

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1  
2014



*Největší loď vyrobená v Česku na labské vodní cestě*

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



**Povodí Moravy, s.p.**  
Dřevařská 11, 601 75 Brno

Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 [www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



**Povodí Vltavy, státní podnik**

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



**Povodí Labe, státní podnik**

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.cz)



**VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.**

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394  
e-mail: [vrv@vrv.cz](mailto:vrv@vrv.cz), <http://www.vrv.cz>  
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno  
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431  
e-mail: [brno@vrv.cz](mailto:brno@vrv.cz)



**Povodí Odry, státní podnik**

Varenská 49 701 26 Ostrava

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

[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



**INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODĚNICE VLTAVA**

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

[www.petrkozeny.cz](http://www.petrkozeny.cz) tel./fax: 312 283 702, 718

[www.marinavltava.cz](http://www.marinavltava.cz) e-mail: [kozeny.petr@volny.cz](mailto:kozeny.petr@volny.cz)  
[www.lodenicevltava.cz](http://www.lodenicevltava.cz) e-mail: [petr.kozeny@petrkozeny.cz](mailto:petr.kozeny@petrkozeny.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](mailto:info@vodnicesty.cz)



**PRAHA** Tábořská 31 Tel. 261 102 242 [paha@sweco.cz](mailto:paha@sweco.cz)  
**BRNO** Minská 18 Tel. 544 214 973 [brno@sweco.cz](mailto:brno@sweco.cz)  
**OSTRAVA** Varenská 49 Tel. 596 638 329 [ostrava@sweco.cz](mailto:ostrava@sweco.cz)  
**ČESKÉ BUDĚJOVICE** Zátokovo nábřeží 7 Tel. 385 103 511 [c.budjovice@sweco.cz](mailto:c.budjovice@sweco.cz)



**Pöyry Environment a.s.**

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

[www.poyry.cz](http://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](http://www.zakladani.cz)



**Váš silný partner pro malé i velké stavby**

**PSG – International a.s.**

Kischova 1732/5 140 00 Praha 4

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

e-mail: [paha@psg.cz](mailto:paha@psg.cz) • [www.psg.eu](http://www.psg.eu)



**akciová společnost**

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)

[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)

[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)

[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: [info@cspl.cz](mailto:info@cspl.cz)

**ČSPL**



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)

[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



**EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED.,s.r.o.**  
Nad Vavrouškou 696/19, 181 00 Praha 8

[www.evd.cz](http://www.evd.cz)



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto:rezervace@lodmoravia.cz)



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8

[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



**ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



**Partner profesionálů**

prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem

**TOKO AGRI a.s.**

Rudice u Uherského Brodu

tel. centrála: 572 613 660

email: [toko@toko.cz](mailto:toko@toko.cz) [www.toko.cz](http://www.toko.cz)



**ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU**

APL - Asociace lodního průmyslu

U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5

Tel: +420 602 281 300 e-mail: [predstavenstvo@aplcz.cz](mailto:predstavenstvo@aplcz.cz)

[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)



**VÍTKOVICE**

**VÍTKOVICE POWER ENGINEERING**

**VÍTKOVICE POWER ENGINEERING a.s.**

Ruská 1142/30, 706 02 Ostrava-Vítkovice

Tel.: +420 595 955 328 Email: [vpe@vitkovice.cz](mailto:vpe@vitkovice.cz)

[www.vitkovicepower.cz](http://www.vitkovicepower.cz)



**STÁTNI PLAVEBNÍ SPRÁVA**  
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



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



**ARVD**  
AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY  
**Agentúra rozvoja vodnej dopravy**  
Námestie slobody č.6, P. O. BOX 9, 810 05 Bratislava 15  
Slovenská republika  
Tel: 00421 2 594 94 753.752 fax: 00421 2 52 454 057  
mobil: 00421 917 957 270  
email: [info@arvd.gov.sk](mailto:info@arvd.gov.sk) [www.arvd.gov.sk](http://www.arvd.gov.sk)

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

### REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;  
Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský;  
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jaromír Kalousek;  
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa;  
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;  
Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Fax: 241 409 467  
e-mail: [vodnicesty@seznam.cz](mailto:vodnicesty@seznam.cz)  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

### Objednávky a inzerce:

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

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



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

**Titulní strana:** Z děčínských loděnic směrem do Hamburku vyplula 8. ledna 2014 největší loď, jaká kdy byla v Česku vyrobena (viz. str 34).

### OBSAH

Několik ekonomických poznámek k projektu Dunaj-Odra-Labe Prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc. ....	2
Programové prohlášení vlády ČR - Moderní doprava .....	5
Libor Ambrozek ke Koaliční smlouvě: Průplav D-O-L rovnou zavrhnout! .....	6
Jak se pokusit zakázat D-O-L na věčné časy .....	7
Odpověď viceprezidenta Siima Kallase jménem Evropské komise k projektu D-O-L .....	7
Prezident Zeman podpořil ve Štrasburku výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	8
Zeman lobuje ve Štrasburku za miliardy do kanálu, zelení chtějí koleje .....	9
Memorandum účastníků odborné mezinárodní debaty ve Štrasburku dne 26. února 2014 .....	10
Stanovisko Komise pro životní prostředí AV ČR k projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe .....	13
Experti a vědci brání vodní koridor Dunaj-Odra-Labe: Není megalomanský, bude nezbytný! .....	14
Stanovisko expertů k prohlášení Komise pro životní prostředí AV ČR k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	15
AFIM: Dokončení výstavby vodních koridorů v ČR .....	18
Potenciál vodní dopravy pro přepravu tekutého zemního plynu (LNG) Ing. Lubomír Fojtů .....	19
Vezu vám 30 tisíc pracovních míst Vojtěch Mynář .....	20
Jerzy Buzek podpořil vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v Ratiboři Ing. Josef Tobola .....	21
- Energetický velvyslanec Bartuška k D-O-L - O průplavu Dunaj-Odra-Labe jinak - Odvážné vize a záměry si kvalitní studii proveditelnosti zaslouží Z domácího tisku .....	22
Kanálový sen Z domácího tisku .....	23
Jaký je stav nákladní vodní dopravy v ČR z pohledu uživatele vodních cest? Lukáš Hradský .....	24
Technické a historické poznámky k problémům dokončení výstavby vodních cest ČR Ing. Milan K. Jermář, DrSc. ....	25
Dunaj-Odra-Labe bez pěny Mgr. Jiří Janáč, Ph.D. ....	30
Vodní hospodářství: budoucnost Česka Ing. Ivan Hošek .....	32
České loděnice spustily na vodu největší loď vyrobenou v ČR Ing. Ivan Troutnar .....	34
Kanoistický závod České Budějovice-Praha obnoven Michael Odvárko .....	35
Vodáci si oblíbili nový úsek vltavské vodní cesty Tomáš Kolařík .....	38
Pozvánka na Den otevřených dveří sportovního přístavu Hluboká nad Vltavou .....	39
O rozvoji rekreační plavby s Jiřím Belingerem Ivan Černý .....	40
Pozvánka na slavnostní otevření nově dokončených přístavišť na labské vodní cestě .....	41
Reportáž z Expedice Hamburk Vít Beneš .....	42
Závod Napříč Prahou – přes tři jezy Milan Nosál .....	45
Zemřel Medvěd, dlouholetý kapitán pátého oddílu vodních skautů Ing. Martin Podzimek .....	46
Odhalení pamětní desky Ing. Emila Zimmlera, Dr. tech. h. c. v Nymburce PhDr. Jan Hozák .....	48
Vzdělávání pro vnitrozemskou plavbu v Děčíně Ing. Jiří Aster .....	50
Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v roce 2013 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	52
Informácia o 14. valnom zhromaždení členov Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Novák .....	55
Život není takový – je úplně jiný (53) Ing. Josef Podzimek .....	57

# Několik ekonomických poznámek k projektu Dunaj-Odra-Labe

Prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc. – vedoucí Katedry podnikové ekonomiky VŠE



Projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) je nesporně neuvěřitelně ambiciózní. Pak již pouze málo stačí k tomu, aby byl nazván megalomanským a na jako takový na něj bylo nahlíženo. Všechny opravdu ambiciózní projekty se vždy nutně stanou politickými, to vyplývá z principu politiky v moderních demokratických společnostech,

kde zájmy jednotlivých skupin jsou natolik odlišné, že se již před desítkami let stalo v mnoha státech zcela nemožným, aby nějaká významnější akce měla podporu obecnou a jak se říká, „napříč politickým spektrem“. S tímto stavem je nutné se smířit, stejně jako s faktem, že mnoho ambiciózních projektů z minulosti se opravdu ukázalo jako projekty megalomanské, které nesplnily očekávání nebo dokonce vytvořily velmi problematickou situaci. Zde myslím problematickou z hlediska dopadů na životní prostředí, z hlediska společenské integrity a podobně.

Rozdíl mezi pojmy „megalomanský“ a „ambiciózní“ je však mnohdy dán daleko spíše nahlížením a posouzením z pohledu jednotlivých skupin obyvatel než jejich skutečnými ekonomickými, ekologickými či například společenskými dopady. Můžeme to poměrně jednoduše ukázat na dlouhodobém vlivu těžby hnědého uhlí na krajinu v severních Čechách. Původně (podle dostupných historických zdrojů) velmi krásná krajina v okolí Mostu byla postupně těžbou zjevně zcela zdevastována, aby v nynější době postupně dostávala znovu do značné míry původní vzhled – přičemž pojem původní zde nemůžeme chápat doslovně, jde spíše o celkový ráz. Kdyby nedošlo k tomu, že byl tento proces naprosto nezvládnutý z hlediska urbanistického a společenského, pak by mnoho století usilovné těžby na Mostecku nemuselo mít nijak fatální následky. Samozřejmě zde musíme odhlédnout od faktu, že během této samotné těžby bylo postupováno mnohdy s nekonečným nepochopením regionu a bez jakýchkoliv ohledů na individuální potřeby lidí. To jsou však chyby, kterým je možné se vyhnout.

Druhá velmi obecná poznámka, kterou je vhodné mít na paměti, je fakt, že řada projektů vodních cest a průplavů byla současně považována za zcela megalomanské akce, přičemž nyní je přijímána jako běžná součást krajiny a jsou oceňovány jejich kladné dopady více než negativa. V tomto směru není projekt vodního koridoru D-O-L něčím, co by zásadně přesahovalo rozměry již dříve uskutečněných nebo v současnosti uskutečňovaných akcí.

## Politický aspekt

Hodlám se zde zabývat především ekonomickými otázkami a to dokonce nijak konkrétními, avšak z důvodů výše uvedených je nutné zmínit některé politické aspekty. Především je třeba pochopit, že spor o vodní koridor D-O-L je sporem o veřejné mínění. Dosud se celá věc odehrává v rovině politické podpory nebo politického odmítání u volených reprezentantů a pak v rovině mediální, kde nesporně větší prostor dostávají dlouhodobě ti, kdo

projekt zpochybňují. Veřejné mínění vlastně neznáme, pokud je mi známo, tak nebyl nikdy uskutečněn žádný výzkum na reprezentativním vzorku populace, který by ukázal, nakolik je společnost připravena o věci diskutovat.

Součástí tohoto politického aspektu je „cena“, tedy určité tvrzení o tom, kolik bude projekt stát peněz – konkrétní suma přitom není až tak podstatná. To se stává rozhodujícím argumentem v mediálním obrazu projektu a vzhledem ke zkušenostem naší země s veřejnými zakázkami a jejich efektivitou se nelze v podstatě divit, že veřejnost přijímá informace o zvláště nákladných projektech s rozpaky. Přičemž tyto rozpaky mnohdy přecházejí v intuitivní odmítání.

Říkám to kvůli tomu, že jedním z úkolů těch, kdo se snaží o prosazení vodního koridoru D-O-L, bude postavit proti nákladům seriózní a argumentačně kvalitní protiváhu definující výnosy. Víím, že se určitá čísla objevila, ale v danou chvíli nepůsobí z několika důvodů příliš důvěryhodně. K tomu, aby bylo možné reálně zasáhnout do politických diskusí a aby bylo možné také předložit veřejnosti podklady nutné k tomu, aby občané mohli získat na věc přiměřeně kvalifikovaný názor, bude nutné podniknout dvě zkoumání. Prvním je vyhodnocení návratnosti investice do veřejných rozpočtů, tedy především otázka výsledků zdanění souvisejícího s průběhem investic, druhá je pak otázka úspor ve veřejných rozpočtech souvisejících s průběhem investic. Jde v základní rovině o kvalifikovaný odhad vlivu výstavby na zaměstnanost a tedy na snížení výdajů státu na politiku zaměstnanosti, sociální politiku a další aspekty. Ve spojení s tím, že existuje možnost získat na projekt případnou podporu ze strany Evropské unie, bychom mohli dojít k zajímavým výsledkům, které by velmi relativizovaly jinak nespornou nákladnost projektu. Pravděpodobně bychom mohli poměrně exaktně určit hladinu financování z rozpočtu Unie, při které by celá stavba neznamenal žádný skutečné zatížení pro státní rozpočet, neboť jeho podíl by byl vyvážen daňovými příjmy a úsporami ze zmíněných nákladů. Mohli bychom velmi orientačně pracovat s tím, že již někde kolem 70 nebo 75 procent financování z unijního rozpočtu bychom se dostali do situace, ve které by zatížení rozpočtu České republiky bylo nulové.

Nemám nyní ambici pokoušet se o vyčíslení oněch výše uvedených aspektů investice do vodního koridoru D-O-L nějak přesněji, pouze k tomu poznamenám, že jde o úkol vhodný pro akademickou sféru a že by bylo vhodné spojit v této věci síly vládních institucí, jakými jsou například CzechInvest, TAČR a další k tomu, aby byly nalezeny dostatečné finanční prostředky umožňující potřebné rozsáhlé analýzy, které by ke splnění takového úkolu byly nutné. I takové spojení je však nutné politicky prosadit, je tedy potřebné počítat s potenciální existencí mnoha iracionálních překážek.

## Elementární ekonomické aspekty vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Nechci zde nyní pracovat takovými postupy, jako vypočítávání průmyslových a jiných podniků, které by mohly svoji přepravu nebo její část přenést ze silnic či vlaků na vodní cestu v případě, že by vodní koridor D-O-L vznikl.

Jelikož se bavíme o relativně vzdálené budoucnosti, jakýkoliv dnešní výčet má logicky velmi omezenou platnost. Podobně nemíním dlouze spekulovat o ekonomické hodnotě zlepšení vodního hospodářství – z hlediska ekonomie jde o hodnotu neurčitelnou a vytváření nějakého peněžitého ocenění tohoto aspektu lze považovat za podobně nejasné, jako ohodnocení ztráty nějakého rostlinného nebo živočišného druhu.

Daleko podstatnější jsou celkové ekonomické trendy a posouzení toho, nakolik jim odpovídají potenciály vodní cesty.

Soustředím se proto spíše na několik obecnějších aspektů. Některé z nich jsou v podstatě bez odporu přijímány a považovány za názory s platností faktů. Přitom jde často o zjevně nepravdivá nebo velmi diskutabilní tvrzení.

Nejvýraznějším z nich je tvrzení o hospodářském trendu. Podle něj se evropská ekonomika bude „dematerializovat“, tedy přestane vytvářet novou poptávku po dopravě, což by vodní cestu postavilo do roviny projektu, který ztrácí ekonomickou logiku.

Mýtus o tom, že hospodářství vyspělých zemí přestane produkovat zboží a začne pouze prodávat služby je přitom zcela absurdní. Ve skutečnosti nemůže existovat žádná funkční ekonomika, žádné hospodářství, kde by neexistoval podíl „materiální výroby“, přičemž tento podíl můžeme s celkem klidným srdcem nazvat jako podíl „značný“. Důvodů je několik a jsou naprosto jednoznačné.

Za prvé tak zvané přenášení výroby s nižší přidanou hodnotou do méně vyspělých zemí má svoje limity. Jedním z nich je fakt, že náklady na produkci postupně rostou kdekoli. S přílivem takové produkce do zemí jako Čína, Indie, Pákistán a desítky dalších dochází ke zcela nevyhnutelným reakcím hospodářských systémů těchto států. Roste poptávka po elektřině a energiích obecně, po surovinách, po budování infrastruktury, zvyšují se kvalifikační požadavky na zaměstnance, tedy rostou mzdy. Přenesení výroby tedy znamená, že původní konkurenční výhody nové země se začnou snižovat, veřejné rozpočty a soukromí investoři v nových zemích jsou zatíženi potřebou investic a to se nutně musí projevit v ceně produkce. Poptávka po energiích tlačí nahoru jejich cenu a ta se znovu promítá do ceny produkce. Stát zvyšuje daně nebo zpřísňuje daňový režim, protože nové výroby

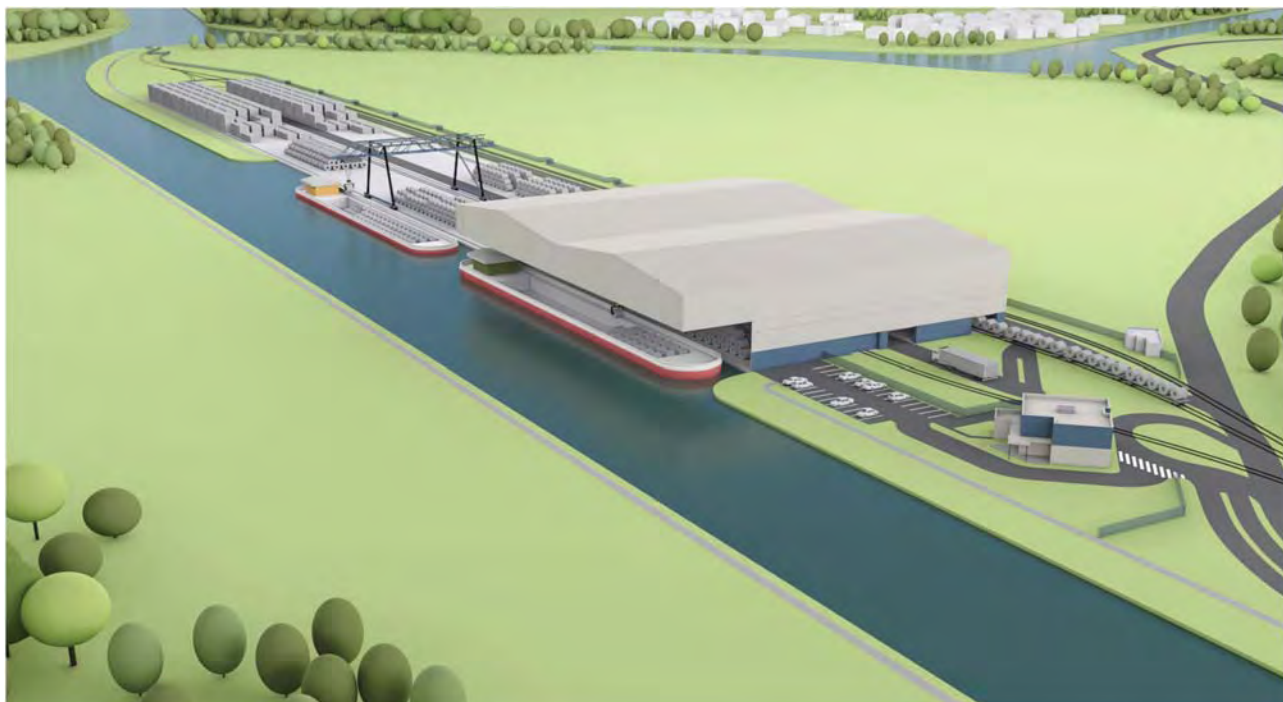
si žádají novou infrastrukturu, kterou je nutné financovat.

Můžeme se na stejnou věc vytváření limitů pro přenášení produkce do „levnějších“ zemí podívat i z druhého pohledu. Takový proces vytváří v jakkoliv vyspělém hospodářství významný nabídkový podtlak na trhu levné práce. Pokud se textilní průmysl, hutní průmysl, těžké a střední strojírenství a konec konců i sofistikované strojírenství přesouvají do levnějších zemí, nutně vzniká problém s nezaměstnaností. Každá společnost se skládá z určitých vrstev obyvatel, které v daném případě budeme odlišovat podle vzdělání, pracovní využitelnosti a kvalifikace. Pokud by existovala ekonomika založená opravdu v oblasti výroby jenom na „hi-tech“ a jinak by byla dematerializovaná, nastane velmi brzy – v řádu několika let, maximálně několika desetiletí – naprostý kolaps. Značné množství společnosti by nemohlo nikdy získat práci adekvátní jejich schopnostem a dovednostem, protože by prostě taková pracovní místa vůbec neexistovala. Znovu je třeba připomenout, že nikdy nemůže existovat společnost, která by neměla vrstvu lidí, jejichž talent, schopnosti a potenciál odpovídá spíše méně sofistikované produkci a manuální činnosti. Tedy takových, kteří pouze velmi obtížně najdou uplatnění v oborech vyžadujících jiné schopnosti, jiné dovednosti a jiný potenciál.

Ve skutečnosti si ekonomický systém se situací poradí – vytvoří tlak na stagnaci nebo pokles mezd, vyvolá politický tlak směřující proti regulacím a uvalování dalších povinností na zaměstnavatele a postupně tak vytvoří prostor pro obnovování strukturální rovnováhy v ekonomickém systému země. Tato strukturální rovnováha bude v podstatě odpovídat struktuře dané společnosti, tradici a řadě dalších okolností. Nebude tedy ve všech podobně vyspělých zemích stejná, ale naopak bude vždy specifická. Nevyhnutelnost procesu je dána ekonomickými zákonitostmi dělby práce, chybná politická rozhodnutí ho mohou pouze zpomalit, nikoliv zastavit.

### Vliv energetické revoluce

Podstatné jsou však také energie. K tomu, že se především Evropa zbavovala a stále ještě dosti masivně zbavuje svého průmyslu, který se posouvá za levnějším prostředím většinou na východ, přispívají značnou měrou



Na vodním koridoru D-O-L mohou vzniknout terminály a logistická centra i pro menší podniky, zdroj: VNF

vládní regulace a zásahy do cenotvorby. To se týká primárně energetiky a problematiky obnovitelných zdrojů.

Podobnou vlivnou okolností, avšak s opačným znaménkem, je těžba břidlicových plynů a potenciálně nekonvenční těžba ropy. Vysoce pravděpodobně se zdá, že v budoucích asi čtyřiceti až padesáti letech potenciálně prožijeme období relativně levných energií, kdy ropa i zemní plyn budou dostupnější a bude jich na trhu dostatek až přebytek. Je to otázka zásob a významného technologického pokroku. Jde o známý paradox nevyčerpatelných zdrojů. Technicky vzato jsme již neměli mít ani ropu, ani plyn, ani železnou rudu a v podstatě již by neměly být dostupné žádné nerostné zdroje. Pokud bychom si vzali i jenom několik desítek let staré odhady světových zásob, tak měly být vyčerpané. Jak vidno nejsou a nyní známé a ověřené těžitelné zásoby surovin, zvláště pak uhlíkatých paliv, jsou nejvyšší v dějinách. Díky technologickému pokroku jsme schopni těžit i nedávno zcela nedostupné zásoby, přičemž tyto nové metody jsou i cenově konkurenční metodám starým. Lze vzít jako v podstatě jistotu, že metody těžby se budou dále vyvíjet a metan nám nedojde v žádné rozumně představitelné době.

Ovšem dostupnost energií bude znamenat stagnaci nebo ještě spíše i dosti významný pokles jejich cen. Tím odpadne jeden z důvodů migrace některých výrobních podniků do levnějších zemí. Není tedy vhodné předpokládat, že by „zánik produkce“ ve vyspělých státech bylo něco skutečného. Naopak můžeme odhadnout, že během dalších deseti až dvaceti let se zvýší podíl průmyslu na HDP Evropské unie. Možná to nebude žádný obří skok, ale tradiční výroba z Evropy nezmizí.

**Jestliže tedy staví oponenti vodního koridoru D-O-L svoji argumentaci na tom, že vyspělé země v příštích desetiletích nebudou mít potřebu přepravovat takové objemy nákladu jako v minulosti, pak to je tvrzení, které je třeba odmítnout.**

#### Mezinárodní obchod

Samotný fakt uchování nebo růstu materiální produkce ještě neznamená nutně to, že bude vyvolána adekvátní potřeba přepravních kapacit. Teoreticky si samozřejmě můžeme představit, že spotřeba nové produkce bude v relativně nevelkém okolí místa výroby, což vodní cesty diskvalifikuje. Ty jsou – jak známo – efektivní spíše na delší vzdálenosti, což není dáno ani tak náklady, jako spíše časem.

Ve skutečnosti ale nemáme naprosto žádný důvod předpokládat, že by měl dosavadní růst objemu zahraničního obchodu přejít do stagnace nebo dokonce poklesu. Objemy exportu se budou zvyšovat a to jak mezi zeměmi Evropské unie navzájem, kde je podle údajů Evropské komise očekáván růst minimálně o 25 až 35 procent v každé následující dekádě, tak i mezi Evropskou unií a okolními státy. V tomto směru existují odhady, podle kterých vzroste mezikontinentální obchod o zhruba 20 až 30 procent v každé následující dekádě. Pokud by tedy výstavba vodního díla trvala cca 40 let, pak můžeme s klidným svědomím předpokládat, že na konci této výstavby bude poptávka po přepravních kapacitách uvnitř Evropské unie minimálně dvojnásobná, poptávka po kapacitách směřujících mimo hranice Unie se zvýší nejméně o 80 procent, i zde je však vysoká pravděpodobnost násobného růstu.

**Z tohoto pohledu je tedy výstavba vodního koridoru D-O-L logickou odpovědí na budoucí poptávku po přepravních kapacitách, přičemž jde o odpověď zcela jistě ekologicky vhodnější, než jakou se jeví vý-**

**stavba dalších dálnic nebo rozsáhlé modernizace těch současných.**

Zde stojí za poznámku, že z jakéhosi důvodu, který je zcela jistě ekonomický, ale v dané chvíli pouze tušený, významným způsobem nenaplnuje svůj potenciál železnice. Jde o argument, který bývá také používán proti vodní dopravě a proti projektu vodního koridoru D-O-L, protože je na něm postaveno tvrzení, že železniční i vodní doprava jsou málo pružné a nedostatečně rychlé, omezené příliš místem nakládky a vykládky, což je diskvalifikuje ze seriózní diskuse o budoucnosti tranzitu.

**Příklady ze zahraničí, kde vodní doprava i železnice velmi významným způsobem plní svoji úlohu a naplňují značné ambice, hovoří o tom, že především problém železnice bude v České republice spíše v rovině řízení a schopnosti přepravců.**

#### Několik poznámek závěrem

Jestliže se tedy pečlivěji zamyslíme nad tím, zda dává vodní koridor D-O-L nějaký ekonomický smysl, odpověď se zdá celkem jednoznačná. Samozřejmě je třeba počkat na opravdu seriózní odhad budoucích nákladů, protože teprve s ním lze začít dělat skutečné propočty, ale z logiky věci se zdá, že propojení tří velkých evropských řek by mělo smysl a velmi pravděpodobně by bylo možné ho obhájit.

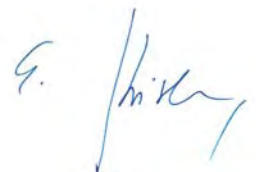
Druhá věc, která je ale možná důležitější, je otázka provozních nákladů v budoucnosti. Pochopitelně je zde potenciál, že by tyto náklady byly hrazeny z výnosů prodeje elektrického proudu z elektráren, které při stavbě vzniknou. Avšak přesto by bylo správné, kdyby i zde vznikl seriózní odhad, který by snesl přísná měřítka.

Třetí poznámka se týká vztahu mezi ekologickou a mezi ekonomickou stránkou věci. Práce spojené se stavbou vodního koridoru D-O-L by byly objemově značné a znamenaly by přesouvání obrovského množství zeminy, její přepravování, skladování a řadu dalších poměrně nepříjemných situací. Vodní dílo takového rozsahu navíc zcela jistě představuje určité „rozříznutí“ krajiny. Tedy můžeme konstatovat, že jde o velký zásah do přírodního uspořádání regionu či přesněji hned několika regionů. Nelze si ale představit, že by vznik značné vodní plochy, kde budou do značné míry vhodné podmínky pro živočichy, příroda nevyužila naopak k expanzi.

K třetí otázce patří i další logický dotaz: pokud jedním ze smyslu vodní cesty je i výroba elektřiny na straně jedné a vyrovnávání vláhového deficitu na straně druhé, pak právě otázka rovnoměrnější distribuce vody v krajině může být v podstatě jednoduše oceněna.

**Kdybychom tedy měli věc uzavřít a vynést nad vodním dílem ortel stavět či nestavět, pak za současné situace a při současných znalostech se jako rozumné rozhodnutí jeví spíše stavět. Zvláště, pokud by se podařilo získat nějaké prostředky z fondů Evropské unie. Bylo by však zároveň žádoucí, aby stát a jeho instituce zahrnuly projekt do reálně zvažovaných plánů a aby pomohly uvolnit finanční prostředky potřebné k dalšímu zkoumání ekonomických aspektů plánovaného vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.**

Prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc.



# Programové prohlášení vlády ČR

## Koaliční smlouva mezi ČSSD, hnutím ANO 2011 a KDU-ČSL na volební období 2013–2017

Pozn. redakce: Ačkoliv samotné Programové prohlášení vlády ČR neobsahuje žádnou zmínku o vodní dopravě, v koaliční smlouvě vlády, která je dle předsedy vlády Bohuslava Sobotky nedílnou součástí programového prohlášení, se o vodní dopravě hovoří v pozitivním smyslu.

.....

### 1.2 Moderní doprava

✓ Předložíme legislativní návrhy pro urychlení a zjednodušení přípravy a realizace liniových staveb ve veřejném zájmu.

✓ **Budeme pokračovat ve výstavbě klíčové silniční, železniční i vodní dopravní infrastruktury.** Sledujeme tím nejenom výstavbu páteřní dálniční sítě a rychlostních silnic (včetně prioritní R35 jako alternativy k D1 a dálničního spojení s našimi sousedy) nebo dostavbu 3. a 4. železničního koridoru a modernizaci důležitých železničních uzlů, ale také urychlení přípravy a realizaci potřebných obchvatů měst a obcí, odstraňování nehodových míst a revitalizaci rozhodujících celostátních i regionálních železničních tratí.

**Podpoříme rozvoj vnitrozemských vodních cest, především pak projekty na zlepšení plavebních podmínek na Labi (plavební stupeň Děčín, Přelouč), ale i rozvoj páteřních mezinárodních letišť na území ČR.**

Kvalitní dopravní infrastruktura je předpokladem nejen pro rozvoj regionů a hospodářský růst státu, ale i pro mobilitu občanů a jejich zaměstnanost.

✓ Budeme klást důraz na přípravu velkých dopravních projektů přesahujících horizont volebního období (např. rychlá železnice) včetně optimalizace záboru pozemků z důvodu územní ochrany.

**U projektu víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe podpoříme přednostně vznik environmentálních a ekonomických podkladů jako předpokladu pro projednání realizovatelnosti tohoto projektu s dotčenými okolními státy a s administrativou EU. Na počátku přípravy tohoto projektu musí stát mezinárodní shoda.**



## Libor Ambrozek ke Koaliční smlouvě: Průplav D-O-L rovnou zavrhnout!

Český svaz ochránců přírody (ČSOP) kladně hodnotí pasáže podepsané Koaliční smlouvy mezi ČSSD, hnutím ANO 2011 a KDU-ČSL, které se týkají ochrany přírody a krajiny i spolupráce s občanskou společností. Koaliční strany se například zavázaly nedovolit průzkumy a těžby zlata či břidličných plynů, chtějí chránit volnou krajinu před zbytečnou zástavbou, slibují zajistit lepší prostupnost krajiny a rovněž se zaměřit na ochranu biologické rozmanitosti i zdržování vody v krajině. Zároveň při tom všem deklarují úzkou spolupráci s občanským sektorem, tedy občanskými iniciativami, svazy či spolky a nebudou ani bránit účasti veřejnosti ve správních řízeních týkajících se životního prostředí.

Český svaz ochránců přírody – největší české zájmové sdružení zaměřené na ochranu přírody a krajiny – uvítal, že se Koaliční smlouva zabývá nejzásadnějšími problémy ochrany naší přírody a krajiny a navrhuje pro ně moderní metody řešení. **Snad s výjimkou zamýšleného kanálu Dunaj-Odra-Labe, který by podle našeho názoru měla smlouva rovnou zavrhnout, protože by naší krajině způsobil obrovskou, nevratnou a nenahraditelnou újmu.**

ČSOP doufá, že se zásady, obsažené v této smlouvě, promítnou i do chystaného programového prohlášení budoucí vlády, aby tak po schválení sněmovnou získaly ještě větší váhy a zavázaly vládu se jimi řídit.

*Libor Ambrozek  
autor je předsedou Českého svazu ochránců přírody*



*Za velkého zájmu občanů i sdělovacích prostředků poklepal ministr životního prostředí Libor Ambrozek a ministr práce a sociálních věcí Zdeněk Škromach na základní kámen plavební komory Rohatec (Vodní cesty a plavba 3/2004)*





# Jak se pokusit zakázat D-O-L na věčné časy

- Pane řediteli my ten průplav D-O-L v transevropské dopravní síti TEN-T máme?
- Ano, pane náměstků.
- Tak napište do Bruselu, ať nám ho vyškrtnou.
- Prosím o podpis pane náměstků. (*Vodní cesty a plavba 3/2012 str. 18*)
  
- Ale nějak se to na nás pane řediteli provalilo. Nyní se nám to nějak nehodí.
- Tak napište pane náměstků, aby nám ten D-O-L do TEN-T opět zařadili. (*Vodní cesty a plavba 3/2013 str. 26*)
- A jsme opět jako hodní a prozíraví.
- Pane náměstků, přišla nám odpověď z Bruselu, že jim máme dát do roku 2024 pokoj.
- No vidíte, nikdo tomu nerozumí a je hotovo.



Parlamentní otázky  
20. ledna 2014  
E-013249/2013

## Odpověď viceprezidenta Siima Kallase jménem Evropské komise k projektu D-O-L

Komise odkazuje na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě přijaté dne 11. prosince 2013<sup>(1)</sup>.

- 1) Podle čl. 49 odst. 4 je komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci pro přizpůsobení příloh I a II nařízení zejména s cílem zohlednit případné změny vyplývající z množstevních limitů stanovených v nařízení.

Úprava zahrnuje možnost v přísně omezené míře upravit mapy silniční a železniční infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest za účelem zohlednění pokroku při budování sítě TEN-T. Přenesení pravomoci neumožňuje přidávat do transevropské sítě nové úseky.

- 2) Pokud jde o změny, které přesahují přenesení pravomoci, příloha nařízení č. 1315/2013 může být upravena pouze řádným legislativním postupem. Článek 54 nařízení ukládá komisi provést do 31. prosince 2023 přezkum realizace hlavní sítě. V případě potřeby a na základě výsledků přezkumu může komise předložit návrh na změnu nařízení.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

Zdroj: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2013-013249&language=CS>

**Pozn. redakce:** Parlamentní otázka europoslance Vojtěcha Mynáře Evropské komisi ve věci znovuzařazení projektu D-O-L do TEN-T byla otištěna v časopise *Vodní cesty a plavba 4/2013* na str. 12

- Ale pan prezident prý na základě harmonogramu Ministerstva dopravy ČR vyhlásil, že bude vodní koridor D-O-L celý v provozu do roku 2039. (*Vodní cesty a plavba 4/2013 str. 4*)
- To budeme mít, ale fofr.
- Zaplať Pán Bůh, že pan exministr životního prostředí Martin Bursík, nyní předseda nové strany LES, našel nový důvod proč ho nestavět:  
„PROČ TAKÉ NECHCI KANÁL DUNAJ-ODRA-LABE? PROTOŽE HO STAVĚL HITLER U VÍDNĚ“.

# Prezident Zeman podpořil ve Štrasburku výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Redakce VCaP

Foto: David Těšínský a Tomáš Kolařík

Na půdě Evropského parlamentu uspořádal 26. února 2014 europoslanec Vojtěch Mynář mezinárodní odbornou debatu k tématu dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Její součástí byla i doprovodná putovní výstava, kterou během své návštěvy plenárního zasedání zahájil prezident České republiky Miloš Zeman, dlouholetý zastánce projektu. Na závěr vernisáže prezident Zeman podepsal memorandum o rozvoji vodních cest střeoevropských členů EU.

V loňském roce byla přijata nová podoba transevropské dopravní sítě (TEN-T), do které se česká strana opakovaně snažila projekt zařadit. To se však neobejde bez mezinárodní shody a kvalitní přípravy projektu. Současný stav a shrnutí potřebných kroků nastiňuje memorandum podepsané prezidentem Milošem Zemanem a dalšími účastníky. Mezi nimi nechyběli europoslanci ze všech dotčených zemí, zástupci polského parlamentu, polské plavby, polských regionů včetně přístavního města Kędzierzyn-Koźle a námořního přístavu Štětín, českého Ředitelství vodních cest, české Státní plavební správy i Slovenského plavebního kongresu a dalších odborníků.

Prezident Miloš Zeman před slavnostním přestřižením pásky zahájil výstavu těmito slovy: *„Všeobecně jsem zastánce projektů, které přesahují délku jednoho volebního období. Tímto velmi prosím, abyste v Evropském parlamentu za tento projekt lobbovali stejně tak, jako za něj budu lobbovat já“*. Kritikům projektu pak vzkázal, že je asi natolik megalomanský, jako projekt rybníkářské soustavy Jakuba Krčína z Jelčan a Sedlčan, která je dnes jedním z klenotů české krajiny.

