

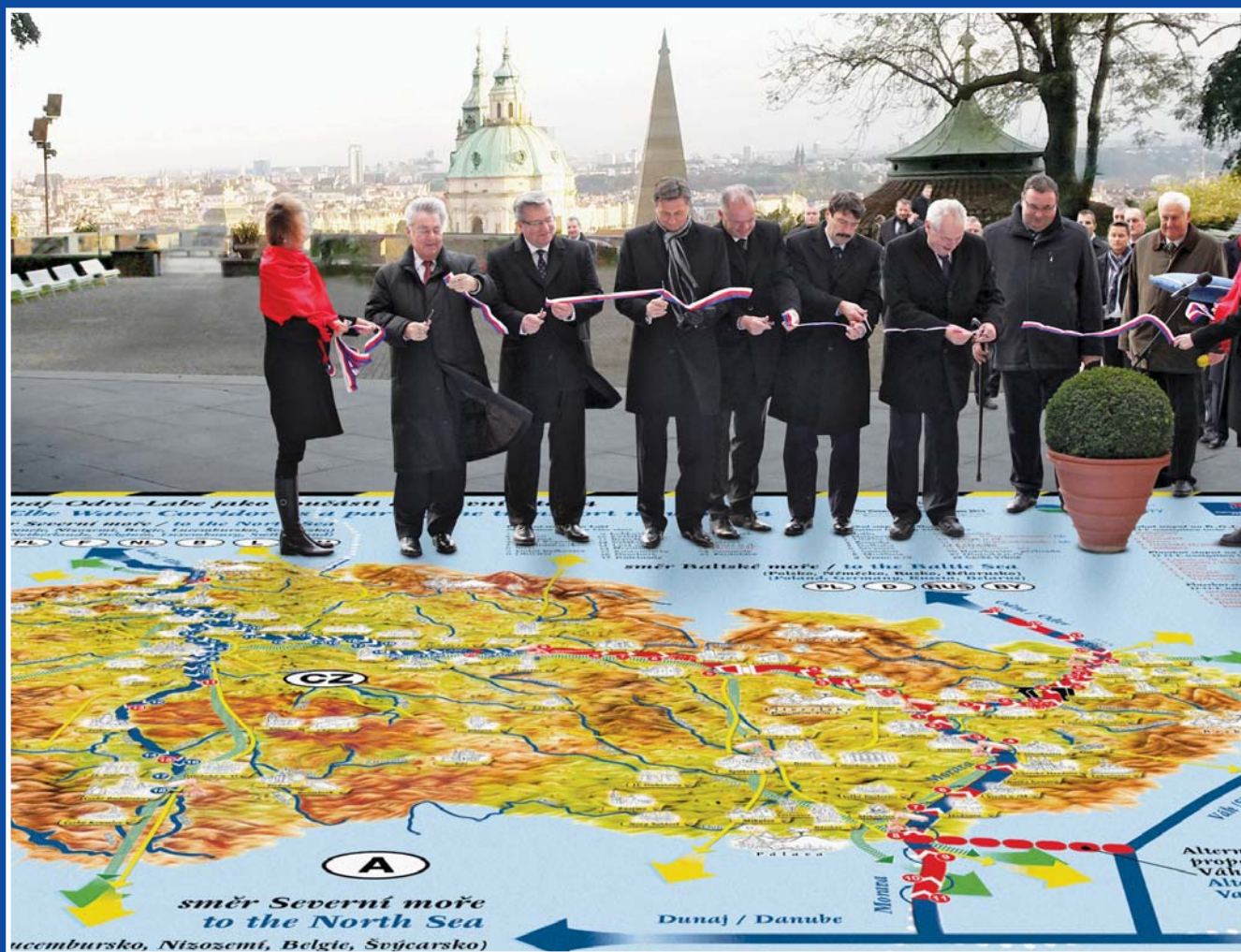
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

2014



**Šest prezidentů zemí Evropské unie zahájilo výstavu
o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 932/11, 602 00 Brno - Veveří
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 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



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 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, <http://www.vrv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: 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



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
www.aplcz.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



VŽDY OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ
projektové, konzultační a inženýrské služby pro vodní hospodářství,
životní prostředí a infrastrukturu
www.sweco.cz SWECO

PRAHA Táborská 31 Tel. 291 102 242 paha@sweco.cz	BRNO Minská 18 Tel. 541 214 973 brno@sweco.cz	OSTRAVA Varenská 49 Tel. 596 638 329 ostrava@sweco.cz	ČESKÉ BUDĚJOVICE Zaprkovo nábřeží 7 Tel. 386 103 611 c.budajovice@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



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.
Kischova 1732/5 140 00 Praha 4
Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801
e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz
www.p-s.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove



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



ČSPL a.s.

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



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



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

www.evd.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2
Tel.: 602 323 988
Fax: 604 256 965
e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA
Švermovská 32, 273 41 Brandýsek
www.petrkozyeny.cz tel./fax: 312 283 702, 718
www.marinavltava.cz e-mail: kozyeny.petr@volny.cz
www.lodenicevltava.cz e-mail: petr.kozyeny@petrkozyeny.cz



Národní strojírenský klastř, z. s.
Ruská 2887/101, 703 00 Ostrava – Vítkovice
Telefon: 595 957 008, E-mail: klastr@nskova.cz,
www.nskova.cz



společně @ VINCI
SMP CZ, a.s.
Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8
www.smp.cz



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
Tel.: (+420) 234 637 111
www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



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 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; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; 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
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

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

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

OBSAH

Prezidenti šesti středoevropských zemí na největší mapě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	2
Společné tiskové prohlášení prezidentů Visegrádské skupiny, Rakouska a Slovinska	5
Áno pre Dunaj-Odra-Labe Ing. Jaromír Hladký, CSc., Ing. František Stolárik	6
Vyjádření ke Stanovisku 6 odborníků k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	8
Doplňující reakce odborníků	12
Dopis profesora Jindřicha Cigánka ekologické organizaci Děti Země	14
Lodě na vodě 2015 Ing. Vladimír Toman	15
Předání ceny polských kapitánů prezidentovi ČR Miloši Zemanovi Ing. Josef Tobola	16
IV. zasedání Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L ve Vratislavi Ing. Vojtěch Dabrowski	17
Junckerův fond a vodní cesty Ing. Petr Forman	18
Mezinárodní konsorcium vedené Námořním institutem v Gdaňsku prozkoumá možnosti revitalizace vodní cesty spojující Baltské a Černé moře Andrej Rekeš	19
40. výročí zahájení pionýrských plaveb po Odře – výzva pro současnost Ing. Pavel Neseť, CSc.	20
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	22
Kontejnerový obr CSCL GLOBE na své panenské plavbě v Hamburku – nárůst přepřev s Čínou pokračuje Ing. Bohumil Průša	24
Miroslav Grégr – muž, který psal historii moderního českého průmyslu Miloš Zeman	27
Prezident Zeman v Přelouči opět podpořil splavnění Labe Hlavní téma kraje? Podle prezidenta je to splavnění Labe Zeman slíbil pomoc se splavněním Labe, říká starostka Přelouče Z domácího tisku	28
Portréty z archivu: Antonín Klír Z domácího tisku	29
Novinky Pražské paroplavební společnosti Bc. Jan Hamza	30
Kapitán Ladislav Hábl slaví 80 a stále je v aktivní službě Vojtěch Bártek	32
Kráska s duší dávnověku Siegfried Neumaier	33
Mořeplavec a skaut Josef Rössler, zvaný Rozára, odplul do věčného přístavu Tonda Šrajter	36
Náš první kapitán Rozára Jirka Čech	37
My plujeme dál a dál... Josef Podzimek	37
Život není takový – je úplně jiný (56) Ing. Josef Podzimek	38



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Zahájení výstavby o dokončení vodního koridoru D-O-L šesti prezidenty na Pražském hradě dne 11.12.2014

Foto: Stanislav Novotný - Archiv KPR

Prezidenti šesti středoevropských zemí na největší mapě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe na největší mapě vodních cest České republiky představil dne 11. prosince 2014 předseda správní rady obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty Josef Podzimek. Mimořádné postavení tohoto projektu pro Českou republiku a střední Evropu pak zdůraznil prezident ČR Miloš Zeman.

