsem v grafu zapomněl ŘVC dokreslit? Nikoliv, jen těch 362 mil. Kč je tak málo, že nejsou ani vidět.

Rozpočet 2012



Teprve po osminásobném zvětšení částky určené na rozvoj vodních cest začne být něco vidět.

Rozpočet 2013



A to je také můj cíl. Přesvědčit politiky a úředníky, aby v dalších letech podpořili rozvoj vodních cest částkou 3 mld. Kč ročně. To stále ve srovnání se železniční či silniční sítí není nijak ohromující částka a přitom nám stačí k tomu, abychom v dohledné době 7 let dokončili nejdůležitější projekty na labsko-vltavské vodní cestě. Investicí přibližně 17 mld. Kč umožníme plně využít zhruba 160 miliardové investice, tj. pouhých 10% z částky, kterou do této vodní cesty již vložili naši předci. Významně tak podpoříme náš stát na cestě z ekonomické krize.

Při současné výši investičních prostředků (362 mil. Kč/rok) by ŘVC stavělo připravované stavby 47 let (bez projektu D-O-L).

Evropská komise zařadila labsko-vltavskou vodní cestu v úseku od státní hranice se SRN po Pardubice a od Mělníka do Třebenic do tzv. core network TEN-T. Tedy mezi nejvýznamnější dopravní cesty Evropy. To nám dává prostor čerpat v příštích letech na její rozvoj podporu z evropských rozvojových fondů.

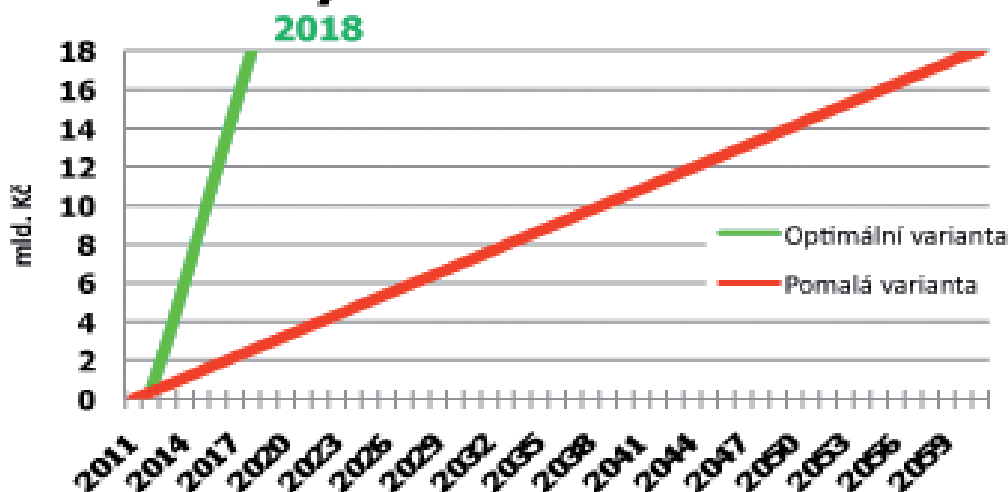
Rejdaři v posledních měsících stupňují svůj tlak na ministerstvo dopravy a mluví o situaci tak vážné, že až vy dostavíte potřebné stavby, nebude už žádná loď, která by je využila. Co vy na to?

V žádném případě nechci jejich situaci zlehčovat. Víím, že na tom nejsou dobře a je to výsledek mnoha předcho-

Dosažení ekonomických efektů plavby



Rychlost investic



zích let, kdy se nic neřešilo. Na druhou stranu ale přicházejí se svými požadavky v tu nejnevhodnější dobu. V době ekonomické krize a šetření „kde se dá“ asi těžko mohou očekávat výraznější úspěch. Škoda, že se svými požadavky tak razantně nevystupovali před pár lety. Tehdy byla naděje na úspěch určitě větší a ŘVC by to pomohlo. Dnes bych byl rád, kdyby si uvědomili, že pokud nepotáhne všichni za jeden provaz a budeme si vzájemně podrážet nohy, zvítězí nakonec železniční a silniční lobby. Já dělám vše pro to, aby vodní cesty a vodní doprava dostaly konečně v tomto státě odpovídající podporu, ale oni mi v tom svým přístupem nijak nepomáhají. Evropská rejdari při svém nedávném jednání potvrdili svůj zájem o využívání labsko-vltavské vodní cesty, takže nemám strach, že by splavné Labe zůstalo bez lodí.

Co podle vás nejvíce komplikuje výstavbu vodních děl?

Člověk. Bohužel mezi námi existují jedinci, kteří zcela sobecky upřednostňují své zájmy před zájmy obyvatel naší republiky. Zcela účelově k tomu zneužívají téma ochrany přírody, tváří se, že člověk není součástí přírody

a doposud ji neovlivňoval a jediným jejich cílem je za každou cenu zabránit výstavbě vodních děl. Oni nevedou dialog a nehledají rozumné kompromisy, které by vedly k využití řek v souladu s přírodou a potřebami lidí.

Máte na závěr nějaký vzkaz pro naše čtenáře?

Vím, že spousta z Vás se léta prala za rozvoj našich vodních cest a vodní dopravy. Dnes už se cítíte unavení a zklamaní. U části z Vás převládá skepse z příštího vývoje. Přesto, nebo možná právě proto, Vás prosím o maximální podporu, bez které se nám nepovede něco změnit. Potřebuji, abyste se sjednotili, zapoměli na vzájemné neshody a táhli za jeden pomyslný vodní provaz. Voda si to zaslouží. Já opravdu udělám vše, aby se věci okolo vody pohnuly dopředu, a věřím, že se to konečně povede. Děkuji Vám a přeji hodně zdraví a úspěchů v nadcházejícím roce.

Děkujeme za rozhovor a přejeme hodně úspěchů

Za redakci časopisu Vodní cesty a plavba, Tomáš Kolařík

Česko-německá pracovní skupina pro integrované využití funkcí Labe

Ing. Vojtěch Dabrowski - odbor plavby Ministerstva dopravy ČR

Ve dnech 9. a 10. 11. 2011 proběhlo v německém Mindenu pravidelné zasedání Česko-německé pracovní skupiny pro integrované využití funkcí Labe. Tato pracovní skupina je zásadním nástrojem společné koordinace aktivit v oblasti plavby a infrastruktury vodní dopravy na českém a německém úseku Labe.

Z nejdůležitějších výstupů jednání je třeba jmenovat opětovné ujištění německé strany, že připravovaná reforma vodní a plavební správy v SRN nebude mít žádný vliv na parametry labské vodní cesty v SRN, tedy, že nadále platí cíle uvedené ve Společném prohlášení úmyslu z roku 2006 zajistit plavební hloubky 160 cm po 345 dnů v roce v úseku Geesthacht-Dráždany a 150 cm v úseku Dráždany-státní hranice s ČR.

Součástí zasedání bylo i seznámení české delegace s centrálou plavebního provozu v Mindenu, který tvoří důležitou křižovatku vodních cest Vezery a Mittellandkanálu. V zájmu racionalizace provozu jsou plavební komory na Vezere řízeny centrálně právě z dispečinku, který je umístěn v Mindenu. Jeden pracovník tak provádí obsluhu 3 plavebních komor prostřednictvím monitorů, které jsou umístěny na jeho pracovišti.

Další „plavební“ zajímavostí Mindenu je bezesporu šachtová plavební komora umožňující proplutí z Mittellandkanálu do Vezery a opačně. Tato komora umožňuje nejrychlejší proplavení v Německu, přibližně 13 metrový rozdíl hladin je překonáván za pouhých 7 minut! Tato plavební komora bude během příštích let posílena o novou moderní komoru, která je nyní ve výstavbě. Za zmínku stojí i testovací úsek aplikace Říčních informačních služeb AIS (Automatic Identification System) na úseku Vezery severně od Mindenu. Tento úsek přitom nebyl vybrán náhodou. Poměrně silný plavební provoz je zde limitován několika úzkými místy umožňujícími pouze jednolodní provoz. Aplikace AIS umožňující sledovat přesnou polohu plavidel je tak významným pomocníkem pro zvýšení plynulosti a bezpečnosti plavby.

Závěrem je třeba zmínit i informační centrum vnitrozemské plavby v Mindenu, které je v bezprostřední blízkosti již zmíněné šachtové plavební komory otevřeno široké veřejnosti. Každý návštěvník tak má možnost se seznámit se základními charakteristikami provozu vnitrozemské plavby, s její historií, současností i možnostmi dalšího vývoje včetně převedení výrazné části nákladních přeprav právě na tento dopravní druh.



Členové česko-německé pracovní skupiny pro integrované využití funkcí Labe u staveniště nové plavební komory na Středozemním průplavu v Minden v Německu

Stav podnikatelského prostředí v dopravě v ČR

Hospodářská komora České republiky

Hospodářská komora České republiky zveřejnila analytický materiál „Stav podnikatelského prostředí v dopravě v ČR“, který zpracovala Dopravní sekce Hospodářské komory.

Jde vůbec o první obdobný dokument, který v českém podnikatelském prostředí vznikl. Komplexně shrnuje současné největší nedostatky a problémy ve všech odvětvích dopravy a dopravní infrastruktury – tedy v dopravě silniční, železniční, letecké i vodní, a také v oblastech odborné způsobilosti a vzdělávání i financování a ekonomiky dopravy. Materiál zároveň obsahuje i konkrétní náměty a doporučení pro veřejnou správu, jak současné problémy řešit a přispět ke zlepšení v této klíčové součásti tuzemské ekonomiky.

„Systematické budování dopravní infrastruktury v jednotlivých regionech a zajištění její plné funkčnosti ve všech odvětvích musí být jednoznačnou prioritou české vlády. Bez kvalitní dopravní infrastruktury nemůže být česká ekonomika dlouhodobě konkurenceschopná. Naši přední odborníci v tomto strategickém materiálu shrnuli největší problémy české dopravy a nabídli i recepty na jejich řešení. Je to pohled Hospodářské komory jako největšího zástupce podnikatelů a firem v České republice. Věřím, že tímto otevřeme diskusi s odpovědnými místy veřejné správy a výrazně přispějeme k vyřešení současných palčivých problémů v tomto klíčovém odvětví české ekonomiky. Jsme na tom ochotni výrazně spolupracovat,“ zdůrazňuje prezident Hospodářské komory ČR Petr Kužel.

„Hlavním cílem našeho materiálu je vyvolat odbornou diskusi mezi podnikateli, akademiky a zástupci veřejného sektoru. Shrnujeme v něm pohled podnikatelské sféry na aktuální problémy, které resort dopravy v jednotlivých oblastech nejvíce trápí, a zároveň předkládáme konkrétní návrhy, co je třeba dělat. Problémy v dopravě je totiž nutné začít rychle řešit, jinak hrozí, že dojde k nevratným škodám,“ vysvětluje předseda Dopravní sekce Hospodářské komory ČR Petr Košan. Upozorňuje, že na dokumentu po dobu několika měsíců pracovali přední čeští odborníci, kteří mají dlouholeté zkušenosti ze všech odvětví dopravy.

Tento analytický materiál Hospodářské komory České republiky má za cíl apelovat na odpovědné orgány státní správy a politiky napříč politickým spektrem za významné zlepšení současného stavu, který je poznamenán dozvuky hospodářské a ekonomické recese, nedostatkem finančních prostředků, ale také legislativními a systémovými překážkami stabilizace a rozvoje podnikání v dopravě i v efektivní modernizaci dopravní infrastruktury. Tento stav je navíc umocněn nestabilitou prostředí s ohledem na současnou nejistotu budoucího ekonomického vývoje a nízkým objemem dostupných finančních prostředků ve střednědobém výhledu.

Předložený dokument dle HK prokazuje klíčové nedostatky v oblastech dopravní infrastruktury, provozu, legislativy i nestability financování resortu. Jako červená niť se dokumentem táhne nedokonalá dopravní infrastruktura v tuzemsku, od chybějících úseků kapacitních komunikací a modernizovaných železnic přes chybějící multimodální logistická centra, vzletové a přistávací dráhy či jezy po dosud nerealizované vysokorychlostní tratě a průplavy.

Tento materiál však upozorňuje i na méně viditelné problémy podnikání v jednotlivých druzích dopravy - sou-

těž ve veřejné dopravě, kabotáž, mýtný systém, železniční reforma, internalizace externalit, bezpečnost dopravy, budoucnost vodní dopravy atd. Některé uvedené nedostatky jsou neustále potlačovány letitými spory či opačným lobbingem a bylo nutné je připomenout, protože vlivem současné kritické hospodářské situace se jejich negativní dopad významně prohlubuje. Další skupina nedostatků je poměrně novějšího data a vznikla, minimálně z části, zcela nevhodnou činností veřejného sektoru.

Z materiálu vybíráme sekci věnovanou vnitrozemské vodní dopravě:

2.3 Vodní doprava

2.3.1 Infrastruktura

A. Neexistence státní strategie rozvoje vodní dopravy kontrastující s rozvojovými plány vodní dopravy v okolních zemích, neschopnost vymezit pravidla koexistence dopravních a ekologických priorit vlády ve vodní dopravě.

B. Citelně chybí kvalitní a spolehlivý přístup k evropské síti vodních cest a k námořním přístavům (handicap českého hospodářství s negativním vlivem na postavení české ekonomiky v evropském i globálním měřítku).

C. Stát v podstatě neinvestuje do rozvoje infrastruktury vodních cest (pouze rekonstrukčně-modernizační charakter stavebních zásahů), nevyužívá se kanalizované labsko-vltavské vodní cesty v délce 260 km a v hodnotě 160 mld. Kč, která navíc každoročně vyžaduje značné prostředky na údržbu a provoz. Důsledkem je neřešení splavnosti kritického úseku Labe mezi Ústím nad Labem a Hřenskem a znemožnění přístupu k západoevropským vodním cestám a námořním přístavům. To způsobuje zcela neefektivní provozování dopravy při malých ponorech a dlouhodobé zastavení provozu kvůli nízkému vodnímu stavu. Pokud nebude sjednána náprava, dojde ke konečné likvidaci jedinečného, labskému toku přizpůsobeného lodního parku českých rejdařů.

D. Dvacetileté zastavení přípravy budování strategického dopravního spojení (víceúčelový vodní koridor Dunaj - Odra - Labe), aniž by byla objektivně prověřena realizovatelnost včetně definice přínosů a možností financování realizace i následné údržby a zájmu dopravců o tuto vodní cestu z hlediska jejího využití.

E. Prohloubení **závislosti českého hospodářství na zahraničních dražších dopravcích**, omezení intermodální konkurence (tj. konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy) a zvýšení nákladů českého importu a exportu, likvidace možnosti přepravy nadgabaritních nákladů a strategických surovin v souvislosti s energetickou bezpečností, jako např. u přepravy tekutého zemního plynu.

F. **Znemožnění investic do infrastruktury přístavů** s výjimkou tzv. akvatoriální (vodní) části v důsledku znění zákona o SFDI a zákona o vodních cestách, což znevýhodňuje českou vodní dopravu. V Evropě jsou přístavy součástí dopravní infrastruktury a jsou budovány a modernizovány z veřejných prostředků.

G. Český stát **ke škodě ekonomiky dlouhodobě opomíjí využití vodních cest pro rekreační dopravu včetně velkých kabinových a hotelových plavidel**. Zcela **chybí strategie** rozvoje rekreační plavby (obdobná existuje například pro cyklistickou dopravu), která se postupně i u nás stává významným hospodářským impulsem, a to zejména v hospodářsky slabších regionech.

2.3.2 Provozní podmínky a legislativa

A. **Opomíjení a nenaplnování opatření**, které se má aplikovat do doby vyřešení splavnosti kritického úseku na řece Labe („*Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010*“) v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26. 09. 2006, č. j. K (2006) 4215 ve věci „*Státní podpory č. N564/2005 – Česká republika*“.

B. **Nemožnost využívání spolupráce s řadou evropských institucí** včetně účasti na řadě projektů vzhledem k dlouhodobé stagnaci oboru vodní dopravy a neexistenci koordináční organizace se státní účastí, jako je tomu v některých dalších evropských státech (Agentura na podporu plavby).

2.3.3 Lodní park

A. **Stáří parku české flotily je přes 40 let** a ztrácí konkurenceschopnost, protože v EU se připravuje nové hodnocení plavidel dle skutečného technického stavu a stupně modernizace. Důvodem je nemožnost financování lodního parku pro nejasnou budoucnost provozování plavby v České republice.



Nejpřehlednější mapy vnitrozemských vodních cest...

Euromapping dodává pečlivě zpracované mapy vodních cest Státní plavební správě ČR, Ředitelství vodních cest ČR, Plavbě a vodní cesty o.p.s a pro zájemce z celého světa.



Leták v angličtině, francouzštině a holandské předstává budoucí příplav Seina-severní Evropa a EHVS zřízené Voies navigables de France (France) s W&Z (Flandry) a SPW (Valonsko)



Mapa evropských vodních cest se stručným adresářem (A, vydání se připravuje)
Mapa evropských vodních cest EHK OSN (A, vydání se připravuje)

Konzultujte se společností Euromapping technické a ekonomické **expertizy** investic do vnitrozemských vodních cest pro rozvoj dopravy a cestovního ruchu (1 miliarda € investic podpořená našimi studii).

Navštivte naše webové stránky a získajte **Mapu evropských vodních cest**, požádejte nás o zpracování mapy vodních cest na míru, přihlaste se na konferenci a odborné zájezdy.

Z jednání sněmovny - Labská vodní cesta

Pro informaci našim čtenářům otiskujeme stenografický záznam z 32. schůze Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR ze dne 15. 12. 2011, **bodu č. 140 Labská vodní cesta.**

Tady máme také usnesení výboru pro veřejnou správu č. 58 z 15. schůze tohoto výboru ze dne 6. října. A předseda výboru pro veřejnou správu poslanec Stanislav Polčák by nám k tomu také mohl říci něco na úvod.

Poslanec Stanislav Polčák: Děkuji, pane místopředsedo, já budu skutečně velmi stručný. Výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj na své 15. schůzi ze dne 6. října přijal usnesení, které se týká rozvoje Labské vodní cesty. Dovolují si pouze upozornit, že toto usnesení bylo přijato napříč politickým spektrem skutečně odprava doleva a týká se rozvoje dopravních cest v České republice obecně. Požádali jsme o součinnost tří ministerstev. Již jsme od každého z ministerstev obdrželi reakci. Jedná se rovněž o mezivládní vyjednávání, kdy v dané věci probíhá korespondence mezi českým premiérem a kancléřkou Spolkovou republikou Německo.

V současné době je zejména problém s výstavbou plavebních stupňů Přelouč a Děčín, a to především s ohledem na to, že železniční trasa severozápadní, směr do Drážďan, je již na téměř 100 procentech své kapacity a zrovna rozvoj dopravní cesty vodní je podmíněn právě stavbou těchto stupňů, které se vlečou téměř dvě dekády. Z toho důvodu jsme si dovolili předložit návrh usnesení resp. usnesení výboru, které bych potom přednesl i v té otevřené rozpravě.

Usnesení výboru zní tak, že pokládá rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje a vyslovuje proto podporu plavebních stupňů na Labi za splnění zákonných předpokladů s cílem dosáhnout plavebnosti, která odstraní současné znevýhodnění.

Jeví se, že by tento problém mohl souviset pouze s problémem několika krajů, tří, čtyř, není tomu tak. Tento rozvoj dopravních vodních cest právě Labské vodní cesty má zásadní vliv na rozvoj národohospodářský z hlediska celé České republiky. Návrh usnesení by potom pouze zněl tak, že bychom požádali vládu o souhrnnou zprávu o stavu realizace plavebních stupňů na Labi, a to do 30. 6. 2012.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: To bylo úvodní slovo. Zahajují všeobecnou rozpravu. Ptám se, kdo se do této rozpravy k Labské vodní cestě hlásí. Hlásí se pan poslanec Foldyna, který se zřejmě nemůže nepřihlásit, jak jsem pochopil. Ano, prosím, pane poslaneče, máte slovo.

Poslanec Jaroslav Foldyna: Děkuji, pane předsedající. Vážené kolegyně, vážení kolegové, já jsem všemi končetinami pro přijetí tohoto usnesení, neboť pan kolega tady přednesl zprávu a byla naprosto vyčerpávající. Je to ale již několikátá v těch dekadách takového rozhodnutí. Měly ho různé vlády včetně té sociálnědemokratické a prosím to, co máme, je nesjízdná Labská vodní cesta.

Jenom bych chtěl doplnit, že tady prostě jediným kamenem úrazu je stále stanovisko Ministerstva životního prostředí a jejich úředníků, kteří vypadají, že stále chodí do práce s batůžky na zádech a čtou servery, které podporuje Spolek pro železniční dopravu financovaný německými drahami. Já se domnívám, že je prostě potřeba začít jednat a dotáhnout tuto záležitost do konce.

Labská vodní cesta v této chvíli má 26 plavebních stupňů. Kdybychom si převedli ad 2 mld., tak se podívejte, kolik naší předkové a my jsme v současnosti investovali do této vodní cesty, která je v této chvíli nesjízdná, nevyužitelná, protože od Přelouče do Střekova má Labská vodní

cesta spád 4 promile, což je čtyři metry na sto kilometrů a ze Střekova na státní hranici 20 promile a vodní stupeň je pro nás prostě nutný. **Já jsem rád, že jsem slyšel po dlouhé době slovo národohospodářský, protože ten pojem se z českého ekonomického přemýšlení vymýtl a pořád v tom někdo hledal nějakou lobby.** Prosím betonová lobby přijde zkrátka. Toto zdymadlo je segmentové zdymadlo, kdy uprostřed Labe jsou tři, čtyři pilíře, na nichž je připoutaná segmentová deska, která se hydraulicky sklápí. To není Slapská přehrada, jak se vždycky někdo tady snaží budovat nějakou chiméru o betonové lobby.

Na sjízdnosti Labské vodní cesty závisí do jisté míry čeští zemědělci, protože dovozy krmných směsí jsou v řádech desítek až stovek tisíců tun sojových šrotů, vývozy ječmene a produktů českých zemědělců. Produkce chemického průmyslu. Všechny velké německé chemičky stojí na Labi, aby si mohly levně přivést amoniaky, apatity a všechny substráty, které k výrobě hnojiv a všeho dalšího potřebují. Naše chemičky stojí také na Labi - v Ústí, v Lovosicích, Neratovicích a na dalších. Já se domnívám, že je prostě naší povinností, abychom dokončili splavnost Labe, abychom spojili Českou republiku s přístavy na severozápad Evropy, abychom spojili Českou republiku s mořem. A domnívám se, že by vedle tohoto usnesení, které chci podpořit, jsme měli iniciovat, aby vláda udělala minimálně tříčlennou meziresortní komisi Ministerstva dopravy, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zemědělství, do jehož gesce řeka patří, a tato meziresortní komise by dotáhla splavnost Labe v krátké chvíli do nějakého finále, protože multiplikační efekt vložených peněz do vodní cesty je strašně veliký. A já si myslím, že tady prostě trošičku v této době, v době krize, kdy čekáme, čím bychom měli hospodářství oživit, prostě příliš dlouho váháme.

Já jsem pro přijetí tohoto usnesení a myslím si, že bychom měli dobudování té cesty dále podporovat ještě víc a myslím si, že razantněji. Děkuji vám za pozornost.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: Ale ještě se hlásil o slovo ministr Dobeš. Hlásil se jako první a také mu musím dát prvnímu slovo, takže hned potom další. Prosím, pane ministře.

Ministr dopravy ČR Pavel Dobeš: Já děkuji za slovo. Co se týče problematiky vnitrozemské vodní dopravy a vůbec Labské cesty, tak to je téma, které je probíráno na Ministerstvu dopravy poměrně aktivně a poměrně často. Naposledy to bylo dnes na úrovni tripartity, kdy jednotliví rejdari vystoupili právě s problematikou podpory rejdářů v době, kdy není možná splavnost Labe. V této věci je opravdu potřeba, aby byla zajištěna plavební hloubka 1,6 m po dobu 345 dní, která je potřeba pro samotné splavnění, ale v této věci je třeba zmínit věc, že opravdu je třeba zabývat se problematikou plavebního stupně Děčín, protože debata ohledně plavebního stupně Přelouč, respektive Přelouč 2, je bez Děčína opravdu méně než poloviční.

Takže v této věci my konáme. Je třeba k tomu doplnit, že to není jenom o finanční stránce, kde hledáme potenciální možnost řešení, která se nám ukazuje jako možná v následujícím období, 2014 až 2020, a to z toho důvodu, že se na základě aktivního jednání Ministerstva dopravy podařilo zařadit Labskou vodní cestu do Core sítě pro následující období, respektive do TEN-T sítě, což je velmi dobrý a pozitivní signál. V této věci, jak bylo zmíněno, probíhá i jednání s MŽP ohledně získání EIA. Tam je třeba zmínit problematiku Nature 2000, ale to je samozřejmě otázka na

MŽP, nicméně, co se týče i financování, tam je možná spolupráce, protože na tomto plavebním stupni se počítá s výstavbou vodní elektrárny s dvěma kapalinovými turbínami, které by mohly samozřejmě i pomoci částečně s kofinancováním samotné stavby.

Takže my se tomuto tématu věnujeme. **V tuhle chvíli i Ředitelství vodních cest připravuje strategii rozvoje vodní dopravy a do té doby se samozřejmě budeme zabývat i problematikou, jakým způsobem podpořit rejdářství a rejdáře samotné, protože samozřejmě do té doby, než samotná infrastruktura vznikne, je třeba, abychom také zajistili jistou míru životaschopnosti tohoto modu, tohoto odvětví, a to z toho důvodu, že pokud by se tak nestalo, tak by samotná infrastruktura nemohla být podpořena z evropských strukturálních fondů, a to z toho důvodu, že by nesplňovala cost benefits analýzu, protože by tam neměl kdo jezdit, takže bych jenom chtěl zmínit, že v této věci pracujeme.** Dneska to bylo na tripartitě a my budeme potom předkládat vládě i tisk ze strany Ministerstva dopravy.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: Pan poslanec Opálka byl další, kdo se hlásil o slovo do této rozpravy.

