

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA



2
2011

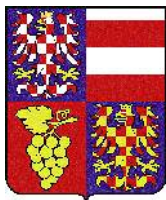
Zachraňme českou plavbu – budujme vodní cesty!



Vydáno při příležitosti 26. Plavebních dnů 2011 v Ústí nad Labem

Vydává





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

Vita Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

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



ČESKÉ PLOVNÍ 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
HYDROPROJEKT CZ a.s. - Consulting Engineers Sustainable engineering and design

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

FRÁHA Tábořská 31 tel.: 231 102 222 paha@hydroprojekt.cz
BRNO Minská 18 541 240 600 brno@hydroprojekt.cz
OSTRAVA Varenská 49 596 638 329 ostava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE Zákona nářabí 7 386 355 427 cbudjovice@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 TŘEŠŤ

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 TŘEŠŤ

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@ceskeports.cz

www.cekpristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

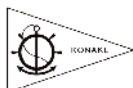


Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



KONAKL s.r.o.

prodej stavebních materiálů • lodní doprava
• skladování • opravy plavidel

Hoštická 19, 250 69 Klíčany 250 69

tel.: +420 284 891 410, fax: +420 284 891 408

e-mail: konakl@volny.cz



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. Jiří Blažek; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Jaroslav Pospíšil; Ing. Milan Raba; Ing. Miroslav Šefara; Mgr. Vít Šimonovský.

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

Šéfem Ředitelství vodních cest ČR se stal Jiří Blažek
Tomáš Kolařík.....2

110 let vodocestného zákona aneb „nebyly to žádný vopice“
Ing. Petr Forman.....4

Nečas a Merkelová si píší o Labi
Ing. Petr Forman, Tomáš Kolařík8

ČSPL je pobouřeno lživou argumentací sdružení Arnika10

**Vyjádření společnosti WELL Consulting, s.r.o.
k výzvě o.s. Arnika – program Ochrana přírody**.....10

U Labe vznikají nové osobní přístavy, na naší straně i v Sasku
Z domácího tisku11

MD ČR: Bez studie nebude studie!
Eva Svobodová.....12

Doc. Ing. Július Binder Dr. h. c. - osmdesátiletý14

**Slavnostní otevření vltavské vodní cesty
v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou**
Václav Straka16

Splavnění Vltavy – díl I. - PROLOG (věnováno Vojtěchu Lannovi)
Z domácího tisku18

Fakta a mýty o evropských dotacích
Ing. Jan Bukovský, Ph.D.....19

Ing. Zdeněk Kamaryt – 8 x 10 let20

Valná hromada Sekce vodní dopravy
Ing. Jiří Aster.....22

Plavební kanál Vraňany-Hořín: úprava podjezdové výšky mostů
Z domácího tisku28

Paroplavba na Labi v Hradci Králové
Ing. Jiří Stránský31

Historie a současnost osobní vodní dopravy na Labi
Ing. Petr Plessney.....34

**Studie proveditelnosti Zlepšení podmínek
pro říční dopravu ve střední Evropě (zejména na Labi)
realizovaná v rámci projektu ChemLog**
Ing. Jiří Landa.....38

**Otevřený dopis viceprezidentovi a EU komisaři
pro dopravu panu Kallasovi**40

Odpověď viceprezidenta Evropské komise pana Kallase41

Konference Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe možnost nebo nutnost?
dr. Bogdan Tomaszek.....42

Zemřel generální ředitel státního podniku Povodí Odry.....43

Vize lipské nové jezerní oblasti
Karen Weinert, Angela Zábojník.....44

Vnitrozemská plavba v severní Itálii
Guido Piccoli48

České stopy na italských vodních cestách
Ing. Jan Kareis, Ph. D.51

**Zamyslenie sa nad haváriou osobnej lode OL 800
projektu č. 785 „Bulgária“**
prof. Ing. Jaromír Klepoch, CSc.52

Revitalizace jihokorejských řek je téměř dokončena
Seung Kyum Kim.....54

Obavy nejsou argumenty
Redakce VCaP56

Ing. Jaroslav Kubec, CSc. - 80 let60

Významné postavení plavby ve světě
Tomáš Kolařík.....61

Život není takový - je úplně jiný (42)
Ing. Josef Podzimek63

Šéfem Ředitelství vodních cest ČR se stal Jiří Blažek



Více jak před dvěma měsíci byl do čela Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) jmenován ministrem dopravy Ing. Jiří Blažek, který v konkurenci devíti uchazečů předložil ministerstvu nejlepší plán, jak vyvést firmu z krize.

Ministr dopravy od tohoto zkušeného manažera z Vysočiny očekává především bezodkladnou analýzu a nápravu hospodaření, které za sebou nechalo předchozí vedení. „Mým hlavním cílem bude navrátit firmě důvěryhodnost v očích obchodních partnerů, investorů a veřejnosti. Některé kroky nebudou příjemné, ale jsou nutné pro celkovou nápravu situace v Ředitelství vodních cest,“ řekl Ing. Blažek bezprostředně po svém jmenování.

Ing. Jiří Blažek na ŘVC přišel z Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových, kde zastával pozici náměstka pro provoz a majetek. Předtím působil v Pozemkovém fondu ČR a na Ministerstvu zemědělství.

Co je u vás na ŘVC nového pane řediteli?

Poslední měsíce jsou pro mě hektické, ale zároveň velice motivující. Vzhledem k tomu, že nejsem z oboru, tak se v první řadě podrobně seznamuji s celou problematikou kolem vodních cest, ale zároveň už musím odpovídat na otázky, kde se stala chyba a řešit nové úkoly.

A kde se tedy stala chyba?

Mohu potvrdit určitá systémová pochybení, proto jsem se rozhodl pro změny v organizační struktuře. Na konci června nás někteří pracovníci, kteří byli s touto nepříjemnou situací spojováni, opustili. O ostatních chybách zatím nechci hovořit, protože jsou předmětem dalšího šetření.

Bývalé vedení ŘVC bylo obviňováno ze špatného zadávání veřejných zakázek. Hovoří se o tom zejména v souvislosti s kolínským mostem.

Případ zakázky rekonstrukce kolínského mostu šetří Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, takže je zbytečné se pouštět do nějakých spekulací. Potřebné změny probíhají průběžně a podle potřeby. Zejména chcí zprůhlednit zadávání zakázek, zavést jasné a funkční kontroly a transparentní způsob rozhodování. K tomu směřují i již zmíněné organizační změny.

Nyní jsou tedy další chyby vyloučené?

Pochybení nemůžeme nikdy stoprocentně vyloučit, ale je potřeba udělat vše pro minimalizaci jeho vzniku a nastavit potřebné kontrolní mechanismy. Když chyba nastane, tak musí být odhalena včas a s minimálními následky. Věřím, že se teď situace uklidní a my budeme schopni se dál věnovat rozvoji vodních cest a realizaci konkrétních projektů a zejména také koncepčnímu pohledu jak s vodními cestami v ČR.

Mluvíte o rozvoji vodních cest. Má vůbec Česká republika nějakou koncepci?

Na papíře koncepce existuje. Otázkou je, zda se na-

plňuje. V tom je potřeba udělat revizi. V současné době je zde několik názorových skupin a každá má jenom tu svou pravdu. A zde vidím velkou roli nového vedení ŘVC. Chci tyto názorové proudy sjednotit. Dohodnout řešení, která budou vyhovovat alespoň částečně všem. K tomu, aby se vodní doprava pohnula ze dna, na kterém se nachází, je zapotřebí, abychom všichni táhli za jeden provaz. ŘVC musí vytvořit novou koncepci rozvoje vodních cest, která bude mít širokou podporu jak odborné veřejnosti a Ministerstva dopravy ČR, tak i politiků a občanů. Troufnu si říct, že bez vody není život. Musí se v ní projevit nejen tlak na obnovu nákladní dopravy, ale i stále více významná role vodních cest pro rekreaci, pro rozvoj turismu. Vodní turistika je v Evropě velmi oblíbená. A nemusíme hledět jen do zahraničí. Stačí se podívat na Moravu. Baťův kanál zajišťuje regionu každoroční nárůst počtu turistů, nová pracovní místa, možnost rozvoje dalších služeb, které k vodě patří a také i peníze do obecních rozpočtů.

Takže se vaše pozornost obrátí k turistům?

Nejenom k turistům! Chceme stavět víceúčelové vodní cesty, které uspokojí jak rekreační, tak i nákladní plavbu. Naší prioritou zůstává naplnění vládního usnesení, které nám jednoznačně určuje jako prioritu vyřešení splavnosti Labe až do Pardubic a splavnění Vltavy do Českých Budějovic. Budeme tedy řešit zejména plavební stupeň Děčín, výstavbu kanálu u Přelouče, ale také otázku lodních zdvihadel na Slapech a Orlíku. Zároveň musíme dokončit rozestavěnou vltavskou vodní cestu v úseku Hluboká – Týn nad Vltavou tak, aby bylo v roce 2013 hotovo.

Naše čtenáře bude jistě zajímat i problematika D-O-L. Jak jí budete řešit?

Ředitelství vodních cest ČR je státní investorská organizace, která realizuje rozhodnutí vlády a Ministerstva dopravy ČR v oblasti rozvoje vodních cest na našem

území. Rozhodnutí o realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe považujeme za strategické jak z hlediska zájmů ČR, tak v evropském kontextu. Je na vládě, aby našla odvahu a shodu v této otázce. Rozhodnutí o přípravě D-O-L jasně stanoví prioritu pro dlouhodobý rozvoj vodní dopravy v ČR. Bude to zlomový záměr s pozitivním dopadem do řady oborů. Toto rozhodnutí by mělo padnout do konce roku 2013. Jistě je v tomto směru nutné také připomenout závazky, které pro Českou republiku plynou z uzavřených mezinárodních dohod, které také vybudování vodního koridoru D-O-L zmiňují. My jsme připraveni společně s Ministerstvem dopravy ČR zpracovat všechny potřebné analytické materiály.

Budete spolupracovat při řešení svých úkolů i s jinými resorty?

Samozřejmě. Voda je strategickou surovinou a jako takové k ní musíme přistupovat. Ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí ČR a Ministerstvem zemědělství ČR budeme hledat cesty, jak vedle využití řeky jako dopravní cesty řešit i její využití jako zásobárny, zdroje vody a energie. Budeme hledat způsoby, jak zpomalit odtok vody a zlepšit její uchování v krajině. Tím totiž dojde i k tolik potřebnému zvýšení hladiny spodních vod. Spojením sil a lepší komunikací mezi resorty na-

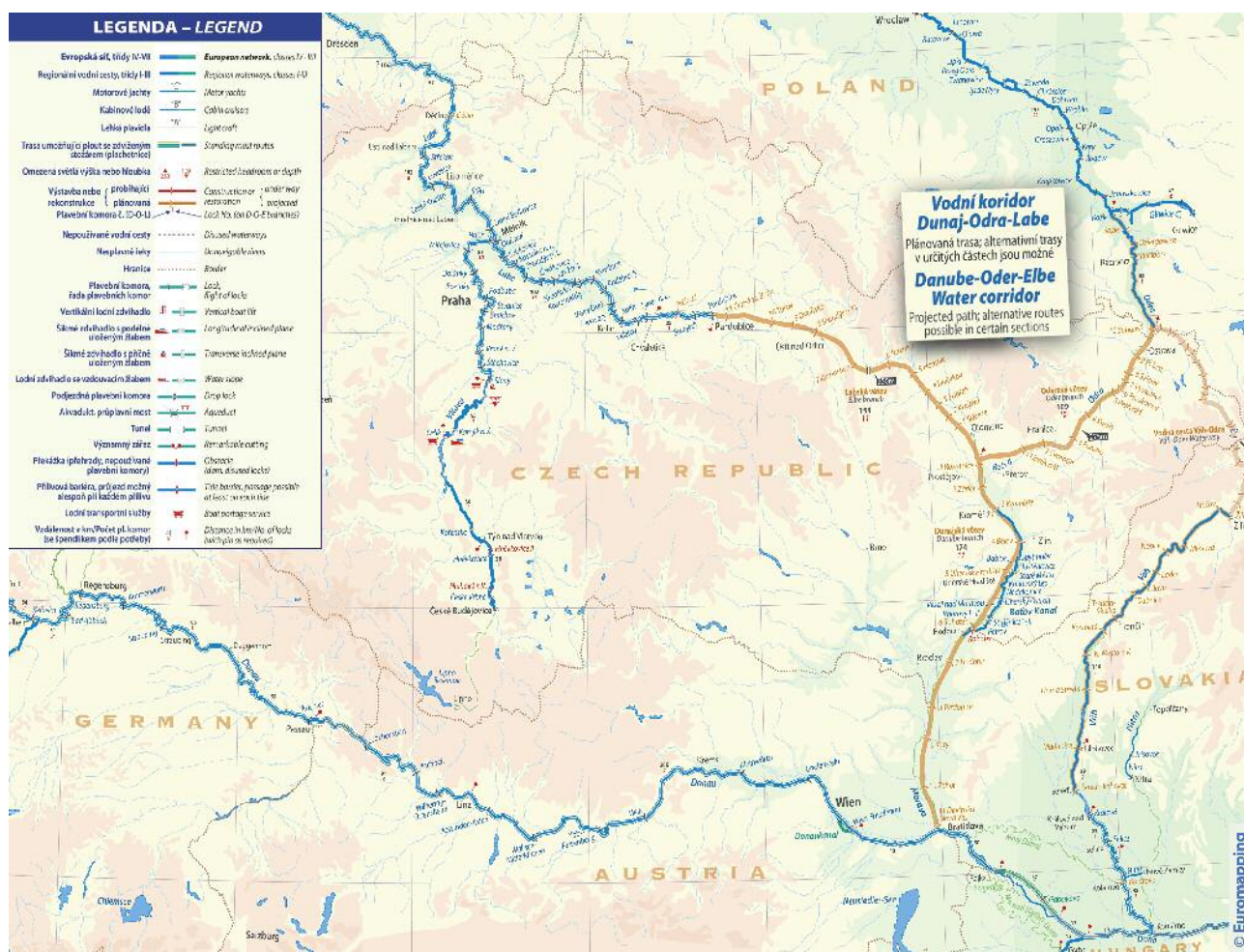
vzájem můžeme využít společného efektu ve vynakládání veřejných prostředků, vše může pomoci také v neméně důležitém a aktuálním úkolu v protipovodňové ochraně krajiny, občanů a majetku. Správně postavená vodní díla významnou měrou snižují riziko povodní.

Často se mluví také o špatných zákonech. Budete se angažovat i tímto směrem?

Určitě. Budeme spolupracovat s Ministerstvem dopravy ČR na přípravě takových zákonů, které umožní realizovat potřebné stavby. Ve všech případech upřednostňuji dohodu se všemi zájmovými skupinami. Jsem srdcem zemědělec, bytostně spjatý s přírodou, který má o její ochranu obrovský zájem. Některé snahy ale nemají s ochranou přírody nic společného. Je potřeba jasně stanovit, že u každého projektu je čas na přípravu, připomínky a čas na jejich vypořádání. Pak musí být vydáno neměnné stanovisko a stavba efektivně realizována. Pokud k těmto změnám nedojde, budeme se topit v nekonečných soudních sporech a důležité stavby budou stát.

Děkujeme za rozhovor.

Za redakci časopisu Vodní cesty a plavba
Tomáš Kolařík



Mapa vodních cest České republiky. Zdroj: Euromapping

110 let vodocestného zákona

aneb „nebyly to žádný vopice“

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

Se svým přítelem Jaroslavem Baštou a jeho ženou Darou často hovoříváme o historii a lidech v ní. Mne, laika, povětšinou inspiruje aktuální četba nějaké knihy, ať už odborné, populárně-historické, nebo beletrie na historické téma. Manželé Baštovi jsou vždy velmi pobaveni mým laickým údivem nad tím, jak vyvinuté společenské struktury a vpravdě vědecké postupy nacházíme u lidí před dvěma sty, pěti sty, tisíci či pěti tisíci let. A nato mi, jako odborníci – archeologové a historici – podají podrobný popis souvislostí, představí mi ještě řadu dalších faktů, a často to korunují výrokem: „To víš, nebyly to žádný vopice“.

Na tyto disputace jsem si vzpomněl nad četbou 110 let starého vodocestného zákona, tedy přesněji zákona č. 66 Zákonníku říšského „o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek“. Ten zákon je prostě dokonalý, a myslí na všechno. Porovnává jej s mnohými zákony současnými, dospívám nevyhnutelně k názoru, že naši předkové měli možná „k vopícím“ o hodně dál, než my dnes...

Politické souvislosti

Vodocestný zákon byl zákonem říšským, tedy vznikl na půdě říšské rady, a platil pro „království a země v říšské radě zastoupené“. Rakousko-Uhersko bylo, jak víme, státem mnohonárodním, a zákony tedy musely být přijaty za většinového souhlasu Rakušanů, Maďarů, Čechů, Moravanů etc., etc. Tak trochu to připomíná dnešní mnohonárodnostní Evropskou unii. Konec konců i zde je zapotřebí pro důležitá rozhodnutí většinového souhlasu zastoupených „království a zemí“, někdy dokonce i konsenzuálního souhlasu všech.

Znalci historie říkají, že zákon si Češi a Moravané vybojovali na pozadí toho, že „Vídeň“ velmi stála o souhlas s vybudováním strategické alpské železnice – nu a Češi a Moravané to „zobchodovali“ za vodní cesty. I to jsou postupy dnes známé a v Evropské unii hojně používané, politických obchodů je toto bohumilé uskupení plné. Jen mám pocit, že současní Češi a Moravané zatím neumějí s tímto politickým postupem dostatečně nakládat. Než bychom nějaký náš zájem „zobchodovali“, daleko častěji se uchylujeme k pouhému kverulantství (tedy že to a to nechceme a nechceme), povětšinou ovšem beztak neúspěšnému. A ještě ztrácíme na pověsti. Pokud už se pustíme do nějakého politického obchodu, málokdy nasadíme svoji cenu dost vysoko, málokdy hledáme iniciativně pro náš obchod účinné spojence. Zdá se tedy, že do našich vlasteneckých předků, a jejich schopností získat politickou a hospodářskou výhodu, budeme ještě chvíli dorůstat. Při vší úctě: ochranu regionální značky Olomouckých tvarůžků považují přeci jen za méně, než financování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe...

Poslanci

Čeští a moravští členové říšského sněmu byli povětšinou mužové vzdělaní, ctihodní a slavní. Jak se to stalo, nevím. Jedno je ale jisté: při diskuzích nad vodocestnými zákony (množné číslo se týká i pozdějších zákonných norem) projevovali velkou dávku konkrétních znalostí, a současně i urputnosti při obhajování zájmu svých regionů. V našem časopise jsme například zveřejnili filipiku moravského poslance pana prof. Antonína Smrčka, mnohé diskuze česky i německy mluvících poslanců lze nalézt ve volně dostupném elektronickém archivu Parlamentu ČR. Doporučuji!

Jasný záměr

§ 1 vodocestného zákona jasně vymezuje, co se podle něho postává:

- lodní průplav z Dunaje do Odry,
- lodní průplav z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- lodní průplav z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka k Jaroměři,
- splavné spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavné části Dněstru.

Pokud někdo postrádá samotné splavnění Labe a Vltavy v rozsahu dnes známé labsko-vltavské vodní cesty, to řešily již zákony a výnosy z roku 1896, které zřídily „Komisi k provedení kanalizace Vltava a Labe v Čechách“. Práce na tomto úkolu započaly prakticky ihned a v době přijetí vodocestného zákona zdárně pokračovaly.

Dohromady tak vznikl zcela komplexní a velice jasný záměr, korunující dlouholeté úsilí českých a moravských politiků, národohospodářů a podnikatelů. A hlavně – realizoval se! Bohužel, srovnávat s dneškem by hraničilo s legislativní pornografií, takže bude lépe se srovnávání vystříhat...

Nicméně nelze se vyhnout srovnání jasněho záměru, obsaženého v zákonu vodocestném, s vágností zákona dnes platného, tedy zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Ten totiž zná pouze vodní cesty využívané a vodní cesty využitelné, které definuje v § 3 takto:

(4) *Vodní cesty využívané jsou:*

- vodní tok Labe*
 - od říčního km 972,8 (Kuněčice) po říční km 950,5 (nadjezí zdymadla Přelouč),
 - od říčního km 948,3 (podjezí zdymadla Přelouč) po říční km 726,6 (státní hranice se Spolkovou republikou Německo), včetně vodní plochy Velké Žernoseky,
- vodní tok Vltavy*
 - od říčního km 91,5 (Třebenice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výustní části vodního toku Beřounky po přístav Radotín,
 - od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebenice) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun,
- vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec.*

(5) Vodní cesty využitelné jsou uvedeny v příloze č. 2, která je součástí tohoto zákona.

Příl. 2 – Seznam dopravně významných využitelných vodních cest

Využitelnými vodními cestami jsou:

1. vodní tok Labe od říčního km 984,5 (Opatovice) po říční km 972,8 (Kunětice) a od říčního km 950,5 (nadjezí zdymadla Přelouč) po říční km 948,3 (podjezí zdymadla Přelouč),
2. vodní tok Bečvy od Přerova po ústí vodního toku Moravy,
3. vodní tok Odry od Polanky nad Odrou po státní hranici s Polskem,
4. vodní tok Ostravice pod ústím Lučiny,
5. vodní tok Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín,
6. vodní tok Ohře od říčního km 3, 0 (Terezín) po ústí do vodního toku Labe.

Oba zákony, tedy „starý“ vodocestný zákon (č. 66/1901 z. ř.) a „moderní“ zákon o vnitrozemské plavbě (č. 114/1995 Sb.) hovoří zdánlivě o tomtéž, ale jsou tu dva základní rozdíly:

nový zákon nepopisuje ani jinak nevzpomíná žádný průplavní úsek, s výjimkou úseků již existujících (Otrokovice-Rohatec, implicitně také Vraňany-Hořín); z pohledu tohoto zákona tedy nejsou průplavní úseky propojení D-O-L ani potenciální vodní cestou,

zatímco starý zákon obsahuje jasné a komplexní záměry (de facto koncepci rozvoje), termíny i způsob financování, současně platná zákonná úprava je v tomto směru naprosto bezzubá.

Jakkoli si jistě umíme představit, jak těžké bylo dnes prosadit zákon i v této nepříliš účinné formě, verdikt je jasný: po 94 letech jsme přijali zákon evidentně horší, než byl onen starý.

Nedávno mne jeden známý vyzval, ať mu ukážu dokument, ve kterém by byla koncepce rozvoje vodních cest v ČR a jejich cílový stav, nezbylo mi, než říci: „To si vezmete zákon č. 114/95 o vnitrozemské plavbě, Dohodu AGN o vnitrozemských vodních cestách evropského významu, několik usnesení vlády ČR, několik územních plánů vyšších územních celků, to vše si dáte dohromady – a snad se doberete výsledku“. Na otázku po ocenění tohoto cílového stavu jsem již neměl odpověď vůbec žádnou...

Termíny

Vodocestný zákon pravil v § 6 jasně: „Se stavbou vodních drah v § 1 dotčených (...) započítati se má nejpozději v roce 1904“.

A hle – započalo se! Mimo chodem: každoročně vyčleňoval rozpočet peníze na přípravné práce (§ 11), což bylo nad rámec financování, o němž píšeme dále.

A o kousek níže stojí: „Potřebné práce přípravné vykonány budete tak včas, aby tato lhůta dodržena a stavba nejdéle do 20 let mohla býti dokončena“ – tedy, počítám-li dobře, do roku 1924. Zde samozřejmě toneme v temnotách. Vypukla válka, monarchie se rozpadla, poválečné zotavování trvalo několik let, po krátké konjunktuře krize a opět válka... Těžko říci, jak by výstavba pokračovala, nebýt těchto historických karambolů. Pravdou však je, že v oněch dobách byl zákon doslova zákonem, a tedy se povětšinou dodržoval. Takže považujeme za pravděpodobné, že někdy v polovině 20. let 20. století by záměry vodocestného zákona zřejmě byly naplněny, a že lodě by již pluly mezi Dunajem, Odrou a Labem, potažmo Vislou a Dněstrem. Třeba tehdy neměli těch zákonů tolik, a díky tomu se i dodržovaly...

Financování

Vodocestný zákon dává základní odpověď již v § 1, když praví: „Stavba vodních cest (...) provedena buď státem, zaváže-li se země, ve které (...) jmenovaný průplav má býti zřízen (...), platí roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou vydány...“.

Jedná se tedy de facto o národní kofinancování ve výši 12,5%; započteme-li do tohoto režimu úroky (zde zákonem fixované na 4%) dostaneme se zhruba k výši 15% národního spolufinancování. Tento osmiletý režim pak měl být po

Rok 1901.

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

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

Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

S přisvědčením obojí sněmovny rady říšské vidí Mí se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních drah, a to:

- a) lodního průplavu z Dunaje do Odry,
- b) lodního průplavu z Dunaje do Vitavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- c) lodního přeplavu 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 říční oblasti Visly a až ke splavnění části Dněstru

provedena buď státem, zaváže-li se země, ve které některý pod a až jmenovaný průplav nebo díl průplavu má býti zřízen, vztahmo některá nahoře uvedená část řeky, která má býti splavněna, se nachází,

platiti roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou vydány, aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen, vztahmo aby příslušná část řeky byla splavněna (a až d).

Za tímto účelem jest země oprávněna, ukládati interestentním příspěvků.

Příspěvky země placeny buďte poměrně podle platů, které případnou z tohoto důvodu na stát, a mají přestati, když příjmy dotčeného průplavu po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření jmenovitého základního kapitálu tohoto průplavu.

§ 2.

Zemskému zákonodárství se zůstává, postarati se o příspěvky z prostředků zemských, jakož i způsob, jak se mají ukládati příspěvky interestentům, ku kterým v jednotlivých královstvích a zemích jest přihlížeti.

Učin-li se příslušná úmluva mezi státní správou a dotyčnou zemí, příspěvek zemský může zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístavacích míst, příjezdných silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací.



Šikmé lodní zdvihadlo Ronquières na vodní cestě Brusel-Charleroi v Belgii pro lodě o nosnosti 1500 tun bylo dokončeno v roce 1968 a nezapře svůj vzor v lodní železnici „Universell“ z přerovské soutěže, která proběhla o více než půlstoletí dříve

roce 1912, tedy po uplynutí první finanční tranše, nahrazen novým (§ 9). Systém je nápadně podobný současnému evropskému financování z Fondu soudržnosti, tedy Vídeň („Brusel“) cca 85%, národní spolufinancování cca 15%. Jenže: naši předkové si o toto financování uměli říci...

Organizace

„Postaráno budiž přiměřeným způsobem o jednotné řízení prací v § 1 zevrubněji dotčených“, praví vodocestný zákon v § 3. Na základě tohoto zmocnění pak následovalo nařízení ministerstva obchodu č. 163 ř. z. ze dne 11. října 1901, kterým se zřídilo Ředitelství pro výstavbu vodních cest a poradní sbor pro vodní cesty. Tímtož nařízením bylo řečeno, že „má technické a správní oddělení, kterým přísluší stavbu společně připravovati a prováděti“. Technické oddělení mělo za úkol „práce pro sdělení všeobecných a podrobných návrhů, technické zastupování v komisích (...), podávání dobrá zdání o operátech komise po stránce technické, technické řízení stavby vodních cest (...). Správní oddělení se mělo zabývat zaváděním úředních jednání (revize trati, politická obchůzka, vyvlastňovací jednání), uzavírat smlouvy, a řešit veškeré otázky finanční a administrativně-právní. Kromě toho Ředitelství pro výstavbu vodních cest ve Vídni zakládalo zvláštní stavební správy v Praze (1903), Krakově (1905) a Přerově (1907).

Poradní sbor mohl kromě „podávání dobrých zdání“ předkládat i vlastní návrhy, týkající se stavby i provozu. Byl založen široce a rozumně... 20 členů jmenovaly zemské výbory, 20 členů obchodní ministr ve shodě s ostatními zúčastněnými ministry; dále byli členy i „živnostenská dozorcí“. Zasedání poradního sboru byla veřejná (!).

Ředitelství pro výstavbu vodních cest vydrželo od roku 1901 několik změn států a režimů, nepřežilo až nástup komunistů k moci – ti je zrušili bez náhrady v roce 1949. Obnova se podařila až v roce 1998, ale v poměrně okleštěné

podobě, s podstatně menšími pravomocemi, než dříve. Poradní sbory se dnes příliš „nenosí“, moc by do všeho mluvily. Nic takového tedy v současné době nemáme. Porovnáme-li rok 1901 s dneškem, asi ani ve věci organizace zatím není se moc čím chlubit...

Majetkové souvislosti

Stavba předpokládala vyvlastňování pozemků a staveb, jakož i případné vyvlastňování vodních práv (§ 13) – samozřejmě za náhradu. Vyvlastňování se řídilo samozřejmě zákonem, zde bylo poměrně logicky uzákoněno, že se na tato řízení použije platného zákona č. 30 z roku 1878, který řešil „vyvlastňování za účelem stavby a vozby železnic“. K tomu pak bylo v roce 1903 vydáno nařízení „ministra obchodního“ č. 90, které podrobně popisovalo proceduru vyvlastnění, kterého se zúčastňovala velice široká struktura činníků. Náhradu posuzovali „znalci se zvláštními odbornými vědomostmi“. Proti vyvlastnění bylo možné „činit námitky“, případně se odvolat k soudům, a to ve více stupních (okresní, krajské, zemské).

Suma sumárum: Dobové zákonodárství bylo přehledné a efektivní, a zřejmě poměrně dobře vyvažovalo právo soukromé s právem veřejným. Důkazem budiž sám fakt brzy zahájené výstavby, přičemž nejsou zprávy o znásilňování soukromých majetkových práv v monarchii – ostatně je ani nepředpokládáme.

Srovnávat se současným stavem by nebylo vhodné, protože tolik stran tento časopis nemůže dost dobře mít. Ale o efektivnosti dnešních zákonů v této oblasti lze asi oprávněně pochybovat.

Technika

Nevím, kdo projektoval splavňovací práce na Vltavě a Labi pro Komisi k provedení kanalizace Vltava a Labe v Čechách. Je známo, že například Výbor k zřízení průplavu Dunajsko-

Vltavsko-Labského, ustavený v roce 1892, vypsal soutěž na vypracování generálního projektu. Sešla se tři řešení, z nichž zkušební komitét vybral jako technicky nejrealnější a nejehospodárnější projekt firem Lanna a Vering. V roce 1895 pak ministerstvo vnitřní schválilo upřesněný generální projekt splavnění labsko-vltavské vodní cesty jako první krok výstavby výše uvedeného záměru. V roce 1896 pak započala výstavba...

Také pro záměry vodocestného zákona, tedy zejména pro průplav D-O-L, byly vyhlášeny soutěže. Nejznámější je tzv. přerovská soutěž z roku 1903, která měla vyhledat vhodné typy lodních zdvihadel. Soutěž byla dotována vysokými cenami – snad i proto se sešlo celkem 231 návrhů. Známé historické souvislosti znemožnily bezprostřední využití výsledků, ale je patrné, že některá řešení inspirovala projektanty i po desítkách let. Příkladem budiž realizovaná lodní železnice (tedy šikmé lodní zdvihadlo) v belgickém Ronquières, nebo zatím nerealizovaný výtah na Orlíku.

Praxe soutěží o technické řešení se dnes již neprovozuje, což je nepochybně škoda. Tím se naprosto podvazuje třibení myšlenek a všeobecné podněty pro technický pokrok. Také efektivnost pak často pokulhává. Soutěže, kde je předem dáno technické řešení a (v lepším případě) rozhoduje jen cena, je v tomto směru nepochybně krokem zpět. Škoda!

Zaměstnanost

Výstavba vodních cest má nepochybně pozitivní vliv nejen na rozvoj území, ale i na zaměstnanost. Vodocestný zákon na to pamatoval ustanovením § 7: „Při stavbě průplavů a při splavňování řek zaměstnávání budte, pokud se to dá srovnati s úspěšným postupem práce, domácí technické a dělníci, jakož i domácí průmysl.“ To už bychom dnes předepisovat nemohli, ale jistě by se mnoho, ba převa- ha, „domácích techniků a dělníků, jakož i domácího průmyslu“ na pracích podílelo.

Environmentální souvislosti

Mnoho lidí si myslí, že environmentální zákonodárství je vý- dobytkem posledních desetiletí, že naši předkové na uchování přírodního prostředí příliš nedbali, jsouce opojeni průmyslovou revolucí. To je ovšem hrubý omyl, ba pýcha. Vznešené pozornosti doporučuji například výnos ministerstva orby č. 5278 z roku 1893 (!), kterým se po-dává návod, jak zachovat při úpravách vod rozmanitost prostředí pro vodní živočichy, jak ponechat místa, „v nichž by se mohly ryby plemeniti a kde by za velkých vod našly útočiště“, jak zapojit odstavená říční ramena do vodního režimu, jak budovat rybí propusti atd. Podobně výnos ministerstva veřejných prací z 26. března 1923 řeší „šetření krajinné krásy našich vodotečí“, požaduje projek- tovat tak, aby byly co nejvíce zachovány „malebné skupiny stromů neb křovisek“ a jak při nové výsadbě respektovat přirozenou místní druhovou skladbu. Předepisuje také, aby úpravy tvořily „s celou krajinou a její vegetací jeden harmo- nický celek, byly součástí rázu celého kraje“ – srovnajme na- příklad s dnešní zákonnou úpravou o „krajinném rázu“. Výnos ovšem požadoval odstraňování „špatného porostu“, tedy po- rostu, který dnes často brání průchodu velkých vod a zhoršuje tak jejich následky. Dalo by se konstatovat, že ony výnosy sice neoplývaly vzhlednými a vědeckými slovy, přesto v mnohém naplňují nebo předjímají současné postoje. Rozdíl asi bude v tom, že se tyto normy považovaly za samozřejmou a nor- mální součást praxe, nikoli za ideologii. Také „vykladačů“ tě- chto ustanovení bylo jistě méně, než dnes. Ale že by naši předci nedbali na kvalitu přírodního prostředí, to jistě nelze říci.

Závěr

Závěrem není mnoho co říci. Snad jen jedině – poučit se od předků by asi nemělo být žádnou ostudou, vždyť: „nebyly to žádné vopice“... Ba právě naopak, v řadě aspektů byli věcnější, důslednější a možná i kvalifikovanější. Budiž nám to alespoň dílčí inspirací a výzvou.



**ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST
ČESKÉ REPUBLIKY**

ŘVC ČR - státní investor, jehož posláním je

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

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

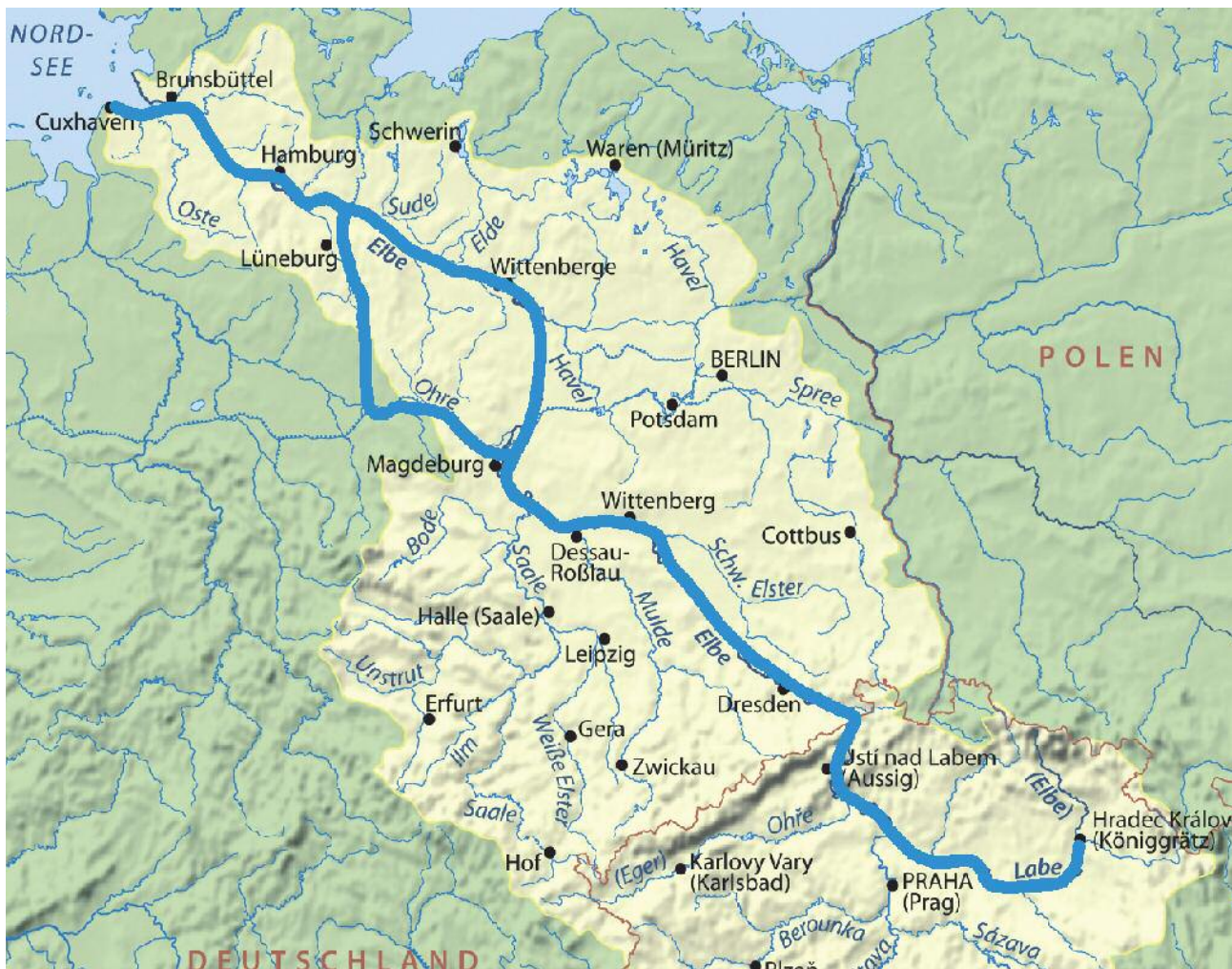
Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Nečas a Merkelová si píší o Labi

Situace kolem splavnosti Labe je tak vážná, že se již stala předmětem korespondence mezi českým premiérem Petrem Nečasem a německou spolkovou kancléřkou Angelou Merkelovou. Zatímco o obsahu dopisu českého premiéra se nám podařilo získat pouze neoficiální informace, odpověď SRN uvádíme v plném autentickém znění.

Podle našich informací se český předseda vlády obrátil na svoji německou partnerku ve věci koncepce reformy Spolkové správy vodních cest a plavby (WSV). Navrhované zařazení německé části Labe mezi druhořadé vodní cesty by nepochybně přineslo omezení udržovacích prací na Labi, zvláště pak v úseku od státních hranic k Magdeburku, tedy v úseku, který je pro ČR klíčový. Současně by se význam Labe – v rámci strategického rozhodování o dopravní infrastruktuře jak v SRN, tak v EU – zcela marginalizoval. Petr Nečas měl naléhavě zmínit nejen mezinárodní závazky (transevropská dopravní síť TEN-T, Evropské dohoda AGN, rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010 ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě), ale také a zejména negativní dopady na Českou republiku i na firmy ze spolkových zemí Sasko, Sasko-Anhaltsko a Durynsko. Svoboda plavby na Labi nebyla nikdy tímto způsobem porušena od Vídeňského kongresu v roce 1815. Odklon zbožových proudů z Labe se projevil již po povodních v roce 2002, kdy se plavební dráha na území Saska po několik let neudržovala.