„Vážení páni prezidenti, vážení hosté, dovolte, abych vás přivítal na výstavě věnované dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Projekt, který je připravován a budován po staletí, a jehož důležitost je stále platná.

Stojíte před schematickou mapou vodní cesty, kterou pro její mnohoúčelnost nazýváme vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe. A jak sami vidíte, je téměř z poloviny hotov. Proto se nejedná o nový projekt, ale pouze o jeho dokončení. A proč má vést právě přes naše území? Protože se zde nachází nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry, takzvaná Moravská brána. Tuto výhodu můžeme využít, i když odbočíme z Dunaje do splavného Váhu a pak průplavem po slovenském území k řece Moravě.





První pokus o propojení Dunaje a Labe podnikl již císař

římský a král český Karel IV. v roce 1365. Opravdový projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe však popsal až v roce 1700 Lothar Vogemont. Pak už se panovníci, kteří průplav podporovali, střídali. Rakouská vláda již v roce 1870 schválila zákon o stavbě průplavu. Nejdůležitější však byl vodocestný zákon, který podepsal císař rakousko-uherský František Josef již v roce 1901, a to s dobou výstavby 20 let. Pak to šlo již rychle. Pro urychlení výstavby byl v roce 1938 podepsán německo-česko-slovenský protokol o uskutečnění Dunajsko-Oderského průplavu s dobou výstavby 6 let. Jak vidíte, naši předci nepovažovali tento projekt za gigantický. Se stavebními pracemi se začalo na polském území 5. prosince 1939 a zároveň byly zahájeny práce na průplavu u Vídně. Pak nastala 2. světová válka a u nás posléze budování reálného socialismu. Ale nikdy se nepřestal budovat, nebo alespoň projektovat průplav Dunaj-Odra-Labe.

Když se podíváte na mapu, před kterou stojíte, tak uvidíte, že do dnešního dne je dokončeno nebo modernizováno 39 plavebních stupňů za téměř 200 miliard Kč (modrá barva). Zbývá tedy dokončit zbývající polovinu díla



Slavnostní zahájení výstavby o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe na Pražském hradě

SROVNÁNÍ DOPRAV / COMPARISON OF TRANSPORT		312 TEU = 190 m loďní sestava / 190 m inland navigation push barge train	
312 kontejnerů TEU přepraví: <small>(Kontejner o rozměrech 2,4 x 2,4 x 2,4 m)</small>	1 typická loďní sestava 1 typical inland navigation push barge train	312 kamiónů 312 trucks	
312 TEU containers can be transported by:	 1 typická loďní sestava 1 typical inland navigation push barge train	 312 kamiónů 312 trucks	 1 vlakové soupravy 1 train
	<small>celkové přírůstkové náklady at additional loading (D-C-E) based on the D-C-E water carrier</small>	<small>celkové přírůstkové náklady at additional loading (D-C-E) with 100 kg wagons</small>	



asi za 8 miliard € (červená barva) a můžeme začít plout.

Dojde k oživení ekonomiky našich zemí. A nyní to hlavní. Říká se, že je vodní doprava zastaralá a že jí nahradí železnice a silniční doprava. Není to pravda, podíl vodní dopravy v Evropě i ve světě stoupá. Souběžně železnice jsou vytížené a silnice jsou přetížené. Nebo chceme budovat čtvrtý, pátý, šestý pruh dálnic a postupně se udusit v exhalacích a umírat ve smrtelných nehodách?

Vodní doprava je nejekologičtější ze všech druhů doprav a ze všech ekologických hledisek. Ale vodní koridor D-O-L není na rozdíl od železnic a silnic jenom dopravní

stavba, ale v poslední době vystupuje víc jak z poloviny jeho vodohospodářská funkce. Stejně důležitá je jeho funkce energetická, zvláště přečerpací elektrárny jsou důležitým regulátorem energetické sítě. Dnes však stále více vystupuje do popředí energetická bezpečnost každého státu a té může velice pomoci vodní doprava, která jediná svou kapacitou při dopravě stlačeného plynu může konkurovat ropovodům a plynovodům. Pouze vodní doprava může zajistit přepravu energetických zdrojů z oblastí kdekoliv na světě, bez závislosti na politicky a ekonomicky rizikových oblastech.“



Slovenský, polský, český a rakouský prezident si prohlížejí vedení trasy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na největší mapě vodních cest ČR

312 TEU = 1,6 km 3 vlakové soupravy / 1.6 km 3 trains

312 TEU = 4,5 km dlouhá kolona kamionů / 4,5 km long convoy of trucks



Výstava o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na Pražském hradě

Prezident České republiky Miloš Zeman: „Vážený pane prezidente Rakouska, vážený pane prezidente Polska, vážený pane prezidente Slovinska, vážený pane prezidente Slovenska a vážený pane prezidenta Maďarska. Jistě znáte známé heslo Martina Luthera Kinga „I have a dream“. Je mnoho a mnoho snů – a jeden z těchto snů je vytvoření vodního koridoru propojujícího Černé a Baltské moře. Vzhledem k ohodnocení ceny projektu a časové náročnosti může trvat stavba přibližně 15 let a zaměstnávat až 60 000 pracovníků. A toto je jádrem problému. Prakticky každý politik v našich zemích je zvolen na čtyř nebo pětileté období, takže horizont 15 let je příliš dlouhý pro populistické politiky, kteří preferují krátkodobou strategii namísto dlouhodobé. Jsem si naprosto jistý, že všichni přítomní prezidenti nejsou populističtí politici a mají své vlastní sny. Nějaký odkaz, který naplní nejenom dopravní potřeby, ale také energetické potřeby, opatření proti povodním a samozřejmě jistý druh relaxace, protože všichni potřebujeme občas relaxovat. Rád bych vyjádřil upřímné poděkování organizátorům této výstavy a nezapomínejte, že beze snů je život politiků nudný, šedý a bezvýznamný.“

Následujícího dne doplnili prezidenti své názory na vodní koridor D-O-L:

Prezident Miloš Zeman: „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe by mohl být jedním z možných projektů v rámci iniciativy na vytvoření evropského investičního fondu na podporu dopravní infrastruktury, který by přispěl ke zlep-

šení nejen ve střední Evropě, ale i v dalších částech Unie. S ministerstvem dopravy jsem již několikrát jednal o nutnosti zpracování studie proveditelnosti, která je základním předpokladem pro pokračování v přípravě dokončení tohoto projektu. Proto bych nyní nerad naléhal na prezidenty Polska, Rakouska a Slovinska, aby tento projekt oficiálně podpořili, dokud nebude hotová studie proveditelnosti.

Na druhé straně jsem samozřejmě vděčný svému příteli Bronislawu Komorowskiemu, který vzhledem k tomu, že se jedná o Odru, vyjádřil loni svou podporu tomuto projektu veřejně na Polsko-českém obchodním fóru ve Varšavě.“

Polský prezident Bronisław Komorowski: „Jako dlouholetý předseda Mořské a říční ligy podporuji rozvoj vodní dopravy v souladu s životním prostředím. I já mám podobné sny. V současné době Polsko realizuje krok po kroku modernizaci oderské vodní cesty, která propojuje Česko s Baltským mořem a námořním přístavem Štětín. A tím my částečně tento velký projekt v rámci našich možností realizujeme skrze revitalizaci oderské plavby.“

Rakouský prezident Heinz Fischer: „Tento projekt si teď dokážu daleko lépe představit. Pan prezident Zeman správně citoval čínské přísloví: Jednou vidět je lépe než stokrát slyšet. To platí i pro tuto výstavu.“

Prezidenti šesti středoevropských zemí se na závěr summitu shodli na společném stanovisku, které najdete na protější straně.