Poslanec Miroslav Opálka: Děkuji, pane místopředsedo. Vážení kolegové, kolegyně, členové vlády, z procedurálního hlediska je to nezvyklý postup, když bez čísla tisku projednáváme usnesení výboru, ale na druhou stranu jsem rád, že pan kolega Polčák našel i jiné téma, než je boj proti KSČM, téma, které je prospěšné naší společnosti a myslím si, že když se podívá do IV. volebního období, tak zjistí, že za doby, kdy ministrem průmyslu byl kolega Urban, jsme tento problém hlasovali. **Chtěl bych připomenout těm, kteří zde byli, jak jsme byli masírováni ochránci životního prostředí a jak nakonec tento problém negativně pro národní hospodářství dopadl.**

Nevím sice, které usnesení budeme hlasovat, protože když se podíváte na usnesení výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj, tak se Poslanecké sněmovny týká pouze v arabská 1. bod A a bod B a v tomto bodě se o Labské cestě nehovoří. Je to jenom v nadpisu, o Labské cestě se hovoří až v bodu 2., a to jsou vnitřní usnesení výboru. Pan předkladatel nás v podstatě seznámil s tím, že navrhne zřejmě v podrobné rozpravě ještě jiné alternativní usnesení. Každopádně musím říci, že je to cesta podpo-

ryhodná, akorát si myslím, že se mohla vyřešit na K9 nebo na K3, případně na ústních či písemných interpelacích a nemusel být tomu věnován čas Poslanecké sněmovny. Ale pokud to má problém zviditelnit a zviditelnit pana kolegu, a bude to nakonec prosazeno, tak jsem ochoten i v takovém případě pro kladné usnesení hlasovat. Děkuji.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: Pan poslanec Cempírek byl další, kdo se hlásil o slovo.

Poslanec Václav Cempírek: Dobrý večer, já bych chtěl také podpořit tento návrh usnesení, protože Labská vodní cesta je pro nás důležitá a hlasujeme pro ni. Děkuji.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: Ano. Vy také, pane poslanče? Taky pan poslanec Šulc.

Poslanec Jiří Šulc: Dámy a pánové, já nebudu zdržovat, mohl bych o tom mluvit asi hodinu. Já bych prosil hlasovat a ať se do diskuse hlásí jenom ten, kdo něčemu nerozumí nebo by to nepodpořil. Děkuji.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: Ale otázka je, co hlasovat. Takže otevírám podrobnou rozpravu a poprosím pana zpravodaje, co vlastně budeme hlasovat.

Poslanec Stanislav Polčák: Vážení pane místopředsedo, já nebudu tak osobní jako pan kolega Opálka a dovolím si předložit z důvodu úspory času pouze návrh usnesení. Do lavic vám byl rozdán sněmovní tisk, který číslo nemá, ale je usnesením výboru, byl přijat napříč politickým spektrem, samozřejmě i kolegy z KSČM. Věřím tomu, že toto usnesení, které já bych nyní přečetl, podpoří.

Návrh usnesení zní: **Poslanecká sněmovna pokládá rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje České republiky a žádá vládu České republiky o předložení souhrnné informace o stavu realizace plavebních stupňů na Labi (Děčín - Přelouč), a to do 30. 6. 2012.**

Tolik tedy návrh usnesení. Děkuji.

Místopředseda PSP Lubomír Zaorálek: Ano, takže návrh usnesení jsme slyšeli. Nikdo další návrh nepředkládá, takže podrobnou rozpravu končíme a budeme hlasovat ten návrh, který jsme tady slyšeli jako poslední.

Zahajují hlasování. Kdo je pro, přijmout usnesení v té podobě, jak tady zaznělo, stiskne tlačítko a zvedne ruku. Kdo je proti?

Hlasování má pořadové číslo 233, přihlášeno je 86 poslanců, pro hlasovalo 74, proti 0, takže to bylo přijato, labská vodní cesta prošla. (Potlesk.)



Výletní a restaurační lodě
MORAVIA • CZECHIE

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

ZPĚT NA VRCHOL

Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky pro období 2012 až 2020

V září tohoto roku schválila vláda Strategii mezinárodní konkurenceschopnosti ČR na roky 2012 až 2020 (SMK). Dokument má ambiciózní cíl - vrátit Českou republiku mezi 20 zemí na světě, které dokážou nejlépe čelit současným i budoucím globálním výzvám. Bez konkurenceschopnosti nejsou firmy schopny obstát nejenom v zahraničí, ale prohrávají i boj o zákazníka na domácí půdě. Často z důvodů špatných podmínek, které jim vytváří stát.

Dále uvádíme části této strategie, které se týkají vnitrozemské vodní dopravy:

2.8 Letecká a vodní doprava

...V oblasti vodní dopravy budou posouzeny přínosy pro produkční funkci regionů a doporučeny priority pro splavnění jednotlivých úseků tak, aby byla výstavbou vodních děl zvýšena konkurenceschopnost země. Důležitou součástí projektu je koncept navazujících logistických systémů, podobně jako tomu je v Německu, Holandsku a dalších zemích s bohatou vodní vnitrozemskou dopravou, avšak v míře přiměřené našim parametrům vodních toků.

Projekt – obsah, popis stávající situace, příklady ze zahraničí

Název projektu	Letecká, vodní a veřejná doprava		
Gestor	MD	Spolugestor	MMR, MPO
Zahájení projektu	2011	Ukončení projektu	2025
Obsah, charakteristika projektu	Projekt je součástí dlouhodobé strategie dopravy, která řeší komplexní problematiku rozvoje dopravního sektoru. Tato strategie má zajistit koordinovaný rozvoj všech módů dopravy - tj. silniční, železniční, vodní a letecké dopravy. Projekt "Dopravní infrastruktura – letecká, vodní doprava a veřejná doprava" si klade za cíl zapojit leteckou a vodní dopravu do celkové dopravní koncepce ČR. U veřejné dopravy jsou formulovány zásady koordinace a podpory veřejné dopravy ve městech, krajích i na celostátní úrovni s ohledem na efektivitu ekonomickou i energetickou.		
Popis stávající situace, důvody řešení	<p>B - Vodní doprava</p> <p>V oblasti vodní dopravy je problematické zajištění strategického celoročního spojení českého území včetně prvních přístavů v Děčíně s evropskou sítí vodních cest a severoněmeckými námořními přístavy. Proto se projekt zaměřuje na koncept rozvoje vodní vnitrozemské dopravy nákladní i rozvoje plavby rekreační, posilující atraktivitu regionů. Projekt bude koordinován s rozvojovými plány krajů, kde vodní vnitrozemská doprava má svůj historický význam. Pozornost bude věnována i projektu průplavního spojení „Dunaj, Odra, Labe.“</p> <p><u>Umístění v žebříčku Světového ekonomického fóra:</u> V oblasti kvality přístavní infrastruktury skončila ČR na 54. místě za 139 zemí. V rámci EU-27 pak obsadila 19. příčku.¹</p>		
Příklad ze zahraničí	Oblast vodní vnitrozemské dopravy má svůj vzor v dopravě v Německu, Nizozemsku, Francii, a to zejména v provázanosti vodní dopravy s ostatními prvky kombinované dopravy.		

¹ Světové ekonomické fórum používá pro mezinárodní srovnání v oblasti infrastruktury převážně tzv. "měkká data", jimiž je datování reprezentativního vzorku podnikatelů.

Cíle a měřítka projektu

Popis cíle	Měřítka	Hodnota
<p>Vodní doprava</p> <p>Optimalizace parametrů vodních cest, kdy v ČR jsou přepravní výkony ovlivněny nespolehlivostí Labské vodní cesty v úseku Ústí n/L – státní hranice.</p> <p>Zlepšení logistických návazností vodních cest a jejich infrastrukturálních kapacit na ostatní logistické systémy v ČR a vytvoření podmínek pro kontejnerovou přepravu nákladními plavidly s nízkým ponorem.</p>	Přepravní výkon	Odhadovaný přepravní výkon na vodních cestách v roce 2025 v případě zlepšení plavebních podmínek je 2 430 mil. tunokilometrů.

Hlavní dotčené skupiny

Podnikatelská veřejnost	Podnikatelé ve veřejné dopravě
Finanční dopady	4 – 7 mld./rok/vodní+letecká doprava;

Popis realizace projektu

První fáze bude u všech módů dopravy stejná. Bude nutné vytvořit analýzu možností alternativních způsobů financování a na základě multikriteriální analýzy vytvořit prioritizaci projektů k realizaci. Multikriteriální analýza zohlední mimo jiné také dopady na životní prostředí. Cílem je primárně realizovat projekty s nejvyšší přidanou hodnotou za vynaložené peníze. Za tímto účelem bude vytvořeno expertní zázemí pro hodnocení projektů a hodnocení rekonstrukcí a oprav pro zajištění kvality stávající infrastruktury. V této fázi bude také nezbytné vytyčit legislativní změny v jednotlivých modech dopravy.

B) Vodní doprava

Projekt bude koordinován se strategickými dokumenty a rozvojovými plány krajů s vodními dopravními cestami. Podle zahraničních zkušeností bude analyzována dopravní infrastruktura ve vztahu konkurenceschopnosti vodní dopravy v kontextu udržitelné mobility. Budou posouzeny přínosy pro produkční funkci regionů a doporučeny priority pro splnění jednotlivých úseků tak, aby byla výstavbou vodních děl zvýšena konkurenceschopnost země. Důležitou součástí projektu je koncept navazujících logistických systémů, podobně jako tomu je v Německu, Nizozemsku a dalších zemích s bohatou vodní vnitrozemskou dopravou, avšak v míře přiměřené našim parametrům vodních toků.

Harmonogram projektu

Název etapy	Start	Konec	Gestor	Popis
Revize finančního rámce	2011	2014	MD	Tvorba modelů PPP spojených s výstavbou logistických systémů pro nákladní dopravu a navazující propojení letiště s osobní i nákladní dopravou.
Legislativní změny	2011	2014	MD, MMR	Revize a úpravy koncesního zákona, implementace evropských standardů do české legislativy.
Nastavení prioritizace projektů	2011	2013	MD, MMR	ČR v současné době disponuje na sebe navazujícími strategickými materiály, které ve střednědobém a dlouhodobém plánují rozvoj dopravní infrastruktury. Jmenovitě se jedná o Dopravní politiku ČR a Sektorové strategie ČR. Dalším důležitým krokem k rozvoji strategií je správné vyhodnocení důležitosti staveb dopravní infrastruktury a jejich přidané hodnoty. Proto je nutné vytvořit metodiku hodnocení navrhovaných staveb pomocí metody multikriteriálního hodnocení.
VODNÍ DOPRAVA Zlepšení plavebních podmínek na Labí a na Vltavě	2011	2020	MD	Analýza neuražických bodů v současném stavu a formulace postupů vedoucích ke zvýšení konkurenceschopnosti vodní dopravy v přepravě vybraných komodit.



Asociace vnitrozemské plavby ČR
Karla Čapka 211/1, 405 91 Děčín I

Úřad vlády ČR
RNDr. Petr Nečas
předseda vlády České republiky
Nábřeží Edvarda Beneše 4
118 01 Praha

V Děčíně, dne 22.11. 2011

Vážený pane předsedo vlády,

dovoluji si se na Vás obrátit ve věci dlouhodobě neřešeného kritického stavu provozovatelů vodní dopravy v přeshraničních přepravách v důsledku nedobudování vodní cesty v úseku státní hranice – Ústí nad Labem.

Na žádost Svazu dopravy ČR je opětovně připravován Ministerstvem dopravy materiál do vlády k podpoře vnitrozemské vodní dopravy v České republice. Materiál reaguje na dlouhodobý kritický stav provozovatelů vodní dopravy v důsledku nedobudování spolehlivé vodní cesty. Neřeší ovšem to hlavní, proč Svaz dopravy ČR inicioval zpracování tohoto materiálu – „Opatření ke zmírnění ztrát v důsledku plavební nedostatečnosti“, které mělo v souladu se stanoviskem EK od roku 2004 přispět ke stabilizaci tohoto dopravního oboru do doby výstavby plavebního stupně Děčín. Problematika podpory byla mimo jiné v poslední době znovu projednávána i v podvýboru pro dopravu poslanecké sněmovny a podvýbor ve svém usnesení aplikaci pomoci jednoznačně podpořil, rovněž „Výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj“ na své 15. schůzi vyjádřil podporu přijetí odpovídající opatření k udržení stability tohoto dopravního módu.

Materiál paradoxně přiznává kritický stav oboru, který nemůže sanovat ztráty v důsledku plavební nedostatečnosti, který se odráží mimo jiné i do špatného technického stavu flotily pod českou vlajkou a rejdafi díky kritické ekonomické situaci nemožnou čerpat dotaci na program „Modernizace plavidel“ v rámci operačního programu doprava. Nicméně vlastní finanční pomoc ve smyslu notifikovaného programu EK byla vypuštěna s poukázáním na nedostatečné finanční zdroje.

Je potřeba si uvědomit, že bez funkční provozuschopné české flotily nemá smysl uvažovat o připravovaných investicích do zlepšení plavebních podmínek.

České lodě jsou pro labskou vodní cestu nenahraditelné a to i po realizovaných úpravách vodní cesty. Plavidla byla konstruována jako nízkoponorová s odlehčenou konstrukcí a speciálně upravenou propulzí pro labskou vodní cestu. Pouze tyto lodě se budou moci i po zlepšení plavebních podmínek ekonomicky provozovat na splavněné vodní cestě. (Zlepšení bude na 140 cm po dobu 345 dní v roce). Nelze kalkulovat s masivním nájezdem cizí flotily, která byla konstruována pro plnohodnotné vodní cesty a jejich provozování i na upravené vodní cestě bude neekonomické. Provozovatelé vodní dopravy z důvodu sanace každoročních ztrát z titulu plavební nedostatečnosti prodávají nebo šrotují svoje plavidla. Od roku 2004 došlo k poklesu trakčních provozních plavidel z počtu 133 na 68. V letošním roce bylo prodáno 8 plavidel, dvě sešrotována. Snižováním výkonů nákladní vodní dopravy trvalou redukcí tonáže nákladních plavidel dochází k porušení základního a **zákonného** požadavku na investiční projekty do vodních cest - efektivitu a ekonomickou návratnost projektů. Na projekt plavebního stupně Děčín bylo vynaloženo již 360 mil. Kč, předpoklad dalších nákladů do zahájení stavby je ve výši cca 240 mil. Kč. Na plavební stupeň Přelouč bylo vynaloženo 260 mil. Kč (z toho výkup pozemků 110 mil. Kč), předpoklad dalších nákladů na přípravu stavby je ve výši cca 100 mil. Kč. Návratnost investice do Děčína je kalkulována na 15 let, což je u charakteru takové investice nadstandardní. Návratnost ovšem počítá hlavně s realizací určitého množství zboží po vodě a k tomu je zapotřebí bezpodmínečně labská flotila. Jak projekt Plavební stupeň Děčín, tak projekt Plavební stupeň Přelouč II, jsou připravovány na základě splnění podmínky ekonomické návratnosti, která je v podstatném objemu založena na výkonu a existenci nákladní vodní dopravy v mezinárodních přepravách ČR- námořní přístavy v objemu 0,5 - 0,8 mil tun zboží ročně.

Přestože připravovaným investicím do vodní cesty konečně příznivě nahlává i mezinárodní klima - kladné stanovisko představitelů německé vlády (Merkelová, Ferlemann), zařazení labsko-vltavské vodní cesty do transevropské sítě TEN – T, tak další redukce flotily, tedy přeshraničních výkonů *bude představovat porušování podmínek pro vynakládání státních prostředků na uvedené projekty. Stát nebude schopen bez existující funkční flotily nákladních plavidel ekonomicky zdůvodnit a obhájit své investice nemluvě o možnosti čerpání prostředků z EU. To znamená, že v konečném důsledku se nic nebude moci realizovat.*

Připravovaný materiál k „Podpoře vnitrozemské vodní dopravy v České republice“ byl projednán na zasedání Pracovního týmu Rady hospodářské a sociální dohody ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu dne 2.11. 2011. Z výše uvedených důvodů Svaz dopravy ČR společně s Odborovým svazem dopravy předložený materiál odmítá a požaduje jeho projednání na nejbližším zasedání RHSD dne 15.12.2011.

Je samozřejmě nepopulární a nesystémově provozovat podnikatelskou činnost s dotací státu. Ale pokud stát zodpovídá za infrastrukturu, která umožňuje ekonomické fungování a stát ji nemůže dlouhodobě zajistit, přestože si její parametry zakotvil do své legislativy (zákon 114/1995 Sb.) a ratifikoval mezinárodní úmluvu AGN, tak je nastavení takových dočasných podmínek oprávněné a vůči ostatním dopravním oborům spravedlivé. To na základě žádosti ministerstva dopravy uznala i Evropská komise v notifikovaném dokumentu „ Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů mezinárodní nákladní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti“ č. N 564/2005 – Česká republika. Česká republika by měla jednat tak, aby nedocházelo k porušování právních předpisů a jí přijatých smluvních závazků, respektive by měla předcházet vzniku škody na straně subjektů podnikajících v oboru vodní dopravy a porušování jejich základních práv a svobod.

Nelze donekonečna provozovatelům vodní dopravy tvrdit, že nejsou finanční zdroje. Pokud Česká republika nemůže vytvořit rovnocenné podnikatelské podmínky v oblasti infrastruktury jako je tomu v ostatních dopravních oborech, a deklaruje, že vodní doprava je součástí dopravní obslužnosti našeho státu, musí v rámci nediskriminačního přístupu kompenzovat nerovné postavení tohoto dopravního oboru. Není možné, aby v rámci harmonizovaného přístupu k jednotlivým dopravním módům byly investice do infrastruktury směřovány pouze do některých oborů (silnice, železnice), které spolehlivou infrastrukturu mají, a do infrastruktury pro vnitrozemskou nákladní vodní dopravu nešlo nic. Přitom Česká republika ratifikací Dohody AGN garantovala zařazení výše uvedeného vodního toku Labe jako vodní cesty E, tedy jako hlavní vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu, což je srovnatelné s mezinárodní silniční dálnicí.

Je v rozporu s rovným přístupem vytvářet další příznivé podmínky těm, kteří infrastrukturu mají (slevy s dopravní cesty SŽDC, daňové úlevy), možnost využívání dalších programů (provozní podpora na zavádění nových linek kombinované dopravy, nákupu nových dopravních prostředků, podpora výstavby vleček atd.), v silniční dopravě pak v letošním roce v rámci de minimis uvolnění 300 mil. Kč na zvýšení efektivity a bezpečnosti silničního provozu. Na druhé straně provozovatelé vnitrozemské vodní nákladní dopravy díky absenci spolehlivé vodní cesty se nemohou ucházet o programy kombinované dopravy – podpora nesilničních druhů dopravy – Marco Polo II. i když je tady obrovský potenciál například v oblasti kontejnerových přeprav z Hamburgu. A v důsledku dlouhodobé kritické ekonomické situace provozovatelů vodní dopravy není čerpán program modernizace plavidel.

Takový postup vůči subjektům působících v jiných dopravních oborech by mohl být kvalifikován jako nedovolená podpora dle čl. 107 Smlouvy o fungování Evropské unie s tím, že by mohl vyústit až v její vrácení. Takový důsledek by samozřejmě nežádoucím způsobem ovlivnil vnímání České republiky v očích Evropské komise.

Kritický ekonomický stav oboru, který je způsoben výhradně absencí spolehlivé infrastruktury způsobuje nejen, že provozovatelé vodní dopravy nemohou čerpat prostředky z tolik potřebného programu modernizace plavidel, ale nemohou se ani ucházet z důvodu nespolehlivé vodní cesty o další vypsání programů v oblasti kombinované dopravy.

Vážený pane předsedo vlády,

věřím, že Vám osud vnitrozemské vodní nákladní dopravy není lhostejný a že se zasadíte při projednávání materiálu na RHSD o jeho náležité doplnění a že se naše asociace nebude muset obrátit na EK k přešetření současného stavu v dopravě v ČR, anebo požádat vyhlášení útlumového programu tohoto oboru. Zároveň mi dovoluji obrátit se na Vás s prosbou o zaslání Vašeho stanoviska do termínu jednání RHSD.

S pozdravem

Kopie:

Ministr dopravy - Mgr. Pavel Dobeš
Ministr zemědělství - Ing. Petr Bendl
Ministr životního prostředí - pan Tomáš Chalupa
Ministr průmyslu a obchodu - MUDr. Martin Kuba
Ministr financí - Ing. Miroslav Kalousek
Českomoravská konfederace odborových svazů - pan Jaroslav Zavadil
Odborový svaz dopravy - pan Luboš Pomajbík
Svaz dopravy ČR - Ing. Jiří Kratochvíl a Petr Kašík
Svaz průmyslu a dopravy ČR - Ing. Jaroslav Hanák a Ing. Zdeněk Liška
Svaz podnikatelů ve stavebnictví - Ing. Václav Matyáš
Hospodářská komora ČR - Petr Kužel, MBA

Ing. Lubomír Fojtů
předseda Asociace vnitrozemské plavby



IČ: 26638011; registrace provedena MV ČR pod č.j. VS/1-1/54812/03-E
Tel.: + 420 545 111 913; Fax.: + 420 412 511 599; GSM: + 420 724 997 379
E-mail: lubomir.fojtu@cspl.cz

Konference Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe možnost nebo nutnost?

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

Mezinárodní konference za účasti hostů z Polska, České republiky, Slovenska a Německa proběhla 18. listopadu 2011 v Kędzierzyn-Koźle. Časově se shodovala se dvěma akcemi na podporu plavby v Kędzierzyn-Koźle - odplutím otužilců a školní lodi Major Sucharski do Štětína.

Mezinárodní setkání v hotelu Central se konalo pod heslem: Dunaj-Odra-Labe možnost nebo nutnost? Záštitu nad konferencí převzal předseda Evropského parlamentu Jerzy Buzek a maršálek Opolského vojvodství Józef Sebesta. Konference byla zahájena maršálkem Opolského vojvodství Józefem Sebestou spolu s místostarostkou okresu Kędzierzyn-Koźle Gabrielou Tomik a starostou města Kędzierzyn-Koźle Tomaszem Wantułą. Konference byla dalším příspěvkem z opolského Slezska v diskusi o vodní dopravě a vodním hospodářství. Účastníci z České republiky, Německa, Slovenska a Polska nenechali nikoho na pochybách - vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je pro Polsko, Střední Evropu a Evropskou unii příležitostí i nutností.

Za českou stranu vystoupil ředitel Odboru plavby Ministerstva dopravy ČR Ing. Jaroslav Pospíšil a Ing. Jan Skalický, který je pověřen řízením Ředitelství vodních cest ČR. Oba ujistili účastníky konference, že se snaží jejich institucí pokračovat v přípravě vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. Ing. Skalický vyzval polské kolegy, aby zintenzivnily svou snahu o tento významný evropský projekt, který by napojil velkou slezskou (průmyslovou) aglomeraci, ve které žije 5 milionů lidí, na evropskou síť vodních cest, což je v souladu s cíli politiky TEN-T. Tato aglomerace jako jediná v Evropě není propojena s mořem spolehlivou vodní cestou, což snižuje její konkurenceschopnost. Podle Skalického již není na co čekat a mělo by se s touto zásadní

investicí pro celou střední Evropu konečně pokročit.

Během konference zazněla řada příspěvků na téma vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Všechny jsou otištěny v publikaci, kterou je možné získat od organizátorů konference.

Účastníci konference se rozhodli spojit pozice různých prostředků, zájmu o vodní hospodářství a jejího ekonomického využití a formulovat Oderskou výzvu (na str. 16). Oderská výzva popluje spolu s otužilci do Štětína. Podél cesty bude doplněna o další podpisy osob, které podporují tuto iniciativu.

Ve stejnou dobu vyplula do Štětína také školní loď Major Sucharski, která chce stejně jako plavba otužilců upozornit na nedostatek investic do vodního hospodářství a vodních cest, jež se v minulém roce projevilo během katastrofálních povodní v Polsku. Při své plavbě převáží do Štětína "poslední tunu uhlí ze Slezska". Tímto gestem chce upozornit orgány, že tradice plavby na Odře umírá.



Pověřený ředitel Ředitelství vodních cest ČR Ing. Jan Skalický ujistil účastníky konference, že se pokračuje v přípravě vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

Dovolujeme si otisknout překlady dopisů, které byly zaslány na podporu této konference:

Vážení,
děkuji za dopis s prosbou o převzetí záštity Evropského parlamentu nad konferencí Rozvoj kooperačních vazeb věda, průmysl, samospráva vodní koridor Dunaj - Odra - Labe příležitost nebo nutnost?, která se koná 18. listopadu 2011 v Kędzierzyn-Koźle.

Tato iniciativa, věnovaná propagaci obrovského potenciálu Odry a Gliwického průplavu a také vodnímu koridoru Dunaj - Odra - Labe i Slezskému průplavu zasluhuje uznání. Evropský parlament se velmi angažuje v podpoře kreativních a inovativních aktivit, které znamenají hlavní sílu vyváženého evropského růstu a rozvoje konkurenceschopnosti. Naše instituce navíc podporuje rozvoj podniků a průmyslu s využitím výsledků vědy a výzkumu, které nepochybně podporují hospodářský růst a zaměstnanost. S ohledem na tyto skutečnosti jménem Evropského parlamentu s potěšením přijímám záštitu nad touto konferencí.

Bohužel další povinnosti mi znemožňují osobní účast na konferenci. Při této příležitosti bych chtěl účastníkům tohoto setkání popřát mnoho úspěchů.

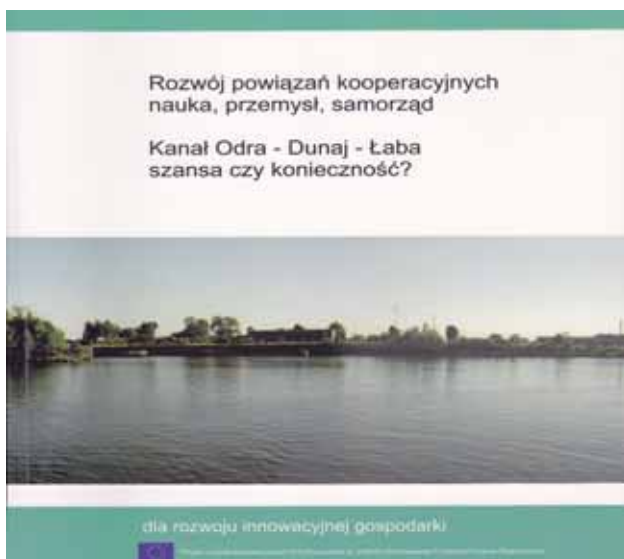
S výrazy úcty
Jerzy Buzek
předseda Evropského parlamentu



Zahájení konference místostarostkou okresu Kędzierzyn-Koźle Gabrielou Tomik, starostou města Kędzierzyn-Koźle Tomaszem Wantułą a organizátorem konference Bogdanem Tomaszem



Konference byla obohacena vystoupením kapely z místní Školy vnitrozemské plavby



Sborník referátů z konference



Školní loď Major Sucharski převáží do Štětína "poslední tunu uhlí ze Slezska"



Vážení,

Vaši nabídku, abych přijal čestný patronát nad mezinárodní konferencí, která je věnovaná využití Odry a Gliwického průplavu, přijímám s velkým uspokojením.