Český premiér měl připomenout klíčový význam Labe pro exportně orientovanou ČR jako zatím jediného přístupu k námořním přístavům lodní dopravou. Údajně také vyjádřil obavu, že by se mohlo nenaplnit Společné prohlášení mezi německým spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a bydlení a Ministerstvem dopravy České republiky z roku 2006 o spolupráci a dopravních cílech a opatřeních na labské vodní cestě. Jeho obsahem byla dohoda o dosažení a udržení ekonomicky únosných parametrů ponoru na Labi po 345 dnů v roce až k plavebnímu stupni Geesthacht u Hamburku. Petr Nečas tedy požadoval přehodnocení záměrů SRN stran Labe, a to včetně jasných garancí, že Labe je a zůstane důležitou součástí hlavních vodních cest mezinárodního významu.



Mapa povodí řeky Labe. Zvýrazněna labská vodní cesta a Labský laterální průplav. Zdroj: Wikipedia

Odpověď německé spolkové kancléřky Angely Merkelové přinášíme v plném znění:

Spolková republika Německo
Spolková kancléřka

V Berlíně dne 6. června 2011

J.E.
předseda vlády
České republiky
pan Petr Nečas
Praha

Vážený pane předsedo vlády, milý Petře,

velmi Vám děkuji za Váš dopis z 18. dubna 2011, v němž vyjadřujete obavu, že na základě současné koncepce reformy Spolkové správy vodních cest a plavby (WSV) může dojít k negativním dopadům na poměry lodní dopravy na Labi mezi hranicemi České republiky a Hamburkem.

Labe má stále velký význam pro nákladní dopravu a je důležitou vodní cestou, mezi jiným pro kontejnerovou dopravu z Hamburku a do Hamburku. Proto se bude Spolková republika Německo – nezávisle na současně prováděných průzkumech - držet cílů Vámi zmíněného „Společného prohlášení z roku 2006“ ministerstev dopravy obou našich zemí a bude pokračovat ve zlepšování splavnosti opatřeními pro údržbu na německé straně.

Bud'te ujištěn o tom, že budu tomuto tématu věnovat i nadále pozornost.

S přátelským pozdravem

Angela Merkelová
v.r.

Jménem redakční rady si dovoluujeme vyjádřit naději, že výměna dopisů mezi oběma státníky přinese do celé problematiky Labe nejen svěží vítr, ale zejména znatelný pozitivní posun. Již by bylo více než načase!

Ing. Petr Forman
Tomáš Kolařík



ČSPL je pobouřeno Iživou argumentací sdružení Arnika

Děčín, 30. května 2011 – ČSPL naprosto odmítá lež sdružení Arnika, které tvrdí, že podle rejdařů již není lodní přeprava zapotřebí. Vodní doprava představuje významný cenový regulátor zvyšující konkurenceschopnost hospodářství ČR, ale navíc je ekologičtější než ostatní druhy dopravy. Zároveň je to dopravní mód, který má podporu EU i Evropské komise. Podle Bílé knihy dopravní politiky Evropské unie by se měl u dálkových nákladních přeprav zvýšit podíl železnice a vnitrozemské vodní dopravy do roku 2050 o plných 50 procent.

„Sdružení Arnika je profesionální nátlaková organizace, která se dlouhodobě snaží o likvidaci labské vodní dopravy. Při tom úzce spolupracuje s německou organizací BUND, dlouholetým aktivním členem lobbistického sdružení Allianz pro Schiene, které jednostranně protěžuje železnici,“ uvádí Milan Raba, generální ředitel ČSPL a dodává: *„Společné akce Arniky a BUNDu pro nás již nejsou překvapením, ale tato nehoráznost přesahuje všechny meze. Jakožto předseda Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR rovněž vím, jak rozhořčení jsou ostatní kolegové z oboru.“*

Ekonomičnost a přínosnost labské vodní dopravy pro ČR dokazují mimo jiné i studie společností Planco či CityPlan. Rovněž ekologičnost dopravy prokazují mnohé nezávislé

odborné studie. Například i studie vypracovaná renomovanou společností Infraso pro Allianz pro Schiene potvrzuje, že vodní doprava má na životní prostředí menší dopady než železnice. *„BUND však ve svých prezentacích vytrhuje některé dílčí údaje a snaží se tím dokázat údajnou neekologičnost lodní dopravy. Arnika pak tuto argumentaci přebírá a tvrdí, že je to prokázáno odborníky,“* vysvětluje Raba.

Jinde v Evropě ekologové vodní dopravu podporují, u nás je tomu naopak. *„Arnika ale zavádějící a scestné informace předkládá veřejnosti pravidelně. Například tvrdí, že plánovaný jez v Děčíně zasáhne unikátní přírodu. Faktem ovšem je, že prakticky celé vzdutí jezu se nachází ve městě Děčín, které je možno považovat za lidskou činnost významně ovlivňované. K tomu Raba poznamenává, že se nejedná o přírodní tok, ale jeho úpravy probíhaly v minulosti ve velkém rozsahu.“*

O společnosti:

společnost ČSPL, a.s. má celkem 245 zaměstnanců a 89 jednotek plavidel s celkovou tonáží 66 812 tun. Jejimi plavidly jsou dnes pravidelně najížděny námořní přístavy Severního moře, Baltského moře a vnitrozemské přístavy Německa, Nizozemí, Belgie, Švýcarska a Francie.

Vyjádření společnosti WELL Consulting, s.r.o. k výzvě o.s. Arnika – program Ochrana přírody

RNDr. Jan Hodovský - jednatel společnosti WELL Consulting, s.r.o.

Dne 27. května 2011 jsem v rozhovoru pro rozhlasovou stanici ČRo 1-Radiožurnál v pořadu Stalo se dnes uvedl na adresu o.s. Arnika, že *„toto nevládní sdružení je financováno ze zdrojů kolem německé železnice“*. Požadavek na omluvu, uplatněný vedoucí programu Ochrana přírody Arnika Ing. Vitnerovou, nelze v plné míře akceptovat. Je však nutné konstatovat, že v rozhovoru bylo použito významného zestručnění.

Abych tedy věci uvedl na pravou míru a své vyjádření opravil, konstatuji, že o.s. Arnika je financována z německých státních prostředků stejně jako německé železnice. Arnika rovněž zaštituje akce německých profesionálních aktivistů ze svazu BUND na českém území. BUND je dlouholetým aktivním členem Allianz pro Schiene (Aliance pro železnici), která otevřeně lobuje za železniční dopravu na úkor ostatních módů. Arnika odporem k nákladní vodní dopravě, jejím haněním a nekritickým obhajováním železnice poškozují zájmy České republiky, jejího hospodářství i životního prostředí.

Jelikož by pro nezasvěcené mohlo být výše uvedené zavádějící, dovoluji si k celé věci podat širší komentář:

Arnika ve své Výroční zprávě za rok 2009 uvádí jako čtvrtého nejvýznamnějšího donora BMU, což je německé Spolkové ministerstvo životního prostředí. Jedná se tedy

o stejné – státní – prostředky, z nichž jsou financovány i německé dráhy, které jsou v majetku SRN. Dále je mezi hlavními partnery Arniky uveden svaz BUND, člen Allianz pro Schiene.

Arnika dlouhodobě spolupracuje se svazem BUND na akcích pořádaných v ČR a týkajících se odporu proti celoročnímu zesplavnění Labe. V této oblasti aktivit přebírá Arnika nekriticky argumentaci a materiály dodané BUNDEM. Jako příklad za mnohé lze uvést poslední akci nazvanou Arnikou Labe nás spojuje. Podle zajištění tohoto původně německého projektu, oficiální tiskové mluvčí i složení účastníků lze hovořit spíše o akci BUNDu a dalších německých sdružení s asistencí zástupců Arniky.

Arnika se dlouhodobě věnuje aktivnímu odporu proti záměrům na zlepšení plavebních podmínek dolního Labe, přičemž jako náhradu otevřeně uvádí železnici. Ústy vedoucí programu Ochrana přírody opakovaně uvádí Iživé a zavádějící informace s cílem účelově ovlivnit nahlížení veřejnosti na plavbu. To vše zcela v rozporu se závěry mnohých odborných nezávislých studií, které shledávají vodní dopravu jako nejméně škodlivou k životnímu prostředí. Navíc s ohledem na nejnižší přepravní tarify hraje dlouhodobě vodní doprava roli cenového regulátora. Logicky tak ovlivňuje benefity svých konkurentů, nejvíce však dopravu železniční.

U Labe vznikají nové osobní přístavy, na naší straně i v Sasku

Andrea Angermannová - MF DNES

Stále více lidí pluje po Labi v soukromých plachetnicích. Za pět let se počet lodí ztrojnásobil. Servis pro lodě a jejich posádky je rok od roku lepší. A to jak na české, tak na německé straně. V Sasku během dvou let zrekonstruují přístav v Pirně za čtvrt milionu eur.



V Drážďanech oslavili 10. července 2011 „narozenniny“ německé paroplavební společnosti. Oslavu zahájil saský premiér Stanislav Tillich. Dorazil i pražský parník Vltava.
Foto: Agentur Frank Schröder

Na výlet se nyní můžete vydat po stokilometrové trase od Hřenska až do Mělníka. V regionu roste jedno přístaviště za druhým, nedávno bylo nejnovější otevřeno v Ústí nad Labem.

„Vodní turistika je tradiční a u nás populární. Přístavy a mola všude navazují na cyklostezku. Lidé tak mohou kdekoli z paluby sundat kolo a vyjet,“ říká krajský radní pro cestovní ruch Radek Vonka.

Kraj pro letošní rok počítal v rozpočtu v programu Obnova venkova s venkovskými přístavy. „Dolní Zálezly díky němu budou stavět molo pro osobní dopravu. A budou zde moci parkovat i malé lodě, pomůžeme zde vybudovat přístav na sebužínskou stranu,“ popsal další plány R. Vonka.

Lidí, kteří si pořizují malou loď, přibývá

Kromě veřejné dopravy pro turisty, na které spolupracují města na březích Labe, se plní i soukromá přístaviště. V kraji největší je Marina Píšťany.

„Malou loď si pořizuje stále více lidí. Když jsme před šesti lety začínali, kotvilo zde kolem 10 lodí. Dnes je jich 40,“ popisuje trend provozovatel přístaviště Martin Nechyba.

Kromě jezera v Píšťanech lze zaparkovat ještě ve dvou přístavech před soutokem Labe a Vltavy, velká marina je pak v Nelahozevsi.

„V kraji je přístaviště s občerstvením v Lounkách, servis lodí s přístavištěm je v Roudnici nad Labem. V Dolních Bečkovcích a Žernosekách jsou přístaviště soukromá,“ popisuje rostoucí zájem o jachtaření M. Nechyba.

Potíž je, že jediná čerpací stanice je v Píšťanech. Pokud tak chcete s lodí do Německa, musíte se řádně předzásobit.

„Další pumpa je až v Magdeburku. Řeší se to tak, že se zastaví a doběhne se k pumpě u silnice,“ popsal řešení M. Nechyba.

V Česku vyrostou mola, v Sasku opraví velký přístav

Pokud jde o saskou stranu Labe, marina v Drážďanech je plná a břehy Labe zabírají hlavně přístavy pro parníky. „Proto Němci hodně jezdí s loděmi k nám,“ říká M. Nechyba.

To se brzy změní. Zastupitelstvo v Pirně souhlasilo, že během dvou let dá 250 tisíc eur na rekonstrukci přístavu v městské části Pošta. Bitva o projekt byla tuhá a těsná, protože řada zastupitelů odmítala investovat peníze do hobby některých lidí, lepší by bylo opravovat třeba školy.



Osobní a rekreační přístav Pirna-Pošta

Převážilo to, že většina peněz přijde z EU v rámci programu Cíl 3. Na české straně mají vyrůst dvě mola pro výletní lodě a v Dobkovicích menší přístav plus nouzové ubytování pro posádky tří jachet a vodáky.



V Marině Píšťany dnes kotví až 40 lodí

MD ČR: Bez studie nebude studie!

Eva Svobodová - generální ředitelka Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR

Při financování projektů v příštím programovacím období EU, tedy v letech 2014-2020, se předpokládá, že bude mj. vycházet z tak zvaných mikroregionálních strategií. To neznamená, že by tyto strategie měly samy o sobě vlastní rozpočty, ale že při programování by měly mít takové strategie silný vliv na rozpočty ostatních unijních programů. Srozumitelně řečeno: projekty, které vzejdou z mikroregionálních strategií, mají mít přednost.

Co to je makroregion? Rozumí se tím „oblast zahrnující území jednoho či více států či regionů, pro niž jsou charakteristické některé společné znaky a sdílené výzvy“. Jde tedy o „integrováný rámec spolupráce, který umožňuje EU a jejím členským státům identifikovat společné specifické potřeby a na tyto potřeby následně efektivně směřovat zdroje. Cílem strategie je tak napomoci vytvářet podmínky pro prosperitu a udržitelný rozvoj daného makroregionu maximálním využitím existujících nástrojů a politik.“

Příkladem z nedávného období je program pro oblast Baltského moře, připravují se také například strategie v alpské či pyrenejské oblasti.

Makroregionální strategie se řídí třemi základními principy:

- žádná nová legislativa
- žádné nové/dodatečné finanční zdroje
- žádné nové instituce

Pokud bude platit, že strategie sice nebudou samy disponovat rozpočtem, ale že budou „kompasem“ pro efektivní směřování existujících zdrojů a politik, pak je v nejvyšším zájmu ČR se jejich tvorbě aktivně účastnit a prosazovat co nejvíce vlastních zájmů. Platí: „Jak budeme dnes lobbovat, tak budeme zítra financovat!“



Koncem roku 2009 byla formulována a založena makroregionální **Dunajská strategie** za účasti jak členských států (Německo, Rakousko, ČR, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko, Rumunsko, Bulharsko), tak kandidátských států (Chorvatsko, Srbsko, Bosna a Hercegovina, Černá Hora) a států sousedících (Ukrajina, Moldavsko). Je to jediný program takového druhu, kde je ČR zapojena, ačkoliv sama podunajským státem, jak víme, bohužel není. Proto je to jedna



Územní pokrytí dunajského regionu Dunajskou regionální strategií (národní úroveň)

z mála příležitostí, jak „být u toho“. Oficiálně jsme jako stát požádali o vstup 24. března 2010.

Obsah strategie není „nadiktován od bruselských byrokratů“, ale vzniká širokou diskuzí na úrovni vládních struktur, odborníků i zástupců různých iniciativ. Přitom se klade důraz na „projekty se silným přeshraničním přesahem, s větším než regionálním významem“.

Dunajská strategie se soustřeďuje na **3 prioritní oblasti**:

- propojení a komunikace (doprava, energetika, síť, ICT),
- aspekty ŽP, voda a prevence rizik,
- socioekonomický rozvoj (lidské zdroje, kultura, rozvoj institucí a governance).

Vedení Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR (**AMSP ČR**) považovalo návrhy, které ČR uplatňovala, za málo výrazné a nezobrazující potenciál Dunaje pro naši republiku, což lze chápat jako promarnění nabízené příležitosti. Proto se AMSP ČR rozhodla – po projednání v pracovní skupině na Úřadu vlády ČR – předložit i návrhy vlastní, a písemně je předala 11. dubna 2011. Soustředily se na oblasti, kterými se dlouhodobě a systematicky zabývá, a které rozhodně zaměření strategie odpovídá:

Studie proveditelnosti pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Detailní řešení trianglu Vídeň-Bratislava-Hodonín (travování vodní cesty)

Podpora rekreační plavby na řece Moravě (hraniční úsek SK – AUT)

O navržení těchto námětů AMSP ČR informovala i své zahraniční partnery, kteří vesměs projevili souhlas a podporu. Náměty dobře korespondovaly i s prioritami jiných zúčastněných států. Například Slovensko uvádí mezi svými národními zájmy i **budování severo-jžního dopravního propojení s napojením na Dunaj (přednostně vážské vodní cesty)**. Premiérka Jadranka Kosor zase uvedla 3 klíčové priority Chorvatska: rehabilitaci přístavu Vukovar, vý-

stavbu víceúčelového průplavu Dunaj-Sáva a odminování lesů ve 2 chorvatských regionech. Návrh AMSP ČR na (pouhou!) studii proveditelnosti D-O-L tedy rozhodně nebyl ničím mimoběžným, či vymykajícím se z celkového trendu, ba právě naopak.

O to větší překvapení přišlo za několik týdnů. V rámci připomínkového řízení totiž **Ministerstvo dopravy ČR** prvé dva náměty AMSP ČR odmítlo takto:

a) Projekt Dunaj-Odra – Labe

Tento projekt není možné v současné době zařadit mezi projekty strategie, jelikož je podmíněn zpracováním studie proveditelnosti. Do doby než bude uvedena studie proveditelnosti vypracována a schválena v podobě usnesení vlády ČR k tomuto projektu, nelze v tomto ohledu činit další kroky.

*b) K druhému návrhu, kterým je **triangl Vídeň-Bratislava-Hodonín** ministerstvo dopravy uvádí, že věc není v současnosti dostatečným způsobem mezinárodně projednána na oficiální úrovni a navíc je zcela zřejmé, že řada částkových návrhů je v zásadním rozporu s prioritami a zájmy rakouské strany. Z tohoto důvodu není možné tento návrh bez dostatečného vyjasnění s rakouskou stranou zařadit mezi projekty.*

Když se podíváme na návrh AMSP ČR a na reakci MD ČR, s překvapením zjistíme, co nám ministerstvo vlastně sděluje: studii proveditelnosti nelze zařadit, protože nemáme zpracovanou studii proveditelnosti. Prostě, bez studie nebude studie!

Při dalším jednání a po objasnění souvislostí se podařilo získat příslib, že pracovníci MD ČR se pokusí zjistit, zda lze celý postup ještě revokovat. Mezitím ovšem již existující znění Dunajské strategie měla 24. 6. 2011 projednat Evropská rada, což se považuje za počátek implementační fáze. Nicméně platí, že Dunajská strategie má být dokumentem stále otevřeným, takže se snad podaří nerozumně získanou časovou ztrátu napravit. Uvidíme – snad se alespoň částečně přiblížíme razanci Slovenska a Chorvatska...



Jedním z cílů Dunajské strategie je rozvoj dunajské plavby. Plavbu a vodocestné projekty v této strategii nejvíce prosazují Rumunsko, Chorvatsko a Slovensko. Na obr. tlačná souprava na dolním Dunaji v Rumunsku

Doc. Ing. Július Binder Dr. h. c. - osmdesátiletý

Tento významný vodohospodář je dostatečně známý nejen na Slovensku a České republice, ale v celé Evropě a jistě i za hranicemi EU. Málokdo prožil tolik kladných i záporných hodnocení, jako právě Július Binder, rozhodující tvůrce vodního díla Gabčíkovo-Nagymaros. Přesto, že jeho životopis jsme otiskli v našem časopisu č. 3/2010 v rámci udělení „české“ ceny Ing. Libora Záruby za mimořádný přínos pro rozvoj vodních cest a plavby v našem regionu, uveřejňujeme ho znovu, avšak tentokrát v českém jazyce.

Doc. Ing. Július Binder Dr. h. c. se narodil 12. září 1931 v Čeklisi, nynějším Bernolákovu. Základní školu absolvoval v rodišti.

Stredoškolské vzdělání: do roku 1944 navštěvoval gymnázium v Malackách. Po přechodu fronty pokračoval ve studiu na reálném gymnáziu v Bratislavě, kde v roce 1950 maturoval.

Vysokoškolské studium na Fakultě inženýrského stavitelství Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave skončil v r. 1955. Dvoutileté postgraduální studium specializované na ekologické stavby absolvoval v letech 1977-1978.

V roce 1998 habilitoval na docenta na Žilinské technické univerzitě. V letech 1955-1985 pracoval jako projektant, v r. 1986-1990 jako výrobní náměstek a v r. 1990-1991 jako hlavní inženýr podniku Hydroconsult Bratislava. Od roku 1991 do roku 1999 byl podnikovým ředitelem š.p. Vodohospodárska výstavba.

Po volbách v roce 1998 byl zvolen poslancem Národní rady Slovenské republiky. Poslanecký mandát ukončil v září 2002, kdy odešel do důchodu. V současnosti se zabývá konzultační a poradenskou činností v oboru vodního hospodářství.

Odborná činnost

Významný vodohospodářský odborník, uznávaný doma i v zahraničí, odbornou projekční a investorskou činnost vykonával v těchto oblastech:

- hydraulika otevřených koryt toků
- úpravy vodních toků
- vodohospodářské bilance v povodích
- vodárenství
- ochrana podzemních vod před znečištěním
- čištění odpadních vod
- speciální problémy při rekonstrukci elektráren
- vodní cesty a vodní doprava
- přehrady a vodárenské nádrže.

Podílel se na návrzích a realizaci mnoha významných vodohospodářských děl a hydrotechnických staveb, mezi nimi především soustavy vodních děl Gabčíkovo-Nagymaros, vodárenských nádrží Starina, Malinec, Turček.

Další odborné aktivity

Zúčastnil se zejména na projekčních pracích: vodní dílo Wolfsthal - Bratislava. VD Lipovec, návrh vodní elektrárny, Trnavská tabule - návrh vodohospodářských úprav, návrh malých vodních nádrží, úpravy toků, Generel úpravy řeky Nitry, její energetické využití, částečné splavnění, vodní dílo Ružín - návrh dopravního řešení překládek silnic, železnice a mostů v oblasti Margecany. Byl hlavním inženýrem rozšíření elektrárny Nováky, kde byly použity speciální technologie hloubkového zakládání. Doprava popelovin a jejich skládka v elektrárně Nováky a Vojany, sanace skládky nebezpečných odpadů v Chemku Strážske, kanalizační sběrač městského sektoru Petržalka, a jeho čistírny odpadních vod. Čistírna odpadních vod Chemických závodů Nováky, splavnění Moravy po Hodonín a jiné.

Byl manažerem projektu pro zásobování vodou pro stát Coahula v Mexiku, a rekonstrukce a zvýšení hráze ROSEIRES na Nilu v Súdánu. Má rozhodující podíl na vyřešení ochrany podzemních vod Zitmého ostrova před ropnými produkty. Byl hlavním inženýrem projektu Mechanicko chemicko biologické čistíren odpadových vod v Slovnafte - ta je příkladem ojedinělého řešení, které je dokládáno v mnoha vědeckých pojednáních, vycházejících v zahraničí. Projektoval i mnohé další stavby s významným ekologickým zaměřením.

Nejdůležitější přínos Júlia Bindera pro ekologii a opatření tohoto druhu, přesahující území státu, je uvedení do provozu slovenské části Soustavy vodních děl Gabčíkovo-Nagymaros náhradním řešením, jeho realizací, kterou řídil, bylo zachráněno velké území vnitrozemské delty Dunaje, ojedinělé krajinné oblasti na celém toku



Július Binder a Josef Podzimek při rozhovoru na VD Gabčíkovo v roce 1996, záběr z filmu Století firem Podzimek

Dunaje. Na uvedení gabčíkovského vodního díla do provozu měl doc. Ing. Július Binder prvořadou zásluhu.

Doc. Ing. Július Binder Dr. h. c. je autorem několika patentů a zlepšovacích návrhů, jakož i nositelem několika ocenění, např. Evropské ceny za kvalitu AWARD - udělenou v Madridu v roce 1992. Je čestným členem Nadácie Slovak Gold, členem Spolku slovenských spisovateľov a členem Prezídia Matice slovenskej.

Doc. Ing. Július Binder Dr. h. c. je hlasatelem ekologických myšlenek. Ekologii považuje za interdisciplínu. V první řadě je hlasatelem a zastáncem ekologie duše. Pracovníky masmédií byl interviewován na úrovni nejprominentnějších politiků. V zahraničí přednášel na téma environmentální politiky na univerzitách a vědeckých společnostech v USA, Kanadě, Švýcarsku, Německu, Maďarsku, Polsku a Česku.

Významná je i jeho editorská činnost. V investorském podniku, jehož byl ředitelem, inicioval vznik propagačního útvaru, který vydal 21 popularizačních brožur, jejichž autory jsou renomovaní odborníci. Za stejné období vzniklo 14 středometrážních filmů s ekologickou problematikou a 3 velké výstavy, instalované na Slovensku a zejména v zahraničí.

Je autorem pěti publikací se zaměřením na ochranu vodohospodářských staveb. Spoluautorem dalších děl zejména s polským prof. Dr. Januszom Dziewanským dr. Sc.

V roce 2002 byl editorem slovenského překladu Lippertov Človek Job hovorí s Bohom.

Je předsedou redakční rady týdeníku Kultúra.

Ministr kultury České republiky mu udělil poctu Zlatý dvojkříž, byl členem Stálé rady národní kultury. V roce 1994 obdržel zvláštní cenu Osobnosť roka 1994. Od HN klubu obdržel zlatý Biatec. Ing. Juliov Binderovi byl za jeho přínos do slovenského národního života, do jeho vědy, realizační praxe a respektování environmentálních zákonitostí Vědeckou radou Slovenskej technickej univerzity udělen titul Doctor honoris causa jako prvnímu absolventovi Fakulty inženýrských stavieb.

Za přínosy k slovenskému národnímu životu od Nadácie Matice slovenskej obdržel cenu Štefana Moyzeza za rok 1997 - zlatou medaili MS. Od města Nitra Zlatú medailu Kráľa Svetopluka a další.

Prezident Slovenskej republiky mu v roce 1996 udělil státní vyznamenání Řád Ludovíta Štúra I. třídy.

Slovak National Congress of Canada mu v roce 1995 udělil „Najvyššie ocenenie“.

V roce 1998 mu ministryně školství udělila za pedagogickou činnost Velkou medailu svätého Gorazda. V roce 2004 mu byl udělen Janem Pavlem II. titul Rytíř sv. Řehoře Velikého.

Pedagogická činnost

Vedle své odborné projekční a investorské činnosti externě učil na Strednej priemyselnej škole stavebnej / 1953-1978 /, Strednej poľnohospodárskej škole, obor hydromelióracie /1960-1961/ a v r. 1978-1979 externě přednášel na katedře stavební mechaniky Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave. Jeho spolupráce s SVŠT, dnes Slovenskou technickou univerzitou v Bratislave, byla však mnohem širší. Působil jako člen komisí při obhajobách diplomových prací, jako vedoucí diplomových prací a i jinak se pravidelně účastnil a účastní na akademickém životě školy.

Plodná byla a je spolupráce Ing. Bindera se stavební fakultou STU v oblasti výzkumu. Vzpomeneme jeho účast na řešení mnoha odborných problémů, např. v souvislosti s plavebními komorami v Gabčíkově, výzkum účinnosti těsnících prvků stavebních jam a přenos znečišťujících látek, vlivu průtokového režimu ve starém toku Dunaje na podzemní vody atd.

Pokud bychom měli charakterizovat osobně Ing. Bindera, pak lze říci, že je hluboce křesťanský orientovaný, s výrazným národním cítěním. Aktivně pracuje ve vrcholném orgánu Matice slovenskej, Stálej konferencie slovenskej inteligencie a v odborných stavovských organizacích. Významně se projevuje i v charitativní oblasti. Podporuje vznik nových uměleckých děl, zejména výtvarných.



Vodní dílo Gabčíkovo



Divoká voda Čunovo

Milý Julko,

využívám výsady, kterou jsi mi před lety nabídl, totiž, abychom si tykali. Velmi si toho vážím, neboť patříš mezi ty mé blízké přátele, kterých si velmi vážím jak po odborné stránce, tak i pro lidské vlastnosti. Mezi ně patří i velký smysl pro humor hraničící s recesí. Dovol, abych se s čtenáři podělil o jeden Tvůj žertík. Jednou jsi šel po bratislavských ulicích a řekl jsi své milé ženě: „*Vsad' se, že každá mladá holka, která půjde proti mně, se na mne ohlídne. Mám však jednu prosbu. Půjdeš dva kroky za mnou, abys mi to neказila.*“ Nemusím vyprávět, co Ti manželka řekla, ale souhlasila. Pak jste šli po chodníku a každá holka i ženská, která Tě míjela, se za Tebou ohlédla. Manželka přiznala obdivně Tvoje vítězství. Ty jsi to však dlouho nevydržel a přiznal jsi se, že když Tě ty ženy a holky míjely, tak jsi na ně vždy vyplázl jazyk. I za to Tě mám rád. Kdo jiný v Tvém postavení a popularitě by tohle dokázal.

Naše spolupráce za posledních 30 let byla velmi úzká a často ovlivňovala rozvoj českých vodních cest. Vzpomínám si, že první větší spolupráce mezi Hydroconsultem Bratislava, který jsi pro mne a mé spolupracovníky reprezentoval, a technickým rozvojem Povodí Vltavy, který jsem vedl, začala, když jsme pracovali na variantě C soustavy VD Gabčíkovo. Velmi mi proto později vadilo, že česká veřejnost a politické elity nově vzniklé České republiky se od tohoto vodního díla distancovaly. Jednou po televizním pořadu jsem Ti volal, abych Tě podpořil, a Ty jsi mi tehdy smutným hlasem řekl, že jsem jediný Čech, který kromě nadávek zavolal. Dost jsem se za nás styděl, ale byl jsem rád, že jsi nevnímal nás Čechy jednobarevně.

Ale mám ještě jednu vzpomínku výrazně starší. Když se technický rozvoj dostával v roce 1987 do rozporu s vedením Povodí Vltavy pro své příliš radikální názory na rozvoj vodních cest v Čechách a na Moravě, tak jsi mi nabídl, abychom jako celek přešli do Hydroconsultu Bratislava. Bez dlouhých řečí jsi mi předal papírek, kde bylo stručně napsáno platové zařazení vedoucího oddělení, platy technických pracovníků a jedno služební auto k dispozici. Tehdy jsme nabídku nepřijali, ale velmi si jí dodnes cením. Situace pro technický rozvoj Povodí Vltavy se v té době rychle vyvíjela směrem k propagaci, projekci a následné realizaci průplavu Dunaj-Odra-Labe. Vyústila v roce 1989 založením akciové společnosti Ekotrans Moravia se sídlem v Brně a posléze ve Zlíně. Útvar technického rozvoje v roce 1990 jako celek přešel se souhlasem ředitele Povodí Vltavy do této nově založené akciové společnosti. V té době spolupráce mezi českými a slovenskými odborníky v oblasti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe byla na nejvyšší úrovni. Právě Ty – Julko, jsi se stal předsedou dozorčí rady Ekotrans Moravia a já předsedou správní rady a později generálním ředitelem. Byl jsi to právě Ty, který nejvíce chápal spojení Dunaje s Odrou přes Českou republiku a ne vždy jsi byl chválen skupinou slovenských odborníků, kteří prosazovali spojení Dunaj-Váh-Odra. Tento názorový „rozpor“ však trvá dodnes. Snad ke správnému nasměrování česko-slovenské spolupráce v rozvoji vodních cest ve středoevropském prostoru přispěje nový projekt T.T.T. - Transcontinental Transit Terminal. Ale vraťme se ještě do roku 1993, kdy hlavní podpora rozvoje vodních cest České republiky přešla do nově založené projekčně-investorské akciové společnosti Vodní cesty Praha. Byl jsi to opět Ty, který jsi stál u podpory této nově vzniklé organizace. Vznikl tak projekt a posléze realizace 2 x 2 podpíraných klapkových vrat v horním ohlavi plavebních komor VD Gabčíkovo, vypouštěcí tabule spodních vrat plavebních komor VD Gabčíkovo a dvou čistících strojů česlí na VD Gabčíkovo a VD Čunovo. I práce na jezových klapkách a sportovním výtahu „Divoké vody – Čunovo“ byly překrásné.

Závěrem mi dovol, abych si vzpomněl na náš rozhovor před Tvým rozhodnutím vzít funkci generálního ředitele podniku Vodohospodářská výstavba Bratislava. Byl jsi tehdy trochu nerozhodný a já Ti řekl: „*Pane inženýre, jestli chcete postavit vodní dílo Gabčíkovo, tak není jiné cesty.*“ Snad jsem tehdy malinkým dílem přispěl k Tvému dobrému rozhodnutí. Dnes Ti přeji k Tvým osmdesátinám mnoho štěstí, neboť zdraví a to ostatní pak přijde samo. Vždyť sám dobře víš, že na Titaniku byli všichni zdraví, ale neměli štěstí.

Tvůj Egil/Podzimek

Slavnostní otevření vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Václav Straka - Ředitelství vodních cest ČR

Foto: Tomáš Kolařík, Josef Podzimek, David Veis

Na Vltavě proběhlo v sobotu 11. 6. 2011 slavnostní otevření vodní cesty v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou. Ředitelství vodních cest ČR tak završilo svou činnost na 1. úseku obnovené vltavské vodní cesty.

V Českém Vrbném byl připraven program pro malé i velké příznivce vody. Mohli se zúčastnit prohlídek plavební komory, jezu, ochranného přístavu i unikátního sklopného mostu. To vše s poutavým výkladem odborníků. Pracovníci ČVUT navíc připravili i velice zajímavou ukázkou modelů, na kterých probíhal modelový výzkum. Zájemci tak mohli vidět model plavební komory České Vrbné, model Jiráskova jezu z centra Českých Budějovic nebo modely lodí, které byly při výzkumech používány.

Zároveň proběhl v přístavu České Vrbné slavnostní akt, při kterém investor staveb – Ředitelství vodních cest ČR za účasti zástupců Ministerstva dopravy a dodavatelů staveb symbolicky předalo klíč od řeky zpět do rukou zástupců měst České Budějovice a Hluboká nad Vltavou. Završilo tak svoji snahu o obnovení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou, který je prvním ze tří úseků projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou. Od tohoto okamžiku je 8,9 km dlouhá vodní cesta otevřena veřejnosti k plavbě. K jejímu zprovoznění bylo nutné v některých místech zajistit prohrábkami minimální plavební hloubku 1,6 m, vybudovat přístaviště Lannova loděnice v centru Českých Budějovic, v oblasti Českého Vrbného vybudovat přístav, plavební komoru a zmodernizovat jez. Pro možnost přistávání lodí na Hluboké vytvořil nový provozovatel plavby ve spolupráci s městem dočasné přístaviště Hluboká nad Vltavou. Začala tak první plavební sezóna v obnovené historii plavby v jihočeském regionu.

Stavební ruch na Vltavě ovšem neutichá. Jen se posunul dále směrem k Týnu nad Vltavou. V současné době probíhá výstavba plavební komory Hluboká nad Vltavou, na kterou

navazují prohrábkou koryta řeky a výstavba mola pro přistávání pravidelných lodních spojů s turisty. Až budou tyto akce na hlubockém jezu a nádrži Hněvkovice dokončené, prodlouží se splavný úsek o dalších 15 km až k hrázi VD Hněvkovice.

Pokračují také přípravné práce na úseku VD Hněvkovice - Týn nad Vltavou. Zde bude nutné upravit jez a postavit plavební komoru v Hněvkovicích a upravit v některých částech řeky plavební hloubky tak, aby splňovaly slibovaných 1,6 m vody. Tam by měli stavbaři dokončit práce v roce 2013, kdy se počítá s plným zprovozněním obnovené vodní cesty až k Orlíku a to nejen pro velké osobní lodě, ale i pro malá rekreační plavidla. Region tak získá nové pracovní příležitosti, lákadlo pro turisty i zdroj budoucích příjmů.

Na financování projektu se výrazně podílí i Evropská unie, která přispěje prostřednictvím Operačního programu Doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Část nákladů uhradí Státní fond dopravní infrastruktury.

V rámci doprovodné akce, která byla organizována ve vodáckém areálu a přilehlého kempu, mohli zájemci shlédnout ukázkou činnosti Městské policie, Hasičského záchranného sboru a Vodní záchranné služby. Děti si užily skákací hrady, trampolíny a další hry, na jejich rodiče potom čekaly dračí lodě nebo vyjíždky malými motorovými čluny. Příznivce tvrdší muziky jistě potěšil i malý hudební festival. Na pódiu se vystříдалo osm kapel a o zábavu bylo tak postaráno až do půlnoci.

Plavbu na úseku vltavské vodní cesty České Budějovice - Hluboká nad Vltavou zajišťuje Českobudějovická plavební a.s., více na www.lodnidopravaceskebudejovice.cz

Plavební komorou České Vrbné proplulo, dle údajů Povodí Vltavy s.p., mezi červnem a srpnem 2011 již 8,5 tisíce lidí.



Vltavskou vodní cestu přestřižením pásky otevřeli (zleva): Mgr. Karel Peška - ředitel Úseku veřejné a vodní dopravy Ministerstva dopravy ČR, Ing. Ivo Toman, MBA - náměstek ministra dopravy ČR, Ing. Jan Cuc - ředitel divize 6 METROSTAV a.s., Bc. Jan Šindelář - zastupitel města Hluboká nad Vltavou



Přístav v Českém Vrbném praskal ve švech



Slavnostní plavba po Vltavě odstartovala z přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích



Odemykání první plavební sezóny



Prvnímu proplutí lodi Vojtěch Lanna plavební komorou České Vrbné přihlížely stovky diváků



Nad jezem Hluboká nad Vltavou. Vlevo se tyčí nad řekou zámek, vpravo se buduje plavební komora

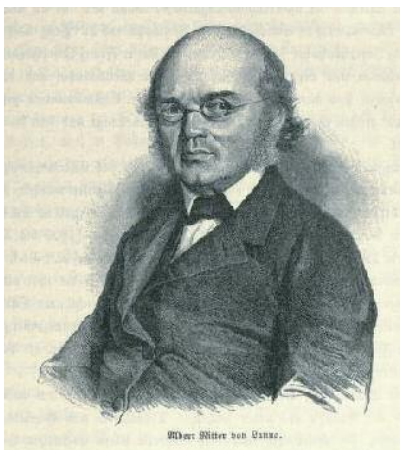


Osobní loď Vojtěch Lanna pluje po Vltavě nad jezem Hluboká nad Vltavou

Splavnění Vltavy – díl I. - PROLOG

(věnováno Vojtěchu Lannovi)

Ze serveru Budějcká Drbna (www.budejckadrbna.cz), 6. června 2011



Vojtěch Albert Lanna - průmyslník, lodmistr a stavitel

Splavnění Vltavy. Téma, které patří v posledních několika letech k často diskutovaným a v posledních několika týdnech diskuse o něm graduji. Část veřejnosti i politiků projekt podporuje a vnímá pozitivně, část se vyslovuje proti. Řeči se vedou a voda (ve Vltavě) teče. A už brzy po ní poplují lodě. Znovu. Protože doby, kdy na Vltavě fungovala lodní doprava, už tady byly.