Vojtěch Mynář (ČSSD) po skončení debaty uvedl: *„Cílem našeho setkání ve Štrasburku bylo projektu jasně vyjádřit podporu na mezinárodní úrovni. Jsem rád, že výsledkem je kvalitní memorandum, které nastiňuje další postup při přípravě dokončení vodního koridoru. Nyní se musíme soustředit na urychlené zpracování kvalitní studie proveditelnosti a přípravu kladného stanoviska dotčených států. Tyto dva požadavky Evropské komise jsou základním předpokladem pro zpětné zařazení projektu do TEN-T před plánovanou revizí. Jejich splnění by mělo vést k zařazení do sítě ideálně ještě v roce 2016.“*

Polsko a Slovensko spolu s Českou republikou se zdají být hlavními partnery pro rozvoj zaostalých vodních cest ve střední Evropě. V květnu 2013 polský prezident Bronisław Komorowski a polský premiér Donald Tusk podpořili projekt D-O-L během státní návštěvy prezidenta Miloše Zemana ve Varšavě.

Paweł Adamarek – člen představenstva Úřadu námořních přístavů Štětín a Svinoúští dodal: *„Po dokončení by vodní koridor Dunaj-Odra-Labe spojil splavnou řeku Odru, stávající plavební kanály Odra-Havola, Gliwický průplav, Odra-Spréva a vnitrozemské a námořní přístavy Štětín-Svinoúští, a vytvořil vysoce efektivní a rozsáhlou síť vodních cest spojující západní, střední, jižní a jihozápadní Evropu s Baltským mořem. Není pochyb o tom, že modernizace Odry a dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zvýší atraktivitu přístavního komplexu Štětín-Svinoúští, především pro vnitrozemskou vodní nákladní dopravu, a přinese nové možnosti nejen pro Českou republiku a Polsko.“*



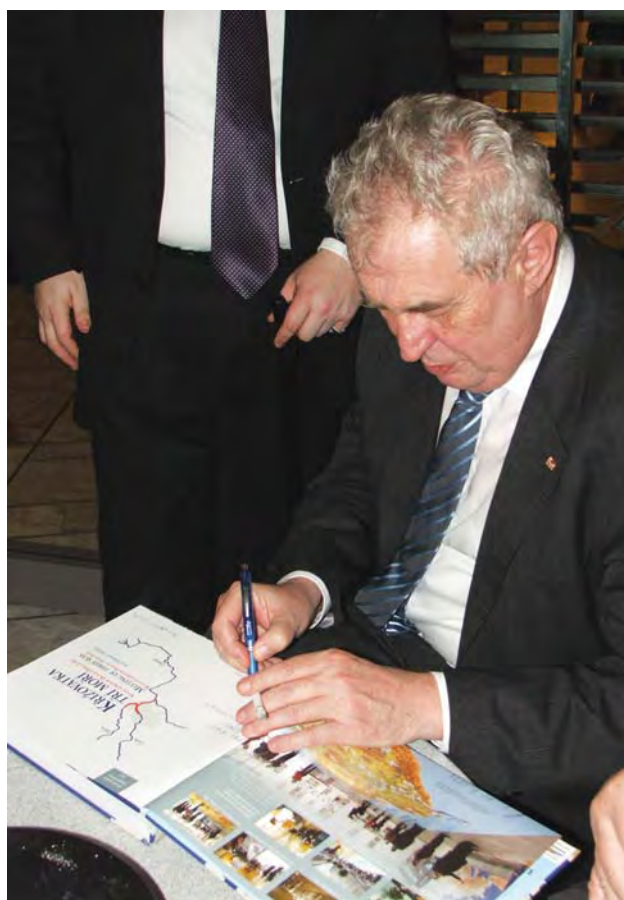
Prezident Miloš Zeman a europoslanec Vojtěch Mynář zahájili výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v Evropském parlamentu ve Štrasburku



Česko-polsko-slovenská delegace na návštěvě Evropského parlamentu ve Štrasburku



Prezident Zeman podepsal memorandum o rozvoji vodních cest středoevropských členů EU...



... a poté také knihy Křižovatka tří moří - vodní koridor Dunaj-Odra-Labe pro polské hosty

## Zeman lobuje ve Štrasburku za miliardy do kanálu, zelení chtějí koleje

Zelení mají plán, jak ušetřené prostředky investovat daleko smysluplněji. Částku přinejmenším 400 miliard korun, na kterou by vyšlo budování tohoto megalomanského, zbytečného a škodlivého koridoru, by měl stát využít k vybudování všech plánovaných železničních rychlotrati u nás, čítajících na 800 km.

Ondřej Liška, předseda Strany zelených

Strana zelených, 26. 2. 2014



Protest Evropských zelených

# MEMORANDUM ÚČASTNÍKŮ

*odborné mezinárodní debaty, která se konala ve Štrasburku dne 26. února 2014 na pozvání poslance Evropského parlamentu Vojtěcha Mynáře, a to u příležitosti návštěvy prezidenta České republiky pana Miloše Zemana v Evropském parlamentu, spojené s vernisáží výstavy Budoucnost vnitrozemských vodních cest v EU – TEN-T a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe:*

## **Současný stav vnitrozemské plavby a vnitrozemských vodních cest ve střední Evropě:**

- 1) Evropská síť vodních cest trpí ve středoevropské oblasti zásadní nekonzistentností, což vyplývá z historických souvislostí, zejména podceněním vnitrozemské plavby a její infrastruktury.
- 2) Důsledkem tohoto neblahého historického vývoje je katastrofální propad významu vnitrozemské plavby v Polské republice, České republice a Slovenské republice, což ostře kontrastuje s běžným stavem v zemích EU-15.
- 3) Tato situace má negativní vliv na hospodářský rozvoj rozsáhlých regionů, na vyváženost dopravních soustav těchto zemí a fungující dopravní trh podporující konkurenceschopnost, vedoucí k naplnění záměrů dokumentu BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM (2011) 144 v konečném znění.
- 4) Struktura transevropské dopravní sítě TEN-T předpokládá pro koridory, spojující nejdůležitější centra s nižší dynamikou růstu, alespoň tři druhy dopravy, což ve zmíněných regionech není naplněno.

## **Cesty k nápravě:**

- 5) Náprava spočívá především v systematické dostavbě a modernizaci funkční souvislé sítě vnitrozemských vodních cest ve střední Evropě a související infrastruktury. Tato dostavba si vyžádá doplnění NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) o příslušné úseky vodních cest.
- 6) Klíčovými chybějícími funkčními trasami evropského významu jsou v této oblasti koridory, obsažené v Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), a to:
  - **labská vodní cesta (E 20)**
  - **vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (E 20, E 30)**
  - **oderská vodní cesta Świnoujście-Koźle-Ostrava (E 30)**
  - **vážská vodní cesta (E 81)**
- 7) Z těchto koridorů je v současnosti do transevropské dopravní sítě TEN-T zařazena pouze labská vodní cesta z Hamburku do Pardubic a vážská vodní cesta do Žiliny, zatímco trasy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a oderské vodní cesty od kanálu Havola-Odra do Slezska se přes veškeré úsilí nepodařilo zařadit. Na systematickém programu vedoucím k vyřešení úzkých míst a odstranění chybějících spojení je nutné usilovat všemi dosažitelnými prostředky na úrovni národních států, na mezinárodním poli a zejména na půdě EU. Konsensuálním prostředkem by mělo být zařazení všech těchto vodních cest do transevropské dopravní sítě TEN-T.

## **O co se opíráme:**

- 8) Základní rámec spolupráce na labské vodní cestě definované Společným prohlášením úmyslu o spolupráci a dopravních cílech a opatřeních na labské vodní cestě až do plavebního stupně Geesthacht u Hamburku uzavřeným 31. července 2006 mezi Spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a bydlení Spolkové republiky Německo a Ministerstvem dopravy České republiky. Naplnění cílů tohoto prohlášení dále potvrdil dopis kancléřky Angely Merkelové ze dne 6. června 2011.
- 9) Významným mezníkem, podporujícím výše uvedené cíle, jsou pozitivní výsledky jednání prezidentů Polské republiky a České republiky panů Bronislawa Komorowského a Miloše Zemana ve Varšavě ve dnech 24.–25. května 2013.
- 10) Na regionální úrovni je významný například společný kladný postoj polských vojvodů a maršálků z Poodří, jakož i usnesení Asociace krajů České republiky k podpoře přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (26. 4. 2013).
- 11) Z řady hlasů z odborné oblasti lze vyzdvihnout například závěry významné mezinárodní konference Transport a konference Dunaj-Odra-Labe, obě konané v Ostravě roku 2013, které jednoznačně podporují uskutečnění přeshraniční vodní cesty Koźle-Ostrava jako součást dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

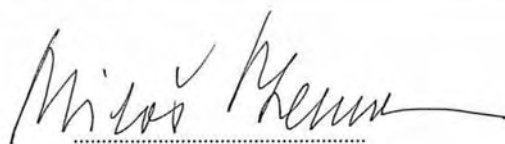
## **Návrh aktuálních kroků:**

- 12) Rozhodná opatření vedoucí k rychlému odstranění úzkých míst ovlivňujících funkčnost labské vodní cesty, zejména v podobě plavebního stupně Děčín a prodloužení vodní cesty do Pardubic.
- 13) Stabilizace právního postavení mezinárodní labské vodní cesty mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo, navazující na historické úpravy a dohody, zajišťující svobodný přístup k moři a k síti evropských vodních cest.
- 14) Posílení a rozšíření Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe; mezi aktuální cíle patří příprava česko-polské smlouvy o hraničním bodu dotyku a spolupráci při přípravě a realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, na základě kvalitní technické, ekonomické a environmentální dokumentace – především studie proveditelnosti.
- 15) Efektivní jednání s dalšími zúčastněnými státy, celkové zlepšení mezinárodní spolupráce v oblasti vnitrozemských vodních cest.
- 16) Stabilizace trasy a zařazení do územních plánů vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v celé své délce na území všech zúčastněných států.
- 17) Realizovat modernizaci oderské vodní cesty v Polsku dle Implementačního dokumentu (ID) k Dopravní strategii Polské republiky do roku 2020 s dosažením minimálně IV. třídy vodních cest.

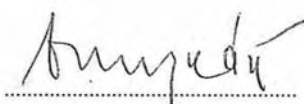
- 18) Realizovat přeshraniční vodní cestu Kožle-Ostrava včetně přístavu Ostrava-Bohumín a navrhovaného společného logistického centra Gorzyczki-Věřňovice na území ESÚS TRITIA, které slibuje významně podpořit hospodářský rozvoj regionu (vytvoření podmínek pro vznik nového centra výroby a obchodu, včetně vzniku nových pracovních míst) a umožní podnikatelským aktivitám kvalitnější a rychlejší spojení do ostatních evropských oblastí a lepší dostupnost i ke světovým trhům prostřednictvím Baltsko-jaderského koridoru.
- 19) Naplánovat kroky vedoucí k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v jednotlivých funkčních celcích.
- 20) Systematická práce na opatřeních, které by vyústily v legislativní kroky Evropské komise směřující k zařazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a oderské vodní cesty do systému transevropské dopravní sítě TEN-T. Předpokladem k tomu je urychlené zpracování studie proveditelnosti a podpůrná stanoviska zúčastněných států.
- 21) Podpora kroků směřujících k možnosti čerpání evropských finančních prostředků v rámci Operačního programu Doprava v období 2014–2020, zaměřeného na výstavbu a zlepšení infrastruktury vodních cest středoevropských členů EU.

Ve Štrasburku dne 26. února 2014

**Miloš Zeman, prezident České republiky**



**Vojtěch Mynář, poslanec Evropského parlamentu**



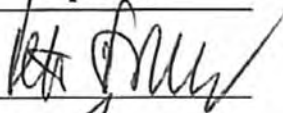

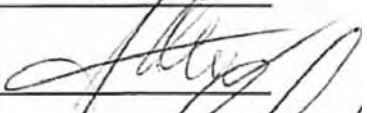



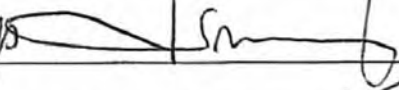
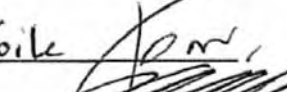
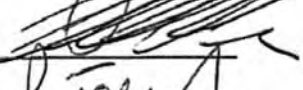
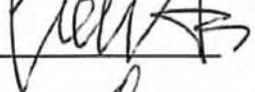
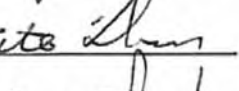



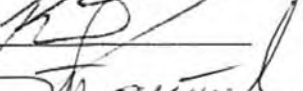
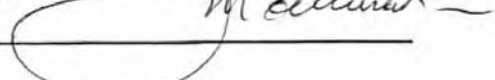
**Jerzy Buzek, bývalý předseda Evropského parlamentu**



Výstava D-O-L v budově Evropského parlamentu ve Štrasburku

## PODPISY ÚČASTNÍKŮ

odborné mezinárodní debaty, která se konala ve Štrasburku dne 26. února 2014 na pozvání poslance Evropského parlamentu Vojtěcha Mynáře, a to u příležitosti návštěvy prezidenta České republiky pana Miloše Zemana v Evropském parlamentu, spojené s vernisáží výstavy „Budoucnost vnitrozemských vodních cest v EU – TEN-T a Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“:

Jméno a příjmení	funkce	podpis
PETER FERMAN	Koordinátor pro D-O-L	
Lubomír Fojtík	ředitel RVC-ČR	
JOSEF TOBOLA	na přes TILC sp. z o.o.	
Oldřich LESNÁČEK	Státní plavební správa	
Jan SKALICKÝ	Asociace D-O-L	
Czesław Szostak	Rada Kapitanů	
Bogusław Liberański	Part. Europ.	
Tomáš Gabriela	Přinomocník Křiževny - Koile	
Pieter Ommeloo	hostel. sejm RP	
Adam GIEREK	eurodeputovaný	
Dean Anagnostidis	Schiller Institute	
Zygmunt Antoniuk	sek. R. P. S.	
Christiane Schneider	ZMPH P	
Grzegorz Holmowski	W-ce pres ZMP S S	
Tomáš Kolářik	Plavba a vodní cesty o.p.s.	
Stanisław Stanisławski	SITWIM O/Opole Rada Gosp. Wodnej Górnaj Odry	

## **Po otevření výstavy D-O-L prezidentem ČR Milošem Zemanem na půdě Evropského parlamentu ve Štrasburku 26. 2. 2014 následovalo ihned**

### **STANOVISKO KOMISE PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ AV ČR K PROJEKTU KANÁLU DUNAJ-ODRA-LABE**

**Komise pro životní prostředí Akademie věd zásadně nesouhlasí s případnou výstavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe, která by byla jedním z největších zásahů člověka do fungování zbytků relativně přirozených ekosystémů ČR a střední Evropy za účelem krátkodobého ekonomického prospěchu.**

**Případná realizace projektu by měla mj. tyto negativní dopady:**

- 1. Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe by si vyžádala rozsáhlé zemní práce, které by těžce narušily přirozený rozklad organických látek a následně způsobily ztrátu vody z dotčených půd a snížení jejich sorpční schopnosti.**
- 2. Extrémní investiční náročnost projektu ve výši stovek miliard Kč (200–400?) je mimo reálné možnosti veřejných zdrojů zadlužené a dluh zvyšující české ekonomiky. Projekt přitom není preferován ani Evropskou unií ani některými sousedními zeměmi.**
- 3. Nízká vodnatost dotčené české krajiny a nutnost překonávání velkých výškových rozdílů by zvyšovaly provozní náklady natolik, že nelze očekávat využití kanálu pro pravidelnou nákladní kontejnerovou dopravu. Ta by navíc zhoršovala hospodářské výsledky v současnosti kapacitně značně nevytížené souběžné železniční dopravy.**
- 4. Doc. Machar z Univerzity Palackého v Olomouci odhadl pomocí metody hodnocení biotopů ČR (<http://fzp.ujep.cz/Projekty/VAV-610-5-01/HodnoceniBiotopuCR.pdf>) ekologickou újmu z výstavby ve výši 1,043 miliardy bodů (Machar I., Urbanismus a územní rozvoj, XIII, č. 4/2010, s. 20), což při aktuální hodnotě bodu za rok 2013 (15,88 Kč/bod) představuje ztrátu biotopové kapitálové hodnoty ve výši 16,5 mld. Kč. Následný pokles biodiverzity a zejména každoroční úbytek nejohroženějších životodárných podpůrných a regulačních služeb ekosystémů lze metodou energie-voda-vegetace odhadovat v řádu minimálně desítek miliard Kč (<http://fzp.ujep.cz/projekty/HodnoceniFunkciASluzebEkosystemuCR.pdf>).**

**Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe v současnosti nemá ekonomické, sociální ani ekologické zdůvodnění a opodstatnění. Jde o investičně velmi náročný projekt, který v nynější dematerializující se evropské ekonomice prokazatelně nezaručuje ekonomickou návratnost a navíc by v české krajině vytvořil nevratné ekologické ztráty na zbytcích relativně přirozených nivních biotopů české krajiny jako „střechy Evropy“, jejichž ekosystémy zadržují a uvolňují vodu do povodí tří moří.**

V Praze dne 26. 2. 2014

MUDr. Radim Šrám, DrSc.

předseda KŽP AV ČR

**Komise pro životní prostředí je poradním orgánem Akademické rady AV ČR, jejímž účelem je zpracovávat profesionální stanoviska k problematice životního prostředí v ČR, podporovat výzkum a organizovat semináře v této oblasti. V současné době má 22 členů, kteří jsou respektovanými odborníky nejen z ústavů AV ČR, ale i vysokých škol a dalších výzkumných institucí.**

---

**Pozn. redakce: Seznam členů výboru pro ŽP a jejich profese je uveden na str. 57 a 58**

# Experti a vědci brání vodní koridor Dunaj-Odra-Labe: Není megalomanský, bude nezbytný!

Skupina 43 vědců a expertů z oblasti dopravy, vodohospodářství, hydrometeorologie, geologie, energetiky, ekonomie, urbanismu a životního prostředí zabývajících se otázkami možného dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, mezi nimiž jsou rektori, děkani, profesori a další odborníci, reaguje na prohlášení poradního orgánu Akademie věd ČR – Komise pro životní prostředí, která tento projekt koncem února odsoudila jako „neekonomický, nesociální a neekologický“.

Skupina expertů považuje takové vyjádření poradního orgánu AV ČR za politováníhodné, které snižuje důvěryhodnost této instituce.

Vede ke tomu především fakt, že poslední oficiální studie (Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovaná pro Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR v roce 2006 a Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe pro vládu ČR v roce 2007) doporučily pokračování územní ochrany trasy vodního koridoru D-O-L a další pokračování přípravy projektu, přičemž ukázaly na pozitiva socioekonomická, vodohospodářská a energetické využitelnosti i dopravního významu projektu D-O-L.

Zpracování analýz se zaměřením na krátkodobé i dlouhodobé přínosy dokončení vodního koridoru D-O-L a vyhodnocení eliminace možných konfliktů výstavby D-O-L se zájmy ochrany životního prostředí doporučili usnesením Asociace krajů ČR v dubnu 2013 také všichni hejtmani.

Experti chápou, že komise pro životní prostředí AV ČR obsahuje odborníky pro oblast životního prostředí, avšak ostatní odbornosti jsou mimo posuzovaný projekt (epidemiolog, fyzikální chemik, rekreolog, botanik, odborník na chemické procesy, molekulární genetik, odborník na fyziku atmosféry, biolog termitů, apod.). Řada ultimativních a přitom povrchních, nepoučených, a často dokonce nepravdivých tvrzení jenom dokazuje, že k ostatním otázkám projektu D-O-L jim odborné znalosti scházejí. Experti jsou si vědomi, že řadu otázek by bylo vhodné při další přípravě projektu D-O-L řešit podrobněji, nejlépe za účinné spolupráce vědců a odborníků nejrůznějších profesí.

## Reakce expertů na jednotlivé body prohlášení komise pro životní prostředí AV ČR:

- K tvrzení, že by vodní cesta „zhoršovala hospodářské výsledky v současnosti kapacitně značně nevytížené souběžné železniční dopravy“ uvádí železniční expert Emanuel Šíp: „*Souběh železničních tratí s vodními cestami je v Evropě běžným a vítaným jevem, protože vytváří pozitivní konkurenční prostředí, ale také prostor pro žádoucí propojení těchto dopravních módů.*“
- Vladimír Žák z Centra dopravního výzkumu dodává: „*Porovnáním, jaké přepravní proudy by se měly přesunout (dle strategie EU Doprava 2050) z kamionové dopravy jen na železnici je zřejmé, že železnice nebude schopna tyto objemy přepravit bez nutné výstavby třetích kolejí a hlavně přestavby uzlů. Přesun části zboží ze silnice na železniční a vodní dopravu bude v horizontu 5–10 let nezbytný. Dojde tím k výraznému odlehčení přetížených silničních tras, ale zejména k vyššímu využití ekologické přepravy po vodě i železnici, a tím i ke zlepšení životního prostředí.*“
- Profesor Miloslav Šlezinger z Ústavu inženýrských staveb, tvorby a ochrany krajiny Mendelovy univerzity Brno dodává: „*Ekologické aspekty začlenění takového díla do krajiny jsou oproti dálničním či železničním koridorům nesrovnatelně příznivější. Vodní cesta se také stane důležitým prvkem protipovodňové ochrany a její okolí může být - právě s aktivním přispěním odborníků v oblasti krajinné ekologie - významným biokoridorem v krajinně i prvkem kostry ekologické stability.*“
- K otázce „dematerializující se evropské ekonomiky“ dodává vedoucí Katedry podnikové ekonomiky VŠE profesorka Eva Kislingerová: „*Pokud by dokončení celého vodního koridoru D-O-L trvalo cca 40 let, pak můžeme s klidným svědomím předpokládat, že na konci této výstavby bude poptávka po přepravních kapacitách uvnitř Evropské unie minimálně dvojnásobná, poptávka po kapacitách směřujících mimo hranice Unie se zvýší nejméně o 80 procent, i zde je však vysoká pravděpodobnost násobného růstu. Jestliže tedy staví oponenti vodního koridoru D-O-L svoji argumentaci na tom, že vyspělé země v příštích desetiletích nebudou mít potřebu přepravovat takové objemy nákladu jako v minulosti, pak to je tvrzení, které je třeba odmítnout.*“

„Každý laik po pohledu na mapu vodních cest Evropy nepochybně dojde k závěru, že dokončení vodních cest spojujících Dunaj s Odrou a Labem bude dříve nebo později nezbytné a užitečné. Proto naši prozíraví předkové vytvořili na příslušných pozemcích stavební uzávěru umožňující budoucí výstavbu tohoto průplavu,“ říká prezident Klubu Stratég profesor Zdeněk Souček.

„Energetika je další zajímavá skutečnost ve vztahu k výstavbě průplavu D-O-L. Správný ekolog by, podle mého názoru, měl hlásat omezení kamionovou dopravu náročnou na spotřebu energie a převedme co největší množství přepravovaného nákladu na energeticky málo náročnou dopravu po vodě,“ dodává profesor Vladimír Strakoš z Vysoké školy logistiky v Přerově.

„Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dokáže posílit energetickou bezpečnost republiky čtyřmi desítkami vodních elektráren s reversibilními turbínami a vnitrozemská plavba zlepšit podmínky pro zásobování energetickými surovinami,“ říká vodo- hospodář a rozvojový expert OSN Milan K. Jermář.

„Tak jako každý jiný dopravní obor, tak i vodní doprava posouvá dopředu technickou, vzdělanostní a společenskou úroveň. Každý, kdo vnímá průřezově celospolečenský vývoj, pak musí konstatovat, že pro vodohospodářství a vodní dopravu jsou naše výkony v posledních 25 letech velmi nepatrné,“ říká profesor Václav Cempírek z Univerzity Pardubice.

Další oblastí, na kterou experti upozorňují, je doposud podceňovaná možnost využití vodního koridoru D-O-L k ochraně před extrémními výkyvy počasí, tedy před povodněmi a suchem, které v posledních letech trápí ČR. „*Takový systém úspěšně funguje již přes 20 let na německém průplavu Rýn-Mohan-Dunaj a pro ČR se stane v budoucnu nezbytností,*“ potvrzuje hydrometeorolog Vilibald Kakos.

„Z krajinného a urbanistického hlediska experti hodnotí projekt D-O-L spíše jako výzvu pro odvážná řešení, než jako hrozbu pro českou a moravskou krajinu,“ dodává architekt Jan Fibiger, předseda Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství a předseda správní rady ČVUT Praha.

Experti odmítají lživou mediální kampaň vedenou proti projektu D-O-L a vítají rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR pokračovat v přípravě dokončení vodního koridoru D-O-L, která by měla zahrnovat také zpracování komplexních podkladů pro další projednávání a přípravu projektu.



# STANOVISKO EXPERTŮ

## k prohlášení Komise pro životní prostředí AV ČR k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Dne 26. února 2014 vydala Komise pro životní prostředí AV ČR text s názvem Stanovisko Komise pro životní prostředí Akademie věd České republiky k projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V tomto textu je řada ultimativních a přitom povrchních, nepoučecných, a často dokonce nepravdivých tvrzení, která je nutné uvést na pravou míru. Samozřejmě řadu otázek by bylo vhodné při další přípravě řešit podrobněji, nejlépe za účinné a neprestížní spolupráce vědců a odborníků nejrůznějších profesí.

Naše reakce chce ale především upozornit na dvě skutečnosti:

- Složitým problémům a otázkám, navíc mnohaoborovým, viditelně nesvědčí jednostranné pohledy, neprovázané s pohledy a znalostmi dalších odborníků.**
- Možná již přišel čas, kdy společenské povědomí v jakékoli oblasti našeho života a konání by nemuselo vznikat pouze vzájemným osočováním, ale naopak tvůrčí komunikací, potažmo spoluprací.**

Navrhujeme, aby oba texty – tedy text Komise pro životní prostředí AV ČR a text náš – se staly prvním východiskem pro široký dialog. *Texty v rámečcích jsou doslovným, nekráceným přepisem ze Stanoviska Komise pro životní prostředí Akademie věd České republiky, pod rámečky je stručný popis skutečného stavu.*

Komise pro životní prostředí Akademie věd zásadně nesouhlasí s případnou výstavbou kanálu Dunaj-Odra-Labe, která by byla jedním z největších zásahů člověka do fungování zbytků relativně přirozených ekosystémů ČR a střední Evropy za účelem krátkodobého ekonomického prospěchu.

**Skutečnost:**

- V žádném případě se nejedná o velký, či dokonce jeden z největších „zásahů“; jedná-li se vůbec o „zásah“, je podstatně menší, než například plánované dálnice a vysokorychlostní tratě (aniž je tím zpochybňujeme!) nebo fotovoltaické elektrárny.
- Stran ekosystémů: Pokud je nám známo, za cenné ekosystémy se v tomto směru považují hlavně vodní toky. Již dnes se pro trasu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe využívají jen ty říční úseky, které již dříve prošly z různých důvodů úpravami (především z protipovodňových důvodů). Zbytek trasy je veden mimo říční toky.
- Ekologické aspekty začlenění takového díla do krajiny jsou oproti dálničním či železničním koridorům nesrovnatelně příznivější. Okolí vodní cesty může být - s aktivním přispěním odborníků v oblasti krajinné ekologie - významným biokoridorem v krajině i prvkem kostry ekologické stability.
- Tvrzení o „krátkodobém finančním prospěchu“ je zcela nepodložené a oficiální studie mluví spíše o opaku<sup>(1,2)</sup>. Sami akademici si zde navíc protičeří, když dále o jakémkoliv ekonomickém prospěchu pochybují.
- Při přípravě vodního koridoru D-O-L bude použito udržitelné plánování a při součinnosti odborníků z mnoha oblastí se bude hledat „livable“ řešení s cílem vybudovat v ČR dopravní „blue-green networks“.

1. Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe by si vyžádala rozsáhlé zemní práce, které by těžce narušily přirozený rozklad organických látek a následně způsobily ztrátu vody z dotčených půd a snížení jejich sorpční schopnosti.

**Skutečnost:**

- Pojem „rozsáhlé zemní práce“ je věcně neuchopitelný. Pro přesnější vymezení by bylo vhodné tento pojem kvantifikovat a porovnat s jinými infrastrukturními koncepcemi (dálniční síť, síť vysokorychlostních tratí).
- Ztrátu vody vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v žádném případě nezpůsobí. Právě naopak – při dobrém návrhu přispěje k udržení vody v krajině, protože sníží okamžité odtoky (akumulace vody).
- Sorpční schopnosti se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe nedotkne: buď budou jeho úseky od okolního prostředí zcela izolované (utěsněné), nebo naopak budou výhodně korespondovat s okolním prostředím – obě tato pojetí jsou známá, vyzkoušená a osvědčená.

2. Extrémní investiční náročnost projektu ve výši stovek miliard Kč (200–400?) je mimo reálné možnosti veřejných zdrojů zadlužené a dluh zvyšující české ekonomiky. Projekt přitom není preferován ani Evropskou unií ani některými sousedními zeměmi.

**Skutečnost:**

- Projekt není „extrémně investičně náročný“. Nejedná se o jeden projekt, ale o soustavu jednotlivých funkčních úseků, budovaných postupně v období odhadovaném na 25-30 let. V době realizace tohoto projektu se předpokládá, že již hlavní infrastrukturní silniční a železniční systém bude dobudován, a tak bude možné alokovat z veřejných zdrojů příslušné zdroje, které by bylo možné významně doplnit o dotace z EU.
- Přitom projekt v řadě úseků řeší i protipovodňovou ochranu, která by – při nesmyslném samostatném budování stála sama o sobě miliardy Kč – takže lze investiční náročnost projektu o tyto „protipovodňové“ výdaje snížit.
- Zadlužení české ekonomiky má řadu příčin. Systémově k tomu bohužel přispívá drahá přeprava české exportní produkce do námořních přístavů; to jednak snižuje zisk producentů, jednak dokonce zcela znemožňuje přijmout a realizovat některé zakázky. Plavební připojení k námořním přístavům tento stav zlepšit – ve prospěch české ekonomiky.
- Preference Evropské unie jsou mnohotvárné, někdy dokonce protichůdné. Nicméně platí cíle evropské dopravní politiky (do roku 2030 zvýšit podíl železniční a **vodní dopravy** u přeprav nákladů na 30%, do roku 2050 na 50%).
- Evropské finanční nástroje (Fond soudržnosti a CEF-Connecting Europe Facility) rovnocenně upřednostňují železniční a vodocestné projekty.

3. Nízká vodnatost dotčené české krajiny a nutnost překonávání velkých výškových rozdílů by zvyšovaly provozní náklady natolik, že nelze očekávat využití kanálu pro pravidelnou nákladní kontejnerovou dopravu. Ta by navíc zhoršovala hospodářské výsledky v současnosti kapacitně značně nevytížené souběžné železniční dopravě

**Skutečnost:**

- Výše uvedená tvrzení patří mezi často opakované mýty. Vodnatost českých toků a výškové rozdíly jsou ve skutečnosti velmi podobné plavebně intenzivně využívaným evropským tokům (namátkou Mosela, Saara, Neckar, horní Rýn) a často i prokazatelně příznivější<sup>(3)</sup>.
- Vodní cesty v principu vodu nespotřebovávají, mohou ji naopak dokonce přivádět do vodohospodářsky deficitních oblastí, a to zejména v případě sucha (příklad nad jiné – průplav Rýn-Mohan-Dunaj). Náklady na čerpání vody se sanují jednak vlastní dodávkou vody, jednak funkcí přečerpávací vodní elektrárny (v době preference nestabilních zdrojů energie je to zvláště důležité).
- Tímto způsobem se zaručuje, že provozní náklady nerostou, takže se příslušné vodní cesty plně využívají, a to i pro pravidelnou nákladní kontejnerovou dopravu.
- Vytíženost souběžné železniční dopravy je velmi rozdílná, nelze to říci paušálně. Nicméně důležité dopravní trasy disponují všemi druhy pozemní dopravy, a to ku prospěchu příslušných regionů. Také metodika transevropských dopravních sítí TEN-T předpokládá u hlavních aglomerací dostupnost silniční, železniční a **vodní dopravy**<sup>(4)</sup>.
- Porovnáním, jaké přepravní proudy by se měly přesunout (dle strategie EU Doprava 2050) z kamionové dopravy jen na železnici je zřejmé, že železnice nebude schopna tyto objemy přepravit bez nezbytné výstavby nových tratí a hlavně přestavby uzlů. Přesun části

zboží ze silnice na železniční a také na vodní dopravu je v horizontu 5–10 let žádoucí. Dojde tím k výraznému odlehčení přetížených silničních tras, ale zejména k vyššímu využití ekologické přepravy po vodě i železnici, a tím i ke zlepšení životního prostředí. Z hlediska strategického pohledu rozvoje jednotlivých dopravních módů je tak důležité věnovat pozornost také rozvoji vodních cest.

4. Doc. Machar z Univerzity Palackého v Olomouci odhadl pomocí metody hodnocení biotopů ČR (<http://fzp.ujep.cz/projekty/VAV-61-0-5-0L/HodnoceniBiotopuCR.pdf>) ekologickou újmu z výstavby ve výši 1,043 miliardy bodů (Machar I., Urbanismus a územní rozvoj, XIII, č.4/2010, s. 20), což při aktuální hodnotě bodu za rok 2013 (15,88 Kč/bod) představuje ztrátu biotopové kapitálové hodnoty ve výši 16,5 mld. Kč. Následný pokles biodiverzity a zejména každoroční úbytek neohroženějších životodárných podpůrných a regulačních služeb ekosystémů lze metodou energie-voda-vegetace odhadovat v řádu minimálně desítek miliard Kč (<http://fzp.ujep.cz/projekty/HodnoceniFunkciASluzebEkosystemuCR.pdf>).

#### Skutečnost:

V této oblasti musíme předpokládat, že znalosti členů Komise pro životní prostředí AV ČR budou vyšší, než naše. Nicméně poskytneme alespoň některá vodítka ze zahraničních zkušeností:

- Nejmodernější evropské záhraniční spojení Rýn-Mohan-Dunaj prochází mimo jiné údolím říčky Altmühl, které je nejstarší bavorskou chráněnou krajinnou oblastí.
- Panovaly nejrůznější obavy stran ovlivnění spodních vod, degradace fauny a flóry, snížení biodiverzity atd., kvůli protestům byla výstavba na řadu let zastavena.
- Před výstavbou i po dokončení stavby zde po dlouhá léta fungovaly monitorovací stanice, sledující skutečný stav.
- Obavy se nenaplnily, dokonce naopak; proto již byla činnost monitorovacích stanic ukončena.
- Existence průplavu Rýn-Mohan-Dunaj byla přijata jak obyvatelstvem a statisíci návštěvníků, tak přírodou ve všech jejích složkách. Dlužno říci, že k tomuto úspěchu nemalou měrou přispěl renomovaný **ekolog prof. Grebe**, který úzce spolupracoval s techniky a projektanty – v podstatě jim „diktoval“ některá vhodná řešení. Dnes lze výstavbu průplavu Rýn-Mohan-Dunaj považovat nejen za jeden z příkladů ekologicky úspěšné výstavby, ale zejména za **příklad dobré spolupráce odborníků různých oborů**.
- Lze konstatovat, že na cca 80% trasy vodního koridoru D-O-L bude přeměněna orná půda s nejmenší ekologickou hodnotou na nejhodnotnější druhy území typu vodní plochy, mokřady, močály a mělké pobřežní zóny.
- Evropská komise vydala v roce 2012 metodický dokument o plánování vodních cest v chráněných oblastech NATURA 2000, který má za cíl ukázat možnosti potřebného rozvoje vodních cest a plavby při dodržení evropských směrnic a s ohledem na životní prostředí. V dokumentu se píše: „Chráněná území NATURA 2000 nejsou navržena jako „nerozvojové zóny“ a nový rozvoj není vyloučen. Místo toho jejich vytyčení vyžaduje, aby všechen nový rozvoj, který se v místě uskuteční, byl proveden způsobem, který zaručí typy stanovišť pro živočišné druhy, pro které byla lokalita určena.“<sup>(5)</sup>

Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe v současnosti nemá ekonomické, sociální ani ekologické zdůvodnění a opodstatnění. Jde o investičně velmi náročný projekt, který v nynější dematerializující se evropské ekonomice prokazatelně nezaručuje ekonomickou návratnost a navíc by v české krajině vytvořil nevratné ekologické ztráty na zbytcích relativně přirozených nivních biotopů české krajiny jako „střechy Evropy“, jejichž ekosystémy zadržují a uvolňují vodu do povodí tří moří.

#### Skutečnost:

- Dovolujeme si konstatovat, že stran ekonomické a sociální stránky členům Komise pro životní prostředí AV ČR evidentně chybí informace. Poslední zatím existující významnější dokument (Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovaná v roce 2006 pro Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR) ekonomickou výhodnost jasně prokazuje. Tato studie byla kladně oponována řadou špičkových odborníků.
- O investiční náročnosti již byla řeč. Vhodné je ještě dodat, že analýzou evropských statistik přeprav a investic lze prokázat, že **investice do vodních cest jsou nejrentabilnější**.
- K tomu je nutné připočítat i „nedopravní“ přínosy – **protipovodňová funkce, funkce zadržování vody v krajině, turismus, zhodnocení pozemků, bydlení u vody, vodní energetika atd.**
- **Zapomenout nelze ani na otázky energetické a surovinové bezpečnosti země** – vodní doprava, připojená k námořním přístavům, umožňuje diverzifikovat zdroje a přepravní trasy pro suroviny, zejména energetické (ropa, uhlí, zkapalněný zemní plyn).<sup>(6)</sup>
- Ekologické zdůvodnění jasně vyplývá z propočtů tzv. externalit, tedy vlivů jednotlivých typů dopravy na životní prostředí (exhalace, hluk, prašnost, smrtelné nehody, znečištění vod, zábor půdy) – vodní doprava je prokazatelně nejuvhodnější.
- Malá energetická náročnost vodní dopravy je prokázána. Využití nízkouhlíkaté dopravy je budoucností Evropy.
- Otázka, zda budoucí ekonomika Evropy bude „dematerializující“, je jednou z nejsložitějších otázek současnosti. Řada ekonomů již poukazuje na fakt, že hospodářský systém, neprodukující „hmotu“, je neudržitelný. Přitom spotřeba „hmoty“ je neoddiskutovatelná.
- I přes současnou rozsáhlou závislost na výrobě „hmoty“ mimo Evropu přepravní objemy v Evropě neklesají, naopak stoupají. To, že roste zejména silniční přeprava, není jistě vítáno ani ekology, a to ani profesionálními.
- Pokud by dokončení celého vodního koridoru D-O-L trvalo cca 40 let, pak můžeme s klidným svědomím předpokládat, že na konci této výstavby bude poptávka po přepravních kapacitách uvnitř Evropské unie minimálně dvojnásobná, poptávka po kapacitách směřujících mimo hranice Unie se zvýší nejméně o 80 procent, i zde je však vysoká pravděpodobnost násobného růstu.
- Jestliže tedy staví oponenti vodního koridoru D-O-L svoji argumentaci na tom, že vyspělé země v příštích desetiletích nebudou mít potřebu přepravovat takové objemy nákladu jako v minulosti, pak to je tvrzení, které je třeba odmítnout.