Je důležité, aby se tematikou těchto vodních dopravních cest a jejich nejširšího využití zabývala vědecká, podnikatelská i samosprávná centra. Jak Odra, tak Gliwický průplav mají ohromný potenciál, zatím nedostatečně využitý, jehož rozvoj bude mít v nedaleké budoucnosti významný vliv na růst konkurenceschopnosti a inovativnosti regionu.

Už minulá konference věnovaná šancím výstavby průplavu Dunaj - Odra - Labe vyvolala živý zájem účastníků a, což je důležitější, způsobila, že okruh sympatizantů této myšlenky je stále větší. Jako správce regionu mám radost, že byl pozván Slezský klastř podniků povodí horní Odry.

Doufám, že efekty letošního kędzierzynsko-kozielského setkání nebudou méně plodné.

To Vám přeje Józef Sebesta
maršálek Opolského vojvodství



Vážení,

Odra i Gliwický průplav a jeho předchůdce Klodnický průplav i zárodek vodní cesty Odra-Dunaj, který má u nás svůj počátek a název Kędzierzynský průplav, to je velmi bohatá a barevná historie vznikající po staletí ve zvycích, kultuře

ale i v hospodářství našeho regionu i našeho města.

Lidé i to, co je nemateriální, pomíjí, ale výtvořily lidské aktivity zůstávají. To se týká také Kozielského přístavu, ale i čtyřiceti mostů, které v našem městě stále fungují. Vyplatí se, aby společným úsilím a různými aktivitami byl Odře i Gliwickému průplavu vrácen dávný význam jako efektivní vodní cesty a Kozielskému přístavu jeho někdejší lesk. Úřad města Kędzierzyn-Koźle se bude aktivně účastnit probíhající diskuse a veškerých aktivit směřujících ke změně současného stavu. Hlavní výzvou je zajištění protipovodňových opatření, využití ploch Kozielského přístavu, vybudování a rozvoj vodní dopravy s využitím Odry a Gliwického průplavu současně s rozvojem vodní turistiky. Velkou výzvou pro naše město i region by bylo zahájení investic souvisejících s výstavbou průplavu spojujícího Odru s Dunajem.

Doufám, že konference a na ní vypracované závěry se skutečně zaslouží o realizaci uvedených výzev, které jsou velkou šancí pro hospodářský i společenský rozvoj našeho města se zachováním unikátních hodnot Odry i toho, co bylo vytvořeno a trvale vkomponováno do životního prostředí.

Tomasz Wantula
starosta města Kędzierzyn-Koźle



Vážení,

podpora růstu konkurenceschopnosti a inovativnosti polského hospodářství a dosažení odpovídající pozice polských podniků na globálním trhu, to je strategický směr aktivit Zemské hospodářské komory.

Doufáme, že iniciativa zřízení Slezského klastru podniků v povodí Horní Odry, jehož cílem je rozvoj regionu a s ním spojených průmyslových, turistických i jiných podniků, podpořených potenciálem řeky Odry a Gliwického průplavu, se trvale zapíše do tvorby strategie rozvoje vnitrozemské plavby mezi regiony a zeměmi ležícími podél Odry s užitekem pro rozvoj zainteresovaných podniků.

Pozváním k účasti na II. konferenci věnované hospodářskému využití potenciálu Odry a Gliwického průplavu a v delší perspektivě spojení Odry s Dunajem a Labem vyjadřujeme naději na pokračování aktivit v rámci vzniklého klastru, na vznik nových oblastí aktivit firem a jejich inovativního rozvoje.

Marek Kloczko
generální tajemník Zemské hospodářské komory

.....
Překlad z polského jazyka
Prohlášení účastníků konference

Rozvoj kooperačních vazeb věda, průmysl, samospráva. Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, příležitost nebo nutnost?

Kędzierzyn-Koźle dne 18. listopadu 2011

Dne 18. listopadu 2011 zorganizovala v Kędzierzynie-Koźlu polská Zemská hospodářská komora ve spolupráci s Ústřední technickou společností Opole, za spoluúčasti nevládních organizací a místních samospráv, mezinárodní konferenci **Rozvoj kooperačních vazeb věda, průmysl, samospráva – Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, příležitost nebo nutnost?** Byl to další hlas z opolského Slezska do diskuse, věnované vodní dopravě a vodnímu

hospodářství. Konference se zúčastnil velký počet zástupců z průmyslu, vědy a samosprávy.

Účastníci konference z České republiky, Německa, Slovenska a z Polska nenechávají nikoho na pochybách - **vodní koridor Dunaj - Odra - Labe je pro Polsko, střední Evropu a Evropskou unii současně příležitostí i nutností.**

Bylo potvrzeno, že pro střední Evropu a Polsko je zcela zásadní realizace těchto hydrotechnických investic: propojení Dunaj - Odra - Labe, celková modernizace oderské vodní cesty do IV. plavební třídy a její zařazení do sítě TEN-T, výstavba Slezského průplavu, výstavba retenční vodní nádrže Ratiboř a víceúčelové nádrže v Kotlárně, jakož i výstavba logistických center Dolní Lutyně - Gorzyczki v česko-polském pohraničí a na území přístavu v Kožle. Účastníci konference kriticky hodnotili současný stav a efektivitu aktivit v oblasti údržby infrastruktury, rozvoje vodních cest a vodního hospodářství. S cílem změnit negativní trendy se účastníci konference rozhodli spojit návrhy různých skupin zabývajících se vodním hospodářstvím a využitím vody pro hospodářské účely a společně formulovali následující výzvu:

ODERSKÁ VÝZVA

V souladu se zněním strategie Evropa 2020, kde jednou z priorit jsou aktivity pro udržitelný rozvoj - v oblasti hospodářství efektivně využívajícího zdroje, šetrného k životnímu prostředí a konkurenceschopného:

1. Vyzýváme k zahájení mezinárodní spolupráce s podporou Evropské unie, jejímž cílem bude zahrnutí stavby vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe mezi prioritní projekty transevropské dopravní sítě TEN-T. Spolupráci navrhujeme zahájit vznikem polsko-české meziparlamentní skupiny.
2. Vyzýváme k intenzivnější česko-polsko-německé spolupráci ve věci společných aktivit pro přizpůsobení oderské vodní cesty mezinárodní vnitrozemské vodní dopravě.
3. Vyzýváme k zařazení oderské vodní cesty, propojení Dunaj - Odra - Labe, Slezského průplavu, horní a dolní Visly do sítě TEN-T a do dopravních plánů států i Evropské Unie a napojení těchto vodních cest na mořské dálnice.
4. Vyzýváme ke změnám v organizaci a politice vodního

hospodářství, která by měla zohledňovat multifunkčnost jejich cílů. Vodní hospodářství generuje přínosy v nejrůznějších směrech, mezi jiným v hospodářství, životním prostředí a oblasti sociální. Jedním z nich je i využití akumulované vody v řekách a nádržích pro dopravní účely.

5. Vyzýváme k naplnění ustanovení Rámcové směrnice o vodě, týkající se zřízení fondu pro hospodaření s vodou, který bude naplňován z prodeje vody a zajišťování vodohospodářských služeb. Fond umožní výstavbu hydrotechnické infrastruktury a oddělení vodního hospodářství od státního rozpočtu.
6. Vyzýváme k výstavbě hydrotechnické infrastruktury včetně výstavby přehrad na řekách. Ty jsou zdrojem růstu vodních zásob Polska a měly by být základním zdrojem zisků vodního hospodářství. Stavba vodních děl je nezbytná pro řadu záměrů, tj.: přesné řízení vodních průtoků za účelem předcházení povodním a suchu, zajištění vody pro průmysl, aglomerace a zemědělství, výrobu elektřiny, chov ryb, cestovní ruch a rentabilní vodní dopravu.
7. Vyzýváme vládu Polské republiky k ratifikaci smlouvy, vypracované na fóru Výboru pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK-OSN dne 19. ledna 1996 o evropských vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu, tzv. Dohoda AGN.

Příjemci Oderské výzvy:

senátorky, senátoři, poslankyně a poslanci národních parlamentů států EU, poslankyně a poslanci Polské republiky v Evropském Parlamentu, členové národních vlád zemí EU, maršálkové, hejtmani, primátoři, předsedové, přednostové, starostové úřadů veřejné správy ležících podél předmětných řek, vládní, hospodářské a vědecké instituce zodpovědné za rozvoj regionů, lidé dobré vůle, kterým není cizí respektování zásad trvale udržitelného rozvoje.

Jmenovitý seznam osob a institucí podporujících výzvu je její nedílnou součástí. Účastníci konference podporují záměr a úmysl účastníků sjezdu otužilců z Kędzierzyn-Koźle (Dębowa) a sympatizují s jejich velkou námahou a úsilím při plaveckém překonání Odry na úseku Ostrava-Štětín a očekávají podporu Oderské výzvy dodatečnými podpisy v místech jejich zastávek podél řeky Odry.

Zpracováno na základě podkladů organizátorů konference



Výletní a restaurační loď CZECHIE

Pořádání společenských a firemních akcí na klíč včetně cateringu a programů na lodích s kapacitou až 250 osob s celoročním provozem.

Přístaviště Na Františku, Praha 1
Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965
rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz

Obliba turistické plavby roste

Ing. Jan Skalický - pověřen řízením Ředitelství vodních cest ČR

Letošní plavební sezóna ukázala, že obliba turistických plaveb v České republice roste. Potvrzují to čísla z Vltavy i z Baťova kanálu a z toho mám velkou radost. Jednak proto, že se vývoj u nás neliší od vyspělých zemí Evropy, ale také proto, že se potvrzuje správnost rozhodnutí začlenit rozvoj turistické plavby jako jeden z pilířů nové strategie rozvoje vodních cest ČR, na které nyní s kolegy z Ředitelství vodních cest ČR pracujeme.

Přestože letošní počasí koupání moc nepřálo, u našich řek bylo rušno. Absence velkých povodní přála vodní dopravě. **Baťův kanál potvrdil svou roli jednoho z nejvýznamnějších turistických cílů Moravy.** Přilákal do regionu 65 000 turistů, kteří využili jak možností hromadné vodní dopravy, tak i příležitost půjčit si menší loď či hausbót a ochutnat pocit volnosti a klidu při řízení „vlastní“ lodě. Ruku v ruce s vodní turistikou se rozmáhá i cyklistický ruch okolo řeky. Nové cyklostezky přilákaly desetitisíce milovníků kol, kteří v mnoha případech oceňují právě možnost kombinovat cestu po vodě s výlety na kolech do širšího okolí. A to se v letošním roce pustili někteří rejdaři a provozovatelé restaurací na březích Baťova kanálu do zásadních rekonstrukcí stávajících objektů. Potvrzuje to Jiří Durdák, projektový manažer Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě: „*Obětovali de facto jednu plavební sezónu na úkor těch příštích, s cílem zkvalitnění a rozšíření poskytovaných služeb. Na novou nabídku služeb cestovního ruchu se tak mohou těšit návštěvníci přístavů ve Spytihněvi, Starém Městě a nově i u jezu Kunovský les*“. Tento vývoj mne těší dvojnásob, neboť lví podíl na rozvoji plavební infrastruktury Baťova kanálu má Ředitelství vodních cest ČR a já už dnes vím, že budou investice do nových přístavišť, rekonstrukcí stávající infrastruktury a konečně snad i do prodloužení vodní cesty do Kroměříže a Hodonína, pokračovat.

Velmi úspěšná byla i historicky první turistická plavební sezóna na nově splavném úseku Vltavy z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou. Ta sice byla odstartována až 11. června, ale i tak se po ní svezlo na 1200 lodích přes 14 000 lidí. Podle zkušeností z Baťáku se dá v příštích letech očekávat rostoucí zájem o těchto 7 km vodní cesty. Navíc k nim do konce roku 2013 přibude dalších více než 24 km řeky, která bude nově plně splavná až do Týna nad Vltavou. Lodě, které dnes brázdí Orlickou přehradu tak budou mít možnost doplnout až do Českých Budějovic. Zdolat 99 km vodní cesty od přehradní hráze až do centra Českých Budějovic je výzvou na pěkných pár dní strávených na vodě. Místní podnikatelé již dnes připravují projekty, díky nimž

vznikne řada dalších lákadel. Vzniknou půjčovny lodí a hausbótů, nové restaurace i penziony a další zábava v okolí řeky. Výrazně tak vzroste turistická atraktivita regionu a vzniknou nová pracovní místa. Turisté již nebudou podnikat jednodenní výlety z Prahy na Hlubokou a večer se vracet utrácet peníze do pražských restaurací a hospod. Zůstanou v regionu déle, vyzkouší plavbu lodí, podívají se na památky a okolní přírodu v klidu a pohodě říční plavby.

Turistická plavba se těší v Evropě čím dál větší oblibě. Rozsáhlá síť řek a vodních kanálů umožňuje plavbu do většiny evropských států. Řeky jsou historicky nejstarší cesty, po kterých probíhala přeprava lidí a později i zboží. Pohled z řeky na okolní přírodu a památky přináší nové zážitky v dnešním uspěchaném životě. Pro podporu rozvoje regionů připravujeme řadu projektů na zlepšení infrastruktury vodních cest, aby i v budoucnu počty vodních turistů rostly. Mým cílem je realizovat projekty, které Českou republiku posunou mezi státy s vyspělou infrastrukturou vodních cest a napojí ji na rozsáhlou síť splavných evropských řek a průplavů. **Vedle plavebního stupně Děčín, který bude pomyslnou branou do ČR, to bude i splavnění úseku Labe do Pardubic, vybudování zdvihadel na přehradách Orlík a Slapy, druhé plavební komory Smíchov, sítě přístavů, přístavišť a servisních míst. Není to konečný výčet připravovaných projektů a určitě je na tomto místě nutné zmínit i vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který se dá jistě považovat za jeden z nejvýznamnějších evropských dopravních projektů a zaslouží si být součástí dunajské strategie pro propojení tří moří.**

Zima je sice před námi, ale všichni se už těší, až na jaře znovu vyrazí na vodu. Vždyť po vodě, znamená ekologicky, levně a v pohodě.



Vodní turisté si oblíbili nový úsek splavněné Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou a těší se na další úseky

**Navštivte video archiv filmů
s tematikou vodní dopravy
www.youtube.com/user/CeskaPlavba**

15. ročník mezinárodní konference TRANSPORT - vodní cesty ve střední Evropě

Ing. Ivan Hošek - Plavba a vodní cesty, o.p.s.



Ostrava se stala 8. a 9. listopadu 2011 dějištěm 15. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT, kterou uspořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve spolupráci se Zlínským a Moravskoslezským krajem a statutárním městem Ostrava. Účastnili se jí představitelé Evropské komise, zástupci ministerstev dopravy Česka, Slovenska, Polska a Rakouska a řada odborníků na dopravu a logistiku.

Mezi doprovodné akce patřila jednání:

- mezinárodní řídicí komise pro VI. panevropský dopravní koridor,
- pracovního konsorcia 18 zúčastněných partnerů evropských států k projektu Baltic-Adriatic Transport Cooperation,
- Českých drah, a.s. a PKP Intercity o možnostech zvýšení počtů vlakových spojů a zkvalitnění služeb počínaje jízdním řádem 2012/13,
- národních korespondentů Evropské charty silničního provozu.

Sborník referátů mezinárodní konference TRANSPORT 2011, obsahuje 17 referátů (prezentací) k daným tématům. K hlavním tématům letošního ročníku patřily regionální dopravní priority, kterými je především modernizace silnice I/11, v kontextu nové dopravní strategie Evropské unie, spolupráce v rámci baltsko-jaderského koridoru, bezpečnost v dopravě, železnice a její perspektivy rozvoje a vodní cesty ve střední Evropě.

Na tiskové konferenci zaznělo:

Miroslav Fabian, generální ředitel Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje: „*Máme tady dálnici, jezdí sem Pendolino, opravdu se tady hodně udělalo. Teď nás čeká další část, to znamená ten šestý multimodální koridor, ty dvě paralelní větve spojit. Jedna prochází Ostravou a moravským územím, druhá prochází Žilinou a slovenským územím. Mezi tím je silnice I/11 a ta je ve špatném stavu. Musíme ji rychle připravit a rychle začít stavět.*”

Představitel Evropské komise Helmut Adelsberger nastínil, jak vypadá nová dopravní strategie Evropské unie TEN-T představující hlavní dopravní síť v Evropě s perspektivou do roku 2030: „*Nadřazenou sítí komunikací si můžete představit jako dálnici, zatímco ta základní síť představuje silnici nižšího řádu. Vše bude samozřejmě propojeno a vy se velmi rychle dostanete do cílového bodu.*”

Karel Peška, Ministerstvo dopravy ČR: „*Už v rozpočtu roku 2012 jsou připraveny úseky silnice I/11. Je to ten úsek Mokrý Lazce-hranice okresu Opava-Ostrava, kde je*

počítáno s finanční částkou. Na východě I/11 je počítáno s prostředky na přípravu a v letech 2013–2014 se také počítá s dalšími prostředky na I/11.”

V rámci konference se sešli rovněž členové Řídicího výboru pro VI. Panevropský dopravní koridor v čele s předsedou Wojciechem Żarnochem: „*Šestý koridor je ze 65% hotov, což je při velikosti investic úctyhodný výkon. Koncepce koridorů bude brzy nahrazena koncepcí sítí dopravních tahů a trasa 6. koridoru se většinou bude kryt s trasou koridoru číslo 1, ale ten oproti minulosti bude pouze železniční.*”

V jednání na téma **Vodní cesty ve střední Evropě**, které zahájil svoji prezentací s názvem **Úvodní slovo k problematice** Petr Forman, vedoucí týmu Doprava a infrastruktura, Societas Rudolphina, o.s., ve které brilantně shrnul celé 110leté úsilí generací na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a dále jednání moderoval, byly uvedeny prezentace:

Dyrektor Witold Sumiślawski, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu v závěru prezentace **Działania na rzecz Odrzańskiej drogi wodnej** (Akce na podporu oderské vodní cesty) uvedl: „*V současné době jsou na oderské cestě prováděny akce mající vést k podstatnému zlepšení přepravních podmínek. Tyto projekty souvisí s dostupností finančních prostředků a jsou jen dílčí částí ze seznamu úkolů, kterých musí být dosaženo k úplnému obnovení průchodnosti nejdůležitější vodní cesty.*”

Gegenwärtige wirtschaftspolitische Situation der Binnenwasserstraßen in Deutschland (Současná ekonomická situace vnitrozemských vodních cest v Německu), Siegfried Zander, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Kammerunion Elbe/Oder, Magdeburg.

V prezentaci **Vodní cesta Odra – potenciální střety se zájmy ochrany přírody v CHKO Poodří**, vedoucí správy Jan Klečka, AOPK ČR – Správa CHKO Poodří a KS Ostrava, v závěru svého vystoupení uvedl: „*Asi nikoho nepřekvapí, že budování vodní cesty podobného rozsahu je z pohledu ochrany přírody nepřijatelné. Újmu vzniklou v této oblasti nelze nijak kompenzovat. Navíc je ale nutno také důrazně varovat i před důsledky, které při nejlepším víře nejsme vzhledem k omezení lidského poznání schopni předvídat. Opravdu si znovu troufneme „poroučet větru, deštič?“*”

Diskusní příspěvek Ivana Hoška z o.p.s. Plavba a vodní cesty, doplnil tuto prezentaci o nesporné zelené přednosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v oderské části pro-

cházející CHKO Poodří a uvedl konkrétní příklady možné spolupráce environmentalistů a těch zbyvajících.

Vnitrozemské vodní cesty a plavba v ČR za poslední rok, Jaroslav Pospíšil, ředitel odboru plavby Ministerstva dopravy České republiky

Prezentace **Batův kanál – katalyzátor rozvoje regionu,** ředitele o.p.s. Batův kanál Vojtěcha Bárta byla příjemnou tečkou za jednáním a ukázala na obrázcích bezproblémové sepětí člověka s přírodou a jejich vzájemnou prospěšnost.

Závěry mezinárodní konference TRANSPORT

AKTUALIZOVANÉ VYHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO POSTUPU SDRUŽENÍ PRO ROZVOJ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE A ZÁVĚRY MEZINÁRODNÍ KONFERENCE TRANSPORT

Komplexním pohledem na dopravní infrastrukturu od roku 1995, ustavením poradního sboru pro dopravní infrastrukturu a uskutečněním prvního ročníku mezinárodní konference TRANSPORT v roce 1997 bylo zásadně podpořeno rozšíření VI. Panevropského dopravního koridoru v severojižním směru o paralelní větve VI.B, vedoucí Moravskoslezským krajem a moravským územím České republiky. S tím související infrastrukturní projekty se v současnosti realizují. Významně přitom roste význam západovýchodního dopravního směru a regionálních návazností.

DÁLNIČE D 47 (od jejího zprovoznění již jako část D1) Dokončují se přivaděče a napojení z polské strany.

KOMUNIKACE R 48

Výstavba probíhá, napojení na Polsko je provedeno.

KOMUNIKACE I/11 – I/57

Jedná se o prioritní problém MS kraje podmiňující hospodářský rozvoj přilehlých oblastí.

Jde o pokračování již zahájených staveb a urychlení výstavby kapacitního napojení na Slovensko.

KOMUNIKACE R 67 A I/67

Stále se potvrzuje nutnost zlepšení dopravního propojení vznikajících rozvojových oblastí mezi městy Havířov, Orlová a Karviná.

II. TRANZITNÍ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR

Modernizace II. TŽK byla ukončena v roce 2004. Následovat bude modernizace železničního uzlu Ostrava hl. nádraží.

III. TRANZITNÍ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR

Optimalizace úseku Dětmárovice–Bhranice Slovenska probíhá.

LETIŠTĚ OSTRAVA a.s.

Funkční dopravní napojení letiště a okolní zóny na dálnici D 47, komunikaci R 48, II. TŽK a regionální dopravní systém je realizováno.

KOMBINOVANÁ DOPRAVA A LOGISTICKÁ CENTRA

Koordinace rostoucích přepravních a tranzitních výkonů v rámci MS kraje, České republiky a EU je nutností. Příkladem je připravované logistické centrum v Mošnově a probíhající projekt Baltic-Adriatic Transport Cooperation.

REGIONÁLNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉM

Jde o návaznost na koridorové trasy a také o projekty Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji, včetně využití nových kolejových vozidel. K dispozici jsou koncepce rozvoje dopravní infrastruktury a koncepce dopravní obslužnosti MS kraje.

NAPOJENÍ REGIONU NA VODNÍ CESTU

Doporučuje se:

Řeku Odru a návazné napojení Odra-Dunaj (-Labe) zařadit

do systému TEN-T; tyto trasy a aglomerace, které spojují, odpovídají zásadám TEN-T a jejich funkce je v plném souladu s cíli Bílé knihy dopravy.

Pro přípravu i realizaci těchto záměrů prohloubit spolupráci mezi vládami a dalšími orgány České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky. Dosáhnout, aby vláda ČR (Ministerstvo dopravy ČR) neprodleně zajistila zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s náplní v duchu Rezoluce Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 10 738/2005.

Konference TRANSPORT vyjadřuje podporu:

Urychlení výstavby komunikací D 1, R 55 a koridorové spojnice R 49 se zařazením do sítě TEN-T v případě Zlínského kraje.

Urychlení výstavby komunikací R 35 a D 11 v případě Olomouckého, Královéhradeckého a Pardubického kraje.

Urychlení výstavby významných komunikací Jihomoravského kraje s důrazem na kvalitní napojení vídeňské oblasti. Účinnější spolupráci krajů s cílem systémového rozvoje regionálních letišť.

Zpracování koncepce dopravní obslužnosti a logistiky v rámci euroregionu TRITIA s přesahem na kraje další.

Postupu statutárního města Ostravy a společnosti LIBROS v rozvoji prevence bezpečné dopravy. Podporuje přitom MEMORANDUM národních korespondentů Evropské charty bezpečnosti silničního provozu a představitelů evropských center bezpečné jízdy u příležitosti mezinárodní konference TRANSPORT 2011, které je samostatným materiálem.

Účastníci konference TRANSPORT doporučují nadále zahrnout do programu příštích ročníků:

·Aktuální stav priorit dopravní sítě TEN-T.

·Problematiku logistických center, systémů kombinované dopravy a napojení na širokorozchodnou železnici.

·Problematiku vysokorychlostních železnic a regionálních letišť.

·Bezpečností a ekologické aspekty dopravy, kritickou infrastrukturu.

·Regionální dopravní koncepce s přeshraničním přesahem.

Účastníci mezinárodní konference TRANSPORT odhlasili Prohlášení účastníků 15. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT v Ostravě, které je součástí těchto závěrů.

A úplně na závěr příspěvku:

„V poslední době restartujeme neustále. S každou novou politickou reprezentací, s každým novým ministrem přicházejí agendy, které nemají dlouhodobou šanci přežít. Tak trochu se potácíme zleva doprava... Potřebujeme zajistit, abychom se drželi nosných témat a nějakým způsobem zajistili konzistentnost“ (Vladek Šlezinger, generální ředitel IBM Česká republika, Reflex.cz, 30. 11. 20011). **Nedávno zveřejněný návrh Evropské komise o podobě mezinárodního propojení prioritních dopravních sítí v Evropě do roku 2030 je pro Českou republiku nepříznivý. O finanční podporu z evropských fondů po roce 2013 by tak přišly mnohé klíčové liniové stavby. Naši evropští sousedi nyní horečně lobbují, aby Bílá kniha definovala a stabilizovala a převeděním jejich prioritní dopravní zájmy. Jak se činíme my?**

Pro dlouhodobý hospodářský rozvoj regionů České republiky je důležité dosáhnout co nejrychleji začlenění neekologičtější dopravy, vodní dopravy nejen na Labi, ale i na Odře a Moravě (dokončení víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe), do páteřní transevropské dopravní sítě (TEN-T) Evropské unie.