Historie se opakuje... a i proto zahajujeme náš malý seriál o splavnění Vltavy touto historicko-současnou reminiscencí:

Bylo? Nebylo? L.P. 1830, u kašny na budějckém rynku:



Budějcký rynek

„Maucta, paní vrchní radová, tak na špacír, na špacír?“

„Rukulíbám, paní purkmistrová, tak jest, jak říkáte.“

„Jsemť potěšena, že vás potkávám, drahá paní purkmistrová, však už dávno jsem se optat chtěla – vy zajisté jste od vašeho chotě, našeho vzácného pana purkmistra, jste o tom hrozném člověku, o tom Lannovi a jeho nekalých zámyslech slyšela? On prý u řeky přístav buduje a do Prahy chce lodi posílat a lidi a tovar vozit, no slyšel to kdy svět, drahá paní purkmistrová?“

„I ani mi nemluvte, milá paní vrchní radová, můj muž přišel onehdá z radnice tak rozčilen, že jsem k němu felčara volati musila, aby mu žilou pustil a nejhoršímu zabránil, snad šlak by ho byl trefil! A to všechno pro toho Lannu, pro jeho nápady princmetálové. Považte jen, on chce, aby v řece teklo

tolik vody, kolik pro ty své lodi potřebuje a kvůli tomu dno řeky chce hrabat a břehy měnit, řeknu vám, drahá paní vrchní radová, takoví lidé patří do arestu a ne sem, do našeho města bohobojného!“

„Svatá pravda, svatá pravda, milá paní purkmistrová, takových novot sem zavádět. A podívejte, kdo sem jde, paní hauzmistrová, uctivost, to máme krásný den a jak by teprve byl krásný, kdyby rebelů podivných jako je ten Lanna nebylo...“

„Maucta, paní purkmistrová a paní vrchní radová, však zaslechla jsem řeč vaši. Povím vám, můj muž na Lannu nedá dopustit a říká, že ta myšlenka dřevo a sklo, ale i lidi do Prahy po vodě vozit městu našemu veliký rozkvět a dobro přinese a jednou město dá Lannovi pomník vystaviti a velebiti ho dějepřavci budou...“

„Ale čehož nepravíte, paní hauzmistrová? Pomník? Za to, že novotami podivnými město naše zanáší a podivnosti koná?? Ne, ne, tomu tak nikdyž nebude, kde by zdravý lidský rozum byl? Ještě i lidi na těch kocábkách vratkých vozit, kdež by to mohl Pán Bůh dopustit, pravím vám, kdepak na vodě, pěkně po zemi, není nad poctivý dostavník a kočár, to je jistota, kdepak voda...“

A říkám vám, pamatujte mých slov, však on dlouho provádět ty své alotrije nebude, kdož by mu zboží svěřil, půjde na buben, věřte, tak jak říkám, bude!“

L.P. 2011, u kašny na budějckém náměstí.

„Čau, co ty tady, kam razíš?“

„Jdu s kámošema na dvě do Masnejch, jo a jsem rád, že tě vidím, stejně bych ti volal, nedáme v sobotu squash?“

„Tuhle sobotu? Nedáme, jdem s rodinkou na to otevření Vltavy, no, jak je ve Vrbnym akce, bude se zahajovat plavba.“

„NO NEBLBNI! Ty téhle volovině fandíš? Já bych je hnal, takovejch peněz utopenejch, hele, tos čet, že nakonec na to unie nedá prachy a zacvakáme to všichni? Silnice rozmlácený, na školky nejsou prachy, nám nevzali holku do školky, že prej nejsou místa a když je žena doma, tak nám holku nevezmou a tady se vyhážou takový prachy, aby na Vltavě plavaly lodičky. Akorát se na tom někdo napakoval!“

„Co se rozčiluješ? Jo, to jsem čet, že unie nedá dotaci, ale pak zas psali, že je to nesmysl a že to někdo napsal blbě a dotace budou. A vždyť už Lanna a to byl asi nějaký koumák, tohle chtěl a udělal, aby byla Vltava splavná a jak je dneska slavnej, mně to prostě nepřijde jako blbost, hele, když to vezmeš, co maj Budějce za atrakci, aby sem jezdili lidi a zažili něco, co jinde nemají, moc toho není. Jdou na Černou věž, chvíli jsou v Masnejch, obejdou náměstí, kolkou na kašnu a co dál? Nic. A bacha! My měli při povodni v baráku dva metry vody a už bych to nechtěl podruhá zažít a jestli ta regulace kvůli splavnění pomůže, tak je mi úplně jedno, co to stojí, ale hlavně že už Budějce nebudou pod vodou, kdyby zas něco...“

„No, to je asi fakt. Hele, nechceš do těch Masnejch jít taky? Počekáme o tom.“

„Ale jo. Tak jdem!“

Fakta a mýty o evropských dotacích

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - vedoucí Oddělení realizace Ředitelství vodních cest ČR

V poslední době se v médiích objevily spekulace o možné ztrátě dotací na dopravní projekty v souvislosti s kontrolou Evropského účetního dvora (EUD). Bohužel v některých případech autoři přešli od zveřejňování faktů k volné literární tvorbě plné mýtů a dohadů. Ředitelství vodních cest ČR a Ministerstvo dopravy ČR protestují proti takovým praktikám, kdy jsou veřejnosti záměrně předkládány uměle vykonstruované poplašné zprávy. Fakticky totiž v tuto chvíli žádné rozhodnutí Evropské komise o neposkytnutí dotací neexistuje.

Jak to tedy ve skutečnosti je?

Ano, v České republice proběhla kontrola EUD na dopravních projektech. Ano, kontrola objevila některé nedostatky, které ve své předběžné zprávě označila jako možný důvod ke krácení dotace. Nikoliv tedy k jejímu neposkytnutí, či dokonce k jakémusi vrácení peněz, se kterým některá média s oblibou straší veřejnost.

Česká republika se k předběžné zprávě vyjádřila a vysvětlila účelnost tolik kritizovaného dělení zakázek a víceprací. EUD vzal argumenty na vědomí a promítne je do závěrečné zprávy.

Ani závěrečná zpráva ovšem nebude obsahovat případnou korekci poskytnuté dotace, neboť EUD takovou pravomoc vůbec nemá. Tato zpráva bude pouze sloužit jako podklad pro audit Evropské komise (EK), na jehož základě o případném snížení dotace EK rozhodne.

Sporné veřejné zakázky šetří Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Bez jeho rozhodnutí nelze říci, zda k nějakému pochybení vůbec došlo.

Z výše uvedeného je tedy jasné, že není ani zdaleka tak jasné, jak to vidí autoři některých pochybných článků, jaký bude výsledek šetření a zda vůbec, a v jaké výši k nějaké korekci v dotacích dojde.

Dále je nutné zdůraznit, že ČR o žádné prostředky snížením dotací pro konkrétní projekt nepřichází. Poskytovatel dotace totiž svým rozhodnutím pouze říká, že daný projekt nechce podpořit v původně předpokládané výši, ale dotaci je možné vyčerpat na jiný dopravní projekt.

A jak je to s Vltavou?

Podařilo se úspěšně dokončit obnovení splavnosti Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. Jedná se o první úsek ze tří, po jejichž dokončení bude možné plout až do Týna nad Vltavou resp. k přehradě Orlík. Evropská unie prostřednictvím Operačního programu Doprava přislíbila dotaci na první a třetí úsek ve výši 85% z celkových nákladů. Celkové schválené náklady na tyto dva úseky dosahují 1,614 mld Kč vč. DPH. Druhý úsek, který bude financován výhradně z národních zdrojů má schválené náklady 551 mil. Kč vč. DPH. Celkové náklady na projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou tedy nepřesáhnou 2,165 mld. Kč, přičemž z této částky bude hrazeno 793 mil. Kč ze SFDI a 1,372 mld. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Není tedy pravda, ani že jsou v ohrožení 3 miliardy, ani že ŘVC provozovalo v loňském roce vyhlídkové plavby v Českých Budějovicích, neboť to, jak jasně vyplývá z jeho zřizovací listiny, ani nesmí.

A ještě jeden důležitý vzkaz těm, kteří tvrdí, že splavnění Vltavy jsou vyhozené peníze a že se za ně měla postavit dálnice. Dotace EK účelově váže na investice do vodních cest. Mohli jsme tedy prostředky prostavět třeba na Baťově kanálu nebo je za nás mohlo spotřebovat na svých řekách třeba Polsko nebo Slovensko, ale těžko jsme za ně mohli postavit dálnici. Navíc kritici splavnění jaksí zapominají říct, že za peníze, za které vznikne 33 km plnohodnotné vodní cesty, by se postavilo jen necelých 5 km dálnice.



Kontrola Evropského účetního dvora se týkala reálných staveb, které dnes již slouží plavbě. O jejich užitečnosti se také přesvědčují návštěvníci a uživatelé vodních cest, jako např. na plavební komoře České Vrbné, kterou již navštívily tisíce lidí.

Foto: Ing. Luděk Cidlina

Ing. Zdeněk Kamarýt – 8 x 10 let



Ing. Zdeněk Kamarýt, rektor ČVUT prof. Ing. Václav Havlíček, CSc., bývalý hejtmán Jihočeského kraje RNDr. Jan Zahradník a Hana Podzímková na slavnostním otevření vltavské vodní cesty České Budějovice-Hluboká nad Vltavou 11. června 2011

V úvodu se přiznám, že když jsem Zdeňka žádal o rozhovor na téma jeho významných narozenin, uvědomoval jsem si, že to nebude procházka růžovým sadem. A nebyla.

Milý emeritní řediteli závodu Horní Vltava. Uvědomuješ si, že na otázky Tvého přítele emeritního ředitele závodu Dolní Vltava musíš odpovídat stručně a pravdivě?

To si uvědomuji, a proto začnu od narození. S ročníkem 31 (narozen 1. 7. 1931 v Prostějově) patří k lidem, kteří ve svém životě mají nebo měli v jednom kliku, že už jsme nestihli první světovou válku. Jinak nás snad z možných kotrmelců našeho království míň minout nemohlo. Jen co se týče forem braní rozumu – těch školních reforem. Za války základního školství, pro vstup na gymnázium respektování tehdejších rasových zákonů, kdy se u uchazečů dokonce přezkušovaly možnosti poněmčeni, mimo jiné nám např. poměřovali tvar lebky, pro srovnání s ideálem nordického typu. Jinak celodenní přijímačky do primy trvaly týden. Posléze zavedena šestistupňová kvalifikační stupnice. Po válce návrat k čs. tradici, jen nebyly zavedeny dřívější realky. Po únoru 48 začala platit praxe třídního rozhodování! Lebky se už znovu neměřily. Já jsem měl kliku, protože jsem neměl „rodinnou – kádrovou zátěž“. Otec (1900) byl před válkou jeden z nejstarších čs. letců. Následně odešel z likvidované čs. armády. Jako stále aktivní funkcionář čs. Svazu letců spoluorganizoval útoky pilotů a po našem brzkém odstěhování z Prahy do jeho rodiště Kardašovy Řečice, a ve dnech Pražského povstání už nastoupil na své dřívější působiště letiště Kbely, později do Č. Budějovic, kde jeden čas působil i ve velitelské funkci.

Tvůj rodinný původ je zajímavý a po výrazném proškrtání použitelný. A co Ty, jak jsi začínal?

Na základě výše uvedených souvislostí jsem byl přijat na Stavební fakultu ČVUT. A tady zase náš ročník 31 měl příležitost prožít během studia další první reformy našeho školství. Naštěstí především ve vyšších ročnících. Ve druhém zřídili vojenské katedry, a protože stavařů nebylo přehršel, tak nás vzali zpětně s prvním ročníkem. To bylo námi vnímáno zpočátku jako ústrik, ale později se ukázalo, že to bylo prospěšné. Náš ročník po skončení studia totiž měl jen jedno měsíční vojenské cvičení a už žádnou vojnu! To se dlouhá léta dál nepovedlo a až v současnosti je to normální.

Zdeňku, dostaneš se konečně ve své upovídání ke své odbornosti?

Po 4. semestru jsem se rozhodl pro specializaci Hydrotechnika. Zhruba 4 poslední semestry jsem působil jako „pomocná vědecká síla“ na Katedře vodních staveb u pana profesora – akademika Ježdíka. Pro mladého člověka výjimečná příležitost a zkušenosti, i v souvislosti s prof. Jermářem a jeho ústavem jezů a vodních cest, kde jsem nakonec dělal diplomku.

Tak, ukončil jsi úspěšně školu, což při Tvé inteligenci nebyl problém, a co dál?

Po promoci na jaře 1955 jsem byl na umístěnkou (i v tom byl náš ročník průkopníkem) poslán na Krajský národní výbor, odbor výstavby a vodního hospodářství, jako vodopravní technik. Na odboru působil JUDr. Tautermann, resortně uznávaný vodoprávník a ten mě angažoval jako technika mezi zákonodárce. Někteří z nich působili už na předválečném Zemském úřadě a tituly vládních radů jim sice v té době už nebyly ke cti, ale byli to moudří a slušní lidé. Ve své práci jsem brzy zjistil, že jako vodoprávníkovi, vzhledem k vznikající nutnosti řešit moderní čištění odpadních vod a souvislosti s životním prostředím, mi nestačí encyklopedické znalosti ze „zdravotně vodohospodářské specializace“ na Stavební fakultě a proto jsem využil možnosti dálkového studia tohoto oboru. To byla výhoda služby u KNV a tak jsem se mohl, věda o co jde, stát i „bojovníkem“ za životní prostředí. V době intenzivní výstavby JZD a jejich zařízení a industrializace jižních Čech, s direktivami značně odlišnými, byla někdy služba i existenčně nejistá a vyžadovala osobní angažovanost v tehdejší politice, čemuž jsem se nemohl vyhnout. Dneska si může každý i ekoterorista „na svoji hubu“ říkat co chce. Z jiného pohledu je to samozřejmě dobře.

Poprvé se dozvídám, že jsi byl již coby malý chlapec ekolog, ačkoliv tohle slovo ještě v praxi nebylo vynalezeno. Ale stále Tě nemohu dostat k Tvé práci na vodních cestách a k plavbě, kterážto slova nese název našeho časopisu.

Za osobní štěstí považuji, že jsem se mohl jako vodoprávník i hydrotechnik podílet na výstavbě VD Lipno, neboť KNV byl zpočátku investorem. Byl jsem prakticky u všech jednání od vodoprávního povolení až po kolaudaci a uvádění do provozu.

Totéž štěstí jsem měl při výstavbě VD Orlík, kde jihočeský KNV spolurozhodoval se středočeským KNV (jmenovitě vzpomínám např. JUDr. Botura a Ing. Balcarovou). Prakticky všechny vodoprávní záležitosti v zátopě řešil náš odbor KNV a nebyly to vždy věci jednoduché. Osobně nezapomenu na opakovaná jednání v kancelářích tehdejšího resortního ministra a jeho náměstka, kdy jsem za kraj neúspěšně protestoval proti vypuštění výstavby VD Kořensko a stupně na Otavě pod Pískem, a proti „mrzačení“ hrázce.

A co vodní dílo Orlík. Jak jsi osobně prožíval nařízení ÚV KSČ na zastavení výstavby šikmého lodního zdvihadla na VD Orlík? Sám na tyto okamžiky, ač o 6 let mladší, mám hluboké vzpomínky.

Proti nesmyslnému zaslpení lodního zdvihadla na Orlíku a konzervace do tzv. stavební připravenosti (část již dodaných dílů strojní technologie šla do šrotu), jsem stále protestoval. Zvláště pak si nemohu odpustit nevzpomenout si na podíl některých rezortních kolegů a organizací, kteří se formami zlepšovacích nebo „racionalizačních“ návrhů na těchto neblahých rozhodnutích podíleli. Nakonec jim často přinášela finanční i „společenské“ prospěchy.

Pamatuji se. Ale co Tvoje další vodohospodářská činnost?

Ještě ve službě na KNV jsem se v rámci celého rezortu, tehdy samozřejmě včetně Slovenska, snažil podílet na dalším rozvoji vodního hospodářství, např. v redakční radě celostátního časopisu pro NV v Bratislavě, při doškolování lidí z branže i organizačních opatřeních rezortu.

A zase Tě vrátím zpět k naší společné mateřské organizaci. Jak jsi začínal u nynějšího Povodí Vltava?

Po tzv. územní přestavbě státu v r. 1960 přešla většina vodoprávní agendy na okresní národní výbory a tak jsem k 1. 7. 1964 přešel z funkce vedoucího oddělení vodního hospodářství KNV k organizaci Labe-Vltava Praha, posléze jako vedoucí vznikajícího Střediska Horní Vltava v Českých Budějovicích. Z jedné místnosti na půdě domku pojičního dozorství se v následujících letech i díky osobním kontaktům (investor byl tehdy doslova žebraček) podařilo od zelené louky počínaje, získáním pozemků, projektů, stavebních povolení, dodavatelů, vybudovat pozdější rozlehlý areál závodu Horní Vltava, zasahujícího v systému povodí do čtyř krajů (Jč, Střč, Zč, Jm).

Na to si již osobně pamatuji. Ty jsi byl vedoucím závodu Horní Vltava a já závodu Dolní Vltava. Náš jediný spor byl o území vodní

nádrže Orlická, která patřila „Tobě“ a přehrada Orlická „mně“. Vyhrálo technické pojetí a vodní nádrž se stala součástí příslušné přehrady. Ale zpět k Tvoji práci.

Ještě na KNV jsem se v rámci státní hraniční komise od roku 1960 účastnil jednání s orgány Rakouské republiky (po výstavbě vlastního zásobení vodou) o ukončení našeho odběru pitné vody pro město České Velenice z města Gmünd. Účastnil jsem se na jednáních čs. komise pro hraniční toky. Jak v úrovni federální rakouské vlády, tak zemských vlád Dolního a Horního Rakouska. Následně se moje působnost v rámci čs. komise rozšířila i na Svobodný stát Bavorsko. To bylo svým způsobem humorné, protože ČSSR neměla se SRN diplomatický vztah a název československo-německá komise se nepřípouštěl.

Vrať se opět ke svému rodnému závodu Horní Vltava

Naš závod od začátku musel usilovat o uznání vlastní stavebně-montážní činnosti do náplně práce. Podařilo se to se vznikem Ředitelství vodních toků a jeho organizačních struktur. Dovoluji si poznamenat, že tehdy při prvním udělování čestných odznaků Nejlepší pracovník RVT jsem byl tímto aktem také poctěn (ještě ho mám schovanej).

Zdeňku, když jsme u toho chlubení. Jsem lepší, neboť jsem v roce 1977, sedm let po tom, co mne vyhodili z funkce ředitele závodu Dolní Vltava, byl nejlepší pracovník ministerstva lesního a vodního hospodářství. Ale zpět k Tobě.

Při vzniku organizačního členění Povodí Vltavy na závody byl jsem jmenován ředitelem závodu Horní Vltava v Českých Budějovicích a v této funkci jsem působil prakticky do odchodu do důchodu v roce 1991. Lze říct, že navzdory pohnutému společenskému období v letech 1968-1989 se v závodě díky neformálním názorovým vazbám v jeho vedení s kolegy Velkoborským, Ing. Lojdou, Veisem, Flíčkem a samozřejmě dalšími, podařilo „přežít“ při soustavném rozvoji všech činností.

Personální stabilitu kolektivu se ve složitosti podmínek a tlaků dařilo „ustát“ díky veřejně uznávaným aktivitám n.př. v účasti na tehdejší akci „Z“ při budování sportovních zařízení - lyžařský areál Kramolín pod patronací závodové Tělovýchovné jednoty TJ Lipno, dále pro Automotoklub - kemp Černá na Šumavě a Autoklub Povodí Vltavy České Budějovice. Ten měl jedno z pěti extraligových plochodrážních družstev v republice a jeho členové závodili úspěšně i v zahraničí. Dovoluji si zase uvést, že v dnešní hantýrce jsem byl prezidentem tohoto klubu. A taky jsme měli Jachtklub Povodí Vltavy.

A co Tvoje létání?

V leteckých sportech jsme aktivně pomáhali při organizaci leteckých soutěží včetně mistrovství Evropy a světa, když byla pořádána v Č. Budějovicích - letišti Hosín. V polovině 70. let byl založen Delta-klub Povodí Vltavy pro rogalové létání, v němž jsem se jako pilot účastnil i soutěží, a s odpuštěním i tady jsem klubu šéfoval. Nakonec jsem měl v lednu a únoru 1988 možnost účastnit se mistrovství světa v Australii. Létat jsem se začal učit v roce 1947, zažil jsem motorové létání, plachtání, balonové a rogalové, vozil jsem se i na rogalu s motorem. Jedno je ale jasné, na čistém rogale je člověk nejšťastnější - jak ten ptáček. Nezažil jsem ale už paragliding a to je mi moc líto. Zato jsem členem Historické letecké společnosti při Jihočeském muzeu.

Vraťme se od sportu opět k vodohospodářské odbornosti.

Jsem řadovým členem České vodohospodářské společnosti ČSSI. Ještě v aktivní službě jsem u několika našich ministrů byl i členem vědecké rady. V 70. a 80. letech jsem u nám. min. Josefa Vančury absolvoval několik komorních fackovacích slavností za veřejnou tiskovou publikaci snahy dokončit vltavskou vodní cestu do Českých Budějovic a stavět malé vodní elektrárny. Nerad o tom zřejmě slyšel. Přesto se nám díky zlepšovacím návrhům vedoucím hrázného K. Stacha na VD Římov povedlo instalovat ve věžovém odběrném objektu dvě Bánkiho turbíny o celkovém výkonu 2 x 500 kW.

Když slyším MVE Římov, nemohu se ubránit vlastní vzpomínce. Tuto akci jsem měl možnost sledovat po boku mého profesního vzoru Ing. Libora Záruby. Ten pro stíněný prostor vyprojektoval nový typ Bánkiho turbíny. Při jejím spouštění byli všichni nervózní s ohledem na netradiční řešení turbín. Libor nás uklidňoval slovy: „Až se to rozjede, tak se budu škvírkou nezavřených dveří koukat, a když se turbína rozletí, tak dveře zabouchnu a uteču“. Spuštění proběhlo bez závad. Turbína se rozletěla až v noci, když tam nikdo nebyl. Výpočty pak pře-

kontroloval další fantastický technik a přítel prof. František Čihák, zesílily se svary a turbíny běží dodnes. Tak jsme žili, projektovali a prosazovali nové věci. Jsem rád, že jsi si na MVE Římov vzpomněl. Promiň, pokračuj.

Ve věcech vodní cesty i MVE jsem i já osudu vděčný za možnosti kontaktů s emeritním přehradářem a vodohospodářem Ing. Liborem Zárubou, na jehož rady a názory budu vždycky s vděčností a úctou vzpomínat. Vzhledem k mé trvalé spolupráci s FS ČVUT (býval jsem např. členem komisí pro státní závěrečné zkoušky), stal jsem se posléze i členem Čs. přehradního výboru, jímž jsem dosud, leč prakticky již jen evidenčním. Nicméně v době, kdy vrcholily problémy a spory s maďarskou stranou o koncepci námi již rozestavěné soustavy vodních děl Gabčíkovo-Nagy-Varos, byl jsem nominován a účastnil jsem se činnosti komise Přehradního výboru pro zpracování odborného stanoviska pro ICOLD i státní orgány čs. strany.

A co nyní jako důchodce děláš?

Po odchodu do důchodu jsem rovnýma nohama skočil do firmy Hydrodynamic mého syna. Ten - také hydrotechnik, absolvent SF ČVUT - jako stavbyvedoucí dokončil stavbu VD Kořensko a pracoval na přípravě rekonstrukce VE Štěchovice. Ta se však opožďovala, protože v té době nebyly u investora finanční prostředky a proto odešel od Vodních staveb „na vlastní nohu“. Doslova vlastníma rukama jsme provedli generální opravu jezu firmy Zátka (nepatří Povodí) v Boršově n. Vltavou a při levém břehu jsme postavili svoji první MVE.

Tam pracuješ ještě jako osmdesátník?

Ne, to už opravdu ne. Ale nemohu se zastavit, a tak v polovině 90. let jsem se účastnil založení letecké společnosti BUDVAIR s podnikatelským záměrem účastnit se leteckou fotogrammetrií na obnově a modernizaci katastru čs. území. Od armády pořízené dva turbovrtulové dvoumotorové letouny L 410 jsme repasovali a vybavili je moderními fotogrammetrickými kamerami a navigačními prostředky GPS. Pracoval jsem ve funkci provozního ředitele. Působili jsme v nájmu na tehdy ještě vojenském letišti v Plané u Českých Budějovic. Existence leteckého provozu společnosti začala být velmi problémová v době, kdy na letišti Planá byl úplně zastaven vojenský letový provoz a s ním spojené některé služby pro nás nezbytné. Bylo proto rozhodnuto o přesunu jednoho letounu na letiště Plzeň-Líně, druhého do Přerova a firma v Č. Budějovicích přestala existovat. Já jsem si zřídil vlastní Technickou kancelář. Absolvoval jsem kurs Programu Phare Evropské unie pro zpracovávání Studií proveditelnosti k dokumentacím na získávání dotačních prostředků z EU.

Koordinoval jsem studii proveditelnosti pro dokumentaci na vodohospodářská opatření pro podnik Povodí Ohře, zaměřená především na zvýšení ochrany před povodněmi na řece Ohři. Předmětem byla také např. opatření pro návrat lososa do horních toků. Kmenovou součástí stanovených cílů byla rekonstrukce hráze vodního díla Nechrance, zvětšení průtočné kapacity jejich přelivů při povodních. Tato stavba byla již úspěšně dokončena a jejího uvedení do provozu jsem se účastnil. Další akce celého komplexu postupně pokračují. Vzhledem k vážným rodinným důvodům jsem musel svoje činnosti zejména ve vzdálenějších místech omezit.

Milý Zdeňku, nezklamal jsi mě. Rozhovor je delší, než jsem i já čekal. Přesto díky. Je zajímavý a pro čtenáře jistě poučný. Tvůj životopis si dovoluji doplnit pouze jednou Tvou větou, kterou jsi pronesl na poradě užšího vedení Povodí Vltavy v roce 1970, které jsem se již neúčastnil, neboť jsem byl právě odvoláván z funkce ředitele závodu Dolní Vltava: „Jak já to vidím, jediná chyba Podzimka je, že chce na pracujících, aby pracovali“. Celý život si jí budu pamatovat a děkuji Ti za ní. A nyní máš opět nárok na jednu závěrečnou větu našeho rozhovoru.

V počáteční fázi přípravy vltavské plavební cesty pro trať Týn nad Vltavou - České Budějovice jsem byl nominován do realizačního týmu Jihočeského Krajského úřadu, a proto jsem s velkým osobním uspokojením přijal možnost účasti na nedávném zahájení plavebního provozu v trati České Budějovice - Hluboká nad Vltavou.

Děkuji za rozhovor.

**Tvůj
Josef Podzimek/Egil**

Valná hromada Sekce vodní dopravy

Ing. Jiří Aster - Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR

Valná hromada Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky se konala dne 19. května 2011. Valnou hromadu řídila paní Irena Valová. Výroční zprávu o činnosti sekce za rok 2010, jejíž hlavní obsah je uveden dále, přednesl předseda sekce Ing. Jiří Aster.

Vodní doprava je neekologičtějším a nejstarším klasickým pozemním dopravním oborem a přesto se v České republice nachází na hranici klinické smrti. Česká republika (dále jen ČR) se tak stala **jediným vnitrozemským státem Evropské unie** (dále jen EU), který nemá přístup k námořním přístavům a síti západoevropských vodních cest po **spolehlivě splavném vodním toku**. Jednoznačnou příčinou tohoto stavu je problematická splavnost řeky Labe na úseku **státní hranice se Spolkovou republikou Německo** (dále jen SRN) a **střekovským vodním dílem**.

Přes skutečnost, že české vlády po roce 1989 přijímaly usnesení na zlepšení plavebních podmínek a přesto, že záměr podpory vodní dopravy byl zakotven ve vládních programových dokumentech a byl součástí všech dopravních politik publikovaných v porevolučním období, realizovat a uskutečnit se nepodařilo téměř nic.

Kritické ponory za období nízkých průtoků byly **i na některých částech vodní cesty v SRN**. Situace se tam podstatně zhoršila po povodni v roce 2002, kdy tehdejší ministr životního prostředí zakázal údržbu řeky s falešným tvrzením, že regulační úpravy pro splavnost řeky byly příčinou zvýšeného průběhu povodňové vlny. Následné analýzy dokázaly neutralitu těchto staveb a prokázaly, že se spíše jednalo o zájem zelené lobby na likvidaci ekologické vodní dopravy jako konkurence paralelní železnice, která štedře subvencuje řadu aktivistů v rádobě ekologických organizací.

Tento vývoj po roce 1989 bohužel ostře kontrastuje s rozvojem a podporou vnitrozemské plavby, kterou měla za Rakouska–Uherska, za první republiky i za vlády komunistů.

Určitá pozitivní změna v ČR nastala po roce 1999, kdy vstoupila v platnost, i pro ČR, Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodní důležitosti (AGN), která stanovuje parametry evropských vodních cest a v roce 2006, kdy podepsala ministerstva dopravy SRN a ČR **memorandum o úpravě splavnosti** labské vodní cesty v Německu a návazné výstavbě jezu Děčín a Přelouč s odpovídajícími parametry jako reakci a snahu o nápravu výše zmíněného zákazu údržby z let 2002-2006 a snahy využít potenciál labské vodní cesty. Německá strana v mnoha oficiálních sděleních potvrzovala příslibené hodnoty splavnosti 160/150 cm vodního sloupce po 345 dní v roce zajistit do konce roku 2010. Na české straně se sice Topolánková vláda v koalici smlouvy k výstavbě vodních děl přihlásila, ale tehdejší předseda Strany zelených Bursík hned po příchodu na ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) coby ministr vydal interní příkaz tento záměrablokovat.

Bylo pro nás proto příjemným zjištěním, že stávající vláda se rozhodla konečně přistoupit k realizaci zlepšení plavebních podmínek na Labi. Labským koridorem se dopravuje



do západní Evropy z celkového objemu exportu a importu České republiky tímto směrem 80% zboží po železnici, 50% po silnici a ještě zde existuje labská vodní cesta, jediné spojení po vodě se západoevropskou sítí vodních cest. Vzhledem k časté nesplavnosti Labe může vodní doprava jen omezeně působit na ceny ostatních pozemních konkurenčních přeprav zejména v relaci na Hamburk, který je tradičně od dob Rakouska-Uherska nejdůležitějším přístavem pro český zámořský obchod. Málokdo ví, že právě přepravy do a z námořních přístavů jsou zlatým dolem, protože zboží z Číny a dalších asijských zemí se stalo každodenní součástí života občanů v Evropě. Drtivá většina výrobků, které běžně užíváme, pochází z této oblasti. Globalizaci umožňuje laciná námořní doprava, kdy za přepravu kontejneru z Šanghaje do Hamburku na trase **20 000 km se platí pouze 20% ceny** za celkovou přepravu, ale právě **pouhých pozemních 600 km stojí 80%** celkových dopravních nákladů. A námořní doprava bude ještě lacinější, největší námořní lodě mají dnes kapacitu 14 000 TEU, v projekci jsou již s objemem 22 000 TEU. Naopak zdražovat bude pozemní doprava na kontinentu v důsledku rostoucích cen pohonných hmot, zvyšování mýtného a poplatků za koleje.

Labská vodní cesta byla, je a bude i v budoucnu bezplatná. **Svobodný přístup k moři po Labi kodifikovali naši předkové v závěrech Vídeňského kongresu v roce 1815, ve Versaillské smlouvě a v drážďanských Labských plavebních aktech**. Proto může zlepšení plavebních podmínek na Labi díky zvýšené konkurenci vodní dopravy přinést **tlak na ceny ostatních pozemních doprav a tím snížení průměrné ceny za dopravu do a z České republiky na tomto dopravním koridoru**. Lze tak zlevnit vstupy v importu a zlepšit pozici české ekonomiky a spotřebitelů a zlepšit i pozici českých exportérů a tím efektivnost české ekonomiky v rámci dnešního globalizovaného světa. Při dnešním objemu přeprav na tomto koridoru v objemu 20 mil. tun ročně znamená průměrná reálná úspora na tarifech ve výši 1 EUR na tunu přínos pro českou ekonomiku **20 mil. EUR ročně**. Funkčnost tohoto principu dokazuje porýnská magistrála, kde díky konkurenci železnice, vodní dopravy a silniční jsou nejnižší dopravní tarify v Evropě a z toho profituje

celá obrovská aglomerace podél Rýna a jeho přítoků Mosely, Neckaru, Mohanu a kanálových napojení. Nebo příklad z Rakouska: ocelářskému gigantu Voest-Alpine v Linci klesly dopravní náklady o 40% po uvedení do provozu kanálu Rýn-Mohan-Dunaj.

Nezanedbatelným ekonomickým faktorem jsou v jezu zabudované turbíny vyrábějící jedinou spolehlivou skutečně obnovitelnou energii a přispívající tak k financování dopravní infrastruktury.

K tomu lze připočítat efekty ekologické jako je snížení hlukové zátěže, znečištění vzduchu vyjádřené externími náklady, které jsou u vodní dopravy 3x nižší než u železnice a 9x než u silnice.

Profitovat bude i příroda. Úpravy jezu Děčín prováděl renomovaný ekolog a bývalý ministr životního prostředí Ivan Dejmál, který vyhodnotil přírůstek fauny a flóry po dokončení stavby **na 40%**! To je dáno tím, že stavba je umístěna v úseku Labe, kde byla před 100 lety provedená poměrně tvrdá regulace a projekt počítá s **opětným obnovením přírodně bližší úpravy břehových partií**. To se týká jak partií pod jezem, tak i nad ním, kde se plánuje vytvoření rozsáhlého biorezervoáru v ústí řeky Ploučnice do Labe i na levém břehu Labe.

A nakonec je třeba zdůraznit, že odstranění nesplovnosti Labe od německé hranice do Ústí nad Labem zpřístupní našimi předky již od dob Rakouska budovanou splavnou labsko-vltavskou cestu v délce 260 km, která není ekologickou vodní dopravou využívána právě z důvodu existence zmíněného kritického úseku a doslova leží ladem, protože jí chybí napojení na Labe v Německu. Cena této nevyužívané dopravní infrastruktury v dnešních cenách obnáší **160 miliard Kč**. Vnitrozemská plavba má v Evropě průměrnou přepravní vzdálenost 800 km a na to je naše republika příliš malá, proto potřebujeme spolehlivé propojení na západoevropskou síť vodních cest.

Je asi třeba na tomto místě zdůraznit to, co ideologičtí odpůrci vnitrozemské plavby zásadně zamlčují, že kromě výše uvedené ekologické výhody vodní dopravy v minimální devastaci životního prostředí z hlediska externích nákladů se podle známé studie PLANCO výstavba vodní dopravní cesty zásadně pozitivně odlišuje od ostatních doprav. Tím, že vodní cesta, ať už umělý kanál nebo splavná řeka, **vždy zůstává součástí přírody, je krajinnotvorným prvkem, vždy je zázemím pro faunu a flóru, vytváří rekreační zázemí s obrovským rozvojovým potenciálem** a od nepaměti atrahuje obyvatelstvo k budování sídel podél vodních cest. Oproti tomu silnice a železnice jsou navždy zničenou krajinou, kde panuje z pohledu přírody jen smrt, byť bez nich existence moderního státu není myslitelná. Právě tento příklad dokazuje nesmyslnost této rádobí zelené ideologie, která je v rozporu s filozofií udržitelného rozvoje, ochranou přírody a jen slouží prosazování parciálních ekonomických zájmů.

Zlepšení plavebních podmínek na českém území předpokládá i zlepšení splavnosti v SRN. Bohužel v Německu byl počátkem letošního roku předložen koncept na novou **klasifikaci vodních cest**, kde Labe bylo v návrhu odsouzeno do kategorie, kde se provádí pouhá údržba a není uvažováno s výstavbou, která ale podmiňuje dosažení slibovaných parametrů splavnosti. Oproti tomu ujišťuje státní tajemník Fehlermann ze Spolkového ministerstva dopravy, že se ve spolupráci s německým resortem životního prostředí vypracuje do konce letošního roku koncept na výstavbu Labe na parametry dle memoranda 2006 – 160/150 cm hloubky po 345 dní v roce. Bohužel nejnovější verze klasifikace vodních cest z 15. dubna 2011 opět zařazuje Labe do kategorie vedlejších vodních cest tj. bez zlepšení splavnosti výstavbou.

Na tento vývoj reagovala česká vláda dopisem bývalého ministra dopravy Barty i dopisem premiéra Nečase kanc-

léřce Merkelové, ve kterém je požadováno dodržení parametrů z memoranda 2006. Věříme, že toto téma bude i předmětem rozhovorů min. předsedy Nečase s kancléřkou Merkelovou při jeho plánované návštěvě v Berlíně. Do debaty se zapojil i hospodářský a zahraniční výbor Parlamentu ČR.

V současnosti probíhá jednání o kategorizaci dopravních spojení v rámci **TEN-T** v Bruselu. Evropská komise české Labe na základě žádosti vlády doporučuje zařadit do prioritní sítě „core network“. Problém je na německé straně ve výše uvedené kategorizaci. Že jsou v pozadí zájmy omezení konkurence ze strany vodní dopravy oproti všemocné německé státní železnici je náblední. Kromě řady evropských a německých organizací podpořily za českou stranu projekt Labe jako součásti „core network“ i Hospodářská komora ČR a Svaz dopravy ČR.

Podporu evropské ekologické vodní dopravě poskytuje EU i v programu **NAIADES** a aplikačním programu **PLATINA**, jako instrumentu finanční podpory výstavby vodních cest, přístavů, modernizace lodního parku, výchovy kádrů a zlepšování image tohoto dopravního oboru.

Sekce vodní dopravy navrhla počátkem roku 2010 zřízení **Agentury na podporu vnitrozemské plavby** po vzoru dalších evropských států, minulé vedení ministerstva to odmítlo, dnešní hodlá myšlenku využít rozšířením personálu Ředitelství vodních cest.

EU také poskytla podporu v rámci programu **MARCO POLO jedinému projektu** v oboru ekologicky výhodné vnitrozemské plavby konsorci českých a německých rejdářství a přístavů na **labské vodní cestě**.

Spolupracovali jsme jako Sekce na vytvoření česko-německých stránek informací o plavbě na Labi **ELBPRO**.

Sekce se snaží prezentovat svoji činnost na domácí i mezinárodní úrovni.

Česko-saské přístavy zastupují sekci v Evropské federaci vnitrozemských přístavů (**EFIP**) v Bruselu. Prostřednictvím Asociace vnitrozemské plavby (**AVP**) jsme zastoupeni v Evropské unii vnitrozemské plavby (EBU) v Bruselu, kde ing. Fojtů z ČSPL, a.s. byl zvolen do funkce místopředsedy této vrcholové rejdářské společnosti.

Další aktivity byly uskutečněny prostřednictvím organizace Hospodářských komor ČR, Polska a SRN Labe-Odra (**Kammerunion Oder-Elbe - KEO**) v Bruselu, Polsku a Německu. I v tomto orgánu jsme zastoupeni v prezídiu.

Sekce také úzce spolupracuje s evropským Spolkem pro vnitrozemskou plavbu a vodní cesty (**VBW**) v Duisburgu a Evropskou unií pro říční a námořní dopravu (**ERSTU**) v Berlíně a Salským spolkem (**Saaleverein**) v Halle.

V Čechách máme zastoupení a úzce kooperujeme s Českým plavebním a vodocestným sdružením (**ČPVS**).

Pro lepší komunikaci se členskou základnou ale i především pro prezentaci Sekce vodní dopravy a všech problémů devastujících obor vodní dopravy jsou provozovány webové stránky Sekce – www.vodnidoprava.cz.

Členové sekce uskutečnili řadu vystoupení ve sdělovacích prostředcích, uveřejnili řadu příspěvků v různých tiskovinách v zájmu osvětlení problematiky vodní dopravy odborné i laické veřejnosti.

Sekce vodní dopravy je součástí Svazu dopravy ČR a tím i Svazu průmyslu a dopravy ČR, který je nejsilnějším podnikatelským svazem v České republice a zastupuje zájmy vnitrozemské plavby.

Přeshraniční nákladní plavba

Bohužel i rok 2010 nepřinesl provozovatelům vodní dopravy žádné zlepšující podmínky. Devastace oboru pokračuje.

čuje, neřešení infrastruktury na vodní cestě a provozování přeshraniční dopravy za nevyhovujících plavebních podmínek po více než polovinu roku představuje další prohlubování ztrát jednotlivých provozovatelů vodní dopravy. Kritická situace byla ještě umocněna doznívající ekonomickou krizí, která negativně ovlivnila zbožíovou nabídku v západní Evropě a promítla se negativně do výše tarifních sazeb. Negativní ekonomický vývoj provozovatelů vodní dopravy se zásadně projevuje v dalším snižování lodní kapacity (šrotace a prodeje plavidel).