**Na rozdíl od členů Komise pro životní prostředí AV ČR považujeme postupné dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe – po jednotlivých funkčních úsecích – za užitečné, efektivní a potřebné. Možná proto, že o něm podstatně více víme. Kolegové z AV ČR zase vědí podstatně více o přírodě, chceme věřit že dokonce tolik, jako profesor Grebe. Jsme zastánci sdílení a rozvíjení znalostí, tvořivého ducha a vzájemného obohacování, nikoliv konfrontace.**

#### Reference:

- 1) Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovaná v roce 2006 pro Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/6->
- 2) Analýza hospodářského potenciálu dopravního koridoru Dunaj-Odra-Labe, Ředitelství vodních cest ČR 2012 [http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/27-analyza\\_hospodarstvi](http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/27-analyza_hospodarstvi)
- 3) Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe zpracovaná v roce 2007 pro Ministerstvo pro místní rozvoj ČR <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/category/5->
- 4) Bílá kniha dopravy – Strategie dopravy EU 2050 [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_cs.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_cs.htm?locale=en)

5) Pokyny k udržitelnému rozvoji a správě vnitrozemských vodních cest v kontextu směrnic EU o ochraně ptáků a o ochraně přírodních stanovišť (Guidance document on Inland waterway transport and Natura 2000)

[http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/TWT\\_BHD\\_Guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/TWT_BHD_Guidelines.pdf)

6) Modrá kniha – Blue Book Second Revised Edition – Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (New York, Geneva 2012)

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2012-inf07e.pdf>

### Se stanoviskem se ztotožňují:

**JUDr. Ivan Barančík** - rektor Vysoké školy logistiky o.p.s.

**prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.** - Oddělení logistických systémů Dopravní fakulta, Univerzita Pardubice

**prof. Ing. Jindřich Cigánek, CSc.** - odborník na revitalizaci krajiny, stavební expert - osobnost stavebnictví r. 2013, pořadatel „zakázané“ konference D-O-L 1972, zakládající děkan Fakulty stavební VŠB-Technické univerzity Ostrava

**Ing. arch. Jan Fibiger CSc.** - předseda správní rady ČVUT, předseda Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství

**Ing. Petr Forman** - koordinátor vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe MD ČR, bývalý náměstek ministra dopravy a ministra pro místní rozvoj ČR

**doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur** - zástupce vedoucího Katedry hydrotechniky, Fakulta stavební, České vysoké učení technické v Praze

**Prof. Ing. Dr.h.c. Pavel Gabriel, DrSc.** - čestný předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení; dlouholetý pracovník katedry hydrotechniky ČVUT Praha a Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.M. v Praze (Min. živ. prostředí ČR)

**prof. Ing. Václav Havlíček, CSc.** - Fakulta elektrotechnická ČVUT, bývalý rektor Českého vysokého učení technického v Praze

**Ing. Ivan Hošek** - vodohospodářský expert, prognostik

**Ing. Milan K. Jermář, DrSc.** - vodohospodář a rozvojový expert OSN, KfW, ADB a Evropské komise, em. spolupracovník Centre for Natural Resources, Energy and Transport, UN New York

**doc. Pavel Jurášek** - dopravní expert, předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení, bývalý pracovník Ministerstva dopravy ČR

**RNDr. Vilibald Kakos** - hydrometeorolog, emeritní člen Ústavu fyziky atmosféry AV ČR

**Ing. Jan Kareis, Ph.D.** - vyučující Fakulty dopravní ČVUT v Praze, ředitel projekční firmy Vodní cesty a.s.

**prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc.** - ekonomka, vedoucí Katedry podnikové ekonomiky Vysoké školy ekonomické

**Ing. Miroslav Kos, CSc., MBA** - vodohospodářský expert, předseda představenstva a generální ředitel Sweco Hydroprojekt

**RNDr. Jan Koukal, CSc.** - emeritní člen Akademie věd, bývalý primátor Prahy a velvyslanec ČR v Rakousku

**Ing. Bohumil Kujal** - předseda České společnosti vodohospodářské ČSSI

**Ing. arch. Miroslav Kukrál** - autor architektonického návrhu Křižovatky tří moří u Přerova

**Ing. Pavel Kutálek** - vodohospodářský expert, generální ředitel Pöyry Environment a.s.

**doc. Ing. Martin Leso, Ph.D.** - Fakulta dopravní, ČVUT Praha

**prof. Ing. Petr Moos, CSc.** - prorektor pro rozvoj ČVUT Praha, České vysoké učení technické v Praze, bývalý ministr dopravy ČR

**Ing. Pavel Neset, CSc.** - expert vodní dopravy Českého plavebního a vodocestného sdružení pro Moravu

**prof. Ing. Mírko Novák, DrSc.** - Fakulta dopravní, ČVUT Praha

**doc. Ing. Jana Pařílková, CSc.** - Ústav vodních staveb, Fakulta stavební, Vysoké učení technické v Brně (podpora s výhradou)

**Ing. Josef Podzimek** - vodohospodářský a vodocestný expert, na rozvoji vodních cest v ČR se podílil od 60. let 20. století

**Ing. Jaroslav Pospíšil** - předseda Spolku pro podporu Pomoraví

**doc. Ing. arch. Radomíra Sedláková, CSc.** - katedra architektury Stavební fakulty ČVUT

**Ivo Rýc** - ředitel poradenských služeb Asociace financování infrastruktury pro mobilitu, o. s.

**prof. Ing. Ctirad Schejbal, CSc.** - logistika cestovního ruchu, globální přírodní systémy, logistika přírodních surovinových zdrojů, Vysoká škola logistiky o.p.s., emeritní děkan Hornicko-geologické fakulty VŠB TU Ostrava, bývalý člen Surovinové rady MPO

**Ing. Jan Skalický** - místopředseda Asociace D-O-L, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR

**prof. Dr. Zdeněk Souček, DrSc.** - prezident Klubu Stratég

**prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc.** - Vysoká škola logistiky o.p.s., zakládající rektor

**doc. Ing. Pavel Šaradín, CSc.** - dopravní logistika, Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Ing. Emanuel Šíp** - dopravní expert, bývalý generální ředitel Českých drah a náměstek ministra dopravy

**prof. Dr. Ing. Miloslav Šlezinger** - Ústav tvorby a ochrany krajiny, Mendelova univerzita v Brně; Ústav vodních staveb, Fakulta stavební Vysoké učení technické v Brně

**Ing. Pavel Švagr, CSc.** - dopravní expert, bývalý dlouholetý ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, bývalý náměstek generálního ředitele Českých drah

**prof. Ing. František Trnka, CSc.** - ekonom, bývalý děkan zlínské Fakulty managementu a ekonomiky brněnského Vysokého učení technického

**Ing. Michael Trnka, CSc.** - stavební inženýr, expert v oboru hydrotechniky, vedoucí pobočky Pöyry Praha, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR

**doc. Ing. Jaroslav Veselý, CSc.** - Ústav vodních staveb, Fakulta stavební, Vysoké učení technické v Brně (podpora s výhradou)

**prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc.** - člen vědecké rady Fakulty dopravní, ČVUT Praha

**prof. Ing. Jiří Zegzulka, CSc.** - Institut dopravy, Fakulta strojní, VŠB TU Ostrava

**Ing. Vladimír Žák** - dopravní expert, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

V Praze dne 9. dubna 2014

# DOKONČENÍ VÝSTAVBY SYSTÉMU VODNÍCH KORIDORŮ V ČR

## TEZE K DISKUSI

### 1. Dlouhodobě nejsou řešeny plavební podmínky na Labi

Doporučení:

Neprodleně prosadit a realizovat výstavbu potřebných plavebních stupňů na Labi (Přelouč a Děčín).

Krátkodobě realizovat notifikovaný program pro rejsdaře včetně sanace za nefunkčnost infrastruktury vodních cest.

### 2. Dislokace a zaměření veřejných logistických center (VLC) neodpovídá moderním trendům

Doporučení:

V rámci koncepce VLC a prováděcích dokumentů OPD II důsledně uplatňovat podporu multimodálních (přednostně trimodálních s přístupem k vodní dopravě) center a v tomto rámci využít i existující přístavy (OPD II – Specifický cíl 1.3).

### 3. Příprava projektu dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je neefektivní a nedůsledná

Doporučení:

Je žádoucí koncepci dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovat jako dlouhodobou koncepci vodních koridorů v ČR vládním orgánem vybaveným potřebnými kompetencemi a rozpočtem na základě zákona.

Odpovědné zpracování kvalitní studie proveditelnosti je nutno pojmout jako základní prioritu pro definování české pozice v mezinárodní diskusi o hospodaření s vodou jako strategickou surovinou ve střední Evropě.

### 4. Investiční akce ve vodním stavitelství nejsou koordinovány

Doporučení:

Je žádoucí vždy trvat na mezioborové a mezirezortní (nadrezortní) koordinaci investic ve vodním stavitelství a vodní hospodářství ve všech případech, kde je to možné (např. symbióza plavebních a protipovodňových opatření). Při vyhodnocování investičních akcí je třeba brát v úvahu pozitivní přirozené externality.

### 5. Postavení ŘVC v dopravním systému ČR není dořešeno

Doporučení:

V rámci potřebné institucionální reformy celého odvětví dopravy nově konstituovat funkční ŘVC ČR s rovnoprávným postavením vůči ostatním investorům a správcům infrastruktury.

### 6. Financování provozu a údržby vodních cest je nesystémové

Doporučení:

V rámci potřebné novely zákona o SFDI systémově vyřešit financování výstavby, provozu a údržby vodních koridorů (obdobně jako je tomu u ostatních dopravních módů).

### 7. Procesní řízení při odstraňování následků povodní, zámru a jiných podobných škod není dostatečně upraveno

Doporučení:

Při odstraňování škod po povodních aj. aplikovat účinné dotační programy jako je tomu u pozemních komunikací a železniční sítě.

### 8. Vlivem neekonomického prostředí se zmenšuje a stárne lodní park

Doporučení:

Zajistit finanční prostředky pro realizaci schváleného notifikovaného systému finanční výpomoci s cílem realizovat program modernizace plavidel (OPD II – Specifický cíl 1.6 Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku) na základě zahrnutí do prováděcího dokumentu projednaného s cílovou skupinou dopravců.

### 9. Dopravní diplomacie a D-O-L

Doporučení:

Razantně zvýšit aktivity dopravní diplomacie a to na úrovni rezortů a vlád, na úrovni Evropského parlamentu a dalších institucí EU, koordinovat společný postup se zeměmi střední Evropy s cílem odstranit diskriminaci střední Evropy vůči starým zemím EU, aktivovat činnost ČR v Dunajské komisi.

### 10. Smluvní uspořádání ochrany splavnosti Labe

Doporučení:

Usilovat o uzavření mezistátní dohody mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o údržbě, provozu a zlepšování plavebních podmínek na labské vodní cestě.

### 11. Legislativní rámec

Doporučení:

V legislativním procesu v zákoně o liniových stavbách nedopustit vyřazení vodních cest z tohoto zákona, iniciovat úpravu zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a zákona č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů s cílem zlepšit podmínky pro výstavbu a provoz infrastruktury vodní dopravy.

V souvislosti s tím legislativně řešit dokončení vodního koridoru D-O-L a jeho institucionální zakotvení.

# Potenciál vodní dopravy pro přepravu tekutého zemního plynu (LNG)

Ing. Lubomír Fojtů – ředitel Ředitelství vodních cest ČR

V současné době se opět začíná hovořit o nutnosti zajistit energetickou bezpečnost naší země, respektive Evropské unie. Proto se vracím k tématu potenciálu vodní dopravy pro přepravu tekutého zemního plynu (LNG). Touto problematikou jsem se zabýval již před několika lety, kdy situace kolem energetické bezpečnosti a soběstačnosti ČR ještě nevyvolávala takové znepokojení jako v současné době. Zmíněná surovina se totiž dováží do ČR zhruba ze 75% z Ruska a ze stávajícího politického vývoje si i méně zdatný analytik snadno vyvodí, že tedy už nastal problém.

Podle Státní energetické koncepce, aktualizace 2012, používá zemní plyn v ČR 27% domácností. Většina soustav zásobování teplem založených na zemním plynu je závislá na dodávkách zemního plynu bez možnosti přechodu na alternativní zdroj. Tato sekce zásobuje teplem cca 10 % obyvatelstva. Podíl plynu na výrobě elektřiny je přibližně 4 %. Podíl plynu na energetické výrobě bude dále stoupat – mj. i proto, že se stále více bude využívat i v dopravě. Proto je jedním ze strategických cílů Státní energetické koncepce potřeba zajistit jeho bezpečnou a diverzifikovanou dopravu (to ostatně platí pro všechny dovážené energetické suroviny).

Většinu importu do ČR dnes zajišťují plynovody, ale ty mají jednu velkou nevýhodu – když z nějakého důvodu vyschnou zdroj, nelze je obrátit nebo přesunout jinač.

A ostatní velkokapacitní prostředky terestriální dopravy mají rovněž svá omezení. Přeprava kamiony je nežádoucí, dlouhodobě neudržitelná a především prakticky bez potenciálu dalšího nárůstu – když kvůli ničemu jinému, tak určitě minimálně kvůli kongescím. Přeprava vlaky má rovněž svá omezení. A to jak na straně infrastruktury, tak na straně vozového parku. Je zde rovněž problém společné infrastruktury pro osobní i nákladní dopravu a vysoký podíl té osobní.

Jedinou významnější rezervu skýtá vodní doprava, jejíž potenciál lze poměrně levně a rychle značně navýšit. Když říkám značně, mám na mysli násobky současných výkonů, nikoliv procenta nebo třeba desítky procent.

Kromě toho je velkou výhodou vodní dopravy její nízká energetická náročnost a tedy i nízké přepravní náklady.

V následujících odstavcích uvedu příklad možného využití již existující kapacity lodního prostoru českých rejdářů pro přepravu LNG do ČR.

Kalkulace vychází z použití speciálních kontejnerů na přepravu kapalného zemního plynu (jedním z výrobců je i děčínský Chart Ferox), které se rovněž nabízejí i na second hand trhu.

Základní body kalkulace ve zkratce:

- 1 40“ kontejner má objem 43,5 m<sup>3</sup>, tzn. 43 500 litrů tekutého plynu.
- Do 1 tlačného soulodí typu TR610+TČ 1150+TČ 500 (takových je u nás v mezinárodních přepravách naprostá většina) lze naložit 20 kontejnerů.
- Soulodí je schopno vykonat do měsíce 2 nakládky v Hamburku.
- Celková roční kapacita 1 soulodí je 14 616 m<sup>3</sup> kapalného plynu, tedy 14 616 000 litrů kapalného plynu. Toto číslo zohledňuje 30% odstávek na vodní cestě – tedy počítá se pouze provoz 70% roku.
- Z 1 litru kapalného plynu lze získat 625 dm<sup>3</sup> (0,625 m<sup>3</sup>) standardního zemního plynu, celková roční kapacita jed-

ného plavidla je tedy 14 616 000 litrů x 0,625 = 9 135 000 m<sup>3</sup> standardního zemního plynu.

- Roční náklady provozovaného soulodí činí 14 308 000 Kč.
- Náklady na 1 m<sup>3</sup> standardního zemního plynu jsou 14,3/9,135 = 1,57 Kč. Tato hodnota je maximální a zohledňuje v průměru všechny možné negativní vlivy, tzn. ve skutečnosti bude nižší. Pravděpodobně se na podobné číslo dostaneme i včetně pořizovací ceny kontejnerů při určité rozumné odpisové době.
- Čeští rejdáři disponují v současné době zhruba 20 výše uvedenými soulodími. Kdybychom tedy použili celou jejich kapacitu na přepravu zemního plynu, byla by celkem asi 183 000 000 m<sup>3</sup> ročně.
- Tím bychom pokryli buď cca 91% veškerých potřeb LNG na výrobu elektřiny nebo 7% jeho spotřeby v domácnostech.
- Tento krok lze učinit teoreticky bez jakýchkoliv průtahů a dalších velkých investic (kromě vyřešení vyprázdnění kontejnerů v místě vykládky a pořízení samotných kontejnerů). Je rovněž možné zahájit přepravy náběhově, s menším počtem plavidel na začátku a postupně navýšovat, pokud se tento druh přepravy osvědčí.
- Přepravy této komodity by nebyly tak silně závislé na vodních stavech, protože kontejnery jsou lehké, nicméně pro případné další navýšování kapacity by bylo potřeba dořešit zlepšení plavebních podmínek na českém úseku Labe (mj. je potřeba přepravovat i jiné zboží), díky čemuž by pak roční kapacita přeprav plynu byla limitována pouze počtem soulodí a kapacitou nakládacích a vykládacích míst. V zásadě při stavbě nebo nákupu dalších soulodí by se kapacita labské vodní cesty mohla dlouhou dobu nadále prudce navýšovat.

Na Rýně se LNG přepravuje plavidly velmi intenzivně a rychle se rozvíjí infrastruktura pro jeho překlád a zpracování. A není určitě od věci, že vzrůstá počet plavidel, které LNG používají i jako palivo. Velmi často se o něm v souvislosti s vodní dopravou v zasvěcených kruzích hovoří jako o palivu blízké budoucnosti.

**Opatrně bych si v této souvislosti dovolil na závěr podotknout, že každá z těch ekologických elektrických lokomotiv, které jsou tak vychvalovány našimi zelenými spoluobčany, má komín v elektrárně. A tam se topí uhlím jako před sto lety.**



Typický 40" kontejner na přepravu LNG

# Vežu vám 30 tisíc pracovních míst

## Vojtěch Mynář – poslanec Evropského parlamentu

O přípravě dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe bylo napsáno v minulých měsících mnohé. Po předchozí pasivitě nyní přichází doba, kdy se o projekt začíná zajímat široká veřejnost i vládnoucí garnitura. V létě roku 2013 poslalo ministerstvo dopravy do Bruselu žádost o znovuzařazení projektu do klíčové dopravní infrastruktury TEN-T. Na podzim se konaly dvě významné mezinárodní konference v Ostravě, TRANSPORT a o projektu Dunaj-Odra-Labe. Polští kapitáni říčních lodí projekt rovněž výslovně podpořili. Následně zveřejnila Evropská komise revidovaný plán na podporu vnitrozemské vodní dopravy, který počítá s větším objemem vodní dopravy na úkor přetížených silnic.

Koncem února jsem ve Štrasburku u příležitosti návštěvy prezidenta republiky Miloše Zemana uspořádal o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe výstavu. Tu pan prezident slavnostně otevřel a při této události vzkázal všem kritikům, že projekt je asi natolik megalomanský, jako projekt rybníkářské soustavy Jakuba Krčína z Jelčan a Sedlčan, který je dnes jedním z klenotů české krajiny. Tato mezinárodní odborná událost byla podpořena podpisem memoranda, k němuž se připojili zástupci Česka, Polska, Slovenska i experti z těchto zemí. V něm byla projektu jednoznačně vyjádřena podpora a shrnuty kroky, které je potřeba prioritně učinit.

Mezi ně patří především výstavba úseku propojující českou Ostravu s polským říčním přístavem Kędzierzyn-Koźle a s tím související logistické centrum a přístav Ostrava-Bohumín. Jedná se o území při česko-polských hranicích, kde již několik let postupně vzniká záměr na zřízení nadnárodního česko-polského logistického centra Věřňovice-Gorzyczki. Tyto záměry získaly na reálnosti otevřením dálnice D1 s napojením na polskou A1, existuje tu i kvalitní železniční napojení (na obou stranách hranice), včetně návaznosti na nejmodernější nákladní nádraží v ČR v Bohumíně.

Záměr na zřízení této vodní cesty má významnou podporu v Polsku i v Moravskoslezském kraji a po technické stránce je připraven. Na české straně se akce připravuje ve spolupráci s Moravskoslezským krajem, Statutárním městem Ostrava, Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Vysokou školou podnikání v Ostravě, Hospodářskou komorou ČR a Českým plavebním a vodocestným sdružením. Garantem tohoto projektu je vládní zmocněnec pro Moravskoslezský kraj doc. Jiří Cienciata. Projekt byl zahrnut také v již zmiňovaném štrasburském memorandu, které v sídle Evropského parlamentu svým podpisem podpořil kromě prezidenta Miloše Zemana také Jerzy Buzek, bývalý polský premiér a předseda Evropského parlamentu.

Inspirací a vzorem celému projektu je logistické centrum a přístav Norimberk, kde na ploše přibližně 380 ha za dobu 10 let (ještě před otevřením průplavu Rýn-Mohan-Dunaj) vzniklo sedm tisíc nových pracovních míst (v aglomeraci s 3,5 mil. obyvatel), což je podstatný argu-

ment obzvláště v situaci stále se zvyšující nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji. V případě potencionálního vzniku nadnárodního logistického centra Gorzyczki-Věřňovice, které se nachází v centru 8milionové průmyslové aglomerace, lze podobně očekávat vytvoření až 10 tisíc nových pracovních míst.

Co se týče potenciálního napojení logistického centra na Oderskou vodní cestu, na základě dlouholeté česko-polské spolupráce na mezirezortní úrovni existuje dostatek technických podkladů pro další postup a uzavření potřebných mezistátních smluv. Po věcné stránce již probíhá výstavba nádrže Racibórz, která je klíčovou investicí pro plavební napojení ČR na oderskou vodní cestu.

V České republice však v současné době očekáváme především urychlené kroky z vládní strany. Ideálním vyjádřením podpory by bylo rozhodnutí vlády o vzniku logistického centra a veřejného přístavu Ostrava-Bohumín, včetně rozhodnutí o zpracování projektu financování, s vysokým podílem evropských a soukromých prostředků. Dále by navazovala příprava a uzavření smluv s Polskou republikou.

Dalším vhodným opatřením je pozastavit privatizaci ploch průmyslové zóny Dolní Lutyně, která je ve vlastnictví Pozemkového fondu ČR a využít existující předkupní práva v tomto prostoru. V té souvislosti je třeba provést změny územního plánu Bohumína zahrnující prostor logistického centra a železničního napojení na nádraží Bohumín a zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a zahájit proces environmentálního hodnocení.

Především je ale potřeba se vrátit k harmonogramu dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který představilo ministerstvo dopravy v září loňského roku. Ten počítá s realizací prioritních úseků během několika let a kompletním dokončením celého projektu do roku 2039. Tomuto optimistickému scénáři musí však předcházet splnění dvou předpokladů, kterými je dokončení studií proveditelnosti aktuálních úseků vodního koridoru D-O-L v roce 2015 a dokončení jednávání s dotčenými státy v roce 2016. Pak může začít dopracování projektové dokumentace a v roce 2018 zahájení výstavby již zmíněného úseku Ostrava-Kędzierzyn/Koźle.

Bez popsané usilovné přípravy se totiž nepodaří naplnit jeden z hlavních cílů projektu, kterým je hospodářské oživení Moravskoslezského kraje. Oživení, které je tak důležité obzvláště v době zhoršující se sociální situace. Oživení, které přinese po dobu výstavby 15 let třicet tisíc pracovních příležitostí a při provozu další tisíce míst. Byli bychom nezodpovědní – zvláště s rizikem uzavírání dolů OKD – pokud bychom této příležitosti nevyužili, navíc pokud máme unikátní příležitost využít prostředků evropských fondů. Ty se však nečerpají sami, ale musíme pro to podniknout příslušné kroky. Jsem přesvědčen, že nyní nastala ta správná doba.

# Jerzy Buzek podpořil vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v Ratiboři

**Ing. Josef Tobola** – člen Českého plavebního a vodocestného sdružení

V sobotu 29. března 2014 se bývalý polský premiér a bývalý předseda Evropského parlamentu profesor Jerzy Buzek zúčastnil setkání na zámku v Ratiboři na pozvání města a místních občanských sdružení. Jeho návštěva rovněž souvisela s volební kampaní do Evropského parlamentu.

Mezi pozvanými hosty na zámku v Ratiboři byli z ČR europoslanec Vojtěch Mynář a Josef Tobola (člen ČPVŠ) a dále primátor Ratiboře, starosta okresu Ratiboř a zástupci místních samospráv a sdružení a pozváni byli rovněž kapitáni polské říční plavby. Účastníci setkání a čeští zástupci odpovídali na kladené otázky týkající se spolupráce příhraničních regionů z Polska a České republiky, a zákonitě byla projednávána záležitost výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jako příležitosti pro hospodářský a sociální rozvoj na obou stranách hranice. K této záležitosti vystoupila Gabriela Tomik – zplnomocněnkyně pro Odru primátora města Kędzierzyn-Koźle, která informovala o rozvoji vodních cest v Polsku, o vyčlenění finančních prostředků na rekonstrukci Gliwického průplavu a vedení polsko-českých rozhovorů o spolupráci na přípravě splavnění Odry až k hranici s ČR. Dále informovala přítomné o memorandu podepsaném 26. 2. 2014 ve Štrasburku, které podepsal prezident ČR Miloš Zeman a řada dalších účastníků z Polska a ČR, mimo jiné polští europoslanci napříč politickým spektrem. Po předmětném setkání v Ratiboři toto memorandum rovněž podepsal Jerzy Buzek. Ve svém vystoupení řekl, že byl premiérem vlády, která se této spolupráci věnovala s náležitou vážností a v roce 1998 byl přijat program Odra 2006, v rámci kterého měla již být realizována oderská vodní cesta do Koźle a k tomu bylo v roce 2000 dojednáno s jeho tehdejším českým protějškem Milošem Zemanem memorandum. Předpokládalo se, že druhým krokem bude Program Odra 2012, kdy se bude z evropských prostředků realizovat v letech 2014–2020 propojení k hranici ČR a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v České republice. Toto zpoždění musíme co nejdříve dohnat, máme k tomu veškeré předpoklady.

Vodní koridor D-O-L má tolik příznivců jako odpůrců a vyvolává spoustu emocí, a to nejen v prostředí spojené s plavbou a dopravou. V této souvislosti zazněl velký point-line na toto téma od Jerzyho Buzka: „V roce 1961 americký prezident Kennedy oznámil, že v příštích deseti letech Spojené státy vyšlou své astronauty na Měsíc, aby dokázal světu, že jsou lídry v letectví. Byl dotazován, jaké výhody můžeme získat po realizaci takového zdánlivě nesmyslného a nákladného projektu. Pro mnoho obyčejných lidí byl tento nápad stejně abstraktní jako vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.“

Ale Američani tento záměr uskutečnili a v roce 1969 se konal let na Měsíc. A na měsíčním povrchu Neil Armstrong pronesl slavnou větu: „Je to malý krok pro člověka, ale velký skok pro lidstvo.“ Tak to bylo. Ve skutečnosti americký vesmírný program způsobil velký skok ve vědě



Josef Tobola, europoslanec Vojtěch Mynář a emeritní polský premiér a předseda Evropského parlamentu Jerzy Buzek na setkání v Ratiboři

a technice a ve Spojených státech jen v jedné dekádě dosáhl nebývalý ekonomický růst a stále sklízají plody plnou hrstí z tohoto období. Každý investovaný dolar se jím prokazatelně vrátil 14násobně.

„Podobně je to s myšlenkou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: může to být neuvěřitelný skok pro tuto část Evropy, jehož přínos budeme moci posoudit až po letech řezáním kupónů z těchto investic. Oproti Američanům máme obrovskou výhodu, že už v době výstavby vznikne spousta nových pracovních příležitosti. Pro projekty tohoto typu je v EU dostatek finančních prostředků a multiplikační efekt může způsobit významný rozvoj průmyslu a jiných odvětví jako např. turismu v této části Evropy. K tomu je významně zvýšen rozpočet pro inovace, z kterého je nutné čerpat zdroje, a to, že je čerpat umíme, to jsme dokázali, stačí se projet po cestách zde ve Slezsku,“ dodal Jerzy Buzek.



U města Ratiboř probíhá výstavba nádrže Racibórz Dolny, která je klíčovou investicí pro plavební napojení ČR na oderskou vodní cestu, zdroj: [www.programodra.pl](http://www.programodra.pl)

## Energetický velvyslanec Bartuška k D-O-L

parlamentnilisty.cz

**Redaktor Jan Rychetský: Nemělo by Česko místo uvažování o kanálu Dunaj-Odra-Labe přemýšlet o finanční podpoře ropovodů, které by zmírnily naši závislost na Rusku?**

**Velvyslanec ČR pro otázky energetické bezpečnosti Václav Bartuška:** Ropovod ze Západu jsme už postavili, spuštěn byl v roce 1996. Plynovodní propojení ze Západu a kontrakt s Norskem máme od roku 1997. Musím vyslovit uznání českým vládám devadesátých let, že udělaly pro energetickou bezpečnost této země hodně. V této chvíli se bavíme o dalších možných propojeních – s Polskem, s Rakouskem, které by naše postavení dále zlepšily. Hlavní kus práce už byl ale vykonán. **A jestli mohu krátce ke kanálu Dunaj-Odra-Labe, vadí mi, že ta myšlenka byla mnoha lidmi odmrštěna jen proto, že se jí zastal prezident Miloš Zeman. Naši zemi stále chybí kusy klíčové infrastruktury, jako dálnice či rychlé vlaky. Zda sem patří i průplav D-O-L, nevím, ale určitě bych podobné projekty posuzoval opatrněji.**

## O průplavu Dunaj-Odra-Labe jinak

PhDr. Miloslav Ransdorf, CSc.  
parlamentnilisty.cz

**Řada dnešních novinářů a politiků se ráda posmívá Zemanovi kvůli jeho prosazování průplavu Dunaj-Odra-Labe. Já mezi ně nepatřím, dokonce si myslím, že je užitečné o této myšlence diskutovat a že není vůbec hodna posměchu.**

Už je to hodně let, kdy jsem přečetl se zájmem knihu Jana Antonína Bati (1898–1965) *Budujme stát pro 40 000 000 lidí* (vyšla začátkem května 1937 ve zlínském nakladatelství Tisk). Připomínám, že tehdejší Československo mělo 15 milionů obyvatel, industrializovaný pouze západ republiky, mizernou infrastrukturu a o hospodářské a kulturní jednotě se nedalo mluvit. Baťa ale vytyčil smělý cíl, abychom byli v Evropě prvními kulturně, ekonomicky, prosperitou i spokojeností lidí. Aby byl tento cíl dosažitelný, bylo podle něj nutné nejdřív vybudovat efektivní a výkonné dopravní spojení všech částí republiky, jež by následně umožnilo spojení s okolním svě-

tem. To považoval za klíčovou podmínku. Baťovy názory na úlohu propojeného systému silniční přepravy, železnice, letecké dopravy a vodních cest byly moderní a pokrokové. Součástí jeho velkorysé vize byl průplav Dunaj-Odra-Labe.

Kanál Dunaj-Odra-Labe není u Bati jen osamělá idea, ale součást uceleného plánu výstavby státu. Zemanovi není třeba se smát, naopak je potřebné mu pomoci, aby mohl jít uvedenou cestou – vyvolat diskusi o komplexním přebudování země, která dlouhá léta přešlapuje na místě a ztrácí své pozice.

Zeman uvažuje o tom, že by se dílo realizovalo z přibližně 60% na náklady Evropské unie. Řada zemí střední Evropy by projekt podpořila, ale Německo a Rakousko ne. Zajímá mě se proč. Zjistil jsem, že zemské sněmy v Sasku a v Braniborsku přijaly usnesení o takzvaných labských stupních. Zelení všech odstínů a frakcí tam prosadili, že se dno Labe nebude bagrovat a prohlubovat, v důsledku čehož jím i nadále nebudou moci proplouvat lodě s hlubokým ponorem. Částečně to udělali proto, aby podpořili německé říční přepravce, jimž tvrdě šlapou na paty nizozemské lodě s hlubším ponorem. Hlavní důvod je ale ten, že Zelené (v nejširším smyslu) v Německu sponzoruje Deutsche Bundesbahn (DBB), tedy Německé spolkové železnice – a železnice přece nebude ohrožovat své přepravní výkony a zisky tím, že si do rajónu pustí dopravní konkurenci.

V České republice jsou militantně proti tomuto dopravnímu dílu ze všech politických stran hlavně Zelení (včetně předseď Lišky). Čeští Zelení vždy mohli počítat se sponzorováním od německých Zelených. A v pozadí tu máme opět DBB.

Cesta k realizaci vodního díla tedy vede přes agitaci v Německu, kde bude zapotřebí přesvědčit zainteresované o tom, že při integrovaném dopravním systému mohou na věci vydělat i železnice. V příštím období Evropského parlamentu se toto téma může pozdvihnout na úroveň evropsky diskutovaného předmětu.



## Odvážné vize a záměry si kvalitní studii proveditelnosti zaslouží

**Petr Knap** – vedoucí partner společnosti Ernst & Young pro veřejný sektor

zdroj: parlamentnilisty.cz

Široce diskutovaný projekt průplavu Dunaj-Odra-Labe je v tuto chvíli pozastaven. Rozumím pohnutkám, které k tomu vedly – jde o velmi ambiciózní, nedostatečně prodiskutovaný projekt a jeho výstavba by přesáhla období jedné generace. Je ovšem bezesporu škoda, že se nedala reálná a odborná diskuze o možném přínosu průplavu, případně o přínosu výstavby některých jeho částí (např. severo-jihního propojení). Bez důkladně a objektivně zpracované studie tu zůstane řada domněnek a úvah, které mohou zastánci či odpůrci tohoto bezpo-

chyby kontroverzního díla kdykoliv vytáhnout.

Podle mého názoru by věci prospěla kvalitní studie proveditelnosti, která by se primárně zaměřila na netechnické aspekty, tedy na společenské a ekonomické efekty takové stavby.

**Jako by měl být obviněný nevinný až do finálního odsouzení, tak by i nápad měl být považován za realizovatelný až do finálního zpochybnění. V této zemi máme málo odvážných vizí a záměrů, takže bychom těch pár nápadů měli, myslím, nezaujatě posoudit. Zejména pak nápady, které jsou zvažovány už několik staletí.**



## Kanálový sen

Michal Kraus – ekonom a politik

zdroj: parlamentnilisty.cz

V roce 2003 se předpokládalo, že první etapou celého vodního díla Dunaj-Odra-Labe by bylo napojení jižní Moravy na Dunaj, a to až k Břeclavi.

Když jsem v dubnu 2003 jako předseda nevládního česko-rakouského občanského Sdružení Dunaj-Odra-Labe zahajoval mezinárodní konferenci, které se za českou i rakouskou stranu zúčastnili poslanci obou parlamentů, zástupci obou vlád, regionálních zastupitelstev (Jihomoravského i Dolnorakouského) a také zastupitelé Vídně, Brna či Břeclavi a která měla oficiálně odstartovat zpracování projektové dokumentace na výstavbu první etapy průplavu z Vídně do Břeclavi, bylo kolem toho mnoho slávy.

Konferenci předcházelo podepsání mezivládní dohody na úrovni náměstků ministerstva dopravy obou zemí, která měla umožnit financování prací na projektu z fondů EU. Rakouská strana byla velmi aktivní a připravená nést i větší část finanční zátěže, bohužel české ministerstvo pod vedením tehdejšího ministra za KDU-ČSL Šimonovského, který se mimo jiné podepsal i pod ostudu jménem výstavba R 47, celou dohodu zbojkotovalo a projekt nakonec spadl pod stůl.

Tehdy se předpokládalo, že první etapou celého vodního díla by bylo napojení jižní Moravy na Dunaj, a to až k Břeclavi, kde se plánovala výstavba mamutího logistického centra včetně přístavu, překladiště a propojení na dálniční síť na dálnici D2 a následně D1 a dopravního propojení na letiště Brno-Tuřany.

Jsem pevně přesvědčen, že u této varianty by měly začít znovu oživované debaty nad realizací diskutovaného obřího vodního díla. Tato varianta má mnoho plusů, mimo jiné rozdíl výšek hladiny Dunaje a Moravy u Břeclavi je pouhé čtyři metry a výstavba tohoto napojení by nebyla finančně příliš náročná.

U této varianty je také možné najít konsenzus mezi názorem prezidenta republiky Miloše Zemana, který patří mezi významné a důrazné podporovatele výstavby celého průplavu a stanoviskem současného ministra dopravy, který výstavbu celého průplavu neguje s tím, že se jeho ministerstvo zaměří spíše na menší projekty.

Pro tuto variantu také opakovaný souhlas vyslovila i rakouská strana, včetně záměru spolufinancovat jak vypracování projektu, tak samotnou výstavbu takto definované 1. etapy průplavu D-O-L. A tato varianta jednoznačně neguje připomínky komise pro životní prostředí Akademie věd ČR, které jsou v případě splavnění Dunaje do Břeclavi nepravdivé, nesprávné a irrelevantní.

Pokud by s touto variantou pracovalo také ministerstvo dopravy, které zpracovává klíčovou studii, jistě by mohlo přehodnotit své stanovisko, že z důvodu vysoké finanční náročnosti bude možné k zahájení výstavby průplavu přistoupit až po roce 2030.

Rozdělení výstavby do menších investičních celků by naopak mohlo být zahájeno podstatně dříve a významnou měrou přispět k ekonomickému oživení české ekonomiky.

Tím spíše, že kromě prezidenta Miloše Zemana dává jasnou podporu projektu i ministerstvo zemědělství a také ministerstvo pro místní rozvoj, jehož mluvčí Jana Jabůrková připomněla, že o projektu se vedou jednání i na úrovni Evropské komise. Právě podpora ze strany evropských fondů a dohoda se sousedními státy může být pro realizaci klíčová. Svou podporu opakovaně vyslovilo i zastupitelstvo Olomouckého a zejména Jihomoravského kraje.