Analýza příležitostí a rizik splavnění Vltavy v Jižních Čechách

Ing. Štěpán Luksch - oddělení územního plánování, Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic, Krajský úřad Jihočeského kraje

Zprovoznění vltavské vodní cesty je pro Jihočeský kraj jednou z priorit pro rozvoj turistiky v daném regionu. Cílem je podpora cestovního ruchu a zvýšení turistické přitažlivosti vltavské vodní cesty. Jihočeský kraj proto nechal v letošním roce zpracovat studii Analýza příležitostí a rizik splavnění Vltavy v Jižních Čechách v rámci nadnárodního projektu LABEL, který byl schválen v rámci 1. výzvy OP Nadnárodní spolupráce Central Europe. Práce na tomto projektu jsou rozvrženy na období září 2008–únor 2012 (42 měsíců). Na projektu se podílejí partneři z Německa, České republiky, Rakouska a Maďarska. Hlavním partnerem je Saské státní ministerstvo vnitra. Za ČR se jako partneři projektu kromě ministerstva životního prostředí účastní kraje Středočeský, Plzeňský, Ústecký, Pardubický, Královéhradecký, Liberecký, Jihočeský a dále státní podniky Povodí Labe a Povodí Vltavy.

Cílem této studie bylo zmapování vhodných lokalit přistávacích míst pro rekreační plavbu na řece Vltavě, Otavě a Lužnici. Studie bude sloužit jako jeden z územně plánovacích podkladů při pořizování územně plánovacích dokumentací.

Rozsah předmětného území byl vymezen studiem Územní studie Vltava v úseku Týn nad Vltavou–České Budějovice a Územní studie Orlicko. V případě řeky Vltavy se jedná o úsek od rekreačního střediska Radava u obce Chrást až po České Budějovice. Řeka Otava je vymezena od ústí do Vltavy po město Písek a Lužnici od ústí do Vltavy přibližně po obec Vesce u Koloděj nad Lužnicí.

Hlavním výstupem studie jsou katalogové a mapové listy, které jsou zpracovány pro každé přistávací místo. Katalogové listy jsou zpracovány na formátu A4 se základními charakteristikami přistávacího místa. Listy obsahují popis lokalit, výřezy z mapových listů se znázorněním umístění přistávacího místa a SWOT analýzu daného záměru. Mapové listy

tvorí přílohu ke katalogovým listům (číslo katalogového listu odpovídá stejné číslo mapového listu). Jsou zde vyznačena navrhovaná přistávací místa včetně navazující infrastruktury.

Celkem bylo navrženo 82 lokalit pro realizaci přistávacích míst. V těchto lokalitách je navrženo 16 kotvišť, 21 vývazišť, 6 přístavišť, 11 sportovních přístavů, 2 nákladní přístavy a 29 přístavišť pro osobní lodě (zastávka). 70 lokalit je navrženo na řece Vltavě, 9 na Otavě a 3 na Lužnici. Součástí návrhu bylo i zmapování vhodných lokalit pro zřízení přívozů. Celkem bylo navrženo 15 lokalit. Z toho 12 na řece Vltavě, 2 na Otavě a 1 na Lužnici.

K hlavním sportovním a rekreačním aktivitám v řešeném území patří využití vodních ploch pro sportovní rybolov, vodní sporty, jachting a plavbu, jak ve formě veřejné dopravy, tak ve formě připravované vodní cesty pro rekreační plavidla. Dalšími hojně provozovanými aktivitami jsou cykloturistika a pěší turistika.

Řeka Vltava je v současné době splavná od ústí do Labe až po Týn nad Vltavou. Tento úsek je přerušen Slapskou a Orlickou přehradou, kde je potřeba dobudovat plavební zařízení. Rekreační plavba se postupně v Evropě stává důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem. Vzhledem k turistické atraktivitě a k možnosti napojení na síť významných evropských vodních cest je řešené území ideálním prostorem pro rozvoj rekreační plavby.

Studie byla definitivně odevzdána a převzata pořizovatelem 1. 8. 2011, kdy na Jihočeský kraj následně po uhrazení fakturované částky přešla všechna práva k jejímu využití.

Více o projektu LABEL na: <http://www.label-eu.eu/cz>

Studii Analýza příležitostí a rizik splavnění Vltavy v Jižních Čechách lze stáhnout včetně kompletní dokumentace na: <http://up.kraj-jihocesky.cz/?analiza-prilezitosti-a-rizik-splavneni-vltavy-v-jiznich-cechach,184>



Katalogový list č. 8

Terminál intermodálnej prepravy Bratislava

Dr.Ing. Ján Bušovský - PRODEX spol. s r.o.



Prehľadná situácia



Pohľad na trimodálnu časť Terminálu intermodálnej prepravy Bratislava - vizualizácia

Neustály nárast podielu cestnej prepravy na prepravnom trhu v Európe znižuje mobilitu a spomaľuje trvalo udržateľný rozvoj. Jednou z alternatív, ako nahradiť cestnú prepravu vo vnútrozemských štátoch, je kombinovaná doprava, teda využitie environmentálne akceptovateľnej železničnej a vodnej dopravy spolu s flexibilnou cestnou dopravou. Intermodálna preprava, ktorej súčasťou je kombinovaná doprava, sa stáva jedným z nosných systémov prepravy na zabezpečenie jej udržateľného rozvoja.

Jednou zo základných podmienok efektívnej výmeny tovarov je vytváranie uzlov, v ktorých sa sústreďuje a pre-rozdeľuje tovar na jeho efektívnejšiu prepravu medzi výrobcami, obchodníkmi a spotrebiteľmi. V súčasnosti sa najviac tovaru prepravuje cestnou dopravou, ktorá je síce dostatočne pružná, ale negatívne vplyva na životné prostredie a zatažuje cesty. Železničná a vodná doprava sú, naopak, ekologické, ale nedokážu pružne reagovať na potreby trhu – či už svojou cenou, alebo časom prepravy. Riešením tohto problému je intermodálna preprava, ktorá spája výhody všetkých systémov. Ide o spôsob dopravy, kde sa jedna intermodálna prepravná jednotka (kontajner, výmenná nadstavba alebo sedlový náves) prepravuje po ceste, železnici aj po vode. Tovar sa naloží napríklad do kontajnera u odosielateľa, po ceste sa dopraví do terminálu intermodálnej prepravy, kde sa preloží na železnicu alebo vodnú cestu. Po železnici alebo vodnej ceste sa kontajner dopraví do ďalšieho terminálu v blízkosti miesta vykládky, zase sa preloží na kamión a po ceste sa dopraví až na posledné miesto vykládky, kde sa tovar vyloží z toho istého kontajneru, do ktorého sme ho na začiatku nakladali. Ide teda o ucelený dopravný systém, ktorý verejnosť najviac pozná z námornej prepravy kontajnerov (kamión – námorná loď – kamión), ale v západnej časti EÚ sa už dlhšie využíva aj na kontinentálnu prepravu (kamión – železnica, respektíve riečna loď – kamión), pričom ako prepravné jednotky sa väčšinou nepoužívajú kontajnery, ale výmenné nadstavby a sedlové návesy (špeciálne upravené cestné návesy, ktoré sa dajú vertikálne prekladať). Rozvoj intermodálnej prepravy sa podporuje aj na celoeurópskej úrovni a táto podpora je zahrnutá napríklad v materiáli Európa 2020, Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, ale aj

v zákone č. 158/1997 Z. z. (Európska dohoda o pridružení, uzatvorená medzi Európskymi spoločenstvami a ich členskými štátmi na jednej strane a Slovenskou republikou na druhej strane), kde sa SR pri vstupe do Únie zaväzuje, že dobuduje intermodálnu infraštruktúru, a Únia sa zaväzuje, že podporí tento cieľ. Takisto v nariadení Európskeho parlamentu a Rady č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu sa v čl. 2 ods. 2 písm. c hovorí, že terminál je zariadenie, ktoré sa nachádza na koridore nákladnej dopravy a ktoré je špeciálne upravené na účely nakladania tovaru na nákladné vlaky a/alebo vykladania tovaru z nákladných vlakov, na účely integrácie železničnej nákladnej dopravy s cestnou, námornou, riečnou a leteckou dopravou a na účely zostavovania alebo zmeny zostavy nákladných vlakov.



Minister dopravy Ján Fišer navštívil 18.10.2011 Verejné prístavy a Štátnu plavebnú správu, kde hovoril aj o pripravovanom projekte Terminálu intermodálnej prepravy v Bratislave.

Vodná doprava na Slovensku patrí v výrazne menšinovým, zatiaľ málo rozvinutým, druhom dopravy s podielom 2,7 % za minulý rok na nákladnej doprave. Je na úrovni polovice priemeru Európskej Únie (EU) ak to môžeme porovnávať, pretože EU je obchodne-ekonomický priestor v rámci ktorého sa i slovenská vodná doprava dominantne rozvíja. Sú štáty, ktoré sú oveľa silnejšie a vplyvnejšie z hľadiska vodnej dopravy i okolo nás, napr. Rakúsko a Maďarsko. Slovensko teraz zaostáva z viacerých príčin, jednak dominantná pozornosť investícií modernizácie bola orientovaná na cestnú, diaľničnú dopravu. My potrebujeme vyváženosť z hľadiska ekonomiky a ekológie, a preto vodná doprava je jednoznačne pre budúcnosť stratégiou. V júni tohto roku EU prijala tzv. Dunajskú stratégiu, ktorá by mala napomôcť výraznému rozvoju aj vodnej dopravy okolo Dunaja a samozrejme aj celkovo spolupráci ekonomickej a politickej v Dunajskom regióne. Slovensko v strede tohto priestoru od Nemecka až po Ukrajinu by malo oveľa viac vsadiť na vodnú dopravu, ochranu vody

a správu zdrojov, ktoré voda predstavuje pre spoločnosť a pre ekonomiku. Čo sa týka ďalších zámerov, jedným z nich je výstavba intermodálneho terminálu Bratislava - Pálenisko, ktorý by mohol moderným a veľkokapacitným spôsobom realizovať prepojenie medzi železničnou, cestnou a vodnou dopravou. Čo sa týka momentálnych trendov, tak preprava na vode narastá, ale je to ďaleko od jej skutočných možností. Už aj v porovnaní s okolitými štátmi - Rakúsko, Maďarsko, ale aj v porovnaní s potrebou Slovenska z hľadiska ekonomiky a životného prostredia. Za minulý rok bolo na Slovensku prepraveno vodnou dopravou zhruba 2 milióny ton, pričom lepšie roky pamätajú aj 7, 8 miliónov ton. Je to aj o moderných, nových investíciách, o spoľahlivejších službách, o nových európskych štandardoch, ktoré z hľadiska prístavov potrebuje aj Bratislava, Štúrovo a Komárno spĺňať. Som presvedčený, že vedenie inštitúcií, ale aj vláda môžu pre to urobiť v nasledujúcich mesiacoch a rokoch oveľa viac práve preto, aby Slovenské prístavy neboli obchádzané, ale naopak vitalizované, atraktívne, spoľahlivé z hľadiska služieb, prekládky, pobytu.

Intermodálne terminály v SR

V SR sú v súčasnosti v prevádzke terminály intermodálnej prepravy (TIP) pre vlastnú potrebu (v zmysle smernice Rady č. 440/92/ EHS) v Dobrej a v Dunajskej Strede a kontajnerové prekladiská pre vlastnú potrebu v Košiciach, Žiline, Bratislave ÚNS, Bratislave-Prístave a Sládkovičove. Kontajnerové prekladiská v Bratislave ÚNS, Bratislave-Prístave (Pálenisku), Žiline a Košiciach boli vybudované v priebehu 70. až 80. rokoch minulého storočia ako kontajnerové prekladiská pre potreby hospodárskeho zoskupenia socialistických krajín (RVHP), prednostne určené a vybavené technickými prostriedkami na manipuláciu s 20-stopovými (6 m) kontajnermi ISO 1C, pričom súčasný trend smeruje k využívaniu väčších, 40-stopových (12 m) ISO 1A a iných druhov nákladových jednotiek. Súkromné prekladisko v Dunajskej Strede slúži najmä ako koncové prekladisko a miesto dlhodobého skladovania námorných kontajnerov vo vnútrozemí. Hlavnými limitujúcimi faktormi kontajnerových prekladísk sú:

- nedostatočná dĺžka prekládkových koľají,
- nevyhovujúce manipulačné prostriedky z hľadiska ich počtu, únosnosti, rýchlosti manipulácií a možnosti manipulovať všetkými intermodálnymi prepravnými jednotkami (IPJ) – kontajnermi, výmennými nadstavbami a manipulačnými návesmi,
- nedostatočné úložné plochy v dosahu manipulačných prostriedkov, vyžadujúce zvýšený počet manipulácií s IPJ.

Z existujúcich terminálov kontajnerové prekladiská Bratislava ústredná nákladná doprava (SKD INTRANS, a. s., Žilina), Bratislava, prístav Pálenisko (SpaP, a. s., Bratislava), v Košiciach (SKD INTRANS, a. s., Žilina), v Žiline (SKD INTRANS, a. s., Žilina) a Sládkovičove (Lörincz, s. r. o.) v rozhodujúcej miere nespĺňajú požiadavky dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch). Terminál v Dobrej (ZSSK Cargo, a. s., Bratislava) ich spĺňa čiastočne a terminál v Dunajskej Strede (METRANS (Danubia), a. s.) sa približuje k požiadavkám v najväčšej miere. Na využitie systému intermodálnej prepravy nie je ešte na Slovensku vybudovaná potrebná verejne prístupná infraštruktúra. Cesty, železnice a prístavy síce máme, ale verejné terminály s potrebnými technickými parametrami, ktoré by ponúkali aj nediskriminačný prístup, zatiaľ nie. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVaRR SR) preto zaradilo medzi projekty financované

z Operačného programu Doprava na roky 2007 až 2013 aj vybudovanie základnej siete terminálov intermodálnej prepravy (TIP), a to v rámci prioritnej osi 3 – infraštruktúra intermodálnej prepravy pre:

- verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava,
- verejný terminál intermodálnej prepravy Žilina,
- verejný terminál intermodálnej prepravy Leopoldov,
- verejný terminál intermodálnej prepravy Košice.

Železnice Slovenskej republiky Bratislava (ŽSR) začali v roku 2009 projektovú prípravu na verejné terminály intermodálnej prepravy; pre terminály Bratislava a Leopoldov zabezpečuje projektovú dokumentáciu a potrebnú inžiniersku činnosť pre stupne DÚR a DSZ spoločnosť Prodex, spol. s r. o., Bratislava.

Verejný terminál intermodálnej prepravy Bratislava (TIP BA)

Hlavným cieľom stavby je vybudovanie technickej infraštruktúry intermodálnej prepravy, ktorá bude spĺňať požiadavky dohody AGTC a dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistralach), a to ako trimodálny terminál, určený na spôsob prekládky intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ) v režime vodná doprava – železničná doprava – cestná doprava. Terminál sa navrhuje v lokalite prístavu v Bratislave pri bazéne Pálenisko. Návrh terminálu sa pripravuje na požadovaný limitný výkon 105 000 IPJ/rok. Trimodálna časť terminálu sa navrhuje v dĺžke minimálne 300 m na tri člny Dunaj Európa II, a to pri spevnenej prístavnej hrane bazéna Pálenisko. Bimodálna časť je pokračovaním trimodálnej v dĺžke do 450 m tak, aby celková využiteľná dĺžka koľají pod žeriavmi bola 750 m. V termináli sa na prácu s IPJ navrhujú dva portálové koľajové žeriavy a jeden mobilný manipulačný prostriedok (MMP). Rozpätie koľajových žeriavov musí byť také, aby sa dali obslúžiť všetky koľaje, spevnené plochy na krátkodobé uskladnenie IPJ, cestné komunikácie na nakládku a vykládku IPJ z a na cestné vozidlá. Plochy určené na dlhodobé uskladnenie (hlavne prázdnych) IPJ obsluhuje MMP. Portálové koľajové žeriavy sú navrhnuté tak, aby pohyb ich podvozku aj mačky umožňoval obsluhu požadovaných koľají a plôch. Technické parametre žeriavu sú také, aby sa zabezpečil špičkový hodinový výkon 40 manipulácií na žeriav. Mobilný manipulačný prostriedok sa bude používať iba na manipuláciu s prázdnyimi IPJ, jeho nosnosť je 15 ton. Stavbu TIP BA tvoria tieto základné celky:

- rekonštrukcia existujúcej spojovacej koľaje žst. Bratislava ústredná nákladná stanica – žst. Bratislava-Pálenisko, pri zachovaní smerových a výškových pomerov existujúcej trate,
- rekonštrukcia existujúcej železničnej infraštruktúry prístavu Bratislava tak, aby bolo možné koľajovo obsluhovať navrhovaný terminál a ostatné existujúce prevádzky prístavu, žst. Bratislava-Pálenisko so samostatnou vchodovo-odchodovou skupinou koľají pre TIP,
- výstavba verejného terminálu intermodálnej prepravy, pracujúceho v režime voda – železnica – cesta, ktorý sa navrhuje na západnom brehu bazéna Pálenisko v priestore VI. polohy prístavu.

Bola ukončená dokumentácia pre územne rozhodnutie a dokumentácia stavebného zámeru, bolo vydané a je právoplatné územné rozhodnutie, vykonala sa štátna a vnútrorezortná expertíza. Pripravuje sa vypísanie medzinárodnej súťaže na výber zhotovovateľa v zmysle Žltej knihy FIDIC.

Ďalší predpoklad realizácie projektu je:

- 1. polrok 2012 - vybraný zhotoviteľ stavby, ktorý zabezpečí vypracovanie projektovej dokumentácie a stavebné povolenie.

- 1. polrok 2013 - začiatok výstavby - ukončenie do konca plánovacieho obdobia Operačného programu doprava (2015).

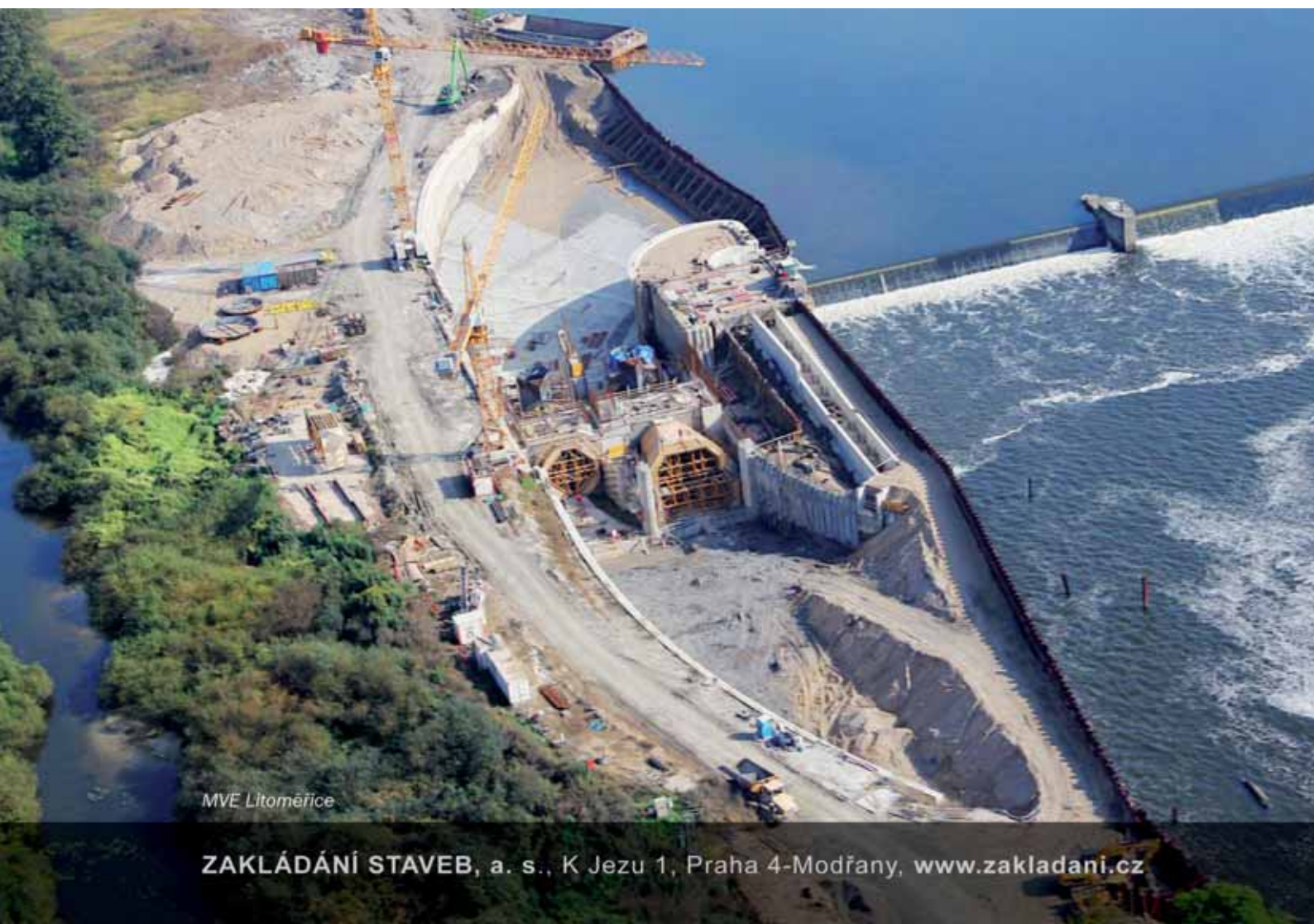
Záver

Výstavba a prevádzkovanie siete verejne prístupných a nediskriminačne poskytovaných služieb prostredníctvom intermodálnych terminálov je jednou z hlavných častí podpory rozvoja kombinovanej, najmä kontinentálnej dopravy

v SR. Cieľom tejto dopravy je v čo najväčšej miere nahradiť cestnú nákladnú dopravu využitím environmentálne akceptovateľnej železničnej a vodnej dopravy spolu s flexibilnou cestnou dopravou. Na naplnenie tohto cieľa treba v miestach, kde sa jednotlivé druhy dopravných systémov stretávajú, vybudovať plnohodnotné a progresívne verejné terminály intermodálnej prepravy na území SR.



Celkový pohľad na Terminál intermodálnej prepravy Bratislava - vizualizácia



MVE Litoměřice

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s., K Jezu 1, Praha 4-Modřany, www.zakladani.cz

Miloš Zeman o průplavu Dunaj - Odra - Labe

Kontakt dvojky - 26. 10. 2011



Moderátor: „Miloš Zeman je hostem Kontaktu dvojky Českého rozhlasu a Jaromíra Ostrého.

V nedávné televizní debatě jste přednesl váš recept na podporu české ekonomiky. Jedná se o vodní cestu. Pojďte k tomu říct něco bližšího. Co by to mělo přinést?“

Zeman: „Začal bych tím, jak Franklin Delano Roosevelt léčil ekonomickou krizi ve Spojených státech v 30. letech. Místo toho, aby rozdával chudým lidem potravinové a jiné poukázky, zebračeny, chcete-li to tak nazvat, tak začal organizovat veřejné práce, a tak v rámci New Deal vzniklo například Tennessee valley authority, jehož součástí byly hydroelektrárny atd., atd. Čili dal lidem práci a kola ekonomiky se roztočila. Teď vás zarazím, ale tehdy podobně postupoval Adolf Hitler. S tím rozdílem, že investoval do zbrojního průmyslu, takže těm lidem to nejenom bylo k ničemu, ale ještě to zabíjelo další lidi. Ale ten základní startovací mechanismus byl obdobný. U nás je spousta práce, spousta věcí, které se mají dát do pořádku a postavit věci nové. Vezměte si, jak zde chátrají stovky historicky cenných objektů, protože na jejich opravu nejsou peníze. A kdybyste sehnali zedníky, restaurátory, truhláře a další profese, tak jim dáte práci, umožníte jim, aby si vydělali. Oni budou platit daně, zatímco teď pobírají podporu v nezaměstnanosti a žádné daně neplatí. No a tím se konečně dostávám k průplavu Dunaj-Odra-Labe, jehož jsem byl ještě před 3 lety odpůrcem. 3 roky jsem studoval argumenty pro a proti a dospěl jsem k názoru, že je to užitečné vůbec ne jenom z dopravních důvodů, vůbec ne

jenom z energetických důvodů, tím méně z rekreačních důvodů, i když všechny tyto funkce by ten průplav měl. Ale také z důvodů vodohospodářských, protože Moravu postihují pravidelně každé dva, tři roky silné povodně, jejichž následky musíme drazo odstraňovat. Odborníci dospěli k názoru, že tento průplav by negativní účinek těchto povodní výrazně snížil. Jeho stavba by trvala 10 až 15 let, zaměstnala by podle délky výstavby mezi 40 až 70 tisíci osob, což je zhruba 10% současné nezaměstnanosti. Přispěla by ke zvýšení zaměstnanosti, myslím si, že by i zkrátila krajinu, což není tak úplně zanedbatelné. Vezměte si, jak teď Sarkozy ve Francii buduje jeden průplav za druhým. A poslední poznámka: z Fondu soudržnosti by se ten průplav dal financovat z větší části z evropských peněz. Ale to by to někdo musel chtít a někdo by to musel připravit. A co chtít od politiků, kteří se třesou hrůzou jestli budou za rok, za dva nebo za tři znovu zvoleni, aby uvažovali o stavbě, která bude trvat 10 až 15 let.“

Moderátor: „Co na to ekologové?“

Zeman: „Rozlišujeme ekology a zelené. Zelení jsou kariaturou ekologů. Já to mohu uvést na příkladu kůrovce na Šumavě. Můj přítel Miloš Kužvart je nesporně ekolog, 4 roky v mé vládě byl ministrem životního prostředí a vypravil se se mnou na Šumavu, aby jako já odsoudil zločinné počínání zelených. Opakuji zelených, nikoliv ekologů. Jinými slovy, vím, že Martin Bursík proti tomuto průplavu protestoval. No ale když se podíváte na jeho politické dílo, kdy vlastně i díky jeho neúspěšnému vedení Strany zelených tato strana není v parlamentu, tak od Martina Bursíka bych rady nepřijímal. Protože rady můžeme přijímat od úspěšných, nikoliv od neúspěšných.“

Splavnění Labe do Pardubic - plavební stupeň Přelouč

ŘVCC ČR - státní investor, jehož posláním je

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

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
Tel.: +420 267 132 801, Fax: +420 267 132 804
E-mail: rvccr@rvccr.cz, Web: www.rvccr.cz

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Plavební úžina Chvatěruby již nestraší plavce

Ing. Jan Bukovský, PhD. - vedoucí úseku realizace Ředitelství vodních cest ČR

Z plavební mapy České republiky zmizelo další nebezpečné místo. Část Vltavy mezi plavební komorou Dolánky a kralupským železničním mostem (ř. km 23,980 - ř. km 26,700). Dlouhý levotočivý oblouk, ve kterém na levém břehu stojí vesnice Dolany a na ní navazující krátká pravá zátočina s vesnicí Chvatěruby na pravém břehu a poloostrovem Kocanda zasahujícím zleva hluboko do toku řeky. A k tomu skalní masív, který z pravé strany ostře omezuje koryto řeky. Místo, kde se řeka zužovala a vytvářela nebezpečné proudy, které při plavbě po proudu tlačily lodě směrem ke skalnatému břehu, a které byly při plavbě proti proudu pro mnohé lodě jen těžko překonatelné. Chvatěrubska plavební úžina léta prověřovala umění kormidelníků, navigátorů i kapitánů. To je dnes již minulostí.