Hlavním problémem přeshraniční plavby je zmíněná **splavnost vodní cesty**. Plný ponor plavidel v zahraničních relacích bývá dosahován jen v řádu týdnů a v lepším případě měsíců v kalendářním roce. Predikce vývoje vodních stavů pod Střekovem je de facto nemožná neboť je plně závislá na přírodních dešťových srážkách a dále na potřebách manipulací na vltavské kaskádě. Stejně tak se ale negativně projevuje i nedokončení splavnění vodních cest v SRN navazujících na české Labe na deklarované parametry ve smlouvě z roku 2006, tj. 160/150 cm hloubky plavební dráhy po 345 dní v roce.

Neustálým tlakem na koncovou cenu celé lomené přepravy (nákladní automobil/voda) je požadavek na nakládku co nejbližší od místa expedice a proto v posledních letech stále více roste význam přístavů Lovosice, Mělník a Kolín. V obdobích nedostatečné splavnosti pod Střekovem nemohou lodě nakládat na plný ponor v těchto přístavech a dochází k citelným finančním ztrátám rejdářů a přístavů a snižuje se konkurenceschopnost vodní dopravy.

I v sektoru přeshraniční nákladní lodní dopravy se rejdáři snaží pouze udržet lodní park v provozuschopném stavu, nicméně každým rokem flotila stárne a zvyšuje se tak vnitřní dluh nedostatečných oprav. V ČR jsou spuštěny **programy modernizace** lodního parku v souladu s programem NAIADES a prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR (dále jen MD) se podařilo několik lodí částečně zmodernizovat (výměna obšívky, motorů apod.) Ovšem potřeba 51 % vlastních investičních prostředků rejdářů na spolufinancování spolu s obecně špatnou ekonomickou situací neumožňují doposud využití programů modernizací ve větší míře.

Přes extrémní podmínky plavební došlo i u labské plavby k technologickému posunu, který však neodpovídá zdaleka trendu v západní Evropě. Byla zlikvidována vlečná plavba, kde největší překážkou byly vysoké personální náklady. Část flotily dostala dokormidlovací zařízení, byly provedeny úpravy propulze za účelem dosažení vyšší efektivity plavidel, lodě se vybavují přístroji AIS pro systém RIS, dovybavují se radary.

V zahraniční vodní dopravě nebylo dáno do provozu žádné nové plavidlo, bylo ovšem „dovezeno“ (převlakováno na ČR vlajku) několik starších nákladních lodí z Německa a Holandska, které jsou provozovány jednotlivými vlastníky. Ani tyto lodě ovšem nezastavily trend neustálého postupného snižování kapacity lodního parku ČR.

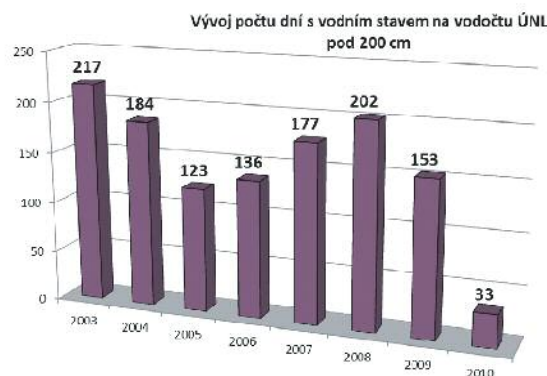
Situace u jednotlivých rejdářů se liší zejména v souvislosti s dominujícím lodním parkem a tedy oblastí možného využití.

Kvůli nespolehlivosti vodní cesty, tedy právě kvůli kritickému úseku státní hranice – Střekov, je dnešní trend provozu zahraniční dopravy jednoznačný: „univerzální“ lodě přepravují zboží zejména v třetizemních přepravách a to buďto na smlouvy o jednotlivých přepravách a nebo v tzv. charterech. Na Labe pak zajíždí pouze, když je splavnost taková, že tržba za přepravní výkon na Labi převyšuje tržbu na celoročně splavných vodních cestách a pakliže smluvní podmínky s partnery v zahraničí toto umožňují. Zbytek flotily, který je odkázán pouze na Labe, je pak většinou provozován až do nejzazšího technologického minima a to se všemi ne-

gativními ekonomickými důsledky pro plavbu. Vodní doprava je konfrontována se stále rychlejší, modernější a výkonnější konkurencí ostatních pozemních druhů dopravy na silnici a železnici.

Konstrukce českých lodí, přepravní kapacity, rychlost a tedy celková výtěžnost provozu na třetizemních přepravách je dostačující pouze na holé přežití jednotlivých společností, hlavním pozitivem je možnost kalkulace ekonomiky provozování jednotlivých plavidel.

V zahraniční dopravě po Labi stále dominují přepravy agrárních komodit, hnojiv, krmiv, surovin pro chemickou výrobu a těžké a nadrozměrné kusy - investiční celky.



Graf dokumentuje počet dní, kdy provozování plavby na Labi je pod hranicí vlastních nákladů, tedy ztrátové.

O aplikaci „**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 26.9. 2006, č.j. K (2006) 4215 ve věci „**Státní podpory č.N564/2005 – Česká republika**“, bylo opět bezvýsledně jednáno. Jediným pozitivem je, že Evropská komise na základě žádosti možnost této podpory prodloužila do roku 2014.



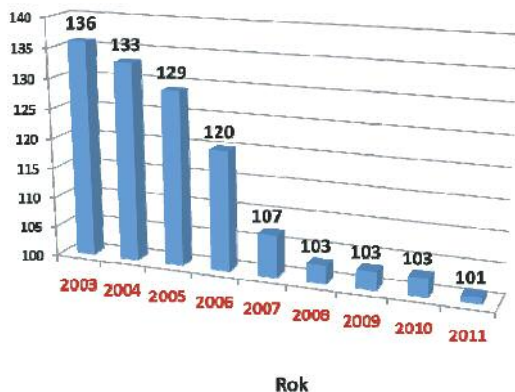
Tento graf dokumentuje počty dní, kdy ani provozování ztrátové plavby není technologicky možné, protože plavební podmínky nedovolují ani plavbu prázdného plavidla.

Žaloba, kterou podali zatím čtyři dopravci ve věci náhrady škody způsobené nesprávným úředním postupem státu, jež spočívá v tom, že stát ani nedobudoval ani neudržoval vodní cesty na Labi a na Vltavě a nezajistil parametry těchto cest v souladu s platnými zákony a mezinárodní dohodou AGN, pokračuje u příslušných soudních instancí.

Bohužel ani ve věci dohody s MD ohledně zachování remorkážní služby – zadokolesovým remorkérem na dolním Labi do doby výstavby vodních stupňů – se nedosáhlo naplnění. Proto je významným problémem ukončení činnosti

zadokolesového remorkéru Beskydy (Lodní remorkáže s.r.o.). Tímto faktem je významně ohrožena dopravní obslužnost přístavů v importní relaci zejména nad Děčínem, jakož i obsluha všech přístavů za nižších vodních stavů.

Rovněž se nepodařilo dosáhnout toho, aby nakládání s povrchovými vodami využívanými pro provozování vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě významně zohledňovalo potřeby provozu plavidel.



Pokles počtu českých lodí nasazených v přeshraničních přepravách

Polabské přístavy od Děčína až po Kolín jsou jedinečná trimodální veřejná logistická centra, která se český stát v takovéto univerzální formě pouze pro výměnu zboží silnice – železnice zatím marně snaží konstituovat. Stagnací rozvoje vodních cest trpí i tato přístavní infrastruktura, až na malé dílčí investice nejsou pro investory atraktivní investice do moderní přístavní technologie, skladovacích objektů a zázemí přístavů. V případě, že se například rozvíjí přístav Mělník, tak ne směřem k využití vodní dopravy. Ke zvýšení efektivity zahraniční vodní dopravy chybí skladovací kapacity na agrární komodity a krmiva. Chybí nakládací a vykládací systémy s hodinovou kapacitou v řádech několik stovek tun. Vodní doprava je v zahraničí mimo jiné efektivní právě díky efektivním manipulacím v přístavech. Lodě jsou naloženy a vyloženy v řádech několika hodin, zatímco v tuzemských přístavech jsou to řády dní (2–4 dny na každou manipulaci).

Nepodařilo se ani uspokojivě vyřešit s MD a MŽP problematiku likvidace nebezpečných odpadů v přístavech v souladu s praxí na západoevropských vodních cestách.

Nesplavnost Labe trpí i **loděnice na Labi (celkem šest závodů)**, které jsou převážně orientovány na export lodních těles a často nemohou dodržet termíny dodání z důvodu nízkých vodních stavů. Tím je rovněž ohrožena konkurenceschopnost tohoto odvětví českého průmyslu.

Vnitrostátní nákladní relace

Vnitrostátní plavba je v posledních letech využívána k dopravě stavebních hmot, písků do pražské aglomerace, odvozu výkopků a sedimentů z vodních cest. Dále je technika využívána při opravách vodních cest, údržbě a opravách a stavbách mostů, vodních elektráren. Útlum a devastace vnitrostátní nákladní plavby jsou důsledkem snižující se konkurenceschopnosti vodní dopravy zastavením rozvoje vodních cest v ČR. Zatímco železniční a zejména silniční síť v ČR byla po roce 1989 zmodernizována a zkapacitněna, vodní cesty zůstaly na stejné úrovni. Konkurence silniční dopravy mohla investovat do stále kapacitnějších, rychlejších nákladních aut, přičemž pořizovací ceny vozových parků stále klesají, zatímco tuzemští vodní dopravci se snaží a doslova bojují, o udržení zbytku lodí alespoň v provozuschopném stavu. Ne vždy je tato snaha úspěšná a proto provozuschopných lodí ve vnitrostátních relacích také stále

ubývá. Nová loď nebyla uvedena do provozu ani jediná až na výjímku speciálních pontonů.

Tuto dopravní infrastrukturu doslova ležící ladem by spasil jednak již v souvislosti s příhraničními přepravami zmíněné napojení na systém západoevropských vodních cest, ale pro vnitrostátní relace by bylo relevantní, kdyby stávající vodní cesty byly zprovozněny v deklarovaných parametrech mezinárodní smlouvy AGN, tříd IV a Va a došlo by ke splnění pro efektivitu plavby zásadního parametru vodních cest v ČR – hloubky plavební dráhy. Tím by se zvedla **kapacita stávajících lodí až o 40 %** při prakticky stejných provozních nákladech. Pak by vnitrostátní vodní doprava zvýšila svou konkurenceschopnost na krátkých relacích na vodních cestách ČR a částečně by se eliminovala nevýhoda zvýšených počtů manipulací se zbožím (nakládka a vykládka).

Velmi paradoxní situací je, že velké dopravní stavby (Pražský okruh, tunel Blanka atd.), které se nacházejí na dohled od vodních cest, nejsou prakticky vůbec obsluhovány z výše uvedených důvodů lodní dopravou. Miliony tun výkopků a stavebních materiálů se vozí občanům pod okny nákladními auty. Využití vodní dopravy je tak i politickým a ekonomickým tématem pro vládu ČR a zastupitele měst a obcí. Do doby zlepšení parametrů vodních cest mohou být přepravy po vodě o něco dražší než přímá silniční doprava zakalkulují-li se ušetřené náklady z veřejných prostředků na **přímé škody na silničních komunikacích způsobené těžkou nákladní dopravou, nehledě škody způsobené hlukem, prachem, emisemi, nehodami, dopravními kolapsy a dalšími externalitami silniční dopravy.** Vodní dopravci v tuzemsku věří, že připravovaná přestavba ústřední čistírny odpadních vod v Praze na Císařském ostrově bude výjimkou a stane se referenční stavbou a ukázkou schopnosti tuzemské plavby.

Zmíněná dopravní infrastruktura vodní cesty v délce 260 km má v dnešních **cenách hodnotu 160 mld. Kč.** Její nevyužívání je ekonomickým a ekologickým hazardem s ohledem na kritickou dopravní situaci ve středu Čech.

Z důvodu nečinnosti státu nebude bohužel akciová společnost Přístav Pardubice dále schopna podporovat **splavnění Labe do Pardubic.**

Prostrádáme šetrné řešení, které by plánovalo odstávky citlivě mimo hlavní plavební období, a potřebné práce byly zkráceny na minimum, tak jak je to v západní Evropě.

Nelogické jsou pak jakékoliv snahy o zpoplatňování užívání vodních cest. Pokud nebudou dodržovány zákonné parametry vodních cest, nelze hovořit o jakémkoliv zpoplatňování.

Rekreační plavba

V této oblasti je třeba zaznamenat částečně lepší vývoj než u dopravy nákladní. V osobní dopravě dochází k rozvoji plavby na Vltavě, částečně byl obnoven provoz na **Batově kanálu** a pokračuje se na prodloužení splavného úseku, zahajuje se splavnění Vltavy **Týn nad Vltavou - Budějovice**, rozjela se rekreační doprava v Litoměřicích, Děčíně a Mělníku, funguje řada plavidel na vodních nádržích v ČR. Stále více do ČR zajíždí velké kabinové lodě, ale i ony mají problémy v době nízkých vodních stavů na českém úseku. Zastavila se výstavba marín a přístavacích míst na Labi a Vltavě z důvodu nedostatku financí.

Fatální pro provozování rekreační plavby jsou i dlouhé odstávky plavebních objektů. Špatná splavnost úseku Ústí - státní hranice je i brzdou rozvoje atraktivní turistiky **kabinových lodí**, která se rychle rozvíjí v západní Evropě.

Závěr

Rejdaři i přístavy stále věří, že politici a ostatní odpovědné elity státu si konečně uvědomí výhodnost levné exportní

tepny – vodní cesty – a to jak směrem na západ Evropy a moři, tak směrem na východ (projekt D-O-L), a uvědomí si nutnost diverzifikovat přepravní rizika, budovat dopravní bezpečnost státu, zachovávat a rozvíjet know-how vodní dopravy, zvyšovat konkurenceschopnost českého průmyslu a zemědělství a že tabu výstavby vodních cest bude konečně prolomeno. V případě naplnění parametrů vodních cest dle smlouvy AGN a jejich dalšího rozvoje a modernizace obdobným tempem, jako u ostatních dopravních oborů lze jednoznačně očekávat masivní zájem přepravovat zboží

po vodě. Jako příklad lze uvést velký zájem o přepravy ropy a ropných produktů, zkapalněného zemního plynu, kontejnerů, energetického uhlí, tekutých hnojiv a dalších druhů zboží.

V závěru je třeba poděkovat všem příznivcům vnitrozemské plavby za jejich podporu a snahu pomoci přežít této ekologicky a ekonomicky atraktivní dopravě, ať už ze státních a komunálních institucí, společenských organizací, a dále politikům i občanům tohoto státu, kterým není jedno mrhání dědictvím našich předků.

USNESENÍ

Valné hromady Sekce vodní dopravy konané dne 19. 5. 2011

Valná hromada členské základny Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR (SVD SD ČR) při Svazu průmyslu a dopravy ČR na svém zasedání v řádném termínu přijala toto usnesení:

Valná hromada SVD SD ČR

bere na vědomí

zprávu předsednictva sekce,
diskusní příspěvky členů valné hromady,

schvaluje

zprávu přednesenou předsedou předsednictva,
přednesené závěry a doporučení této zprávy,
dosavadní kroky předsednictva Sekce ve smyslu Usnesení VH ze 17.2.2009,

ukládá předsednictvu:

Do doby vyřešení splavnosti kritického úseku Ústí nad Labem – státní hranice prosadit aplikaci „*Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004–2016*“ v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26. 9. 2006, č.j. K (2006) 4215 ve věci „*Státní podpory č.N564/2005 – Česká republika*“. U EK docílit prodloužení platnosti předmětné notifikace do doby zlepšení plavebních podmínek. Následně rozšířit i o vnitrozemské přístavy.

Usilovat o prohlášení Labe v úseku Ústí nad Labem - Magdeburk za úzké místo v evropské infrastruktuře a začlenění do prioritních projektů TEN - T. Získat konečné rozhodnutí vlády ke zlepšení plavebních podmínek na úseku Ústí nad Labem – státní hranice, dokončit splavnění Labe do Pardubic, dokončit kanalizovaný úsek labskovitavské vodní cesty.

Pokračovat v medializaci oboru vodní dopravy ve smyslu schválené koncepce a usnesení z VH SVD SD ČR.

Pro nastartovaný program modernizace hledat model umožňující rejdařům čerpat prostředky EU a ČR (např. státní garance na poskytnutí účelového úvěru). Zrychlit proces schvalování uplatněných žádostí na MD.

Usilovat o dohodu s MD ČR pro zachování remorkážní služby – zadokolesovým remorkérem na dolním Labi do doby výstavby stupňů na dolním Labi. Pokusit se vyjednat podporu ve Spolkové republice Německo.

Postupně dobudovat infrastrukturu vodní cesty pro osobní a rekreační plavbu s podporou ministerstev pro místní rozvoj a dopravy a jednotlivých krajů.

Usilovat o vyřešení problematiky údržby vodních cest a všech veřejných přístavů v zimním období a jakož i údržby vodních cest obyčejně.

Usilovat o vytvoření agentury, jejíž cílem bude zajišťovat podporu a propagaci vnitrozemské vodní dopravy, poskytovat konzultační služby v oblasti vodní dopravy, vlivu vodní dopravy na životní prostředí a vodní hospodářství a obchodních a logistických aspektů vodní a multimodální dopravy a zabezpečovat mezinárodní spolupráci ve vnitrozemské vodní dopravě.

V rámci rozvoje a výstavby veřejných logistických center využít vnitrozemské přístavy a doplnit jejich infrastrukturu, aby se staly plnohodnotným trimodálním logistickým centrem.

Nové úkoly:

Usilovat o uspořádání konference k problematice labské vodní cesty v ČR pod gescí Evropské komise.

Usilovat o zpracování kvalifikované Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L v duchu příslušných usnesení vlády ČR (č. 49/2008, č. 929/2009, č. 49/2011), rezolucí Parlamentního shromáždění Rady Evropy (č. 1473/2005 a dokumentu 11827/2009) a dalších dokumentů, a rozhodnout o jeho etapové realizaci s využitím nástrojů EU.

Usilovat o dopracování komplexního materiálu k vodní dopravě na úrovni MD/vlády. Získat jasné stanovisko k zachování a rozvoji vodní nákladní dopravy s okamžitými a jasnými opatřeními k udržení vnitrozemské nákladní dopravy v ČR (aplikace notifikovaného programu ke zmírnění ztrát, zachování provozu Beskydy, dobudování vodní cesty atd.). V opačném případě dosáhnout vyhlášení restrukturalizačního (útlumového) programu pro provozovatele vnitrozemské nákladní vodní dopravy, který pokryje restrukturalizační náklady.

Usilovat o zachování kontinuity práce ŘVC ČR a o to, aby při obsazení postu ředitele ŘVC byl brán zřetel především na profesní kvalifikaci.

Intervenovat na MMR ČR v oblasti podpory využití Labe i jako významného vodního toku v cestovním ruchu.

*vodní doprava byla odedávna součástí soužití člověka
a přírody - její rozvoj si naše země zaslouží*



www.wellcon.cz

Projekce, CAD a GIS řešení

Posuzování vlivů na životní prostředí (EIA, SEA)

Biologické a naturové hodnocení; monitoring a průzkumy

Odborné analýzy a služby při zpracování a aktualizaci plánů povodí

Odborné služby a poradenství pro vodní hospodářství a ochranu vod

Návrhy a posuzování revitalizací vodních toků i krajiny včetně managementu území

Plavební kanál Vraňany–Hořín: úprava podjezdné výšky mostů

Martin Vlasák



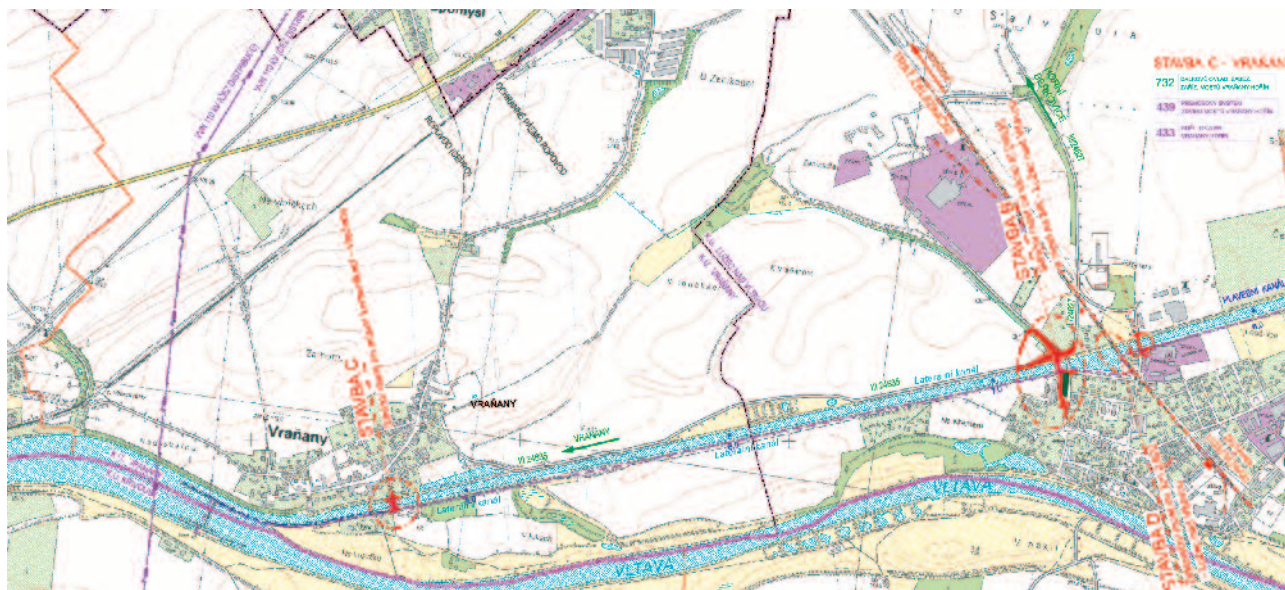
V průběhu loňského roku zpracovala společnost SUDOP PRAHA a.s. pro investora Ředitelství vodních cest ČR projektovou dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí (DÚR) souboru staveb na plavebním kanále Vraňany-Hořín. Technický návrh navazoval na technicko-koncepční studii, která vznikala v SUDOPu PRAHA a.s. v průběhu roku 2009 a byla podkladem pro schválení investičního záměru.

Hlavním cílem projektu je vyřešení nedostatečného parametru Vltavské vodní cesty v úseku Mělník - Praha (Holešovice), tzn. v oblasti laterálního vraňansko-hořínského plavebního kanálu a v úseku Troja-Podbaba. V úseku Vraňany-Hořín, který byl předmětem zpracování DÚR, se jedná o parametr podjezdné výšky pod mostními objekty, který v současné době dosahuje pouze 4,50 m a z hlediska využitelnosti lodní dopravy je tzv. "úzkým místem". Pro umožnění proplutí velkých osobních lodí, přepravu nadměrných nákladů a pro další rozvoj plavby jako ekologické formy dopravy, byl stanoven parametr podjezdné výšky 7,0 m pro nejvyšší plavební hladinu kanálu. Uskutečněním celého projektu dojde k oživení lodní dopravy, což umožní následný rozvoj obcí a celého přilehlého regionu.

V neposlední řadě dojde také k obnově původního historického významu plavebního kanálu, který byl vybudován v letech 1903-1905 a v době svého vzniku patřil k největším technickým dílům svého druhu v celé habsburské monarchii.

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce pěti mostních objektů v rámci čtyř samostatných staveb:

- Stavba A - Silniční most na silnici III/24635 - Vrbno
- Stavba B - Silniční most na silnici III/24635 a most na MK - Lužec nad Vltavou
- Stavba C - Silniční most na MK - Vraňany
- Stavba D - Železniční most v ev. km 2,622 - Lužec nad Vltavou



Jak již bylo uvedeno, vyřešení parametru podjezdné výšky je přímo spojeno s úpravou mostních objektů. Mostní konstrukce převážně z období výstavby plavebního kanálu jsou v současné době na konci své životnosti a jejich provoz je možný pouze s omezením zatížitelnosti nebo je zcela přerušeno.

Rekonstrukcí mostních konstrukcí bude nejen zajištěn požadovaný parametr podjezdné výšky, ale také dojde ke zvýšení kapacity dopravního spojení na ostrovní oblasti mezi řekou Vltavou a plavebním kanálem. Nově navrhované konstrukce budou splňovat požadavky platných ČSN resp. ČSN EN a veškeré parametry vodní cesty.

V rámci technické přípravy stavby byly zohledněny zejména tyto vstupní okrajové podmínky, které jsou jedním ze základních předpokladů úspěšné realizace v plánovaném termínu:

- základním řešením jsou nepohyblivé mostní objekty. Pohyblivé mostní objekty lze navrhnout pouze v případě, že není možné jiné technické řešení,
- řešení navrhnout v souladu s platnými ÚP obcí resp. ÚPD VÚC,
- řešení mostních objektů situovat primárně na veřejné pozemky ve vlastnictví České republiky, případně Středočeského kraje a obcí a minimalizovat zábor pozemků v soukromém vlastnictví (u soukromých pozemků nutno zajistit smluvně možnost odkupu).

Na základě vyhodnocení dílčích variant technického řešení byly pro jednotlivé stavby vybrány nevhodnější způsoby řešení, které dále v přiměřené míře respektovaly i specifické okrajové podmínky v zájmové oblasti.

Základní ideou návrhu rekonstrukce mostů je zachování autentické atmosféry plavebního kanálu, tzn. respektování charakteru původních mostních konstrukcí. Z hlediska architektonického působení jsou navrhovány jak volné konstrukční repliky mostních konstrukcí zohledňující současný vývoj mostního stavitelství, tak i novodobé moderní mostní konstrukce kombinující trámové a obloukové působení. U jednoho z mostů je pro zachování autentické podoby mostní konstrukce z období výstavby plavebního kanálu navrhováno řešení s využitím příhradových ocelových nýtovaných nosníků původní konstrukce mostu, která bude v rámci stavby nahrazena novým mostem.

Z pěti řešených mostních objektů jsou dva mosty s trvalým zdvihem nivelety převáděné komunikace, tzn. nepohyblivý most s výškovou a směrovou úpravou navazujících komunikací a u tří mostů je zajištěn požadovaný podjezdné výšky navrhováno pomocí zdvihu, tzn. pohyblivý (zdvíhací) most.



Model silničního mostu ve Vraňanech. Foto StudioLumira



STAVBA A - Silniční most na silnici III/24635 – Vrbno

Stávající přemostění je tvořeno provizorní ocelovou konstrukcí typu TMS (těžká mostová souprava) na rozpětí 25,0 m, která v roce 1999 nahradila původní ocelovou příhradovou konstrukci.

Stavba řeší kompletní rekonstrukci přemostění včetně spodní stavby tak, aby nový most vyhovoval požadovaným parametrům plavebního kanálu. Most je navržen o třech mostních otvorech. Konstrukční uspořádání v hlavním mostním otvoru vychází z koncepce Langrova trámu, tzn. trámu ztuženého obloukem. Nosná konstrukce o rozpětí 57,0 m je navrhována jako ocelová se spáženou ocelobetonovou mostovkou. Ve vedlejších mostních otvorech o světlosti 4,5 m resp. 5,5 m je navržena železobetonová rámová konstrukce.

Pro dosažení požadované podjezdné výšky je navrhován zdvih nivelety mostu o 2,8 m oproti současnému stavu. Na každém břehu je upraveno zhruba v délce 200 m výškově i směrově vedení silnice III/24635 v kategorii S 7,5/50. V souvislosti s úpravou hlavní trasy jsou posunuty sjezdy na účelové komunikace a obnoveny stávající obslužné stezky podél plavebního kanálu. Součástí úprav těchto komunikací je i stabilizace hrany koruny obratiště na pravém břehu podél obslužné komunikace. Pro zajištění bezpečnosti plavby jsou před pravobřežní opěrou navržena plavební svodidla. Stávající vedení vodních závlah bude přeloženo pod plavební kanál řízeným podvrtem.

Lokalita projektu: Středočeský kraj, oblast Mělník, říční kilometr Vltavy 11,55 – 0,0
Investor: Ředitelství vodních cest ČR
Projektant: SUDOP PRAHA a.s., HIP Ing. Martin Vlasák - stf. 209 - mostů externí spolupráce: VPU DECO PRAHA (návrh železničního mostu), Prostor 008 (architektonické řešení), HYTOS Ostrava Vítkovice (technologie zdvihu mostů)
Realizace projektu: 2012 - 2014



Vizualizace mostů: Prostor 008 s.r.o.



STAVBA C - Silniční most na místní komunikaci – Vraňany

Stávající přemostění je tvořeno původní spřaženou ocelobetonovou konstrukcí s nýtovanými hlavními nosníky a horní ŽB deskou mostovky na rozpětí 15,8 m z roku 1905.

V rámci kompletní rekonstrukce přemostění je navržena nová pohyblivá (zdvižná) mostní konstrukce se zdvihem cca 2,3 m, která zajistí při zachování stávajícího směrového a výškového vedení nivelety komunikace požadované parametry podjezdné výšky. Konstrukční uspořádání mostu o rozpětí 23,0 m vychází z koncepce Langrova trámu, tzn. trámu ztuženého obloukem. Moderní nosná konstrukce je navrhována jako celooceťová s dolní přímopojížděnou ortotropní mostovkou. Krabicové opěry umožňují umístění technologie zdvihu. V délkách přibližně 20 m na obou březích bude provedeno napojení na stávající komunikaci a bude zapojen nový navrhovaný jednostranný chodník šířky 1,5 m. Kategorie místní komunikace v upravovaném úseku je navržena MO1 5,5/4,5/30.

Na mostě bude osazena signalizace a značení s dálkovým ovládním. Pro zvýšení bezpečnosti plavby jsou před opěrami navržena plavební svodidla, která navazují na stávající povodňový uzávěr s plavebním profilem šířky 20 m. Vedení inženýrských sítí a kabely ovládním zdvihu budou přeloženy pod plavební kanál řízeným podvrtem a do kabelového kanálu.

Součástí stavby je i páteřní telekomunikační kabelová trasa ovládním zdvihu mostů Vraňany–Hořín, která propojuje jez ve Vraňanech s velkým plavebním komor Hořín.

STAVBA D - Železniční most v ev. km 2,622 – Lužec nad Vltavou

Stávající přemostění je tvořeno původní příhradovou nýtovanou konstrukcí s dolní prvkovou mostovkou na rozpětí 26,8 m z roku 1896.

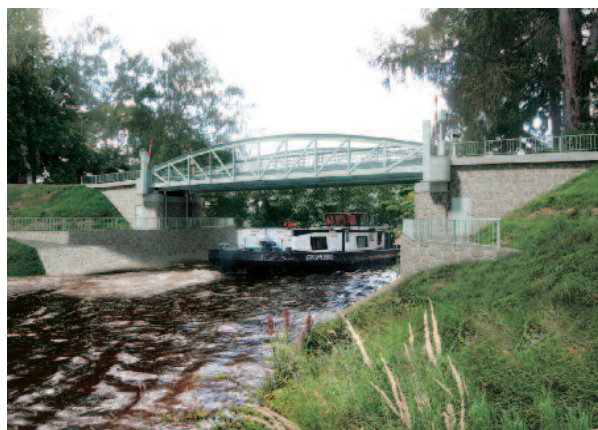
Návrh řeší kompletní rekonstrukci mostu na jednokolejně železniční trati Vraňany – Lužec nad Vltavou v ev. km 2,622 při zachování její směrové i výškové nivelety. V nezbytně dlouhých úsecích přibližně 50 m po obou stranách mostu bude obnoven železniční svršek. Dosažení požadované podjezdné výšky je navrhováno pomocí pohyblivého zdvižného mostu se zdvihem cca 3,1 m. Nová nosná konstrukce o rozpětí 29,0 m, která vychází z původního tvarosloví mostu, bude trámová, celooceťová, příhradová, přímopásová, pravouhlé soustavy s dolní ortotropní mostovkou a s přímým upevněním koleje. Krabicové opěry umožňují umístění technologie zdvihu. Součástí stavby jsou kabelové trasy zabezpečovacího a sdělovacího vedení z žst Vraňany až zastávky Lužec nad Vltavou včetně propojení s kabelovým vedením ovládním zdvihu mostů. Na mostě bude osazena signalizace, značení a traťové zabezpečovací zařízení s dálkovým ovládním. Nová kabelová vedení budou vedena v kabelovém kanále pod dnem plavebního kanálu.



STAVBA B - Silniční most na silnici III/24635 – Lužec nad Vltavou

Stávající přemostění na silnici III/24635 je tvořeno příhradovou provizorní konstrukcí typu MS (mostová souprava) na rozpětí 26,5 m, která byla v roce 1999 vložena do původní nýtované příhradové mostní konstrukce. Z důvodu nevyhovujícího stavebního stavu je v současné době most zcela uzavřen.

Konstrukční uspořádání nového mostu vychází z tvaru původních příhradových mostních konstrukcí pravouhlé soustavy se zakřiveným horním pásem. Nová nosná konstrukce o rozpětí 35,0 m je navrhována jako ocelová se spřaženou ocelobetonovou mostovkou. Niveleta komunikace je pro dosažení požadované podjezdné výšky zvýšena o cca 2,8 m. V souvislosti s výškovou úpravou nivelety komunikace je navrženo směrové vedení trasy v odsunutě poloze cca 45 m oproti původnímu umístění. Délka přeložek navazujících komunikací je cca 150-200 m na obou březích. Komunikace je v upravovaném úseku doplněna o jednostranný chodník šířky 2,0 m, tzn. v kategorii MO2 9,0/7,5/30. Původní mostní konstrukce silničního mostu bude zcela odstraněna včetně spodní stavby. Stávající vedení inženýrských sítí bude přeloženo pod plavební kanál řízeným podvrtem.



STAVBA B - Silniční most na místní komunikaci – Lužec nad Vltavou

Stávající přemostění v ul. 9. května je tvořeno trámovou spřaženou ocelobetonovou konstrukcí s horní ŽB deskou mostovky o rozpětí 25,0 m z roku 1975.

V rámci stavby bude přemostění kompletně rekonstruováno při zachování stávající nivelety komunikace. Nově je most navržen jako pohyblivý (zdvižný) se zdvihem cca 2,30 m. Jeho ovládním bude dálkové z plavebních komor Hořín. Nosná konstrukce o rozpětí 25,0 m je řešena jako kombinace nové trámové celooceťové konstrukce s přímopojížděnou ortotropní mostovkou s původními ocelovými příhradovými nýtovanými nosníky. Pro rekonstrukci je uvažováno s využitím zbylých částí nosné konstrukce původního mostu na silnici III. třídy v Lužci nad Vltavou, který bude zcela rozebrán a nahrazen novým mostem.

Železobetonové krabicové opěry s kamenným obkladem jsou koncipovány jako technologické místnosti pro osazení agregátů pohonu zdvižných lisů a pro umístění technologie ovládním zdvihu.

Napojení na stávající komunikaci bude provedeno vyrovnáním směrového a výškového vedení trasy v délkách cca 20 m na každou stranu. Inženýrské sítě a kabely ovládním budou vedeny pode dnem plavebního kanálu.

Paroplavba na Labi v Hradci Králové

Ing. Jiří Stránský - jednatel Nábřeží paromilů

Jsem už (i když si tak nepřipadám) kmet, ale moc si to nepřipouštím.

Díky tomu, že táta byl za první republiky pořádným v Lito-měřicích, vyrostl jsem u vody.

A ani počáteční neznalost plavání mi nezabránila, abych to záhy nezkoušel na maňásku a později na pramici, a nevychnutával s tím spojených slastí vodáckých. Samozřejmě si připomínám i plavby jiného druhu, a to na saských parnicích, které v té době brázdily vody dolního toku Labe. Na nich mě fascinovala řada věcí: kotelny s atmosférou nefalšované výhně a syčícími parními stroji, kormidelní kolo, mosazný telegraf určený k předávání povelů, a ze slastí pozemských pak ještě v kantýně na rodičích vymodlená brčálově zelená limonáda.

Řeka mě poté doživotně poznamenala. A přestože jsem později cele propadl námořnímu jachtingu, s Labem spojená nostalgie rozhodně neodezněla. Dlouhá léta se věnuji školení vůdců rekreačních plavidel a kapitánů námořních jachet. V Hradci Králové, kde žiji, jsem záhy našel řádku spřízněných duší a společně vodou a párou těšíme sebe i druhé dodnes. Náš Královéhradecký klub přátel parních strojů provozuje v městském parku k radosti kluků a holčiček dětskou železnici, Královéhradecká paroplavební pak na Labi své parníčky.

Poslední sobotu v srpnu pořádáme společně na obou labských březích Mezinárodní nábřeží paromilů – jedinečnou přehlídku všeho, co se díky fandům dochovalo z časů, kdy svět ovládala pára. K vidění jsou tu vedle zmíněných parníčků originální parní válce, lokomobily, parní auta, motocykly a kola, hasičské stříkačky, modely parolodí a parních strojů. Spektákl k pohledání.



Parní barkasa Mary Rose na mezinárodním nábřeží paromilů

Čas přitom plyne jako Labe, co v kraji (v Krkonoších na Labské louce v nadmořské výšce 1387 metrů) pramení.

Řeka je dlouhá 1154 km (z toho na území ČR připadá 358 km) a splavné je od svého ústí do Severního moře až do Chvaletic v délce 940 km (úsek v ČR činí 213 km).

Jaká je přitom další perspektiva?

V přítomné době se jedná o splavnění úseku z Chvaletic do Pardubic v délce 28 km.

Před sebou tu mám navíc dnes už vpravdě staříčké dokumenty:

- plány na propojení Labe-Odry-Dunaje průplavem,
- mapku Hradce Králové z r. 1906, kde je na jižní periferii města, na pravém břehu řeky, zakreslena idea labského přístavu.

Od té doby řekou protéklo neskutečně množství vody, ale jak se říká „skutek utek“.

Něco tu ale v předstihu máme...

A jsou to právě ty hradecké parníčky.

Na samém začátku byli dva kamarádi: Jarda Kostkan a Zdeněk Balský - první spíš přes lodní draky, druhý přes parní stroje. Myšlenka na parník vznikla v roce 1997, první dokumentace o rok později. A hned se začalo z materiálu, co byl po ruce.

První parníček byl spuštěn na vodu dne 1. září téhož roku. Dostal – jak jinak – jméno Hradec. Zadokolesový člun byl dlouhý 9.0 a široký 2.3, s ponorem 0.25 metru. Pohon – parní stroj o výkonu 4 HP s tlakem 6 atmosfér. Kotel byl nejprv vyroben doma, ale záhy byl nahrazen novým, vyrobeným profesionály v hradecké Škodovce. Hodně v tom pomohl tamní ředitel pan Simajchl.

Stroje byly vlastně dva, a to jednoválcové s vrtáním 95/100 mm, s šoupátkovým rozvodem – ty osazené na levém a pravém boku poháněly zadní koleso o průměru 150 cm s dvanácti lopatkami a současně i pístovou pumpu pro napájení kotle.

Řiditelnost lodi zajišťovala tehdy dvě spřažená kormidla, ovládaná pákou.

Zkušební plavba proběhla v srpnu na Správcickém písníku a vzbudila zájem nejen místní veřejnosti. Kotel naštěstí nevybuchl, loď nešla ke dnu a plula.

Na lámání chleba však došlo až v říjnu, kdy již trup parníčku omývala labská voda. To přijela komise Státní plavební správy Praha v čele s velkým příznivcem projektu kapitánem Šrůtkem a provedla technickou prohlídku. Spokojenost byla oboustranná, a tak nic nebránilo tomu zahájit plavby pro veřejnost, pod hlavičkou Hradecké paroplavební společnosti.

Počet cestujících činí 12 osob. Příprava lodi k vyplutí trvá 30–45 minut a kotlík spolyká za hodinu 15 kg kvalitního černého uhlí.