Společné tiskové prohlášení prezidentů Visegrádské skupiny, Rakouska a Slovinska

1. Pan Miloš Zeman, prezident České republiky, pan János Áder, prezident Maďarské republiky, pan Bronisław Komorowski, prezident Polské republiky, pan Andrej Kiska, prezident Slovenské republiky, pan Heinz Fischer, prezident Rakouské republiky a pan Borut Pahor, prezident Slovinské republiky, se ve dnech 11. a 12. prosince 2014 setkali v Praze, aby zdůraznili úzké vazby mezi státy Visegrádské čtyřky, Rakouska a Slovinska, a diskutovali o spolupráci v různých oblastech společného zájmu.

2. Prezidenti hovořili o perspektivách spolupráce zemí V4 a Rakouska a Slovinska v oblasti rozvoje silniční, železniční, letecké a vnitrozemské vodní dopravy a v posílení energetické bezpečnosti ve střední Evropě. Rovněž si vyměnili názory na aktuální regionální a mezinárodní otázky, včetně krize na Ukrajině a expanze tzv. Islámského státu.

3. Během zasedání přítomní státníci vyjádřili svou podporu spolupráci mezi zeměmi střední Evropy na všech fázích přípravy a realizace konkrétních projektů v oblasti silniční, železniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní dopravy, energetické infrastruktury a rozvoje informačních dálnic, všude tam, kde existuje společný zájem jejich zemí. Prezidenti také zdůraznili význam investic do infrastruktury a shodli se na nutnosti mobilizace dalších finančních nástrojů v této oblasti.

4. V této souvislosti prezidenti vyzdvihli význam úzké spolupráce na realizaci projektů v rámci transevropských dopravních sítí (TEN-T), a to zejména co se týče severojižního směru s jasným zaměřením na Balticko-adriatický koridor. Cílem je přitom podpořit ekonomický růst a tím zvýšit podíl regionu na prosperitě a konkurenceschopnosti celé Evropy.

5. Prezidenti poukázali na význam Dunaje coby vnitrozemské vodní cesty s velkým potenciálem do budoucna, mimo jiné i z hlediska udržitelnosti životního prostředí. V návaznosti na tuto diskuzi prezident České republiky představil svým kolegům projekt kanálu Dunaj-Odra-Labe a jeho očekávaný pozitivní přínos regionu. Prezident Slovinské republiky pak zdůraznil význam přístavu Koper pro země regionu.

6. Lídři šesti středoevropských států věnovali značnou část svého setkání problematice energetické bezpečnosti. Vyzdvihli nutnost dalšího úsilí o diverzifikaci energetických zdrojů a cest. Prezidenti potvrdili společný zájem na urychlení plánování a výstavby hlavních projektů energetické infrastruktury, včetně severojižního plynárenského propojení. Prezident Slovenské republiky se dotkl nutnosti vybudování plynových interkonektorů na hranicích mezi Slovenskem, Maďarskem a Polskem.

•••

12. 12. 2014



Áno pre Dunaj-Odra-Labe

Ing. Jaromír Hladký, CSc., Ing. František Stolárik – Dopravno-vedecká spoločnosť

Dopravný systém tvorí jeden z určujúcich podsystémov nadradeného sociálno-ekonomického systému spoločnosti, napomáha jej rozvoju, má charakter vyžadujúci vzájomnú spoluprácu na miestnej alebo globálnej úrovni, ktorá sa prejavuje pohybom tovarových tokov na dopravných trasách lokálneho alebo globálneho významu.

Rozsah riešenia dopravnej problematiky v Európe má charakter subkontinentálny na krátke až stredné vzdialenosti prepravných vzťahov realizovaných po dopravnej infraštruktúre rozdielneho charakteru, rozdielnej kvalitatívnej úrovne a dopravného významu.

Ekonomický rozvoj európskych krajín vyvoláva nárast intenzity obchodných vzťahov medzi ťažiskami tovarovej výroby a ťažiskami spotreby v limitoch Európy. V dôsledku týchto skutočností dochádza k zvyšovaniu prepravných nárokov na prepravu tovarových tokov rozdielnych intenzít a ich charakterov. Výraznou mierou došlo k zvyšovaniu prepravných nárokov v regióne Európy, ktoré boli uspokojované rozvojom hlavne siete európskych ciest a diaľnic. Tempo zvyšovania motorizácie v Európe vyvoláva šokujúci nárast počtu kongescných situácií hlavne v diaľničnej sieti s rizikom vzniku kolapsu v parciálnych úsekoch tejto siete a následne siete celej.

Zvyšovanie kvantity európskych tovarových tokov pri zámere eliminovania rizika vzniku kolapsovej situácie európskej dopravnej siete, hlavne cestnej a diaľničnej, **vyvoláva potrebu presunu časti tovarových tokov na neautomobilové európske dopravné systémy, ktorými sú systém železničnej dopravy a systém dopravy riečno-kanálovej, ktorých prepravná kapacita je v súčasnosti nevyužitá.**

Krajiny strednej Európy sú aktuálne postihnuté absenciou kvalitnej a dostatočne výkonnej dopravnej infraštruktúry dopravných systémov každého druhu, ako dôsledok minulosti a súčasného podceňovania ich strategickej polohy vo vzťahu k súčasnému a výhľadovému pohybu tovarových tokov sever-juh, východ-západ, ktoré majú prirodzenú tendenciu svojho kvantitatívneho rozvoja v dôsledku intenzifikácie obchodných vzťahov medzi krajinami tvorby-zdroja a krajinami spotreby-cieľa.

Na území Európy sa nachádza **vodná cesta Rýn** severojužnej smerovej orientácie, ktorá spája kanálovú sieť prístavov **Amsterdam-Rotterdam-Antverpy** na severozápade Európy so stredomorským prístavom Marseille na juhu Európy.

Na rýnsku vodnú cestu sa napája trasa **vodnej cesty Mohan-Dunaj**, ktorá spolu so severným úsekom Rýna

vytvára **najdlhšiu vodnú európsku magistrálu Rýn-Mohan-Dunaj** severozápadno-juhovýchodnej smerovej orientácie. Táto **spája najvýznamnejšie európske územie** s veľkým počtom výkonných/veľmi výkonných námorných prístavov **s ekonomickým a populačne atraktívnym európskym vnútrozemím, územím stredoeurópskych krajín, málo ekonomicky rozvinutých krajín juhovýchodnej Európy a končí v čiernomorskom prístave Constanta.**

V rámci **svetového obchodu** sa na preprave tovarových tokov doprava námorná účastní **podielom 63,0 %**. Neustále zvyšovanie množstva tovarových tokov sa v súčasnosti prejavuje trendom výroby nových kontajnerových lodí s prepravnou kapacitou 16 000 TEU/lod (Maersk), realizáciou nového prieplyvu v blízkosti kanálu Panama a pod.

Hlavnými medzinárodnými dopravnými trasami prepravy tovarových tokov sú trasy nákladnej námornej dopravy. Spomínaná prevaha dopravy námornej na celosvetovej preprave tovarových tokov je dôsledkom existencie troch určujúcich ekonomických dominánt, Severná Amerika, Ázia, hlavne východná, a Európa. Európy sa týkajú obojsmerné prepravné tovarové toky euroázijské, s prevahou tokov z Ázie do Európy, atlantické, s prevahou smeru z Európy do Severnej Ameriky.