Bývalá plavební úžina Chvatěruby

Plavební úžinou proplulo před úpravou ročně přes 1100 nákladních, osobních i rekreačních plavidel. Toto číslo nyní bude narůstat. Možnost proplutí úsekem Vltavy mezi Kralupy n. Vltavou a Dolánkami se totiž úpravami prodloužila až o 120 dnů v průměrně vodném roce.

Projekt spolufinancovaný Evropskou unií prostřednictvím Operačního programu Doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj umožnil investorovi stavby – Ředitelství vodních cest ČR realizovat úpravu 2,7 km dlouhého úseku Vltavské vodní cesty tak, aby splňoval zákonem dané parametry dopravně významné, využívané vodní cesty IV. třídy, která je v úseku Třebeň-Mělník součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T) s označením E20-06.

Provedenými úpravami se podařilo odstranit letitá omezení plavební dráhy a v celém rozsahu splavnosti tohoto úseku splnit minimální předepsané parametry šířky (50 m v přímých úsecích), poloměru oblouků plavební dráhy (nejmenší poloměr zakřivení plavební dráhy 650 m) a nejmenší plavební hloubky (3,3 m). Byly odtěženy skalní výchozy do dna u pravého břehu, prohloubeno dno, zkorigován pravý i levý břeh. Dále došlo k odtěžení do profilu řeky značně vystupujícího poloostrova Kocanda a korekci koncentračních staveb na levém břehu. Realizace těchto úprav umožňuje v souladu s dohodou AGN proplutí plavidel až třídy Va.

Celkem stavbaři OHL ŽS a.s. odtěžili a přesunuli 144 000 m³ (cca 260 000 t) materiálu, který byl odvezen na skládky pomocí lodí. Tím byl minimalizován dopad na přírodu i okolní vesnice, kterými by muselo projet přibližně 17 300 nákladních automobilů. Určitou specialitou v průběhu prací byla přeložka vodovodní šyby. U obce Dolany totiž tok Vltavy



V rámci projektu vzniklo i 5 940 m² nových tůň

křížuje vodovod zásobující vodou velkou část Středočeského kraje. Původní vodovodní šyba byla položena příliš mělce a tak bylo při prohrábkách dna nutné její přeložení. Aby nedošlo k dlouhodobému přerušení dodávek vody, bylo rozhodnuto o vybudování nové šyby. Nová šyba byla navržena zdvojená, z dvou trub o průměru 80 cm z tvárné litiny. Celková délka šyby mezi armaturními komorami je 2 x 196 m, z toho délka zatahované části šyby pode dnem řeky, zhruba 20 m od původní trasy, je 2 x 119 m.

Úpravou úžiny došlo též ke snížení rychlosti proudu, což se pozitivně projeví na zvýšení bezpečnosti plavby zejména pro rekreační a sportovní amatérskou plavbu. Lodě tak nyní mohou plout mezi Prahou a Mělníkem bez přerušení až do průtoku 450 m³/s. Původně byla plavební úžina díky svým parametrům nesplavná již při průtoku 250 m³/s a výrazně tak omezovala splavnost Vltavy, protože z bezpečnostních důvodů docházelo při tomto průtoku k zastavení plavby na celém úseku od Prahy po Mělník. Podmínky pro plavbu se ale zlepšily i při nízkých průtocích. Před realizací projektu nebyl totiž při průtocích do 50 m³/s splněn parametr nejmenší plavební hloubky 3,3 m ani v profilu pro jednodlný provoz. I toto omezení je dnes již minulostí.

Úpravy úžiny Chvatěruby měly význam nejen pro plavbu. Byly důležité i pro místní obyvatele z hlediska protipovodňové ochrany. Při průtocích o výši pětileté vody bude nyní hladina řeky o 29 cm níže, což pro ně bude mnohdy znamenat rozdíl mezi zaplavenou a nezaplavenou nemovitostí.

Stejně jako u jiných staveb ani v případě úpravy plavební úžiny Chvatěruby nezapomnělo Ředitelství vodních cest ČR na přírodu. Bylo vysazeno 280 stromů a 150 ks křovin. Pro živočichy a rostliny obývající pobřežní biotop vzniklo i 5 940 m² nových tůň.

Celkové náklady na úpravu plavební úžiny Chvatěruby byly 351 mil. Kč, z nichž bezmála 300 milionů bude zapláceno z evropských dotací.



Pod řekou byla realizována nová vodovodní šyba

Připomínka první plavby Bohemie

Ing. Petr Forman - Societas Rudolphina

Téměř přesně po 170 letech od plavby prvního českého parníku po Labi do Drážďan, která se uskutečnila 12. června 1841, uspořádaly Labská plavební společnost a statutární město Děčín vzpomínkovou plavbu do stejného města. Plavba, která se konala 20. května 2011, byla současně zahájením novodobé lodní linky Děčín-Drážďany, která se bude provozovat ve spolupráci se společností Sächsishe Dampfschiffahrt.

Trochu historie...

S paroplavebními pokusy u nás započal proslulý Josef Božek – nejprve v roce 1816 na modelu a pak v roce 1817 již se skutečným převoznickým prámem a pasažéry. K pravidelné plavbě bylo však ještě daleko, a to jak pro (u nás) pomalejší vývoj potřebných lodí, tak i pro tehdejší nezpůsobilost labské i vltavské vodní cesty; vždyť na Labi se uváděly hloubky i pouhých 60 cm, na Vltavě dokonce i 45 cm. Bagrování a úpravy na Labi pak probíhaly v letech 1833–1836, regulační práce na Vltavě se ale ukázaly ještě složitější a dlouhodobější. V Děčíně se poprvé objevil parník nikoli český, ale saský, byla to roku 1838 *Königin Maria*. Tlak na zavedení paroplavebního spojení mezi Prahou a Saskem stále rostl, ale získání privilegia a založení funkční společnosti podle platných *Direktiv pro paroplavbu* z roku 1817 se přes několik pokusů nedařilo.

Roku 1839 se začal (již podruhé) zabývat plánem na přepravu osob mezi Prahou a Drážďany podnikatel John Andrews, který již nabyt určitých zkušeností s provozem parníku *Sophie* mezi Gmundenem a Ebensee na Travenškém jezeře; loď tam pro něj postavil Joseph John Ruston. Když se Andrews rozhodl podnikat na Vltavě a Labi, musel nejprve získat nezbytné privilegium, což se nakonec podařilo 9. listopadu 1839. Plány potřebné lodi vypracoval opět J. J. Ruston a pro její výstavbu si vybral vhodný břeh Vltavy v Karlíně. Ano, právě tam, kde dnes jsou poslední zbytky slavné „Rustonky“ (ta tam samozřejmě ještě nebyla), a kde tehdy skutečně bylo řečiště Vltavy, než bylo roku 1926 přemístěno. Ostatně – kdo si dnes vzpomene, že dnešní ministerstva dopravy a zemědělství stojí rovněž „na vodě“, tedy na místě Helmových mlýnů, a kdo si uvědomí, opouštěje centrum Prahy po nové čtyřpruhové silnici podél karlínské Invalidovny, že jede v místě hladiny bývalého karlínského přístavu...

Stavba parníku jménem *Bohemia* a jeho předběžné zkušební plavby proběhly mezi zářím 1840 a květnem 1841. V polovině května prošla *Bohemia* přísnými kontrolami komisařů, dbajících zejména na bezpečnost parních strojů, zvláště pak kotlů. Oficiální zkušební plavby s asi 60 cestujícími na palubě se konaly za velkého zájmu veřejnosti (ostatně šlo o první český parník!) 18. a 19. května.

Poté se parník přesunul na Labe do Obříství, odkud se 26. května 1841 vydal na další zkušební plavbu, tentokrát již po Labi do Drážďan. Po návratu pak 12. června 1841 vyrazila *Bohemia* na první již pravidelnou plavbu, další odjezdy z Obříství se konaly 16., 20., 24. a 28. června. Podle dobových zpráv *Bohemia* uskutečnila do 3. listopadu 1841 celkem 35 plaveb do Drážďan a zpět.

Bylo by možné napsat ještě mnohé. Třeba o brzké výstavbě druhého parníku *Germania*, o logistice celé dopravní trasy (koňským omnibusem z Prahy do Obříství, a odsud lodí),

o skonu Johna Andrewse a následném převzetí společnosti i s Andrewsovy manželky dosavadním společníkem J. J. Rustonem, o tvrdém konkurenčním boji se saskými společnostmi, které později začaly zajíždět do Čech, o prohře v tomto souboji, končícím v roce 1851 prodejem společnosti a všech lodí (nyní již tři – *Bohemia*, *Germania* a *Constitution*) saské společnosti SDG – ale to už bude lépe přečíst si celou pozoruhodnou knihu Ing. Miroslava Huberta *Legendární parník Bohemia*, z níž jsem si dovolil čerpat.



A tak už jen základní data o Bohemii:

délka	36,75 m
šířka	4,68 m
boční výška	2,16 m
ponor prázdné lodi	0,38 m
ponor obsazené lodi	0,46 m
výtlak	55 tun
nejvyšší počet cestujících	140 osob
(salon I. třídy pro 40 osob, salon II. třídy pro 30 osob, apartement pro 12 dam; zbytek cestujících na palubě)	
posádka 10 osob (kapitán, kormidelník, konduktér, 2 topiči, 2 lodníci)	
propulze	
kolesa o průměru	4,22 m
parní stroj	75 koní
výrobce John Penn a syn, Greenwich, Anglie	

... a trochu současnosti

Vzpomínkové plavbě lodi *Poseidon* po 170 letech, přesněji dne 20. 5. 2011, předcházela bohatý kulturní a společenský program na přístavišti pod děčínským zámekem a také předání plaket kapitánům dálkové plavby a zasloužilým osobnostem v oboru lodní dopravy. Dekorování se ujal primátor statutárního města Děčín František Pelant, který ostatně převzal nad celou akcí záštitu. Výročí památné plavby pozdravila také hejtmanka Ústeckého kraje Jana Vaňhová a starostka Obříství Jitka Zimová – vždyť právě odtud před 170 lety *Bohemia* vyplula!



Hovoří starostka Obříství Jitka Zimová, po jejím boku hejtmanka Ústeckého kraje Jana Vaňhová a primátor Děčína František Pelant



Dlouholetý propagátor historie i současnosti plavby Ing. Vlastimil Pažourek (dnes děčínský radní) a jeho kolegyně



Roli Bohemie tentokrát převzal Poseidon

Břehy Labe lemují u nás i v Německu skály labského údolí, což se nepochybně od památné plavby Bohemie nezměnilo. Zato řeka sama, plavba na ní, i politické prostředí prošly za 170 let mnohými peripetemi. Můžeme se jistě radovat, že městečka, vesnice i památky podél řeky se postupně vrátily k dávnému lesku.

Vzpomínkovou plavbu provázelo střídavé počasí – od krásného slunečna po hustý déšť a mlhu. Přesto byla nálada slavnostní a velmi příjemná, snad i proto, že všichni přítomní cítili, že alespoň osobní plavba se pomalu, ale jistě obnovuje a nabírá na síle. Samozřejmě, že o to více se diskutovala nedobrá situace nákladní plavby. Jakoby ono proměnlivé počasí bylo ilustrací tohoto stavu – jen to Slunce se nad labskou plavbou ne a ne rozzářit...



Děčínský přístav v současnosti není bohužel příliš vytížený...



Labské údolí mezi Děčínem a státní hranicí



Nechyběli politici – senátor Jaroslav Kubera a bývalý senátor Josef Zoser (dnes starosta Jiřetína pod Jedlovou) patří mezi přátele plavby



Hřensko ohromí svou polohou a půvabem – a z řeky je to zvlášť patrné



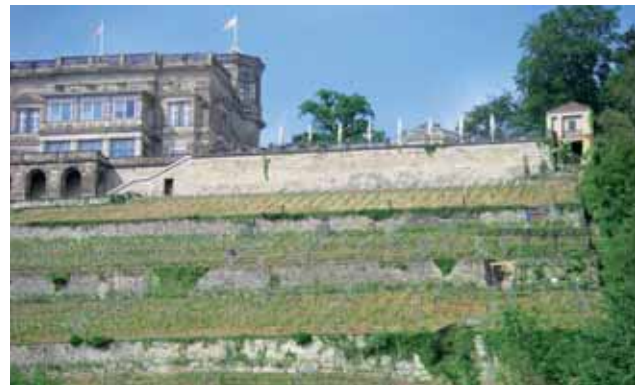
Kdo si pamatuje Pirnu jako město chemie, dnes užasne nad půvabně obnoveným centrem historického města



Zámek má impozantní přístup k řece



Starosta Pirny na palubě Poseidonu



Labské vinice



Venkov...



Z této vodárny se dříve zásobovaly Drážďany



Podle historiků slouží na lodi Diesbar dodnes původní parní stroj z Bohemie!



...i zámek



Panorama Drážďan, zvaných též Florencie na Labi, se vrátilo k dávnému lesku

Přívozy v Pražské integrované dopravě

Tomáš Prousek, Filip Drápal - ROPID

Přívozy jako nejstarší prostředek veřejné dopravy mají své místo i v Praze. Doložit první přívoz není možné, protože existovaly doslova odepaměti. Vltavu bylo možné překonat třemi základními způsoby: brodem, přívozem či mostem (a teprve nedávno přibyl tunel). Brody zanikly po regulaci Vltavy a rostoucí provoz dal vznikat celé řadě mostů. Přívozy byly historicky provozovány téměř na 50 místech stávajícího území hl. m. Prahy, ještě v první polovině 20. století jich byla v provozu necelá polovina. Změna dopravních návyků (především rostoucí automobilismus), výrazné zhoršení podmínek pro soukromé podnikání v době komunistického režimu (většina přívozů byla tradičně zajišťována jako drobná živnost) a stavba dalších mostů přinesla v druhé polovině 20. století postupný zánik přívozů, kdy jako poslední dojezdil v roce 1992 sedlecký přívoz.

Sedlec-Zámky

Právě tento přívoz byl jako první obnoven v červenci 2005 a to jako plnohodnotná linka Pražské integrované dopravy. Protože dopravní obsluha Zámek (na pravém břehu) byla zajištěna vybranými spoji autobusové linky 102, znamenal obnovený přívoz zlepšení dopravní obsluhy pro obyvatele této části Prahy a to zejména možností kombinace s vlakem (především pro spojení do centra města) či autobusy (pro spojení na Prahu 6). Zámky i Sedlec obnovené spojení přijaly spontánně, což se projevilo častými cestami na druhé břehy, které byly dlouhou dobu blízko, ale nedostupné. Přívoz, který obsluhují plavidla První Všeobecné Člunovací Společnosti, získal o rok později označení jako linka P1. Přívoz slouží k dopravě obyvatel Sedlce, Zámek i vzdálenějších Bohnic, zaměstnanců městského psince v Zámčích. Pro některé dopravní vztahy přívoz znamená časovou úsporu desítek minut oproti pozemní cestě. Díky příjemnému zázemí přímo u pravobřežní cyklotrasy A2 se stal cílem výletů cyklistů, bruslařů i pěších, z nichž řada výlet spojuje s cestou přes Vltavu. Přívoz si zachoval tradiční charakter provozu, kdy vyplouvá dle potřeby. O plavbu se žádá převozník přímo nebo prostřednictvím tradičního úderu vázacího kruhu na levobřežní opěrné zdi. Spoje uvedené v jízdním řádu navazují na obou březích na další dopravu a slouží především pro nabídku spojení při vyhledávání na internetu.

V Podbabě-Podhoří

V červenci 2006 byl zřízen druhý přívoz (linka P2) v místech, kde byl dříve (cca do 70. let 20. století) provozován tzv. Lysolajský přívoz. Již první rok provozu mezi přístavišti V Podbabě a Podhoří naznačil potenciál pro dopravní spojení z Bohnic na Prahu 6 či na Suchdol. Výrazně rostoucí poptávka však byla spojena především s rekreační dopravou do oblíbené oblasti Troje, kde se nachází zoologická a botanická zahrada a barokní zámek s francouzskou zahradou. Přívoz tak nabízí rychlé a atraktivní spojení, ale i možnost jak se vyhnout častým kolonám vozidel v Trojské ulici, které násobně prodlužují tradiční cestu autobusovou linkou 112 z holešovického nádraží.

Pro uspokojení poptávky byly postupně podniknuty další kroky. Od dubna 2009 byla zavedena nová minibusová linka 236 spojující Podhoří se zoologickou zahradou a bohnickým sídlištěm. Cestující z Bohnic tak získali atraktivní

alternativu ke čtvrt hodinové pěší cestě nebo dojíždění autem s obtížným parkováním poblíž přívozu. Od dubna 2010 je provoz přívozu v sezóně zajištěn dvěma plavidly s jízdním řádem zajišťujícím návaznost na spoje autobusových linek 112 a 236. Celoročním základem je tak interval 15 minut, který je v sezóně druhým plavidlem zkrácen na 7,5 minuty s tím, že v případě zvýšené poptávky jsou obě plavidla v provozu nepřetržitě. V takovém případě je sice možné zajistit až 20 přeplaveb za hodinu v každém směru, ale tak intenzivní provoz není možné zajistit delší dobu. Důvodem je především skutečnost, že stávající plavidla (tzv. vltavský naháč pro 12 osob) nejsou pro charakter a intenzitu provozu ideální, proto dopravce připravuje výměnu za plavidlo větší a především plně bezbariérové.



Přívoz P2 spojuje Podbabu a Podhoří

Lihovar-Veslařský ostrov

Přívoz linky P3 propojil vltavské břehy mezi Zlíchovem a Podolím v červenci 2007. I v tomto úseku Vltavy byly v historii provozovány přívozy, poslední z nich zanikly ještě před zprovozněním Barrandovského mostu. Tento most však pro umístění, napojení a celkovou nevhodnost do městského prostředí (zejména velmi nepřívětivé trasy pro pěší a cyklisty) plní hlavně funkci silničního mostu, ale pro základní propojení vltavských břehů a zástavby je téměř nefunkční. Právě tyto nedostatky přívoz P3 od za-

hájení provozu dle svých možností, ale úspěšně, pokrývá. Levobřežní přístaviště leží v blízkosti přestupního uzlu zastávek Lihovar, kterým projíždějí tramvaje od Barrandova a autobusy například od Zbraslavi či Radotína. Pravobřežní přístaviště postupně měnilo umístění dle místních podmínek, bohužel se doposud nepodařilo zajistit přístup na břeh v místě nejvýhodnějším – tedy v přímé vazbě na zastávku Dvorce – novým pěším koridorem v prodloužení Jeremenkovy ulice. Historicky tak byla střídána přístaviště na Veslařském ostrově a v areálu Žlutých lázní. Přívoz byl původně provozován pouze jako sezónní od dubna do října, ale od dubna 2010 přešel do celoročního provozu, po kterém byla ze strany cestujících poptávka. Provoz linky P3 zajišťuje loď Josefína s technickou kapacitou 12 osob, která je díky své konstrukci bezbariérově přístupná a proto je mezi cyklisty a cestujícími s kočárky nejoblíbenějším plavidlem Pražské integrované dopravy. Význam přívozu pro cyklisty je v současné době zásadní, protože severně od lihovaru je levobřežní cyklotrasa A1 vedená v provizorní stopě dopravně zatíženou Nádražní ulicí a přívoz tak zajišťuje pro spojení na výrazně kvalitnější pravobřežní cyklotrasu A2 pohodlnou alternativu (právě ke zmíněnému Barrandovskému mostu). Budoucnost přívozu může poměrně výrazně ovlivnit výstavba nového mostu přes Vltavu, který by měl téměř úplně jeho stopu kopírovat. Tzv. Dvorecký most je sice zanesen v Územním plánu hl. m. Prahy, ale protože jeho výstavba je stále v nedohlednu, není o významu přívozu P3 v nejbližších letech pochyb. Přívoz P5 bude plout v nové sezóně od dubna 2012 v nové zkrácené trase: Kotevní - Císařská louka - Výtoň, přívoz bude nově jezdit v intervalu 30 minut (bude tím posíleno smysluplné spojení Císařské louky s oběma vltavskými břehy a naopak zrušen nepříliš využívaný úsek Výtoň - Jiráskovo náměstí).



Přívoz P3 spojuje Zlíchov a Podolí

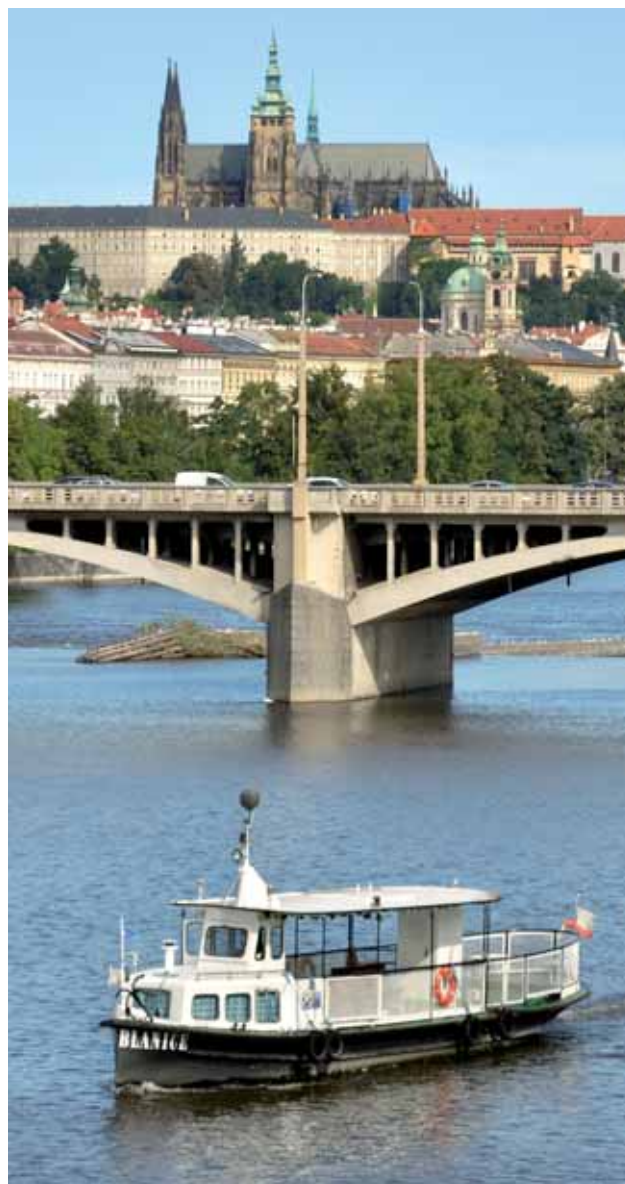
Spojení břehů a ostrovů v centru Prahy

V srpnu 2008 zahájily provoz další dva přívozy, jejichž trasy však definici přívozu jako nejkratší spojnici protilehlých břehů úplně nesplňují. Příčinou byl zejména silný zájem městských částí Praha 1 a Praha 5 o zatraktivnění volnočasových lokalit, což sebou zejména v případě linky P5 přineslo dlouhou trasu s jízdní dobou umožňující pouze dopravně neatraktivní interval 60 minut. Linka P4 spojovala pravý vltavský břeh s ostrovy Střeleckým, Slovanským a Dětským. Protože jsou tyto ostrovy z vltavských břehů dostupné po mostech nebo lávkách, byla funkce přívozu převážně volnočasovou atrakcí. Tomu odpovídala i rozsah provozu od dubna do října, provoz zajišťoval "vltavský naháč" pro 12 osob. Přívoz P4 už v příští sezóně nevyjede.

Základní funkcí přívozu P5 mělo být spojení na severní cíp ostrova Císařská louka, který je suchou cestou poměrně ob-

tížně dostupný pouze přes most na jižním cípu. Avšak právě zájmy městské části Praha 1 byly příčinou prodloužení trasy až do přístaviště Jiráskovo náměstí a tím nemožnosti zajistit spojení na Císařskou louku v dostatečně atraktivním intervalu. I přesto je dopravní funkce významná zejména pro dopravu zaměstnanců i klientů autocampu a dalších aktivit na Císařské louce. Plavby lodi Blanice s kapacitou 50 osob přispívají i oživení výtoňské náplavky a každou sobotu tak doplňují poklidný kolorit farmářských trhů.

Protože linky nezajišťují významné dopravní spojení, přispívají na jejich provoz i městské části Praha 1 a Praha 5. Přívoz P5 bude plout v nové sezóně od dubna 2012 v nové zkrácené trase: Kotevní - Císařská louka - Výtoň, přívoz bude nově jezdit v intervalu 30 minut (bude tím posíleno smysluplné spojení Císařské louky s oběma vltavskými břehy a naopak zrušen nepříliš využívaný úsek Výtoň - Jiráskovo náměstí).