O příhody nebyla nouze. Stalo se, že do vody vypadl z lodi kluk. A babička, která ho doprovázela, si toho všimla až když hoch vytáhl z vody osobně kapitán. Šlo to přitom líp, než když posádka jednou z vody lovila psa.

V roce 2004 přišla na řadu Královna Eliška. Pokřtěna byla vpravdě královsky – aktu se svorně ujali kardinál Monsignor Meissner z Kolína nad Rýnem a hradecký biskup Monsignor Duka. V porovnání s prvním parníčkem je tato loď větší – její délka činí 16.0, šířka 3.2, ponor 0.35 metru. Také ona je opatřena zadním kolesem a výkon parního stroje činí úctyhodných 30 HP.

Obě lodě jsou v provozu od května do října, a to na Smetanově nábřeží proti lázním, tedy v samém centru města.



Parník Královna Eliška

Cestující při plavbě obdivují skvostnou moderní architekturu Kotěrova muzea, Gočárova gymnázia, Liskových Městských lázní a Fňoukových Palace garáží.

Nad městem pak parníčky proplouvají k severu líbeznou krajinou k jezu v Předměřicích nad Labem. Tady mohou pasažéři přestoupit na motorovou loď Smiřice, která je dopraví do stejnojmenného městečka, pyšnicího se nádhernou, Santinimu připisovanou, zámeckou kaplí.

Do budoucna – po pořízení další lodi - se počítá s druhým přestupem v místě smiřického jezu a s další plavbou až do Josefova, kde se nad soutokem Labe s Metují vypíná zachovalá tereziánská pevnost.

Nutno připomenout, že popsaná plavba koncovým úsekem středního Labe kopíruje trasu dnes silně propagované Labské cyklostezky a její existence je vysoce hodnocena Královéhradeckým krajem, Statutárním městem Hradec Králové i Povodím Labe coby správcem toku.



Parník Královna Eliška a pirátská plachetnice Královéhradecké paroplavební společnosti

A když už se tak touláme kolem Labe, měli bychom si připomenout ještě jeden projekt: **Muzeum Labe**.

S myšlenkou zřízení tohoto muzea s technickým zaměřením jsem přišel již v roce 2005, kdy byl záměr následně – za účasti Ministerstva dopravy ČR i Státní plavební správy – na krajské i místní úrovni s pochopením projednán. V případě realizace půjde o unikát: první muzeum toho druhu, věnované řece. Labe by si ho rozhodně zasloužilo.

Co mluví pro:

- řeka na to má právo

Jde bezesporu o historicky nejvýznamnější evropskou řeku. Zboží se po ní přepravovalo už za císaře Karla IV., vojska s trémem a zásobami za vévody Valdštejna. Nakonec pak Marie Terezie vydala v r. 1777 příslušný Navigační patent a řece přiznala mezinárodní statut.

- místopisné předurčení

Labe pramení na Labské louce v Krkonoších, tedy na území Královéhradeckého kraje a protéká jeho metropolí, městem Hradec Králové.

Skvělou ozdobou řeky je perla secesní průmyslové architektury – Sanderova vodní elektrárna s jezem Hučák. V jejím areálu je možno shlédnout jak turbíny, tak moderně pojatou výstavu Informačního centra ČEZu, zaměřenou na alternativní výrobu elektrické energie.

V městě jsou i dvoje lázně (ty starší s unikátním vlnobitím) a letní plavecký areál. Sídli zde i podnik Povodí Labe.

- absence podobného muzea

Technické muzeum s takovým zaměřením v ČR chybí. Lidem by přiblížilo, co již nepamatují: historii řeky, vodní stavby na ní, paroplavbu, vorařství. Řadu exponátů vlastní samo PL, další jsou v depozitářích technických i jiných

muzeí a v soukromých sbírkách – a jeví se smysluplné umožnit v tomto muzeu jejich vystavení.

- nadšení a skutky

V místě funguje – jak bylo již uvedeno-unikátní paroplavba HPS a je tu i tradice. Mezinárodních nábřeží paromilů, garantovaná KhK PPS.

Neměli bychom opominout ani aktivitu místní Pedagogické fakulty, svázanou se stavbou monoxylonů (dlabaných člunů, užívaných na přelomu mladší doby kamenné a bronzové) a praktickém prokázání jejich užití při migraci obyvatelstva (plavby ve stylu Thora Heyerdahla z ostrova Samos do Nea Makri v r. 1994 a z Liparských ostrovů na Světovou výstavu v Lisabonu v r. 1998).

Mimořádně – muzea, věnovaná velkým mořeplavcům jsou jedněmi z nejnavštěvovanějších.

Máme též plné právo pyšnit se úspěchy jednoho z největších současných světových jachtařů: mořeplavce, filozofa, spisovatele, majitele repliky Magellanovy Victorie a člověka se zlatým srdcem, krajana Rudy Krautschneidera. I Hradečáka Pepy Dvorského, který letošního 1. května pokřtil pod Poseidonovým chrámem na antickém mysu Sounion další český plnoplachetník La Grace.



Plnoplachetník La Grace pluje na moři pod českou vlajkou

Nic není samozřejmě bez problémů, a tady se rýsují hned dva:

- první vpravdě nerudovský (kam s ním – s tím muzeem, nikoli se slammíkem?)

Tady bylo místo již předběžně vybráno, a to přímo na pravém břehu Labe, na pozemcích města na hradeckých Pláčkách.

Nově se však nabízí lokalita přehrady Les Království, prohlášena již dříve technickou a v r. 2010 národní kulturní památkou.

Takže jen rozhodnout

- druhý finanční.

Existuje již studie haly, i rozpočet na ni ve výši 40 milionů Kč.

S financováním by nepochybně pomohla EU (nakonec solidní příslib tu již byl).

Co uvést závěrem?

Snad jen poděkovat všem, kteří přišli s nápady, prosadili je, podařilo se jim je realizovat a vzali na sebe i břímě jejich dalšího rozvíjení a provozu. Jsou přitom skromní a jejich jedinou odměnou je potěšení z radosti a uznání druhých.

A požádat politiky, stát, kraj a město o konkrétní podporu jejich snažení a konání.

Odkazy:

www.paroplavba.wz.cz

www.nabreziparomilu.cz

www.lagrance.cz

Kolesový parník Hradec se míjí s Pirátem



Parník Královna Eliška při plavbě během Nábřeží paromilů



Detail kormidla a parního stroje parní barkasy Mary Rose



Pan Jell z Krems am Donau, vlastník a kapitán Mary Rose

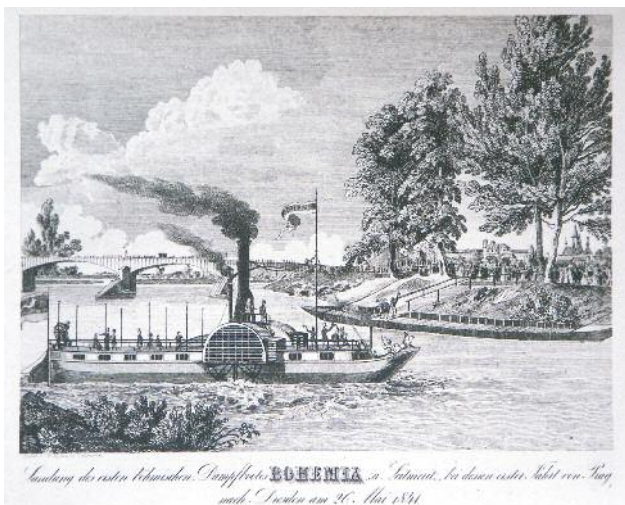


Přistání barkasy Mary Rose u břehu

Historie a současnost osobní vodní dopravy na Labi

Ing. Petr Plessney - technickoprovozní náměstek - Povodí Labe, státní podnik, závod Dolní Labe

Počátky české osobní vodní dopravy na Labi sahají do 1. poloviny 19. století, kdy se na Labi objevily první parníky. První osobní parník saské paroplavební společnosti Königin Maria přistál v Děčíně v r. 1838. Prvním českým parníkem, který byl vyroben v pražských loděnicích a slavnostně spuštěn na vodu 1. května 1841, byl kolesový parník Bohemia, který vyplul poprvé po Labi 26. května 1841 z Obříství a 29. května úspěšně připlul do Drážďan.



První český kolesový parník vyrobený v pražských loděnicích byl slavnostně spuštěn na vodu 1. května 1841

Počátkem 20. století byl rozmach české osobní vodní dopravy na Labi srovnatelný se saskou paroplavební společností v Čechách. Ještě začátkem 2. poloviny 20. století osobní lodě po Labi nepravidelně pluly mezi městy.



Kolesový parník Leitmeritz v Litoměřicích na Lodním náměstí. V současné době je zde vybudováno veřejné přístaviště osobní vodní dopravy, jehož provozovatelem je státní podnik Povodí Labe

Vlivem konkurence rychlejší a spolehlivější železniční a silniční dopravy, osobní lodě nalézaly uplatnění spíše ve vyhlídkových a rekreačních plavbách a nakonec vlivem velké ekonomické síly zahraničních turistů v Praze provozovatelé osobních lodí na Labi převedli svá plavidla do Prahy. Teprve

počátkem tohoto století se na Labi, z iniciativy měst Děčína, Ústí nad Labem a Litoměřic, objevila dvě starší plavidla Jukon, přejmenovaný na Děčín a Ariel. Tato plavidla však neměla dostatečné využití a města byla nucena jejich provoz finančně podporovat. V roce 2008 byl předložen návrh na založení sdružení měst a obcí na Labi od Roudnice nad Labem do Ústí nad Labem, jehož cílem je podpora rozvoje osobní vodní dopravy po Labi v návaznosti na rozvoj turistiky v tomto regionu. 1. května 2008 byla, na základě dohody sdružení obcí na Labi o společné provozní dotaci a marketingu, zahájena pravidelná osobní vodní doprava na Labi mezi Roudnicí nad Labem, Litoměřicemi a Ústím nad Labem, na trase délky 41 km. Cílem projektu, kterého nositelem je město Litoměřice, je obnovení a především budoucí rozvoj osobní vodní dopravy na Labi a vytvoření turisticky atraktivního regionu v okolí řeky Labe.



Osobní loď Porta Bohemica zahájila 1. května 2008 pravidelnou osobní vodní dopravu na Labi mezi Litoměřicemi a Roudnicí nad Labem

Osobní vodní doprava na Labi od Mělníka do Ústí nad Labem

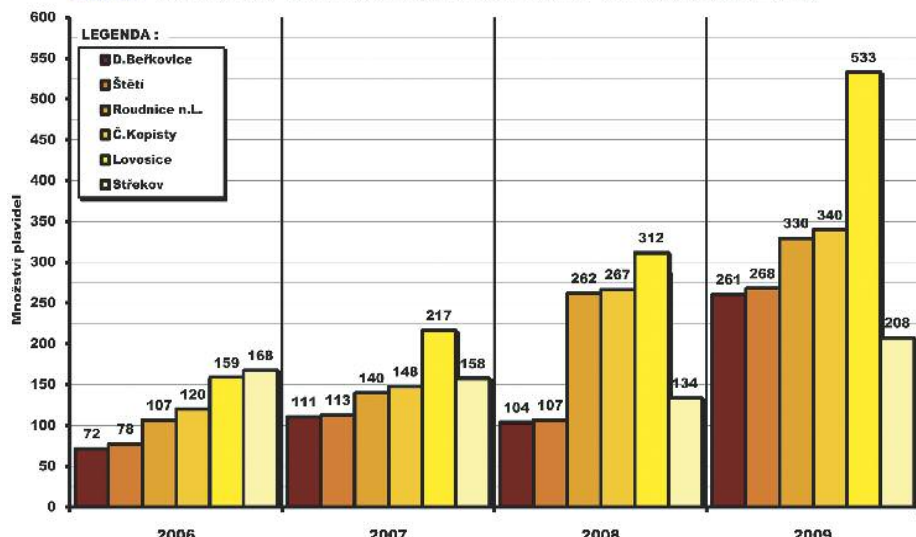
Jezy vzdutá hladina řeky Labe v 70 km dlouhém úseku od Mělníka po Ústí nad Labem poskytuje pro plavbu ideální podmínky, je zde zajištěn minimální ponor plavidel 200 cm po celý rok. Velkým lákadlem pro osobní a rekreační plavbu je zdrž střekovského zdymadla v údolí Českého středohoří s přírodním útvarem Porta Bohemica a píšťanským jezerem, o čemž svědčí četná zařízení pro stání osobních, rekreačních a sportovních plavidel, jako jsou mezinárodní veřejný přístav Marina Labe v Píšťanech, přístaviště a loděnice pro motorové čluny, plachetnice, jachty, sportovní veslice a pod. Již čtvrtou plavební sezónu zahájila v tomto roce osobní výletní loď Porta Bohemica, která zajišťuje od května do září pravidelnou osobní vodní dopravu na trase Mělník-Obříství a Mělník-Roudnice nad Labem. Provozovatelem této osobní lodi s kapacitou 240 osob je děčínská Labská plavební společnost. V letošním roce pokřtila Lab-



Česká osobní loď Poseidon u přístaviště osobní vodní dopravy ve Hřensku



**INTENZITA PLAVEBNÍHO PROVOZU OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY
NA LABI OD MĚLNÍKU DO ÚSTÍ NAD LABEM V LETECH 2006 - 2009**



Nizozemská kabinová loď Europa proplouvá sevřeným údolím Českého středohoří



Osobní loď Porta Bohemica 1 zahájila svou pravidelnou linkovou plavbu 1. května 2009



Privátní přístaviště osobních lodí v Děčíně je přizpůsobeno pro stání velkých osobních kabinových lodí zahraničních společností

ská plavební společnost již svou třetí osobní výletní loď Ústí nad Labem pro přepravu 180 osob a zahájila její provoz na trase Ústí nad Labem-Litoměřice-Roudnice nad Labem, kde mohou turisté přestoupit na osobní loď Porta Bohemica a pokračovat v plavbě do Mělníku. Třetí plavební sezónu zahájila v roce 2011 největší turistická osobní loď v České republice Porta Bohemica 1, kterou provozuje litoměřická Labská paroplavební společnost. Tato výletní loď je vybavena pro celoroční provoz. Porta Bohemica 1 pojme až 300 cestujících a na lodi je možno přepravovat až 80 jízdních kol. Osobní loď Porta Bohemica 1 zajišťuje provoz na nejdělsí pravidelné lodní lince v České republice v celkové délce 60 km s proplavením 4 plavebními komorami. V roce 2010 zahájila Labská paroplavební společnost také pravidelnou linkovou plavbu své druhé osobní lodi Porta Bohemica 2 s kapacitou 150 osob na trase Ústí nad Labem-Litoměřice.



Porta Bohemica 1 ve veřejném přístavišti osobních lodí v horním plavebním kanále v Roudnici nad Labem, jehož provozovatelem je státní podnik Povodí Labe



Osobní loď Porta Bohemica 1 je vybavena prostornou uzavřenou restaurací s barem

Osobní vodní doprava na Děčínsku

Ve 40 km dlouhém úseku labské vodní cesty od Ústí nad Labem po státní hranici ČR se SRN, zejména v části od Děčína do Hřenska, má osobní vodní doprava bohatou tradici, a to i v širším regionu, do kterého je nutno zahrnut saský úsek Labe až do Drážďan. Z Děčína vyplouvá v období květen – září každý den česká osobní loď děčínské Labské plavební společnosti Poseidon. Sezónu zahajuje 1. května a pluje podle jízdního řádu na trase Děčín-Hřensko-Bad Schandau. Atraktivita řeky v tomto úzkém labském kaňonu s pískovcovými útvary láká turisty na vyhlídkové plavby osobními loděmi také z Drážďan, Pirny a Bad Schandau. Pravidelné plavby na trase Ústí nad Labem-Děčín-Bad Schandau zajišťuje od května do září Labská plavební společnost také novou osobní lodí Ústí nad Labem. Ponory lodí v tomto plavebně pouze regulovaném úseku Labe od Ústí

nad Labem do Hřenska jsou v období sucha zcela závislé na přítoku vody z Vltavy, středního Labe, Ohře, Bíliny a Ploučnice, tedy zejména na přirozených srážkách v českém povodí Labe s částečným ovlivněním retenčních a zásobních objemů přehrad, zejména na Vltavě a Ohři. Omezení plavby osobních lodí v regulovaném úseku pro nízký průtok nastává již při vodním stavu 200 cm na vodočtu Ústí nad Labem. Jediným a kvalitním řešením nevyhovujících plavebních podmínek na plavebně pouze regulovaném úseku labské vodní cesty je výstavba úplné kaskády jezů.

Zahraniční osobní vodní doprava na Labi

V 90. letech minulého století se na českém úseku Labe začaly objevovat velké zahraniční kabinové lodě, vyplouvající dvakrát měsíčně z velkých měst a přístavů států západní Evropy. Po roce 2000 se tento způsob vodní dopravy natolik rozšířil, že provozující zahraniční společnosti začaly proplavování plavebními komorami na Labi objednávat na celý rok. V roce 2003 umožnilo plynulý provoz těchto lodí dokončení rekonstrukcí plavebních komor v Lovosicích, Českých Kopestech, Roudnici nad Labem a Štětí. Zahraniční kabinové lodě plující nejčastěji pod švýcarskými nebo německými vlajkami, ale také holandskými, francouzskými, luxemburskými a rakouskými, pojmu přibližně 90 turistů, nejvíce ze západní Evropy, ale také ze zámoří a Japonska.



Kabinová loď Katharina von Bora pluje z Mělníka zpět do německého domovského přístavu

Tyto pětihvězdičkové hotelové lodě s 20člennou posádkou jsou luxusně vybaveny dvoulůžkovými ložnicemi, bary, tanečními sály, výtahy, posilovnými apod. Mají délku až 95 m, šířku cca 10 m a ponor do 1,3 m. Jsou vybaveny moderními systémy umožňujícími plavbu i v noci.



Luxusně vybavené kajuty Kathariny von Bory mají vlastní koupelnu i klimatizaci

V současné době na české části Labe pluje podle harmonogramů každoročně až deset těchto lodí. Osmi až dvanáctidenní plavby těmito luxusními loděmi stojí cca 2000 až

4500 eur. První plavidla k nám připlouvají již koncem března a poslední plavby se uskutečňují v říjnu. Státní podnik Povodí Labe zajišťuje bezplatné propavení těchto lodí plavebními komorami v dvousměnném provozu a často i po provozní době plavebních komor, tj. po 18. hodině v období od 1. října do 30. dubna nebo po 20. hodině v období od 1. května do 30. září. Cílem zahraničních turistů je především Praha, ale i řada jiných historických památek a zajímavostí v Čechách. Turisté mají zajištěn poznávací program, např. v Děčíně jsou přemístěni do autobusů, navštíví několik památek a turistických míst a na loď se vrací večer v Mělníku. Jiné lodě zase plují s turisty do Mělníku se zastávkami ve Velkých Žernosekách a Litoměřicích a odtud jsou autobusy přepravováni do Prahy.

Závěr

Osobní vodní doprava a rekreační plavba na Labi je jedním z dynamicky se rozvíjejících odvětví cestovního ruchu, je významnou složkou podnikání v oblasti služeb na úseku pohostinství, turistiky a sportu. Předpokladem pro rozvoj osobní vodní dopravy je její propagace prostřednictvím médií, internetu, informačních a turistických center a spolupráce s cestovními agenturami. Nezbytné je propojení osobní vodní dopravy s ostatními druhy přepravy osob. Jedním z významných faktorů podmiňujících rozvoj osobní vodní dopravy je její propojení s cykloturistikou. K propojení

těchto dvou rekreačních aktivit jsou zřizována ve vhodných místech potřebná přístaviště a vývaziště. Zřizovateli a provozovateli veřejných přístavišť pro osobní vodní dopravu jsou příslušné obce ležící podél řeky Labe, v Litoměřicích u Lodního náměstí a v Roudnici nad Labem státní podnik Povodí Labe. Přístaviště pro osobní kabinové lodě v Mělníku a Děčíně vlastní a provozují soukromé subjekty, tato přístaviště jsou neveřejná. Cyklistické stezky podél labské vodní cesty jsou součástí vnitrostátních i mezinárodních cyklistických tras. V Dolním Žlebu na děčínsku vstupuje na naše území dálková cyklistická trasa Hamburk-Vídeň-Istanbul, která u Mělníka opouští Labe a pokračuje dále podél toku Vltavy. Na labskou stezku navazuje síť dalších cyklistických tras v přílehlých atraktivních rekreačních zónách, např. v Národním parku České Švýcarsko, v CHKO Labské pískovce a CHKO České středohoří. Města Děčín, Ústí nad Labem, Litoměřice, Terezín, Roudnice nad Labem s horou Říp, Mělník, CHKO Kokořínsko a desítky dalších míst a lokalit vhodných k návštěvě nebo pobytu jsou jistě přitažlivá i pro turisty využívající osobní vodní dopravu.

Foto: Petr Randák, archiv závodu Dolní Labe

Článek převzat se souhlasem autora a Povodí Labe s.p. z podnikového časopisu Pramen 3-4/2010.



AQUAVIA
Praha s. r. o.

**Výletní a restaurační lodě
MORAVIA • CZECHIE**

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

Studie proveditelnosti Zlepšení podmínek pro říční dopravu ve střední Evropě (zejména na Labi) realizovaná v rámci projektu ChemLog

Ing. Jiří Landa - ředitel oblasti dopravního inženýrství a územního rozvoje, CityPlan spol. s.r.o.

Projekt ChemLog byl zahájen 1. listopadu 2008 a potrvá do 31. října 2011. Zabývá se optimalizací logistiky chemikálií v oblasti střední a východní Evropy a jeho hlavním účelem je přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti chemického průmyslu a k dosažení vyšší úrovně přepravy v oblasti kvality, zdraví, bezpečnosti a životního prostředí. Projekt je z 85 % spolufinancován ze zdrojů Evropského regionálního rozvojového fondu, zbývajícími 15 % se podílí partneri projektu.

PARTNEŘI PROJEKTU:

- Ministerstvo hospodářství a práce Saska-Anhaltska (D)
- Institut isw Halle (D)
- Ministerstvo regionálního rozvoje a dopravy Saska-Anhaltska (D)
- Polský svaz chemického průmyslu (PL)
- Svaz chemického průmyslu ČR (CZ)
- Ústecký kraj (CZ)
- FH OO Výzkum a vývoj, GmbH/Logistika (AT)
- Svaz chemického a farmaceutického průmyslu SR (SK)
- Provincie Novara (I)
- Regionální rozvojový holding, a.s. (HU)

ŘEŠITELÉ PROJEKTU:

- Sdružení dodavatelů CityPlan spol. s.r.o. a ČVUT v Praze
- Fakulta dopravní

Studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti je zaměřena na opatření navržená ke zlepšení situace v logistice chemických látek (surovin, výrobků a polotovarů) v oblasti říční přepravy ve střední a východní Evropě. Studie proveditelnosti je realizovaná jako jeden z výstupů projektu ChemLog. Úkolem zpracovatele bylo posoudit příčiny bránící vyššímu využití vodní dopravní cesty a navrhnout opatření ke zlepšení situace. Zvláštní pozornost byla věnována labské vodní cestě na území ČR, a to se zřetelem na zvýšení bezpečnosti přepravy, posílení opatření k ochraně životního prostředí a posílení konkurenceschopnosti chemického průmyslu ve střední a východní Evropě.

Studie proveditelnost prokázala, že kritickým faktorem pro efektivitu vodní dopravy jsou nízké vodní stavy a plavební hloubka Labe v Děčíně a Ústí nad Labem. Dále prokázala potenciální kapacitu vodní cesty, která je schopna v budoucnu vykrýt kapacitní deficit železniční trati i dálnice v relaci Hamburk-Česká republika za bezkonkurenčních nákladových, environmentálních a energetických podmínek. Dostavba vodní cesty v parametrech a provozuschopnosti podle mezinárodně stanovených podmínek, navíc prokazatelně ekono-

micky návratná,lepší nejen podmínky spolupráce průmyslových podniků při Labi, ale významně přispěje možnosti zásobování České republiky strategickými surovinami včetně energetických tak, aby se snížila jednostranná závislost ČR na energetických dodávkách z Ruska.

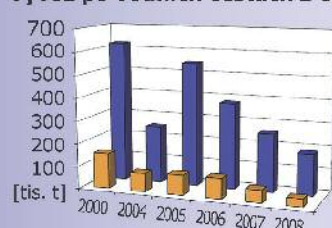
Vnitrozemská vodní doprava

Tato doprava je významným dopravním módem, umožňujícím zlepšení a zajištění trvale udržitelného evropského dopravního systému, jehož pozemní dopravní cesty (silnice, železnice) se díky stále rostoucímu objemu přepravy zboží potýkají s rostoucími kongescemi a tím souvisejícími časovými ztrátami a v neposlední řadě negativním ovlivňováním životního prostředí. Vnitrozemské vodní cesty Evropské unie disponují celkem 35 000 km dopravních cest. Nej hustší síť těchto cest je v západní Evropě. Díky možnosti přepravy nadrozměrných zásilek, bezpečnosti (nejnižší nehodovost), nízkým přepravním cenám a ekologické šetrnosti je vnitrozemská vodní doprava silným konkurentem silniční i železniční dopravě. Navíc lze vnitrozemskou vodní dopravu využívat jako plnohodnotný článek kombinované dopravy a logistického řetězce. Po vnitrozemských vodních cestách se stále přepravují zejména hromadné zásilky, krmiva, hnojiva, obilí, rudy a šrot, pevná a tekutá paliva a stále vzrůstající trend je v oblasti kontejnerové přepravy. Prognózy vnitrozemské vodní dopravy se shodují v trendu růstu. Studie TEN-STAC uvádí nárůst objemu přepravy na 2,5 % pro vnitrostátní, resp. 3,4 % pro mezinárodní nákladní dopravu do roku 2020. Zpráva o evropské vodní dopravě 2002 předpovídá nárůst výkonů (tkm) o 2 % ročně do roku 2015.

Vodní cesty v ČR

Labe patří mezi největší evropské řeky. Pramení v České republice, protéká Německem a ústí do Severního moře. Celková délka toku na území obou států činí 1154 km. Labská vodní cesta skýtá veliký přepravní potenciál, ovšem za předpokladu naplnění podmínek celoroční a ekonomické plavby. Labská vodní cesta je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru a je Evropskou vodní cestou (E20) dle dohody AGN (Agreement of Main Inland Waterways of International Importance). Samotné Labe je splavné od Chvaletic ke státním hranicím Česká republika / Spolková republika Německo.

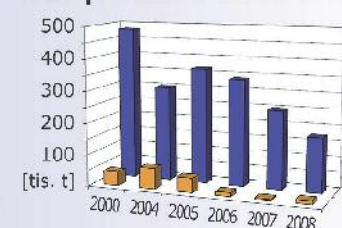
Vývoz po vodních cestách z ČR



(zdroj dat: Ročenka dopravy 2008, Ministerstvo dopravy ČR)

celkem chemické látky

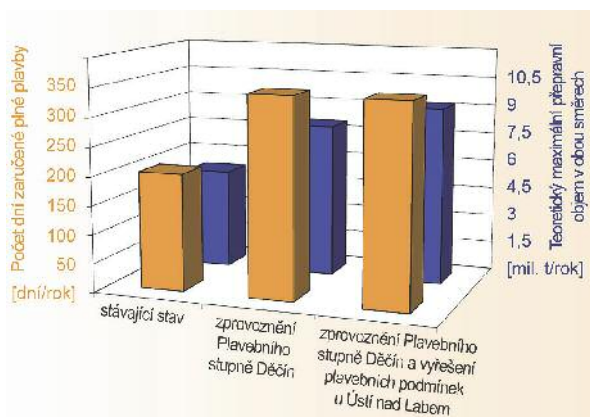
Dovoz po vodních cestách do ČR



Zjištěné vodní stavy [počet dní/rok]			
	2007	2008	2009
ponor < 110 cm	76	125	52
dny prakticky zastavené plavby pro nízký vodní stav			
ponor ≤ 140 cm	183	182	165
dny s povoleným ponomem pod ekonomické rozhraní pro provoz			
ponor > 140 cm	182	154	199
dny splavné v rentabilním režimu			
(zdroj dat: Ministerstvo dopravy České republiky)			

Využití potenciálu Labe

Plnému využití Labe pro nákladní dopravu brání 40 km dlouhý úsek na území ČR Ústí nad Labem-státní hranice ČR / SRN. Zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku Labe vyžaduje realizaci projektu Plavebního stupně Děčín, který zabezpečí plavební ponor 140 cm po 345 dní v roce. V projektu je počítáno i s malou vodní elektrárnou. Záměr je nyní ve fázi projednávání dokumentace EIA. Podmínka splavnění Labe do Pardubic a napojení na ostatní druhy dopravy spočívá v realizaci projektu Plavebního stupně Přelouč II. Projekt je však v současnosti pozastaven kvůli sporům s ekologickými aktivisty. Projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe má celoevropský význam – podstatně by zkrátil cestu od Baltského moře k Dunaji a dále do Černého moře. Tato vodní cesta by se stala součástí TEN-T sítě. Projekt propojení těchto tří řek má dlouhou historii, ale jeho uskutečnění má celou řadu odpůrců a jeho výstavba je v nejbližších letech nepravděpodobná.



Cena za přepravu

V rámci studie byla srovnána cena za dopravu nákladu o hmotnosti 1050 t na relaci Hamburk-Děčín. Cena za přepravu je konečná cena pro přepravce, zahrnující náklady dopravce i související poplatky apod.

orientační ceny přepravy hromadných zásilek [€/t]	
1 loď o nosnosti 1050 t  délka trasy: 640 km	12 – 15
22 železničních vagónů o nosnosti 47 t  délka trasy: 552 km	23
42 tahačů s návěsem o nosnosti 25 t  délka trasy: 563 km	40-54



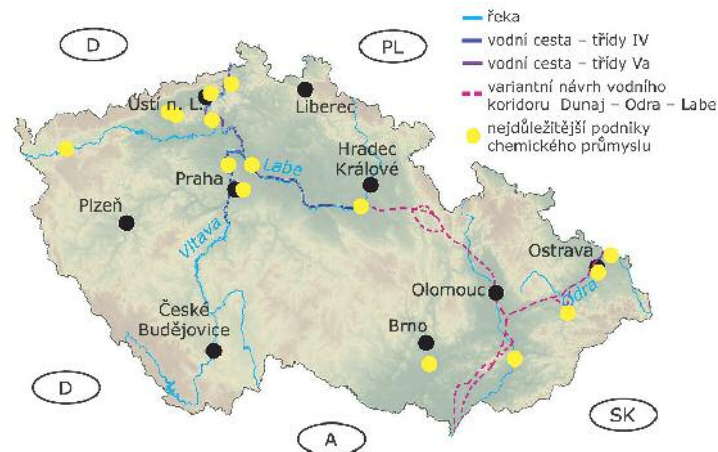
Jana Vaňhová
Ústecký kraj, hejtmanka

Ústecký kraj se dlouhodobě potýká s problémy restrukturalizace průmyslu, jejíž úspěch mimo jiné závisí i na vyřešení optimalizace dopravních tras i přepravních kapacit, které by zároveň nezhoršovaly dlouhodobě zatížené životní prostředí v kraji. Z tohoto důvodu se kraj zapojil do projektu ChemLog, jehož cílem je přispět k optimalizaci logistiky látek v chemickém průmyslu, který byl a nadále zůstává jedním z klíčových průmyslových odvětví našeho kraje. Domníváme se, že řeka Labe má velký a dosud jen málo využitý potenciál pro dopravu průmyslovou i rekreační, a proto jsme iniciovali zpracování právě takové studie, která by ukázala možnosti i hranice dalšího rozvoje vodní dopravy po Labi.

Závěrem

Neexistence celoročního přístupu k Severnímu moři po vnitrozemských vodních cestách a úplná absence přístupu k Dunaji může vyvolat dopravní a ekonomické problémy v souvislosti s razantními výkyvy cen ropných produktů a se zvýšenou poptávkou po levném a spolehlivém spojení ČR s hlavními evropskými a světovými nákladními terminály. Z prognózy zbožových proudů v relaci ČR-SRN do roku 2050 zpracované v rámci této studie vyplývá, že bez zapojení vodní cesty nebude možné uspokojit prognózanou přepravní poptávku! Proto je nutné pohlížet na rozvoj vodních cest i z dlouhodobého strategického hlediska. Studie proveditelnosti Zlepšení podmínek pro říční dopravu ve střední Evropě (zejména na Labi), realizovaná v rámci projektu ChemLog, byla použita jako jeden z podkladů pro vypracování dokumentace EIA pro projekt Plavebního stupně Děčín.

Studii proveditelnosti si můžete stáhnout z webových stránek Ústeckého kraje: www.kr-ustecky.cz (Rozvoj kraje → ChemLog → Studie).





Brusel, 2. května 2011

OTEVŘENÝ DOPIS VICEPREZIDENTOVI A EU KOMISAŘI PRO DOPRAVU PANU KALLASOVI

Vážený pane viceprezidente, vážený pane Kallasi,

jako zástupci evropských vnitrozemských přístavů, společenství uživatelů a podnikatelů na vodních cestách, stejně jako Unie obchodních a průmyslových komor podél řek Labe a Odry v rámci Evropské unie, bychom chtěli vyzvat Evropskou komisi, aby plně integrovala řeku Labe v nové páteřní síti TEN-T.

Pevně věříme, že:

- labská vodní cesta plně zapadá do multimodálního koridorového přístupu Hamburg-Lipsko-Praha, který navrhla Evropská komise;
- rozvoj Labe jako splavné řeky je nezbytný pro otevření vodního přístupu České republiky a pro spojení České republiky s mořem;
- rozvoj vnitrozemské vodní dopravy do a z České republiky je potřebný pro uspokojení rostoucích nároků dopravy udržitelným způsobem; rozdělení dopravy obhajované v Bílé knize Evropské komise nemůže být splněno pouze železniční dopravou.

Chtěli bychom zdůraznit, že integrace Labe dokonale zapadá do principů revize TEN-T z různých důvodů:

- lepší propojení východu a západu: Labe spojuje přístav Hamburk v Severním moři s východním Německem a Českou republikou;
- větší důraz na uzly (primárně městské uzly, přístavy, letiště, ...): Labe umožňuje vodní spojení mezi přístavem Hamburk, jednou z hlavních vstupních bran do Evropské unie a na zahraniční obchod a hlavním městem České republiky, Prahou;

- brát změnu klimatu v úvahu: je jasné, že vnitrozemská vodní doprava je druh dopravy s nejmenším dopadem na životní prostředí. Kromě toho je zřejmé, že v případě, že stávající infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy je dále rozvíjena a její potenciál plně využit, umožní úspory z provozu urychlit investice do nových technologií a lodí.

Proto věříme, že rozvoj Labe, které zajišťuje přirozené dopravní spojení mezi Severním mořem a Českou republikou je nedílnou součástí politiky Evropské komise ve prospěch vnitrozemských vodních cest jako součást jeho vize pro konkurenceschopný a udržitelný dopravní systém.

Zařazení labské vodní cesty do páteřní sítě TEN-T by přispělo k ujasnění budoucí politiky německých a českých dopravních a logistických subjektů (přístavy, průmysl, rejdaři) a umožní plánovat dlouhodobé investice v polabském regionu.

Upřímně Vaši

Nicolette van der Jagt (ESC)
European Shippers Council

Marco Sorgesti (CLECAT)
European Association for
Forwarding,
Transport, Logistics and Customs
Services

Detlef Bütow (SBO)
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe
GmbH

Petr Kuzel
Czech Chamber of Commerce

Robert Haack (FESTL)
Furmpaar River-Sea-Transport Ilrinn
e.V.

Hans-Jörg Schmidt-Trenz (KEO)
Kammerunion Flöß-Oder

Mathias Moser
ENERCON GmbH

Thomas Brockmeier
Industrie- und Handelskammer
Halle-Deesau

Klaus Oibracht
Industrie- und Handelskammer
Magdeburg

Jaroslav Hanák
Transport Union of Czech Republic

Peter Plewa
Flößerverein

ODPOVĚĎ VICEPREZIDENTA EVROPSKÉ KOMISE PANA KALLASE

14. 7. 2011

Paní Isabelle RYCKBOST
Ředitelka - Evropská federace vnitrozemských přístavů (EFIP)
Treurenburg 6
B-1000 Brussel/Bruxelles

Vážená paní Ryckbost,

děkuji Vám za Váš otevřený dopis týkající se zařazení řeky Labe do transevropské páteřní dopravní sítě (TEN-T Core Network). Jsem si vědom, že jste shromáždili podporu širokého spektra důležitých organizací zapojených do vnitrozemské vodocestné komunity.

Komise EU se chystá navrhnout novou směrnici pro transevropskou dopravní síť. V souladu s mnoha komunikacemi, během procesu konzultací zúčastněných stran, bude nová směrnice obsahovat dvojí strukturu, sestávající z doplňkové a páteřní sítě, zakládající se na pevné a dohodnuté metodologii. Mimoto organizuje Komise EU sérii bilaterálních konzultací s členskými státy s ohledem na rozvoj doplňkové sítě.

Velká pozornost je věnována podpoře vnitrozemských vodních cest a uvažuje se o možnosti zahrnout všechny vnitrozemské vodní cesty, klasifikované alespoň v mezinárodní kategorii, do páteřní sítě. V tomto případě by byla řeka Labe také zahrnuta.

Očekává se, že návrh budoucí směrnice o transevropské dopravní síti bude schválen Komisí EU v září.

Upřímně Váš,

Siim KALLAS

Viceprezident Evropské komise

Konference

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe možnost nebo nutnost?

dr. Bogdan Tomaszek - organizátor konference

Název: Rozvoj kooperačních vztahů vědy, průmyslu a státní správy - vodní koridor Dunaj-Odra-Labe možnost nebo nutnost?

Datum: 18. listopadu 2011

Místo konání: Kędzierzyn-Kozle - Hotel Centralny (www.hotel-centralny.pl)

Program konference:

9.00 - 10.00 registrace účastníků;

10.00 - 10.10 přivítání účastníků konference (představitelé města):

- starosta města - Tomasz Wantuła,
- starosta okresu - Artur Wiślak.

10.10 - 10.30 vystoupení čestných hostů a organizátorů konference:

patron konference - prof. Jerzy Buzek,
maršálek Opolského vojvodství – Józef Szabest,
předseda národní hospodářské komory - Andrzej Arendarski,
předseda NOT (Ústřední technická společnost) - Eva Mankiewicz - Cudny,

10.30 - 12.00 1. část plenárních vystoupení:

- 1) dr. Piotr Dwojcki „**Klastry jako součást rozvojových procesů vnitrozemské vodní dopravy v rámci přípravy Rozvojové strategie vnitrozemské plavby v Polsku**“;
- 2) **Stav pokroku v práci na projektu D-O-L (česká strana, slovenská strana, německá komora, polská strana);**
- 3) Krzysztof Kolczyk (Kopalnia Piasku Kotlarnia) „**Víceúčelová vodní nádrž Kotlarnia jako zásobník vody**“;

4) Wojciech Bosak (RZGW Kraków) „**Slezský průplav - spojení aglomerací Malopolska a Slezska společnou vodní cestou**“;

5) dr. Adam Rak, Stanisław Staniszewski „**Realizace Programu pro Odru 2006**“.

12.30 - 14.00 2. část plenárních vystoupení:

6) dr. Jerzy Dudek, „**Role a význam logistických center v regionu stavěné vodní cesty Francie-Belgie (Seine-sever)**“;

7) Werner Theis (Bittburg, Porýní-Falc, partnerský okres Kędzierzyn-Kozle) „**Vodní hospodářství jako základ pro udržitelný rozvoj místní správy, hospodářství a cestovního ruchu - přínos pro místní správu vyplývající z provozování vodní cesty**“;

8) Emilia Skupień - Sdružení Teraz Odra „**Odra jako zdroj výhod pro podniky v Poodří**“;

9) dr. Krzysztof Spatek „**Vliv vodohospodářských investic na vodní prostředí**“.