Európske námorné prístavy tvoria transformačné uzly, v ktorých sa uskutočňuje zmena charakteru tovarových tokov z námorných medzinárodných monomodálnych na vnútrokontinentálne európske multimodálne.

Medzinárodne evidované špičkové námorné **prístavy Rotterdam a Antverpy** (TOP 20 Ports – Review of Maritime Transport 1990-2013) spolu s prístavom **Amsterdam** sa nachádzajú na území s najvyššou kanálovou hustotou na území Európy a tvoria 61,5 %-ný podiel námorného obchodu územia severozápadnej Európy.

Riečno-kanálová sústava napojená na vyššie citované námorné prístavy vstupuje do vnútrozemia riečnymi tokmi Waal/Rhein, pokračuje smerom južným do Stredozemného mora. Pri meste Mainz pokračuje smerom východným/juhovýchodným tokom Dunaja do prístavu Constanta pri Čiernom mori. Príslušnými riečno-kanálovými sústavami je zabezpečené spojenie sústavy námorných prístavov severozápadnej Európy, t.j. Severného mora so Stredozemným morom a Čiernym morom.

Prístav Hamburg, ktorý ako tretí európsky prístav patrí do kategórie sledovaných TOP 20 svetových prístavov vykazoval tieto prekládkové výkony:

Rok	1990	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Prekládka v mil.ton	61,40	140,40	110,40	121,20	132,20	130,90	139,00

Na základe nich možno konštatovať mierne progresívny trend výkonov európskych prístavov podporovaný množstvom svetových obojsmerných tovarových tokov prepravovaných námornou nákladnou dopravou. Obojsmerné tovarové toky európskych prístavov sú tvorené v prevažnej miere tokmi na euroázijskom kontinente v smerovej orientácii **Ázia/Čína-Európa v pomere 65%: 35%** v prospech tokov ázijskej proveniencie. **Transatlantické** obojsmerné tovarové toky **tvoria 23 %-ný podiel** z celkových tovarových tokov, pre ktoré sú európske prístavy zdrojmi/cieľmi prepravy.

Predpokladaný vývoj euroázijských námorných tovarových tokov ako dôsledok kvantitatívneho rozvoja obchodných vzťahov ázijských krajín, menovite Pacifickej aliancie s európskymi krajinami zvýši nároky na prekládku tovarových tokov v limitoch prístavov a ich dopravno-skladovacích zariadení na území subkontinentu. Z uvedeného vyplýva následná nevyhnutnosť realizácie dopravnej infraštruktúry pre dopravné systémy, ktoré budú zohľadňovať vnútrokontinentálne prepravné nároky a rešpektovať miestne podmienky na ich realizáciu a prevádzku.

Námorné prístavy severozápadného územia Európy majú dostatočne vybudovanú riečno-kanálovú sústavu pre prepravu obojsmerných tovarových tokov ústiacu do riek Rýn a Dunaj ako ústredných riečno-kanálových vodných európskych dopravných trás.

Medzinárodne sledovaný (TOP 20) námorný prístav **Hamburg** tvorí významný transformačný uzol námornej dopravy a kontinentálnych európskych dopravných systémov, vrátane riečno-kanálového (**Labe**), rozpačito končiaceho na území Českej republiky. **Západovýchodná smerová orientácia tokov rieky Labe a rieky Dunaj ako súčasť európskej vodnej magistrály**, ich vzájomná územná blízkosť (Pardubice – Dunaj cca 180 - 200 km) **evokujú potrebu ich vzájomného severojužného prepojenia s cieľom spojenia prístavu Hamburg s prístavom Constanca, t.j. Severného mora s Čiernym morom.**

Predpokladaný nárast euroázijských námorných tovarových tokov následne vyvolá zvýšené nároky na prístavnú infraštruktúru jestvujúcich európskych prístavov, infraštruktúru skladovacích zariadení prístavov a dopravnej infraštruktúry každého typu, vrátane riečno-kanálových dopravných sústav, v miestach, ktoré umožňujú vyššie uvedený dopravný systém. Zlúčenie euroázijských a transatlantických námorných tovarových tokov vyvolá nárast potrieb zvýšenia počtu nových námorných prístavov v limite európskeho subkontinentu.

Z uvedeného vyplýva potreba kapacitného rozšírenia baltských prístavov **Štetín a Gdansk**, vrátane ich kontinentálnej dopravnej infraštruktúry, z ktorej **tok rieky Odra vybudovaním kanálovej sústavy umožňuje spo-**

jenie s doporučovaným severojužným prepojením tokov Dunaj-Labe. Tým sa vytvorí riečno-kanálové prepojenie transeurópskeho významu Dunaj-Odra-Labe, ktoré spojí Severné more a Baltické more s Čiernym morom.

Predpokladaný nárast obojsmerných tovarových tokov hlavne euroázijského charakteru nebudú schopné európske prístavy zvládnuť. Z toho dôvodu **je potrebné vytvoriť technické podmienky pre aj iné než výlučne námorné dopravné trasy.** Jednou z nich **je kombinovaná dopravná trasa Čína-Európa** so svojím vyústením v morskom **prístave Constanta s pokračovaním riekou Dunaj (koridor č. 7) a železničnou traťou (koridor č. 4).** Tým vznikne kapacitná koridorová sústava **vytvárajúca trasové podmienky prostredníctvom kanálového prepojenia Dunaj-Odra-Labe s prístavmi Hamburg a Štetín.** Uvedené prepojenie výraznou mierou **zvýši dopravný význam dolného toku Dunaja, pripojí balkánske krajiny k ostatným krajinám Európy.**

Pre polohovo deformovaný riečno-kanálový systém Dunaj-Odra-Labe na území Českej republiky po jeho realizácii stane ťažiskovým priestorom celého tohto systému.

Investičná náročnosť, dlhodobá fáza realizácie, územno-priestorová náročnosť tejto infraštruktúry v krajine, vyžadujú vypracovanie návrhu komplexnej infraštruktúry a jeho vyhodnotenie v zmysle princípov ochrany životného prostredia, vrátane sociálno-ekonomických benefitov alokácie tejto infraštruktúry v území.

Vypracovaný a schválený návrh bude mať trvalú platnosť a bude podkladom pre následné vypracovanie územnoplánovacích dokumentácií dotknutých území, sídiel a obcí.

Ďalším ťažiskovým územím riečno-kanálového vodného systému Dunaj-Odra-Labe je hraničné územie Slovenskej republiky s pohraničnou riekou Morava a územne vnútroštátnou, ale plavebne medzinárodnou riekou Dunaj.

Sútok týchto riek tvorí uzlový spojovací bod dvoch, t.č. oddelených riečno-kanálových systémov (R-M-D) a (D-O-L), ktorých prepojením riečno-kanálovou sústavou na rieke Morava sa vytvorí jednotný transeurópsky riečno-kanálový vodný dopravný systém.

Realizácia riečno-kanálovej sústavy Dunaj-Odra-Labe napriek svojej predpokladanej investičnej náročnosti je investíciou s vysokou mierou jej zotrvalosti v čase, prepojí Baltické, Severné a Čierne moria, zlepši dopravné spojenie európskej subkontinentálnej pevniny s jej prístavmi uvedených morí, prostredníctvom dolného toku vytvorí podmienky pre prepravu obojsmerných tovarových tokov Čína-Európa riečno-kanálovou dopravnou sústavou do celej Európy.

Vyjádření ke Stanovisku 6 odborníků k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Stanovisko podepsalo 23.10. 2014 v Brně šest odborníků na limnologii, ekologii, botaniku a zoologii.