Lod Blanice slouží jako přívoz P5

Lahovičky-Nádraží Modřany

Přívoz P6 zahájil zkušební podzimní provoz v září 2009 a do plného vyplul jako celoroční v dubnu 2010. Výraznou nevýhodou je rozmístění zastavby, zastávek ostatní dopravy a přístupů k řece v této části Prahy a to zejména v kombinaci s jezem Modřany. Ten totiž odděluje vcelku ideální přístaviště pro přístup z Modřan a Velké Chuchle.

Linka je tak v provozu v ideální poloze pro modřanský pravý břeh (v blízkosti zastávek tramvají, autobusů a vlaků), ale v méně výhodné poloze pro břeh levý. I přes tyto nepříznivé okolnosti si přívoz našel své pravidelné i nepravidelné zákazníky, z nichž významnou část tvoří cyklisté využívající páteřní povltavské trasy A1 a A2. Je samozřejmě otázkou, jak se bude území dále vyvíjet, jaký vliv bude mít zprovoznění nové lávky podvěšené pod mostem Pražského okruhu a jak se bude vyvíjet záměr na stavbu přemostění Vltavy v této oblasti.

Zkušenosti z provozu

Přívozy Pražské integrované dopravy si za poměrně krátkou dobu novodobé existence našly své cestující, za rok 2010 jich přepravily 492 000. Údaje za první měsíce roku 2011 signalizují další nárůst poptávky, který spolu s celoročním provozem většiny z nich dává naději na překročení počtu 600 000 cestujících za rok. Jejich skladba se postupně i sezónně vyvíjí, v současné době mají především linky P1, P2 a P3 významný podíl každodenních ryze dopravních cestujících, kteří v pracovní dny tvoří velkou část přepravených lidí. V nepracovní dny a v odpoledních hodinách dnů pracovních pak převažují cestující na výletě, návštěvníci zoologické nebo botanické zahrady, volnočasových areálů v Podolí či Modřanech, cyklisté a inline bruslaři atd. Zejména pro cyklisty je velkým přínosem propojení vltavských břehů, které sledují páteřní pražské cyklotrasy A1 a A2 – na cyklisticky neatraktivnějších přívozech je podíl cyklistů až třetinový.

Provoz přívozů je zajištěn dle jízdních řádů jednotlivých pro celý systém PID, které jsou současně využívány veřejně přístupnými vyhledávací spojení (přes internet, mobilní telefony apod.). Dva přívozy (linky P1 a P6) však k jízdám dle jízdního řádu zajišťují navíc tradiční převoznický provoz „dle potřeby“ a o cestu tak můžete převozníka požádat ústně či akustickým signálem (v Sedlci originálně úderem železného kruhu o zed). Ostatní linky jezdí podle pevného jízdního řádu s tím, že na linkách P2 a P3 je při zvýšené poptávce zajišťován operativně nepřetržitý provoz.

Přívozům PID je věnována i samostatná stránka na webu www.ropid.cz (Praktické informace > Cestujeme), s jarem je každoročně vydávána komplexní tištěná skládací informace. Provoz všech přívozů PID je financován z kapitoly Doprava rozpočtu hl. m. Prahy, na linky P4 a P5 navíc přispívají městské části Praha 1 a Praha 5.

Lodní linky pomáhají nejen v pravidelném provozu, ale už několikrát úspěšně nahradily i klasickou městskou dopravu. Pamětníci si jistě vybaví parníky, nahrazující tramvaje u tunelu skrz vyšehradskou skálu v letech 1975 a 1982. Podobný způsob náhradní dopravy byl využit při rekonstrukci tramvajové trati mezi Výtoní a Podolskou vodárnou na podzim 2008. Lodní linka X-21 se pro část cestujících stala atrakcí a milým zpestřením každodenních cest do práce. Lodě však dokázaly nahradit i příměstské autobusy, a to v prosinci 2005 při komplikované uzavírci silnice mezi Štěchovicemi a Davlí. Již tehdy se na lodích objevily klasické žluté označovače Pražské integrované dopravy. Zatím poslední šanci pro kapacitní vltavské lodě představovala stávka zaměstnanců v dopravě 16. června 2011. Vzhledem k nefunkčnosti metra, většiny tramvají i městských autobusů byly hledány všechny možnosti, jak alespoň částečně zajistit v Praze dopravní obslužnost. Ke slovu se tak dostaly kapacitní výletní lodě v úseku Modřany-Braník-Palackého náměstí. I když byla jízdní doba o poznání delší než pomocí klasické MHD, neobvyklý zážitek z plavby časovou ztrátu bohatě vynahradil.



Náhradní lodní doprava okolo uzavřeného vyšehradského tunelu

Budoucnost přívozů v Pražské integrované dopravě

Po letech až bouřlivého novodobého rozvoje přívozů je nutné řešit podmínky pro zlepšení služby cestujícím. Jedná se zejména o bezbarierizaci přístupů na přístaviště a zejména plavidel samotných – to nejen zlepší možnost využití přívozů pro osoby se zhoršenou schopností pohybu (tedy nejen osoby s tělesným postižením, ale i cestující starší, děti, cestující s kočárky či jízdními koly), ale zrychlí odbavení na přístavištích a zjednoduší práci lodníků (za den „navzpírají“ i 10 tun kol a kočárků!). Rostoucí zájem o přepravu vytváří nové nároky a potřeby, které je nutné v zájmu zachování kvality poskytované služby žádat řešit a uspokojovat. Dále je nutné zlepšovat vybavení přístavišť a odbavovacího systému (označovače a čtečky jízdenek) a dostupnost informací. Z pohledu kontroly provozu samotného je připravováno vybavení plavidel sledovacího zařízení na principu GPS.

Další rozvoj je směřován do zahrnutí dalších přívozů do integrovaného dopravního systému – na území obsluhovaném Pražskou integrovanou dopravou jsou v provozu další čtyři přívozy (ve Vraném, Klecánkách, Libčicích a Lužci), které svou potřebnost vytrvale obhajují běžným provozem i v poměrech nepříznivých z pohledu podpory provozu netradičních dopravních prostředků ze strany Středočeského kraje či státu. Tarifní propojení s návaznými linkami by ocenili zejména cestující, kteří tyto přívozy používají v rámci delších cest v kombinaci s vlakem či autobusy PID. Významný je i systém dostupnosti a jednotnosti informací o provozu. Na rok 2012 je plánováno v rámci Pražské integrované dopravy obnovení přívozu Černošice, Mokropsy-Kazín.

Linka	Provozní parametry přívozů PID					
	Období	Dny	Od	Do	Interval	Max. provozní limit průtoku
P1	celoročně	PD	05:25	20:00	na požádání dle potřeby	450 m ³ /s
		SN	06:45			
P2	celoročně	PD	05:25	20:00	léto: 7,5-15 min. zima: 15 min.	450 m ³ /s
		SN	06:30			
P3	celoročně	PD	06:00	22:00	20 min.	~700 m ³ /s
		SN	07:00			
P4	duben–říjen	CT	09:00	20:00	20 min.	~550 m ³ /s
P5	celoročně	CT	08:00	20:00	60 min.	~700 m ³ /s
P6	celoročně	PD	06:40	19:00	na požádání dle potřeby	~700 m ³ /s
		SN	08:00			

Po proudu Dunaje

s větrem v plachtách, nebo spíše s vesly v ruce?

David Stránský, Gábina Šťastná



(obr. 1)

Nápad vydat se po stopách Vikingů – splout Dunaj do jeho delty a následně přeplout Černé moře do Gruzie (ať už severní nebo jižní cestou), se zrodil v hlavě Rudy Krautschneidera, předního českého mořeplavce. Z dnešního pohledu se celý nápad může zdát jako bláznovství, z pohledu samotných účastníků výpravy se však jednalo o dobrodružnou cestu za hlubším poznáním sebe sama, vzájemné sounáležitosti a spolupráce a vůbec souznění s Matkou Zemí. A tak ti, kteří se po třech týdnech a 900 km vyloдили v Turnu Severin, nebyli stejní, jako když před třemi týdny z Komárna lodí vyplouvali. Ano, byli špinavější, opálenější, unavenější, možná i fyzicky silnější, ale hlavně bohatší o společně strávený čas, o společné sdílení. Bohatší o poznání, jak důležitá je vzájemná sounáležitost, respekt a spolupráce, jak důležitá je role každého z nás pro vytvoření fungujícího celku.

Loď, která se měla vydat na plavbu, se jmenuje *Huck* (čte se stejně, jako se píše) a byla postavena Rudou původně pro radost dětí z dětských domovů. Z počátku plnila svůj účel, děti ji využívaly ke svým hrám, ale na jejich poměry byla příliš robustní, a tak se pro ně postavila loď lehčí a obratnější a *Huck* se začal připravovat na cestu za čajem do Gruzie.

Huck je otevřená šestiveslice (obr. 1) o délce 6 m, šířce 2,40 m a hmotnosti, která se s posádkou a výbavou blíží jedné tuně. Loď není vybavena stálým motorem, a rovněž použití motoru jako záložního bylo posádkou jednohlasně zamítnuto. Nejdůležitější součástí lodi se tak v první části naší pouti ukázalo být šest vesel. Kromě nich je *Huck* vybaven šest metrů vysokým stěžněm, malou kosátkou a hlavní plachtou bez ráhna. Domovským přístavem *Hucka* je rybník na návsi ve Velké Skrovnici, daleko od vody, která by ho donesla až do Černého moře. Vzhledem k tomu, že

vzdálenost, kterou má *Huck* urazit představuje doslova tisíce kilometrů (1800 km po Dunaji a zhruba to samé po Černém moři), byla celá plavba rozplánována na několik let.

První část zahrnovala přesun lodi na Dunaj a následně jeho splavení co nejdříve k deltě. Protože Ruda se s námi vydat nemohl, pověřil mě vedením expedice, a tedy i sestavením posádky. Dnešní doba je však tak rychlá a pohodlná, že sehnat byt jen pár lidí, kteří by si našli bezmála měsíc času a vyrazili na loď do velmi spartánských podmínek, je téměř nadlidský úkol. Nakonec se podařilo sestavit posádku pěti lidí (což je na šest vesel relativně málo) z různých oblastí lidské činnosti, počínaje státní správou a filmovým průmyslem, přes střední školství a akademickou půdu až po vrcholový sport. Přes různost našich povolání i povah, nebo možná naopak díky tomu, se původní obavy z transformace šestiveslice v ponorku (ať už fyzicky či psychologicky) nenaplnily. Bezpochyby k tomuto úspěchu přispěla i jediná žena v naší posádce, která se po celou plavbu s láskou starala o naše žaludky (šlo o české, italské, mexické a další variace stravy) a také vesly zmožená těla (pravidelné masáže, které uvolnily naše svaly i mysl).

Vlastní cesta začala 23. 7. 2011 spuštěním *Hucka* na řeku Váh v Komárně. Následoval úklid a naložení lodi a kolem čtrnácté hodiny jsme se za dohledu Rudy, zástupců Povodí Labe a dvou nadšenců z královehradecského Odysseus Jachtklubu chopili vesel a vypluli po Váhu, abychom po pár desítkách minut na říčním kilometru 1766 vpluli na Dunaj.

První část cesty vedla po hranicích Slovenska a Maďarska až k Visegradu (km 1695), za nímž se koryto Dunaje stáčí na jih směrem k Budapešti (km 1645). Tou jsme proplouvali třetí den naší plavby. V prvních dnech jsme si vy-



(obr. 2)



(obr. 5)

brali trochu horšího počasí s deštěm, naučili jsme se však naši loď a posádku chránit před nepřízní počasí pomocí rozměrné plachty, do které jsme loď – s výjimkou postu kormidelníka – zavinuli (obr. 2). Lodní doprava v tomto úseku je dost hustá, což platí především pro nádhernou Budapešť, kde manévrování mezi mosty (cekem jich je zde osm), malými čluny, nákladními čluny a výletními loděmi v poměrně úzkém korytě bylo z pohledu další plavby jednou z nejnáročnějších věcí. Vše jsme zvládli a čtvrtý den mohli pokračovat v plavbě Maďarskem, tentokrát už Dunajem daleko méně zatíženým lodní dopravou.

Dunaj v této oblasti protéká Maďarskem na jih; na levý břeh řeky tu navazuje svému jménu opravdu věrná rozlehlá

oblast Pusta. Vesnice podél řeky jsou k vidění jen velmi zřídka. V těch ojedinělých případech se proto vyplatí přistát a doplnit zásoby výborným maďarským vínem od soukromých vinařů (vinařské regiony Tolna, Szekszard a Hajos-Baja). Právě v tomto úseku řeky lze nejnadhěji splynout s přírodou a vychutnávat samotu ve střední Evropě jinak nevídanou. Nebylo výjimkou, že v části řeky, kterou jsme měli na dohled, nebyl kromě nás ani jeden dům, člun, rybář, či plavec. Prostě jsme byli na řece úplně sami, jen s ptáky a západem slunce (obr. 5).

Šestý den naší plavby jsme přistáli v Mohácsi (km 1448), abychom byli odbaveni před výjezdem za hranice Evropské unie. Musím přiznat, že přistávání u kapitanátů bylo pro nás jedním z nejtěžších úkonů, neboť omezená manévrovatelnost tunového *Hucka* v tekoucí řece bez motoru vyžadovala spíše přistání ve vracáku, či v tišině mezi stromy, nežli v proudu. V případě Mohácsu je kotviště kapitanátu na vnějším oblouku, tedy v největším proudu řeky. Při našem příjezdu byla kotviště pro menší lodě plně obsazena a tak nám nezbyvalo než s vypětím všech sil přistát u kolmé betonové zdi pro velké nákladní čluny, kde jsme si připadali jak v Gulliverově říši (obr. 6).

Hned druhý den nás čekal srbský kapitanát v Bezdanu (km 1425), sice hůře vybavený technikou a ve starší budově, ale z pohledu vstřícnosti zaměstnanců výrazně převyšující naše zkušenosti z Mohácsu. Jen za odbavení se tu platí 60 euro.

Po krátkém putování po hranicích Srbska a Chorvatska se Dunaj za Vukovarem (km 1333) stáčí opět na východ a opouští chorvatskou hranici. Konečně více využíváme i plachty, což je po týdnu veslování příjemná změna. Dny nám už splývají, ale přesto z nich vystupuje průjezd Novim Sadem (km 1255) s výrazným meandrem pod ostrohem pevnosti Petrovaradin, řekou zúženou až na 200 m. Jednácí den naší plavby vplouváme do Bělehradu (km 1170), jehož proplutí není tak navigačně složitě jako v Budapešti – řeka nevede středem města, je široká a též pohled na město není příliš okouzlující. Zato hospůdka, u které výjimečně zakotvíme na oběd (abychom ochutnali dary Du-



(obr. 6)



(obr. 7)



(obr. 8)



(obr. 11)

naje) stojí za to (obr. 7).

Za Bělehradem začíná možná nejzajímavější část naší plavby, protože se začínáme blížit třem soutěškám Železných vrat. Předtím ještě míjíme obrovský hrad Smederevo (km 1116) (obr. 8) a těsně před vplutím do první soutěsky Golubac (14,5 km dlouhá, v nejužším místě široká 230 m) kotvíme u stejnojmenného hradu (km 1040). Ten nás svoji atmosférou přenáší o několik století zpět (obr. 9). Už v těchto místech, vzdálených od přehradní hráze Železných vrat 100 km, je patrné vzdutí. Vzhledem k tomu, že se



(obr. 9)

k hradu blížíme nejkratší cestou (tj. mimo plavební dráhu), vytváříme si slalomem mezi kmeny zatopených stromů, které jsou většinou skryté těsně pod hladinou, podvečerní navigační múru. Občas větve a kmeny lehce podrbou trup *Hucka*, našťastí bez následků. Podle rychlosti našeho postupu bych soudil, že zde dříve býval pěkně hustý les. Ve vlastních soutěškách však stavba přehrady umožnila bezpečnou plavbu v sice stále úzkém, ale místy až 80 m hlubokém korytě.

U hradu Golubac trávíme neplánovaně téměř 24 hodin. Silný protivítr v kombinaci s malým proudem nás do první soutěsky nehodlá pustit (obr. 11). Až v podvečer vítr trochu slábne a po otevřené hladině se dostáváme k jejímu ústí, vplouváme dovnitř a schováváme se alespoň částečně před větrem pod jejími stěnami. Se silným protivětrem pak podobně bojujeme i při proplutí soutěskou *Gospodin Vir* (15 km a 220 m šířky v nejužším místě) a poslední soutěskou *Kazan* (19 km s nejužším místem širokým 150 m) (obr. 12-13). Celá plavba skrz soutěsky nám tak neplánovaně trvala celé tři dny, ale je to vlastně dobře, protože kdybychom soutěsky propluli s větrem v zádech, možná bychom přehlédli to, co jsme takto měli čas si pozorně prohlédnout a dokonale prožít.

Od konce soutěsek už to není daleko k samotné přehradě zvané srbsky *Djerdap* (km 943). Čekáme zde na pravidelnou hodinu proplavení a k našemu překvapení se celý kolos dvou plavebních komor v sérii, každá 310 m dlouhá, 35 m široká a se zdvihem 15 m dává přesně



v 15:00 do pohybu jen kvůli nám (obr. 14).

Posledních pár dní nám vítr přeje ještě méně. Většinou se v počtu čtyř veslařů a jedné kormidelnice pohybujeme s velkým úsilím rychlostí maximálně 3 km/h (ač zpočátku naši plavby s větrem v zádech a větším proudem naše rychlost přesahovala 10 km/h). Poslední den naší výpravy se naše rychlost snížila natolik, že jsme za tři hodiny plavby urazili jen něco kolem dvou kilometrů. Plavbu nám komplikovaly i jeden metr vysoké vlny, které se samozřejmě (jak jinak) valily s větrem přímo proti nám (obr. 15). Byl nejvyšší čas respektovat Dunaj a Hucka na říčním km 907 vytáhnout na souš a připravit ho k přezimování. Dělo se tak s pomocí a obrovskou ochotou místních lidí z vesnic Tismana a Ostrovu Mare.

Za devatenáct dní jsme spluli 863 km, z toho 649 s pomocí vesel a jen 214 za pomoci plachet.

Nakonec zůstala už jen cesta domů standardními dopravními prostředky. A přemýšlení o tom, co ty tři týdny pro nás dohromady i pro každého zvlášť znamenaly. Nežlobte se, že se s vámi o to nepodělím. Ono to totiž nejde slovy

vyjádřit. Ale už před lety jsem objevil ukazatel, který přesně vyjadřuje, jak byly mé cesty a výlety z pohledu odpočinku a osobního rozvoje „kvalitní“. Když odjíždím na dva týdny a po návratu mám pocit, že jsem byl pryč sotva týden, něco s mou cestou bylo špatně. Když je to naopak, je to dobré znamení. Tyto tři týdny na lodi pro mne byly jarem, létem i podzimem. A až přejde zima, nalodíme se znovu a budeme pokračovat v plavbě za dalším obzorem a poznáním.



Říčním vlkem tu je už 67 let

◉ Přívlastkem „kolébka organizovaného jachtingu“ se chlubí klub v Podolí ◉ Založen byl v 19. století ◉ „Klubů, jako je náš, je málo a snažíme se ho udržovat,“ říká jeho předseda

Rodištěm českého jachtingu je pražské Podolí, ovšem náš klub je kolébkou organizovaného jachtingu. Tak to o sobě tvrdí Český yacht klub. Že to zní příliš nabubřele?

„Dá se říct, že to byl první vnitrozemský klub ve střední Evropě,“ říká jeho současný a dlouholetý předseda Jan Šilhavý, který se jachtingu věnuje od svých sedmácti let. Nejstarším členem klubu ale není.

„Máme zhruba 270 členů a ten nejstarší je v klubu už od roku 1944,“ říká Šilhavý.

Klub založil v roce 1893 Josef Rössler-Ořovský a mezník v jeho historii bylo mnoho. Šilhavý zmiňuje třeba zavedení celolaminátových lodí, otevření hra-

„Při povodních jsme měli loděnici včetně dílen zcela zatopenou. Stálo nás to pak hodně peněz a úsilí.“

JAN ŠILHAVÝ, šéf ČYK

nic, kdy se vodáci konečně dostali také k moři, nebo ničivé povodně v roce 2002.

Jan Šilhavý má o budoucím směřování svého klubu jasno. Chce vychovávat další generaci jachtařů a poskytovat jim zázemí.

„Klubů, jako je ten náš, je málo a naší snahou je udržovat ho v kondici,“ říká.



TOMÁŠ BELICA
tomas.belica@metro.cz



► V loděnici najdete pěkné kousky na vodě.

ČYK je šik

- Český yacht klub (ČYK) byl založen již v roce 1893 nadšeným sportovcem Josefem Rösslerem-Ořovským.
- Od roku 1912 klub sídlí v třípatrové celodřevěné loděnici.
- V současnosti má klub asi 270 členů.
- ČYK se chlubí tím, že jako jediný z asi dvacítiky pražských jachetních klubů se programově věnuje mládeži.
- Nejmladším členům je 6 let.
- Nejstarší členové jsou v klubu už 10 a více let.
- Předsedou je od 80. let 20. století Jan Šilhavý.



Autor foto: Tomáš Kolařík

Josef Rössler Ořovský

Zakladatel mnoha sportů, jež v tehdejší Království českém začínal rozmáhat. Všechny sporty také sám aktivně provozoval - hlavně veslování, kanoistiku, jachting, fotbal, rychlobruslení, tenis, lyžování a vodní turistiku. V mnohých získal četné medaile, a to i na mezinárodních závodech. Vypráví se, že Josef Rössler-Ořovský byl i zakladatelem českého lyžování. Stalo se to prý takto: V roce 1887 Josef Rössler-Ořovský napsal skandinávské firmě o nabídku bruslí pro Bruslařský závodní klub Praha. Zahraniční firma si název upravila jako Bruslařský Ski Klub Praha a poslala nabídku lyží. Rössler objednal dva páry a spolu s bratrem lyže vyzkoušel nejprve doma a po setmění i v horní části Václavského náměstí.

Převzato z knihy J. Podzimka a kol. Pět generací stavařů, 2006

Každou plavbu jedu jako závod,

to je životní krédo mého otce 85letého Josefa Rösslera - Rozáry

Josef Rössler - Bobeš



Josef Rössler - Rozára, 1933

Čas běží neúprosně rychle. Je to již pět let kdy jsem psal o Rozáry naposled. Tedy letošního 15. listopadu oslavil již 85 let, v neustálém boji s neúprosným časem. Nejenom s časem, ale i se vším ostatním co s sebou život přináší. Jeho boj s rychlým postupem vývoje všech možných technologií, stárnoucím technickým vybavením nebo postupnými odchody vrstevníků a venkonce i s vlastním zdravím, je až doposud úspěšný. To i díky jeho pevné vůli a přísnému dodržování každodenního pravidelného re-

žimu. Po částečné rekonstrukci již bezmála pětadvacet let starého ŠTÍRA II., po dvouleté přestávce vykonal s patnáctičlennou posádkou rozdělenou do dvou skupin další plavbu po Baltském moři. Neustále ve střehu, kontroluje posádku, zda nikdo nic nezanedbává, jestli je vše dobře přivázáno, pravidelně doplňuje lodní deník a pravidelně nadává když mu paprsky slunce, proniknuvší na mapový stůl v kormidelně, zabraňují sledovat na obrazovce vysloužilého notebooku navigační údaje přenášené satelitním systémem GPS. Brzy na jaře přesvědčí své nejbližší, včetně kamarádů, k přípravě lodi i s postavením stěžně, na výstavu Lodě na vodě, pořádanou již poněkolkáté na nábreží pod Vyšehradem. Nezahálí ani přes zimu. Vydal již dvě knížky o historii Štírů – první z nich VE ZNAMENÍ ŠTÍRA popisuje stavbu prvního devítimetrového Štíra, a popis všech jeho plaveb. Druhá OSTROV ŠTÍRŮ, je věnována stavbě a plavbám Štíra II až doposud. Mimo to píše a překládá odborné články do jachtařských časopisů. Jenom tak mimochodem si doma vyvinul a postavil prototyp HI-FI elektronkového zesilovače. Doposud je členem ČANY (České asociace námořního yachtingu), kde se podílí na každoročním vyhodnocování námořních plaveb jachtařů organizovaných v této instituci. Pokud počasí dovolí, navštěvuje každodenně po obědě podolský jachtklub, protože na lodi je třeba neustále vykonat nějakou práci, která přeci jenom v 85 letech nejde už od ruky tak jako dřív. Loď je hnacím motorem, který je třeba udržovat v chodu, takže napřesrok počítá s další plavbou, pokud okolnosti, jako třeba vodní stavy na neregulovaném Labi, dovolí. A ty okolnosti jsou potvory nevyzpytatelné, a je třeba je zkrotit, pokud je to jen trochu možné. Zde v praxi aplikuje dávný skautský pokřik pátého skautského oddílu – Do čela, nepovol, bij se v Josef Bobeš Rössler



Letošní mezipřistání ve Švédsku



V diskuzi s členem posádky

Redakce časopisu Vodní cesty a plavba, která uveřejnila podrobný životopis Rozáry k jeho 80. narozeninám v čísle 3-4/2006, se připojuje k blahopřání. Zároveň si dovoluujeme uveřejnit výňatek z předmluvy zatím poslední knížky Josefa Rösslera *Ostrov Štírů*:

Vážení čtenáři, otevíráte poslední (doufám že prozatím poslední) knihu dnes již nestora českého námořního jachtingu Josefa Rösslera. přestože hlavní postavou je ocelový ŠTÍR II., vypovídá knížka zejména o autorovi. Troufám si říci, že se nám v ní, aniž by to měl v úmyslu, odhaluje možná víc, než by chtěl. Kdo ho zná, zná ho pod přezdívkou Rozára. Ne každý už ví, že k přezdívce přišel před válkou, jako skautík. Skautem zůstal dodnes. Mimochodem ve svém oddíle byl činný nepřetržitě i za války (medailí od prezidenta Beneše se nechlubí, ale v šuplíku ji má) a jeho skautský oddíl patří mezi ty, které nepřestaly žít ani za bolševika. V pražské „Pětce“ Bratky Nováka vyrůstaly děti, vnuci a dnes už i pravnuci původních členů. Ze skautingu si odnesl nejen přezdívku, to by bylo málo, ale hlavně osobnostní charakteristiky.