14.00 - 14.30 diskuse a shrnutí,

14.30 ukončení konference.

Doprovodný program:

1. Výstava fotografií s tématem Odry a Gliwického průplavu.
2. Výstava fotografií ilustrující zajímavé investice na Odře financované ze zdrojů EU v letech 2007 až 2013.
3. Vystoupení: Orchestr Průmyslové školy vodní dopravy.
4. Slezská tabule - restaurace.
5. Prezentace investičních oblastí podél Odry a Gliwického průplavu.
6. Prohlídka hotového úseku průplavu Odra-Dunaj.



V případě zájmu o účast kontaktujte Ing. Josefa Tobolu: tel.: +420 603 706 754 e-mail: posejdonos@seznam.cz

Foto: Křižovatka Gliwického průplavu a hotového úseku průplavu Odra-Dunaj (dnes Kanal Kędzierzyński) u Kędzierzyn-Kozle. Hotel Centralny, ve kterém se koná konference, je od něj vzdálen jen asi 600 metrů.

Zemřel generální ředitel státního podniku Povodí Odry



V sobotu 11. 6. 2011 zemřel ve věku 53 let po těžké nemoci generální ředitel státního podniku Povodí Odry Ing. Ivan Pospíšil.

Ing. Pospíšil měl ekonomické vzdělání, v minulosti pracoval v resortu zemědělství, po roce 1989 pak v bankovní sféře.

V letech 2000-2005 vykonával funkci generálního ředitele státního podniku Povodí Moravy, poté působil jako poradce náměstka

ministra průmyslu a obchodu ČR, od r. 2007 pak byl poradcem ministra financí ČR.

Generálním ředitelem státního podniku Povodí Odry byl jmenován 7. 1. 2009.

Současně zastával funkci vedoucího české části skupiny „R“ v rámci česko-polské spolupráce na hraničních tocích, byl členem dozorčí rady Svazu vodního hospodářství. Ing. Pospíšil žil v Prostějově, byl ženatý, měl tři děti.

Čest jeho památce.



Řeka Odra

Vize lipské nové jezerní oblasti

Karen Weinert - zpracovatel projektu Grüner Ring Leipzig-město Lipsko, Úřad pro městskou zeleň a vodstvo, oddělení vodního hospodářství/managementu území

Angela Zábojník - vedoucí oddělení vodního hospodářství/ managementu území město Lipsko, Úřad pro městskou zeleň a vodstvo

Foto: Město Lipsko, LMBV, Grüner Ring Leipzig

S postupným uzavíráním hnědouhelných dolů a útlumem průmyslu hnědého uhlí se začátkem devadesátých let v regionu okolo Lipska otevřela otázka, jakou novou podobu dát krajině, která byla po celá desetiletí pustošena a ničena? Jak se vypořádat s obrovskými dírami po povrchových dolech, které se doslova „probagrovaly“ rozsáhlými oblastmi bývalé lužní krajiny včetně vesnic a způsobily, že četné vodní toky byly přesunuty, zkráceny, částečně uloženy do betonových koryt nebo v důsledku svedení průmyslových odpadních vod kompletně uzavřeny do potrubí a vykázaný do podzemí. Město Lipsko a region okolo tohoto půlmilionového sídla stály před velkou výzvou a zároveň šancí rozvinout nové vize a ideály – zrodila se idea lipské nové jezerní oblasti. Slogan „Z horníka námořníkem“ se stal výzvou pro celý region.

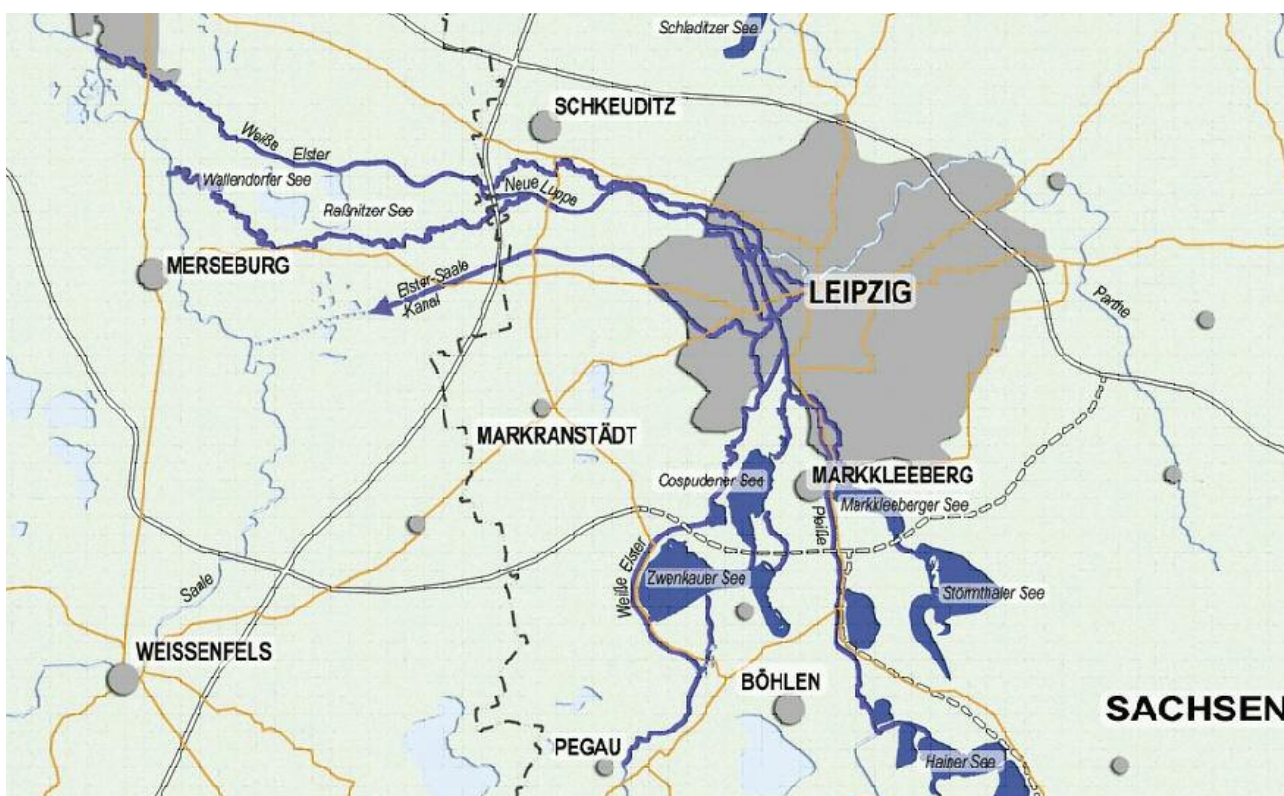
Komplexita projektu vyžadovala spolupráci a soulad mnoha regionálních aktérů od obcí a okresů přes Lužickou a středoněmeckou společnost pro správu důlních děl s.r.o. (LMBV), turistické a sportovní svazy a spolky pro ochranu přírody až po hostince. Od tohoto okamžiku bylo vynaloženo mnoho společného úsilí a vodní turismus se trvale rozvíjí. V několikaletých etapách byla zaplavena nová jezera po těžních jámách, byla vybudována propojení mezi jezery a vodními toky, kdysi do potrubí svedené mlýnské náhony v oblasti města Lipska byly po úsecích opět vyneseny na světlo, byly vybudovány atraktivní přístavy a lidé již přijali za své pláže s jemným pískem pro sportovní vyžití či rodinnou

rekreaci. Na nové vodní cesty, plavební komory a mosty přitom nebylo nahlíženo pouze jako na technická řešení, ale byly chápány také jako estetická a stavebně kulturní výzva.

Navzdory jedinečnému přetvoření celé rozsáhlé krajinné oblasti se zde všude i dnes naleznou stopy minulosti. Na mnoha místech lipské nové jezerní oblasti potkáváme svědky někdejší hornické tradice, např. park důlní techniky, uhelnou dráhu, hornická muzea nebo bývalé briketárny. Povrchovou těžbu hnědého uhlí je ještě dnes možné sledovat na dvou místech na jihozápadě oblasti a z vyhlídkových míst na důlních dílech nahlížet do dějin Země.

Možnosti sportovního vyžití v oblasti jezer narůstají každým rokem. Od koupání a potápění v jezerních vodách přes plachtění, windsurfing, vodní lyže, kitesurfing na jejich hladině až po cyklistiku, in-line bruslení, plážový fotbal, nordic walking nebo prostě jen prostou relaxaci na jejich březích. Rozličné osobní lodi zvou k příjemným projíždkám. Objevování města a krajiny z vodní hladiny můžete ale započít i v početných půjčovnách kajaků a kanóí nebo se na jednom z nových přístavišť nalodit na vlastními svaly poháněné plavidlo (obr. 8).

Na jih od Lipska jsou rozsáhlá Severní pláž a skandinávským dojmem působící přístav Zöbiger na v roce 2000 dokončeném jezeře Cospudener See (obr. 1) již dnes magnetem pro ctitele slunce a vodních sportů. Na jižním břehu se z vy-



Oblast lipské nové jezerní oblasti, zdroj: Landschaftsarchitekten Berlin



Obr. 1 - Jezero Cospudener See – přístav Zöbigker



Obr. 2 - Karl-Heine-Kanal



Obr. 3 - Weiße Elster v centru Lipska



Obr. 4 - Plavební komora na jezeře Cospudener See je v provozu od roku 2006



Obr. 5 - Plavební komora Connewitz byla otevřena v roce 2011



Obr. 6 - Městský přístav Lipsko slouží plavbě od srpna 2010



Obr. 7 - Plovoucí domy na jezeře Kahnsdorf See (Hainer See)

hlídkové věže Biskupského pahorku (Bistumshöhe) otevírá fascinující pohled na novou krajinu a zábavní park BELANTIS a také na Zwenkauer See. Zwenkauer See, jako největší jezero v oblasti na jih od Lipska, bude zcela naplněno vodou v letech 2013/14 a pak bude možné plout z Cospudener See kanálem a plavební komorou až do přístavu Zwenkau. Na Markkleeber See láká především vodácký areál, jedno z nejmodernějších zařízení svého druhu v Evropě, kde se při raftingu na divoké vodě po boku zkušených raftařských vůdců mohou do rychlých peřejí vrhnout nejen sportovní nadšenci. Na Störmthaler See (zaplavení 2012), které bude rovněž kanálem s plavební komorou propojeno s Markkleeberger See, vznikne v podobě plovoucího kostela Vineta další turistická atrakce. Vineta upomíná jako symbolický pomník na zbourané obce a je od poloviny roku 2011 využívána pro svatební obřady a kulturní události. Na Hainer See již vznikly atraktivní obytné domy s bezprostředním přístupem k vodě (obr. 7).

Také v severní části lipské nové jezerní oblasti vznikly početné atraktivní turistické cíle: přístav a poloostrov Pouch na Velkém Goitzschesee, Seelhausener See jako menší bratr na jihu nebo Schladitzská zátoka (Schladitzer Bucht) na stejnojmenném jezeru se svými světlými písčnými plážemi a hřišti na plážový volejbal vhodnými pro pořádání soutěží (obr. 9). Werbeliner See se svou markantní strukturou ostrůvků po násypkách povrchového dolu má díky své poloze v chráněné ptačí oblasti zvláštní význam pro ochranu přírody.

Výjimečné na lipské nové jezerní oblasti je úzké propojení kulturního, veletržního a sportovního města Lipsko s jeho početnými řekami, náhony a kanály, které prostupují v evropském měřítku ojedinělý lužní les a vedou do krajiny vzniklé přetvořením těžební oblasti s jejími z části již zaplavenými novými jezery. Rozmanité dojmy během plavby zde sahají od novoty zářící industriální architektury a zvláštní městské atmosféry v mnoha hospůdkách a restauracích s přímým přístupem k vodě na Karl-Heine-kanálu a řece Weißer Elster v lipských městských částech Plagwitz a Schleußig (obr. 2 a 3) až po původní krajinu v jižních a severozápadních oblastech lužního lesa právě tak jako početné zábavní a sportovní zážitky na jezerech. Toto vše se dá prožít v průběhu několika málo hodin plavby na osmi trasách s asi 200 kilometry splavných vodních cest Svazu vodní turistiky. Jsou navzájem propojeny a vytvářejí vysoce atraktivní, inovativně provázanou síť (obr. 4 a 5). Ne všechny trasy jsou dosud plně splavné a nové průplavní kanály resp. díla jako plavební komory a mosty jsou ve výstavbě, ale rozmanité propojení vody, kultury a přírody je již dnes očividné. V důsledku přírodních a morfologických daností nejsou určité trasy vhodné pro všechny typy plavidel. Kanoisté a kajakáři si však všude přijdou na své. Počítá se také s vývojem a stavbou „lipské lodi“ s nízkou hladinou zvukových emisí a zplodin vyhovující požadavkům extrémně ekologicky citlivého vodstva lipského lužního lesa.

Srdcem tras vodních turistů a lipské nové jezerní oblasti se v příštích letech stane městský přístav Lipsko, vznikající na elsterském mlýnském náhonu. Městský přístav vznikne na bývalém industriálním pozemku v bezprostřední blízkosti

městského centra (400 m) a vytvoří tak turisticky lákavé místo s městskou atmosférou přístavu. Vedle plavební infrastruktury (přístaviště pro osobní vodní dopravu, kotviště lipských lodí a kanoí) a odpovídajících služeb se předpokládají gastronomické, hotelové služby a další turistická a kulturní nabídka. V srpnu 2010 již bylo slavnostně do provozu uvedeno 78 m dlouhé molo a tvoří již dnes ideální výchozí bod pro projíždky lodí (obr. 6).

Funkce pro plavbu a vodní turistikou může městský přístav Lipsko plnit pouze v úzké součinnosti s plánovanou městskou marinou Leipzig-Lindenau. Marina Leipzig-Lindenau má vzniknout v severní části přístavu Lindenau, který byl vystavěn v 30. letech 20. století, a na rozdíl od městského přístavu Lipsko bude poskytovat kompletní servis pro vodní sporty včetně 180 trvalých stání. Lindenauský přístav nebyl v důsledku válečných zmatků nikdy napojen na síť vodních cest. Proto je plánováno i chybějící propojení na Karl-Heine-kanál na jihovýchodním konci prostřednictvím chybějícího 665m dlouhého úseku stejně jako napojení na kanál Elster-Saale (75 m) na severozápadě. Marina Leipzig-Lindenau tak má posloužit přiblížení se dávnému snu o splavném napojení vodního města Lipsko na Saalu a tím i na evropskou síť vnitrozemských vodních cest.

Podrobné informace a tipy naleznete také na www.leipzigerneuseenland.de (anglicky, německy) nebo www.gewaesserverbund.de (německy).



Obr. 8 - Molo pro kanoisty na Elsterském mlýnském náhonu (Elstermühlgraben)

Obr. 9 - Schladitzská zátoka na jezeře Schladitzer severně od Lipska.





PÖYRY

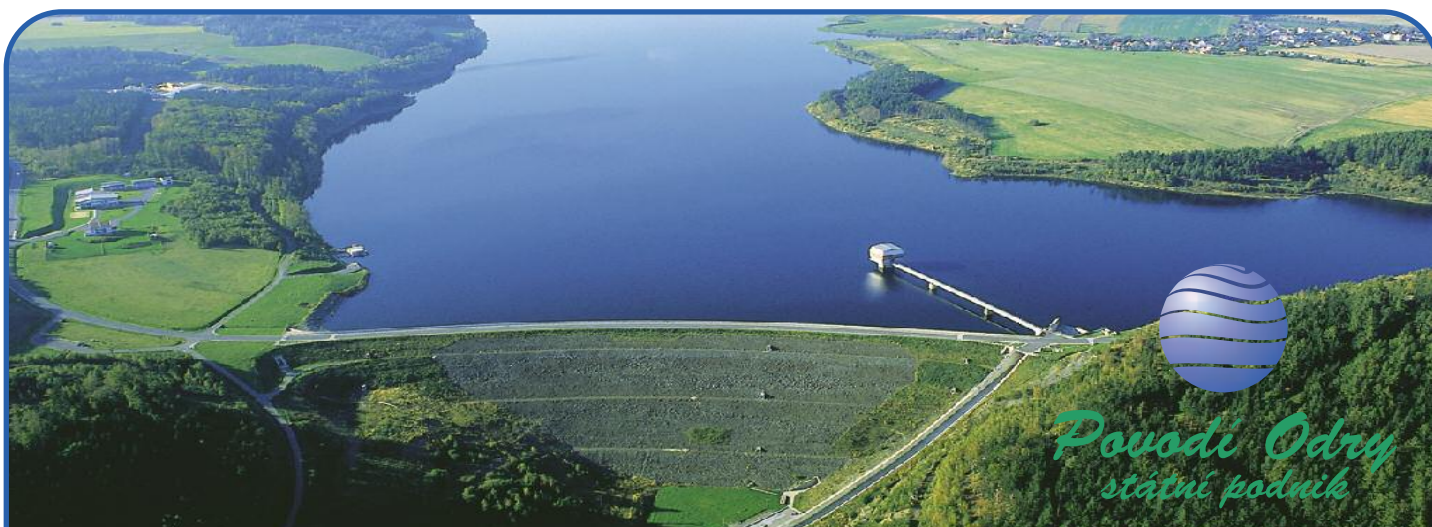
Engineering balanced sustainability™

PÖYRY ENVIRONMENT a.s. NABÍZÍ SVÝM ZÁKAZNÍKŮM TYTO SLUŽBY:

- INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VŠECH OBORECH VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ
- KONZULTACE, PORADENSTVÍ V ŽÁDOSTECH O FINANČNÍ PODPORU Z FONDŮ EU
- PROJEKTY A DODÁVKY VAKOVÝCH JEZŮ
- NÁVRHY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ
- VEŠKERÉ GEODETICKÉ A PRŮZKUMNÉ PRÁCE.

ÚSTŘEDÍ **Brno, Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.: +420 541 554 111,**
SPOL.: **fax: +420 541 211 205, e-mail: trade.wecz@poyry.com**
www.poyry.cz

POBOČKY: **Praha:** Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353
Ostrava: Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 206
Trenčín: Organizační složka, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín,
tel.: +421 326 522 600



*Povodí Odry
státní podnik*

Náplň činnosti:

- ❖ správa a údržba významných a určených drobných vodních toků včetně toků hraničních,
- ❖ provozování a údržba vodních děl,
- ❖ zjišťování a hodnocení stavu povrchových a podzemních vod,
- ❖ investiční činnost včetně protipovodňových opatření,
- ❖ sledování stavu a péče o koryta vodních toků a pobřežních pozemků, příprava a zajišťování jejich úprav,
- ❖ řízení a ovlivňování hospodaření s vodou v rámci vodohospodářské soustavy v povodí Odry podle komplexního manipulačního řádu.

Nabízené služby:

- ❖ rozborů jakosti vody,
- ❖ prodej ryb.

Varenská 49, 701 26 Ostrava 1 • tel.: 596 657 111 • fax: 596 638 428 • info@pod.cz • www.pod.cz

Vnitrozemská plavba v severní Itálii

Guido Piccoli - Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica

Vnitrozemská plavba v severní Itálii má dlouhou historii, poprvé byly vodní cesty využívány pro komerční účely v římské říši.

Do druhé poloviny 18. století zůstávaly vnitrozemské vodní cesty hlavní cestou pro přepravu zboží mezi údolím řeky Pádu a severním Jaderským mořem.



První plavební komora na vodní cestě Naviglio Grande v milánské oblasti vznikla roku 1439



Koncem 19. století plulo na vodní cestě Naviglio Grande až 8300 lodí všech velikostí a přepravilo 350 000 tun nákladu každý rok. Oživení vodní dopravy nasatelo také v období po druhé světové válce. Na obr. milánský centrální přístav Darsena v 60. letech

Sjednocení Itálie ve druhé polovině 19. století vedlo k masivním investicím do železnice a silnic, což vedlo ke snížení síly vnitrozemských vodních cest (VVC).

Přesto zůstaly VVC nezbytnými do druhé poloviny 20. století, kdy se hladina řeky Pádu začala náhle měnit, což znemožňovalo dopravu zboží v letním období.



Milánský centrální přístav Darsena byl uzavřen pro nákladní plavbu v roce 1979. Dnes se plánuje jeho obnova pro rekreační a sportovní plavbu

Mezitím, během 60. let, začala výstavba umělé vodní cesty souběžně s řekou Pád s cílem zajistit plavbu mezi mořem a údolím řeky Pádu po celý rok. Výstavba se setkala s mnoha obtížemi a teprve začátkem roku 2007 bylo možné plout vodní cestou z ústí řeky Pád do města Mantova.



Výstavba vodní cesty Milano - Cremona-Pád v 60. letech. Stavba byla později zastavena a byl dokončen jen asi 15 km dlouhý úsek včetně přístavu Cremona

Dnes mohou kapitáni připlout z námořních přístavů jako Benátky Marghera, Chioggia a Ravenna do přístavu Mantova 365 dní v roce.

Z přístavu Ravenna mohou plout pouze říční-námořní lodě, zatímco z Benátek Marghera a Chioggia mohou plout říční lodě, v obou případech přes pobřežní trasu (třída V) nebo přes vodní cestu Pád-Brondolo (třída IV), která propojuje Benátskou lagunu přímo s vodní cestou Mantova-Jadran, bez nutnosti plout po moři.



Typická lodní souprava na severoitalském plavebním systému

Po 4 letech od otevření vodní cesty na ní bylo přepravováno velké množství zboží. Obilniny a krmiva jsou nepochybně nejvíce přepravovaným zbožím mezi hlavními přístavy vnitrozemského plavebního systému (VPS): Rovigo, Mantova a Cremona. Od roku 2009 započala přeprava uhlí a železa



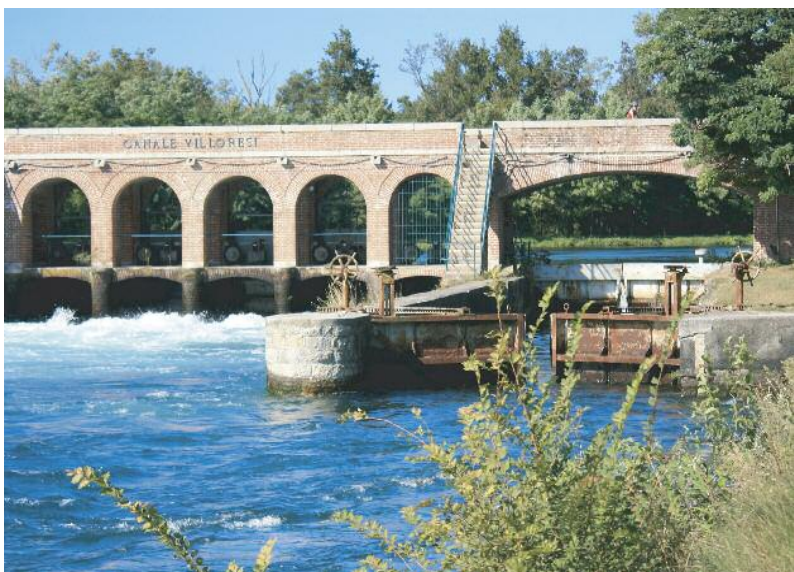
Po roce 2000 konečně začaly dokončovací práce na vodní cestě Mantova-Jadran



Dnes je město Mantova spojeno spolehlivou vodní cestou třídy Va s námořním přístavem Benátky po 345 dní v roce



Některé vodní cesty nejsou však stále dokončeny. Na obr. vodní cesta Padova-Benátky. Její stavba byla zastavena v 80. letech. Nyní se připravuje studie proveditelnosti na její dokončení s důrazem na protipovodňovou ochranu



Také menší vodní cesty v okolí Milána, jako např. Canale Villoresi, stále čekají na své oživení



s cílem obsloužit továrny ležící podél nebo nedaleko vodní cesty a řeky Pád.

Od začátku roku 2011 jsou přepravovány kontejnery mezi přístavem Mantova a Benátky Marghera dvakrát týdně.



Řičně-námořní lodě doplují až do přístavu Mantova

Díky politice přístavů zlepšit atraktivitu VPS a VVC, se několik nových společností chystá umístit své továrny podél vodní cesty, čímž zajistí zaměstnanost a ekonomický růst celé oblasti.

Co se infrastruktury týče, zůstává hlavní cestou z Jaderského moře do přístavu Rovigo (50 km od ústí) a do přístavu Mantova (130 km od ústí) umělá vodní cesta Mantova-Jadran. Z Mantovy do přístavu Cremona (220 km od ústí) je pak nutné plout řekou Pád (která je spojená s vodní cestou Mantova-Jadran plavební komorou třídy Vb), s omezeními týkajícími se plavebních hloubek.

Dnes představují hlavní problémy (bottlenecks) tyto části:

- Vodní cesta Pád-Brondolo: umožňuje plavbu jen lodím třídy IV
- Vodní cesta Mantova-Jadran: omezení podjezdové výšky mostů (umožňují přepravu pouze 2 vrstev kontejnerů nad sebou) a plavební hloubky (umožňují pouze sestavy třídy Va o tonáži 1600 tun)



Některé mosty omezují podjezdnou výškou možnosti přeprav, především kontejnerů. Na obr. most v obci Zelo

Lodní souprava na řece Pád.



- Vodní cesta Mantova-Cremona: omezení plavební hloubky během nejteplejších měsíců v roce

Mnoho kroků bylo učiněno s cílem odstranit tyto problémy. Hlavní akcí financovanou z programu TEN-T od roku 2009 je výstavba nových plavebních komor na vodní cestě Pád-Brondolo s cílem zajistit také plavbu lodím třídy V, zvýšení podjezdové výšky dvou nejnižších mostů na vodní cestě Mantova-Jadran s cílem umožnit přepravu kontejnerů ve třech vrstvách (90 kontejnerů TEU na každé lodní soupravě třídy Va), a automatizace všech plavebních komor z Brondolo do Mantovy, což umožní 24 hodinový provoz vodní cesty bez případné dopravní zácpy z důvodu nedostatku personálu na plavebních komorách. Kromě toho instituce zapojené do správy vodní cesty Mantova - Jadran schválily zlepšení plavebních hloubek. Prohrábky by měly skončit v roce 2011 a zvýšit hloubku na 3,5 metru (dnes 3 metry) a umožnit zvýšení maximálního zatížení jedné lodi na 2000 tun.



Výstavba plavební komory Valdaro na vodní cestě Mantova - Jadran (2009-2012)

Celkem je tedy ve výstavbě 5 plavebních komor třídy Va: Isola Serafini na řece Pád, Valdaro na vodní cestě Mantova-Jadran, Cavanella d'Adige (levá PK), Cavanella d'Adige (pravá PK) a Brondolo na vodní cestě Pád - Brondolo.

Pokud jde o část Mantova-Cremona, aktuálně zde nejsou prováděna žádná opatření kromě častých prohrábek. Inženýři AIPO (Meziregionální agentura zodpovědná za správu řeky Pád) každopádně stanovili několik projektů s cílem zajistit minimální úroveň vody:

- Řešení „volný tok“ sestává z odstranění kritických částí na vodní cestě s cílem zvýšit plavební hloubku.
- Řešení „kanalizace řeky“ sestává ze 4 pohyblivých jezů, které mohou být zcela zvednuty, aby zajistily dostatečnou plavební hloubku v letních měsících nebo zcela sklopeny, aby nepředstavovaly překážku pro vysoký průtok vody v zimních měsících.

Obě řešení jsou v současné době zatím v projekční přípravě.

České stopy na italských vodních cestách

Ing. Jan Kareis, Ph. D. - ředitel VODNÍ CESTY, a.s.

Na konci 20. století byl v Itálii vyhlášen program revitalizace benátsko-pádské soustavy vnitrozemských vodních cest a začal se postupně naplňovat. Je známo, že v Itálii je nedostatek technických odborníků, a tak italsí projektanti hledali spolupracovníky s vodocestnými zkušenostmi. Jejich první kroky vedly na akademickou půdu, kde jim prof. Gabrielle Della Luna pověřil o svých kontaktech s prof. Pavlem Gabrielem, díky kterým jsou v italských vysokoškolských skriptech texty, které známe i my odchovanci ČVUT v Praze a obrázky, z nichž některé kdysi kreslil Ing. Jan Nárovec z Vodních cest a.s. Zahájila se tak zajímavá spolupráce, která začala seznamovacími exkurzemi v obou zemích a šťastným shledáním pánů profesorů po dlouhých letech a která pokračuje novými přátelskými a odbornými vztahy. Našimi partnery byli a jsou především kolegové z firmy GIRPA, S.p.A. a jedno sdružení vedla větší firma TECHNITAL, S.p.A., obě z Verony.

Zúčastnili jsme se v rámci italsko-českých sdružení minimálně šesti veřejných soutěží na projekční služby a přes všechny administrativní těžkosti jsme uspěli jednak na ferrarské vodní cestě, která vede z řeky Pád od Ferrary jihovýchodně do přístavu Porto Garibaldi a jednak na vodní cestě Pád-Brondolo, která vede z Pádu na sever k přístavu Chioggia v benátské laguně.

Prvním projektem byla „Úprava ferrarské vodní cesty v trase Final di Rero - Migliarino včetně rekonstrukce plavební komory na parametry klasifikační třídy V.“ Plavební komora di Valpagliaro je navržena prodloužit výstavbou nového dolního ohlaví. Součástí projektu byla zdvihací lávka pro pěší kvůli podjezdovým výškám a organizace jednosměrného plavebního provozu v úseku procházejícím historickým centrem Migliarina.

Druhým projektem byly Plavební komory Cavanella

d'Adige, tedy dvě nové plavební komory klasifikační třídy V. umožňující úrovnňové křížení s řekou Adiží. Tento projekt je daleko zajímavější, neboť křížení plavebního kanálu s řekou se nalézá blízko moře, a tak kolísání hladiny ovlivňuje kombinace rozličných hydrologických situací. Vodní stav Adiže svádějící vody z Alp, přítok povodňových vod z přilehlého území do plavebního kanálu a zvednutí hladiny moře zavzdouvající ústí Adiže. Ředitelem tamní plavební správy byl architekt, který dával větší váhu na hledisko vzhledu a představám či záměru většího využití vodních cest pro rekreační plavbu. Z toho důvodu byly zakázány jakékoli portály a stavby čnicí do daleka z ploché krajiny na úrovni moře. Výsledkem byla posuvná vrata, která byla již navržena pro plavební komoru Brondolo. Původní návrh jsme museli podrobit přísné kritice, neboť by vrata nemohla vůbec fungovat. Vypracovali jsme novou ucelenou koncepci obsahující jak vlastní konstrukci vrat, tak pohony, dráhu, těsnění a systém údržby. Naše řešení bylo přijato a převzato i pro ostatní komory.

Posuvná vrata plavební komory s hrazenými otvory pro přímé plnění a prázdnění mají hrazenou šířku 12,5 m a výšku 8,2 m. Vrata jsou navržena na obousměrný max. tlak vody. V hradící poloze jsou vrata opřena do svislých drážek v bočních stěnách plavební komory, kam přenášejí veškeré zatížení od hydrostatického tlaku. Vrata se pohybují vodorovně kolmo na podélnou osu komory, v otevřené poloze jsou zasunuta do výklenku v boční stěně komory. Hmotnost posuvných vrat včetně pohonů je 33 t.

Lhůty projekčních prací v Itálii jsou kvůli zdlouhavému jednání mimořádně dlouhé, což zároveň nesnesitelně prodlužuje lhůty splatnosti za odvedené práce. Přesto se vyhlášený program postupně realizuje a já bych rád panu profesoru Gabrielovi poděkoval, že se díky jeho zprostředkování výše popsanych akcí účastníme.



Úrovnňové křížení řeky Adiže na průplavu Pád - Brondolo, nové plavební komory - vizualizace

Zamyslenie sa nad haváriou osobnej lode OL 800 projektu č. 785 „Bulgária“ vyprojektovanej a postavenej v päťdesiatych rokoch pre východoeurópske a sibírske rieky

prof. Ing. Jaromír Klepoch, CSc. - prokurista Slovenského Lloyd, spol. s r.o.

Keď ma oslovil môj priateľ hydrotechník a vodocestár Ing. Josef Podzimek, duša časopisu „Vodní cesty a plavba“, k zaujatiu stanoviska k tomuto problému a navyše pre pripravované číslo k 26. Plavebným dňom, nenabral som odvahu mu odrieknuť. Aj keď sa jedná o veľmi chľostivú tému, rozhodol som sa, že ho napíšem v duchu jeho osobných vyznaní uverejňovaných pod záhlavím „Život není takový - je úplně jiný“, a zároveň sa mu ospravedlňujem za takúto neskromnosť.

V čase keď naši predchodcovia projektovali a vyrábali lode OL 800, ja som bol ešte študentom Inštitútu inžinierov vodnej dopravy na fakulte stavby lodí, vtedy v meste Gorkij v súčasnosti v Nižnom Novgorode. Dnešný názov tejto vysokej školy nesie aj honosnejší názov – Volžská štátna akadémia vodnej dopravy.

Dnes, keď sa moje rôčiky blížia k osemdesiatke, ako k šťastnejšej sedmičke, si s hrdosťou spomínam, keď sa táto na svoju dobu moderná a technicky perfektná dieselelektrická osobná loď zjavila na vlnách najväčšej európskej rieky Volgy. Pôvodný zámysel objednávatela série týchto lodí bol, aby prototyp otvoril novovybudovanú vodnú cestu medzi Volgou a Donom. Komárňanskí lodári to žiaľ nestihli a tak 27. júla 1952 otváral sám generalisimus Stalin toto vodné spojenie na staršom parníku nesúcim jeho meno. S takým krátkym termínom jeden a pol roka od schválenia projektu by sa zaiste nevedeli vyrovať aj zabehutejšie lodenice, ako novovybudovaný závod Slovenské lodenice v Komárne. Nakoniec aj stavba najväčšej osobnej dieselelektrickej lode – vlajkonosiča („flagmana“) volžskej riečnej plavby nesúcej názov „Lenin“ trvala lodenici – Krásnoje Sormovo viac ako päť rokov.

Osobnú loď OL 2700 projekt č. 20 „Lenin“ som spomenul preto, že sa zamýšľame nad haváriami osobných lodí a spolu s OL 800 stavebného čísla 2 s názvom „Ukrajina“ ich postihla rovnako strašná havária v podobe požiaru. Kým loď Lenin prevádzkovatelia zrekonštruovali, loď Ukrajina bola zošrotovaná. Po prevrhnutí lode OL 800 – Bulgária sa v niektorých masmediálnych prostriedkoch objavili také dezinformačné správy, že Bulgária je vlastne zrekonštruovanou Ukrajinou a tým aj chybné úvahy o narušení pevnosti lodného trupu siahajúce až k obdobiu jej požiaru.

Z dlhodobej štatistiky o haváriách plavidiel klasifikovaných – zatriedených do klasifikačnej triedy v zásade zodpovedajúcej akvatoriálnej zóne je potrebné uviesť, že trieda lode však musí detailnejšie vymedziť najmä statické a dynamické pôsobenie vonkajšieho prostredia, vetro-vlnového režimu, s príslušným percentom zabezpečenia (opakovateľnosti) vln vrátane ťažkých a plavebných a miestnych obmedzení. Dlhodobé vyhodnocovanie podmienok spravidla vykonáva štátna meteorologická služba na príslušnom lokálnom úseku vodnej cesty vrátane vyhlasovania varovných stupňov (vetrového a povodňového) režimu pre orgány riadiace bezpečnosť plavby.

Okrem už spomenutých požiarov a zrážok lodí ako medzi sebou tak aj s dnovými, pobrežnými a stavebnými prekážkami, ďalšou skupinou havárií sú prevrhnutia lodí v dôsledku straty stability (vyčerpania možnosti vratného statického momentu, alebo dynamickej práce tohto momentu). Kým v morských podmienkach vzhľadom na zvýšenú tuhosť lodného trupu sú havárie v rovnakom podiele rozložené medzi zrážky a následné požiare a stratou stability s následným prevrhnutím a potopením sa lode. Samozrejme k týmto kategóriám sa priradujú aj príčiny typu „vis maior“ napríklad v príbrežných podmienkach od vln typu „cunami“ alebo atmosférických anomálií typu „tornádo“. V poslednom období príčina „vis maior“ sa stále častejšie prejavuje aj vo vnútrozemskej plavbe najmä v podobe atmosférických búrkových anomálií v podobe vetro-vlnového

režimu (nárazového vetra a kolísania lode pri neregulárnom zvlnení vodnej hladiny), najmä na otvorených (nechránených) vodných plochách. Mimoriadne nebezpečné sú takéto anomálie pre lode s veľkou náveternou plochou (s nadstavbami) a limitovanou priečnou metacentrickou výškou pre odvrátenie trhavého kolísania (s malou hodnotou periódy voľného kolísania vyvolávajúcou nepríjemné pocity tzv. „morskej choroby“). Tieto požiadavky musia projektanti zohľadňovať najmä pre kajutové lode do kategórie, ktorých jednoznačne patrí aj OL 800 Bulgária.

Každá havária osobnej lode sprevádzaná ľudskými stratami musí mať aj súdno-právne rozhodnutie pre posúdenie príčin a celkových dôsledkov škôd. Obyčajne sa posudzujú dve okolnosti. Či príčinou bolo zlyhanie techniky alebo ľudského faktora, nehovoriac o javnej neodvratnej príčine (vis maior). Objektívne vyhodnotenie príčin môže spravidla vykonať len širšia skupina nezávislých odborníkov príslušného profesného zamerania po zoznamení sa s analýzou stavu lode pred a po havárii a prípadných výpovediach žijúcich účastníkov havárie s konfrontáciou prípadných elektronických záznamov (v rámci riečnych informačných služieb – RIS), alebo ďalších informácií plavebných orgánov, zodpovedných na príslušný úsek vodnej cesty. Kým technické príčiny sú ľahšie identifikovateľné, ľudská nekompetentnosť, ak nepoužiť výraz neobdobnosť a nevedomosť je ťažšie posúdiť. V poslednom období k týmto príčinám sa priraduje aj atribút maximálneho zisku vlastníka plavidla bez dôsledného dodržiavania všetkých aspektov plavebno – prevádzkovej bezpečnosti, ktoré aj keď nie v úplne zrejmej podobe sa prejavujú v rôznych administratívno-normatívnych odporúčaniach a smerniciach príslušných orgánov.

Keď ma v zápätí po havárii OL 800 Bulgaria oslovili kolegovia z Ruského riečneho registra (RRR) a požiadali neodmietnúť im prípadnú vecnú konzultačnú činnosť pri zisťovaní príčin jej havárie, až ma zamrzilo. Veď len pred pár dňami (koncom mája t.r.) sme uzavreli text spoločných Pravidiel klasifikácie a stavby lodí vnútrozemskej plavby spolu ich schválením, výborom Medzinárodnej asociácie orgánov technického dozoru a klasifikácie (TSCI – OTNK), či sme na niečo nezabudli pri ich koncipovaní, veď vedúci klasifikačných spoločností z euro-ázijského a latinsko-amerického kontinentu ich hodnotili, že sú nielen na kontinentálnej úrovni ale na celosvetovej úrovni spolu s pravidlami pre lode zmiešanej rieka-more plavby schválenými v roku 2007 a pravidlami pre malé lode, ktoré sú pripravené pre ich schválenie do konca t.r., alebo začiatkom roka 2012. Pomoc som neodmietol, ale hneď som sa aj opýtal, čo sa vlastne stalo?