Vyjádření podepsalo k datu 22.12. 2014 celkem 115 odborníků na dopravu, ekonomii, územní plánování, výrobu, stavebnictví, profesori středních a vysokých škol, pracovníci veřejné správy, průmyslu, starostové, poslanci i senátoři z ČR, Polska a Slovenska.

*Texty s modrým podtiskem jsou doslovným, nekráceným přepisem ze **Stanoviska České limnologické společnosti, České společnosti pro ekologii a Koalice pro řeky; pod ním je stručné vyjádření ke zde uvedeným tvrzením.***

Stanovisko:

Myšlenka výstavby vodního koridoru, který by propojil naše země s okolními moři, není nová. V poslední době však viditelně sílí snahy řady subjektů a skupin koridor realizovat, což je patrné jak na tuzemské politické scéně, tak i v rámci Evropské komise (revize TEN-T).

Vyjádření:

V úvodu našeho vyjádření musíme velmi ocenit autory stanoviska za použitou terminologii v názvu, kdy poprvé správně uplatnili označení „vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.“ Tím vlastně přiznali, že chápou celou komplexnost projektu v oblasti dopravy, ekologie, povodní, pozitivního vodohospodářského přínosu proti důsledkům změn klimatu (transfer vody do vysychajících oblastí jižní Moravy), energetiky, zemědělství, průmyslu, rozvoje celých územních celků, pozitivních sociologických dopadů, rekreace, sportu a bydlení u vody.

Stejně tak konstatování, že nejde o myšlenku novou, je naprosto pravdivé, neboť doložené snahy o napojení našich zemí na Dunaj se datují od dob Karla IV. Později – v roce 1901 – pak byl přijat zákon o výstavbě lodních průplavů spojujících mj. vodní toky Dunaje, Odry a Labe, a to s termínem realizace 20 let. Výstavbu však fatálně přerušila 1. světová válka. Zákon č. 50 z roku 1931 významně podpořil stavbu i finančně; v roce 1939 se počítalo s dokončením průplavu Dunaj-Odra za 6 let. 2. světová válka výstavbu znovu přerušila; práce pokračovaly po roce 1945, aby je následně nový komunistický režim tajným usnesením vlády zastavil. Přesto do té doby bylo postaveno nebo modernizováno na vodních tocích Labe, Odry a Moravy víc jak 39 plavebních objektů.

Dnes se tedy nejedná o zahájení nové stavby, ale o **dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** (dále jen D-O-L), kde bylo dosud prostavěno více jak 200 miliard Kč, které jsou dnes bohužel stálými obstrukcemi umrtveny, aniž by mohly sloužit ku prospěchu této země. Velmi důležitá je také etapovitá výstavba, neboť budo-

vání vodního koridoru D-O-L předpokládá dílčí úseky (etapy), které budou okamžitě využitelné pro vodní dopravu, jakož i další vodohospodářské účely.

Stanovisko:

Realizace vodního koridoru bude mít bezpochyby dopad na ekologický stav vodních a mokřadních ekosystémů, kvalitu vody a hydrologické poměry celých povodí.

Vyjádření:

Bezespornu vodní koridor D-O-L bude mít vliv na přilehlé území. Avšak je prokázáno, že při šetrném provedení stavby, které je podmínkou moderního budování vodních cest (průplav Rýn-Mohan-Dunaj, průplav Seina-sever apod.), budou pozitiva výrazně převyšovat. Nutno si uvědomit a upozornit na to, co je v příslušných odborných kruzích všeobecně známým faktem, a sice že říční ekosystém je jedním z nejlépe regenerujících ekosystémů. Hladina spodní vody v okolí toku, velmi příhodné klimatické podmínky střední Evropy aj., jsou faktory obnovu říčního ekosystému podporující (jedná se o tok a jeho nejbližší okolí). Nově vznikající rostlinné a živočišné formace na základě původní skladby mohou výrazně obohacovat mnohde neutěšený stávající stav.

Stanovisko:

Z tohoto důvodu považujeme za svou povinnost – jakožto odborníci v oblasti ekologie, limnologie a ochrany přírody a životního prostředí – veřejně prezentovat naše stanovisko k zamýšlené výstavbě koridoru, které vychází z již publikovaného stanoviska České limnologické společnosti a stanoviska Komise pro životní prostředí AV ČR.

Vyjádření:

K stanovisku Komise pro životní prostředí AV ČR z 26. 2. 2014, podepsanému 22 odborníky často z oboru nesusouvisejícího ani s ekologií, se vyjádřilo odmítavě 44 kvalifikovaných odborníků již 9. 4. 2014, vše bylo publikováno v časopisu Vodní cesty a plavba č. 1/2014 a není proto potřeba se k němu vracet.

Stanovisko:

Plány na výstavbu koridoru počítají s tzv. kanálovou a říční variantou. Říční varianta předpokládá, že část koridoru by vedla stávajícími koryty řek Moravy, Odry a Labe. Z hlediska ochrany vodních toků, mokřadů, lužních lesů a aluviálních luk v ČR je tato varianta koridoru kategoricky nepřijatelná, protože ji nelze realizovat, aniž by nedošlo k plošné a rozsáhlé likvidaci těchto ekosystémů a k zásadnímu zhoršení ekologického stavu ekosystémů dotčených nepřímo (k čemuž by došlo i při realizaci tzv. kanálové varianty).

Vyjádření:

Nejedná se ani tak o varianty, jako o různé řešené úseky, což vychází z konkrétní situace v krajině a snahy tuto situaci v co nejvyšší míře respektovat. U říčních úseků se v rozhodující části Labe, a částečně i řek Odry a Moravy, jedná o dokončené části vodní cesty, kde u některých jezů chybí pouze dostavět plavební komoru. Kanálové (správněji „průplavní“) úseky se volí z ekologických důvodů zejména tam, kde by se jinak muselo příliš zasahovat do stavu, charakteru a režimu vodních toků.

Stanovisko:

Tyto zásahy jsou v přímém konfliktu se statutem ochrany těchto území jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni (NPR, CHKO, Natura 2000, Ramsarské mokřady mezinárodního významu). Navrhovaná transformace vodních toků a přilehlých ekosystémů jde zcela proti duchu, smyslu a cílům Rámcové směrnice o vodách (Směrnice 2000/60ES), která je závaznou direktivou pro všechny členské státy EU s cílem dosažení dobrého ekologického stavu našich vod.

Vyjádření:

Tuto kategorickou a v podstatě obecnou negativní argumentaci lze pouze stejně kategoricky odmítnout. Žádné z těchto úmluv neznamenaají apriorní zákaz budovat – samozřejmě odpovídajícím způsobem – potřebné stavby. Je ale právě na **skutečných** ekologických odbornících (jako byl například v Německu profesor Grebe při výstavbě průplavu Rýn-Mohan-Dunaj), aby technikům „vedli ruku“.

Stanovisko:

Nově vzniklým vodním koridorem bude zcela jistě docházet k zavlékání a šíření nepůvodních druhů rostlin a živočichů, jež představují velké riziko pro unikátní mokřadní společenstva v CHKO Poodří a CHKO Litovelské Pomoraví. Některé z těchto druhů mohou mít rovněž invazní charakter a vážně narušovat společenstva původní. Propojení Labe s Odru a Moravou by navíc zneumožnilo nekontrolovatelné šíření těchto nepůvodních a invazních druhů mezi povodími. Charakter kanálu bude jistě představovat i výraznou nepřekročitelnou migrační překážku pro suchozemské živočichy.