**Mám tedy za to, že by všichni ti, kteří budou zase po čase o blízké budoucnosti (ne)výstavby průplavu uvažovat, jednat a rozhodovat, by měli zaměřit svou pozornost nikoliv na hledání argumentů, proč to nejde, ale hledat a nalézt cestu jak, byť po částech začít budovat dílo, které může mít v budoucnu pro vliv a důležitost České republiky v rámci EU, jakožto důležité dopravní vodní tepny a pro rozvoj české ekonomiky, zásadní význam.**

Snad tak najde uplatnění i první pracovní nástroj, který byl pro realizaci průplavu zakoupen u příležitosti výše citované konference již v roce 2003.



*Předseda sdružení DOL a místopředseda rozpočtového výboru PSP ČR Michal Kraus, místopředseda hospodářského výboru a člen podvýboru pro dopravu a výstavbu dopravní infrastruktury PSP ČR Miroslav Kapoun a místostarosta Břeclavi a poslanec PSP ČR František Strnad s krumpáčem s podpisy všech účastníků mezinárodní konference o průplavu D-O-L v roce 2003*

# Jaký je stav nákladní vodní dopravy v ČR z pohledu uživatele vodních cest?

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

Řeky Labe a Vltava jsou využívány k dopravě minimálně již 2. tisíciletí a tedy tato doprava je zcela nepochybně nejstarším dopravním odvětvím na našem území. Po celou dobu s vývojem technologií se lodě přizpůsobovaly řekám a vyvíjely se. V posledních 25 letech však tento vývoj v České republice prakticky ustal a s tím nastal i úpadek našeho dopravního odvětví. Příčin je několik, nicméně ta hlavní je to, že současná úroveň možných technologií koresponduje se základními fyzikálními zákony a ekonomickou únosností lodní dopravy. Můžeme používat rychlolodě a nebo vznášedla, ale vynaložené dopravní náklady nebudou konkurenceschopné. Pořizovací náklady plavidla s nejmodernějšími technologiemi a poznatky nelze pak v praxi za daných podmínek na nedokonalé vodní cestě nikdy zaplatit. Tedy technologie není to, co by lodní dopravu zásadně omezovalo nýbrž omezení představuje absence rozvoje dopravní infrastruktury vodních cest. V posledních desetiletích dochází k překotnému rozvoji zejména silniční dopravy a ani železnice nezůstává pozadu. Když pak vládní a ministerské materiály argumentují, že vodní doprava je nejvíce závislá na přírodních podmínkách, nikdo si neuvědomuje, že kamion a vlak neprojedou lesem, polem a ani řekou, když se jim nepostaví silnice, železnice, mosty – tedy cesty. Lze tedy opačně konstatovat, že přírodní podmínky ovlivňují nejvíce obory silniční a železniční dopravy. Paradoxně se od vodní dopravy v ČR ale očekává, že se přírodním podmínkám bude přizpůsobovat dalších 1000 let.

Za posledních 25 let došlo k významnému rozvoji silniční a železniční sítě a zejména k velké modernizaci dopravního parku a hlavně ke zvýšení nosností dopravních prostředků. Dnes tedy vodní doprava nekonkuruje tatrám, liazkám a aviím s nosností pár tun, ale moderním kamionům s nosností téměř 27 t a hojně i dvojnásobně přetěžovaným. Stejně tak ucelené vlaky se již nesestavují na 1000 t, ale trend v labském koridoru je až na 2500 t. Opět od lodí a přístavů se očekává, že odvětví se bude rozvíjet se stále stejnými parametry vodní cesty, respektive s minimálně zabezpečenou plavební hloubkou 160 cm (ponor 140 cm) – plánované dosplavnění českého Labe a tedy s nosnostmi 500–700 t dle typu lodí. V současnosti ale ani tyto minimální parametry nejsou nijak garantovány a dodržovány.

Co se za posledních 25 let udělalo v České republice pro nákladní vodní dopravu? Kromě několika úprav přístavních hran (Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník) a zvednutí mostů v Kolíně, Nymburce a Poděbradech se prostudovalo a proprojektovalo mnoho set milionů korun zejména na přípravu plavebních stupňů v Děčíně a Přelouči.

Plavební stupeň v Děčíně je velmi potřebný, byť plánované parametry ponorů 140 cm nejsou plnohodnotné a neodpovídají 21. století a okolnímu konkurenčnímu prostředí. Je nutné napojit Labe prioritně na Německo. Exportně orientovaná Česká republika, úzce spojená s motorem Evropy Německem, potřebuje hlavně napojení na vodní síť směrem do Německa. Za současných a plá-

novaných podmínek je ve středočeském a severočeském regionu zboží pro plavbu přebytek. Kapacita lodního parku bude i dále díky dalším šrotacím a prodejům zcela nepochybně klesat. Problém s parametry vodní cesty má i rekreační plavba, neboť i hotelové lodě se kvůli ekonomice provozu staví čím dál větší.

Ostatně to je i problém v současné době velmi popularizovaného vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L). Nejkratší cesta do Německa a do Hamburku (největšího přístavu pro ČR, Slovensko a Rakousko) je po Labi a tedy logickým postupem by mělo být dokončení plného splavnění Labe, tlak na Německo za zvýšení parametrů na jejich úsecích a pak postupné budování směrem na Odru a Moravu. Za 20 let praxe neznám mnoho případů, kdy by české zboží jelo lomenou přepravou kamiony nebo železnicí do Bratislavy a dále směr Černé moře a nebo např. do Lince a pak po kanálech do regionu přístavů Antverpy-Rotterdam-Amsterdam a nebo Hamburku. Jednoduše proto, že přímo je to levnější. D-O-L by toto samozřejmě zásadně změnil, ale je třeba si uvědomit i to, že stále to bude Hamburk a Německo, kam směřuje export v současné době nejvíce.

Každopádně je třeba, aby Česká republika přehodnotila pohled a přístup k vodním cestám ČR a přistupovala k nim jako k ostatním dopravním cestám a to se zřetelem, že labská a vltavská vodní cesta jsou cestami mezinárodního významu se shodným významem, jako jsou dálnice a hlavní železniční koridory. Je tedy nemyslitelné, že s odstraňováním nánosů v plavební dráze vodní cesty po povodni (06/2013) se začalo a to pouze provizorně až v listopadu (po 5 měsících!) s ohledem na složité soutěžení a pomíjím fakt, že správci vodních cest nevyužívají institut tzv. rámcové smlouvy a nemají techniku nasmlouvání předem. Není přeci možné, aby se takto k dopravním cestám přistupovalo. Provoz vodních cest je ale potřeba zabezpečovat průběžně a neustále a to i v zimě. Opět zde je paradox, že na vodních cestách se zimní údržba, resp. odstraňování ledové celiny z plavební dráhy neprovádí vůbec a dokonce si ČR určila pouze 3 přístavy, ve kterých se v zimě bourají ledy. To odporuje zdravému rozumu, porušuje hospodářskou soutěž a nepochybně narušuje bezpečnost plavby. O dopadech na ekonomiku plavby není třeba ani hovořit.

Pro vnitrozemskou plavbu platí výše uvedené potřeby modernizace a přístup České republiky k vodním cestám zcela shodně, i zde je třeba uvést vodní cesty do parametrů tak, aby vodní doprava byla konkurenceschopnou. Tedy nejen zvyšovat možnosti plavby dlouhých sestav, ale také zvýšení maximálních ponorů na minimální hodnotu 250 cm. Významným počinem by bylo i to, kdyby investoři velkých staveb více dohlíželi na dodržování svých podmínek a skutečně odváželi velká množství výkopků a stavebních materiálů po vodě a tím zbavili občany rozsáhlých aglomerací velké dopravní zátěže, hluku, prachu a ušetřili významně na opravách silnic.

# Technické a historické poznámky k problémům dokončení výstavby vodních cest České republiky

Ing. Milan K. Jermář, DrSc.

## Úvod

**Dokončení vodních cest České republiky, nejchudšího a pro přírodní procesy i život lidské společnosti nevhodnějšího způsobu dopravy, se odkládá přes sto let.** Podle vodocestního zákona z r. 1901 měl být průplav Dunaj-Odra-Labe uveden do provozu koncem dvacátých let minulého století. Ředitelství vodních cest zahájilo stavbu stupněm Roztoky na Vltavě již na konci 19. století a na Labi dokončilo první stupeň r. 1907. První světové válka stavbu zastavila.

**Rozpadem Rakousko-Uherska republika nezískala finanční prostředky kompenzace za podporu výstavby alpských železnic českými poslanci, přislíbené císařstvím.** Po sametové revoluci (1989) je tvůrčí úsilí vodohospodářů a ekonomicky myslících environmentalistů o hospodárné a ekologicky optimální prostředí pro budoucí generace omezeno jednak nedostatkem investičních prostředků, avšak především nadměrnými požadavky rigidních environmentalistů o bezpodmínečné zachování dosavadního stavu i v místním detailu. V okolí měst a silničních, železničních, průmyslových i obchodních staveb environmentalisté podobné požadavky neprosazují tak urputně. Proto se degradace prostředí i krajiny a úbytek zemědělské a lesní půdy v posledních 24 letech zvýšily.

Od přelomu 19. a 20. století až do první světové války se jako stupně labsko-vltavské vodní cesty budovaly manuálně vyhrázané hradlové či stavidlové jezy s plavebními komorami: Klecany, Libčice, Troja a Vraňany na Vltavě, Dolní Beřkovice, Štětí, Hadík, Roudnice, Lobkovice a České Kopisty na Labi. V sousedních zemích je již pro tento účel běžně užívalo kompaktních, mechanicky pohybovaných stavidel či segmentů i hydrostatických sektorů, tedy uzávěrů rychle ovladatelných, manipulovatelných i za zámrazu a prodlužujících tak plavební sezonu. Členité hradlové a stavidlové jezy byly tedy zastaralé již v době své výstavby. Za 27 let republiky a protektorátu, éře ing. Bartovského, bylo na Labi vybudováno 15 moderních stavidlových stupňů s plavebními komorami. Zastaralé jezy však nadále omezovaly plavební sezónu na 220–240 dní v roce.

**Mezinárodní význam D-O-L se mění s politickou situací, jak dokládá disertační práce Mgr. Jiřího Janáče, Ph.D. z Ústavu světových dějin Univerzity Karlovy:** European Coasts of Bohemia – Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century. Evropské břehy Čech. Jednání o Dunajsko-odersko-labském průplavu ve 20. století. Po fundované rešerši období Rakousko-Uherska, republiky, protektorátu a prvých poválečných let, se autor výrazně soustřeďuje na mezinárodní jednání svých informátorů ing. Kubece CSc., vedoucího oddělení plavby ve Výzkumném ústavu dopravním a ing. Plecháče, vedoucího vodohospodářského plánování MLVH, a také ing. Václava Vachudy z ministerstva dopravy. Těmto prověřeným osobnostem svěřil socialistický režim účast na mezinárodních jednáních. Realizace, tedy výstavba D-O-L, však nebyla pracovní náplní žádného z nich. **Ing. Plecháč dokonce zastával názor, že D-O-L nebude nikdy dostavěn, avšak skýtá příležitost k zahraničním cestám.**

Úpravy Labe, výstavba stupňů a nádrží pro zásobení průplavu vodou byly zahájeny roku 1907 stupněm Dolní Beřko-

vice. Za Rakouska bylo na Labi vybudováno 6 stupňů s plavebními komorami, za republiky a protektorátu 18 moderních, od konce světové války pak modernizováno 7 zastaralých stupňů a 5 zřízeno. Úpravy pro splavnění Odry zahrnovaly výstavbu 2 jezů, úpravy na řece Moravě 4 jezy. Po roce 1978 realizace nepokračovala. Mgr. Janáč, Ph.D. přehled těchto provedených a dalších, nedokončených a chybějících staveb neuvádí ani tabulkově a nekomentuje je, takže jen zasvěceným odborníkům je jasný předmět jeho zkoumání. Navíc je jeho dílo přístupné jen v anglické verzi. Angličtinu ovládající historici a další čtenáři se však musí předem seznámit se základními údaji splavnosti těchto řek a koridoru D-O-L, přístupných jen v češtině. Výsledkem této rozsáhlé práce je identifikace čtyř rámců integračních procesů: mittel-evropeizace, nacifikace, sovětizace a evropeizace.

Mgr. Janáč, Ph.D. považoval názory svých dvou informátorů za komplexní reprezentativní. Nekonzultoval mínění významných žijících realizátorů a organizátorů dokončování D-O-L a labské vodní cesty, zejména ředitelů obnoveného Ředitelství vodních cest, dále ing. Josefa Podzimka – spoluzakladatele akciové společnosti Ekotrans Moravia a akciové společnosti Vodní cesty a ing. Vladimíra Okrouhlického, dlouholetého ředitele odboru vodního hospodářství MLVH, jednoho z organizátorů investiční rekonstrukce a dostavby vodních cest v období pražského jara. Ve druhé polovině 20. století podporovali realizaci D-O-L všichni přední vodohospodáři a dopravní odborníci: prof. Bažant, ministr prof. Bezdíček, náměstek ministra ing. Boháč, vynikající a nezapomenutelný prof. Čábelka, prof. Dzubák, ředitel investičního odboru MLVH ing. Dvořák, prof. Gabriel, ministr ing. Hanus, ředitel Povodí Vltavy ing. Chytráček, ing. Jaroslav Kubec, prof. Jermář, doc. Jurášek, ředitel Povodí Labe Koutský a Žďárek, prof. Kratochvíl, prof. Macura, doc. Marhoun, prof. Novák, ředitel Plavby labsko-oderské ing. Oprchalský, prof. Patočka, prof. Rybníkář, prof. Smetana, ředitel Vodohospodářského rozvoje a výstavby ing. Schwarzer a ing. Lejsek, ing. Teklý a další významní pracovníci ministerstva dopravy, prof. Toman, ing. Velkoborský, ředitel Ředitelství vodních toků ing. Vitha, celým životem iniciativní ing. Libor Záruba, Dopravní komise ČSAV, Komise vodního hospodářství ČSAV, a stovky dalších odborníků Výzkumného ústavu vodohospodářského, Hydroprojektu, ŘVT, VRV, organizací povodí a plavby.

Mgr. Janáč, Ph.D. se zabývá také úlohou osobnosti, hybné síly v procesu budování D-O-L. Za takovou klíčovou osobnost, která navázala na význam prof. Smrčka považuje ing. Jaroslava Kubce, CSc. Zabývám se otázkou D-O-L od poloviny padesátých let, kdy při mé diplomové práci, průplavním spojení Praha-Čelákovice, jehož trasa byla tehdy ještě chráněna, se stal ing. Velkoborský mým konzultantem.

Mým představeným, jako projektanta VD Orlíku a Kamýku v Hydroprojektu, se stal ing. Libor Záruba, jehož nezlomná životní podpora D-O-L, včetně splavnění Berounky do Plzně, však nezahrnuje výrazné mezinárodní iniciativy. Vodocestné znalosti, publikační činnost ing. Jaroslava Kubce jsou sice ojedinělé právě tak, jako jeho zkušenosti z mezinárodních jednání. Významnou podporu mu poskytoval ing. Saidel, ředitel německé vodocestné a elektrárenské společnosti RMD

– Rhein-Main-Donau, GmbH. **To mohu potvrdit, neboť jsem v letech 1983–4 byl ředitelem Saidelovi podřízen, jako vedoucím projektu RMD pro založení EEI, první německé společnosti pro podporu nekonvenčních energií.** Kubecova popularita mezi realizátory D-O-L však nebyla vysoká pro jeho názory, alternativy a změny, požadované i při méně důležitých záležitostech D-O-L, které někdy ohrožovaly udržení staveb v plánu či termíny výstavby. Osobností nejvyššího významu pro D-O-L v druhé polovině 20. stol., která dlouhodobě požívá nejvyšší úcty nejen mezi vodocebními odborníky, byl a nesporně zůstává prof. Jaroslav Čábelka. Vzhledem ke své technické úrovni, veřejnému uznání i své životní propagační činnosti, rozsáhlé síti žáků a spolupracovníků, mezinárodní kompetenci a podpoře D-O-L v rámci ČSAV i médií, ale i drobným detailům konexí. Byli sousedy dlouholetého předsedy vlády ČSSR, ing. Štroukala.

Závěr díla je vyvážený. Mgr. Janáč, Ph.D. tam uvádí mimo jiné, že projekt vodního koridoru D-O-L je zahrnut ve vstupní smlouvě ČR, Slovenska a Polska do Evropské unie. V rámci Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu z roku 1996 je považován za chybějící spoj, jehož dokončení je naléhavé. Poslední poznámka závěrů díla je však pesimistická, a proto také Mgr. Janáč, Ph.D. prezentuje v Lidových novinách ze 14. 11. 2013 vodní koridor D-O-L jen jako inženýrský sen. V protikladu s tímto vyzněním se v roce 2013 pro výstavbu D-O-L vyslovil prezident republiky Miloš Zeman. Současná vláda zahrnuje tento vodní koridor do své koaliční smlouvy letos.

O technologiích budoucnosti rozhodne jejich energetická spotřeba. Z tohoto hlediska má vnitrozemská plavba výhodu před všemi ostatními dopravními technologiemi. Plaví se převážně vodorovnými zdržemi. Vyžaduje tím jen energii na rozjezd a překonání odporů vody a vzduchu.

### Rekonstrukce labské vodní cesty

V padesátých letech, na počátku mého projektování vodních staveb v Hydroprojektu, nebyl na ekologické zásady brán zřetel. Ministerstvo dopravy, reprezentované ing. Klimentem Velkoborským a ministerstvo stavebnictví, reprezentované ing. Rosíkem, koncipovaly výstavbu dnešního koridoru D-O-L v rámci socialistické industrializace čistě technicky, jako výstavbu průplavu využívajícího říčních úseků, s jezy a plavebními komorami, případně i lodními

zdvihadly. Funkci Ředitelství vodních cest, zrušeného r. 1949, převzala Ředitelství vodních děl ŘVD a poté Ředitelství vodních toků ŘVT, resp. organizace Labe-Vltava, v současnosti pak opět Ředitelství vodních cest. Preferovaly se velké stavby socialismu, a na vodní cesty a úpravy vodních toků nezbyl dostatek prostředků.

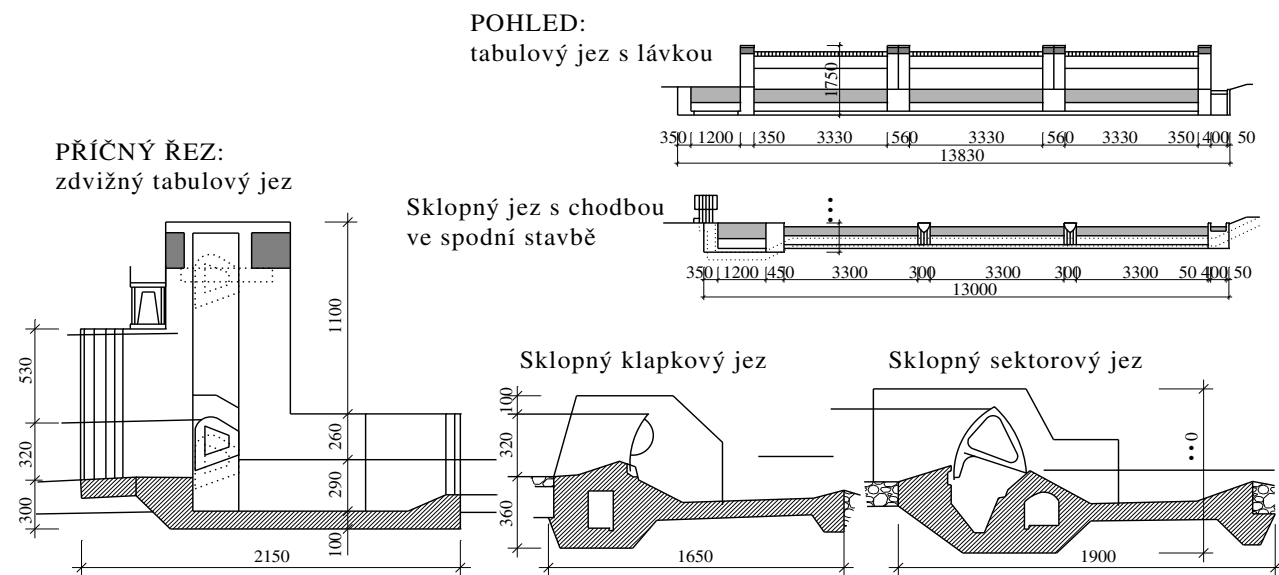
V šedesátých letech minulého století však výkon železniční trati, souběžné s Labem, nepostačil vyžadované kapacity přepravy. Krátká plavební sezona, způsobená nespolehlivostí členitých ručně manipulovaných jezů se stala akutním problémem. Spolehlivou dopravu hromadných nákladů, zejména uhlí z mostecké pánve do tepelné elektrárny Opatovice na Labi, bylo třeba zajistit modernizací labské vodní cesty a tím prodloužit plavební sezónu.

**Modernizace byla zahájena přestavbou jezu Štětí na základě projektu Hydroprojektu Praha, který nahradil hradlový jez moderním segmentovým, jenž akad. arch. Jasan Burin barevně zkrásnil původně červenými konsolami pilířů.**

Vodní stavby n.p. však využily nákladný způsob výstavby, se kterým měly zkušenosti ze staveb velkých přehrad. Štětové stěny jímek zřizovaly z korun předem sypaných hrází. Tato technologie, neúměrná rozsahu díla, prodloužila dobu výstavby a zbytečně zvýšila stavební náklady.

Kritérium úspornosti, dosahování maximálních užiteků minimálními, avšak spolehlivými prostředky, jako klíčové inženýrské povinnosti, jsem vyzdvihl již ve svém proslovu za promoce v Karolinu. Prosazují je od svého nástupu v Hydroprojektu po celý život, od své první studie vodního díla Modřany dodnes (v současnosti propagací bezpečnosti energetického zásobení ČR rozvojem obnovitelných energií a snížením spotřeby energie na polovinu, neboť je ve srovnání s vyspělými zeměmi Evropy dvojnásobná).

**Pro zmenšení rozměru stavby a váhy ocelových konstrukcí jsem tehdy místo obvyklých stavidlových jezů, prosazovaných strojním střediskem Hydroprojektu a výrobcem ČKD, navrhl hydrostatické sektory a nahradil obslužní lávky chodbami ve spodní stavbě.** Stavby nevystupovaly nad úroveň břehů, nízké a krátké pilíře redukovaly kubatury betonu. Sklopné uzávěry přenášely převážnou část vodního tlaku přímo do spodní stavby, což snížilo váhu i cenu ocelových konstrukcí. Jezy i plavební komory byly ovládány z velína, který se stal jedinou vertikální dominantou díla (obr.1).



**Obr. 1:** Technické a architektonické srovnání zdvižných stavidlových (tabulových) jezů a úsporné koncepce, klapkových (poklopných) a sektorových uzávěrů, navržené a prosazené autorem pro rekonstrukci jezů labské vodní cesty.

**Ing. Josef Podzimek a jeho spolupracovníci duté klapky staticky a provozně vylepšili nahrazením pohonů, původně skrytých v pilířích, jejich podepřením hydraulickými válci přímo v jezových polích.**

Zlepšená politická situace druhé poloviny šedesátých let 20. století umožnila i nekomunistům přístup k nižším funkcím na ministerstvech. Stal jsem se referentem investičního odboru pozdějšího ministerstva lesního a vodního hospodářství pro úpravy toků a stavbu vodních cest ČSSR. Vzhledem k tomu, že rekonstrukce jezu Štětí byla pracná a nákladná, prosazoval jsem pro další jezy Roudnice, České Kopisty a Lovosice atd. úspornou koncepci ze studie a zadávacího projektu VD Modřany (viz řlánky Moderní koncepce jezových staveb, VTEI, 2, 1966, Vodní hospodářství, 1, 1967 a řada článků v denním tisku). Tuto koncepci podpořil ředitel investičního odboru vodního hospodářství MLVH ing. Vladimír Dvořák a vodohospodářský náměstek ministra Josefa Smrkovského ing. L. Boháč. Projekční přípravu vedl v Hydroprojektu podle podkladů vodního díla Modřany můj přítel ing. Přemysl Vácha. Byla to protislužba, neboť Váchův vynález elektrárenské věže z vodního díla Hracholusky jsem prosadil u vodního díla Nechanice. Další projekty rekonstrukce zpracovával spolehlivý kolega ing. Václav Routa a další.

Vzhledem k tomu, že sektorové i klapkové jezy a úsporný způsob zakládání z vody (viz. můj článek Progresivní způsob jímkování, VTEI č. 4, 1968), snížily investiční náklady na polovinu, odmítly monopolní dodavatelé Vodní stavby i ČKD Blansko tento způsob rekonstrukce jezů labsko-vltavské vodní cesty.

**Pokládal jsem za výhodné stavbu hradit z prostředků, které Polsko bylo republice dlužno a předpokládal jsem, že polské stavební firmy, zabývající se stavbou přístavů, mají se zřizováním štetových stěn z lodí v neklidných vodách značné zkušenosti.** Ing. Karpiński z polského obchodního zastupitelství zprostředkoval kontakt. Na to mne na ministerstvu navštívil ing. Marek Swiergel z exportní firmy CEKOP, s návrhem provést rekonstrukci jezů Roudnice, České Kopisy, Lovosice a později i Dolní Beřkovice na klíč, tedy včetně technologické dodávky. Ředitelé Vodních staveb, ČKD Blansko a Hydroprojektu mne vzápětí obžalovali na ÚV KSČ z podrývání socialistického hospodářství. Náměstek Hanus tehdy dovolil, abych se na ÚV obhajoval sám.

Spolu se svými žalobci jsem napjatě očekával příchod pracovníka ÚV, který měl rozhodnout o dalším postupu a mém osudu. K mému překvapení se objevil s. Rydrych, náš poválečný soused z Rokycan. Položil žalobcům jedinou otázku: Soudruzi, máte nedostatek práce? Ti se zmateně překřikovali, že nikoliv. S. Rydrych prohlásil: tak není o čem jednat. Podal nám ruku, pozdravil nás čest práci a odešel. **Státní plánovací komise, kde záměr výrazně podpořil ing Grosman, podepsání smlouvy s polským CEKOPem vzhledem ke snižování polského dluhu uvítala.**

Ministerstvo mne vyslalo do Polska, abych zhodnotil schopnosti polských firem SPELWAR Gdynia a Loděnice Plock. Před mým odjezdem z Varšavy mne zástupci CEKOPu nečekaně představili polskému ministru zahraničního obchodu. Ten při závěrečném podání ruky prohlásil, že to PUDLO spolu dokončíme. K podobnému příslibu, fotografovaném a filmovaném pro polská média, jsem neměl oprávnění. V Praze jsem to okamžitě hlásil ministru Josefu Smrkovskému, který tento faux-pas přešel, neboť právě dokončil jednání s budoucím prezidentem Ludvíkem Svobodou. Podepsáním smlouvy mezi Škodaexportem a CEKOPem byla pak zahájena dlouholetá a úspěšná česko-polská spolupráce. Rozrostla se i mimo labskou vodní cestu. Smluvní cena na klíč jezů Roudnice, Kopisty, Lovosice byla ve srovnání s cenou dodávky jezu Štětí od Vodních staveb méně než poloviční.

**Stavební činnost polských dodavatelů byla zahájena**

**v osudném roce 1968. Jez České Kopisty byl dokončen r. 1971, Lovosice a Roudnice 1972, Dolní Beřkovice a Obříství, nahrazující i zastaralý jez Hadík, r. 1973 (viz Rekonstrukce stupňů na labsko-vltavské vodní cestě, Lodní stavitelství, 2, 196, Labsko-vltavská vodní cesta, Věda a život, 4, 1968 a řada článků v denním tisku). Dostavba Veletova a výstavba zdymadla Týnec s plavebními komorami pak umožnily plavbu do uhelné elektrárny Chvaletice. Výstavbě plavební komory a plavebního kanálu pro překonání spádu Týnce na Labi a spádu chráněných labských peřejí pro umožnění plavby do Pardubic zabránilo MŽP i v roce 2007.**

### **Návrat k vegetačním úpravám**

Lidstvo znehodnocuje životní prostředí, jež ke své existenci budou potřebovat budoucí generace. Důsledky aktivit současné generace jsou srovnatelné s následky činnosti všech generací od vzniku lidského druhu, neboť množství dnes využívané energie začalo být srovnatelné s energií regionálních přírodních procesů. Se skutečností, že ekologické podmínky a hospodárné využívání zdrojů jsou podstatné pro zachování přírody a život v dostatku i kráse, jsem se poprvé potýkal při spolupráci s ekology v průběhu projektu vodního díla Rozkoš v chráněné oblasti u Babiččina údolí. Národní podnik Ingstav sice z úsporných důvodů nerespektoval můj návrh trasy úpského přivaděče, který se původní ptačí rezervaci vyhnul. Realizací našeho důmyslného díla však vznikla nová rezervace na Rovenské hrázi.

Na MLVH jsem získal možnost krajinnou tvorbu i ochranu podpořit články v odborných časopisech (vodohospodářský tisk, Ochrana přírody, Architektura) i v denním tisku. Ministerstvo vydalo mou brožuru Návrat k vegetačním úpravám, která se stala první technickou směrnicí v tomto směru (viz Hospodárnost současné koncepce úprav toků, Vodní hospodářství, 3, 1967, Krajinná problematika úprav toků, Ochrana přírody, 7, 1967). Při jejím zveřejnění na konferenci jsem sklídl posměch skupiny zkušených inženýrů stavebních podniků. Získal jsem však podporu doc. F. Malého z ministerstva školství a všech 3 náměstků ministra, díky dokumentu Spolupráce lesního a vodního hospodářství při řešení vodohospodářských poměrů, který jsem připravil spolu s vynikajícím lesákem ing. Čížkem. Objekty přírodě blízkých úprav toků, na příklad zdrsňené skluzy, vegetační úpravy atd. byly od té doby zařazovány mezi úkoly Výzkumného ústavu vodohospodářského VÚV. **Za 40 let se postupně krajinná tvorba prosadila v dnešní šíři, avšak pro potřeby plavby až v zbytečně (ale jen místně) nadměrném důrazu (viz osud výstavby plavební komory Přelouč II a VD Děčín).**

Na Moravě byly za mého investičního dozoru na konci šedesátých let zahájeny rozsáhlé vodohospodářské úpravy. Zahrnovaly úpravy soutoku Dyje a Moravy, úpravy Dyje Břeclav-Nové Mlýny, úpravy řeky Moravy Lanžhot-Hodonín a výstavbu trojdílné nádrže Nové Mlýny. Trasu i příčný profil úseků, jimiž měl procházet vodní koridor D-O-L jsme navrhli s ohledem na lodní dopravu a podřizovali zásadám ochrany přírody a tvorby krajiny. Občanské snahy tehdejšího historického pokusu dát socialistickému režimu lidskou tvář a skončit s poddanskou oddaností Sovětskému svazu zahrnovaly také úsilí o normalizaci česko-německých vztahů i snahy vrátit se prostřednictvím stavby D-O-L do Evropy. **Ministr Josef Smrkovský tento koncepci na řadě konferencí a schůzí propagoval opakovaně frází: „Stáhneme otázku průplavu D-O-L na stůl současnosti“.**

Stažení na stůl současnosti bylo v kompetenci našeho investičního odboru vodního hospodářství. V projektech, které jsem tehdy předkládal ke schválení, byly jezy na této trase: Kúty, Tvrdonice i Hodonín vybaveny plavebními komorami 12 x 85 x 3,5m. Nádrž Nové Mlýny byla odborníky s citem pro přírodu a krajinu pokládána za nadměrnou a ekologicky

nevhodnou. Proto jsme, spolu s ing. Matějkou, odpovědným za investice nádrží na Moravě a Dyji, projednali s náměstem Boháčem její vyřazení z plánu výstavby a nahrazení nádrží Teplice. Ta tehdy totiž vytvářela vrcholovou zdrž spojení Dunaj-Odra. V plánu výstavby se tím octlo přes 50 km trasy D-O-L. Dalších přes 40 km z celkové délky cca přes 250 km k polským hranicím bylo již k dispozici u Hodonína, Uherského Hradiště a mezi jezem Spytihněv a Kroměříží.

Spád mezi ústím do Dunaje a Odrou v Kozlí měl být podle tehdejší varianty překonáván pouze 8 plavebními komorami a 3 lodními zvihadly v povodí řeky Moravy, za Moravskou branou v povodí Odry pak 3 zdvihadly a 4 komorami. V labské větvi, průplavu pardubicko-přerovském, měla překonávat spád 4 lodní zdvihadla na každé straně vrcholové zdrže a jez nad přerovským úsekem.

Výstavba konkurečního německého plavebního spojení Rhein-Main-Donau se tehdy octla v ekologických potížích. Procházela totiž chráněnou přírodní oblastí Mühlthal. Vzhledem ke zpomalení její výstavby jsme se optimisticky domnívali, že Československo bude, při dostatku investičních prostředků, schopné dovést vnitrozemskou vodní cestu Dunaj-Odra před dokončením R-M-D. Nastalo období pražského jara, otevíraly se vzdálenější obzory a tak jsme se rozhodli hledat finanční prostředky u bohatých zemí, za železnou oponou. Byli jsme si vědomi, že na výstavbě D-O-L by mohl mít zájem spolkový stát Hamburk. Spojení s Černým mořem přes Labe a Mittellandkanal z Odry míří do Hamburku, nedostavěný německý kanál spoj Rhein-Main-Donau do Rotterdamu, nizozemského konkurenčního přístavu.

Tehdy jsem byl na konferenci vodohospodářské společnosti ČSVTS, po svém proslovu propagujícím mezinárodní spolupráci se Západem, zvolen do jejího ústředního výboru nejvyšším počtem hlasů. S tímto vědomím jsem požádal svého životního přítele ing. Marka Swiergela, aby se svým krajanem, ředitelem Čs. plavby labsko-oderské ing. Oprchalským, promluvil o možnosti jejich hamburské pobočky zprostředkovat jednání o investiční podpoře pro výstavbu D-O-L v Hamburku. Ředitel Oprchalský (zahynul v období normalizace násilnou smrtí) pak požádal MLVH, aby zahájilo jednání s investičními specialisty tohoto přístavu a spolkového státu. Nový ministr Július Hanus to umožnil, přestože Československo tehdy ještě neudržovalo se Spolkovou republikou Německo diplomatické styky. Plavba labsko-oderská mi poskytla doprovod vedoucího své hamburské pobočky. **Zástupci spolkového státu Hamburk souhlasili jednat s MLVH o podpoře výstavby D-O-L na Moravě, neboť měli zájem na výhodném plavebním spojení s Černým mořem, které průplav R-M-D vytvářel pro Rotterdam.** Představitel spolkového státu Hamburk Harm Westendorf navrhl termín česko-německého investičního jednání na září–říjen roku 1968. Navrhovaná částka by, při tehdejších směnném kursu marky a polských cenách rekonstrukce Labe, postačila pro stavbu několika nízkých stupňů této větve D-O-L včetně plavebních komor.

**Ředitelství vodních toků vypracovalo v roce 1965 technickoekonomickou studii Soustava Dunaj-Odra-Labe, tedy před mým příchodem na ministerstvo, TERPLÁN Praha později komplexní posouzení D-O-L ve srovnání s dunajskými vodními díly.** Oddělení vodohospodářského plánování ing. Plecháčce si od střediska ing. Šmardy v Hydroprojektu Brno vyžádalo další ekonomické vyhodnocení D-O-L. Náš investiční odbor to pokládal za zbytečné – a také za ohrožení dokončených projekčních prací. Pro zajištění pozitivního výsledku vyhodnocení jsem požádal brněnské kolegy, aby je předem projednali s naším investičním oborem MLVH. Ing. Šmarda to slíbil, avšak příslib nedodržel. Po projednání dokumentu v kolegiu ministra byly plavební komory z výstavby vyřazeny a pohyblivé jezy nahrazeny zdrsněnými skluzy a gumovými vakovými jezy.

(Vakový jez je mým zlepšovacím návrhem, použitým poprvé v projektu úprav Třeboňské pánve. Převzal jsem jej z časopisu Water&Power. Jeho realizovatelnost jsem projednal s Rubenou Náchod, pak s ing. Liborem Zárubou. Poté jsem vak patentoval včetně ochrany proti probodnutí. Podle návrhu ing. Libora Záruby jsem pak doplnil další variantou – železobetonovou klapkou, deskou ze stříkaného betonu, pohybovanou tímto gumovým vakem – zadávací projekt Modřan, v němž byly navrženy z pilířů ovládané duté klapky.)

### Současná spolupráce ekologů a tvůrčích techniků

Spolupráce ekologů – ochránců přírody a tvůrčích techniků, podobné jejich souhře při úpravě Moravy a Dyje, dnes nelze docílit. Neregulovaný kapitalismus není dostatečně ekonomický a je eticky problematický. Teorie vždy efektivních trhů byla největším omylem ekonomického myšlení 20. století. Vládní činitelé minulých pětadvaceti let nezaměřili proto státní výdaje na investice pro budoucnost: na inovativní infrastrukturu, bezpečnost energetiky, ani na zvýšení kvality výzkumu a vývoje či rozsahu a hloubky vdělávání, tak jak se to obvyklé ve státech západní Evropy. Naši politici nezajistili, aby zprivatizovaná média byla nezávislá. Aby poskytovala informace na západní úrovni, podporovala evropskou spolupráci a zabráňovala naší závislosti na Rusku, tunelování a korupci. Mravní degenerace, snaha docílit maximálních zisků zastaralými způsoby, bez inovací a nehospodárnosti neumožňují našemu hospodářství nastoupit cestu setrvalého rozvoje a na úrovni našich západních sousedů.

Republika nevyužila a nevyužívá zejména investičních možností, které jí po otevření hranic západní Evropa poskytuje. Ze své praxe jediného česky mluvícího experta Evropské komise na ministerstvech místního rozvoje, zemědělství a ministerstva životního prostředí v devadesátých letech, mohu dosvědčit, že republika přišla nejméně o 5 miliard Kč evropské podpory neschopností odpovědných činitelů, a to jen na úsecích, které jsem sledoval. Železná opona byla nahrazena clonou, oddělující nás od světa vyspělých sousedů, avšak umožňující únik podnikových zisků do ciziny včetně do daňových rájů. Státní příjmy se tím výrazně snižují. Proto se investicím, jako je zajištění energetické bezpečnosti přechodem na obnovitelné energie nebo vodní koridor D-O-L, nemohou přidělovat potřebné prostředky.