Na ŠTÍRU jsem se vyučil a dokonce jsem měl tu čest nebo štěstí, že jsem byl při objevení slavného ostrova Štírů. Pokud po knize sáhnete s očekáváním „dobrodružných“ pří-

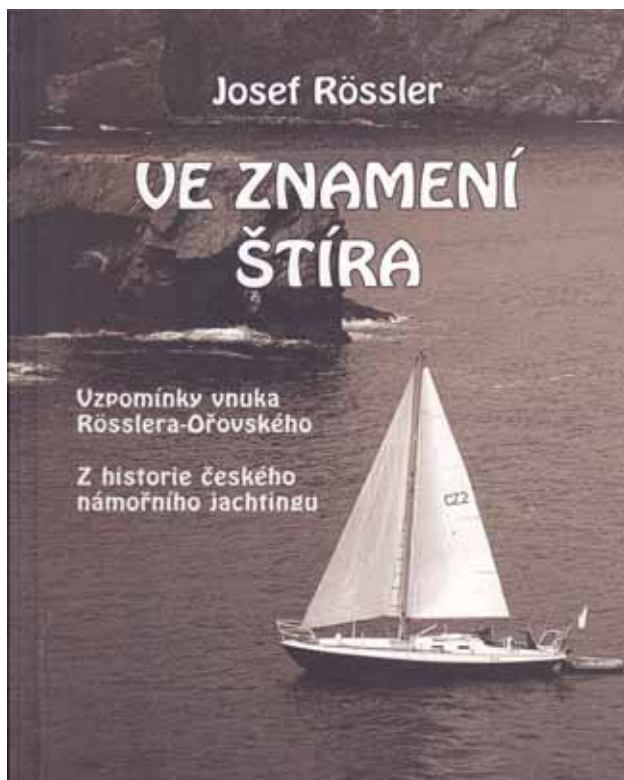
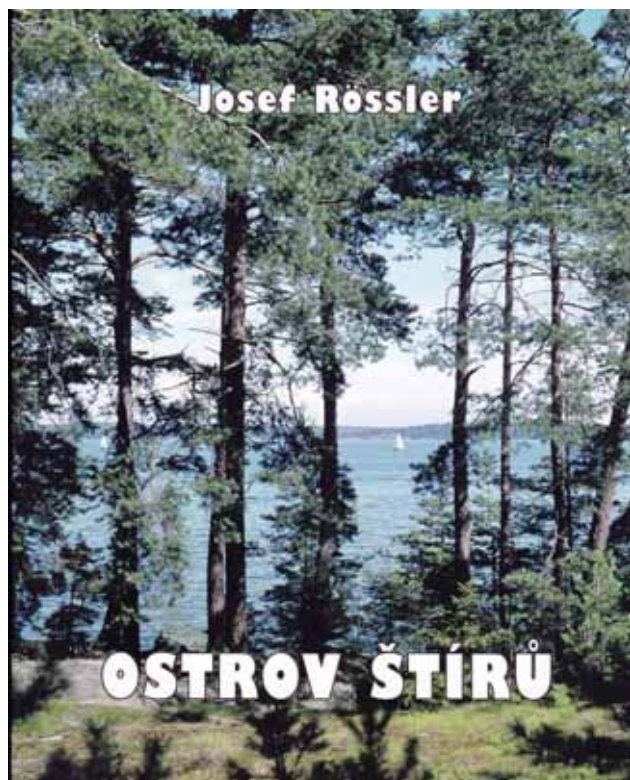
běhů, budete zklamáni. Autor popisuje plavby střizlivým stylem. Nehraje si na námořníka. Snad jen při popisu mraků (často dodá „nikdy před tím nevidaných“) a popisuje-li krásu „našeho ostrova“ v sobě prozradí romantika. Dramatické situace, v nichž jde o loď (když ne rovnou o krk), přejde autor lakonickou citací deníku „... fouká poctivá devítka, náklon lodi 30° a jedeme jen na malou kosatku“. Jen ten, kdo zažil devítku na Severním moři, si dokáže představit, co všechno se za tím zápisem skrývá.

Postavit a třicet let provozovat ŠTÍRA II. je bezesporu práce syřiřská a málokdo, pokud vůbec někdo, si ji dokáže představit, ocoit, natož takovou řeholi dobrovolně podstoupit. Neznám nikoho, kdo by k tomu měl tolik umu, vytrvalosti a energie. Bůh ví, že Ti, Rozáro, přeju, ať to trvá ještě pěkných pár let. Rád bych s Tebou ještě na ŠTÍRU II. plul a rádi bychom si o jeho dalších plavbách přečetli pokračování.

Jirka Čech



Štír II tráví zimu v podolském přístavu



Padesátník Zdeněk Zídek ml.



Od leva: ředitel závodu Dolní Labe Jindra Zídek, ředitel závodu Horní Vltava Zdeněk Zídek junior a emeritní vedoucí hrázný VD Orlík Zdeněk Zídek senior

Narodil se 28.10.1961 v Roudnici nad Labem. Střední všeobecné vzdělání ukončil maturitou na gymnáziu v Příbrami. Fakultu stavební, obor vodní stavby na ČVUT v Praze ukončil v roce 1985. Po dokončení vysokoškolského studia začal pracovat na závodech Horní Vltava podniku Povodí Vltavy, se kterým spojil celou svoji dosavadní profesní kariéru. Nejprve jako odborný provozně technický pracovník, od r. 1992 jako vedoucí provozního střediska Lipno a od r. 2003 až doposud ve funkci respektovaného ředitele závodu.

Lipensko se stalo jeho působištěm nejen pracovním, ale také občanským. Soustavnou prací v obecním zastupitelstvu dokazuje, že politika se dá dělat upřímně a měřítkem úspěchu je obecná, nikoli osobní prosperita.

Nesmazatelné stopy po sobě zanechává přímo v Lipně nad Vltavou a okolí. Dříve ospalá obec se změnila ve známé a atraktivní rekreační středisko, nabízející celou škálu sportovního využití v létě i v zimě.

Zdeňka také můžete potkat za volantem traktůrku při úpravě nejdelší přírodní bruslařské dráhy v Čechách, na surfu jak veze krmení ušatým nájemníkům „králíčího“ ostrova nebo s partou malých dětí, kterým jako trenér jachtingu předává svoji lásku k vodním sportům.

Zdeňka je znám svojí nechtí ke zviditelňování své osoby. Proto bylo velmi obtížné vymyslet, koho požádat o osobní vyznání. A povedlo se.....

Co mne napadne když se řekne „Zídek“?

Jednoznačně krásná rodinná tradice kolem vody, báječní lidé plní životního elánu, pracovního nadšení, srdečnosti a přátelství.

A když se řekne „Zdeněk Zídek ml.“?

Vše výše uvedeno, podtrženo a umocněno. Zdeňka

Zídka ml. jsem měla to životní štěstí poznat jak v pracovním, tak soukromém životě. Je to člověk, na jehož slovo se mohu vždy spolehnout, člověk nesmírně pracovitý, houževnatý, plný nových nápadů, ale především je to člověk s velkým Č, zachovávající si v sobě vše lidské. Přes své plné pracovní vytížení a stálý nedostatek času si vždy najde čas na kupu malých dětí, kterým ukazuje svou lásku k vodě, vodním sportům, čas na přátele.

Hanka Knoulichová

Připojuji se i já, který jsem prý učil Zdeňka jezdit na vodních lyžích, syn Martin, který jako malý kluk prý na prázdninové brigádě jezdil se Zdeňkem na malotraktoru, který téměř zničili, i Petr Forman, který kladl redakční radě na srdce, abychom nezapomněli na Zdeňkovy zásluhy na vybudování lyžařského areálu Kramolín na Lipně. Snad se nám to povedlo v rozsahu, který patří pouhému padesátníkovi.

Josef Podzimek



Zdeněk Zídek jako starosta Lipna kontroluje tloušťku ledu pro zřízení bruslařského okruhu



Život není takový - je úplně jiný (44)

Ing. Josef Podzimek



TOMÁŠ BAŤA
v období na výletě s ženou (p. 1922)

Když se před lety konala v Brně konference o regulaci Moravy, Tomáš Baťa, který byl také přítomen, nadšenými, přímo básnickými slovy se přimlouval za uskutečnění projektu co nejvelkorysejšího. S planoucím zrakem zvolal: „**Představte si, že bychom potom jezdili z Napajedel po lodi až do Indie!**“ A chtěl tehdy vzít na sebe částku 40 000 000 Kč při financování myšlenky, jež ho fascinovala.

Jednou přišel Tomáš Baťa na návštěvu k ministru obchodu. Pan ministr otevřel dveře do přijímacího pokoje, a aby to host slyšel, křičel: „**Už je tady zase ten potrhlý švec?**“ Ale Baťa se nedal a zvolal: „**Ano, ano, já jsem tady, ale že vy tu jste a k tomu ještě jako ministr obchodu, tomu se moc divím.**“

Rok mnoha výročí v oblasti našich vodních cest a plavby

805

Je tomu již 1206 let, co Karel Veliký v první písemné zprávě o plavbě na Labi zakázal svým kupcům vývoz zbraní a výstroje do Čech.

1651

Letošního roku uplynulo právě 360 let od „*ponenáhleho splavňování Vltavy od Budějovic po proudu a nezapomnělo se také na upravování Vltavy a Labe od Prahy dolů. Saské lodě skutečně až ku Praze dojížděly a tehdy již přímá doprava po vodě z Prahy až do Hamburku se udržovala.*“

1901

Již před 110 lety „*Rakouská severozápadní společnost paroplavební zavedla na Labi dopravu rychlozboží, při níž parníky pro rychlozboží jmenované společnosti s přivěsenými loděmi trať řeky Labe z Laube až do Hamburku v délce 629 km v 50 hodinách proplují.*“

Jaká to krása a jaký smutek při pohledu na dnešní Labe. Plavbu na našich řekách a budování vodních cest na území naší republiky, které tak rádi nazýváme středem Evropy, provází mnoho nadějí a mnoho zklamání, které lze nejvíce reflektovat z vydávaných zákonů, nařízení, směrnic o ustavení různých organizací a ředitelství, jejich náhlého zrušení a opětovného vydání či zřízení. O zákonech a dalších závazných právních předpisech čtenáře informoval náš časopis v č. 4/2009 a proto bych se chtěl stručně zmínit o zbývajících skupině informací: knihy, časopisy, různá jiná periodika a nemohu se vyhnout ani hlavním mezníkům rozvoje plavby. Když jsem začal psát tento článek, uvědomil jsem si, že se musím omezit právě jenom na roky výroční s několika důležitými výjimkami. Tak do toho.

1057

Český kníže Spytihněv II ve svém dekretu konstatuje značně rozvinutý plavební ruch na Labi. Zároveň v něm dává kostelu a kapitule v Litoměřicích právo vybírat clo od kupců převážejících zboží po Labi.

1346

Karel IV. zvyšuje význam plavby.

1365

Karel IV. doporučuje novou obchodní cestu pro zboží z Benátek do belgických Brugg tentokrát po vodních cestách (Dunaj-Vltava-Labe).

1375

Dle kronikáře Dubraviuse Karel IV. zahájil práce na průplavu Dunaj-Vltava.

1524

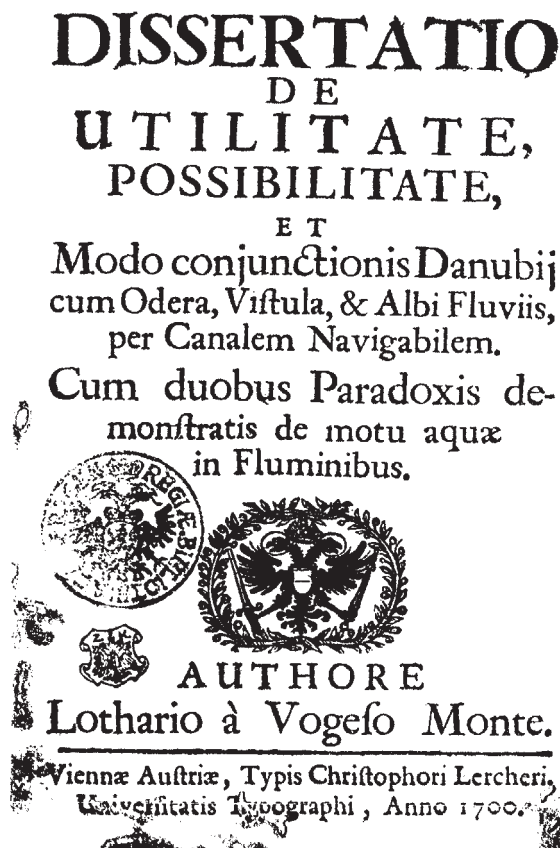
Ustavena cechovní organizace plavců.

1570

Ustavena komise pro regulaci Vltavy a Labe z Prahy do Litoměřic.

1700

Lothar Vogemont vydává Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem, vypracované z popudu hraběte Kounice.



1766

Financování vodních cest zajištěno patentem, který vytvořil Navigační fond.

1770

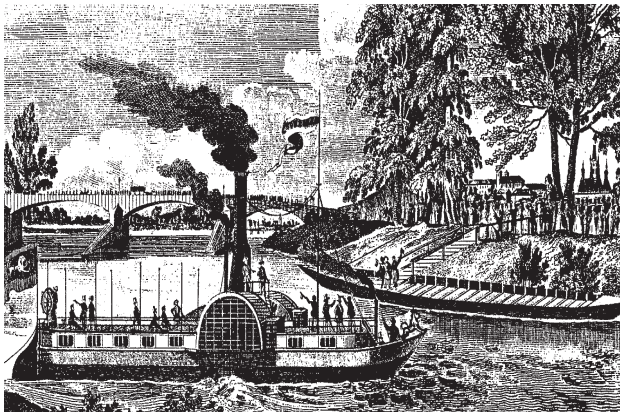
Ustaveno Ředitelství pro stavby vodní v Čechách.

1821

Již před 190 lety vznikl jednotný plavební řád, plavidla podléhala registraci a pobřežní státy se zavázaly pečovat o splavnost toků.

1836

Před 175 lety v Drážďanech založena Královská privilegovaná saská paroplavební společnost.



Prvním českým parníkem na Labe byla loď *Bohemia*, spuštěná na vodu v Praze. Od 12. června 1841 obstarávala pravidelné spojení mezi Prahou a Drážďanami

1873

Vídeňská vláda obdržela od Anglo-rakouské banky návrh koncese pro stavbu průplavu D-O.

1881

Před 130 lety sněmovna přijala návrh k podání zprávy o výstavbě nových vodních cest, jmenovitě průplavů spojující Dunaj s Odrou, Dunaj s Vltavou a Labem.

1892

Francouzský syndikát Hallier&Dietz-Monin se uchází o koncesi na stavbu průplavu D-O.

1892

Na podnět obchodní komory drážďanské, pražské a liberecké byla vysáána soutěž na vypracování generálního projektu na průplav Dunaj-Vltava-Labe. Zvítězil projekt firmy Lanna-Vering, vypracovaný prof. Antonínem Smrčkem.

1896

Je tomu právě 115 let, kdy byla založena Komise pro kanalizování Vltavy a Labe od Prahy k hranicím.

1896–1926

Vychází výroční zprávy komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách. Bylo vydáno 30 výročních zpráv.

1901

Mimořádné výročí, kdy před 110 lety byl schválen zákon pro stavbu průplavu Dunaj-Odra, Dunajsko-vltavský průplav, kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe na průplav Dunajsko-oderský, kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř a napojení průplavu Dunaj-Odra na Vislu a Dněstr.

Rok 1901.

Zákoník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupená

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.

Obchod: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních dráh a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních dráh a o provedení úpravy řek.

S přivědčením obojího zněmou rady říšské velí Mj se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních dráh, a to:

- a) loďního průplavu z Dunaje do Odry,
- b) loďního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- c) loďního přelivu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři,
- d) splavnění spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říšské oblasti Vlny a až ke splavnění části Dněstru

provedena loď státem, zaváže-li se země, ve které některý z nich a až d jmenovaný průplav nebo díl průplavu má býti zřízen, vztahem některé nábože uvedené řázi řeky, která má býti splavována, se zacházeti,

(Bismarck)

plátní roční částku, která staží na zrušení a umocnění omiziny těch obligací, které budou vydány, aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen, vztahem aby příslušná část řeky byla splavována (u a d).

Za těchto nábožů jest vsoch oprávněna, ukládati inkonsolidované příspěvky.

Příspěvky zemi placeny buďto poměrně podle pláží, které případnou z tohoto důvodu na stát, a mají pbenati, když příjmy dotyčného průplavu po srážce nákladů na udržování a vsobu po dvě za sebou sblhla léta překročily částku potřebnou na zrušení a umocnění jmenovitého základního kapitálu tohoto průplavu.

§ 2.

Zemskému zákonodárství se zůstává, postarati se o příspěvky z prostředků zemských, jakob i sploch, jak se mají ukládati příspěvky inkonsolidované, ku kterým v jednotlivých královstvích a zemích jest přiblížiti.

Učiní-li se příslušná úmluva mezi státi srpěsou a dotyčnou zemí, příspěvek zemský může zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předložených staveb (přístavů, přístavacích míst, příjezdých silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dočasnými materiálu jakob i poskytnutím jiných věcí a končiními prací.

48

Právě tento vodocestný zákon, který byl přijat před 110 lety, byl moderním mezníkem k rozvoji vodních cest ve střední Evropě. A také za následujících 90 let bylo mnoho vykonáno, a to bez ohledu na první i druhou světovou válku i na období budování socialismu. Pouze posledních 20 let nastala absolutní stagnace rozvoje vodních cest v České republice. O této skutečnosti referovala čísla 1/2011, 2/2011 a 3/2011 našeho časopisu.

Neboť opakování je matka moudrosti, vrátíme se zpět a připomeneme si opět některé důležité zdroje informací.

1901

Před 110 lety Ministerstvo obchodu zřizuje Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni. Následuje expositura v Praze (1903), Krakově (1905) a v Přerově (1907).

1901

Je tomu právě 110 let, kdy prof. Antonín Smrček pronáší slavnostní projev ve vídeňském parlamentu na podporu stavby vodních cest podle vodocestného zákona.

1902

Publikace Střední Labe upravené a splavněné, ročníky 1902–1910.

1902

Ustaven Poradní sbor pro vodní cesty. Jeho 20 členů jmenovaly zemské výbory, které se účastnily na výstavbě vodních cest.

1911

Vídeňská vláda předkládá návrh na změnu vodocestného zákona z roku 1901 (nedostávaly se jí peníze na dostavbu vojenské dráhy a silnice v Alpách).



Souběžně s výstavbou plavebních stupňů se již na vodních cestách v bývalém Rakousko-Uhersku začala uplatňovat sdělovací a informační technika, tj. „vodní linky“. Byl to jistě pokrok, byť ze současného hlediska budící nejspíše úsměvy

1931

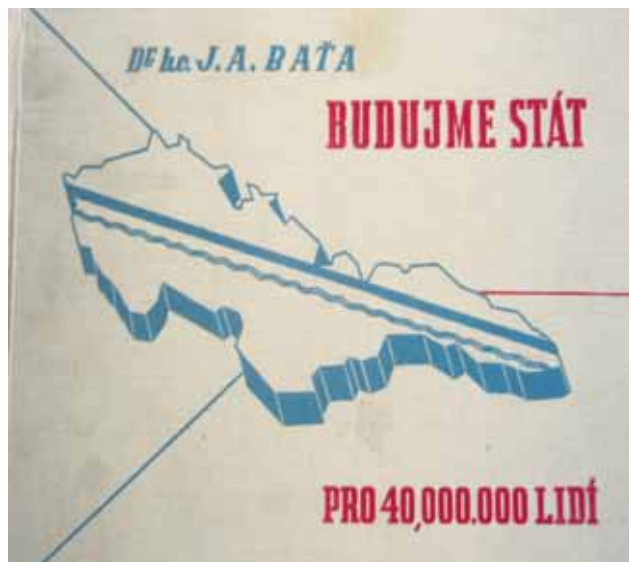
Před 80 lety byl přijat Zákon o státním fondu pro splavnění řek, budování přístavů, výstavbu údolních přehrad a využití vodních sil.

1933

Publikace Splavnění řeky Moravy od Olomouce k ústí do Dunaje se souběžným řešením průplavu, autor prof. Ing. Antonín Smrček

1938

Jan Antonín Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí s výrazným akcentem na vodní cesty a zvláště průplav Dunaj-Odra-Labe.



1939

Slavnostní výkop průplavu Odra-Dunaj u dnešního Kędzierzyn-Koźle v Polsku a u Vídně v Rakousku.

1940–1950

Vychází časopis Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe s 50 jednotlivými čísly. Časopis řídil Ing. Josef Bartovský. V rámci tohoto časopisu vyšlo dalších 16 samostatných svazků:

- svazek 1 Revize trasy průplavu Dunajsko-oderského
- svazek 2 Město Moravská Ostrava a průplav Dunajsko-oderský
- svazek 3 Moravsko-Slovácko a průplav Dunajsko-ostrovský
- svazek 4-5 Spojení Labe s průplavem Dunajsko-oderským



Krátké zaváhání a časopis opět jenom český



- díl I. a II.
- svazek 6 Splavněné střední Labe v soustavě středoevropských vodních cest, díl I.
- svazek 7 Střední Morava a průplav Dunajsko-oderský
- svazek 8 Revize trasy odbočky Přerov-Olomouc průplavu Dunajsko-oderského

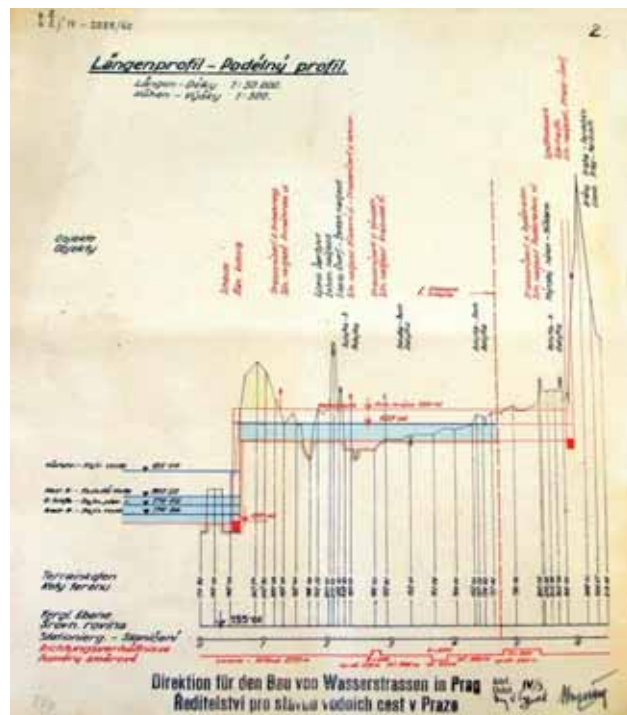
svazek 9 Splavnění středního Labe v soustavě středoevropských vodních cest, díl II.
 svazek 10-11 Vltavská vodní cesta z Prahy do Českých Budějovic, díl I., II.
 svazek 12 Křivoklátská přehrada a řeka Berounka s povodím
 svazek 13 Vodní cesty a vodohospodářské plánování v Čechách a na Moravě, Ing. Josef Bartovský
 svazek 14 Praha na evropských vodních cestách
 svazek 15 Průplavní spojení a splavnost řek Labe-Odra-Dunaje, prof. Ing. Dr. Jan Smetana
 svazek 16 Průplav Labe-Odra-Dunaj. Hospodářské předpoklady jeho uskutečnění (1909–1949)
 Pro zajímavost a ku koloritu doby naši čtenáři jistě ocení některé citace z publikací, které vycházely za německé okupace, po osvobození naší republiky a po únorovém vítězství dělnické třídy po roce 19

1941
Před 70 lety vychází publikace Splavnění středního Labe v soustavě středoevropských vodních cest.

Dr. Jan Třebický, předseda Společnosti dunajsko-oderského průplavu a Obchodní a živnostenské komory v Praze
Význam středolabské vodní cesty

O účelnosti dunajsko-oderského průplavu a potřebě jeho vybudování pro hospodářství střední Evropy bylo vykonáno tolik anket a debat a přesto nebylo stále jisto, zda k jeho uskutečnění kdy dojde. Z tohoto stadia jsme bohudíky již venku a můžeme konstatovat, že průplav se s určitostí stavět bude. Můžeme-li však se stavbou dunajsko-oderského průplavu počítati už jako s faktem, je třeba tento fakt myšlenkově zapojit do celého systému vodohospodářské úpravy střední Evropy. Z tohoto širokého hlediska evropského nelze tudíž řešiti otázku dunajsko-oderského prů-

Hamburku s Černým mořem. I pro samotné naše hlavní město Prahu jsou tyto otázky významu nemalého. Ne-prozrazují žádné tajemství, když upozorňují, že směrodatné kruhy s velikou vážností se zaměštnávají otázkou, zda lze



Plán průplavní odbočky Praha-Libeň-Vysočany-Kyje k střednímu Labi vypracovaný Ředitelstvím pro stavbu vodních cest v roce 1940



plavu jen jako prostředek dopravy, ale je nutno vzít v úvahu celou vodohospodářskou síť střední Evropy. Z ní nás nejvíce zajímá zapojení Labe do tohoto velkorysého systému vybudováním spojovacího úseku Přerov-Pardubice. Na Kolíně, jehož přístav má být do dvou let vybudován, vidíme, jaké nové výhledy skýtá konečné připojení na splavný veletok. Staré tam položené průmysly se rozšiřují, nové se projektují, tvůrčí energie se rodí, nová iniciativa osvěžuje celý kraj. A to, čeho jsme svědky nyní v Kolíně, bude se opakovat v Pardubicích, kde přístav bude zřízen během osmi let. (stále jsme v roce 1941 – pozn. redakce).