Vyjádření:

Zavlékání a šíření nepůvodních druhů rostlin a živočichů je jistě problémem, který nelze podceňovat. Avšak je potřeba dodat, že takovéto „invaze“ již probíhají minimálně desítky let bez ohledu na existenci vodního koridoru D-O-L. Některé „invaze“ navíc způsobil člověk vypuštěním/vysazením nepůvodních zvířat a rostlin do místní přírody.

Pro zamezení případného šíření invazních druhů na vodním koridoru D-O-L bude třeba před zahájením stavby jednotlivých úseků provést monitoring invazních druhů a jejich likvidace v rámci záboru a v jeho bezprostředním okolí, aby se vyloučila možnost rozvlékání diaspor (semena, oddenky apod.) po trase stavby. Kontrolu invazních druhů je třeba následně provádět i po celou dobu výstavby záměru i po jejím dokončení.

Nejnovější významný evropský průplav Rýn-Mohan-Dunaj propojuje velmi odlehlá moře – Černé se Severním. Po jeho dokončení se tu realizovala mnohaletá

pozorování vlivů na životní prostředí, aniž by byl takový jev ve větším měřítku zaznamenán.

Otázka migračních překážek se týká – a možná v drtivější podobě – železnic, silnic a dálnic – a konec konců takovou překážku představují i samy přírodní toky a větší vodní plochy, které jsou pro většinu živočichů lépe překonatelné než zmíněné „suché“ dopravní koridory. V každém případě ale vůči tomuto fenoménu existuje celá řada funkčních opatření – např. biokoridory a ekodukty.

Stanovisko:

Značná hydrologická rizika projektu spatřujeme v zajištění dostatku vody pro plavbu. Vzhledem k očekávaným důsledkům klimatického scénáře pro naši republiku považujeme prakticky za nemožné zajistit přísun vody do kanálu čerpáním přes hranice jednotlivých povodí, a to včetně Dunaje. Tato praxe by ve svém důsledku vedla k dalšímu odvodnění a vysoušení okolní krajiny.

Vyjádření:

Pravý opak je pravdou. Vodní koridor D-O-L vodu nespotebovává, ke svému provozu žádnou další vodu nepotřebuje (úsporné nádrže a přečerpávací stanice) a naopak je neekonomičtější a k přírodě nejšetrnější způsobem jak, z hlediska vodohospodářského (nikoliv pro potřeby dopravní) přivést vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy. Příkladem nám může být přečerpávání vody z Dunaje do oblasti Mohanu ve výši až 30 m³/s.

Stanovisko:

Plánovaná trasa D-O-L navíc prochází Chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy a výstavba vodní cesty obecně představuje pro podzemní vody značná rizika: jak pokles hladiny a zásob podzemních vod, tak i jejich kontaminaci. Domníváme se dále, že udržet v kanálu přiměřenou kvalitu povrchové vody by bylo velmi obtížné.

Vyjádření:

Jedná se zřejmě o nedorozumění – k poklesu hladiny podzemních vod nedojde, protože ve vodním koridoru D-O-L půjde převážně o vzdutou hladinu. Stejná tvrzení se objevovala před stavbou vodního díla Gabčíkovo na Dunaji, praxe ukázala pravý opak. Z hlediska ochrany podzemních vod je nutné odpovědně rozhodnout, kde budou průplavní úseky těsněné, aby s těmito vodami nekorespondovaly. Samotná kvalita vody prokazatelně stoupne, neboť provoz lodí výrazným způsobem zvýší provzdušnění vody a tím její okysličení (v této věci jsou k dispozici relevantní vědecké výzkumy a závěry).

Stanovisko:

Tvrzení, že projekt přispěje ke zlepšení protipovodňové ochrany, považujeme za nepodložené. Retenční prostory kanálu by byly velmi omezené. Naopak přirozené retenční prostory v nivách, které by byly kanálem dotčeny, jako je Poodří nad Ostravou a Litovelské Pomoraví nad Olomoucí, se pohybují v desítkách milionů m³ vody a významným způsobem transformují povodňové průtoky. Není možné argumentovat kanálem jako prostředkem k zajištění ochrany před povodněmi, aniž bychom nekvantifikovali stávající i potenciální (po revitalizacích) re-

tenční prostory v povodích a porovnali je s parametry projektované stavby. Projektový záměr nekoresponduje s Evropskou směrnicí o zvládnání povodňových rizik, která apeluje na zajištění prostoru pro řeky jako přirozeného způsobu tlumení povodí.

Vyjádření:

Pozitivní protipovodňový účinek vodního koridoru D-O-L byl již mnohokrát dokumentován a oponován. Obecně by se počítalo snížení průtoků vlivem retence v nádržích a poldrech, dále by se příznivě projevila retenční schopnost vodní cesty a část průtoků by převedly průplavní uzly. Bylo prokázáno, že kdyby při stoleté vodě na Moravě v roce 1997 již existoval vodní koridor D-O-L, tak by například tolik postižené Troubky o velké vodě vůbec nevěděly. Desetidenní povodňový průtok s kulminací 866 m³/s by se snížil na pouhých 134 m³/s.

Stanovisko:

Domníváme se, že neustále opakované argumenty o nízkých nákladech a pro přírodu příznivém charakteru lodní dopravy jsou nepodložené. Eventuální ekonomickou výhodnost projektu je rovněž třeba posuzovat v celospolečenském kontextu a nikoli v kontextu zájmových skupin. Kdo bude vlastnit dílo, kdo ho bude provozovat, kdo ponese náklady a kdo ponese jeho případné ztráty? Kdo ponese negativní důsledky? Řádné a objektivní posouzení projektu musí zahrnovat nejen jeho varianty, ale i variantu nulovou, případně variantu udržitelného rozvoje říční krajiny bez výstavby kanálu v duchu evropských směrnic.

Vyjádření:

Domnívat se je jistě přípustné, nicméně vodní doprava je skutečně levná a skutečně má nejmenší nepříznivé vlivy na životní prostředí. Kromě toho se jedná o vodohospodářské dílo s víceúčelovým využitím a při zahrnutí těchto kladných externalit se jeho ekonomická efektivnost ještě zvýší. Na druhé straně naprosto souhlasíme, že dokončení vodního koridoru D-O-L je nutno posuzovat v celospolečenském kontextu a nikoliv kontextu zájmových skupin.

Stanovisko:

Signatáři tohoto stanoviska jsou vedeni respektem k naplňování Rámcové směrnice o vodách a snahou o smysluplné využívání naší přírody a krajiny, kterou by rádi předali dalším generacím alespoň v takovém stavu, v jakém ji zdědili po generacích předchozích. Svým podpisem vyjadřujeme přesvědčení, že koridor D-O-L je ekonomicky neobhájitelný a ekologicky nepřijatelný v jakékoliv své variantě. Nicméně právě proto, aby se tento názor ověřil, podporujeme zpracování studie proveditelnosti, která by řádně a objektivně posoudila celý záměr, umožnila komplexní posouzení vlivů na životní prostředí i ekonomické rentability v celé trase, a jednoznačně tak ukončila dlouholeté diskuze o potřebnosti či nepotřebnosti koridoru.

Doc. RNDr. **Martin Rulík** Ph.D. (PřF UP v Olomouci, předseda výboru České limnologické společnosti), prof. RNDr. **Jaroslav Vrba**, CSc. (PřF JU v Českých Budějovicích), RNDr. **David Pithart**, CSc. (předseda Koalice pro řeky, sdružující 10 neziskových organizací aktivních v oblasti ekologie vodních toků), prof. **David Storch**, Ph.D. (předseda výboru České společnosti pro ekologii),

doc. RNDr. **Jan Helešic**, Ph.D. (ředitel Ústav botaniky a zoologie PřF MU v Brně), doc. RNDr. **Adam Petrusek**, Ph.D. (vedoucí katedry ekologie PřF UK v Praze).