Lod Bulgaria pri plavbe na Volze

V zložitých hydrometeorologických podmienkach Kujbyševskej vodnej nádrže sa loď bez cudzieho zásahu prevrhla hore kýlom a rýchlo sa potopila do hĺbky 15-20 metrov. Keďže loď bola postavená cca pred 50 rokmi, tak som sa spýtal, či loď bola pred začiatkom plavebnej sezóny podrobená technickej prehliadke za účasti inšpektora RRR a s akým výsledkom. Odpoveď na túto otázku bola pozitívna aj s pozitívnym výsledkom kontroly lodného trupu a ďalších technických zariadení. Po takýchto vyjadreniach som si uvedomil, že príčinu havárie je pravdepodobne potrebné hľadať najmä v nedodržaní plavebnej bezpečnosti a v prípadných zlyhaniach ľudského faktora.

Keďže som bol v Komárňanských lodeniciach hlavným projektantom tretej generácie osobných lodí OL 800, tak som sa musel dôkladne zoznámiť aj s prvou a druhou generáciou, t.j. s OL 400 a MOL 1575. Pamätám si, že OL 800 mala okrem čelového a kormového kolízneho priestoru ešte 7 vodotesných priestorov a podľa vtedy platných pravidiel RRR nepotopiteľnosť lode bola zabezpečená pri strate tesnosti a následného zatopenia len jedného z nich. Neskoršie generácie osobných lodí podľa inovovaných pravidiel, už museli garantovať nepotopiteľnosť pri zatopení dvoch susediacich priestorov. Neskoršie som sa od svojho priateľa – spolužiaka, ktorý dlhodobo zabezpečoval zdvíhanie potopených lodí na ruských riekach dozvedel, že už prvá obhliadka predmetnej lode potápačmi zistila, že mnohé z bočných kruhových okien lodného trupu boli otvorené a teda nezabezpečovali protibúrkovú ochranu podpalubných priestorov.

Veľmi nepríjemne ma však prekvapili subjektívne výroky niektorých odborníkov ako z Českej tak aj Slovenskej republiky, ktorých bezprostredne po havárii oslovila ruská redaktorka N. Korneljuková z agentúry Pražský telegraf, a ktoré boli následne zverejnené v jedných z najčítanejších ruských novín „Izvestija“. Bombastické bolo najmä záhlavie: „Bulgáriu“ mali odpísať v roku 1975“, „Inžinieri lodeníc na Slovensku, kde bola loď postavená nazvali príčinu katastrofy“.

Ako prvý je spomenutý Ing. Bedřich Bek zástupca Štátnej plavebnej správy (bez uvedenia ktorej) uvádza, že loď mohla plávať aj na takých širokých a plavebne náročných riekach ako Volga. Napriek tomu so štandardami tohto obdobia sa nemuseli na lodiach tohto typu použiť vodotesné predely a dnes je to závažné podľa bezpečnostných pravidiel. V ďalšom predpokladá na možnú príčinu havárie nevykonávanie opráv a schátrané obšívkové plechy a prehrdzavený bok sa vraj mohol ľahko poškodiť.

Ďalším opýtaným bol generálny riaditeľ lodeníc v Komárne Christopher Van Derstelt s otázkou prečo v apríli 2011 vyhlásil uvoľnenie ďalších 150 pracovníkov čo odmietol komentovať a tiež aj haváriu predmetnej osobnej lode.

Objektívny posudok poskytol len Ing. Zdenek Jedlička s jediným pochybením, že si nevie vysvetliť, prečo nevyšlala signál SOS, t.j. či mala alebo nemala inak autonómne zariadenie pre takýto prípad.

Hlavný projektant Ing. Tibor Kmeťo bol citovaný v súvislosti s jeho vyjadrením sa pre Lidové noviny, že lodiar po odchode lode z lodenice nemali bezprostredný styk so žiadnou lodou a ani jedna z nich nebola v Komárne za účelom prekontrolovania ich technického stavu.

Podotýkam, že o vyjadrenia som bol vyzvaný aj generálnym riaditeľom RRR a súčasne výkonným predsedom výboru asociácie TSCI-OTNK Ing. J.G.Truninom, CSc., aby som vypracoval ako prokurista Slovenského Lloyd, spol. s r.o. a zároveň hlavný konštruktér osobných lodí OL 400 projektu č. 92 – 016 zásadné stanovisko k predmetnému článku a zároveň som bol nominovaný ministrom dopravy Ruskej federácie p. I. Levitinom za konzultanta pre výsledné zhodnotenie príčin havárie OL 800 projekt č. 785 Bulgária.

Keďže k zásadným možnostiam príčin havárie som sa vyššie zmienil, záverom si dovoľujem uviesť aj niektoré doplnujúce stanoviská.

Prvou zásadnou podmienkou technickej bezpečnosti lode je jeho povinná klasifikácia a technický dozor počas celej životnosti lode. V podmienkach Ruskej federácie sa táto zásada

dodržiava prakticky už 100 rokov, pretože prvé klasifikačné pravidlá boli vydané v roku 1913. Túto zásadu dodržiaval aj bývalý Československý lodný register a neskôr aj Český a slovenský lodný priemyselný register. Zásada povinnej klasifikácie je v SR požadovaná zákonom o vnútrozemskej plavbe č. 338/2000 Z.z. v znení posledných úprav, aj keď sa čiastočne dá obísť benevolentnejšou smernicou Európskeho parlamentu a Rady



Potopená loď Bulgaria je späť nad hladinou. Zdroj: RIA Novosti

č.2006/87/ES, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby. Lode typu OL 800 vyprojektované na triedu RRR označené ako „O“ (podľa asociačných pravidiel trieda „IN1“), t.j. na vetro-vlnový režim s výškou vlny $h=2,0$ m a podľa vtedy platných pravidiel tuhosť trupu bola vysoká pretože vtedy pravidlá priznávali len priečny systém vystuženia t.j. s vysokou miestnou pevnosťou. Bok lode bol navyše zosilnený pre zohľadnenie plavby v ľadovej triede a drevnej hmoty. Podľa týchto pravidiel životnosť lode musela byť garantovaná 40 rokov s generálnou opravou po 24 rokoch a strednými opravami po odplávaní 7, 13, 19, 30 a 35 rokov. Po dosiahnutí 40 ročnej životnosti ďalšia plavba bola podmienená každoročným osvedčovaním jej technickej spôsobilosti.

Zároveň ma veľmi mrzí, že súčasní majitelia Slovenských lodeníc v Komárne sa nepridružujú dnes už viac ako 112 ročných tradícií stavby lodí a medzi uvoľňovanými pracovníkmi sú aj projektanti, konštruktéri, technológovia a ďalšie odborné kádre z prípravy výroby. Medzi smutné konštatovania si dovoľujem zaradiť aj nedávne úmrtie (26. 10. 2010) vynikajúceho lodného inžiniera, s vysokou vedecko-technickou erudíciou a pedagogickými a najmä ľudskými vlastnosťami Doc. Ing. Petra Pateka, CSc., ktorý bol dušou oddelenia stavby lodí na Slovenskej technickej univerzite v Bratislave a teda možnosť ďalšieho štúdia stavby lodí bude ukončená v júni 2012. Nedá sa totiž nájsť ďalší nadšenec aspoň s tretím stupňom vysokoškolského vzdelania inklinujúceho k tejto profesii. Navyše všetko sa to deje v takom priaznivom období pokusu o možnosť uplatnenia Integrovaného európskeho akčného programu pre vnútrozemskú vodnú dopravu NAIADES do našich podmienok.

Na úplný záver tohto skôr rozímania ako rozmýšľania si dovoľujem vysloviť spoločný názor na previazanosť technickej a prevádzkovej bezpečnosti lodí vnútrozemskej plavby, ku ktorému sme sa dopracovali pri vypracovávaní vyššie spomínaných asociových pravidiel TSCI-OTNK. Napriek dôsledného rozpracovania požiadaviek technickej bezpečnosti, je rovnako dôležité prihliadať na fakt, že aj tá najdokonalejšia technika môže zlyhať pri jej nesprávnej obsluhu, t.j. nezanedbať aj význam ľudského faktora. V rámci tejto zásady boli nanovo koncipované požiadavky na projektanta lode, ktoré musí zakotviť v záväzných informáciách pre obsluhujúci personál a zároveň ich potvrdiť a schváliť aj klasifikačnou organizáciou. Medzi takéto inštrukcie patria:

- Informácia o nakladaní a vykladaní lode a hľadiska nenarušenia pevnosti a celistvosti lodného trupu.
- Informácia o stabilite a nepotopiteľnosti lode pre zabezpečenie plávateľnosti lode aj v mimoriadne nepriaznivých vetro-vlnových režimoch podľa jej klasifikačnej triedy, pri rôznych stupňoch zaťaženia až do dovolenej havarijnej vodorysky.
- Informácia o manévrovateľnosti lode pri medznych možnostiach propulzno-kormidlového komplexu, s prihliadnutím aj na dokormidlovacie zariadenia lode vrátane ovládateľnosti spriahnutej lodnej zostavy.
- Informácia – inštrukcia pre prevádzkovanie zariadení pre predchádzanie znečisťovania prírodného prostredia od kontaminácie chemickými, petrochemickými a inak nebezpečnými látkami.

Vyššie uvádzané Informácie, okrem toho, že prevádzujú techniku s ľudským faktorom, musia byť vzájomne potvrdené zodpovednými podpismi projektanta a kapitána (veliteľa) lode, čo vnáša jednoznačnosť pri zodpovednosti a pri posudzovaní havárie a rozsahu poistenia lode, jej posádky a obsluhujúceho personálu.

Revitalizace jihokorejských řek je téměř dokončena

Seung Kyum Kim - Ministerstvo půdy, dopravy a námořních záležitostí Korejské republiky

Na začátku roku 2010 jsem v tomto časopise (VCaP 1/2010) informoval o zahájení Projektu revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek, tedy řeky Han, Nakdong, Geum a Yeongsan. Dnes, kdy je projekt téměř dokončen, bych se s vámi rád podělil o informace o dnes již skutečných přínosech tohoto projektu.

Projekt revitalizace 4 hlavních řek řeší pět hlavních problémů

1. Zajištění bohatých vodních zdrojů proti nedostatku vody vybudováním malých přehrad a jezů a zvýšením kapacity zemědělských nádrží.
2. Zlepšení kvality vody a obnova ekosystému rozšířením čistíren odpadních vod, vytvořením zařízení pro zamezení růstu sinic a zelených řas, vytváření mokřadů, a přeměny zemědělské půdy.
3. Vytvoření víceúčelových prostor pro místní obyvatele prostřednictvím zřízení cyklostezek (1728 km), turistických programů, pěších stezek a sportovních zařízení.
4. Snížení vypouštění emisí oxidu uhličitého a prevence proti globálnímu oteplování podporou vodní dopravy, nových obnovitelných zdrojů energie, jako jsou fotovoltaické elektrárny a malé vodní elektrárny.
5. Korea se chystá investovat 22 bilionu wonů (430 miliard Kč) do roku 2012 pro uskutečnění tohoto projektu.

Plánujeme dokončit velké projekty, jako jsou stavby jezů, bagrování sedimentů, atd. do konce roku 2011. Zbytek projektů jako cyklostezky, zvýšení kapacity stávajících zemědělských nádrží, atd. bude dokončeno do konce roku 2012. Letos na jaře bylo otevřeno mnoho nových parků podél revitalizovaných řek. Také byly otevřeny pro veřejnost stovky kilometrů nových cyklostezek. Obyvatelé si začínají užívat nového prostředí a chápat všechny přínosy tohoto projektu. Letos na jaře se také poprvé jasně ukázaly i přínosy pro protipovodňovou ochranu. Města a obce, která v minulých letech pravidelně zažívala záplavy si letos mohla oddechnout. Upravené řeky byly schopny lépe pojmout povodňové průtoky během období dešťů.

Na rozvoji života okolo řek se podílejí také města. Např. v letošním roce byla otevřena v Soulu první městská marina, která poskytuje místo až pro 90 sportovních lodí (především plachetnic). Město chce podpořit rozvoj vodních sportů u široké veřejnosti. Díky tomu si můžete pronajmout motorový člun za pouhých 65 Kč na hodinu. Větší loď nebo plachetnici za 240 Kč na hodinu. To jsou nejlevnější ceny v celé Koreji.



Rychlost postupu realizace projektu ke dni 7.července 2011

Rychlost postupu projektu podle řek

Celkem		
Řeka	Plán	Skutečnost
Celkem	77.5 %	76.9 %
Řeka Han	77.5 %	78.1 %
Řeka Nakdong	76.6 %	74.0 %
Řeka Geum	83.3 %	87.2 %
Řeka Yeongsan	77.9 %	80.6 %

Rychlost postupu výstavby jezů

Práce	Plán	Skutečnost
Výstavba jezů	98.9 %	97.7 %
Množství betonu	1 508 220 m ³	1 499 886 m ³
	100%	99.4%

Rychlost pokroku prohrábek řek Množství vytěžené zeminy

Celkem	Plán	Skutečnost
456 775 000 m ³	443 399 000 m ³	429 804 000 m ³
	97.1%	94.1%



Jez Ipo na řece Han v červnu 2011. Vejcovité struktury na pilířích byly již instalovány. Jez Ipo, který představuje „volavku“ (maskota kraje Yeosu), ukazuje zrození života tím, že kryty strojoven byly navrženy ve tvaru vejce



Nábřežní park okresu Daljeong na řece Han. V rámci úprav zde vznikly i rekreační zařízení a toto místo je velmi oblíbené pro vodní sporty. Červen 2011



Jez Hapcheon na řece Nakdong v červnu 2011



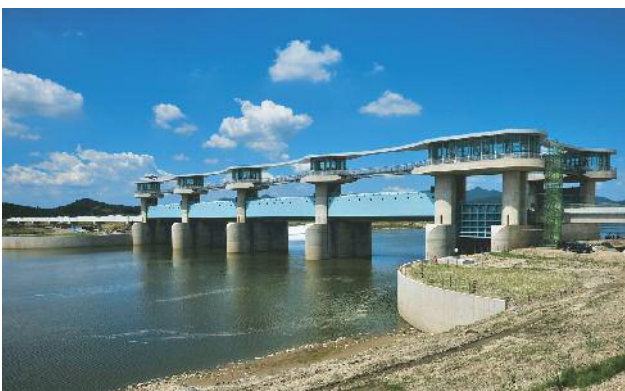
Nábřežní park okresu Dangnam na řece Han. Niže po proudu jez Ipo ve výstavbě. Červen 2011



Jez Geum Buyeo na řece Geum ztělesňuje generála Gye Baekem starověkého korejského království Baekje na koni. Červen 2011



Eko-mokřadový park okresu Hwacheon na řece Han. Květen 2011



Jez Juksan na řece Yeongsan. Na obr. je vidět příprava na povodeň, byla zdvižena všechna jezová pole. Červen 2011



Nová městská marina v Soulu byla otevřena v dubnu 2011

Obavy nejsou argumenty,

přesto rozdělují veřejnost i politiky na celém světě. Pro informovanost našich čtenářů si dovoluujeme otisknout několik dokumentů týkajících se výstavby či nevýstavby jihokorejského projektu na spojení řek aneb vodní cestu ano, ale bez plavebních komor:

- Články uveřejněné v deníku MF DNES 28. února 2008,
- Tisková zpráva prezidenta Korejské republiky Lee Myung-bak z 29. června 2009,
- Dopis předsedy o.p.s. Plavba a vodní cesty Josefa Podzimka z 18. června 2010, který navazuje na dopis z 3. března 2008,
- Reakce Ministerstva půdy, dopravy a námořních záležitostí Korejské republiky z 12. července 2010.

Uvádíme všechny čtyři dokumenty bez komentáře.

Redakce VCaP

„Změním Jižní Koreu od základů,“ slíbil prezident

Významné východoasijské zemi teď vládne I Mjong-bak přezdívaný „Buldozer“ nebo také „Sarkozy“. Je mu 66 let a elánu má na rozdávání



Prezident Korejské republiky
Lee Myung - bak



Vizualizace
Velké korejské vodní cesty

■ Kdo je „Buldozer“

Nový jihokorejský prezident, zkušený ekonom I Mjong-bak, se narodil v roce 1941 v japonské Ósace, kam jeho otec emigroval. Do Koreje se s rodinou vrátil po porážce Japonska ve druhé světové válce, jež znamenala konec koloniální nadvlády Tokia na Korejském poloostrově.

Jako chlapec okusil život v bídě. Pak vystudoval ekonomii na universitě v Soulu (v noci pracoval, aby měl z čeho žít) a nastoupil do firmy Hyundai. V sedmatřiceti se stal jejím nejmladším ředitelem. Právě z byznysu si díky své nekompromisnosti přinesl přezdívku „Buldozer“.

Do politiky se vrhl až po padesátce, poslancem byl poprvé zvolen v roce 1992. O deset let později se stal starostou Soulu. Proslavil se několika odvážnými projekty – přímo v centru vyboursal dvouúrovňovou komunikaci a na jejím místě obnovil šestikilometrový kanál.

I Mjong-bak je oddaným křesťanem, miluje tenis. Je ženatý, má syna a tři dcery.

Postavíme kanál přes celou zemi

Je to prezidentův geniální nápad, nebo pošetilst? ptají se Jihokorejci

Soul, Praha - Plevelem zamořené rezavějící koleje svědčí o tom, že kdysi prosperující hornické město Mungyeong jihokorejský hospodářský růst minul. Brzy však může být všechno jinak, těší se jeho obyvatelé. Příkladnějším od doby, kdy prezident I Mjong-bak oznámil svůj ambiciózní, ale také nesmírně kontroverzní stavební projekt.

Rozhodl se, že prosadí vybudování vodního kanálu přes celou zemi, který spojí metropoli Soul s 540 kilometrů vzdáleným přístavním megaměstem Pusa a zároveň propojí významné severní a jižní řeky a s nimi i největší města. Se všemi odbočkami má měřit 3 100 kilometrů.

Nový pán Modrého domu představil svůj „inženýrský div“ už během předvolební kampaně. Od té doby se v zemi skoro nediskutuje o ničem jiném. Skvělý nápad, říkají jedni. Šílenství, oponují druzí.

Kanál by se v jednom místě měl jedenadvacetikilometrovým podzem-

ním tunelem prodrat pod drsnými horami, a právě to se obyvatelům Mungyeongu zamlouvá. Vyústil by jen kousek od jejich chřadnoucího města a nabídl tamním lidem nový zdroj obživy: peníze turistů. A ještě předtím práci, kterou jako bývalí horníci skvěle ovládají – kutání pod zemí.

Za pět let tu bude

„Kanál nám vrátí ztracenou prosperitu,“ citoval list International Herald Tribune středoškolského učitele Min Byung-da. „Naše město by se tak ocitlo zpátky na mapě,“ dodal.

Jiní Jihokorejci se při zmínce o kanálu chytají za hlavu. Zhruba dvacet miliard dolarů, což je odhad ceny projektu, jim připadá jako vyhozené peníze. Umíněný prezident I Mjong-bak však svému nápadu neochvějně věří. Hovoří o největším „oživení životního prostředí ve 21. století“, které prý zlepší kvalitu vody díky vybagrování bahnitých nánosů i jiný-

mi postupy. Činorodá hlava státu doufá, že za pět let se už po kanálu budou plavit lodě s nákladem a výletníky. Slibuje, že stavba přinese 300 000 nových pracovních míst a „nakopne“ ekonomiku k ještě většímu růstu.

O účast na obřím projektu už projevil zájem několik zahraničních firem z Nizozemska, Německa, Japonska a Saúdské Arábie.

Ovšem stále víc je slyšet také odpůrce megalomanského projektu, podle nichž si prezident chce jen postavit pochybný pomník, o němž dnes nikdo netuší, co by do budoucna vlastně přinesl. Mezi odborníky vzrůstají pochybnosti, zda státem sponzorované zaměření na ekonomický růst – což se Jižní Koreji tak skvěle osvědčilo v 70. a 80. letech minulého století – je nejlepší strategií pro století jedenadvacáté. „Prezident soudí, že projekt protlačí jako buldozer,“ uvedl místní sociolog Hong Seong Tae. „Může se mýlit.“

LADISLAV KRYZÁNEK

■ Kudy kanál povede



Velká korejská vodní cesta měří se všemi odbočkami 3 100 km.

Korejský prezident národu - Mí spoluobčané

Tisková zpráva, televizní projev (29. června 2009)

Dobré ráno, mí blízcí Korejci, nedávno jsem se setkal se spoustou lidí osobně, a poslouchal, co mi chtěli říct. Také jsem si pozorně přečetl zprávy zveřejněné na internetových stránkách prezidentské kanceláře Dae Cheong Wa.

Dnes bych chtěl mluvit o těchto vzkazech.

Mnoho lidí, včetně pana Geun Jung-young, položilo otázku ohledně projektu revitalizace čtyř hlavních řek vyjadřující pochybnosti o tom, zda vláda bude prosazovat projekt Velké vodní cesty pod zastřešeným názvem. Poměrně málo lidí, včetně pana Kim Chul-woo vzneslo podezření, že projekt za 20 bilionů wonů bude prospěšný pouze pro stavební firmy. Když jsem četl tyto příspěvky, cítil jsem se velmi frustrovaný, opravdu.

To proto, že cítím velkou lítost nad nedůvěrou veřejnosti ve vládu. Chci využít této příležitosti, abych to ujasnil. Můj názor je, že velké vodní cesty jsou nutné pro budoucnost Korejské republiky. Nedošlo k žádné změně v tomto mém přesvědčení.

Tomu věřím od té doby co jsem začal pracovat v soukromém sektoru, dlouho předtím, než jsem vstoupil do politiky. V roce 1996, kdy jsem působil jako poslanec v Národním shromáždění jsem navrhl vládě, že velká vodní cesta musí být postavena za každou cenu. Projekt se tak stal středobodem mého slibu v prezidentské kampani.

Přes to všechno jsem se ujistil, že nebudu pokračovat v projektu Velké vodní cesty, pokud nebude podpořen veřejným konsensem. To proto, že jsem cítil riziko vzniku politicky sporné záležitosti způsobující rozkol ve veřejném mínění.

Skutečností je, že jádrem projektu Velké vodní cesty je propojit řeku Han s řekou Nakdong. Nicméně má správa zatím nemá takový plán pro propojení těchto dvou řek. Kromě toho projekt nebude zahájen během mého funkčního období.

Přesto všechno si nemůžeme dovolit nechat naše řeky, jeden z nejdůležitějších zdrojů v 21. století, v současném stavu.

Mí kolegové Korejci,

pokud by řeka Han byla ponechána beze změny, mohla by být dnes znovuzrozena jako krásná řeka?

Bylo postaveno několik jezů na řekách Jamsil a Gimpo, tím se zvýšilo množství vody, zdroje znečištění byly zablokovány a nábořežní oblasti byly přestavěny, všechno to dohromady vytvořilo čistou řeku. Výsledkem toho je velký počet ryb, včetně vzácných druhů, které se nacházejí v řece v dnešní době.

Totéž platí pro řeku Taehwa-gang ve městě Ulsan. Ta byla v minulosti velmi znečištěná. Dno bylo prohloubeno, což umožnilo zvýšený průtok a řeka byla přestavěna ekologicky šetrným způsobem. Nyní se řeka stala pokladem města. Někdo mi řekl, že bylo nemožné plavat v Taehwa-gang. Ptal jsem se, proč tomu tak bylo. Když odpověděl, že to bylo proto, že v řece žije nesčetné množství ryb, nemohli jsme se nesmát.

To je hlavní cíl Projektu revitalizace čtyř hlavních řek. Během posledních pěti let, průměrné roční škody způsobené povodněmi byly ve výši 2,7 bilionu wonů a rekonstrukční výdaje 4,3 bilionu wonů. Spočítáme-li všechny ostatní výdaje, jako je rozpočet pro zlepšení kvality vody, opravy řek stojí národ přes 7 bilionů wonů každý rok. Pokud budeme investovat tři roky z vládního rozpočtu určeného pro účel obnovy řek, můžeme přivést zpět k životu tyto národní řeky.

Zajištěním dostatečného množství vody, zlepšením její kvality a obnovením ekosystému a zachováním kulturního dědictví v okolí řek bude možné zvýšit přidanou hodnotu z řek. Potom budou investice do řek schopny generovat výnosy desetkrát tak velké. Doufám, že v této věci budete mít od této chvíle všichni zcela jasno.

S takovou filozofií jsem se pustil do projektu obnovy řeky Cheonggyecheon v Soulu. Mnoho lidí bylo proti této myšlence až do poslední chvíle. Nyní je, nicméně, mnoho občanů, včetně odpůrců, velmi rádo že se mohou procházet okolo obnovené řeky, nebo ne?

Mnoho občanů vyjádřilo názory o potřebě komunikace a národní jednoty. Pan Park Jae-young se mě vážně zeptal, abych nezapomněl na přísahu, kterou jsem pronesl na své inauguraci, že budu pracovat jako služebník lidu. Pan Park Jeong-ju, a mnoho jiných lidí, vyjádřil obavy z rozdělení a konfrontace korejské společnosti. Opravdu si vážím jejich rady.

Z hlubokého srdce děkuji všem občanům, kteří mi píšou se snahou dát mi dobrou radu. Slibuji, že budu pracovat ještě tvrději a pozorně naslouchat hlasům občanů.

Přeji vám dobrý den.

Mnohokrát děkuji.

Prezident Korejské republiky
Lee Myung-bak



Vážený pane prezidente,

dovolte, abych Vás oslovil jako velkého propagátora vnitrozemských vodních cest ve vaší zemi.

Zatímco Vy jste v čele prosperující země, já patřím k několika nadšencům ve vzdálené České republice, kteří usilují o podobný projekt uprostřed Evropy. Proto věřím, že Vás zaujme knížka „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“, která pojednává o tomto snu mnoha generací techniků, ekonomů i politiků. Ostatní informace o tomto významném evropském průplavu jsou v knížce. Pouze si dovoluji upozornit, že celý text v anglickém jazyce je na přiloženém CD. Knihu jsem Vám odeslal s osobním dopisem již v 7. března 2008.

Dovolte, abych Vám blahopřál k zahájení výstavby první vnitrozemské vodní cesty v Korejské republice, která spojí město Seoul a přístav Incheon a také k zahájení Projektu revitalizace 4 hlavních řek. Oba významné vodohospodářské projekty prý vzbudili jistou kontroverzi, ale věřím že jakmile budou v provozu a budou přinášet užitek lidem i přírodě, lidé jejich význam jistě pochopí a po svém dokončení se stanou vzorem pro další podobné projekty. Ze své profesní zkušenosti vím, že takové mimořádné projekty, jakými výstavba vodních cest je, téměř vždy provází obtíže. Četl jsem, že projekt Velké korejské vodní cesty nebude realizován v době vašeho funkčního období. Výstavba průplavu Dunaj-Odra-Labe byla uzákoněna již v roce 1901 a dodnes není ukončen. O to víc mne těší, že i přes všechny komplikace zůstáváte zastáncem svého velkého projektu. Věřte, že každý takový úspěšný projekt nás vodocestné odborníky z druhého konce světa velmi těší a povzbuzuje v další práci.

Udělaloby nám velkou radost, kdybyste, vážený pane prezidente, pověřil některého spolupracovníka k napsání článku o vodních cestách v Jižní Koreji se zvláštním zřetelem na Velkou korejskou vodní cestu do našeho odborného časopisu „Vodní cesty a plavba“. První vydání našeho časopisu v tomto roce obsahuje články o projektu průplavu Gyeong-In a Projektu revitalizace 4 hlavních řek, dovoluujeme si jej Vám (bohužel jen v češtině) zaslat na ukázkou. Mimořádně bychom si vážili několika Vašich slov úvodem. Omlouvám se za přímočarost, ale informace v našem tisku o Vašem mimořádném zájmu o výstavbu jihokorejských vodních cest mi dodala odvalu.

Upřímně Váš

Ing. Josef Podzimek
 Předseda obecně prospěšné společnosti
 Plavba a vodní cesty

Jeho Excellence
 Lee Myung-bak
 Prezident Korejské republiky



12. července 2010

Vážený pane Podzimku,

rád bych Vám poděkoval za Váš hluboký zájem o korejskou iniciativu Zelený rozvoj a o projekt Revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek. Jsem také velmi rád, že jste nám poslal vynikající knihu (Křižovatka tří moří) a časopis (Vodní cesty a plavba).

Projekt Revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek je komplexní, více-vládní projekt revitalizující řeky Han, Nakdong, Geum a Yeongsan. Jakmile bude dokončen poskytne zabezpečení vody, kontrolu povodní a vitalitu ekosystému komunitám žijícím podél řek a jejich 14 přítocích. To zahrnuje plány mnoha korejských vládních ministerstev.

Projekt má pět klíčových cílů: 1) zabezpečit bohaté zásoby vody a zamezit jejímu nedostatku; 2) realizovat komplexní protipovodňovou ochranu; 3) zlepšit kvalitu vody a revitalizovat ekosystém, přičemž oboje závisí na zásobení říčního systému vodou; 4) vytvořit víceúčelové prostory pro místní obyvatele; 5) vytvořit podmínky pro budoucí revitalizace těchto řek místními samosprávami.

Nicméně, projekt Revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek neobsahuje žádné součásti průplavního projektu. Prezident Lee Myung Bak veřejnosti mnohokrát slíbil, že neuskuteční projekt Velké vodní cesty. Tento projekt měl propojit řeky Han a Nakdong tunely, ale v současné době vláda nemá žádný plán spojit tyto řeky. Na 4 hlavních řekách nenajdete plavební komoru pro nákladní lodě nebo nákladní terminály. Mimoto jsou 4 řeky revitalizovány do původní podoby. Projekt revitalizace je zásadně odlišný od projektu Velkého průplavu, který měl řeky napřímit.

Jak dobře víte, některé kruhy v Koreji vyjádřily obavy o možné poškození přírody, které by projekt mohl způsobit. My ale zdůrazňujeme, že všechny charakteristické body jejich argumentů budou vyšetřeny s nejvyšší pozorností, takže projekt bude probíhat hladce.

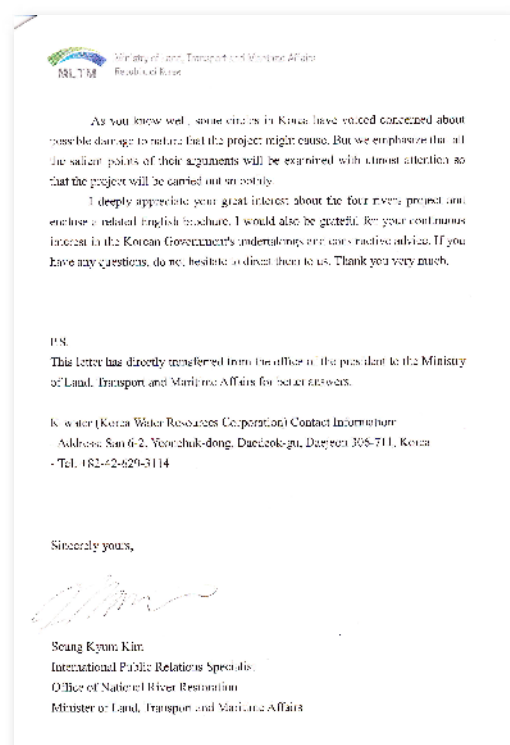
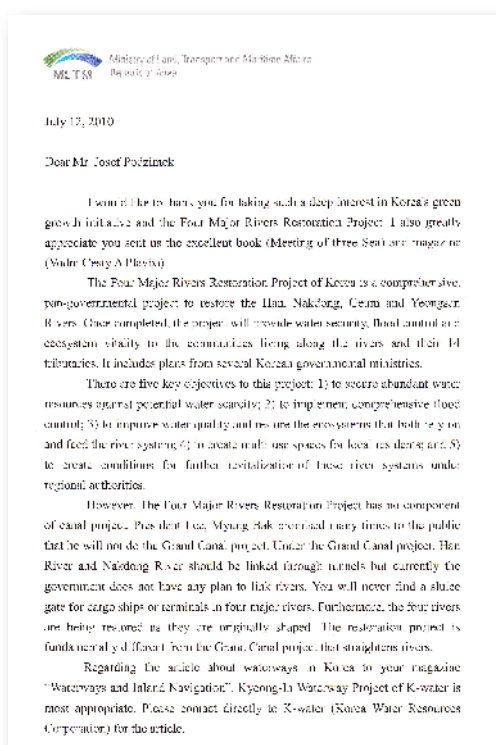
Hluboce si vážím Vašeho velikého zájmu o projekt 4 řek. Byl bych také vděčný za Váš pokračující zájem o závazky Korejské vlády a Vaše konstruktivní rady. Pokud budete mít jakékoliv otázky, neváhejte se s nimi obrátit přímo na nás. Velice Vám děkuji.

PS: Váš dopis byl převeden z kanceláře Prezidenta na Ministerstvo půdy, dopravy a námořních záležitostí pro lepší odpovědi.

Seung Kyium Kim

Specialista, zástupce ředitele pro mezinárodní veřejné mínění

Kancelář Národní revitalizace řek, Ministerstvo půdy, dopravy a námořních záležitostí



Ing. Jaroslav Kubec, CSc. - 80 let



Dne 9. srpna 2011 se dožil v plném pracovním elánu 80 let Ing. Jaroslav Kubec, CSc., který celý svůj život zasvětil vodní dopravě a vodním cestám a své názory vždy obhajuje svým vlastním osobitým způsobem. Ing. Kubec se narodil roku 1931 v Nymburku a jak sám rád uvádí je křtěn Labem a to předurčilo jeho celoživotní poslání. Obchodní akademii absolvoval v Kolíně a poté Fakultu inženýrského stavitelství ČVUT, kde již v průběhu studia pracoval jako asistent v Ústavu stavební geologie. Svou praxi zahájil na stavenišťích energetických vodních děl na Váhu, kde vykonával dozor při zakládání objektů v obtížných geologických podmínkách. Postupně však přešel do sféry projekce a pří-

pravy investičních záměrů. V roce 1963 nastoupil do Výzkumného ústavu dopravního, kde působil téměř 30 let a stal se vedoucím oddělení vodní dopravy. V roce 1970 obhájil na Vysoké škole dopravní v Žilině kandidátskou disertační práci, zaměřenou na efektivnost investic ve vodní dopravě. V témže roce se aktivně podílel na vytvoření tradice konferencí vodocestných a plavebních odborníků s mezinárodní účastí Plavební dny, které v pořadí již 26. se konají letos v Ústí nad Labem.

V letech 1989 - 1993 byl náměstkem generálního ředitele a.s. Ekotrans Moravia, Zlín.

Od roku 1993 pracuje jako samostatný konzultant a věnuje se hlavně studiím, jež se týkají koncepce etapové výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, možnosti zlepšení plavebních podmínek na Labi a dalších problémů, a to pro české i zahraniční zadavatele.

V roce 1998 krátce pracoval v nově založeném Ředitelství vodních cest ČR.

Své aktivity soustřeďoval především na rozvoj evropských vodních cest. Stal se členem několika mezinárodních pracovních skupin při Evropské hospodářské komisi OSN (EHK/OSN) v Ženevě. To mu umožnilo, aby významnou měrou přispěl ke zpracování dvou ekonomických dokumentů o spojení Dunaj-Odra-Labe z roku 1981 a 1993, z nichž druhý pod názvem Ekonomická studie spojení Dunaj-Odra (Labe), připravený mezinárodní skupinou expertů z Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky, byl schválen Výborem pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN v Ženevě v lednu 1994.

Byl také členem pracovního týmu OSN pro studium řeky Sávy v bývalé Jugoslávii (rok 1969 strávil přímo na „domovském“ pracovišti v Záhřebu) Byl spoluzakladatelem a později výkonným ředitelem česko-rakouského Sdružení Dunaj-Odra-Labe.

Dále přispěl rozhodujícím způsobem (jako člen, případně předseda expertních skupin) ke zpracování a vyhlášení Klasifikace evropských vodních cest a k sestavení Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), jejíž první koncept na žádost orgánů EHK/OSN samostatně připravil.

Aktivně se zúčastnil řady odborných konferencí nejen v ČR, ale i v Německu, Polsku, Maďarsku, Slovensku, Bulharsku, býv. Jugoslávii, Španělsku, Itálii, Rakousku, Venezuele, Číně a jinde. Uveřejnil více než 100 odborných prací v odborných českých i zahraničních časopisech či konferenčních sbornících.

Je spoluautorem několika knih, a to:

Svět vodních cest (1988), Vodní cesty světa (1994) a Křižovatka tří moří (2007), která pojednává o koncepci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Spoluautorem ve všech případech byl Ing. Josef Podzimek.

Dále zpracoval samostatně i několik vysokoškolských skript. Pro Fakultu provozu a ekonomiky dopravy a spojů Vysoké školy dopravní v Žilině zpracoval skripta Vodní cesty a přístavy. Další vysokoškolská skripta připravil pro Dopravní fakultu Jana Pernera Univerzity Pardubice. Na obou těchto fakultách byl pověřen přednáškami jako externista.

V posledních letech zpracoval téměř samostatně nebo zcela samostatně tyto zásadní elaboráty: Vorschlag für eine voll schiffbare Wasserstraße Elbe zwisch Magdeburg und Ústí nad Labem, zadavatel Verein zur Förderung des Elbestromgebietes e. V., Hamburg, říjen 2000.

Nejnovější je studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (ve spolupráci s Ing. Josefem Podzimekem a Plavba a vodní cesty, o.p.s.), zadavatel Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, červen 2006.

Redakční rada VCaP

Významné postavení plavby ve světě

Na základě informací Inland Navigation Europe a Via Donau
zpracoval Tomáš Kolařík - P&S a.s.

Vodocestné projekty spolufinancované EU v rámci ročního rozpočtu

EU spolufinancuje dva mosty na Albertově průplavu ve Flandrech, zavedení RIS (říčních informačních systémů) v Belgii a Francii, a studie o multimodálním distribučním parku ve Velké Británii.

Projekt na Albertově průplavu umožní přístup vyšším lodím na tuto klíčovou vodní cestu. Průplav, nejdůležitější vodní cesta v belgickém regionu Flandry, má přepravní kapacitu ± 40 milionů tun (většinou v podobě kontejnerové dopravy), spojující města Antverpy a Liège a řeky Šeldu a Maasu. Projekt na zvýšení dvou mostů v Briegden a Oelegemu v roce 2012 na podjezdnou výšku 9,1 m bude spolufinancován z příspěvku EU ve výši 1,57 milionu € (40 milionů Kč) a je součástí širší série vylepšení na Albertově průplavu navržených tak, aby umožnil zvýšení kontejnerové dopravy. Je to klíčový krok v modernizaci Albertova průplavu pro umožnění zvýšení dopravy v příštích letech a příspěvku ke snížení znečištění životního prostředí přesunutím dopravy na vodní cesty.

Projekt pro zavedení říčních informačních služeb (RIS) v rámci belgického regionu Vlámsko bude spolufinancován Evropskou unií pro rozvoj RIS infrastruktury a aplikací na vodních cestách a v přístavech v Antverpách a Gentu. Po dokončení projekt umožní rychlejší a bezpečnější průjezd přes vlámskou síť vnitrozemských vodních cest a přispěje k tomu, aby byl tento druh dopravy konkurenceschopnější.

Projekt Říční informační služby II (RIS II) ve Francii, dostane příspěvek EU ve výši 1,16 milionů € (29 milionů Kč) do prosince 2013 a zahrnuje vybavení lodí a jiných plavidel vysílači, stejně jako instalaci antén automatického identifikačního systému (AIS) na francouzské síti vysokokapacitních vodních cest a vývoj nových informačních služeb. Cílem je, aby se nákladní a osobní doprava na vnitrozemských vodních cestách stala více efektivní a ekologicky šetrnou a zároveň došlo ke zvýšení bezpečnosti plavebního provozu.