Pokles kvality výzkumu, vývoje i vzdělání pracovníků MŽP a také nízká úroveň zejména místních činitelů agresivních environmentálních organizací, vyústil do odborné slepoty na úseku vnitrozemské vodní dopravy, ale i v energetice a vodním hospodářství. Ta se projevuje ochranou i méně významných místních ekosystémů podél vodních cest, které lze přemístit, a to do detailu posledního brouka či mikroorganismu.

I vzdělání environmentalisté jsou často velice úzce zaměřeni a nemají mnohdy potřebné ekonomické a technické vzdělání. Jejich argumentace není založena na hierarchii hodnot či potřeb a sklouzává někdy téměř na úroveň idylických idejí Rousseauových či myšlení pennsylvánských amishů. Proto pokračuje devastace naší krajiny a ubývání lesů a zemědělské půdy v současnosti rychleji, než za socialismu, a to spolu se zhoršováním životních podmínek, technickým zaostáváním a poklesem životního standardu. Hospodářství ČR pokleslo v posledních letech hluboko pod pozici, zaujímanou v období socialismu, a to až na 49. místo konkurenceschopnosti. **Pokud nedojde k brzkému probuzení a změně, pocítí to trpce budoucí generace: zejména po roce 2050, kdy vyspělé státy západní Evropy dosáhnou 80% energetické soběstačnosti.**

### Závěr

Na přípravu a provádění rekonstrukce labské vodní cesty nasadila v šedesátých a sedmdesátých letech polská strana

špičkové odborníky i řadové pracovníky, kteří neskrývali své pohrdání socialistickým režimem. Jejich technické znalosti a pružnost v rozhodování byly podstatné pro zajištění kvality staveb a jejich provozu i dodržování termínů. Vyzdvihnout je třeba zejména prvního ředitele ing. Szulfera, ing. Kindlera, jenž se brzy stal profesorem technické univerzity v Kanadě a zejména ing. Zbigniewa Tarchalského, který pak inicioval či vedl i další stavby u nás po desítky let. Duší celé obchodní transakce, iniciované z polské strany obchodní společností CEKOP, byl ing. Marek Swiergel, jenž se stal mým životním přítelem. Jeho zásluhy tkvěly v organizaci obchodních záležitostí za rozumné ceny, které vyhovovaly oboustranně, i v navázání mého kontaktu na Čs. plavbu labsko-oderskou a Hamburk. Po náhradě dodavatele CEKOP společností Budimex došlo za mého nástupce v investičním oboru MLVH ke zvyšování cen polských dodávek. Ing. Swiergel byl pak v Polsku obviněn z odpovědnosti za nízké ceny a odvolán. Odjel za svou manželkou – lékařkou do Maroka, kde onemocněl a zemřel.

Příchod stovek polských techniků a dělníků, kteří zahájili rekonstrukci labské vodní cesty a neskrývali svůj negativní poměr k Sovětskému svazu, měl i politický význam. Jejich centrum v Mělníku se rozhodlo, ve spolupráci s mělnickými okresními a místními funkcionáři, zorganizovat v roce 1969 manifestaci místního obyvatelstva na podporu pražského jara. Pověřili mne pozváním bývalého ministra Josefa Smrkovského, který se tehdy stal předsedou Federálního shromáždění. Ten bohužel navrhovaný termín odsunul a v průběhu dvoutýdenního odkladu byl ze své funkce sesazen.

Vzhledem k přítomnosti sovětských okupantů se ani ministr Hanus neodvážil zahájit jednání s Hamburkem, neboť Československo do té doby nemělo diplomatické styky se Spolkovou republikou Německo. Upozornil mne, že vzhledem k očekávanému zhoršení politické situace a charakteru mé činnosti, zahrnující podporu spolupráce se SRN, by pro mne bylo výhodnější dát přednost několikaleté činnosti mimo republiku. Navrhoval americké univerzity, uspěl jsem však i ve výběrovém řízení na funkci experta OSN v rámci programu UNDP v Iránu. Hanus mi podepsal doporučení ještě před tím, než odešel jako místopředseda vlády na Slovensko a byl nahrazen ve funkci ministrem ing. Hružíkem. Obával jsem se, že při oficiálním odjezdu do Iránu by na le-

tišti ministerstvo vnitra mohlo můj odjezd znemožnit. Odjel jsem tam embéčkem přes Maďarsko, Jugoslávii, Bulharsko a Turecko. Zahájil jsem tím svou patnáctiletou spolupráci se Střediskem pro přírodní zdroje, dopravy a energii OSN.

Odcházel jsem také proto, že pečlivě připravované a řadou nadšených odborníků prosazené dokončování dunajsko-oderské větve vodního koridoru D-O-L se pod vlivem okupace zhroutilo jako domeček z karet. Odcházel jsem však i s vědomím, že splavnění Labe bude úspěšně pokračovat, díky levným polským dodávkám a potřebě snižovat polský dluh. Že bude dovedeno do Pardubic a k českým hranicím. V tom jsem se však mylil. Za mé nepřítomnosti se polské stavby vysoce zdražily a podle doslechu přesáhly i úroveň cen domácích stavebních dodavatelů. Labská vodní cesta nedosahuje do Pardubic dosud a na spojení z Ústí nad Labem k hranicím se zatím nic nezměnilo.

#### Vybrané publikace autora:

Co-ordination of Water Resources Development, UNDP Teheran, 1973, 15 s.

Vodní hospodářství, skriptum pro postgraduál, ČVUT Praha, 1977, 88 s.

Vodní hospodářství, učebnice pro střední průmyslové školy stavební, SNTL Praha, 1977, 111 s.

Potřeba a spotřeba vody, MLVH ČSR Praha, 1980, 80 s. – zkonfiskováno MLVH

Vliv člověka na oběh vody (počasí a podnebí), Energetický institut Praha, 1982

Water Resources and Water Management, Elsevier Amsterdam, Oxford, New York, Tokyo, 1987, 385 s. (vzhledem k potížím se souhlasem MLVH zamýšlelo nakladatelství Academia vydat českou verzi této knihy r. 1983 pod jménem mého přítele doc. Bulíčka, neboť byl nositelem Řádu práce. Já jsem ji bohužel od r. 1982 rozšiřoval jako samizdat, i mezi několika pracovníky ÚV KSČ).

Water Management for Food Production, Water Resources Management, 1989, Kluwer, Amsterdam.

Globální změna – cesta ze světového chaosu do budoucnosti, Aula Praha, 2009 a 2011, 438 s.

Poznámka na závěr:

Vzhledem ke svobodě tisku v ČEZku, omezené zejména Českými energetickými závody i zarytými environmentalisty, nepřijímají ČEZká média odborné články autora. Redaktoři, vyjma bývalého redaktora Technických novin Baltuse, spřízněných redaktorů RESPEKTu a jediného článku Lidových novin, nepřijímají ani jeho odborné názory.

Ale ing. Josef Podzimek mne v současnosti daleko předčí.

Ubývání zdrojů, plýtvání, sociální úpadek:  
Česká republika na 36. místě konkurenceschopnosti.

## Kniha, která otvírá oči a ukazuje cestu...



...definuje třetí průmyslovou revoluci: nezbytná opatření v průmyslu, energetice, dopravě, lesnictví a zemědělství, vodním a odpadovém hospodářství i v městech a obcích České republiky a u vás doma. Analýza sestavená na základě stanovisek OSN, EU, G20, rozboru degradace území, úbytků zdrojů, populační exploze, stárnutí a migrace obyvatelstva i klimatické změny.

Ing. Milan K. Jermář, DrSc.  
Projektant: VD Orlik, Kamýk, Nechranice, Rozkoš, Džbán, Modřany, MLVH: rekonstrukce labské vodní cesty, návrat k vegetačním úpravám. Expert OSN: Irán, Afghánistán - Centrum pro přírodní zdroje, energii a dopravu, New York. Pákistán, Somálsko, Sri Lanka, Tunis, Mauretánie, Severní Korea, USA - vedoucí rozvojových projektů. Expert Evropské unie: minielektrárny na Sumatře, MZP ČR, MZ ČR: zemědělská politika, MMR ČR: stavby CBC Phare.

Připojuji informační leták své poslední publikace.

V době vydání knihy jsme byli na 36. místě konkurenceschopnosti. Teď jsme na 49. místě.

# Dunaj-Odra-Labe bez pěny

Mgr. Jiří Janáč, Ph.D. – Ústav světových dějin, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy

Získal nálepku megalomanský sen Miloše Zemana. Existují však přinejmenším tři důvody, proč se otevřená debata o vodním koridoru nebránit.

S poněkud zvláštním výsledkem v minulých týdnech opět rozvířila mediální hladinu diskuse o projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Prezident Miloš Zeman pokračuje v tažení za tuto dopravní stavbu a vahou své instituce podpořil její zastánce během návštěvy Evropského parlamentu. Na to druhá strana reagovala vyhrcošeně odmítavým prohlášením Komise pro životní prostředí Akademie věd ČR. Jak se v tom vyznat?

Kdo je ona „druhá strana“? Jaké jsou argumenty pro a proti, když odhlédneme od politické a mediální pěny?

**Skupina vodohospodářů** kolem inženýra Josefa Podzimka volá po odborném posouzení životaschopnosti myšlenky propojení povodí Dunaje, Odry a Labe, o které jsou přesvědčeni. Vodohospodáři argumentují studií rentability, kterou sami provedli na zakázku ministerstva průmyslu a obchodu v roce 2006 a která je veřejně přístupná na webu. Prošla sice oponentským řízením, jeho parametry však autorovi tohoto textu nejsou známy a lze se domnívat, že posuzování probíhalo především z perspektivy objednavající instituce. A že tedy environmentální faktory nebyly v celé šíři zohledněny.

Naopak **akademikové ekologové** tvrdí, že: „Výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe v současnosti nemá ekonomické, sociální ani ekologické zdůvodnění a opodstatnění.“ Opírají své názory o vlastní výpočty provedené vlastní metodikou a některé, jako třeba výše citované tvrzení, nejsou ve zmiňovaném prohlášení podloženy ničím. AV se tím poněkud překvapivě staví do doktrinářské pozice.

## Historický spor...

Celou debatu lze také chápat jako konkurenční boj, či dokonce osobní spor. Čelní představitelé obou táborů Josef Podzimek a Bedřich Moldan vedou debatu o D-O-L již od poloviny osmdesátých let. Oba se stali hlavními reprezentanty širších historicky generovaných struktur. Existuje mnohokrát vyslovené podezření, že ekologové v oboustranně výhodné synergii spojili své síly ve věci D-O-L s historickým soupeřem vodní dopravy, železnicemi.

Ostatně již roku 1873 železniční společnost zabránila realizaci průplavu, když zakoupila koncesi na jeho provedení a následně zastavila přípravné práce. Je historickým faktem, že dráhy často využívaly svého dominantního postavení jako významného zaměstnavatele k politickému blokování růstu konkurence.

Pro realizaci průplavu se naopak v minulosti vyslovovaly průmyslové podniky a municipality, které si od výstavby a provozu D-O-L slibovaly určitý profit (Baťa, Vítkovice, Slušovice, Ostrava a další), a také zainteresované přístavy na dolních tocích a při ústí všech tří řek.

## ... a postmoderní otázka

Celý spor má nicméně mnohem hlubší historický rozměr. Na jedné straně stojí modernistické, technokratické přesvědčení, že i tak komplexní projekt, jakým D-O-L bezesporu je, lze úspěšně projekčně připravit, realizovat, a přitom se vyhnout neočekávaným zásadním negativním postranním efektům.

Mediálně úspěšnější se ovšem zdá být názor opačný, vycházející z postmoderní ostráživosti vůči odvážným vizím inženýrů. Většinově humanitně vzdělaným novinářům je totiž přirozeně bližší. Vzali tak za svůj dlouhá léta ekology konstruovaný obraz D-O-L jako megalomanské stavby projektované ve stylu monstrózních sovětských katedrál pokroku. Navíc pod vlivem skandálů spojených se stavbou českých dálnic, tunelů a železničních koridorů ztratili důvěru ve schopnost státu postavit cokoli bez nehorázného plýtvání.

Přijmeme-li ovšem premisu, že existuje cosi jako státní zájem a že úkolem státního aparátu je artikulovat tento zájem do podoby dlouhodobé strategické politiky zaměřené na zajištění blahobytu a bezpečnosti obyvatel, nelze se spokojit s neodůvodněným odmítavým stanoviskem nikoli nestranné komise AV ČR. Otázkou výsostně postmoderní zůstává, je-li vůbec možné objektivně zjistit, zda je vodní koridor D-O-L skutečně natolik nesmyslnou ideou, nebo zda má smysl přistoupit k zadání studie proveditelnosti, jak zamýšlí ministerstvo dopravy.

## Důvody pro studii proveditelnosti

Pokusím se očistit celý problém od balastu předsudků a zformulovat několik důvodů, které – aniž bych se považoval za jednoznačného zastánce projektu – považuji za dostatečně pádné, aby ospravedlnily provedení studie. A to s veškerým respektem k akademikům z AV ČR a s vědomím, že mé humanitní vzdělání mi neumožňuje do hloubky analyzovat a kvalifikovaně posoudit ekonomickou, vodohospodářskou či ekologickou dimenzi projektu. Opírám se však o detailní znalosti dějin celého projektu a zejména veřejných, politických a expertních diskurzů, které problematiku reflektují. Přirozeně se zaměřím výlučně na benefity, které by D-O-L mohl přinést.

**Prostá schopnost myšlenky přestát zkoušku času.** Myšlenka D-O-L přežila turbulentní 20. století a za celou tu dobu nebyl projekt D-O-L nikdy oficiálně odmítnut, vždy pouze pozastaven či tiše marginalizován. Ostatně dodnes je trasa průplavu chráněna stavební uzávěrou. Zdá se proto smysluplné myšlenku sverpě se vracející do veřejné debaty seriózně zvážit. Zejména s ohledem na to, že mnohé již vybudované vodní stavby v Česku byly realizovány jako součást budoucí průplavní sítě.

**Potřeba ochrany obyvatelstva a majetku před stále častějšími extrémními výkyvy počasí.** Vodní koridor D-O-L se zdá nabízet efektivní řešení. Možnost transferu vody z Dunaje až na Ostravsko v případě sucha patří již od druhé



světové války k důležitým aspektům původně průplavního projektu, který se tak proměnil ve vodohospodářský koridor. Navíc po relativně klidných desetiletích se od poloviny dekadních let častěji objevují velké záplavy. Existují poměrně přesvědčivé kalkulace, jež ukazují, že D-O-L by býval ochránil značnou část Moravy před katastrofální povodní roku 1997. Po podobných opatřeních marně volal už na konci 19. století Antonín Smrček. Protipovodňové hráze se navíc dnes staví, proč je tedy nestavět jako součást budoucího koridoru?

**Funkce dopravní.** Existuje kalkulace z roku 1981, provedená Evropskou hospodářskou komisí OSN pod vedením českých expertů (nutno podotknout, že zastánců realizace D-O-L), která potvrdila rentabilitu projektu jako dopravní stavby, stejně jako zmíněná studie z roku 2006. Francie staví průplav Seina–sever, a ačkoliv jde o projekt realizovaný ve vhodnějších podmínkách, je to přinejmenším jasný signál, že vodní doprava má v evropské dopravní síti své místo. Za zmínku stojí také dokola omílaná skutečnost, že sama vodní doprava (odhlédneme od stavby vodní cesty) je oproti svým konkurentům energeticky výrazně efektivnější a zároveň ekologicky méně zatěžující. Svou roli může navíc sehrát skutečnost, že z hlediska strategického rozvoje státní dopravní infrastruktury by D-O-L přinesl vyšší diverzifikaci, která se v budoucnu může ukázat jako zásadní přínos. A zmínit je třeba také předpokládaný multiplikační efekt in-

vestice, který by mohl v důsledku vylepšit ekonomickou situaci dotčených území.

### Bez koridoru klid nebude

Všechny tyto důvody jsou vázané na zajištění širší mezinárodní spolupráce. Ostatně ministerstvo dopravy nedávno pozastavilo výběrové řízení na zhotovitele studie proveditelnosti k D-O-L a zjišťuje postoje zainteresovaných států. V případě, že postoj Polska a Slovenska bude pozitivní (s Rakouskem počítat zřejmě nelze), a pokud by existovala možnost zařadit D-O-L do evropské sítě silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest TEN-T, kterou Evropský parlament schválil v roce 1993, byl by to další pádný důvod pro provedení studie.

Jak tvrdil na začátku 20. století geopolitik Rudolf Kjellén, ve střední Evropě nenastane dlouhodobý klid, dokud nebude vybudován D-O-L. V intencích jeho idejí by pak bylo dokonce možné s trochou nadsázky vnímat stavbu jako symbol úzkého sepětí středoevropských zemí, a ne nepodobný projektům typu Eurotunelu.

**Článek byl uveřejněn dne 5. 4. 2014 na informačním a zpravodajském serveru [www.ceskapozice.cz](http://www.ceskapozice.cz)**



*Batova vize. Ilustrace inspirovaná grafikou filmového dokumentu z roku 1945 o přínosech průplavu Dunaj-Odra-Labe pro Československou republiku, který vyrobila firma Baťa. Zdroj: ČESKÁ POZICE, Richard Cortés*

# VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ: budoucnost Česka

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

Česko patří k nejvyprahlejším zemím Evropské unie. Podle průzkumu celosvětové působící organizace Aquasat mají nižší zásoby podzemní vody na jednoho obyvatele jen Litva, Belgie, Kypr, Lucembursko a Malta.

Podle odborníků za to může změna klimatu, dříve byly vodní srážky rovnoměrné v průběhu celého roku, teď jsou častější přívalové, místní deště, které se nestačí vsáknout do půdy v krajině a voda většinou bez užtku povrchově oteče. Podzemní vody se tak nestačí naplnit. Nebude sice významná změna celkové bilance srážek, lze ale očekávat změnu jejich časového rozložení. Zvýšený odtok během mírných zim a jarního období a letní bezesrážková období a zvýšený výskyt střídání extrémních jevů: povodní, přívalových dešťů, sucha, vichřice a tepla, které ovlivní dostatečnost a dostupnost vodních zdrojů včetně jejich jakosti.

Na podzemní vodu je přitom odkázána podle odhadů přibližně polovina obyvatel Česka. Její tenčící se zásoby už teď působí problémy v některých částech země, například na Rakovnicku nebo v okolí Hradce Králové. V jarních měsících se potýkáme s tím, že naše vodní rezervy jsou skoro nulové. Ve většině zemědělských oblastí se v ornicové vrstvě půdy blíží využitelná vodní kapacita k takzvané bodu vadnutí. Málo vody v půdě je například v Polabí, ve východních Čechách nebo na jižní Moravě.

Podle klimatologů se navíc blíží sušší roky, které mají zásoby ještě ztenčit. Je všeobecně známá skutečnost o naprosté závislosti našich vodních zdrojů na atmosférických srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového režimu. V důsledku změny klimatu se předpokládá další zvýšení této rozkolísanosti vedoucí k poklesu kapacity stávajících zdrojů povrchové i podzemní vody v Česku v blízké době až o 25 procent.

Navíc každý den zmizí z české krajiny několik desítek hektarů půdy. Postaví se na nich satelitní městečka, hypermarkety, obrovské velkosklady, vše navíc s ohromnými parkovišti. Jen v letech 2000 až 2006 se zastavěla = vybetonovala krajina o rozloze 36 tisíc fotbalových hřišť. Jen vloni od ledna do září se v Česku postavilo takřka 220 tisíc metrů čtverečních nových skladů a průmyslových areálů, víc než za celý rok 2012. A to v té době ještě nebyly dokončeny některé další ohromné stavby, povětšinou nevýrobního charakteru, a uvažuje se stále o dalších. Od roku 1927 ubylo z Česka celkem 851 tisíc hektarů zemědělské půdy (= 8510 km čtverečních), tedy více než pětina, z toho polovina je pokryta zcela nepropustnými povrchy. Nebývalou akceleraci dostalo betonování krajiny na počátku devadesátých let. Podle poslední zprávy o stavu životního prostředí klesl mezi lety 2000 a 2010 podíl nefragmentované krajiny z 68,6 procent na 63,4 procent. Pokud toto tempo vydrží, v roce 2040 spadne toto číslo až na 53 procent. A tak nevratnými změnami krajiny ročně zmizí 50 km čtverečních „zelené plochy“ v Česku. V letech 2007 až 2012 do protipovodňových opatření investovalo zhruba 14 miliard korun, které by měly pomoci při ochraně měst a obcí před velkou vodou. Přibližně 10 miliard korun šlo na prevenci před povodněmi, 4 miliardy byly určeny na rekonstrukci rybníků, výstavbu vodních nádrží a na pozemkové úpravy, většinou se jednalo jen o poldry a hráze. Škody,

kteří v Česku jen v letech 1997 až 2010 způsobily povodně, se odhadují na 160 miliard korun. Nejhorší byla velká voda z roku 2002, která zanechala ničivé následky za 70 miliard korun. Až znovu přijdou velké povodně nebo sucho, budeme si opět vykládat, jak je zapotřebí lépe zadržovat vodu v krajině. Připomeňme si jednoduchý fyzikální jev, že do betonu se voda nevsáknou.

Pokud tedy budeme chtít předejít v budoucnosti vodní krizi v Česku, v zemi s geografickým umístěním na takzvané střeše Evropy, kdy k nám nepřitéká žádná vodnatá řeka, naopak u nás se řeky jen rodí a odvádějí okamžitou přebytečnou vodu z našeho území do tří moří a tento stav způsobuje velké až mnohonásobné kolísání přirozeného průtoku v řekách, je moudré již nyní zasáhnout. Ptáme se jak?

Prostou a řízenou akumulací vody pro její běžnou spotřebu a spotřebu v době nouze.

## Lze toho dosáhnout v budoucnu zásadně dvěma možnými způsoby:

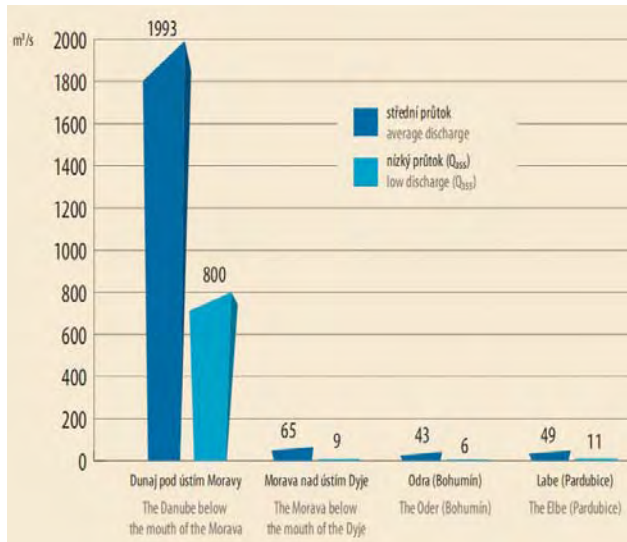
Výstavbou dalších vodních nádrží dle Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití těchto území, MZČR a MŽPČ, Praha, září 2011 (dále jen Generel LAPV), příp. rekonstrukcí rybníků nebo vhodnou strategií zkvalitnění pohybu a zadržování vody v krajině, redistribucí vody mezi povodími, dosud neuskutečněnou v podmínkách Česka, tzn. její převádění z bilančně aktivních do pasivních oblastí, ať už gravitací nebo přečerpáváním, dokončením výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L). Jen pro představení. Jeho dobudování, při možnosti získání dotace z Evropské unie ve výši 85 procent a době dostavby 27 let, zatíží investice z „našeho“ rozpočtu jen 1,15 miliardou korun ročně.

## Pro funkci vodohospodářskou bude vodní koridor D-O-L velmi významný ve třech oblastech:

Pozitivní vodohospodářská bilance vodního koridoru D-O-L se nejvýrazněji projeví v oblastech jižní a střední Moravy. Obecně se však dá říci, že vodní koridor zajistí, aby ani kapka vody bez užtku neodtekla z české části povodí Moravy, Odry a Labe nad ústím Vltavy. Dojde k udržení vody v krajině a řízené stabilizaci hladiny spodních vod. Prakticky se tato funkce projeví tak, že využitím stávající nádrže Pastviny a převedením průtoků pomocí vodních přečerpávacích elektráren – reverzibilních čerpacích stanic (dále jen PVE) do jediné velké nádrže Hoštejn a menší nádrže Písečná, situovaných v místech, kde dochází k minimálním konfliktům se zástavbou, komunikacemi a přírodními hodnotami, se předejde výstavbě desítek jiných údolních vodních nádrží, navrhovaných v Generelu LAPV o spíše sotva ekvivalentním efektu a nahradí zcela jejich akumulační funkci.

Vodní koridor D-O-L pomocí PVE na jednotlivých plavebních stupních zajistí vnitřní redistribuci vodních zdrojů v Česku a navíc umožní přečerpávat vodu z jedinečného vodního zdroje ve střední Evropě, tj. z řeky Dunaje, která je mnohonásobně bohatším zdrojem vody než jakákoli z řek na území Česka, ale i prvotřídní vodní cestou. Tato praxe je ověřena nedaleko v Bavorsku, na průplavu Rýn-

Mohan-Dunaj, kde se přečerpává 21 metrů kubických za sekundu z oblasti vodnatější do sušší. Rezignovat na připojení k tak významnému vodnímu zdroji hraničí s lehkomyšlným až trestuhodným pohrdáním péče o zachování vyrovnané vodní bilance Česka, s přihlédnutím na očekávané vlivy změny klimatu. Zástupci Dunajské komise již v roce 1992 souhlasili s čerpáním dunajské vody vodním koridorem D–O–L ve výši 10 metrů kubických za sekundu. A naštěstí tato voda je dosud zadarmo!



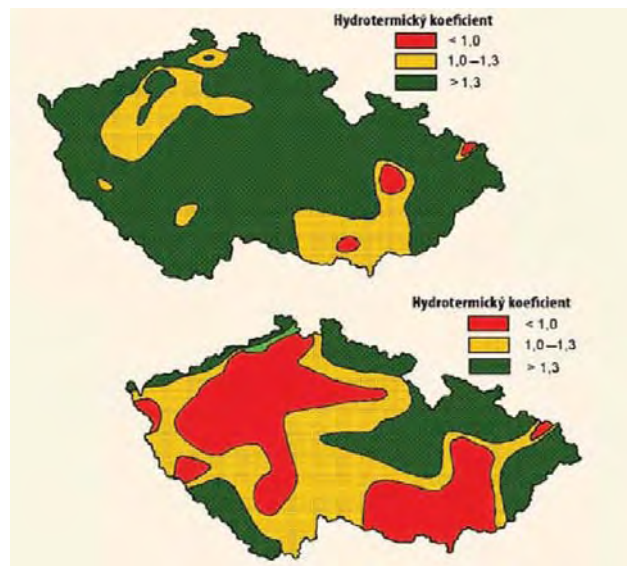
Srovnání charakteristických průtoků Dunaje, Moravy, Odry a Labe

Nevratné změny krajiny (tzv. betonování) způsobují problémy při vsakování dešťové vody a mají negativní vliv na schopnost krajiny zadržovat vodu a povodně ve stávajících korytech řek pak mají mnohem větší sílu. Protipovodňová ochrana přilehlých území a rozsáhlých průmyslových a městských oblastí vodním koridorem D–O–L bude velmi účinná, vzhledem k jeho větším a řízeným objemovým možnostem oproti vodním nádržím, zejména v oblasti střední Moravy (Olomoucko, Přerovsko) a na Ostravsku.

Nezanedbatelná je energetická funkce vodního koridoru. Je přínosem obnovitelné elektrické energie v průtočných i přečerpávacích elektrárnách a svou pohotovostí například může okamžitě krýt pravidelný výpadek větrných a solárních elektráren. Výsledná bilance výroby energie z instalovaných vodních přečerpávacích elektráren (tzn. skutečných obnovitelných zdrojů), tj. rozdíl mezi energií vloženou do systému (1,5 GWh/rok) a energií získanou (57 GWh/rok) bude značně pozitivní. Navíc bude k čerpání vody využívána okamžitá nadbytečná energie větrných a solárních elektráren a energie méně hodnotná, zejména noční, zatímco kvalita energie vyrobené vodními přečerpávacími elektrárnami bude vyšší a pro okamžitý užitek.

Bez zajímavosti rovněž není zjištění, že všechny úseky vodního koridoru si vyžádají zábor jen 25 km čtverečních plochy krajiny, z toho na území ČR 18 km čtverečních. Ve srovnání s řešením pouhé výstavby vodních nádrží pro akumulaci povrchových vod se zábor území sníží na 70 procent, na českém území až na 50 procent a svými dvojnásobnými objemovými možnostmi nabízí daleko vyšší vodohospodářský i protipovodňový efekt. Navíc vodní koridor D–O–L nemá jen funkci vodohospodářskou a protipovodňovou, ale i funkce jiné, z nichž např. funkce dopravní není rozhodně zanedbatelná. Přesto podléhá tento záměr soustavné kritice, neboť údajně komplikuje územní rozvoj, poškozují cenné segmenty krajiny apod.

Záměr jednoduše vadí všem, zatímco podstatně větší zábor území s většími a nejspíše i horšími dopady na krajinu nevadí nikomu. Prostory budoucích vodních nádrží uvedené v Generelu LAPV, plošně mnohonásobně větší, jsou však samozřejmě součástí současné politiky územního rozvoje, zatímco územní hájení a dostavba vodního koridoru D–O–L je stále vehementně zpochybňována. To jistě stojí za zamyšlení. Stejně tak stojí za za-



Prognóza vývoje hydrotermického koeficientu v důsledku globálních klimatických změn podle odborníků z Mendelovy zemědělské a lesnické univerzity v Brně. Nahoře optimistická, dole pesimistická verze prognózy, zaměřené na nejbližší padesátiletí

myšlení, jak je vodní koridor D–O–L chápán v konvenční strategii vodního hospodářství jednotlivých povodí našich řek. Jednoduchá odpověď: nijak. A přesto je snem každého dobrého vodohospodáře mít řízený vodohospodářský režim ve svém rajónu, aby v ročních obdobích nebyly zátopy ani sucho v krajině, tak jak to již dlouhá léta funguje v Žitném ostrově na Slovensku nebo v krajině okolo břehů kanalizovaného Dunaje v Rakousku. Prostě, aby bylo vody stále dost, tak akorát.

Zatímco vypařování vody se zrychluje, množství pravidelných srážek klesá. S vodou se tak musí i více šetřit, a tak největším lákadlem pro investory ve světě je voda. Strmý nárůst poptávky po vodě kvůli zvyšujícímu se počtu lidí na Zemi, zvyšující se spotřebě v rychle se rozvíjejících ekonomikách a současně i jejímu úbytku v důsledku změny klimatu způsobil, že tento životodárný zdroj patří už dnes mezi nejvýnosnější světové investice, protože její cena bude v celosvětovém měřítku rychle stoupat. Za posledních pět let se investice do vody ve světě zhodnotily výrazně více než v případě ropy, zlata a dalších cenných komodit.

Potřeba soustavných a účinných zásahů s cílem udržení vyrovnané vodohospodářské bilance je tedy i u nás v Česku v blízké budoucnosti velmi naléhavá. Podmínky charakterizující reálnost a efektivitu řešení cestou redistribuce vody mezi povodími jsou při využití vodního koridoru D–O–L nesrovnatelně lepší a šetrnější než řešení výstavbou dalších umělých vodních nádrží a to i s ohledem na celkovou ekonomickou stránku možných řešení.

**Voda patří ke svobodným a základním lidským právům. Voda je pro každého jedince natolik základní potřebou, že bez ní nelze prosadit absolutně nic.**

Článek byl uveřejněn dne 22. 3. 2014 v internetovém deníku Neviditelný pes.

# České loděnice spustily na vodu největší loď vyrobenou v České republice

Ing. Ivan Troutnar – ředitel Nova České loděnice a.s.

Největší loď, která kdy byla vyrobena v České republice, spustila na Labe 12. prosince 2013 společnost Nova České loděnice v děčínských Křešicích. Námořní plavidlo vyráběla společnost na zakázku nizozemského investora dva roky.

Loď je dlouhá 90 metrů, široká 14,5 metru a po dokončení bude její výška přes deset metrů. Loděnice už sice vyrobily několik lodí dlouhých 110 metrů, přesto je ta zatím poslední největší. Její výtlaček bude 4500 tun a taková loď u nás vyrobená ještě nebyla. Zatím největší byla s výtlačkem 3200 tun v Mělníku. Plavidlo je určené pro veškerý suchý náklad. Bude mít povolení pro všechna moře a může přepravovat jak substráty, tak kusové zboží. Uvnitř jsou vestavitelné přepážky.

Kvůli stavbě musela společnost upravit zázemí v křešické loděnici, aby byla vůbec schopna loď v požadovaných parametrech postavit a přesunout na Labe. Ustoupit musela část výrobní haly a jedné technické stavby. Museli jsme celou loděnici přizpůsobit stavbě lodí, ne jak tomu bývá naopak, protože loď přesahuje obvyklé rozměry lodí a výrobků, které tady byly dosud vyrobeny. S přesunem z místa stavby na vodu pomáhal i vojenský tank. I přesto vyjela loď z Děčína nekompletní, chyběly v ní nástavby a horní díly. Ty byly naloženy do nákladního prostoru a loď zkompletuje sesterská loděnice v Holandsku. Je to z jediného důvodu. Kompletní loď by neprošla pod mostem v Drážďanech. Do Hamburku loď dotlačily dva remorkéry společnosti ČSPL a.s. Jedná se o speciální sestavu, kdy hlavní remorkér TR 17 je vybaven vyšším zdvihem kormidelny a přední remorkér alternuje dokormidlovací zařízení. Plavidlo TR 17 se speciálně využívá pro přepravu novostaveb plavidel postavených v loděnicích v ČR. Od roku 2000 je to jeho 39. přeprava. Cesta do Hamburku trvala sedm dní. V Hamburku bylo plavidlo předáno k následnému mořskému transportu k sesterské loděnici do Holandska.

ČSPL a.s., která je vybavena dvěma tlačnými remorkéry se zvýšeným zdvihem kormidelny, zajišťovala dosud převážnou část veškeré produkce novostaveb plavidel v ČR. S ohledem na rozměry vyžaduje transport speciální povolení

pro přepravu. Na území ČR je vydává SPS na území SRN pak zpravidla příslušný WSA. S ohledem na mimořádné rozměry plavidla (hlavně šířku a výšku) se v tomto případě do schvalovacího procesu zapojila velice vstřícně WSD Magdeburg. S tou naše loděnice spolupracují už delší dobu vždy, kdy je třeba jednorázově přepravit plavidlo, výrazně překračující povolené rozměry. K těm například patřila i tanková loď o délce 135 m a šířce 15,0 m, která však naštěstí nebyla tak vysoká, takže mohla pod drážďanskými mosty bezpečně projet, i když poprvé za mimořádných dopravních opatření. Později šlo už víceméně o rutinu. Samozřejmě to vyžaduje velkou praxi a zkušenosti posádek na tlačných remorkérech, především kapitánů. Bez zajímavosti není ani skutečnost, že tyto rozměry byly přijaté za hraniční a WSD Ost se odmítá o větších rozměrech bavit.

Je škoda, že se jedná o prozatím poslední novostavbu plavidla v Loděnici Křešice pro holandského partnera, a zároveň je otázkou, zda a jak se podaří zajistit další výrobní program. K této situaci dlouhodobě přispívají především nestabilní plavební podmínky, které v konečném důsledku ohrožují potřebný termín dodání vyrobených plavidel. Bohužel nespolehlivost labské vodní cesty nejenže dlouhodobě likviduje rejdaře provozující vnitrozemskou vodní nákladní dopravu, ale též negativně ovlivňuje naplňování výrobních kapacit loděnic v České republice.

## Na vodu spuštěna také nová loď v Mělníku

Loděnice Nova v Mělníku dokončila v listopadu 2013 nákladní loď pro nizozemského zákazníka, dlouhou 90 m. Plavidlo je právě tak velké, aby proplulo po Labi. Loď váží přibližně 900 tun, je 90 metrů dlouhá, 11,8 metru je šířka a výška obnáší 9,5 metru. Byla to sice osmá loď jednoho typu, ale s ohledem na skutečnost, že poptávka v posledních letech výrazně klesla a na světě panuje přebytek výrobních kapacit, stavěla se více jak dva roky. Naštěstí brzy po spuštění na vodu dosáhla hladina Labe přijatelnou hod-



Největší loď vyrobená v ČR na cestě do Nizozemí v labském kaňonu (viz. foto na titulní straně)

notu, takže mohl být objednan transport a loď se mohla bezprostředně vydat na osmidenní cestu do Hamburku a poté, po několikadenním čekání, až se uklidní vítr, přes moře do sesterské loděnice v Nizozemí, kde bude dostrojena. Tolik štěstí neměla ta předchozí, která byla nucena dlouhé měsíce čekat na dostatek vody v Labi nejdříve v loděnici v Mělníku, potom ještě drahý čas v Děčíně. Bez diskuse je splavnost Labe jedním z rozhodujících faktorů pro naplnění výrobních kapacit všech loděnic na Labi. Ale týká se to nejen loděnic. Všichni rejdaři znají situaci, kdy spojenými silami prosí Povodí Labe, aby poskytlo alespoň takovou vlnu, která umožní plout když ne se ziskem, tak alespoň beze ztrát. A to jen proto, aby dostáli svým závazkům.