Vyjádření:

Signatáři tohoto vyjádření za dokončení vodního koridoru D-O-L se opírají o naprosto převažující pozitivní účinky tohoto nejvýznamnějšího projektu pro budoucnost České republiky. Vychází z celé řady oponovaných studií a, bohužel, také nesplněných zákonů. Jsou velmi obezřetní k různým aktivistickým stanoviskům, konkurenčním zájmům některých součástí propojené dopravní infrastruktury, které ve svém důsledku velmi poškozují ekonomiku České republiky. Příkladem může být vládou neprojednané vypuštění vodního koridoru D-O-L z klíčových evropských projektů TEN-T, stejně jako snaha Ministerstva dopravy ČR vyloučit vodní cesty z připravovaného zákona o liniových stavbách, jehož věcný záměr byl bez vypořádání stovek připomínek předložen dne 3. 11. 2014 vládě k rozhodnutí. S tímto postupem zásadně nesouhlasíme. Ptáme se také, co vlastně vede některé vědce k tak jednostrannému postoji vůči dokončení vodního koridoru D-O-L? Děje se tak snad proto, že má dobře zapamatovatelné jméno, a „být proti“ bude také zapamatovatelné? Nebo snad proto, že postavit se obecně proti dálnicím, nebo vysokorychlostním tratím by bylo ve společnosti zcela neprůchodné, a tak se odmítání „en bloc“ soustředí na projekt, jehož účel není zdánlivě tak spojen s přímočarými a jednoduše vnímanými každodenními potřebami veřejnosti?

Navíc: Vědecké poznávání v celé historii lidstva sloužilo nejen k poznávání „co nelze“, ale také k poznávání „co lze“ a „jak to lze“. Druhý názor je jistě nepoměrně náročnější, přesto se našli i v nedávné minulosti vědci, kteří s úspěchem tuto těžkou, avšak tvůrčí cestu uměli nastoupit – a to úspěšně.

Zároveň upozorňujeme na nekonkrétnost a jednostrannost – a tím i nebezpečnost negativních stanovisek k plánovanému dokončení vodního koridoru D-O-L. Uvědomujeme si totiž, že Česká republika jako jediná země, která není přímo nebo kvalitní a kapacitní vodní cestou nepřímou spojená s mořem, se dostává v rámci 28 států Evropské unie do ekonomické, ale i politické izolace. Signatáři vyjádření k dokončení vodního koridoru D-O-L se opírají o slova amerického analytika a politologa George Friedmana:

„Námořní státy jsou vždy bohatší než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny.“ Tuto ztrátu ekonomové odhadují na cca 5 % HDP.

V obecné rovině signatáři vyjádření k D-O-L souhlasí s názorem Ing. Antonína Patočky z roku 1948:

„Stoletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatímco po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní, nebude už ani památka.“

A možná platí i to, co vyslovil před 100 lety švédský geopolitik Rudolf Kjellén, totiž že ve střední Evropě nenaštane dlouhodobě klid, dokud nebude vybudován vodní koridor D-O-L.

S Vyjádřením se ztotožňují:

Ing. Jiří Aster - viceprezident Unie hospodářských komor Labe/Odra, tajemník Sekce vodní dopravy, Svaz dopravy České republiky

Ing. Vladimíra Arndtová - ekonomka

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

Vojtěch Bártek - předseda odborné skupiny Batův kanál při Českém plavebním a vodocestném sdružení

Janusz Bialic - předseda představenstva, loděnice DAMEN SHIPYARDS KOZŁE SP. Z O.O., Kędzierzyn-Koźle, Polsko

Doc. Ing. Július Binder, dr.h.c. - bývalý ředitel Vodohospodárske výstavby Bratislava, Slovensko

Ing. Miroslav Brouček, Ph.D. - Fakulta stavební, ČVUT Praha

Bc. Irena Burešová - starostka města Přelouč

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. - profesor, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

Prof. Ing. Jindřich Cigánek, CSc. - odborník na revitalizaci krajiny, stavební expert – osobnost stavebnictví r. 2013, pořadatel „zakázané“ konference D-O-L 1973, zakládající děkan Fakulty stavební VŠB Technické univerzity Ostrava

Mgr. Jaroslav Čapek - advokát

Ing. Miloslav Černý, člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení

Doc. Ing. František Čuba, CSc. - zemědělský expert, senátor Parlamentu ČR

Prof. Ing. Bedřich Duchoň, CSc. - člen Vědecké rady Fakulty dopravní ČVUT

Prof. Alfred Dubick - předseda, Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego

Środkowej Odry we Wrocławiu, Polsko

Dr. Jerzy Dudek - lektor, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Polsko

Elżbieta Marszałek - místopředseda, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej, Polsko

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

Ing. Lubomír Fojtů - člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení

Jaroslav Foldyna - poslanec, Poslanecká sněmovna PČR

Zbigniew Forlita - majitel oderského přístavu Przysań-Kopanie, Polsko

Ing. Petr Forman - místopředseda Dopravní sekce Hospodářské komory ČR, bývalý náměstek ministra dopravy a ministra pro místní rozvoj ČR

Doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur - Fakulta stavební, ČVUT Praha

Ing. František Fraus, CSc. - závodní lomu, znalec v oboru těžba, odvětví těžba uhlí, těžba nerostů, Geotechnika a báňské inženýrství F. Fraus a spol.

Ing. Jiří Friedel - ředitel závodu Dolní Vltava, Povodí Vltavy, státní podnik

Prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc., dr.h.c. - emeritní profesor Stavební fakulty ČVUT Praha, čestný předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení, člen vědecké rady ministra dopravy ČR

Zbigniew Garbień - prezident, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Polsko

Petr Gawlas - senátor, místopředseda Výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí, místopředseda Podvýboru pro dopravu a hospodářství, Senát PSP ČR

Doc. Ing. Miroslav Grégr, CSc. - bývalý místopředseda vlády ČR a ministr průmyslu a obchodu ČR

Prof. Ing. Václav Havlíček, CSc. - Fakulta elektrotechnická ČVUT, bývalý rektor ČVUT Praha

Ing. Libor Hájek - prezident společnosti Eltodo, člen vědecké rady Fakulty dopravní, ČVUT Praha

Ing. Jaromír Hladký, CSc. - Dopravno-vedecká spoločnosť, Slovensko

Ing. Ivan Hošek - vodohospodářský expert, prognostik

Ing. Vladimír Holčík - vodohospodářský expert, bývalý ředitel Výskumného ústavu vodného hospodárstva Bratislava, Slovensko

Prof. Stanisław Januszewski - předseda, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Polsko

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

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. - Fakulta dopravní ČVUT v Praze, předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Ing. Martin Jurkovič, Ph.D. - katedra vodnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita, Slovensko

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

Prof. Ing. Alica Kalašová, Ph.D. - katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita, Slovensko

Władysław Kapeluszný - předseda, Kongregacja Przemysłu Handlowa, Polsko

Ing. Jan Kareis, Ph.D. - pedagog Fakulty dopravní ČVUT Praha, ředitel projekční firmy Vodní cesty a.s.

Prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc. - ekonomka, Vysoká škola ekonomická

doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. - proděkan pro vědeckou a výzkumnou činnost ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů

Ing. Jiří Kotrba, MBA - starosta obce Urbanov

RNDr. Jan Koukal, CSc. - bývalý předseda vědecké rady Fyzikálního ústavu Akademie věd, primátor Prahy a velvyslanec ČR v Rakousku

Ing. Martin Králík, Ph.D. - Fakulta stavební, ČVUT Praha

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.