Financování přístavu Salford ve Velké Británii, prvního distribučního parku obsluhovaného vnitrozemskou vodní, silniční a železniční dopravou, bude podporovat studie, které jsou nezbytné pro vytvoření tohoto multimodálního distribu-



58 km dlouhá vodní cesta Manchester Ship Canal spojuje město Manchester s mořem. Umožňuje provoz říčně-námořním lodím až do velikosti 182,9 x 19,8 m a ve své době byla největším průplavem na světě. Na jejím konci by měl vzniknout nový přístav Salford.

ního parku. Přidělení financování z Evropské unie na balíček studií urychlí různé stavební etapy celkového rozvoje projektu. Jsou plánovány čtyři jednotlivé studie, a jakmile bude projekt dokončen, zvýší konkurenceschopnost místních podniků tím, že výrazně sníží náklady na přepravu kontejnerů do regionu města Manchester. Kromě toho bude v distribučním parku zaměstnáno přibližně 2000 lidí.

Všechny tyto akce budou financovány v rámci každoročních výzev TEN-T 2010.

Jižní Belgie přikročila k rozvoji svého systému vodních cest

Valonský ministr veřejných prací Benoît Lutgen oznámil investici 450 milionů € (11,3 miliardy Kč) v průběhu příštích 5 let do systému vodních cest spolu se soukromými investory a EU. Podle ministra je modernizace vnitrozemské vodní dopravní infrastruktury spolu se zvýšením nabídky a kvality přístavních služeb nezbytné, aby se Valonsko umístilo mezi hlavní aktéry hospodářského rozvoje, pro vytváření pracovních míst a pro udržitelnost životního prostředí a kvalitu života v 21. století.

V regionu Liège, budou modernizovány a rozvinuty plavební komory Lanaye, Ivoz-Ramet a Ampsin Neuville, tři nejdůležitější komory z hlediska tranzitu ve Valonsku, které již dosáhly na hranici svých kapacit.

Spolu s rozvojem vnitrozemských přístavů, který vytvoří 2000 nových pracovních míst do roku 2015, bude řada projektů prováděna pro integraci valonského systému vodních cest do nového spojení Seina-Šelda:

- Zvýšení tonáže lodí na řece Lys na 4500 tun a zvýšení mostu u Comines
- Zvýšení tonáže lodí při průjezdu městem Tournai na 2000 tun
- Dokončení a znovuotevření vodní cesty Pommeroeul-Conde a správa plavebních komor v Pommeroeul a Hensies
- Zvýšení tonáže lodí na vodní cestě Nimy-Blaton na 2000 tun
- Výstavba plavební komory Obourg
- Modernizace plavebních komor na vodní cestě Charleroi-Brusel



Jedním z důležitých projektů je umožnit proplouvání městem Tournai větším lodím. Největší překážkou pro plavbu je zde především most Pont des trous, jehož oblouky se budou muset rozšířit.

EU financuje vodocestné projekty ve Francii

Plavba, volný čas a životní prostředí se setkávají ve vodocestných projektech. Francouzská vláda dokončila poslední krok ve svém programu, přijatém v roce 2004, na zlepšení splavnosti řeky Oise prostřednictvím modernizace jezů a plavebních komor s uvedením do provozu nového jezu ve Venette na předměstí Compiègne. Jez je součástí stavebního projektu spolufinancovaného z EU ve výši 1 milion € (25 milionů Kč), a zvyšuje bezpečnost plavby na řece a umožňuje plavbu i v období vysokých vodních stavů.

Jez je vybaven rybím přechodem, překračuje jej most pro pěší spojující obě strany řeky, a je součástí realizace prioritního projektu 30 TEN-T (plánované vodocestné spojení Seina-Šelda), která připojí pařížskou oblast se sítí vodních cest v Belgii, Nizozemí a zbytku Evropy přes průplav Seina-sever.

Dalším krokem v modernizaci vodní cesty je studie na modernizaci řeky Oise ve Francii, která je také částečně financována prostřednictvím TEN-T Ročního programu 2010. Projekt získá příspěvek EU ve výši přes 1,5 milionu € (37,5 milionu Kč), aby připravil budoucí modernizaci vodní cesty a usnadnil říční dopravu v regionu.

Řeka Oise je v současné době splavná na úseku dlouhém přes 103 km od soutoku se Seinou až po Compiègne (Janville). EU spolufinancovaná studie, která by měla být dokončena do konce roku 2012, bude prověřovat modernizaci 50 km dlouhého úseku mezi městy Compiègne a Creil na vodní cestu třídy Vb (vodní cesta schopná pojmout plavidla od 3200 do 6000 tun a do 185 metrů délky).



Nový jez Venette na řece Oise ve městě Compiègne

Zkušební provoz servisní lodí pro nakládání s odpady z vnitrozemské plavby na Dunaji

Poprvé bude na dunajské vodní cestě v Rakousku a Maďarsku operovat plavidlo pro sběr nádních vod Bilgenentöler 8. Tato služba, která je zdarma, a je realizována v rámci projektu EU WANDA, zahájí zkušební provoz v červnu příštího roku. Zatímco ekologická servisní plavidla jsou novinkou v horním Podunají, v Německu a Nizozemsku jsou tato plavidla v provozu po několik desetiletí, kde jsou zárukou ekologicky šetrné likvidace odpadu z lodí. (Poznámka redakce: ekologické servisní plavidlo v České republice na Vltavě operuje od roku 2000)

Lodě plující po Dunaji v Rakousku a Maďarsku budou mít možnost odevzdat nádní vody, použitý olej a jiné olejové a mastné lodní odpady (mastné hadry, filtry, koše...), a to vše zdarma. Tato služba bude probíhat v rámci mezinárodního projektu WANDA - nakládání s odpady pro vnitrozemskou plavbu na Dunaji, který je koordinován přes via donau.

Nádní vody a olej z plavidel na rakouském a maďarském

úseku Dunaje budou předány německému servisnímu plavidlu Bilgenentöler 8, které pak oddělí nádní vody: následuje filtrování, vyčištěná voda se vrátí zpět do Dunaje a použité oleje bude uložen v cisternách a později předán do zařízení pro nakládání s odpady na břehu. Ekologické servisní plavidlo také shromažďuje mastné hadry, filtry a nádoby, jakož i další lodní odpad a komunální odpad vzniklý na palubě.



Ekologické servisní plavidlo Bilgenentöler 8 na Dunaji.

Průplav Dunaj-Sáva je národní prioritou pro Chorvatsko

Zástupci 14 podunajských zemí zahrnutých do Dunajské strategie Evropské unie, spolu se zástupci institucí EU, se zúčastnili Dunajské konference 29. dubna 2011 ve Vukovaru. Hlavním tématem konference byla Dunajská strategie a její role při zvyšování životních podmínek v celém dunajském regionu.

Chorvatská premiérka Jadranka Kosor slavnostně otevřela konferenci a uvedla, že chorvatské priority v Dunajské strategii jsou obnova přístavu Vukovar, výstavba víceúčelového průplavu Dunaj-Sáva a odminování zemědělských a lesních ploch ve Vukovarsko-sremském a Osječko-baranjském kraji.

Evropský komisař Johannes Hahn připomněl, že v dunajském regionu žije 115 milionů obyvatel, zatímco Dunaj je nejvýznamnější řekou v Evropě, která protéká 10 zeměmi. Zmínil také politické a ekonomické perspektivy dunajského regionu, a zdůraznil, že cílem je navázat úzkou spolupráci nejen mezi členskými státy EU, ale i mezi regiony.

V současné době je využito pouze 10% kapacity Dunaje pro nákladní dopravu, a v této oblasti existují velké možnosti. Upozornil také na to, že úspěšné provádění Dunajské strategie bude možné jen při aktivní účasti regionálních a místních orgánů a občanské společnosti v celém dunajském regionu.



V současné době probíhá 1. fáze výstavby víceúčelového průplavu Dunaj-Sáva

Život není takový - je úplně jiný (42)

Ing. Josef Podzimek

Člověk musí být připraven přijmout sérii tří, čtyř, pěti neúspěchů a mít odvalu k šestému pokusu.

Miloš Zeman (1990)

SLOVO K PLAVEBNÍM DNŮM 1994 aneb PŘEŽIJE PRAVDA E. E. KISCHE ROK 2000?

Reportáž, kterou „zuřivý reportér“ napsal v roce 1920 při své cestě na palubě parníku A. Lanna 8 z Prahy do Bratislavy, mě vždy fascinovala.

Připomeňme si její začátek:

Bratislava leží na jihovýchod od Prahy. Tedy, když se chceme dostat z Prahy do Bratislavy, musíme jet nejdříve na sever, stále na sever až tam, kde evropský kontinent přestává být kontinentem, za Hamburk, za Cuxhaven a ještě dále severněji, až do Severního moře. A potom na západ na kanály a řeky, na západ přes Weseru až k německo-holandské hranici a dále až k Rýnu. To je logika vodních cest...

Bratislava leží ve vzdálenosti 350 kilometrů od Prahy, asi 250 kilometrů od Budějovic. Vltava u Vyššího Brodu je vzdálena pouhých 35 kilometrů od Dunaje u Lince. Ale když se chceme dostat z Vltavy na Dunaj, tak musíme jet 2 170 kilometrů... Tendr „A. Lanna 8“, který dosud blaženě ležel v holešovickém přístavu, nebo na Františku, nebo táhal labské čluny pro regulaci Vltavy či vlekl uhelné čluny na laně z Ústí, byl nyní vyvolen k vyššímu poslání: musí k bagrovacím pracem do Bratislavy. Tam se má budovat přístav pro dva milióny tun a pro práce potřebuje vltavskou flotilu. Jak se tam dostat? Československé železniční úřady vydaly zprávu: „Po železnici to nejde“. Tak jel „A. Lanna 8“ – jako první loď – jako vůbec první loď republiky, která z Prahy do Bratislavy vyjíždí po vodní cestě – ve čtvrtek 23. září 1920 v sedm hodin ráno z holešovického přístavu se šesti tunami uhlí.

Věřil by tehdy někdo, že se za tři čtvrtě století nic nezmění? Téměř všechny smělé projekty vodních cest v Evropě byly završeny, utopie o průplavu Rýn–Mohan–Dunaj se stala v roce 1992 skutečností, pouze o propojení Dunaj–Ódra–Labe se stále jen mluví a mluví. Při letném pohledu na mapu vodních cest Evropy zjistíme, že naše území je v tomto koutu světa balvanem, plynulé vodní dopravě překážejícím. Kolikrát jsme už řekli a napsali, že vodní doprava je ze všech druhů dopravy k životnímu prostředí nej-

šetrnější? Že její doslova programové „nerozvíjení“ snižuje konkurenceschopnost našich výrobků, které jsou zatěžovány vysokými náklady na dopravu pozemní?

Nechci opakovat donekonečna fakta, které každý, kdo chce, již zná, nebo může poznat. Chci se jen pozastavit nad tím, co my, odborníci ve vodní dopravě, jsme učinili pro to, aby stav našich vodních cest, tak výstižně vyjádřený v Kischově reportáži, se do konce století změnil.

Odborníků na vodní dopravu je v celé republice asi 200 a prakticky všichni sodíme každé dva roky v jednom sále při tradičních Plavebních dnech, všechno víme, ale nechceme si komplikovat život. Někdo se dopracoval k funkci generálního ředitele a je přesvědčen, že to je hlavní, druhý čeká na definitivu, třetí nechce, aby se vzpomínalo na jeho stranickou minulost, čtvrtý se těší na penzi, pátý čeká, až jeho nadřízený udělá chybu, aby postoupil na jeho místo a všichni vědí a nejenom vědí, ale dlouhou životní praxí mají ověřeno – a bohužel současná doba to opět potvrzuje – že jedině, co je může ohrozit, je aktivita. V oboru rozvoje vodní dopravy není aktivita žádána, ba naopak, je nebezpečná. Vyžaduje peníze a těch je nedostatek. Vyžaduje odvalu říci dezorientovaným občanům, že vodní cesty a vodní doprava neohrožují jejich životní prostředí, ale právě naopak. Neschází mnoho, neboť občané pozorují nekonečné šňůry nákladních aut na hraničních přechodech a chápou, že elektrifikovaná železnice bere elektrický proud z tepelných elektráren, které zamořují ovzduší, nebo, v lepším případě, z elektráren atomových. Ale proč se do toho sporu logiky a emocí zaplétat.

Je jen příznačné, že minulé Plavební dny se konaly ve Znojmě a nyní se konají v Bratislavě. Znojmo je totiž jedním ze čtyř okresů ČR, postižených největší nezaměstnaností. A nezaměstnanost je lepší veřejná stavba než záchranná sociální síť. A právě první část vodní cesty Dunaj–Hodonín leží blízko této oblasti. A co vidím zvláštního na Bra-

tislavě? Že přestala být součástí našeho státu právě v době, kdy byla dokončena nejkapacitnější a neekologičtější dopravní tepna Evropy, spojující největší přístavní komplex západní Evropy s východním přístavem Constanța. A že tedy ČR by měla mít maximální zájem se do rodiny států využívajících mimořádně výhodné dopravní tepny vrátit, alespoň říčním přístavem v Hodoníně.

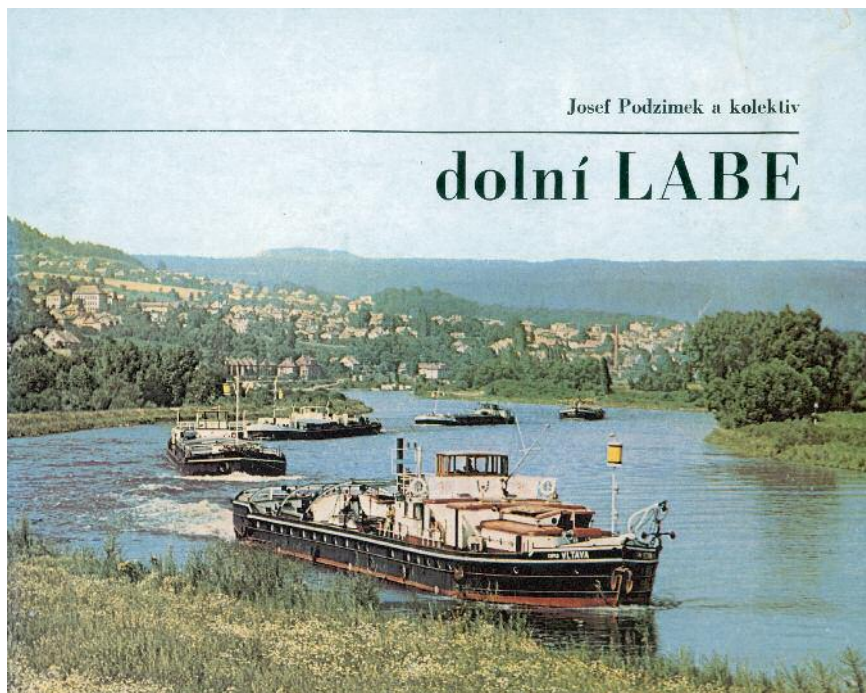
Ptáte se, co já – pamětník Plavebních dnů – vlastně Vám či nám, kteří již 25 let zasedáme na těchto konferencích, chci říci? Vlastně jsem to řekl již před dvěma roky ve Znojmě. Tehdy jsem toto shromáždění účtyhodných odborníků vyzval, abychom se vzpomněli na období, kdy náměstek ministra MLVH ČSR ing. Vančura se obával Plavebních dnů jako nátlakové skupiny a chtěl je zakázat, a abychom utvořili lobby pro rozvoj vodní dopravy a vodních cest.

Tehdy vznikla víc jak 4 hodiny trvající diskuse, kdy z 200 účastníků zhruba 40 se mnou souhlasilo a 40 ne. Ostatní se nudili nebo báli nebo se nechtěli projevit. Potom jeden účastník ze Slovenska dal hlasovat o tom, abychom o těchto názorech nehlasovali. Na tom jsme se všichni shodli a šli na večeři. Při večeři mi léměř všichni, co byli proti, řekli, že vlastně souhlasí, ale že se to nedá tak veřejně říci a uspěchat.

Dokdy to vlastně budeme neuspěchávat? Uvědomme si, že logika doby a hospodářského rozvoje neúprosně vyžaduje připojení ČR průplavem Hodonín (Lanžhot) k Dunaji. Sociální napětí a nezaměstnanost v Pomoraví vyžaduje z české a zvláště ze slovenské strany radikální řešení, a tím veřejná stavba vodní cesty jistě je. Politicky je žádoucí, aby se tohoto programu ujal vládnoucí koalice, aby se projekt nestal předmětem politické lícitace opozičních stran. Z hlediska celoevropských zájmů a předvídaného obrovského nárůstu přeprav po roce 2000 dozrál čas, aby tento projekt byl ze strany ČR prosazován. Z ekologického hlediska je třeba zintenzívnit práce na

optimalizaci trasy vodní cesty a definovat úseky Dunaj–Hodonín a Děčín–Pardubice jako reálné v čase a ekologicky přípustné a rozhodnutí o dalších úsecích oddálit až do období hlubšího ekologického a ekonomického poznání. Je třeba najít východiško z absurdní situace, kdy podniky Pováří jsou akciové společnosti se 100% státní účastí a naopak České přístavy jsou 100% soukromou akciovou společností. Je třeba aktualizovat trasu průplavu Dunaj–Odra–Labe a zabezpečit alespoň v úseku Dunaj–Hodonín a Děčín–Pardubice její uvádění v závazné části územních plánů.

Věřím, že zvláštní logika vývoje nad logikou osobních zájmů, že pravdivé argumenty vytlačí z veřejného mínění emoce neinformovaných, že hospodářské a politické zájmy naší republiky dosáhnou rovnováhy s ochranou životního prostředí celého státu a že vstoupíme do příštího tisíciletí s jinou reportáží o cestě lodí z Prahy do Bratislavy, což – jak doufám – by nám Egon Ervin schválil.



Josef Podzimek a kolektiv

dolní LABE

Je třeba po 17 letech ještě něco nového dodávat k Plavebním dnům 2011, které se konají v roce 110. výročí vodocestního zákona, který byl přijat 11. června 1901 a který s vysokou odborností a právníkou erudicí schválil stavbu vodních drah a provedení úprav řek, a to především

- lodního průplavu z Dunaje do Odry
- lodního průplavu z kanálu Dunajsko-Oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři s termínem výstavby 20 let, tj. do roku 1921?

Snad jenom připomenou, že letos uplynulo právě 35 let od vydání knihy dolní Labe, která byla vydána v roce 1976 na podporu dostavby labské vodní cesty, v té době již jen do Pardubic. Šlo o tři plavební stupně které se tehdy jmenovali Malé Březno, Dolní Žleb a Semín, který se nyní jmenuje Přelouč II. Dokončen byl sice stupeň Modřany, ale ten je na Vltavě a umožňuje splavnost po VD Slapy.

Chce-li se člověk dostat z Prahy do Bratislavy, musí tedy jet nejprve na sever, stále na sever, až tam, kde přestává evropská pevnina být pevninou, až do Severního moře. A pak na západ, po kanálech a řekách, ustavičně na západ a dále až k Rýnu. Taková je totiž logika vodních cest.

„A Lanna ó pluje kolem světa“,
E. E. Kisch, 1920



„Ačkoliv průběhem času podle stupně vzdělanosti používáno rozmanitých prostředků komunikačních, které vynalézal stále pokračující duch lidský, přece přicházelo se opět k poznání, že k dopravě značného množství zboží hodí se nejlépe ony dráhy, které vykázala sama příroda, totiž velké řeky.“

Pamětní spis o státním stavitelství
vodním a plavbě v Království českém,
Praha 1891

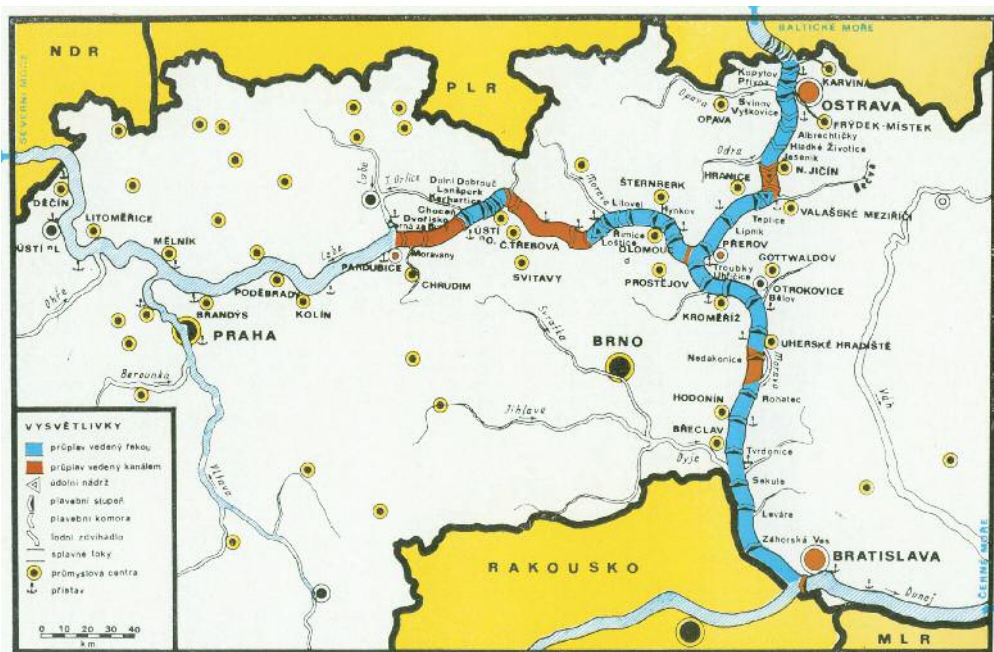
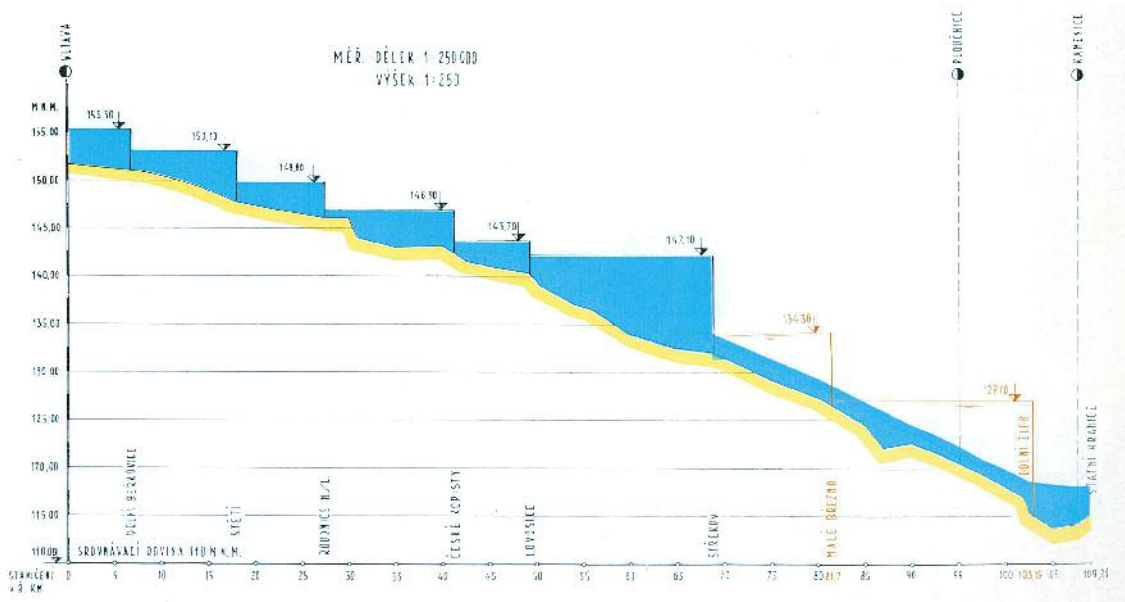
LABE JAKO MODERNÍ VODNÍ CESTA

Obrázky z publikace dolní Labe z roku 1976



Situace labsko-vltavské vodní cesty

Podélný profil dolního Labe

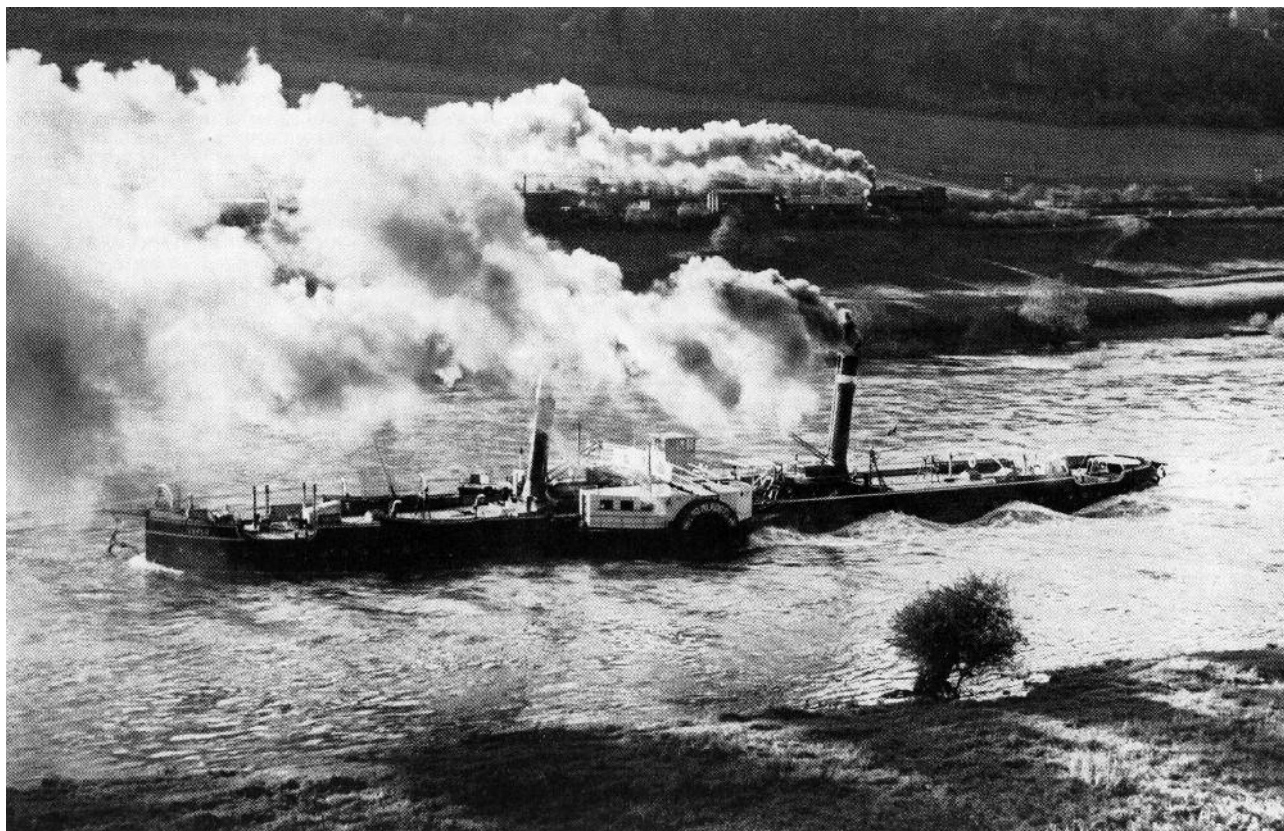


Přehledná mapa průplavu Dunaj-Odra-Labe

Jsme již 11 let ve třetím tisíciletí a E. E. Kisch by z Prahy do Bratislavy jel stále na sever ... Ale po sametové revoluci se také činíme, i když jenom v obecných proklamacích se stále klesající právní i odbornou úroveň a mizející konkrétností. Připomeňme si jenom, kolik jsme v nové České republice měli ministrů dopravy:

Seznam ministrů dopravy České republiky od roku 1993

Pořadí	ministr	strana	funkční období od - do	vláda
1.	Jan Stráský	ODS	1. ledna 1993 – 10. října 1995	první vláda Václava Klause
2.	Vladimír Budínský	ODS	11. října 1995 – 4. července 1996	první vláda Václava Klause
3.	Martin Říman	ODS	4. července 1996 – 2. ledna 1998	druhá vláda Václava Klause
4.	Petr Moos	nestráník	2. ledna 1998 – 22. července 1998	vláda Josefa Tošovského
5.	Antonín Peltrám	ČSSD	22. července 1998 – 26. dubna 2000	vláda Miloše Zemana
6.	Jaromír Schling	ČSSD	26. dubna 2000 – 15. července 2002	vláda Miloše Zemana
7.	Milan Šimonovský	KDU-ČSL	15. července 2002 – 4. září 2006	vláda Vladimíra Špidly vláda Stanislava Grosse vláda Jiřího Paroubka
8.	Aleš Řebíček	ODS	4. září 2006 – 23. ledna 2009	první vláda Mirka Topolánka druhá vláda Mirka Topolánka
9.	Petr Bendl	ODS	23. ledna 2009 – 8. května 2009	druhá vláda Mirka Topolánka
10.	Gustav Slamečka	nestráník, navržen ODS	8. května 2009 – 13. července 2010	vláda Jana Fischera
11.	Vít Bárta	Věci veřejné	13. července 2010 – 21. dubna 2011	vláda Petra Nečase
12.	Radek Šmerda	nestráník	21. dubna 2011 – 1. července 2011	vláda Petra Nečase
13.	Pavel Dobeš	Věci veřejné	od 1. července 2011	vláda Petra Nečase



Historický snímek soutěže vodního koridoru s koridorem železničním

A kolik jsme za tu dobu vydali vládních usnesení a jiných dokumentů ve prospěch vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, tedy promiňte ve prospěch kanálu, průplavu, průplavního spojení nebo vodní cesty. Nejvíce se správné terminologii přiblížil termín „koridor průplavního spojení“:

- Zákon č. 114 Sb. ze dne 25. 5. 1995, o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů
- Usnesení vlády ČR č. 635 ze dne 11. 12. 1996 - financování programu rozvoje vodní dopravy v ČR do roku 2005
- Rozhodnutí ministra dopravy a spojů ČR o zřízení Ředitelství vodních cest ČR ze dne 12. 3. 1998
- Usnesení vlády ČR č. 741 ze dne 21. 7. 1999 - rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010
- Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 163/1999 Sb. - Evropská dohoda AGN
- Memorandum o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle-Ostrava ze dne 12. 4. 2000
- Usnesení vlády ČR č. 337 ze dne 23. 3. 2005 ke zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi
- Smlouva o přistoupení k EU podepsaná dne 16. 4. 2003 včetně transevropské sítě vnitrozemských vodních cest na území ČR
- Rezoluce Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 1473 ze dne 25. 11. 2005 - Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj-Odra-Labe v ohnisku zájmu
- Usnesení vlády ČR č. 561 ze dne 17. 5. 2006 o Politice územního rozvoje ČR
- Usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 16. 1. 2008 - Prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany D-O-L
- Doc. 11827 Parlamentního shromáždění Rady Evropy z 3. 2. 2009 – Doprava zkapalněného zemního plynu říčními a říčněnámořními plavidly jako účinný prostředek pro řešení současné plynové krize
- Usnesení vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009 - Politika územního rozvoje ČR 2008
- Usnesení vlády ČR č. 368 ze dne 24. 5. 2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení D-O-L
- Usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 19. 1. 2011 k prověření potřebnosti průplavního spojení D-O-L

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 20. července 2011 č. 565

k aktualizaci Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 v roce 2011

Vláda

I. schvaluje aktualizaci Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 v roce 2011, obsaženou v části III materiálu č.j. 749/11;

II. ukládá ministru dopravy ve spolupráci s ministry průmyslu a obchodu, životního prostředí, zdravotnictví a pro místní rozvoj zpracovat Dopravní politiku České republiky pro léta 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a předložit ji vládě ke schválení do 31. prosince 2012.

Provedou:

ministři dopravy,
průmyslu a obchodu,
životního prostředí,
zdravotnictví,
pro místní rozvoj

Předseda vlády
RNDr. Petr Nečas
v z. Karel Schwarzenberg, v. r.
I. místopředseda vlády

A přesto jde se dál. Snad „někdo“ pochopí, že „vláda rozpočtové odpovědnosti“ by mohla šetření současně doplnit i pokusem o získání rozhodujících finančních prostředků z Fondu soudržnosti EU na nejvýznamnější evropský projekt – vodní koridor D-O-L – který by zajistil nám a sousedním státům nové pracovní příležitosti pro 39 600 až 79 200 pracovníků dle zvolené doby výstavby 14 až 27 let.

*Všechno, co za to stálo,
již bylo promyšleno,
a proto se musíme pokusit
promyslet to ještě jednou.*

J. W. Goethe

A připravujeme další. Již se nebudeme nekonečně ptát sousedních států (Polska, Slovenska, Rakouska a Německa), jestli ten vodní koridor my Češi máme chtít. Už rovnou v novém návrhu budeme konstatovat, jestli nám jej sousedé rovnou nenarídí, tak my je potrestáme tím, že prostě jej, tedy jeho „územní ochranu“, zrušíme. Ať koukají, že jsme „husiti“ a jen tak se nedáme. Území Moravské brány si něčím pořádným zastavíme a ať zůstanou osamoceni s těmi svými moři a splavným Dunajem. Sice nějaké odborné svazy, hospodářské komory či tripartita, nebo jak se to všechno jmenuje, stále obtěžují varováním, že se Česká republika dostává pomalu, ale jistě, do hospodářské a politické izolace, ale „my“ na to máme jiný názor, který jsme jasně deklarovali při „vyřízení“ jejich připomínek k dalšímu převratnému dokumentu pod jednoduchým názvem **Aktualizace Dopravní politiky ČR pro léta 2005-2013 v roce 2011, který nahradil připravovaný materiál Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie“), která nám vydržela více jak 20 týdnů (viz strana č. 68).**

Aktualizace Dopravní politiky ČR pro léta 2005 - 2013 v roce 2011

Meziresortní připomínkové řízení - vypořádání připomínek (výběr)

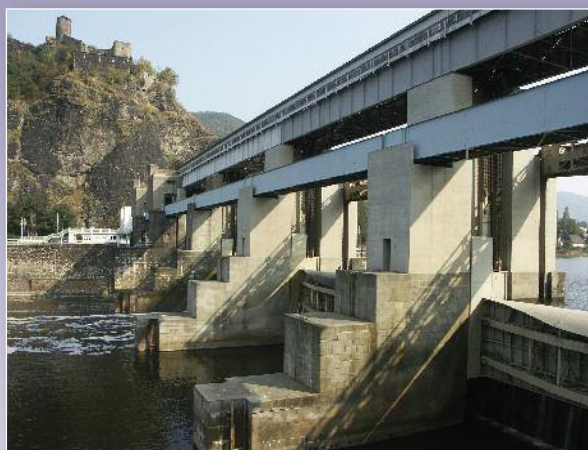
Útvar/ subjekt	Připomínka	Vypořádání připomínky
Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR	• Rozvoj a oživení vodní dopravy, zajištění kvalitního přístupu k námořním přístavům Posílení role dopravy při zajišťování energetické a surovinové bezpečnosti státu	Analýzy prokázaly, že pro energetickou bezpečnost státu není vodní doprava nezbytná
	V důsledku nekvalitního a nedostatečně efektivního přístupu ČR k námořním přístavům je snížena konkurenceschopnost českého hospodářství; současně se tím ztrácí významný příspěvek k energetické a surovinové bezpečnosti země.	Snížená konkurenceschopnost českého hospodářství není doložena
	„Současně intenzivně připravovat kvalitní Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s cílem zajistit jeho proveditelnost a financovatelnost.“	Studii je nutné připravit dle usnesení vlády. Sousední státy ale projekt nepodporují a není zaručeno, že ekonomická efektivnost projektu bude prokázána
Svaz podnikatelů ve stavebnictví ČR + Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	Mezi základní témata doplnit: - Rozvoj a oživení vodní dopravy, zajištění kvalitního přístupu k námořním přístavům - Posílení role dopravy při zajišťování energetické a surovinové bezpečnosti státu	Analýzy prokázaly, že pro energetickou bezpečnost státu není vodní doprava nezbytná
	„Současně intenzivně připravovat kvalitní Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe s cílem zajistit jeho proveditelnost a realizovatelnost.“ Odůvodnění: Jedná se jednak o národní zájem ČR, jednak o úkoly, vyplývající z řady evropských dokumentů a také z několika usnesení vlády naposledy usnesení vlády č. 49/2011 z 19. ledna 2011.	Je řešeno v části 4.2.2.3 odkazem na vládní usnesení
Hospodářská komora	• „Rozvoj a oživení vodní dopravy, zajištění kvalitního přístupu k námořním přístavům, posílení role dopravy při zajišťování energetické a surovinové bezpečnosti státu.“ Odůvodnění: Zajištění kvalitního přístupu k námořním přístavům je důležitou součástí pro zvýšení konkurenceschopnosti ČR. Energetická a surovinová bezpečnost státu je jedním z klíčových témat současnosti i příštího období. Usnesením vlády č. 172/2011 byla k tomuto účelu dokonce ustavena Rada vlády pro energetickou a surovinovou strategii ČR. Doprava – a to zvláště vodní a železniční – může k očekávaným cílům bezpečnosti významně přispět. Proto je nutné zahrnout tyto cíle do Dopravní politiky.	Analýzy prokázaly, že pro energetickou bezpečnost státu není vodní doprava nezbytná
	Navrhujeme poslední bod upravit následovně: • „pokračovat v územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích v souladu s usnesením vlády ČR č. 368 z 24. května 2010 a urychleně zhotovit a projednat Studii proveditelnosti tohoto projektu.“	Zpracování studie vyplývá z usnesení vlády, které je uvedeno
Dopravní federace + Ekologický právní servis	V současné době chybí podrobná analýza ohledně vhodnosti a účelnosti investic do nákladní vodní dopravy. Pokud by analýza provedena nebyla, hrozí neuvážená alokace velkého objemu finančních prostředků na neopodstatněné a nepotřebné stavby. Za stavu, kdy je objem financí na dopravní infrastrukturu velmi omezený a prakticky nedostačující, by se jednoznačně jednalo o plýtvání, a proto je nutno podobným excesům aktivně předcházet.	Žádný projekt bez prokázání ekonomické efektivnosti nelze financovat
	Před rozhodnutím o investicích do nákladní vodní dopravy je zapotřebí provést podrobné vyhodnocení, zda tyto investice jsou opodstatněné, a ekonomicky rentabilní, zda je nákladní vodní doprava v ČR perspektivní, a zda uvažované záměry nejsou v zásadním konfliktu s dalšími veřejnými zájmy (např. ochrana přírody, atd.).	Konflikt veřejných zájmů musí být řečen v rámci SEA. Bez splnění právních podmínek žádný projekt nemůže být realizován.
	Zpoplatnit vodní dopravu: "postupně harmonizovat ceny za použití dopravní cesty v železniční, silniční a vodní dopravě, na nediskriminačním základě a při respektování technických a technologických specifik"	Je nezbytné vycházet z evropské legislativy
	Pokud má být počítáno s investicemi do nákladní vodní dopravy, pak je na místě uměle nezvýhodňovat vodní dopravu oproti jiným druhům dopravy.	
"pokračovat v územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích v souladu s usnesením vlády ČR č. 368 z 24. května 2010"	Bude řešeno pomocí mezinárodní studie proveditelnosti	
Přidat bod: • vyhodnotit opodstatněnost, účelnost, perspektivu, náklady a přínosy průplavního spojení, v případě, že se účelnost projektu neprokáže, nepokračovat v jeho územní ochraně		
Vyhodnocení stále chybí, což dlouhodobě blokuje využívání dotčených nemovitostí.		

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



Vodocestný zákon
110.
 výročí
 11. červen 1901



www.d-o-l.cz



Zal. 1896

PODZIMEK

115



www.podzimek.cz