Loděnice v České republice v posledních letech zažívají krizi, místo obvyklých patnácti plavidel ročně, na které byly zvyklé, vyrobí dohromady sotva jedno, což je způsobeno nejen slabou poptávkou, ale především nespolehlivostí Labe jako dopravní cesty. My to umíme vyrobit a spustit na vodu, ale neumíme to včas dopravit k zákazníkovi, protože vody je



Spouštění lodí v Mělníku

málo. A zákazníci vyžadují stále větší plavidla. Ale nejedná se pouze o novostavby. Loděnice v Děčíně je jediná široko daleko, která může a umí opravovat plavidla do 90 metrů. Zakázek by bylo dost, umíme konkurovat jak kvalitou, tak cenami a termíny, ale zákazníci se k nám bojí jezdit. S ohledem na ekonomii se vyplatí jezdit tak daleko od hlavních dopravních tepen pouze za většími opravami nebo přestavbami. Ať už se jedná třeba o kompletní výměnu dna, prodloužení plavidla nebo o vestavění ocelové podlahy nákladního prostoru. Ale málokdo je ochoten riskovat, že potom bude týdný a týdný čekat v loděnici, až vodní stav dovolí loď spustit. Je obecný problém, že labská vodní cesta má nedostatečnou propustnost. Šéf Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů vyčíslil, že tak mohou české firmy tratit asi 30 milionů eur ročně.

Věříme tomu, že nová vláda se bude tomuto problému věnovat věcně, bez emocí a bez všech populistických gest. Zastáváme názor, že při řešení strategických problémů, a toto strategický problém je, se musí postupovat s dlouhodobou vizí a perspektivou mnoha desetiletí.



Plavba labským kaňonem v Děčíně

## Kanoistický závod České Budějovice-Praha obnoven

**Michael Odvárko – ředitel závodu**

Foto: archiv Závodu Budějovice-Praha

Historie legendárního kanoistického závodu začíná v roce 1922, kdy vyplulo od soutoku Vltavy a Malše v Českých Budějovicích sedm deblkanoí. Po dramatickém průběhu zvítězili Engstler s Richtrem a vytvořili rekord 27 hodin a 12 minut na trati bez zastávky, který již nikdy neměl být překonán. Od následujícího roku se totiž začalo jezdit na etapy. Jejich rozvržení se postupně měnilo podle vodních podmínek. Nejrychlejší čas 13:18:00 hod. v závodě rozloženém do čtyř etap ve dvou dnech dosáhla dvojice Černý-Otáček v době, kdy mezi Budějovicemi a Prahou byla výhradně volně proudící řeka. První postavenou přehradou na Vltavě byla v r. 1935 přehrada ve Vraném nad Vltavou. Ten rok se jel závod po třinácti nepřetržitých ročnících naposledy. V předválečné éře se pak jelo ještě v r. 1937 (v r. 1936 se závod pro přípravu na olympijské hry v Berlíně neuskutečnil), ale na startu bylo již jen 7 lodí.

Po druhé světové válce byl v roce 1948 závod poprvé obnoven. Kategorie těžkých i lehkých deblkanoí a skládacích deblkajaků byly rozšířeny i o rychlejší švédský kajak jednotlivců i dvojic. Počet účastníků v 50. letech utěšeně narůstal, vypisovány byly i kategorie juniorů a veteránů. Měnil se počet etap a zastávek (6 etap ve 3 dnech), místo cíle (Veslařský ostrov v Podolí, bývalá státní loděnice v Braníku) a přibývaly i partie, které závodníci překonávali přesunem „po souši“. S postupným napouštěním Slapské a Orlické přehrad ubývalo přiro-

zených úseků řeky a měnil se její charakter. Poslední 27. ročník závodu se uskutečnil v r. 1959 a zúčastnilo se jej přes 100 lodí.

V roce 2010, více než 50 let po skončení posledního ročníku, se skupina kanoistů z Prahy rozhodla závod ob-



Fotografie startu původního závodu ČB-Praha v roce 1956

novit podruhé a uspořádala 1. obnovený ročník závodu. Tentokrát se závodníkům do cesty navíc postavily i přehrady Hněvkovice a Kořensko. Byl zvolen model tří etap ve třech dnech. Startovalo se v Budějovicích pod jezem u přístaviště Lannovy loděnice (necelý kilometr pod místem historického startu u Sokolského ostrova) a cíl byl u bývalé státní loděnice v Praze-Braníku. Vítězem se stal Radim Junek z KVS Praha, v čase 13:09:40 hod. V roce 2011 odpadla „zajížďka“ na Otavu a cíl se posunul proti směru proudu Vltavy do pražských Hodkoviček. O cca 6 km zkrácený závod proti předchozímu roku vyhrál Petr Jambor z USK, ve výborném čase 12:18:11 hod. Závod dokončily i 2 ryze ženské posádky na deblkajacích, rychlejší byla dvojice Srnáková-Jamrichová, která tak utvořila



*Nástup do lodí pod Hněvkovickou přehradou (2010)*



*Start 3. ročníku obnoveného závodu ČB-Praha v roce 2013*



*Pod Podolským mostem na Orlické přehradě (2012)*



*Přenášení lodí kolem nové plavební komory Hluboká nad Vltavou (2013)*



*Na hrázi Orlické přehrady pomáhá závodníkům sportovní lodní výtah...*

ženský traťový rekord v čase 15:53:27 hod. V roce 2012 došlo opět k drobným úpravám trati. Jelo se v prvním dni z Budějovic na Podolsko. V sobotu byl cíl na Staré Živohošti, odkud se jelo v neděli do Prahy-Braníku. Poprvé v novodobé historii se závodilo i v úseku kolem Slapské přehrady, což umožnilo nejlépe fyzicky disponovaným borcům zkrátit si pádlování přeběhem přes Kolnu – legendární kopec mezi Slapskou přehradou a Štěchovicemi. Celkově po velkém boji obhájil prvenství Petr Mojžíšek (dříve Jambor) z USK Praha před svým oddílovým kolegou Tomášem Ježkem. Vítězství z loňského roku v turistických C2 obhájili Odvárko-Vrdlovec z pražské Dukly. Závod úspěšně dokončily také tři ženy na singl kajacích. V roce 2013 byla v plánu jak nonstop varianta závodu, tak závod klasický třídní. V červnu plánovaný závod bez zastávky bohužel odnesly, jako spoustu dalšího, povodně na Vltavě. Ovšem na začátku srpna bylo již vše v pořádku, a tak Budějovice 2013 proběhly za krásného počasí zcela hladce. Ve všech etapách dominoval Tomáš Pavlík z USK Praha, který se stal nakonec i celkovým vítězem. Druhý skončil velký novodobý propagátor tohoto ultramaratonu Pavel Šára z Lokomotivy Braník. Kategorii C2 tur. ovládla zkušená dvojice Venta-Hamák ze Sokola Pražského a Kadaně. Krátký závod ovládl s kariérou se loučící olympionik Jan Souček z Dukly Praha. Závod navázal na tradici a stal se unikátním setkáním profesionálních i amatérských sportovců na rychlostních kajacích a kánoích.

Z hlediska vodní cesty závod přivádí zpět na střední Vltavu vodáky. Tento úsek je v současnosti pro sportovní plavbu prakticky opomíjen, ač skrývá řadu krás, které lze

objevit jen z řeky. Plavba po VD Hněvkovice nebo po horní části Orlické přehrady v sobě stále ještě skrývají skoro vyvanulou krásu staré řeky a pádlování mimo civilizaci skoro netknutou přírodou. Další zajímavou otázkou je splavňování úseku mezi Budějovicemi a Prahou pro velké lodě. Přestavby vodních děl pro velká plavidla v některých případech ruší možnosti pro malá plavidla. Příkladem tohoto je v Českých Budějovicích Jiráskův jez, kde prohloubením koryta pod jezem pro obratiště lodí u Lannovy loděnice došlo ke snížení hladiny zhruba o jeden metr, čímž vznikl na konci původní vorové propusti vysoký schod, který znemožňuje její splutí na kanoi či kajaku. Snad ale není tento problém neřešitelný a správce řeky, Povodí Vltavy, bude moci v dohledné době tento problém napravit. Ještě horší úprava – z hlediska malých sportovních pravidel – proběhla na jezu na Hluboké. Tam v rámci přestavby nahradila původní vorovou propust plavební komora pro zdymání velkých plavidel. Posledním jezem v původním stavu na střední Vltavě tak zůstává jez v Hněvkovicích. Tam je přestavba plánována v další etapě – dle plánů by zde měla vzniknout trať pro vodní slalom. Tedy některé úpravy pomohou i vodákům. U všech nových plavebních komor na horní Vltavě byly také postaveny schody v horní a dolní rejdě, takže je mohou naši závodníci alespoň rychle překonat po břehu. A pro závod Budějovice-Praha je třeba se smířit s faktem, že jediným vzrušením ze splouvání vodního díla zůstane jez v Praze-Modřanech. Jeho sportovní propust prověří vodáky těsně před koncem 180 km dlouhé cesty a i její úspěšné splutí může rozhodnout o konečném pořadí v cíli.



... přes hráz Slapské přehrady se musí přenášet ručně (2010)



Přenášení přes hráz Vranské přehrady (2012)



Na hladině Vranské přehrady (2010)



Posledním vzrušením při závodě ČB-Praha je sportovní propust na jezu Praha-Modřany (2011)

# Vodáci si oblíbili nový úsek vltavské vodní cesty

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

Foto: Jiří Králík, Jana Nusková

Projekt Dokončení splavnění Vltavy do Českých Budějovic si kladl za cíl spojit turisticky atraktivní místa jako jsou České Budějovice a Hluboká nad Vltavou s Orlickou přehradou vodní cestou především pro turistickou plavbu. Příjemným překvapením je, že si již dokončené úseky hornovltavské vodní cesty oblíbili také vodáci – především mořští kajakáři (sea kayaking).

Obsluha plavebních komor v Českém Vrbném a Hluboké vychází vodákům vstříc a tak si mohou i fanoušci nemoto-

rové plavby užít zážitků z komorování. Ti, co spěchají (např. závodníci), mohou využít schodů, které jsou umístěny v horní a dolní rejdě a plavební komory oběhnout.

Splavnění Vltavy není jenom technickým projektem, jak se často píše v novinách, ale jde o celkové oživení řeky a jejího okolí a propojení turistických míst. Vznikají nové rekreační a sportovní zóny, půjčovny lodí (motorových i nemotorových) a všichni uživatelé vodní cesty se již těší na dokončení posledního úseku vodní cesty u Týna nad Vltavou.



V plavební komoře České Vrbné (1. května 2013)



Letní "zácpa" v hlubocké plavební komoře



Pohled na dokončenou plavební komoru Hluboká nad Vltavou (1. května 2013)





První plavba novou plavební komorou Hluboká nad Vltavou (1. května 2013)



Na hladině Hněvkovické přehrady (1. května 2013)

## DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ **Vltava OPEN**

17. 5. 2014 od 13:00 – 17:00 h

### SPORTOVNÍ PŘÍSTAV HLUBOKÁ N. VL.



#### PROGRAM:

- ✓ prohlídka stavby „Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou“ - přístupná bude jezová lávka a plavební komora Hluboká nad Vltavou
- ✓ plavba lodí Vojtěch Lanna - proplavení plavební komorou Hluboká nad Vltavou, soutěskou „Baba“ směrem na Hněvkovice a zpět. Odjezd lodí je ve 13:00 a 15:00 hodin z přístaviště Hluboká nad Vltavou, zvýhodněné vstupné 50 Kč dospělí a 10 Kč děti
- ✓ akce pro děti - divadélko Kašpárek M+M, dětské hry a soutěže
- ✓ ukázky činnosti Hasičského záchranného sboru České Budějovice a Vodní záchranné služby

Parkování pro veřejnost u venkovní plovárny Hluboká nad Vltavou ZDARMA.

[www.pristavhluboka.cz](http://www.pristavhluboka.cz)



# O rozvoji rekreační plavby s Jiřím Belingerem

Ivan Černý

Foto: Miroslav Feszanicz

Na palubě výletní lodi Král Jiří v poděbradském přístavu se 23. ledna tohoto roku konalo významné shromáždění milovníků vodní turistiky a vůbec lidí, majících k rekreačnímu využití našich řek blízko. Téměř padesát osob, z nich řada je starosty obcí a měst po obou březích Labe, byla přítomna zahájení činnosti o.p.s. Vodní cesty na Labi. Mezi hosty nechyběl ani ředitel Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) Ing. Lubomír Fojtů. Úvodní slovo měl předseda Asociace lodního průmyslu (APL) a jeden z autorů myšlenky založení obecně prospěšné společnosti Vodní cesty na Labi Jiří Belinger, kterého jsme požádali o rozhovor.

**Jste rozený Nymburák křtěný Labem, dá se říci, že váš vztah k vodě a životu kolem řeky se tedy vytvářel už od dětství?**

Přímo Nymburák nejsem, žil jsem v Pečkách což je ne daleko, ale v Nymburce na Labi jsem v 15ti letech začal jezdit na kánoích v klubu na Vesláku. Jak šel čas, tak jsem přešel z kanoistiky na motorové lodě a to zejména rekreační pro tzv. výtlačnou plavbu. Právě tyto lodě jsou v okolních zemích nejpoužívanější pro rodinnou rekreaci zejména na kanálech, řekách a jezerech.

**Jak dlouho a především proč se rodila o.p.s., ve které působíte jako předseda správní rady?**

Myšlenka vzniku o.p.s. podobně jako je třeba na Baťově kanálu, vznikla před dvěma lety sepsáním memoranda mezi ŘVC a městy na středním Labi pod záštitou Středočeského kraje a APL. Potom následovala práce právníků, protože založení obecně prospěšné společnosti s větším množstvím zakládajících členů, osm velkých měst na Labi, není jednoduché. Důvodů proč byla o.p.s. založena je celá řada.

Máme zde krásnou řeku Labe, která byla téměř před 90ti lety upravena – kanalizována pro provoz lodní dopravy a je možno ji dnes využít k rozvoji turistického ruchu. Středočeský kraj si nechal vypracovat posouzení a projekt využitelnosti Labe a Vltavy k rekreaci. V tomto projektu bylo doporučeno vybudovat řadu přístavišť a přístavů, které by sloužily rekreačním lodím k přistávání a to zejména ve městech a turisticky zajímavých místech. Pro rozvoj vodní turistiky je nutné dbát zejména na přírodní ochranu přírody a vody.

Protože je Labe a Vltava veřejnou vodní cestou evropského významu je možné po ní volně plout motorovými loděmi všech kategorií a to s sebou nese i řadu problémů. Zejména chování nedisciplinovaných uživatelů by mohlo ohrozit jak životní prostředí, tak bezpečnost lidí na řece. Proto jedním ze základních cílů naší o.p.s. bude výchova lidí ke správnému chování na našich řekách a výchova mládeže jak se chovat na řece a v přírodě.

Na středním Labi má být vybudovaná z peněz EU, tak jako je tomu například v Německu, Polsku, Holandsku nebo Francii, základní infrastruktura pro rekreační plavbu a tu má naše o.p.s. spravovat. Cílů je samozřejmě ještě více, ale to vše se dozvíte na našich webových stránkách.

**V současnosti platí vládou ČR schválený program rozvoje vnitrozemní plavby pro rekreační potřeby v ČR na období 2007–2015. Jaká je situace v realu?**

V postupných krocích se přibližujeme k normám EU a užívání našich vod, a to jak na řekách, tak údolních nádržích, by mělo být naprosto normální. Spolupráce mezi vodními motoristy, rybáři, ochránci přírody a koupajícími by nemělo být soubojem a všichni společně, jak dořím, budou spolupracovat, protože mají společný cíl ochranu přírody, využití potenciálu toho, co nám zde předci vybudovali a oživení domácí rekreace, které samozřejmě vede ke zvýšení zaměstnanosti a lepšímu životu ve městech a obcích kolem našich řek.

**Jak to vypadá na středním Labi? Je dost ubytovacích možností, přístavišť, služeb?**

Na středním Labi se v posledních letech zejména ze soukromých zdrojů začaly budovat restaurace, kempy, penziony, ale i úvaziště pro lodě. Krásně vybudovaný areál je například v Týnci nad Labem, hezké zázemí mají Poděbrady, na Vltavě například Nelahozeves. Naším cílem je snahy malých a středních podnikatelů a měst podpořit a veškerý rozvoj při budování koordinovat. Prostor zde je obrovský a zájem jak podnikatelů, měst tak uživatelů předčil naše očekávání.

**Využití Labe pro klidovou turistiku rodinného typu ale není pouze plavba jako taková...**

Rekreační plavba rodinných lodí, na kterých se vyspíte, můžete si uvařit, mají veškeré hygienické zázemí a jsou vlastně plovoucím hotelovým pokojem, jsou zázemím se kterým se postupně pohybujete po řece a protože je na lodi i dost místa například pro kola, počítá se s tím, že denně ujedete např. 20 km a potom jak pěšky, na kole navštívíte zajímavá místa v okolí řeky a to každý podle svých zájmů a fyzických schopností. Je úžasné, že se plavbou po dolním Labi přes Děčín dostanete do Drážďan a dále spojovacími kanály můžete plout do Berlína, na Rýn a dále třeba do Paříže a úžasnou sítí kanálů a řek, kterých je v Evropě více než 20 tisíc km můžete procestovat celou Evropou.

**Plavil jste se po řekách domácích i zahraničních. Jachtařil na oceánu i v mořích. Můžete porovnávat, máte možnosti se inspirovat...**

Já se věnuji zejména říční a vnitrostátní plavbě, plavba na moři mě tak nenadchla jako třeba Mazurská nebo Berlínská jezera. Velmi zajímavý poznatek mám kupříkladu z USA, kde v přírodní rezervaci na jezeře, které je součástí Grand Canyonu si můžete půjčit loď nebo hausbót s velmi silným motorem a to pouze na řidičský průkaz od auta, poučí vás, jak se máte chovat v přírodě a můžete v klidu vyrazit. U nás máme například Lipno, kde platí naprosto zastaralé zákazy plavby moderních, ekologických, motorových lodí, ale může tam jet plachetnice se zastaralým dvoutaktním motorem, který produkuje neuvěřitelné množství zplodin. Pro nás ale jsou nejlepším



Jiří Belinger (vpravo) a předseda o.p.s. Vodní cesty na Labi Vladimír Žák, představili 23. ledna 2014 na palubě lodi Král Jiří v Poděbradech novou obecně prospěšnou společnost Vodní cesty na Labi a její cíle

vzorem, jak jsem se již zmiňoval, Mazurská nebo Berlínská jezera, kde je rozvoj rekreace a rekreační motorové plavby velmi podporován. Zásadně se používají lodě, které mají certifikát CE a splňují přísné podmínky kupříkladu u motorů EURO 5 a nesmějí samozřejmě vypouštět do vody žádné odpady. Byl jsem překvapen, že i přísně chráněnými přírodními rezervacemi můžete s těmito loděmi proplout po vyznačených trasách a sníženou rychlostí třeba na 5 km, tak, jak tamější ochránci přírody stanovily podmínky. S úplnými zákazy plavby na jezerech a řekách se nesetkáte nikde jinde než u nás v Čechách. Jediné údolní nádrže, kde se ve světě nesmí jezdit, jsou vodárenské údolní nádrže, což je u nás například Želivka. Vezmu-li to zjednodušeně, mělo by být normální jezdit všude, ale dodržovat podmínky ochrany přírody. A to je právě náš cíl, který se na základě poznatku ze světa snažím přenést k nám.

## Které překážky v práci o.p.s. Vodní cesty na Labi vidíte jako největší či nejtěžší?

Největší překážkou bude jednání se samozvanými rábdobu ochránci přírody, kteří nemají ani potřebné vědomosti a vzdělání. Pod rouškou ochrany přírody by chtěli plavbu omezovat, nechat vybudovaná vodní díla na pospas přírodě a vrátit se o jedno století nebo více zpět. Žijeme uprostřed Evropy, která je osídlena několik tisíc let a několik staletí zde lidé budují vodní díla, která mají zejména sloužit proti povodním a pomáhat při zavlažování, výrobě elektřiny, k rekreaci. Jestliže bychom přestali tato díla udržovat, například nechali zanést kanalizované střední Labe, budeme zde mít to, co měli naši předci, každý rok obrovské povodně, které ohrožují nejenom občany, majetek, pole, ale i okolní přírodu. Právě vysvětlováním vodohospodářských zákonitostí bude nelehkým úkolem, ale protože jsme ve spojení s odborníky vodohospodářů a odborníky na ministerstvu životního prostředí doufám, že i tato práce se nám bude dařit.

## Závěrem, znáte slovo „nejde“?

Ano, češtinou toto slovo znám a znám bohužel i hodně lidí, kteří usilovně přemýšlejí a snaží se o to zdůvodnit proč nic nejde. Já patřím mezi lidi, kteří hledají cesty, aby to šlo, umím dostatečně naslouchat námítkám a hledám vždy cestu k řešení tak, aby všechny strany byly spokojeny. Nedávno jsem měl jednání s vedením Středočeského rybářského svazu a byl jsem velice mile překvapen, jak oni nahlízejí na údržbu řeky Labe, kde je mrzí, že se řeka nečistí tak, jak by měla, protože nánosy bláta po povodních vůbec nesvědčí, neprospívají a uvolňovaný metan z bahna je mnohdy příčinou jejich úhynu. Zrovna tak přemnožení některých druhů vodních ptáků např. kormoránů, které působí obrovské škody, je příčinou diskuzí mezi rybáři a ochránci přírody. Takže já si myslím, že budeme-li chtít, tak slovo nejde v oblasti rozvoje turistického ruchu a rekreační plavby na Labi nebudeme používat.

**Ředitelství vodních cest zve širokou veřejnost na slavnostní otevření nově dokončených staveb na labské vodní cestě:**

- Přístaviště pro osobní lodní dopravu Lovosice,
- Přístaviště pro osobní lodní dopravu Dolní Zálezly
- Přístaviště malých rekreačních plavidel Dolní Zálezly



# které se koná dne 14. května 2014

Oficiální otevření přístaviště Lovosice bude zahájeno ve 14,00 hodin.



Oficiální otevření přístavišť Dolní Zálezly proběhne v 15,00 hodin.



# „Reportáž“ z EXPEDICE HAMBURK

## Vít Beneš – Ředitelství vodních cest ČR

Po realizaci „tajného závodu“ lodí po Vltavě, kdy jsme v roce 2011 pluli „až kam se dá“, tj. na plavební komoru Kořensko, jsme museli stanovit další a samozřejmě i „vyšší“ cíl. Rozhodli jsme se proto provést v roce 2012 expedici do Hamburku.



„Tajný závod“

Proč zrovna Hamburk?

Hamburk. Hamburg. Přístavní město. Tolikrát zmiňované – v románech, písních či ve filmech...

To není jen jméno města. To je pojem. Meta!

Hamburk je počátek a cíl v jednom. Je to brána ke svobodě k nekonečnu, ke věčnosti, neb moře je synonymum toho všeho...

No a taky, že po dokončení vltavské vodní cesty se České Budějovice, nebo-li „Budweiss“ spojí s Hamburkem, nebo-li Hamburgem.

Myslím, že Češi mají štěstí, že takovou branou je právě Hamburk, vždyť pro Slováky Maďary i Rakušany je to... Co je to? Ví někdo, kde se vlévá Dunaj do moře? Je tam nějaké město? Přístavní putyky? O tom jsem nikdy neslyšel.

Tak proto Hamburk. No, a že lodí, to dá rozum! Jsme kluci od vody (holky jsme nechali doma; „Má-li žena šťastná být, plout musí námořník...“). Nota bene, co u moře s autobusem nebo vlakem, že?

Vše je tedy jasné a můžeme vyplout.

Byli jsme čtyři a jedna loď; psa jsme tentokrát sebou nebrali...



Expedice pravidelně zahajujeme v Roudnici nad Labem – tímto děkujeme panu Imramovskému, který se na plavidlo vždycky „koukne“ a zhodnotí, zda je schopno plánované trasy. Taky nám ledacos půjčí, třeba náhradní vrtuli, kanystry apod.

Zároveň je to tak říkajíc „domovská stanice“ Čechů

– vždyť mytická hora Říp je na dohled...

Přípravy:

Co máme a co máme mít? Co potřebujeme? Co bychom měli vědět?

Asi bychom měli mít plavební mapy; první problém: v Čechách jsou k máni mapy jen do Lauenburgu a dál už nic... „Koupíme někde cestou“ a je rozhodnuto.

Palivo: kolik naše expediční loď vlastně „žere“? Nevíme, a tak bereme čtyři kanystry po 25 l a jsme tedy připraveni... Scházíme se ve čtvrtek v podvečer, abychom připravili plavidlo, a tak obecně se poradili o cestě, která nás čeká. „Prý je třeba mít lodní deník“ a tak zakládáme lodní

deník; a protože plujeme do Německa, vše musíme vést v němčině. „Umí zde někdo německy? Každý Čech umí tak trochu německy!“

Zakládáme tedy SCHIFFEN TAGENBUCH, snad je to tak dobře.

Zápis v deníku:

20.00

Posádku tvoří: mechanik (*hauptmechaniker*) – kpt. PS; rejdař (*schiffseigner*) – kpt. VR; navigátorem jmenujeme kpt. JM, protože má v mobilu aplikaci k pojmenování hvězd apod.; spojař je ten, kdo má telefonní čísla pro potřebu pomoci – kpt. VB.

Dále pokračujeme v zápisu o technické prohlídce lodi.

21.00

Technische stellung:

ordnung-o.k., tanke – o.k., motor testung – o.k., vrtulen testung – o.k., kazette testung – BEATLES (zwei stuck) – ja! ALLES GUTTE

21.30

Každá expedice musí mít své motto: „S praotcem Čechem smociť u Severního moře“.

22.30

Mechanik převzal doklady od lodi, což potvrzujeme zápisem „papier převzal mechaniker“.

Plavidlo: SESSA 220 HP, rok výroby 1999; nejvyšší přípustný počet osob: 7; konstrukce: laminát; délka: 6,3 m; šířka 2,3 m; ponor: 0,4 m; výtlak: 1,9 m<sup>3</sup>; plavební zóna: 1 (nevíme co to znamená – můžeme na moře? Asi ano; ja natürlich); max. výška vln: do 2 m. Loď připravena k vyplutí.

23.07

Schiffseigner: „Přelouč není Hamburk! Medaille für Navigator!“

Navigator: azimut: VEGA – M27.

7. 9. 12

00.55

Steller: „Nemáme dalekohled!“

Roudnice 7:20 START

Posádka: alles, Navigator in hundekoje.

Vyplouváme; navigátorovi je špatně a tak zalézá do kabiny na přidi zvané „hundekoje“, nebo-li „psí bouda“. První úsek prakticky známe, a tak se s tím nemažeme – jedem co to dá, a tak se není co divit, že potřebujeme brzo tankovat...

Zápis v deníku: „Tankstelle: 11.00, Loubí“.



Střekov

O plavbě po Německu nevíme prakticky nic, jen se tedy bojíme místní wasserschutzpolizei.

Zápis v deníku: „Grenzeattack 11.30“.

Prakticky ihned po překročení hranic nás čeká první neznámá: jakési plovoucí zařízení od kterého se řekou táhnou bójky! Co to je? Aha! Přívoz! Kyvadlový přívoz, tedy loď která je ukotvena lanem v řece a jen se kýve z jednoho břehu na druhý... Co teď? Jak dál? Sakra, to u nás není... Po chvíli se vše vyjasňuje, kyvadlo se odkývá a my můžeme plout dál. Brnkačka!



Přívóz

Zápis v deníku: „Navigator in ordnung 12.50“, „Dresden 13.00, 62 ř. km“.



Drážďany

Jsme prakticky u dnešního cíle, který jsme si tak nějak vytyčili, ale je teprve poledne, takže plujeme dál...



Míšeň



Míšeň – Winterhafen

Dochází nám palivo. Zastavujeme se v Míšni – zaplujeme do zátoky, kde je místní marina Winterhafen, asi zimní přístav. Poučením je, že zde nejsou přístavy vybaveny čerpacími stanicemi a když už nějaká ano, tak rozhodně ne na benzín... Naštěstí je to z mariny jen kousek na křižovatku, takže kanystry „do teplejch“ a hurá k pumpě...

Zápis v deníku: „Meißen 13.30, tanken 50 l natural, trinken 3 l bier, essen 4 stück hemenex“.

Jsme občerstveni a vyrážíme dále po Labi. 15.38: 100 ř. km a to chce oslavu: „Bier tanke – otvíráme sud“; 16.10 míjíme kilometrovník s označením 121; 16.13 míjíme kilometrovník s označením 121; co to sakra znamená? Že by to byl „Labský trojúhelník-Elbe triangle“? – něco se musí stát...

Zápis v deníku: „17.34 Václav chce jet taky – nevíme co tím myslí“.

Začínáme si být svými výkony tak jisti, že plánujeme další expedici... ODRA?

Zápis v deníku: „Jsme nějak blízko břehu. Prohlídka Ermitáže“.

17.45, přistání na 186 ř. km;

Kde budeme přenocovat jsme nikdy moc neřešili – někde to snad půjde. Ale Labe je v Německu úžasný a tzv. „výhony“ skýtají krásnou možnost pro přistání... „Zapichujeme“ Sessu do písku a vyskakujeme z lodi na písčitou pláž – takovou robinsonádu by na řece málokdo čekal... Loď uvazujeme k radarovému odražeči – jasně, víme, že se to nemá, ale... Krásná písčitá pláž – musíme to zde nějak pojmenovat – TOBRUK.



Tobruk

Zápis v deníku: „Všude písek“.

Písek máme úplně všude. Pokoušíme se natáhnout plachtu na ležení, ale fouká vítr. Silný vítr. A všude je písek. Musíme vykopat díru pro vařiče. Nemáme lopatu – máme jen plastovou lopatku v setu se smetáčkem... jsme vybavená expedice. Hrabeme díru na vařič rukama a tvoříme ochranný val proti větru, aby nám nefoukal do plamene...

Zápis v deníku: „21.24: nemáme kamna. Máme ale TOBRUK. Navigátor: azimut polárka – CAPELLA.“

Posíláme VZKAZ V LÁHVI: Místo: TOBRUK, Teplota: 16 °C, Azimut: CAPELLA, Vítr: nw 7m/s (+/-20), Komentář: Všude písek, Obrázek Sessy, Nutno geologa!

Zápis v deníku: „Už nikdy písek! Sessa je na písku. Do Budějovic je to lepší přes Písek než přes Tobruk“.

Provádíme jádrový penetrační vrt. Vrt 1: gambrinus. Vrt 2: tramín. Vrt 3: slivovice.

8. 9. 12 8.20 START

Jakákoli další expedice bude mít vždy problémy s palivem. Nemáme palivo, nemáme lopatu, nemáme dalekohled.

9.20 doléváme zásobu benzínu z kanystrů – 50 l; 213 ř. km.; Lutherstadt - Wittenberg;

Zápis v deníku: „10.50 zkouška kotvy, 275 ř. km“.

Musíme vyzkoušet kotvu; předešlého dne jsme zjistili, že lano od kotvy je porostlé nějakými bylinkami či co to bylo – vypadalo to jako rukola... Před lanovým přívozem tedy vyházujeme kotvu a necháváme loď strhnout proudem – funguje to!

Ve 14.00, zaplujeme do Marina Magdeburg. Ano, ani zde není možné tankovat. Dokonce se do této mariny nedá ani zaplout – vjezdový kanál je zanešen, jak nás následně informuje jeden uživatel. Jinak marina pěkná – taková zahrádkářská kolonie, kolem lodí se nikdo nemotá, všichni sedí u zahradních domků, popř. karavanů – jeden karavan je zaparkovaný v garáži a před garáží kempinkový nábytek – asi aby na karavan nepršelo...

Tak zase bereme kanystry „do teplejch“ a hurá najít nějakou pumpu... naštěstí máme štěstí – jakémusi jachtaři se nám zželelo a odvezl nás k pumpě a zpět. Danke!

Vyplováme.

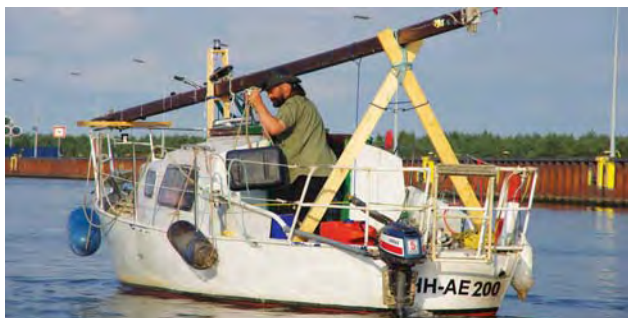
Kudy dál? Doprava po Labi nebo doleva do kanálu na komoru Rothensee? Volíme komoru. „Snad se půjde potom vrátit. To proklíčujeme“ a podobné hlášky.

Plujeme tedy kanálem ke komoře v uctivé vzdálenosti za jakousi lodí z Holandska na které je krom nákladu i osobní automobil apod. Prostě obrovské měřítko všeho oproti tomu na co jsme zvyklí – tak nějak si představujeme Suezský průplav...



Rothensee

Proplavujeme se Schleuse Rothensee a vyplouváme na „kanalbrücke“, neboli říční most. Holandan zahnul doleva na Holandsko... Většinou plujeme pod mosty, a tak je toto naše premiéra. Za mostem se drže hrneme dopředu před nákladní lodě a rozděláváme vaříče, že si uděláme oběd – po chvíli přichází upocený tlustý „povodák“ a ač nerozumíme ani slovo chápeme, že nás vyhazuje s tím, že máme počkat ve předu a že nás proplaví až po nákladních lodích – byť nerozumíme, tak poslední slovo je „eventuele“, což v nás nebudí zrovna dobrý dojem...



Sandokan

Připojujeme se k úžasnému týpkovi – zarostlý vousem a jeho loď svědčí o trvalém a letitém užívání. Co je to za konstrukci na ni si netroufáme odhadnout. Vypadá to, že je na vodě už hodně dlouho. „Ten tu čeká na proplavení už pět let“, hádáme. Je prý z Hamburku a pluje někam – mává rukou – do Polska – prý ještě uvidí...

Po dvou hodinách čekání a jedné Sandokanově urgenci na komoru jsme proplavení skrz Hohenwarthe a dostáváme se tedy zase dolu. Zbývá už jen Niegripp, který jak doufáme, neovládá ten samej tlustoch co Hohenwarthe. Asi ne, neb po čtvrt hodině jsme zpátky na Labi – prošličkovali jsme se Magdeburkem a vzhůru dále!

354 ř. km; přistání; i toto místo jako správná expedice musíme pojmenovat; rozděláváme oheň na pláži – dřevo tam mají asi připraveno místní rybáři; tyhle výhony jsou vůbec oblíbeným místem rybářů a pikniků majitelů lodí...

Oheň na břehu mi připomíná dávno viděný film, kde s vozem, na kterém byl rozdělaný oheň pobřežní piráti popojížděli po břehu až loď, která v domnění, že sleduje maják ztroskotala a posádka se tak stala snadnou kořistí... místo tedy pojmenováváme PLÁŽ POBŘEŽNÍCH PIRÁTŮ.

*Zápis v deníku: Mechaniker tanke 73 l benzin; rezerva 25 l; „Máme problém s palivem“; Navigátor: azimut VEGA-NEPTUN, Biolog více než nutný! Sessa is imvrere sexy! Prohlídka Ermitáže; LOVE; Do Hamburku se nepluje každý den. Smočíme?*

23.53 kontrola obuvi

*Navigátor: sandalos, Mechaniker: pantofel, Rejdař: plastic hollanden, Steller: vietnamishe shoe; Alles gutte.*

9. 9. 12

8.25 START

Dnes máme před sebou poslední etapu expedice; měli

bychom tedy doplout do Hamburku a v mořské vodě smočit...; po hodině plavby nám stojí v cestě kyvadlový přívoz; nehybe se a nereaguje; troubíme a nic; co teď? Narušuje nám tak itinerář! Obeplováme ho tedy z druhé strany a kupodivu se obsluha objevuje a lamentuje – snad nás nepráskne wasrpolicii... V 10 hodin přistáváme v další klubové marině; pumpa žádná, a tak vyrážíme opět do města s kanystry; také se sháníme po mapě – mappen nicht;

*Zápis v deníku: 11.00 400 ř. km; Fahrplan is richtig;*

15.30, Marina Lauenburg; ani tady není benzin k máni – je zde pouze pumpa na naftu... doléváme tedy zbytek ze zásob; pouštíme se do řeči se sousedem na docela luxusní jachtě; sice nás má zpočátku za Rusy, ale pak se vše vysvětluje a měníme mapy – on nám dává mapu Hamburku a my zase mapu českého Labe; dokonce i u nás na Labi kdysi byl...

16.44 500 ř. km; 16.50 Geestacht – poslední komora před Hamburkem;



Geestacht

Podplouváme „labské mosty“ a opouštíme bájnou říční plavbu... v podstatě se dá konstatovat, že jsme na moři! SMOČENO.



Smočeno – Hamburg

O půl šesté zaplouváme do „českého“ přístavu „Peutehafen“. No a jak vyhodnotit expedici?

Cesta nám trvala tři dny – od pátku do neděle a pravda je, že jsme se s tím moc „nemazlili“. Ale žádná rychlostní omezení naopak nikde moc nejsou, jen u přístavů, přívozů ap. Labe je krásná řeka a lze podél jeho břehů docela pěkně kempovat ve výhonech – je to tedy takový „čundr“.

Vybavenost pro „malou“, tj. rekreační plavbu je ale žalostná – většina marin, nebo přístavů je „klubového charakteru“, a tak jsme byli povětšinou jen krátkodobí hosté – přenocovat někde „na úrovni“ prakticky nelze.

Většina plavidel – s výjimkou velkých nákladních lodí – pro které je tato vodní cesta a priori určena, jsou malé hausbóty s dieselovými motory a slouží povětšinou ke krátkým projíždkám po řece s tím, že využijí zmiňované výhony s krásnými písčitými plážemi pro piknik apod.

Nicméně i tak jsme potkali několik „plavců“, kteří znali naše řeku – ať už byli jen na Labi, nebo pluli po Vltavě do Prahy. Po dokončení vltavské vodní cesty se i jim tedy naskytne možnost plout dál na jih Čech a nutno podotknout, že u nás je pro ně chystaná infrastruktura na vyšší úrovni než jakou mají k dispozici doma. Proto, aby se o této možnosti dozvěděli, by bylo vhodné provést nějakou osvětovou, resp. reklamní akci ve smyslu roznosu informačních letáků, brožur apod. po německých marinách a přístavech.