Samo zemědělství bude nyní moci rozvinouti své intenzivní hospodářství v oblasti této nové cesty. Naše kraje jsou tak šťastně položeny, že jsou přímo určeny k tomu, aby zprostředkovaly dopravu a obchod mezi západem a východem, severem a jihem. Vyřešením plavební sítě v střední Evropě připadne jim důležitá funkce transičního spojení

dosáhnout nejvýhodnějšího spojení Prahy, nejenom jako velkoměsta, ale i jako centra dnešního i budoucího průmyslu, s Labem. Je mimo pochybnost, že holešovický přístav tento úkol není s to splniti. Naši otcové se domnívali, že stvořili v Holešovicích pražský Manchester. Mezitím se však Holešovice přeměnily na bytovou čtvrť. (již v roce 1941? – pozn. redakce)

1941
Před 70 lety vychází svazek č. 5 časopisu Plavební cesty D-O-L. Stanovisko říšských kruhů k průplavu Pardubice-Přerov.
 Hospodářská komora Sasko (Sachsen) předložila nové podání říšskému ministerstvu dopravy, ve kterém odůvodnila nutnost stavby průplavu Pardubice-Přerov a uvedla v něm pravděpodobné množství zboží, které bude dopravováno na tomto úseku Labsko-dunajského průplavu. Dokazuje, že stavba labské průplavní větve je stejně naléhavou jako stavba Dunajsko-oderského průplavu. **Říšský ministr dopravy, aby**

vyhověl přáním účastněných hospodářských kruhů v oblasti od Hamburku až do Prahy, povolil na předběžné práce pro průplav Pardubice-Přerov potřebné peněžní prostředky. Průplav Pardubice-Přerov připojí Labe na Dunajsko-oderský průplav a prostřednictvím tohoto průplavu na Dunaj a Odru. Proto je nezbytnou součástí stře-doevropské plavební sítě.

1942

Zastaveny veškeré práce na stavbě průplavu D-O.

Jak je v našich krajích zvykem, zastaví-li se práce na průplavu, vrhneme se na Vltavu.

1942

Vltavská vodní cesta z Prahy do Českých Budějovic.

Ing. Josef Bartovský, sekční šéf ministerstva dopravy a techniky
Úpravy střední Vltavy

Vodní inženýři i národohospodáři dlouho se již zajímají o úpravu Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou, čili o střední Vltavu. Mnoho projektů vypracovali a mnoho času ztratili spory o nevhodnější řešení. Je nutné přijmout rozhodnutí, která již přijatá řešení budou dále sledována a nebudou odkládána. Chceme technické i širší veřejnosti vysvětliti proč vltavské problémy se řeší soustavně již 20 let (píše se rok 1942 – pozn. redakce), proč a jak projektanti měnili názory na účel a způsob úprav Vltavy i předpoklady o hospodářské hodnotě této řeky, proč řešení úprav střední Vltavy je tak složité a proto těžké a odpovědné.

Společnost Dunajsko-oderského průplavu obětavě opatřila různá pojednání o vltavských problémech. Chce zjištění historii vltavských úprav a rozsah hospodářských zdrojů Vltavy i Povltaví. Opatřuje vítanou pomůcku pro konečná rozhodnutí o plánování v Povltaví. Děkujeme uvedené společnosti za tuto zásluhou činnost. (tehdy zastánci D-O-L a splavnění Vltavy spolupracovali – pozn. redakce).

Pak následuje dlouhý výčet odborných statí a studií. Je jich celkem 30. Nejvýznamnější autoři jsou Ing. Josef Bartovský (1927, 1928, 1931, 1931, 1936, 1937, 1937, 1940, 1941, 1941), Ing. dr. J. Smetana (1925, 1939) a Ing. Josef Záruba-Pfeffermann (1925, 1926).

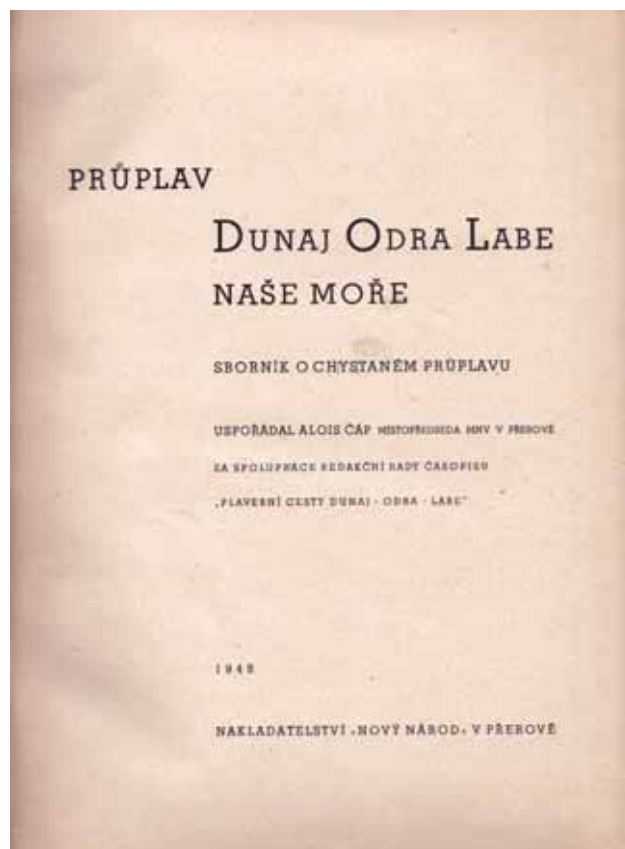


V průběhu druhé světové války (1944) byla dokončena výstavba zdymadla Hradištko na Labi.

1948

Kniha Průplav Dunaj-Odra-Labe, naše moře, uspořádal Alois Čáp.

*Za půl století, co projektujeme vážně průplav Dunaj-Odra-Labe, bylo vydáno téměř nepřehledně mnoho odborných statí, které řeší problém technicky, dopravně, národohospodářsky, právnicky atd. Je to velmi bohatá látka, dnes nammnoze i odborníkům těžko přístupná. **Tato potřeba je tím***



Titulní list knihy Průplav Dunaj-Odra-Labe, naše moře

naléhavější, že právě dnešní doba nám dává vzácnou příležitost ke konečné výstavbě průplavu, příležitost, jaká se dosud za staletého plánování a padesátileté skutečné technické přípravy nenaskytla (píše se rok 1948 – pozn. redakce). **Konečně musí být s otázkou obeznámeny i široké kruhy československé demokracie, které jsou odpovědné za naši hospodářskou budoucnost. Nestačí jen věřiti, že průplav Dunaj-Odra-Labe je možný, nestačí jen přesvědčovat, že je nutný, musíme jej všichni bez výjimky chtít, musíme se státi nejen novými a nadšenými nositeli myšlenky, nýbrž i tvrdými útočníky proti těm, kteří nepochopili nadcházející hodinu průplavu. Jestliže Rakousko-Uhersko nesplnilo svůj závazek a svou povinnost k Čechům a Moravě, bylo-li velké uskutečnění přetrženo dvakrát světovými válkami, je to důkazem, že průplav nebude nikdy vybudován a že je jen fantazií nepolepšitelných blouznivců?**

Úlohy, které nám uložila dvouletka, jsou samozřejmé. Ze srdce rádi pracujeme, poněvadž tvoříme svobodně hodnoty pro svobodného československého člověka. Ale tato – řekněme všední, i když radostná práce nemůže přece zabrániti, abychom konečně nepřistoupili k nejstaršímu, tolikrát již opuštěnému úkolu, pro nějž nebylo do dneška dost pochopení a dost sil.

Jak bychom byli nedokrevní a znova malí, kdybychom si po nejtěžších životních zkouškách znovu nedůvěřovali a kdyby se nám zdálo, že ani v příštích pokoleních nedozraje národ k činu tak výjimečnému: spojení uprostřed Evropy všeska moře. (Připomínáme, že jsme v roce 1948 a po dalších 63 letech píšeme do Bruselu, aby průplav D-O-L vyškrtili z TEN-T, neboť nemůžeme zajistit, že ho do 30 let začneme stavět a do 50 let ho dostavíme – pozn. redakce). **Přicházíme s dílem, abychom jím vyburcovali národ z nepochopitelné lhostejnosti, abychom jej zasvětili do tajemství průplavu a nadchli pro konečné uskutečnění. Projektovaný průplav měl dosud jen své techniky, chceme, aby dneškem počínajíc měl i své laické přívržence a nadšence, kteří v průplav Dunaj-**

Odra-Labe nejen věří, nýbrž apoštolsky, věrně a bez únavy pro něj přesvědčují.

Nesmíme se mylně domnívatí, že budoucnost Evropy závisí od toho, zda svolíme ke stavbě průplavu či nikoli. To naše srdce Evropy může být docela dobře z těla střední Evropy vyřazeno, poněvadž je možnost na severu průplavem od Visly k Dněstru a Prutu a na jihu průplavem Rýn-Mohan-Dunaj Československo obejít. Pak ovšem bychom zanechali po sobě nejsmutnější památku, že jsme se krátkozrace a male zamkli klíčem střední Evropy, který nám přírodou Bůh dal.

Ing. Dr. Techn. Zimmerler

Naše vodní cesty v budoucí vodocestné síti Evropy.

Jest dnes věru na čase, abychom po osvobození z německého jha a zlého otroctví položili si otázku a uvažovali v plné volnosti, jaká budoucnost kyne našim projektům vodocestným v nové Evropě, dnes se rodící (pozn. redakce: nejedná se o Evropskou unii – jsme stále v roce 1948). **Musíme si být zcela jasně vědomi a pevně přesvědčeni, že jde o řešení věci významu kontinentálního, ano světového, jako bylo budování průplavu Panamského, Suezského a Korintského. Jde totiž o inženýrsky nejdokonalejší způsob přemožení střeoevropské rozvodnice dopravou, tedy o změnu přírodou daného útvaru našeho území, který se staví v cestu od tisíciletí co překážka proudu života hospodářského a kulturního a styku národů a dělí také Evropu na dvě oblasti – povodí moře Severního a Baltu od povodí moře Černého a Středozevního.**

prof. Ing. Dr. Antonín Smrček

Moje stanovisko k vybudování čs. průplavu v nových hospodářských a politických poměrech.

Všechny druhy dopravy je záhodno vybudovat a jednotně řídit tak, aby se navzájem doplňovaly, aniž by byl brzděn jejich další vyvin, za nějž děkují vynalézavosti techniků. Naše republika Československá, ležící v srdci Evropy, daleko od moře, je státem převážně průmyslovým, odkázána na dovoz různých surovin, jichž naše přírodní bohatství postrádá – a hlavně na vývoz hotových výrobků nejen do blízkého okolí, ale i do daleké ciziny, do zámoří. Úlohou prvního řádu je proto uspořádat a sladit co nejrychleji a co nejlépe veškeré složky dopravy jak uvnitř našeho státu, tak s nejbližšími sousedy a se zámořím. Do naší dopravy musíme začlenit co nejdříve a co nejvydatněji i levnou dopravu vodní po zmezinárodněných řekách Labí, Odře a Dunaji (pozn. redakce – stále jsme v roce 1948). **Jimi dosáhneme přímého styku s mořem Severním v Hamburku a Brémách, s mořem Baltickým ve Štětíně a s mořem Černým v Braile a Sulině, a tím se širokým pobřežím a zázemím všech moří a tudíž s obchodem celého světa.**

Nejsnadněji proveditelný je průplav Dunajsko-oderský, vedený údolím řeky Moravy, pak řeky Bečvy a po překročení rozvodí mezi mořem Černým a Baltickým sestupující do řeky Odry. Pokud se provedení této stavby Dunajsko-oderského průplavu týče, bylo by záhodno, aby byla provedena co nejrychleji, snad během 6 až 8 roků ode dne započítí stavby počínajíc, aby se ušetřilo na interkalariích.

Aby se s těmito pracemi v doznívající době mohlo započítí, aby co nejdříve byl vybudován především průplav D-O, k tomu je třeba rozsáhlých příprav technicky zpracovaných plánů v několika variantách, o jichž konečné úpravě pro skutečné provedení rozhodnou zájemci z kruhů průmyslových, obchodních a zemědělských, zejména pak též neovlivnění mimořádní znalci, specialisté. Že k výstavbě našich československých průplavů dojde a dojíti musí, o tom nepochybují.



prof. Ing. Antonín Smrček

1948

Návrh na založení národního podniku – Průplav D-O-L.

1949

Zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest.

1949

1. ledna zřízen národní podnik Československá plavba labská.

1950

Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe č. 3

Zápis o valné schůzi Přístavní společnosti Kolín, konané dne 29. dubna 1950.

„Vážení pánové, sešli jsme se k valné schůzi - Přístavní společnosti Kolín - za okolností značně odlišných od oněch, za nichž jsme se scházivali dříve. Dovolte mi proto několik slov na objasnění dvou okolností.

První z nich jest skutečnost, že změněná struktura naší politické ekonomiky pronikavě přetvořila také základy naší společnosti, tj. naše členstvo. Domnívali jsme se, že určitý časový odstup přinese úplné vyjasnění pokud jde o právní nástupce dřívějších členů. Bohužel, není v tom směru zcela jasno dodnes.

Druhá příčina má svůj původ v okolnosti, že jsme se domnívali, že bezprostředně po zavedení nového krajského zřízení bude ujasněn poměr státní správy k organizacím a spolkům, jako jest náš. Byli jsme připraveni, abychom se buď novému organizačnímu zřízení přizpůsobili, nebo svůj spolek zlikvidovali. Bohužel, ani zde nevidíme dosud zcela jasně.

Z uvedeného vyplývá – a to si musíme být vědomi – že naše činnost bude pro nejbližší dobu omezena. Chceme však být připraveni, abychom mohli být prospěšnými všude tam, kde budeme k činnosti, kterou budeme schopni provádět, vyzváni a kde ony práce, jimiž se náš spolek po léta zabýval, budou východiskem pro práci novou v rámci pětiletky a plánovaného hospodářství.

Stojíme tudíž disciplinovaně ve střehu a sledujeme veškeré nám známé okolnosti, které souvisí s možností výstavby přístavu a překladiště v Kolíně. Doby malých intervencí jsou ty tam a každý násilný zásah znamená rušení plánovaných úkolů v pětiletém plánu, o jehož splnění se musíme všichni zasloužití.“

Zpráva o schůzi ústředního výboru a valné hromady Společnosti Dunajsko-oderského průplavu a zpráva o us-tavující schůzi nového ústředního výboru, které byly konány dne 24. května 1950 v zasedací síni ministerstva financí v Praze.

Dr. Kačírek vítá skutečnost, že za člena společnosti přistou-pilo ministerstvo financí, ministerstvo techniky, poverenictvo techniky, ministerstvo průmyslu, ministerstvo vnitřního ob-chodu a ministerstvo zemědělství.

Likvidováním obchodních a živnostenských komor (celkem 6) ztratila společnost tyto členy, ale na jejich místa přihlásili se títo noví členové: KNV Olomouc, KNV Pardubice, KNV Hradec Králové, KNV Gottwaldov, KNV Bratislava, KNV Praha, KNV Brno, ÚNV Ostrava a ÚNV Bratislava. Dále za člena společnosti přistoupili: ČS plavba dunajská, n.p., Bra-tislava, MNV Zábřeh, MNV Břeclav, Čs. průmysl cukrovar-nický, n.p., Praha, ČS závody tukové, n.p., Praha.

Upozornil dále, že vydávání časopisu „Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe“ bylo pro Společnost vždy pasivní, což je na-snadě, neboť vydávání časopisu nesmí býti, a také nikdy nebylo pro společnost zdrojem výdělku.

Předseda zmiňuje se o tom, že Společnost D-O průplavu vznikla za kapitalistického režimu jako iniciativní místo, které mělo nejen přesvědčiti vedoucí místa ve státě, nýbrž i ve-řejné mínění, že uskutečnění kanálu Dunajsko-oderského jest v zájmu republiky. **Dnes pro tuto myšlenku je situace příznivější. Kapitalistický režim jest nahražen lidově de-mokratickým, který si vzal za úkol uskutečnit socialismus.** Za socialismu se lépe hospodaří všemi hodnotami, a tak myšlenka naší společnosti začíná míti svoji skutečnou cenu. Dnes se lze optimisticky dívat na budoucnost. **Když jsem se dotazoval na důležitém hospodářském místě zda máme společnost likvidovat, nebo zda má trvatí dále, bylo mi řečeno, abychom nelikvidovali, že v příhod-ném okamžiku bude cíl společnosti zvážen, zhodnocen a posouzen a o tom cíli bude rozhodnuto.** Jisté pře-chodné obtíže nastaly též reorganisací, t.j. zrušením, převe-dením kompetence atd., u úřadů, jimž byla příprava stavby průplavu svěřena; **je to likvidace Ředitelství pro stavbu vodních cest, Čs. plavebního úřadu, přenesením kompe-tence na Státní plánovací úřad a resignací ministerstva dopravy na přímý zájem o průplav.**

Otázka stavby kanálu Odra-Dunaj není záležitostí nějakého spolku nebo společnosti, nýbrž záležitostí vlády a v důsledku toho záležitostí našeho hospodářského plánu.

Československá republika rozhodla se uskutečnit socialis-mus. A aby tohoto cíle mohla dosáhnout, musí nejenom li-kuvidovat kapitalistické elementy ve státě, nýbrž zničit a odstranit pozůstatky kapitalistického myšlení a způsoby jednání. **Československá vláda jakmile uvidí, že jsou dány pro to objektivní podmínky stavět kanál, stavět jej bude a mohu vám sdělit, že na různých místech, který podávají vládním činitelům posudky o iniciativních ná-vrzích, otázka kanálu Odra-Dunaj přichází do popředí.**

1950 Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe č. 5.

Polsko – námořní velmoc

Sovětský časopis Vokrug sveta čís. 3 r. 1950 přinesl článek B. Žirnova, nadepsaný Polsko – námořní velmoc. V tomto článku zaujímá sovětský autor stanovisko nejen k celkovému problému polské plavby jak říční, tak mořské, ale též k prů-plavu Odra-Dunaj, jehož význam plně oceňuje a zmiňuje se jak o sjednoceném úsilí bratrských národů polského a čes-koslovenského pokud jde o stavbu průplavu, tak o českoslo-venské přístavní oblasti na ostrově Ewa ve Štětíně.

Transitní kanál Odra-Dunaj bude zbudován sjednoceným úsilím dvou bratrských národů – polského a českosloven-

ského. Byly již započaty práce na vybudování prvního úseku kanálu v délce osmdesáti kilometrů (míněny jsou práce na technickém projektu). V polském městě Kozlí byla zřízena čes-koslovenská paroplavba. U Štětína, na ostrově Ewa, Čecho-slováci staví svůj mořský přístav. A tak se stalo Baltické moře mořem míru a přátelství mezi národy střední a jihovýchodní Evropy, osvobozené velikým Sovětským svazem.

1952

Usnesení vlády č. 206 zastavilo veškeré přípravné práce na průplavu D-O-L.

1952

Vznikla Československá plavba labsko-oderská, národní podnik.



Výstavba zdymadla Velký Osek na Labi byla zahájena roku 1940. Během války však postupovala velmi pomalu, takže k jejímu dokončení došlo až v roce 1952

1965

Založeno Ředitelství vodních toků (ŘVT) v Praze.



1968

Generální řešení: Průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe. Hydroprojekt Praha.

V posledních letech je v ČSSR znovu intenzivně studován záměr průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe. Vypracované studie potvrdily, že dílo je technicky reálné a ekono-micky zajímavé nejen pro ČSR, ale i pro řadu dalších evropských států. Bylo proto rozhodnuto dále zkoumat možnost realizace tohoto díla v souvislosti s výhledem rozvoje národního hospodářství a s přihlédnutím k zá-jmům zainteresovaných států. Předkládaná zpráva podává přehled o vývoji a současném stavu přípravy D-O-L.



1969
Zřízení trustu Vodní toky Praha a šest samostatných podniků Povodí.

1969
 Založen inženýrský podnik Vodohospodářský rozvoj a výstavba, Praha

1969
 Založena Vodohospodářská výstavba, Bratislava.

1970
 Josef Podzimek a kol., Povodí Vltavy I s důrazem na vodní cestu.

1971
Před 40 lety Vládní usnesení č. 169/1971 ukládá veřejně právním orgánům územně chránit trasu průplavu D-O-L.

1971
Před 40 lety rušeny Vodní toky, a podniky Povodí jsou přímo řízeny Ministerstvem lesního a vodního hospodářství.

1971
Před 40 lety vydáno Usnesení vlády ČSSR č. 37/1971 o využití labské vodní cesty pro dopravu energetického uhlí do Chvaletic bylo impulzem k rozsáhlé modernizaci labsko-vltavské vodní cesty nazývané „renesance vodních cest“ v Československé republice.

1974
 Josef Podzimek a kol., Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu I.

1976
Před 35 lety vychází rozsáhlá publikace Vodní cesty a plavba od Prof. Ing. Dr. Jaroslava Čábelka, DrSc., kde průplav D-O-L má své místo.

1976
 Před 35 lety začíná vycházet časopis Povodí Vltavy s výrazným akcentem na modernizaci vodních cest. Redaktor Jindřich Suk, bývalý ústřední ředitel ČTK.

1976
 Před 35 lety vychází publikace Dolní Labe od Ing. J. Podzimka, včetně průplavu D-O-L.



Zdyadlo Týnec na Labem z roku 1975 umožnilo prodloužení středolabské vodní cesty až k přístavu chvaletické elektrárny. Jez má tři pole s podpíranými klapkami. Jeho dokončení však znamenalo opět konec prodloužování vodní cesty

1976
 Před 35 lety vychází publikace Střední Labe od Ing. K. Trejtnara.



1981
 Před 30 lety ukončila práci skupina zpravodajů pro vodní cestu D-O-L dokumentem **Ekonomická studie propojení Dunaj-Odra-Labe.**

1982
 Ministerstvo lesního a vodního hospodářství zastavuje vydávání časopisu Povodí Vltavy.

1988
Jaroslav Kubec, Josef Podzimek – Svět vodních cest.

1989
Dne 27. ledna ustavující schůze akciové společnosti Ekotrans Moravia (ETMAS) se sídlem v Brně – společnost pro propagaci a realizaci vodní cesty D-O-L.

1989
 Vychází první číslo časopisu Ekotrans Moravia, pro podporu projektu D-O-L. Celkem vyšly 3 ročníky.

1991
 Před 20 lety vydalo ETM publikaci **Vodní cesta D-O-L - ANO NEBO NE? (The Danube-Oder-Elbe waterway - YES OR NO?)**

1991
Před 20 lety byl natočen krátký film Ekologická páteř Moravy, režie Martin Skyba.

1993
Vychází první číslo časopisu Vodní cesty a plavba. Zatím vyšlo XVIII. ročníků.

1993
Generální řešení plavebního spojení Dunaj-Odra-Labe – Ekotrans Moravia a.s.

1994
Jaroslav Kubec, Josef Podzimek – Vodní cesty světa.

1996
Před 15 lety uzavřena dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN) byla přijata 19. ledna v Ženevě.

1996
Před 15 lety schválen program podpory rozvoje dopravy v České republice do roku 2008.

1996
Ing. Miroslav Hubert – Dějiny plavby v Čechách.

1996
Před 15 lety založeno České plavební a vodocestné sdružení.

1996
Před 15 lety ukončena činnost akciové společnosti Ekotrans Moravia

1996
Před 15 lety iniciativu na Baťově průplavu přebírá Nadace Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanále.

1996
Před 15 lety založena Nadace vodních cest.

1996
Před 15 lety vyšla publikace Vodní cesty světa autorů ing. J. Kubce a ing. J. Podzimka dokumentuje přednosti vodní dopravy a průplavu D-O-L.



1998
Ministerstvo dopravy zřizuje Ředitelství vodních cest ČR v Praze.

2001
Před 10 lety v Bruselu byla 19. září přijata **BÍLÁ KNIHA - Evropská dopravní politika pro rok 2010: Včas rozhodnout**

2002 VČAS ROZHODNOUT
2003 VČAS ROZHODNOUT
2004 VČAS ROZHODNOUT
2005 VČAS ROZHODNOUT

2006
Před 5 lety vyšla kniha **Jaroslav Kubec, Josef Podzimek, Křižovatka tří moří, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.**



2007 VČAS ROZHODNOUT
2008 VČAS ROZHODNOUT
2009 VČAS ROZHODNOUT
2010 VČAS ROZHODNOUT
2011 VČAS ROZHODNOUT

Hlouposti je vždycky nadprodukce.

Tomáš Baťa

*Boj s lidskou blbostí nelze vyhrát.
Nesmí se však přestat bojovat,
neboť blbost by zaplavila svět.*

Jan Werich

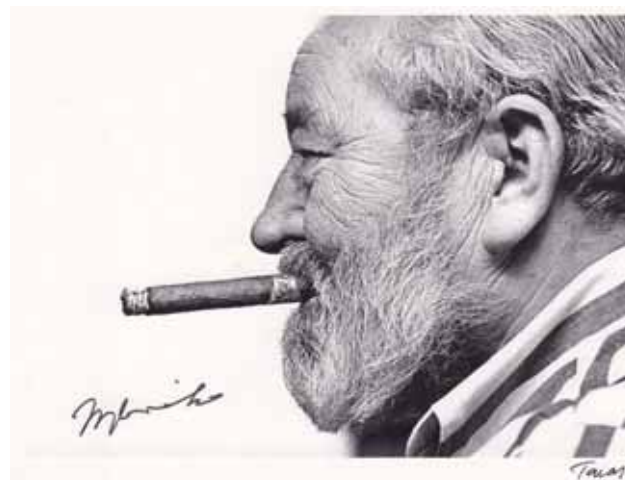


foto: Taras Kusčinskyj



www.podzimek.cz

Zal. 1896

PODZIMEK

115



Zal. 1896

PODZIMEK

115



PSG

Váš silný partner pro malé i velké stavby



Mezisklad vyhořelého
jaderného paliva Temelín,
Česká republika



Paroplynová elektrárna
Krasavino, Ruská federace



Čistička odpadních vod
Slavičín, Česká republika



Čistička odpadních vod
Valašské Klobouky, Česká
republika

Generální dodavatel v oborech stavebnictví, energetiky, petrochemie.

www.psg.eu

Povodí Labe, státní podnik

Zabezpečuje

výkon správy povodí, kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zjišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod a další činnosti, které vykonávají správci povodí podle zákona č. 305/2000 Sb., o povodích a souvisejících právních předpisů, včetně správy drobných vodních toků v dané oblasti povodí, jejichž správcem byl podnik určen. Územní působnost je vymezena hydrologickou hranicí ploch hlavních a dílčích povodí vodních toků, které má Povodí Labe ve správě. Určená oblast zasahuje do správního území 7 krajů, a v nich do obvodu 62 obcí s rozšířenou působností.



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, odpadů, výluhů a různých matric z oblasti hydrosféry, včetně prací vzorkařských a hydrometrických,
- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot



Povodí Labe, státní podnik
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3
Tel: 495 088 111, Fax: 495 407 452
labe@pla.cz • www.pla.cz