# Závod Napříč Prahou – přes tři jezy

## Milan Nosál – účastník posledních ročníků závodů

*V letošním roce bude slavit 75. výročí skautský závod, který dnes zůstal jedinou akcí, pro niž se každoročně 28. září otevírají vorové propusti Staroměstského, Šítkovského a Helmovského jezu – technických památek udržovaných Povodím Vltavy. Závod má start na Císařské louce patřící Českým přístavům a cíl na ostrově Štvanice. Jedinečnost trasy přiláká každoročně kolem dvou tisíc účastníků a více než 500 lodí. Pohár pro nejrychlejší posádky v kategorii skautů věnuje Ing. Jaromír Kalousek, ředitel Státní plavební správy.*

Na startu vládne nervozita a bojovnost. To opět po sedmdesáti čtyřech letech byl odstartován jeden z nejstarších vodáckých závodů po Vltavě Napříč Prahou – přes tři jezy. Jeho trasa představuje cca 6,5 km dlouhý průjezd přímo historickým centrem naší metropole. Startuje se na Císařské louce; trasa vede kolem Vyšehradu, podplouvá Železniční most na Výtoni a pak Palackého most. Vzápětí se vjíždí do první větší zápletky první půlky – do Šítkovského jezu.

Pokračujeme dál kolem Žofína a Střeleckého ostrova pod Most legií a s Petřínem a Národním divadlem v zádech plujeme vstříc nejkrásnějšímu pražskému panoramatu – Staroměstskému jezu, Hradu, Novotného lávce, ale zejména Karlovu mostu, jež po zdolání záludných vln „zalívaček“ podplouváme. V sousedství Klárova, Strakovy akademie, Rudolfiny a právnické fakulty míříme kolem letenské stráně s „kyvadlem“ v ústrety poslednímu adrenalinovému zádrhelu tratě, kterým je helmovský „retardér“ u Štvanice. Posléze v posledních proudech honem pod Negrelliho viadukt a pak fryškom v závěrečném spurtu do cíle na spodní půli Štvanického ostrova.

Je pochopitelné, že mnoho vodáků dává před závodním výkonem přednost možnosti si celou trasu projet v poklidu, zastavit pod Karlovým mostem, obdivovat z vody třeba Čertovku, Novotného lávku zevnitř, zastavit se u pilíře sv. Jana Nepomuckého (patrona všech „povodácků“) nebo případně shlédnout i zbytky Juditina mostu v základech pozdějšího Karlova mostu... i se třeba jen tak projet od náplavky k náplavce. Pro takové je tu možnost zúčastnit se volného splutí, které sice využívá stejnou trasu a pomoc záchrannářů jako závod, ale bez měření času.

Závod má svá úskalí ve „stoletých“ jezích – Šítkovském, Staroměstském a Helmovském. Na každý se musí zaútočit poněkud jinak, každého nezkušeného nebo neznalého mohou důkladně potrápit, a tak o plaváčky vždy při tomto závodě není nouze. Mnohdy mají připravené záchranné složky plné ruce práce, ale vždy je u toho přítomná dobrá nálada a připravenost. Myslím, že radosti z krásného zážitku to nijak neubírá, zejména když se zrovna povede počasí.

Na nejatraktivnějším místě trati, na Karlově mostě, navíc stojí kamarádi i turisté a povzbuzují nestranně rychlé i pomalé, plovoucí i plavající sportovce. Převrácená plavidla i mokré závodníky pak mnohdy na památku natáčejí a fotografují.

Vítězové jsou jako vždy cenově a diplomově zvýhodněni, ale alespoň pamětní kartička a občerstvení v cíli patří k běžnému standardu této akce.

Nutno ještě podotknout, že závod i následné volné splutí jsou kvalitně organizovány Junákem-svazem skautů a skautek ČR, za což si zaslouží vřelý dík od všech závodníků i vodních turistů. Vodácké půjčovny na tento závod vypisují mimořádně příjemné podmínky výpůjček a zdá se, že závod každým rokem sílí a roste.

My vodáci jsme za to rádi – a děkujeme organizátorům, Státní plavební správě, Povodí Vltavy s.p., Českým přístavům a.s., městským částem, Magistrátu hl. města Prahy a všem sponzorům, že nám umožňují jednou ročně zažít tak krásnou atmosféru sounáležitosti přírodního živlu s lidským sportovním snažením uprostřed této krásné, světem uznávané památky.

Děkujeme



Start jedné ze závodních kategorií – skauti na svých třířadových lodích P550. Foto: Hana Dejmková



Průjezd vorovou propustí Staroměstského jezu – dnes nejnáročnější místo na trase závodu. Foto: Ladislav Pouzar



Průjezd retarderové části propusti Helmovského jezu při závodě v roce 1948 – v té době nejtěžší úsek závodu. Foto: archiv závodu

# Zemřel Medvěd, dlouholetý kapitán pátého oddílu vodních skautů

## Kdo to byl Josef Heřmánek s přezdívkou Medvěd?

Byl to skaut, kamarád a velmi obětavý člověk, který svůj život spojil se skautským hnutím v 5. oddílu vodních skautů. Odešel do skautského nebe 19. ledna 2014 ve věku 82 let. Byl velmi věřící katolík a byl nositelem mnoha vyznamenání.

*člen řádu sv. Norberta, člen Rytířstva Neposkvrněné - MI,  
člen Jednoty katolických tovaryšů a Kolpingova díla,  
člen a dlouholetý vůdce-kapitán 5. oddílu vodních skautů Praha,  
nositel vyznamenání a medailí*

*Stříbrný bobr, Řád čestné lilie v trojlístku, Řád junácké lilie,  
Junácká medaile díky, Bronzová a Stříbrná Syrinx,  
Mezinárodní olympijského výboru IOC  
a dalších tělovýchovných a sportovních vyznamenání.*



Medvěd na jamboree ve Švédsku (2011)

Zažil tři zákazy skautingu:

1. V době okupace za 2. světové války
2. V roce 1950 komunistickou totalitou
3. Opět v roce 1970 za „normalizačního procesu“

A mezitím, stále i přes zákazy a represe, se účastnil skautského hnutí. A i když se to tak oficiálně nemohlo jme-



Skautská klubovna na vltavské náplavce v Praze u Hollara

novat, i přesto stále předával ducha skautingu dalším a dalším generacím.

Od roku 1970 až do roku 1996 Medvěd organizoval oddíl vodních skautů, který byl velmi spojen s českými řekami a hlavně Vltavou.

První klubovna byla v tzv. Havírně, malém domečku u vstupu do Rudolfovy štoly z Vltavy v Praze.

Druhá klubovna byla v provizorním dřevěném domku správy Povodí Vltavy na náplavce u Hollara poblíž Národního divadla. Ty další byly již od vody dál, ale alespoň nebyl problém s povodněmi. Vyvrcholením každého roku skautského života je letní tábor.



Oddílový vůdce Medvěd

Osobně jsem jich s Medvědem zažil 16. Byl to vždy měsíc plný her a kamarádství. Tábory byly buď putovní po řekách na dřevěných pramicích či kánoích nebo stálé někde u vody. Bylo to ještě v době, kdy kotviště nemuselo být pouze na vyhrazeném místě.

Velmi často jsme se pouze vylodili na vhodném místě, po-



Lodivod Citron a jeho skautský oddíl. V pozadí Medvěd



sekali kopřivy, založili oheň a postavili tábor. A druhý den či za pár dní jsme pokračovali dál. Avšak nikdy jsme nic nezničili, vždy jsme tábořiště důsledně upravili do původního stavu a nepamatují si konflikt ani se zemědělci, ani s lesáky.

Stále tábory jsme měli také na různých místech, ale já jsem byl nejčastěji, a to 13x, na louce u Jaroslavovic, kousek proti proudu od Týna nad Vltavou.

Dnes je toto tábořiště zatopené vodou nad přehradou Hněvkovice, ale pro mě těch 13 táborů určitě nebylo nešťastných, naopak. Toto tábořiště bylo v úseku řeky, kde ještě byly peřeje. Mohli jsme zde hrát mnoho her na vodě či v přilehlých lesích. Splutí šlajсны bylo téměř každodenní záležitostí. Na pramicích, kánoích nebo alespoň na nafukovací matraci.

Všichni vědí, že s vodou to není jednoduché, a tak jsme při deštích stále hlídali hladinu vody, zatloukali kolíky, abychom věděli, jak rychle voda stoupá. Stalo se i několikrát, že bylo nezbytné tábor evakuovat. Nevím, zda si dovedete představit zodpovědnost Medvěda za činnost 40 až 60 kluků a holek na dobu 4 týdnů. Organizování denní činnosti, ostraha tábora, zajišťování nákupů a vaření... a mnoho dalších činností. Vždy bylo vše perfektně promyšleno a připraveno.

Denní rozkaz byl čten vždy při nástupu u lodního stožáru. Ráno se vlajky vytahovaly a večer spouštěly, tak jako na opravdové lodi.



Medvěd při odjezdu do Nižboru na skautský sraz



Medvěd vyhlašuje výsledky vodáckého závodu Napříč Prahou – přes tři jezy na Vltavě

Na lodích, kde byl Medvěd kapitánem, měl vždy k ruce pár lodivodů a čtyři nebo pět kormidelníků, člunařů a další posádku. Naše loď měla vždy i kuchaře a dokonce lodního lékaře.

Prostě byla to plavba, která trvala čtyři týdny a byla velmi dobrodružná. I činnost v průběhu roku se často týkala vody. Nejznámější byl asi závod Přes tři jezy v Praze.

Později jsme se stýkali při různých příležitostech.

Jsem strašně rád, že jsem s Medvědem byl i u jeho posledního a nejdelší plavby. Tato plavba trajektem z Polska do Švédska a souvisela s návštěvou jamboree, celosvětového setkání skautů a skautek, které se pořádá 1x za 4 roky.

To je mazec, 40 tisíc skautů a skautek na jednom místě. Organizace takového setkání je neuvěřitelná, ale je to krásná ukázka životaschopnosti a tolerantnosti skautského hnutí. Jsou zde kluci i holky, přibližně ze 150 států světa a všech možných náboženství.



Medvěd a Citron při stém výročí založení firem Podzimek (1996)



Medvěd se svými skautskými kamarády na lodi Moravia (vpředu uprostřed) a jeho žena Želva (vzadu vlevo) 2012

Všichni jsou na jedné louce a všichni se společně baví. My s Medvědem jsme zde byli pouze jeden, ale zato nezapomenutelný den. No a co ta plavba? Tam i zpět jsme byli s naším obytným autem na lodi. Medvěd spal ve svých 80 letech ve spacáku na zemi a byl šťastný. Na větší lodi nikdy nebyl.

Nyní nám však odplul do nebe. A vzhledem k tomu, že celý svůj život také pomáhal Bohu zde na zemi, určitě má důstojné místo mezi skauty na věčnosti.

Je na nás, abychom navázali na Medvědův odkaz, a já ho zdravím naším skautským pokřikem.

Do čela, nepovol, bij se vpřed pět, pět, pět.

**Martin Podzimek-Citron**

Milý Médo,  
děkujeme Ti za bezproblémové dospívání našich synů Honzy-Piráta a Martina-Citrona a za vše krásné, co jsme spolu prožili. Měj se tam nahoře pěkně.

**Josef Podzimek-Egil  
se svou ženou Hanou**

# Odhalení pamětní desky Ing. Emila Zimmlera, Dr. tech. h. c. v Nymburce

PhDr. Jan Hozák – Národní technické muzeum

Ve čtvrtek 14. listopadu 2013 se konaly oslavy 150. výročí narození významného nymburského rodáka Ing. Emila Zimmlera, Dr. tech. h. c. Odpoledne byla odhalena pamětní deska na Zimmerlově rodném domě a slavnostně pokřtěna kniha Emil Zimmler: Moje inženýrské paměti. Paměti Ing. Emila Zimmlera jsou rozsáhlým dílem, které s podporou města Nymburk a Národního technického muzea vydalo ve dvou svazcích nakladatelství Scriptorium v ediční řadě Manu. Edičně je k vydání připravili PhDr. Michaela Havelková, Ph.D. (město Nymburk) a PhDr. Jan Hozák (Národní technické muzeum).



**Ing. Emil Zimmler, Dr. tech. h. c.**, byl odborníkem v oboru vodohospodářství a vodní stavby, státním úředníkem, zastávajícím důležité pozice v daném oboru a dlouhá léta reprezentantem české inženýrské elity.

Prožil svůj naplněný život v období 1863–1950 a velkou část z něho vykonával svou profesi ještě v rakousko-uherské monarchii. V závěru své kariéry již v samostatném státě pracoval až do roku 1924 v Ministerstvu veřejných prací ČSR, jehož vodohospodářský odbor pomáhal organizovat a rozvíjet.

Po celé zbývající období první republiky byl reprezentativní postavou české technické práce, angažoval se v řadě profesních organizací a spolků, především v Masarykově akademii práce, v níž byl v letech 1926–1932 dvakrát za sebou zvolen prezidentem, dále ve Spolku inženýrů a architektů, v České matici technické, v Národohospodářském ústavu a v Technickém muzeu československém.

Emil Zimmler vystudoval na české Vysoké škole technické v Praze stavební odbor (absolvoval 1886) a po praktikantském období v c.k. místodržitelství Království českého byl přidělen do technické správy tzv. stavebního okresu teplického. Zde přišel do styku nejen s dopravním a vodním stavitelstvím, ale také s hornictvím, geologií, problematikou podzemních vod a zříděl.

V roce 1900 jej povolali z Teplic do Vídně, kde nastoupil na ministerstvu vnitra do odboru výstavby vodních cest. Tato problematika pak provázela celý profesní život ing. Zimmlera.



Po získání zkušeností dostal místo v Praze. Nastoupil zde do Komise pro kanalizování Vltavy a Labe, stal se zástupcem ředitele a byl zodpovědný za splavnění úseku Praha-Mělník. V rámci svého pověření se podílel např. na výstavbě plavebního zdymadla v Hoříně a spojovacího kanálu Hořín-Vraňany.

V roce 1906 stanul Zimmler v čele pražské expozitury ředitelství pro výstavbu vodních cest.

Aktivně se účastnil plánování, projektování a výstavby vodních děl na středním Labi (Kolín, Poděbrady, Nymburk). Po vzniku ČSR v roce 1918 se stal ministerským přednostou vodohospodářského odboru a v roce 1924 odešel do penze.

Roku 1925 byl Emilu Zimmlerovi udělen čestný doktorát na Českém vysokém učení technickém v Praze.

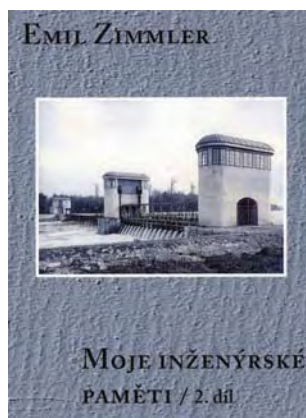
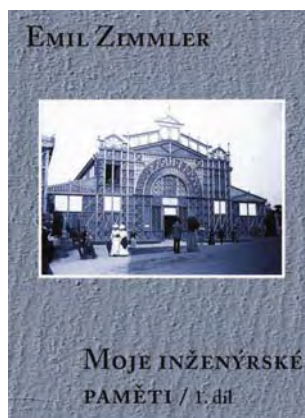
Svůj penzijní věk strávil nejen funkcionářskou a organizační činností. Byl též aktivním publicistou a spisovatelem, vyjadřoval se k otázkám organizace práce, k postavení inženýrů v soudobé společnosti, k problémům ekologickým, sociálním, urbanistickým, památkovým.

Kromě řady odborných prací dokončil v roce 1925 své „inženýrské paměti“, pozoruhodné dílo, v němž kromě svého rodinného prostředí a vzdělávání reflektuje situaci v technické, zejména pak vodohospodářské práci v Čechách v závěru 19. a na počátku 20. století, v závěrečné kapitole pak přibližuje své působení v Masarykově akademii práce, ve Spolku inženýrů a architektů, v Technickém muzeu a dalších organizacích. Toto dílo bylo však určeno budoucím generacím a nemělo být zveřejněno za autorova života. Jeden exemplář zůstal v rodině, jeden



Studijní plavba Středolabského komitétu po Labi, kolem 1906. E. Zimmler druhý zprava s kopretinou v klopě

byl věnován Technickému muzeu v Praze (dnes Národní technické muzeum) a jeden Polabskému muzeu v Nymburce. Emil Zimmler měl velkou zálibu v literatuře, ve výtvarném umění, oplyval kulturními zájmy a vřelým vztahem ke svému rodišti – Nymburku, v němž prožil velkou část svého života a o jehož rozkvět vždy usiloval. Vyvíjel zde též aktivity v památkové péči, v Muzejním spolku, angažoval se v kulturní a přednáškové činnosti a také zde se snažil pomoci jak publikační aktivitou, tak svými posudky a radami, podloženými stavitelskými zkušenostmi a kultivovaným estetickým cítěním.



Paměti ing. Emila Zimmlera jsou rozsáhlým dílem, čítajícím cca 355 stran strojopisu (použité archy mají větší formát než A 4). Jsou napsány kultivovaným, z dnešního pohledu poněkud archaickým, ale půvabným jazykem. Zimmler měl velmi dobrý styl, vytříbený soustavnou publikační prací na statích odborných i populárních. Dílo obsahuje 8 oddílů a dodatky. Názvy jednotlivých oddílů jsou:

Doma, Na vysoké škole technické, V technickém oddělení c.k. místodržitelství v Království českém v Praze, Působení v okresu stavebním v Teplicích, V ministerstvu vnitra ve Vídni, V Komisi pro uplavnění řek Vltavy a Labe v Čechách, V ředitelství pro stavbu vodních cest při ministerstvu obchodu ve Vídni. Expozitura v Praze. V československém ministerstvu veřejných prací. Dodatky tvoří: činnost na podzim 1918, nastiňující situaci v inženýrské obci kolem převratu v říjnu 1918, vyjádření k otázce ná-

kladového nádraží v Praze na Maninách se zřetelem k pamětem dr. Bašty a konečně část pod názvem Moje činnost mimoúřední o aktivitách ve Spolku českých inženýrů a architektů, v České matici technické, v Masarykově akademii práce a v Technickém muzeu československém.

V díle Moje inženýrské paměti, jak je autor v rukopise nazval, zachytil podrobně svá studia, profesní kariéru, spolkový život, vzpomíná na řadu učitelů, kolegů a přátel, na atmosféru ve školách a na úřadech za c.k. monarchie, s nadhledem zachycuje utváření úřední hierarchie v Československé republice, kompetenční „války“, atd. Velmi zajímavé jsou jeho soudy a postřehy o celkové situaci vodohospodářské v časech entusiasmů budování vodních cest a propojování moří za Rakouska-Uherska i v ČSR.

Zimmlerův úctyhodný, dlouhý a především nesmírně činnorodý život, v jehož závěru zakusil ještě dva totalitní režimy, umožnil mu pohlížet na lidi i události z velké časové perspektivy, s přívětivým nadhledem a pokorou jakoby „pod zorným úhlem věčnosti“. Pomáhala tomu i schopnost střízlivé sebereflexe a neobyčejná skromnost, která někdy sahala až k záměrnému potlačování vlastních zásluh. Také ve vývoji vodohospodářského oboru se snažil postihnout nejen časové aktuální problémy, ale také dlouhodobé vývojové tendence.

České prostředí nemá příliš publikovaných pamětí techniků. Populárnější jsou Paměti Františka Křížika, méně již známe vzpomínky Vladimíra Lista, ze starší doby jsou téměř zapomenuty vzpomínky Hanuše Karlíka. Z oboru vodohospodářství, pokud je nám známo, dosud žádné paměti tiskem nevyšly. Dílo Emila Zimmlera, představitele českého inženýrství, se svou zajímavostí, informačním bohatstvím a literárním stylem o čtenářskou poctu uchází.



Ing. Emil Zimmler



Ing. Emil Zimmler se mimojiné zasloužil o výstavbu zdymadla s elektrárnou na Labi v Nymburce. Zdroj: Polabské muzeum - Vlastivědné muzeum Nymburk, fond Emil Zimmler

# Vzdělávání pro vnitrozemskou plavbu v Děčíně

Ing. Jiří Aster – viceprezident Unie komor Labe/Odra

**Střední škola lodní dopravy a technických řemesel v Děčíně** je jedinečným vzdělávacím zařízením v ČR pro obor vzdělání 23-65-H/02 Lodník pro oblast vnitrozemské vodní plavby. Tento obor patří oborům, o které je největší zájem spolu s profesemi strojního mechanika a obráběče kovů.

K 1. 9. 2013 měla škola 442 žáků. V následující tabulce je přehled o počtu přijatých žáků na tento obor v jednotlivých ročnících

	Počet přijatých	Z toho dívek
2005-2006	48	0
2006-2007	60	0
2007-2008	60	0
2008-2009	48	0
2009-2010	48	0
2010-2011	48	0
2011-2012	72	0
2012-2013	48	0
2013-2014	48	0

Vzhledem ke své jedinečnosti si tento obor vzdělání bezesporu zasluhuje patřičnou pozornost. Absolventi školy nestojí ve frontách na úřadech práce a jsou doma i za hranicemi velmi ceněni. Přitom jejich podmínky ke vzdělávání se zatím absolutně nedají srovnat s podmínkami partnerské školy v německém Schönebecku nebo holandské školy Maritime Academie v Harlingenu. V rámci kurzů a zkoušek při plavebních správách jednotlivých států pak mohou absolventi získat patenty pro jednotlivé úseky evropských řek a zvyšovat si postupně kvalifikaci až na hodnost kapitána plavidla. Je také možné si přímo na této škole dodělat bezprostředně po vyučení dvouletou denní nástavbou maturitu.

Zatím se daří přijímat téměř všechny uchazeče během několika kol přijímacího řízení. Do 1. ročníku může škola přijmout až 72 žáků (3 třídy po 24 žácích). Každým rokem se ale zvětšuje počet těch, jejichž vybavenost je sice dostačující k zvládnutí zvoleného středoškolského oboru, ale hendikepuje je přístup ke studiu a vlastní morálně volní vlastnosti. Tito žáci mají většinou odmítavý vztah ke škole, ale i negativní vztah k práci a rebelující pohled na společnost. Výsledkem je pak alarmující počet žáků, kteří ze studia odcházejí předčasně pro neprospěch, kázeňské problémy a nedostatečnou studijní morálku. To je ale všeobecně známá skutečnost ve středním odborném školství ČR. Konkrétně minulý školní rok přijali na tento obor 72 žáků oboru lodník do 3 tříd prvního ročníku, ale ve druhém ročníku zůstaly pouze třídy dvě.

Naplnit veškerou kapacitu oboru se bohužel zatím zjistit nedaří také proto, že chybí finanční prostředky na rekonstrukci školních plovoucích dílen a jejich uvedení do provozu v plném rozsahu. To limituje nábor žáků. Společně s Ústeckým krajem iniciovalo vedení školy žádost na Ministerstvo financí ČR o mimořádnou účelovou dotaci na opravu dílen. Rekonstrukce je rozdělena do dvou etap v letech 2014 a 2015 a celkové náklady se odhadují na 12 milionů korun.

Tyto dílenské prostory byly získány díky pochopení Ústeckého kraje, kdy došlo v roce 2004 při vyhlášení konkursní správy na společnost Československá plavba labská k nákupu plovoucích opravárenských dílen, které jsou natrvalo pevně ukotveny v děčínském zimmním přístavu Rozbělesy. Na tomto cca 100 m dlouhém dílenském plavidle probíhá odborný výcvik prvního a druhého ročníku v režimu týden škola – týden odborný výcvik. Třetí ročník pak provádí souvislou odbornou praxi na plavidlech českých zaměstnavatelů doma i v zahraničí po dobu celého pololetí školního roku (5 měsíců). Každou loď je oprávněn řídit pouze kapitán plavidla, takže žáci se učí pouze signalizaci, plavební zeměpis, pravidla vyvazování lodí, komorování apod. Sami ovládají pouze malý kovový člun bez motoru (400 kg) tzv. flígrovaním.

Předpokladem pro přijetí na tento tříletý učební obor výuční obor je potvrzení lékaře o zdravotní způsobilosti v souladu s §25 zákona č.114/1995 Sb. a vyhláškou č.333/2008 Sb. a logicky by uchazeč měl umět plavat, přestože podmínkou přijetí to není. V případě, že po absolvování studia zůstává neplavcem, je mu to poznamenáno do plavební knížky. Jinak probíhá naprosto standardní přijímací řízení jako do ostatních oborů vzdělání.

Absolvent kromě výučního listu a vysvědčení o závěrečné zkoušce získá navíc plavební knížku (platnou ve státech EU) se zapsanou pětíměsíční souvislou praxí na plavidle (žáci jezdí celé jedno pololetí 3. ročníku na plavidlech českých firem doma i v zahraničí) a hodnost lodníka (v rámci EU – Matrose).

Škola je také právoplatným členem evropské organizace EDINNA, jejímž zakladatelem je holandská škola Maritime Academie v Harlingenu a jejímž hlavním cílem je sjednotit obsah vzdělávání a také jeho podmínky u partnerských vzdělávacích institucí (SŠ i VŠ) napříč Evropou tak, aby následně mohla být významně zjednodušena i pravidla uznávání dosažených kvalifikací u plavebních úřadů v jednotlivých evropských zemích a aby tato komunikující soustava vzdělávacích institucí pružně reagovala na potřeby evropské vodní dopravy. V neposlední řadě je jejím úkolem rozšiřovat spolupráci mezi partnery projektu pro šíření povědomí o oboru vnitrozemské vodní dopravy ve všech relevantních oblastech a především také hájit zájmy členů případ od případu podle rozhodnutí valné hromady, např. v národním a evropském zákonodárství o vzdělávání. [www.edinna.eu](http://www.edinna.eu)

Partnery projektu jsou např. následující evropské školy:

- Maritieme Academie Harlingen (Holandsko)
- Maritieme Academie Ijmuiden (Holandsko)
- Maritiem College Velsen (Holandsko)
- Scheepvaart en Transport College Rotterdam (Holandsko)
- Cenflumarin Antwerpen (Belgie)
- Instituut voor het transport langs de binnenwateren v.z.w. Brussel (Belgie)
- École Polytechnique (Belgie)
- Instituut pour le Transport par Battellerie a.s.b.l. (Belgie)

- **Berufsbildende Schulen Schönebeck** – přímo naše partnerská škola v Německu)
- Schiffer Berufskolleg Rhein Duisburg-Homberg (Německo)
- Schulschiff Rhein Duisburg (Německo)
- C.F.A.N.I (Francie)
- Institut National des Transport Internationaux, Mont Saint Aignan (Francie)
- Lycée Emile Mathis Strasbourg (Francie)
- Grupal Scolar Industrial de Marina Orsova (Rumunsko)
- Erziehungsdepartement des Kantons Basel (Švýcarsko)
- Berufsschule für Metall und Glasstechnik Wien (Rakousko), atd.

Během studia absolvují žáci souvislou odbornou praxi na plavidlech dvou českých firem – EVD Praha a ČSPL Děčín. Je to dané především tím, že české plavidlo je „české území“. S každou z firem je uzavřena řádná smlouva. Žák není členem posádky a podléhá přímo vedení vybraného kapitána, který je zkušený, proškolený a s mladými lidmi pracuje dlouhodobě. Po absolvování už si na chlapce berou kontakty různé firmy, takže rozhodně nestojí ve frontě na úřadu práce. Kromě ČSPL a EVD jsou to SONNTRANS (Belgie), TOS Rotterdam a Thyssenkrupp Veerhaven (Holandsko), Deutsche Binnenreederei a celá řada dalších. Nezanedbatelná je také „šifácká“ tradice v mnoha rodinách, kdy syn nastupuje na loď otce, strýce apod.

Omezení pro výkon kvalifikace „lodník“ mají zatím na Rýně, kde tomu v současnosti brání Centrální rýnská komise (ZKR). Vedení školy vyvolalo jednání se zástupci ZKR a požádalo o pomoc organizaci EDINNA. Byl přeložen školní vzdělávací program do němčiny, partnerská škola v Schönebecku ho porovnála se svým, materiál byl poskytnut ZKR spolu s vyjádřením Státní plavební správy ČR a Ministerstva školství ČR. Ve dnech 22. a 23. 1. 2014 byla ředitelka školy Mgr. Bc. Jana Férová se svým zástupcem pro odborný výcvik osobně přítomna jednání ZKR ve Štrasburku. Zodpověděli dotazy členů komise a byli určeni němečtí zástupci, kterým budou zaslány překlady dalších materiálů (podoba závěrečné zkoušky apod.). Tím bude akreditace dokončena a škola by měla být zařazena do seznamu evropských škol, kterým je tato kvalifikace i pro Rýn uznávána. Předpokládá se vyřízení záležitosti do poloviny roku 2014.

Celá řada absolventů je schopna ve věku kolem 27 let po odježdění potřebného počtu hodin získávat patenty pro jednotlivé úseky evropských řek včetně Rýna. Ve věku 35 až 40 let se pak obvykle stávají kapitány na lodích výše uvedených firem.

Všichni učitelé odborného výcviku v minulosti pracovali na lodích na evropských vodních cestách. Odborné předměty vyučuje také bývalý námořní důstojník, který vystudoval námořní školu ve Gdyni.

Obor lodník je určen i pro ženy, čas od času některá dívka zájem projeví, ale přihlášku si nakonec stejně dává na jiný obor. Obvykle je to pod tlakem rodičů. V západních zemích mnohdy vlastní loď celá rodina, takže celá rodina ji také provozuje. U nás tato tradice bohužel není. Problém je především asi ve čtrnáctidenních až třítýdenních pracovních turnusech, což našim ženám nevyhovuje hlavně kvůli dětem.

Naprostou většinu žáků oboru lodník tvoří chlapci z Ústeckého, případně Libereckého kraje a v průměru kolem 15 žáků je z jiných krajů ČR. Přespolní žáci jsou ubyto-

váni v domově mládeže. Každým rokem jsou přijímáni také 1–2 žáci ze Slovenska a v roce 2011 tento obor úspěšně absolvoval vietnamský žák.

Škola tak vychovává vysoce kvalifikované pracovníky působící většinou mimo území českého státu. Českému daňovému plátcí, z jehož peněz se vzdělání na děčínské škole financuje, může být útechou, že většina plavců transferuje vydělané prostředky ze zahraničí zpět do Čech, kde bydlí, a tak přispívají pozitivně k růstu české ekonomiky.



Ředitelka Střední školy lodní dopravy a technických řemesel v Děčíně Mgr. Bc. Jana Férová



Flírování v ochranném přístavu Děčín-Rozbělesy



Dilenská loď je natrvalo zakotvena v ochranném přístavu Děčín-Rozbělesy

# Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2013

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. – předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala 2. dubna 2014 pod vedením místopředsedy sdružení Ing. Pavla Kutálka. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. Ing. Luděk Sosna, PhD., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy České republiky, Mgr. Katarina Koleníčková, ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy České republiky, v zastoupení vrchního ředitele sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství České republiky Ing. Dana Lídlová, za Svaz dopravy České republiky Ing. Miloslav Černý, generální ředitel Českých přístavů, a.s., předseda Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Novák a exministr a poslanec pro dopravu Ing. Jaromír Schling.

Tak jako každoročně využívám stránky tohoto časopisu, abych vás seznámil z činností Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen ČPVVS) v minulém roce. Rok 2013 v činnosti ČPVVS začal nepochopitelným rozhodnutím vlády České republiky č. 37/2013 k návrhu úsporných opatření v oblasti zjednodušování agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014–1. etapa. Toto usnesení se zabývalo:

- sloučením Drážního úřadu, Státní plavební správy a Úřadu pro civilní letectví,
- zrušením Ředitelství vodních cest a převedení agendy na MD,
- převedením částí agendy zrušeného ŘVC na Povodí (zejména oblast turistické plavby).

Úsilím všech zainteresovaných složek, včetně ČPVVS se podařilo závěry rozhodnutí vlády eliminovat.

Státní plavební správa vykonávající funkci plavebního úřadu a Ředitelství vodních cest ČR jako organizační složky státu zřízené ministerstvem dopravy vykonávají i nadále svou činnost. V čele Státní plavební správy stojí její ředitel Ing. Jaromír Kalousek. Ředitelství vodních cest ČR řízené jmenovaným ředitelem Ing. Lubomírem Fojtů je stabilizovaná organizace se 17 stálými zaměstnanci, která je pověřena mj. i správou pronajatého a vlastního území českého státu v Hamburku.

Na přelomu let 2013 a 2014 se výbor ČPVVS intenzivně zabýval následujícími otázkami s přijatými závěry:

1. Provoz a údržba vodní cesty obecně se závěrem obnovit pravidelné schůzky správců vodní cesty s rejdari a připravit podklady pro jednání mezi ministerstvem dopravy a ministerstvem zemědělství o problematice údržby vodní cesty obecně a po povodni. První schůzka správců vodní cesty s rejdari se uskutečnila dne 17. 1. 2014 pod řízením generálního ředitele Povodí Vltavy, s.p. RNDr. Petra Kubaly a podklady pro jednání obou ministerstev byly vypracovány a zaslány osobním dopisem předsedy ČPVVS Ing. Pavla Juráška ministru dopravy Ing. Antonínu Prachařovi dopisem ze dne 20. 2. 2014.
2. Dolní Labe, úsek Střekov-hranice ČR/SRN. Závěr: ČPVVS jednomyslně podporuje výstavbu plavebního stupně Děčín a bude věnovat veškeré úsilí pro zahájení této stavby, důležité pro zachování vodní dopravy v České republice.
3. Napojení na splavnou Odru. Závěr: ČPVVS vidí důležitost

v povýšení resortního jednání ČR/PR na vládní úroveň s cílem sjednocení názoru na postupné využívání oderské vodní cesty (zlepšování plavebních podmínek) pro vodní dopravu. ČPVVS doporučuje navázat úzký kontakt s vládním zmocněncem pro Moravskoslezský a Ústecký kraj pro řešení problémů spojných s revitalizací v těchto krajích.

4. Vodní koridor D-O-L se závěrem prosazovat plnohodnotné zařazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do části 5. – Koridory a plochy dopravy, kapitoly 5.2.1.4. – Vodní doprava Politiky územního rozvoje České republiky. Požádat ministerstvo dopravy, aby připravilo k projednání ve vládě České republiky návrh na jmenování vládního zmocněnce pro přípravu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Sledovat vypracování zákonného předpisu o vodních cestách jako liniové stavby.

Kromě výše uvedeného se činnost ČPVVS ve sledovaném období zaměřila zejména na:

- jednání o účelnosti zachování vydávání Plavebních ročenek, která byla v diskusi potvrzena. Základní náplň ročenek je obdobná jako v původních ročenkách, vydávaných v období mezi světovými válkami a zahrnuje zejména zákony a vyhlášky, včetně plavebních vyhlášek, přehled údajů o vnitrozemské plavbě, plavební provoz, dozor na plavidla, zkoušky způsobilosti, plavební popisy vodních cest a zajímavosti v plavbě, včetně mj. činnosti ČPVVS a Mezinárodního plavebního sdružení PIANC.
- jednání o generelech vodních cest na Ministerstvu dopravy s tím, že jsou zpracovány následující generely:
  - Generel Labe – z roku 2002–2004 – třída Vb.
  - Generel Vltavy – zejména od Slap k Českým Budějovicím z roku 2002–2004.
  - Generel Berounky – aktualizován v roce 2013 – třída I. (cca 30 km).
  - Generel Dunaj-Odra-Labe – 3 větve.Snaha o aktualizování generelů z roku 2002–2004 naráží na nedostatek finančních prostředků. Jedná se zhruba o milionové částky. Přesto je ze strany ministerstva snaha o zařazení aktualizace generelů do plánu,
- dne 20. 6. 2013 přijal výbor ČPVVS usnesení, ve kterém žádal ministerstvo dopravy České republiky, aby odpovědně řešilo škody po povodni 2013 na infrastruktuře vodní dopravy, tj. jak na vlastní vodní cestě, tak i ve veřejných přístavech,
- při jednáních na odboru plavby Ministerstva dopravy ČR byla zdůrazňována důležitost konkrétních jednání s Polskem o oderské vodní cestě a Německem o labské vodní cestě,
- k problematice novely zákona o vnitrozemské plavbě je třeba konstatovat, že s ohledem na politickou situaci předložený vládní návrh zasláný poslanecké sněmovně nebyl projednán a tudíž se vrátil na začátek legislativního procesu.

V rámci zahraniční činnosti byla v popředí zájmu Českého plavebního a vodocestného sdružení

- aktivní účast členů ČPVVS a to jak vystoupením přímo nebo článkem ve sborníku na konferenci s mezinárodní účastí 27. Plavebních dní, konané ve dnech 18–20. září

2013 v Žilině. Zhodnocení Plavebních dní, včetně přijatých závěrů je uvedeno ve dvou článcích v časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2013. Zajímavé je, že slovenská strana přišla i s variantním návrhem přímého propojení Váhu s vodním tokem Moravy,

- rozsáhlá aktivní účast místopředsedy sdružení Ing. Jiřího Astera a to i z jeho pozice prezidenta Unie komor Labe/Odra při řešení situace vodní dopravy a vodních cest v Německu,
- tradičně patří do této oblasti i naše účast v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, které v roce 2014 pořádá 33. světový kongres PIANC v San Francisku.

### V rámci ČPVŠ pracovali v hodnotícím období tři odborné skupiny.

Činnost odborné skupiny **Moravské vodní cesty** pod vedením Ing. Jiřího Obráčeje byla soustředěna do několika oblastí.

- V oblasti vodních cest se činnost skupiny soustředila na rozhodující strategické dokumenty jako:
  - dopravní sektorová strategie,
  - činnost v pracovní skupině pro páteřní infrastrukturu vedenou prof. Moosem,
  - zpracování podkladů pro nový operační program OP Doprava pro programové období let 2014–2020.
- V problematice přípravy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se skupina zabývala:
  - průběžnou analýzou současného stavu,
  - specifikací jednotlivých úseků z hlediska územní ochrany vodního koridoru D-O-L,
  - specifikací možností financování z evropských fondů.
- Ve spolupráci a jednání se sousedními zainteresovanými zeměmi:

Polsko zejména při přípravě projektu přeshraničního logistického centra Věřňovice-Gorzyczy, zahrnujícího též přístav Ostrava,

Slovensko zejména při projednávání koncepce rozvoje vodních cest na Slovensku.

V plánu činnosti na rok 2014 se odborná skupina zaměří zejména na:

- a) spolupráci se sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje přípravou bloku referátů týkajících se vodní dopravy na mezinárodní konferenci Transport 2014,
- b) přípravu strategických dokumentů týkajících se vodní dopravy,
- c) podporu a propagaci alternativního propojení Váh-Morava jako součásti D-O-L.

Činnost odborné skupiny **Batův kanál** se pod vedením Vojtěcha Bárteka v minulém období zaměřila především na aktivní spolupráci a to:

- v oblasti rozvoje infrastruktury na
  - prodloužení plavebního kanálu v úseku Rohatec-Hodonín, kde zůstává problém s vypořádáním všech pozemků nutných pro tuto stavbu,
  - prodloužení plavebního kanálu v úseku Bělov-Kroměříž, kde neodůvodnitelné požadavky ekologů zdržují realizaci tohoto díla,
  - zlepšení zázemí přístavů na Batově kanálu ve Veselí nad Moravou, Vnorovech a ve Strážnici, kde se buduje zázemí pro plavbu a cyklistiku,
- v oblasti popularizace plavby se cyklistika stává společenským fenoménem a krásná cyklostezka podél vodní cesty s výhledem na lodičky láká. Dle údajů ze sčítače projelo v roce 2013 okolo Batova kanálu neuvěřitelných více než 250 000 cyklistů.

K popularizaci plavby na Batově kanálu slouží i nové plavoucí turistické informační centrum. Tato loď byla postavena v rámci projektu Přes hranice po Batově kanálu, realizovaného z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika-Slovenská republika.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty zaměřila svou činnost v roce 2013 zejména na problematiku rekreační plavby v regionu. Odborné skupině se podařilo přesvědčit město Ostravu, že bylo podepsáno memorandum o spolupráci při realizaci záměru Splavnění Odry pro rekreační plavbu s Ředitelstvím vodních cest ČR, kde se magistrát města zavazuje, že vypíše výběrové řízení na zhotovitele Aktualizace studie proveditelnosti pěti ostravských řek pro rekreační plavbu. Zatím k jejímu vypsání nedošlo.

Další aktivitou je spolupráce s městem Hlučín, které spolu s Ostravou a Děhylovem chce založit Dobrovolný svazek obcí pro rekreační plavbu na Odře a Opavě, jakož i hledání investora na osobní loď pro Odru.

Tradičně byl na řece Olši v polském přehraní velmi aktivní vodácký oddíl Poseidon se sídlem ve Věřňovicích, vedený členem odborné skupiny Ing. Josefem Tobolou.

Po dvou letech práce byl úspěšně dokončen, přeložen a vytištěn vodácký průvodce řekami Moravskoslezského kraje (Olše, Odry, Moravice, Ostravice, Opavy).

Hlavním úkolem odborné skupiny zůstává založení Dobrovolného svazku obcí pro rekreační plavbu na ostravských řekách, jakožto budoucího investora všech akcí, které povedou k zahájení a dalšímu rozvoji rekreační plavby na Ostravsku.

Na valné hromadě bylo konstatováno, že výbor ČPVŠ si je vědom záslužné činnosti všech tří odborných skupiny v propagaci plavby a ČPVŠ v moravském regionu a kladně hodnotí práci jejich vedoucích.

**Do organizačních záležitostí** ČPVŠ spadá zejména rozšíření členské základny o dva individuální členy Ing. Pavla Řeháka, technického ředitele státního podniku Povodí Labe, s.p. a Ing. Lubomíra Fojtů, ředitele Ředitelství vodních cest ČR, které zároveň výbor kooptoval na svém zasedání za členy výboru. Na valné hromadě byla doporučena a schválena jako členka výboru ČPVŠ Ing. Veronika Šamajová, jednatelka Českosaské přístavy s.r.o.

Při své činnosti bude naše sdružení pokračovat v úzké spolupráci s českou sekcí Mezinárodního plavebního sdružení PIANC a Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy ČR.

Do organizačních záležitostí patří i transformace ČPVŠ ze sdružení na spolek ve smyslu nového občanského zákoníku.

V příštím období čeká ČPVŠ příprava a zabezpečení celostátní konference s mezinárodní účastí 28. Plavební dny 2015. Předběžně se uvažuje s konáním této konference v jižních Čechách s následujícími tématy:

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

## Usnesení 20. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 2. dubna 2014 v Praze

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

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 4/2013–3/2014,
- b) usnesení výboru ČPVS ze dne 20. června 2013, ve kterém žádá, aby Ministerstvo dopravy České republiky odpovědně řešilo škody po povodni 2013 na infrastruktuře vodní dopravy, tj. jak na vlastní vodní cestě, tak i ve veřejných přístavech,
- c) konání mimořádného zasedání výboru formou semináře, na kterém byla projednávána tato problematika:
  - I. provoz a údržba vodní cesty,
  - II. dolní Labe, úsek Střekov-státní hranice ČR/SRN,
  - III. napojení na splavnou Odru,
  - IV. vodní koridor Dunaj-Odra-Labe,
- d) zprávu o činnosti českého zastoupení v PIANC,
- e) vystoupení k aktuálnímu tématu:  
Odstraňování povodňových škod na vodních cestách, připraveném Ing. Jiřím Friedelem a Ing. Pavlem Řehákem.

### II. Valná hromada ČPVS schválila

- a) členství dvou nově registrovaných osob Ing. Pavla Řeháka a Ing. Lubomíra Fojtů a jejich kooptaci do výboru,
- b) rozšíření výboru o Ing. Veroniku Šamajovou,
- c) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2013, včetně zprávy kontrolní komise,
- d) plán hospodaření na rok 2014 a plán hospodaření na rok 2015.

### III. Valná hromada žádá

#### I.

- a) vládu České republiky o:
  1. vytvoření podmínek pro realizaci výstavby a údržby vodních cest a zejména zahájení výstavby plavebních stupňů na Labi v Děčíně a Přelouči,
  2. začlenění veřejných přístavů do systému dopravní infrastruktury jako multimodálních veřejných logistických center,
  3. uzavření nové mezivládní dohody o labské vodní cestě,
  4. pokračování v přípravě zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jmenování vládního zmocněnce pro jeho přípravu,
  5. povýšení resortního jednání ČR/PR o napojení České republiky na splavnou Odru, včetně zlepšení plavebních podmínek na této vodní cestě na vládní úroveň.
- b) Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědělství ČR o odpovědný přístup při koncepčním řešení při rozvoji vodních cest v České republice, včetně jejich výstavby, modernizace a údržby; k tomu usilovat o zařazení a schválení změny (doplnění) § 2 odst. 1 písm. d) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury takto: „d) financování výstavby, modernizace, **oprav, údržby a provozních nákladů** dopravně významných vnitrozemských vodních cest **a infrastruktury veřejných přístavů**“ a k tomu obnovit vrcholové jednání obou resortů k dané problematice,
- c) Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí ČR o přípravu podkladů pro uzavření mezi-vládní dohody o labské vodní cestě,
- d) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR o zařazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do části 5. – Koridory a plochy dopravy, kapitoly 5.2.1.4. – Vodní doprava Politiky územního rozvoje České republiky.
- e) Ministerstvo dopravy ČR, aby při přípravě zákona o liniových stavbách nedopustilo vyřazení vodních cest z tohoto zákona.

#### II.

- a) členskou základnu
  1. o podporu výstavby plavebního stupně Děčín a plavebního stupně Přelouč na labské vodní cestě,
  2. o aktivní podporu dále uvedených úkolů uložených výboru ČPVS.

### IV. Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- a) sledovat pravidelné schůzky správců vodní cesty s dopravci vodní dopravy,
- b) zahájit přípravu celostátní konference 28. Plavební dny 2015, uvažované v jižních Čechách,
- c) spolupracovat s ministerstvem dopravy na přípravě vládní dohody mezi Českou republikou a Německem o labské vodní cestě,
- d) navázat úzký kontakt s vládním zmocněncem (doc. Ing. Jiří Cierńciała, CSc.) pro Moravskoslezský a Ústecký kraj pro řešení problémů spojených s revitalizací v těchto krajích k řešení problémů spojených s vodním tokem Labe a Odry,
- e) pokračovat v úsilí na všech státoprávních a parlamentních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN a moravské vodní cestě v úseku Baťova kanálu,
- f) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky a Unii komor Labe/Odra,
- g) iniciovat a sledovat aktualizaci Generelů vodních cest, a dále sledovat projednávání Koncepce rozvoje vodních cest ČR,
- h) připravit a zabezpečit transformaci občanského sdružení ČPVS na spolek ve smyslu nového občanského zákoníku při respektování dvou termínů
  - I. změna názvu do 1. 1. 2016 a
  - II. změna stanov do 1. 1. 2017,
- i) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 20. valné hromadě ČPVS,
- j) svolat 21. valnou volební hromadu ČPVS v 1. pololetí roku 2015.



## **INFORMÁCIA o 14. valnom zhromaždení členov Slovenského plavebného kongresu**

Ing. Vladimír Novák  
predseda Slovenského plavebného kongresu  
vladimir.novak@plavebnykongres.sk

Dňa 1. apríla 2014 o 14.00 hod. sa v seminárnej miestnosti B 302 Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity v Bratislave uskutočnilo 14. valné zhromaždenie členov Slovenského plavebného kongresu.

Na záver zhromaždenia jeho účastníci prijali nasledovné uznesenie:

### **U Z N E S E N I E 14. valného zhromaždenia členov Slovenského plavebného kongresu zo dňa 1. 4. 2014**

Rokovanie valného zhromaždenia členov Slovenského plavebného kongresu sa uskutočnilo 1. apríla 2014 v Bratislave v priestoroch Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity. Zhromaždenie prijalo nasledovné závery:

#### **A. Valné zhromaždenie berie na vedomie**

- a) vyhodnotenie uznesenia 13. valného zhromaždenia členov SPK;
- b) správu o činnosti Slovenského plavebného kongresu za obdobie od 13. po 14. valné zhromaždenie členov SPK, t. j. od 23. apríla 2013 do 1. apríla 2014;
- c) správu Kontrolnej skupiny o financovaní činnosti Slovenského plavebného kongresu za rok 2013;
- d) správu o činnosti odbornej skupiny ŠTUREC za obdobie od júna 2013 do apríla 2014;
- e) informáciu o 27. Plavebných dňoch 2013;
- f) vytvorenie redakčného kolektívu pod vedením predsedu SPK na prípravu brožovanej publikácie k 20. výročiu založenia Slovenského plavebného kongresu;
- g) oznámenie o ukončení kolektívneho členstva s. r. o. LUMIX TRADE;
- h) oznámenia o ukončení individuálneho členstva Ing. Adriána Majera, PhD., JUDr. Jána Boťanského, Milana Skočdopole, Ing. Borisa Horáčka, Ing. Jaroslava Riečana, dpt. Františka Fojtíka a Ing. Jaromíra Šlachtu;
- i) ukončenie členstva z dôvodu úmrtia - prof. Ing. Jaroslava Tichého, CSc., Ing. Dušana Abaffyho, CSc., Ing. Rastislava Beroša a Ladislava Herzoga. Česť ich pamiatke.

#### **B. Valné zhromaždenie schvaľuje**

- a) správu o hospodárení Slovenského plavebného kongresu za rok 2013;
- b) plán činnosti Slovenského plavebného kongresu na rok 2014;
- c) rozpočet Slovenského plavebného kongresu na rok 2014;
- d) indikatívny rozpočet Slovenského plavebného kongresu na roky 2015 a 2016;
- e) zriadenie odbornej skupiny „Šturec“ (OS ŠTUREC) s účinnosťou od 11. 4. 2013,
- f) individuálne nové členstvo Ing. Cabadaja, PhD., Ing. Neseta, CSc., Ing. Raksányiho, kpt. Komposa, Mgr. Markuseka, Ing. Čomaja, Ing. Poláka, kpt. Feješa, ako aj obnovenie individuálneho členstva Ing. Jenčíka a Ing. Čákyho s účinnosťou odo dňa doručenia ich prihlášok;
- g) kolektívne nové členstvá Katedry hydrotechniky Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity v Bratislave, Slovenského technického múzea - Múzea dopravy Bratislava a obnovenie kolektívneho členstva a. s. Slovenská plavba a prístavy s účinnosťou odo dňa doručenia ich prihlášok.

#### **C. Valné zhromaždenie ukladá Predsedníctvu Slovenského plavebného kongresu Kontrolnej skupine, Odbornej skupine Šturec a členskej základni**

**1. Zabezpečiť** prípravu a realizáciu úloh tak ako vyplývajú zo schváleného Plánu činnosti na rok 2014.

T: rok 2014

Z: predsedníctvo,  
kontrolná skupina  
odborná skupina Šturec  
členská základňa

**2. Čerpať finančné prostriedky** podľa schváleného rozpočtu na rok 2014

T: rok 2014

Z: predseda, hospodár

**3. Sledovať** vývoj v príprave realizácie projektu rakúskej strany pri úpravách koryta Dunaja i rieky Morava v zmysle projektu „Súhrn vodohospodárskych opatrení na východ od Viedne“ na úseku VD Freudenu – VD Gabčíkovo.

T: priebežne 2014

Z: predseda a podpredseda

#### **D. Valné zhromaždenie odporúča**

**1.** všetkým individuálnym aj kolektívnym členom Slovenského plavebného kongresu na všetkých úsekoch svojho odborného pôsobenia naďalej **podporovať** najdôležitejšie úlohy Koncepcie rozvoja vodnej dopravy schválenej vládou Slovenskej republiky v roku 2000, týkajúce sa najmä:

- zlepšovania plavebných podmienok na existujúcich vodných cestách budovaním nových prístavných technológií vo vnútrozemských prístavoch SR,
- dostavy, rozvoja a modernizácie Vážskej vodnej cesty, ako vnútrozemskej vodnej cesty medzinárodného významu E81 podľa AGN a súčasti V. európskeho multimodálneho dopravného koridoru v smere „sever-juh“,
- snahy vládnej delegácie Slovenskej republiky pri rokovaní s Maďarskou republikou vo veci realizácie rozsudku Medzinárodného súdneho dvora k Zmluve o výstavbe a prevádzke sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros požadovaním výstavby a prevádzky dolného stupňa sústavy,

**2.** predsedníctvu SPK, v spolupráci s členskou základňou,

**2.1 pripraviť a predložiť** MDVaRR SR pripomienky k novele Zákona o vnútrozemskej plavbe a súvisiacich predpisov týkajúcej sa najmä optimalizácie kompetencií pre rozvoj a modernizáciu vodných ciest a ich súčastí;

**2.2 predložiť** MDVaRR SR návrh na zaradenie projektu Vážskej vodnej cesty a vodného koridoru D-O-L medzi témy V4 v čase predsedníctva SR;

**2.3 pripraviť** informáciu (vrátane návrhu vládneho uznesenia) predsedovi vlády SR k zriadeniu funkcie splnomocnenca vlády pre projekt Vážskej vodnej cesty a vodného koridoru D-O-L;

**2.4 požiadať** MDVaRR, aby vyčlenilo finančné prostriedky z Technickej pomoci alebo štátneho rozpočtu SR pre spracovanie príslušnej štúdie uskutočniteľnosti pre realizáciu projektu vodnej cesty v úseku Žilina – štátna hranica SR/ČR;

**2.5 požiadať** MDVaRR SR (v rámci propagácie vodnej dopravy) o pridelenie účelovej dotácie pre obnovu vlečného remorkéra ŠTUREC;

**2.6 požiadať** MDVaRR SR o zaradenie SPK do stakeholderského fóra k pripravovanému projektu „Technických opatrení nad Bratislavou...“;

**2.7 požiadať** MDVaRR SR o realizáciu projektu „Technických opatrení nad Bratislavou...“ v takom rozsahu, ktorý nevyvlúči žiadny z možných variantov zabezpečenia požadovaných parametrov plavebnej dráhy na Dunaji.

V Bratislave 1. 4. 2014

účastníci

14. valného zhromaždenia členov SPK

# Život není takový – je úplně jiný (53)

Ing. Josef Podzimek

*S radostí vám mohu sdělit,  
že jejich lita zuřivost je daleko větší  
než přesnost jejich zásahů.*

Winston Churchill

Vážený čtenáři, výše uvedený citát z rozhlasového projevu britského premiéra, který pronesl po častých útocích německé armády na anglické obchodní loďstvo za druhé světové války mě uklidnil po mnoha telefonních hovorech, které jsem absolvoval po uveřejnění Stanoviska komise pro životní prostředí AV ČR k projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe z 26. 2. 2014.

*Nerozumíme tomu,  
ale jsem zásadně proti.  
dobrý voják Švejk*

Je až neuvěřitelné, jak se denní tisk tohoto círu papíru chytil a jak ho prezentoval veřejnosti jako stanovisko vědeckých pracovníků České akademie věd, aniž by ho zveřejnil celé (není dlouhé – viz. str. 13). Najednou začala další masivní diskuze proti dokončení vodního koridoru D-O-L, která vyústila 12.3.2014 v článku Hospodářských novin s palcovým titulkem **Zemanův kanál škrtne ministr Prachař** od „zasvěceného“ novináře Vladimíra Šnídla a radostný výkřik: „*Tento nesmyslný, škodlivý a neuvěřitelně nákladný projekt skončí v propadlišti dějin bez ohledu na to, jak urputně jej Miloš Zeman prosazuje*“ z úst předsedy Strany zelených Ing. Ondřeje Lišky. Ale již za 24 hodin přišlo z Ministerstva dopravy ČR dementi těchto zpráv.

Avšak vraťme se ještě k výše uvedenému stanovisku AV ČR, které bylo načasováno dobře. Ke dni vystoupení prezidenta Miloše Zemana v Evropském parlamentu ve Štrasburku. V tomto projevu, který byl hodnocen kladně a pan prezident sklídl několikrát potlesk, nezazněla ani jednou irituující slova Dunaj-Odra-Labe. Pouze jedna obecná věta: „*Potřebujeme odvalu pro velké projekty, které přesahují politický život, jako jsou transevropské sítě včetně železnic, dálnic a vodních koridorů*“.

To stačilo, aby se otevřela stavidla nepravd, polopравd a lží z úst novinářů, politiků, laiků i rádo by odborníků pod palcovými titulky o megalomanském projektu. Na to jsme si již zvykli, i na příměr se Stalinovým pomníkem na Letné v Praze. Zcela nové však bylo označení vodního koridoru D-O-L z úst eurokomisařky Zuzany Roithové, která projekt označila za faraónský. Nejdříve jsem si myslel, že je paní poslankyně originální, ale pak jsem si našel následující informace:

Faraónským projektem byl označen návrh paralelního průplavu s Panamským průplavem v Nikaragui.

Paříž faraónských rozměrů byla přisuzována projektu Velké Paříže v pojetí francouzského prezidenta Sarkozyho.

Následně jsem našel formulaci: „*Lesseps skutečný projekt, kterým se zabývali už faraoni*“. Šlo o myšlenku spojit Rudé se Středozezemním mořem. Tento projekt vzrušoval také císaře Napoleona, ale povedlo se to až francouzskému vysloužilému diplomatovi. Dnes by si asi nikdo neodvážil říct, že Suezský průplav je nesmysl a je zbytečný. Musím přiznat, že označení, které použila paní

poslankyně k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, panu prezidentovi Miloši Zemanovi muselo polichotit. A mně taky.

Přesto bych pro příště doporučoval používat naprosto přesné označení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, a to: **projekt dvou císařů nebo také projekt královský**. Vždyť první pokus již uskutečnil císař římský a král český Karel IV. a první přesnou definici tohoto vodního díla, tj. zákon z roku 1901, podepsal rakousko-uherský císař František Josef I.

Než se dostanu k samotnému rozboru Stanoviska komise životního prostředí AV ČR k projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe, dovoluji, abych stručně představil „**vědecké odborníky na vodní cesty**“, kteří **kategoricky zaujali stanovisko také k ekonomické a provozní neefektivnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**.

## **MUDr. Radim Šrám, DrSc. (předseda)**

Český molekulární epidemiolog a genetik, vedoucí odd. genetické ekotoxikologie Ústavu experimentální medicíny AV ČR, specialista na znečištění ovzduší na Ostravsku

## **prof. Ing. Jaroslav Macháček, CSc. (místopředseda)**

Ústav experimentální medicíny AV ČR

## **Ing. Karel Aim, CSc.**

Analytický fyzikální chemik, předmětem jeho odborného zájmu je experimentální statistická termodynamika tekutých soustav

## **doc. RNDr. Jaroslav Boháč, DrSc.**

Zemědělská fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, hlavní zaměření krajinná ekologie a biodiverzita

## **doc. Ing. Pavel Cudlín, CSc.**

Ústav systémové biologie a ekologie AV ČR, ekologie lesa, ekologie krajiny, revitalizace krajiny

## **PaedDr. Tomáš Háek, Ph.D.**

Centrum pro otázky životního prostředí, Univerzita Karlova, ved. odd. Indikátory udržitelného rozvoje

## **doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.**

bývalý zastupitel města Říčany zvolený na kandidátce Strany zelených, Česká zemědělská univerzita, posuzování vlivu činnosti na krajinu

## **Dr. Čeněk Novotný, Ph.D.**

externí vyučující Ústavu pro životní prostředí při Přírodovědecké fakultě UK v Praze, kolegové JUDr. Petr Kužvart, prof. Bedřich Moldan, doc. Ladislav Mika atd.

## **Ing. Martina Pásková, Ph.D.**

odborný asistent Katedry rekreologie a cestovního ruchu, Fakulta informatiky a managementu, Univerzita Hradec Králové

## **RNDr. Petr Petřík, Ph.D.**

Botanický ústav AV ČR, v.v.i.

**prof. Ing. Vilém Podrazský, CSc.**

Česká zemědělská univerzita v Praze, ekologie lesa

**Ing. Miroslav Punčochář, DSc.**

kandidát do PSP, Strana zelených, Ústav chemických procesů AV ČR, vědecký pracovník

**prof. MVDr. Jiří Rubeš, CSc.**

Masarykova univerzita, obecná a molekulární genetika, Výzkumný ústav veterinárního lékařství

**MUDr. Eva Rychlíková**

Česká inspekce životního prostředí

**RNDr. Pavel Sedlák, CSc.**

vědecký pracovník, odd. meteorologie, Ústav fyziky atmosféry AV ČR, v.v.

**doc. Ing. Josef Seják, CSc.**

Fakulta životního prostředí Univerzity J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, ekonom se zaměřením na environmentální vědy, životní prostředí a služby ekosystémů

**Mgr. Jan Šobotník, Ph.D.**

Česká zemědělská univerzita, zabývá se především biologií termitů a strukturou a funkcí hmyzího těla

**Mgr. Tereza Stöckelová, Ph.D.**

Česká socioložka a aktivistka (Zelený kruh), vystudovala Fakultu humanitních studií. V roce 2008 dokončila doktorské studium prací Biotechnologizace: legitimita, materialita a možnosti odporu". Nyní pracuje v Sociologickém ústavu AV ČR.

**doc. Ing. Petr Šauer, CSc.**

působí na Vysoké škole ekonomické v Praze, kde vede Institut pro udržitelné podnikání

**Ing. Zdeňka Šustáková**

Technologické centrum AV ČR

**Ing. Zbyněk Večeřa, CSc.**

Ústav analytické chemie AV ČR, mechanismy toxicity pevných emisí z biopaliv

**RNDr. Petr Znachor, Ph.D.**

samostatný pracovník v Hydrobiologickém ústavu AV ČR v Českých Budějovicích, hlavní zájmy – ekologie řas a fytoplanktonu jezer a nádrží

Aniž bych zpochybňoval odborné kvality výše uvedených vědeckých pracovníků v jejich oborech, silně pochybuji, že si dali práci aby aspoň rámcově pochopili rozsah a mnohoučelnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Dokonce předpokládám, že málokdo z těch 20 vědeckých pracovníků výše uvedených „Stanovisko“ přečetl, natož podepsal. Ale to čtenář neví a myslí si, že jde o kolektivní stanovisko vědců či akademiků Akademie věd ČR. Ale nyní rámcově rozeberme ono „Stanovisko“.

Již úvodní emociální věta je víc jak rozporná. **Tito vědci pro vodní cesty (epidemiolog, fyzikální chemik, rekreolog, botanik, odborník na chemické procesy, molekulární genetik, rehabilitační lékařka, odborník na fyziku atmosféry, biolog termitů, socioložka, hydrobiolog, další odborníci na životní prostředí a jeden ekonom) nejdříve zaujmají kate-**

**gorické stanovisko, že jde o největší zásah člověka do fungování zbytku relativně přirozených ekosystémů ČR a střední Evropy, a pak připouštějí v rozporu s dalším textem, že půjde o krátkodobý ekonomický úspěch. Není uvedeno jaký a co to je krátkodobý.**

Pak jsou uvedena čtyři zásadní konstatování:

**1) Výstavba D-O-L by si vyžádala rozsáhlé zemní práce, které by těžce narušily přirozený rozklad organických látek.** To je objev, který zřejmě neprobíhá při dalším výstavbě dálnic, silnic, průmyslových objektů a železnic. **I konstatování, že zemní práce při výstavbě průplavu by způsobily ztrátu vody v půdě a snížení její sorpční schopnosti, je originální.** Vědci asi zapomněli, že vodní koridor zvýší akumulaci vody v krajině a další vodu přivede přečerpávání z Dunaje do vodohospodářsky pasivních oblastí jižní Moravy. Což je důležité, když po období velkých vod nás ekologové připravují na období velkých such.

**2) U stavby vodního koridoru D-O-L považují vědci investiční náklady (200 až 400 miliard Kč) za extrémní, nereálné a přesahující možnosti české ekonomiky. A co dokončení dálniční sítě ve výši 575 miliard Kč nebo náklady na neodpovědně uzákoněné solární elektrárny ve výši 1 bilionu Kč, tj. 1000 miliard Kč, které zaplatíme z našich kapes. Zvládneme to? A co 160 miliard Kč za odstranění povodňových škod (1997, 2002, 2010), které mohly být řádově menší, kdyby již fungoval vodní koridor D-O-L. Přitom naprosto chybí časový údaj (zahájení stavby a její průběh). Při výstavbě 27 let a 85 % z fondů EU by stavba nepřesáhla roční náklady ve výši 1 miliardy Kč.** Na poznámku, jak vím, že by nám to EU dala, odpovídám. Nevím, ale naprosto jistě vím, že když se ani nepokusíme připravit, a o dotaci zažádat, tak jí opravdu nedostaneme. Bez dotace z fondů EU by investice do vodního koridoru představovaly cca 7,5 miliard Kč ročně, přičemž investice polostátního podniku ČEZ jsou na letošní rok plánovány ve výši 46,7 miliard Kč, avšak v roce 2015 až 2018 by měly klesnout na zhruba 29–32 miliard Kč. Samozřejmě bez dostavby JE Temelín, která je odhadována ve výši 200 až 300 miliard Kč. To jen pro srovnání s gigantomanickými výdaji na vodní koridor D-O-L. **Přízvisko „gigantomanický“ se úplně rozplyne, když si uvědomíme, že škoda, kterou způsobila divoká prasata v roce 2013 na našem zemědělství, byla vyčíslena na 2,5 miliardy Kč. Tak financování vodního koridoru D-O-L brání prasata?**

**3) Odborníci docházejí k závěru, že nízká vodnatost české krajiny a překonání výškových rozdílů by zvyšovaly provozní náklady natolik, že nelze očekávat využití kanálu pro proveditelnou nákladní kontejnerovou**



**dopravu.** Proč odborníci mluví pouze o kontejnerové dopravě a ne obecně o vodní dopravě. Asi proto, že si uvědomují, že **průměrné náklady na přepravu zboží u vodní dopravy jsou násobně nižší než u železniční a silniční dopravy.**

A že vůbec nechápu provoz na průplavu, natož aby v děli celou řadu evropských průplavů, které mají víc jak dvojnásobné převýšení. Ani nechápu význam Moravské brány jako nejnižšího místa v Evropě mezi povodím Dunaje a Odry.

**Nejvíce se však vědci odkopali větou: „Vodní doprava by navíc zhoršovala hospodářské výsledky souběžné železniční dopravy“.**

Tak o to jde „ochráncům“ životního prostředí? Přitom jim vůbec nevdají, že „Strategický dokument Evropské komise – Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru“ k vytvoření konkurenceschopného dopravního systému obsahuje závazek pro členské státy EU snížit o 60 % emise skleníkových plynů z dopravy a přesunout proto do roku 2030 o 30 % a do roku 2050 o 50 % stávající přepravy nákladů ze silnic na železnici a vodu. Na vodu autoři rádi zapomněli, stejně jako naše vláda ve svém programovém prohlášení, kde je psáno: „**Vláda podpoří přesun přepravy nákladů ze silnic na železnici**“. Nebo je pravda, že ekologičtí aktivisté jsou placeni německou železnici?

4) Tento bod nebudu komentovat, abych se nedopustil stejné chyby jako autoři dokumentu, totiž, že bych zaujímal kategorické stanovisko k výpočtu „ztráty biotopové kapitálové hodnoty ve výši 16,5 mld Kč“, kterému vůbec nerozumím. Jestli to je správný výpočet a příroda na něj přistoupí, tak to zase není mnoho s přihlédnutím k daleko většímu užítku vodního koridoru D-O-L pro člověka v naší zemi a celé Evropě. **Já si myslím, že i člověk má právo na spokojený a prosperující život.** Jistě však jde udělat opatření k přírodě, aby se ztráta zmenšila či obrátila v zisk i pro přírodu.

Závěr opět varuje před dokončením vodního koridoru D-O-L, a to z ekologického důvodu (přestože prokazatelně vodní doprava je nejekologičtější), sociálního (tomu nerozumím) a ekonomického (**odhady opravdových**

**ekonomů mluví o ztrátě 1-5 % HDP v případě, kdy stát nemá spolehlivé spojení s okolím prostřednictvím vodní cesty).** A to je a má být i nadále Česká republika, která je jediným z 28 států EU nemajícím připojení na moře přímo nebo kvalitní vodní cestou? Výše uvedení odborníci si (chci věřit, že náhodou) vůbec nekladli otázky o funkci vodního koridoru D-O-L v oblasti:

- zlepšení povodňové ochrany
- zlepšení vodní bilance krajiny
- obnovitelného zdroje energie
- nové možnosti rekreace
- energetické bezpečnosti státu

Uvědomují si „odborníci“, že jedna kontejnerová loď o délce 200 m přepraví 312 kontejnerů a že stejný počet kontejnerů přepraví 3 vlakové soupravy o délce 1600 m či pojede po silnici kolona kamiónů o délce 4500 m? Nebo to nechtějí vědět?

Uvědomují si odborníci, že srovnání podílu vodní dopravy v České republice k celkovému přepravnímu výkonu ve státech EU je katastrofální?

To chtějí? Asi ano. Ale proč?

*Podíl vnitrozemské vodní dopravy na přepravním výkonu ve státech EU*

členský stát EU	podíl v %
Nizozemsko	31,50%
Rumunsko	21,00%
Belgie	14,50%
Německo	12,10%
Rakousko	4,40%
Maďarsko	4,10%
Francie	4,00%
Lucembursko	3,10%
Bulharsko	2,90%
Slovensko	2,60%
<b>Česká republika</b>	<b>0,08%</b>

**VYBERME SI!  
312 TEU**  
po vodě, železnici nebo po dálnici...

- 1** kontejnerová loď  
typická souprava o nosnosti 312 TEU, délka cca 200 m
- 2** 3 nákladní vlakové soupravy  
o celkové délce cca 1600 m
- 3** kolona kamionů o počtu  
156 - 312 a celkové délce cca 4500 m

Úplný text stanoviska komise pro životní prostředí AV ČR k projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe si můžete přečíst na str. 13 našeho časopisu. Můžete ho současně konfrontovat s memorandem účastníků odborné mezinárodní debaty Budoucnost vnitrozemských vodních cest v EU-TEN-T a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, která se konala ve Štrasburku 26. února 2014 a které podepsal prezident ČR Miloš Zeman a europoslanec Vojtěch Mynář spolu s 15 odborníky a europoslanci z ČR, Polska a Slovenska (viz. str. 10). Za D-O-L se následně 9. dubna 2014 postavilo 43 vědců a expertů (viz. str. 15). Čtenář si může udělat sám představu o hodnotě a odborné kvalitě těchto dokumentů.

Je zajímavé, že polská média to vidí jinak. Zatímco česká média se této zvažované gigantické stavbě spíše vysmívají, regionální list Polska Dziennik Bałtycki (25. 11. 2013) ji považuje za nebezpečnou konkurenci pro podobné projekty v Polsku, především pak pro splavnění Visly. „Kdyby Češi uspěli, získali by monopol na spojení střední Evropy s Černým mořem i německými přístavy v čele s Hamburkem, obává se regionální list sídlící v Gdaňsku. A pak že Miloš Zeman nemá promyšlený plán co se státem a zajímá se pouze o vlastní moc.“

Na závěr bych však použil poučná a laskavá slova opravdového ochránce životního prostředí, mimořádného člověka, spisovatele Františka Nepila: „*Dálnice a železniční tratě, jistě, zvykneme si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou jistotou v krajině. Průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou, jizvou jsou jen po dobu stavby; jakmile průplav začne fungovat, jeho okolí se zazelená a stane se ozdobnou součástí kraje a nikoliv jeho šrámem, je obohacením života, je rozhojněním přírody.*“ Tento citát je z filmu o vodním koridoru D-O-L, který byl natočen s komentářem Františka Nepila pod názvem Pán Bůh nás má rád. S potěšením DVD daruji každému, kdo bude chtít vodní koridor D-O-L pochopit.

Končím slovy moudrých mužů:

*Nikdy se nedostaneme ani o krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.*

Tomáš Baťa (1930)

*Hlavní problém vidím v našich hlavách.*

Jiří Rusnok (2014)

## Prezident republiky

V Praze dne 12. prosince 2013

Dne 12. 12. 2002 ve 12 hodin, 120 dní po kulminaci katastrofální povodně na Vltavě, bylo do makovice nově rekonstruované Jindřišské věže uloženo několik dokumentů.

V prvním prezident České republiky Václav Havel označil tuto nejstarší pražskou volně stojící zvonici za střed Evropy. S tím mohu jako třetí český prezident souhlasit.

V jiném poselství nadšenci, kteří vdechli nové věži ve věži Jindřišské život, položili budoucím generacím osm zcela konkrétních otázek.

Na tři z těchto otázek mohu již po 11 letech odpovědět:

- 1) Ano. Hlavní město Praha je již chráněno proti stoleté povodni.
- 2) Ano. Česká republika vstoupila dne 1. května 2004 do Evropské unie a v přístupové smlouvě je uveden závazek naší země vybudovat vodní cestu Dunaj-Odra-Labe, avšak bez konkrétního termínu.
- 3) Já osobně, jako třetí prezident České republiky, i naše vláda, potažmo Ministerstvo dopravy ČR, jsme v září 2013 zahájili přípravné práce na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Termín zahájení průběžné plavby mezi třemi moři, tj. Černým, Baltickým a Severním přes naše území, se plánuje na rok 2039.

Splnění tohoto úkolu bych považoval za největší úspěch pro rozvoj našeho hospodářství a pro rovnocenné postavení naší země v Evropské unii, neboť ostatních 27 zemí jsou přímo nebo kvalitní vodní cestou již dnes s námořními přístavy spojeny. Není větší výzvy pro naši zemi, než dokončit tuto vodní cestu, na níž naši předci od roku 1901 (krom posledních 20 let) intenzivně pracovali. Bude přínosem v dopravě, protipovodňové ochraně, zásobování vodou do vodohospodářsky deficitních oblastí, hydroenergetice a energetické bezpečnosti státu, ekologické stabilitě území, rekreaci, sportu a bude sloužit jako cenový regulátor v oblasti dopravy a logistiky.



# Jindřišská věž, jedinečné místo v srdci Evropy

10 pater naplněných  
zajímavou podívanou.

Věž, ve které aktuálně probíhá výstava  
věnovaná 230. výročí balonového létání  
nad Prahou, nabízí nádhernou vyhlídku  
na celou metropoli.

K vidění je také jedinečné Muzeum  
pražských věží nabízející jejich virtuální  
prohlídku a možnost projít se po mapě  
Prahy. Dále můžete navštívit  
expozici věnovanou výlučně  
Jindřišské věži od historie  
po současnost.

V neposlední řadě  
zde můžete trávit čas  
v příjemném prostředí  
restaurace Zvonice  
s desátým nejstarším  
zvonem Maria, kavárny  
či whiskerie.

[www.jindrisskavez.cz](http://www.jindrisskavez.cz)

VÝSTAVA U PŘÍLEŽITOSTI  
230. VÝROČÍ BALONOVÉHO  
LÉTÁNÍ NAD PRAHOU

## BALONEM DO VÝŠIN JINDŘIŠSKÉ VĚŽE



# Povodí Vltavy, státní podnik, navazuje na nejlepší

tradice a zkušenosti českého vodního hospodářství.

Na svých internetových stránkách [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz) přináší aktuální informace nejen o:

- vodních stavech a průtocích
- povodňových stavech
- jakosti povrchové vody
- vodních dílech a mimořádných manipulacích
- informacích k plavbě

[www.facebook.com/povodivltavy](https://www.facebook.com/povodivltavy)

Stavba  
plavební  
komory  
Štvanice



Vodní dílo  
Vrané nad Vltavou



Plavební komora  
Hořín

Všemi plavebními komorami v Praze  
a na celé Vltavě Vás proplavuje  
státní podnik Povodí Vltavy.



Plavební komora  
Štvanice



POVODÍ VLTAVY

## VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ MORAVIA A CZECHIE

POŘÁDÁNÍ SPOLEČENSKÝCH A FIREMNÍCH AKCÍ NA KLÍČ  
VČETNĚ CATERINGU A PROGRAMŮ  
NA LODÍCH S KAPACITOU AŽ 250 OSOB  
S CELOROČNÍM PROVOZEM.



AQUAVIA

Praha s.r.o.

[WWW.BOATMORAVIA.CZ](http://WWW.BOATMORAVIA.CZ)