Ing. Jiří Kratochvíl - člen představenstva Svazu dopravy ČR

Ing. Petr Lachnit, CSc. - bývalý ministr pro místní rozvoj ČR

Ing. Jiří Landa - expert na rozvoj dopravní infrastruktury a bezpečnost dopravy, technický ředitel, AF-Cityplan s.r.o.

Prof. Ing. František Lehovec - profesor ČVUT, člen Vědecké rady Ministerstva dopravy ČR, Fakulta stavební, ČVUT Praha

Ing. Martin Ludvík, Ph.D. - podnikatel

Paweł Macha - starosta, Gmina Kuźnia Raciborska, Polsko

Ing. Václav Matyáš - prezident, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR

Ing. Petr Menšík - autorizovaný inženýr pro pozemní stavby; obchodní ředitel, Atelier Simona Group

Prof. Ing. Petr Moos, CSc. - Fakulta dopravní, ČVUT Praha, bývalý ministr dopravy ČR

Ing. Petr Morávek - starosta obce Břehy

Augustin Milata, a.i.arch. - autorizovaný architekt, ATELIER MILATA

Dr. Ing. Marian Milkowski - expert na vodní cesty a plavbu, Polsko

Vojtěch Mynář - místopředseda dopravního výboru Svazu měst a obcí ČR; bývalý europoslanec

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

Prof. Ing. Mirko Novák, DrSc. - Fakulta dopravní, ČVUT Praha

Ing. Václav Novák - pověřený řízením Státní plavební správy

Ing. Marek Novotný - podnikatel

Michal Pátek - podnikatel

Henryk Pierchała - lektor, člen člen regionální zkušební komise při Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Polsko

Kpt. Andrzej Podgórski - místopředseda, Zarząd Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej, Polsko

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

JUDr. Stanislav Polčák - poslanec Evropského parlamentu, místopředseda Výboru pro regionální rozvoj
Petr Poledník - předseda Regionální stavební společnosti Moravskoslezského kraje Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR
Ing. Jaroslav Pospíšil - předseda Spolku pro podporu Pomoraví
Zbigniew Prieb - předseda, Bractwo Mokrego Pokładu
Mariusz Przybylski - ředitel, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, Polsko
Joanna Przybyszewska - peňnomocnik Marszałka ds. Odry, Dolnośląski Urząd Marszałkowski, Wrocław / zmocněnkyně Rady Dolnoslezského vojvodství pro řeku Odru, ředitelka odboru regionální politiky, Wrocław, Polsko
Dr. Jan Pyš - ředitel, Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Polsko
Ing. Milan Raba - statutární ředitel ČSPL a.s., člen představenstva Svazu dopravy ČR
Dr. Ivo Rýc - ředitel poradenských služeb Asociace financování infrastruktury pro mobilitu, o. s.
Doc. Ing. Ladislav Satrapa, CSc. - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Ing. Jaromír Schling - bývalý ministr dopravy ČR
Ing. Vladislav Schrom - člen průmyslové komise Ministerstva průmyslu a obchodu ČR
Doc. Ing. Karel Sellner, CSc. - katedra managementu a ekonomiky podniku Univerzity J. E. Purkyně, Ústí nad Labem
Ing. Jan Skalický - předseda Asociace D-O-L, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR
Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc. - Ústav logistiky a managementu dopravy, ČVUT Praha
Doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD. - vedúca Katedry vodnej dopravy, Fakulta PEDaS, Žilinská univerzita, Slovensko
Prof. Dr. Zdeněk Souček, DrSc. - profesor ekonomiky průmyslu, prezident Klubu Stratég
Stanisław Staniszewski - předseda, Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Środkowej Odry w Gliwicach, Polsko
Ing. František Stolárik - předseda, Dopravno-vedecká spoločnosť, Slovensko
Ing. Michal Symerský - 2. náměstek hejtmana Olomouckého kraje
Doc. Ing. Jiří Sýkora, CSc. - zástupce vedoucího katedry telekomunikační techniky, ČVUT, Fakulta elektrotechnická v Praze
Prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc. - Vysoká škola logistiky o.p.s., zakládající rektor
Kpt. Czesław Szarek - kapitán, Przedsiębiorstwo Transportu Śródlądowego DOMMIL w Kędzierzynie-Koźlu; předseda Zarządu Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej, Polsko

Mgr. Milena Šandová - ředitelka Těžební unie
Doc. Ing. Pavel Šaradín, CSc. - dopravní logistika, Vysoká škola logistiky o.p.s.
Ing. Miroslav Šourek - člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení
Ing. Emanuel Šíp - dopravní expert, Allied Progress Consultants Association, bývalý generální ředitel Českých drah a náměstek ministra dopravy ČR
Ing. Zdeněk Škromach - místopředseda Senátu Parlamentu ČR, exministr práce a sociálních věcí
Ing. Jaromír Šlachta - emeritní vrchní rada odboru plavby Ministerstva dopravy ČR
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, zakládající ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, bývalý náměstek gen. ředitele Českých drah
Doc. Ing. Michal Toman, CSc. - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Dr. Bogdan Tomaszek - bývalý senátor a vojvoda Kędzierzyn-Koźle, Polsko
Gabriela Tomik - místostarostka, Gmina Kuźnia Raciborska, Polsko
Ing. Josef Tobola - místopředseda představenstva nadnárodní společnosti Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o. Wodzisław, Polsko
Prof. Ing. František Trnka, CSc. - ekonom, bývalý děkan zlínské Fakulty managementu a ekonomiky Vysokého učení technického v Brně
Ing. Michael Trnka, CSc. - expert v oboru hydrotechniky, vedoucí pobočky Pöyry Praha, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR
Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc. - člen vědecké rady Fakulty dopravní, Ústav dopravní telematiky, FD ČVUT Praha
Ing. Martin Weiss - podnikatel
Teresa Więckiewicz - předsedkyně, Lobbying Odrzański CIVITAS Christiana, Polsko
Ing. Eva Zamazalová - vodošopodář, dlouholetá provozní pracovnice Povodí Moravy
Ing. Vladimír Žák - dopravní expert, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Doc. Ing. Pavel Žarnay, CSc. - katedra vodnej dopravy, Fakulta PEDaS, Žilinská univerzita, Slovensko
Tadeusz Zuber - sekretář, Komisja Gospodarki Wodnej przy Krajowej Izbie Gospodarczej, Polsko

V Praze dne 22. prosince 2014

Doplňující reakce odborníků:

Někteří odborníci, kteří se rozhodli podpořit „Vyjádření“, poskytli nad jeho rámec i některé postřehy a doplňky, související s jejich odborností, znalostmi a zkušenostmi. Rozhodli jsme se je již nezařazovat do samotného textu „Vyjádření“, které bylo rozesláno řadě osobností v původním znění, a proto vás s nimi seznamujeme samostatně.

Redakce

Prof. Dr. Ing. Miloslav Šlezinger – Ústav tvorby a ochrany krajiny, Mendelova univerzita v Brně; Ústav vodních staveb, Fakulta stavební Vysoké učení technické v Brně
STANOVISKO KOMISE PRO ŽP AV

Zde je důležité konstatovat, že vzhledem k tisíciletému vývoji antropogenní společnosti již v regionu střední Evropy nelze hovořit o původním stavu ekosystémů (těžko již jen „původní stav definovat“), ale spíše o oblastech ekologicky stabilnějších než okolí, o oblastech původnímu stavu se blížících.

Právě vybudování a následný dlouhodobý provoz tohoto typu vodního díla (propojená soustava vodohospodářských děl) přinese do krajiny určitou stabilitu přírodních podmínek – ustálenější hladinu na vodní cestě, z toho plynoucí ustálenější hladinu spodní vody – a právě stabilnější podmínky (pochopitelně dle možností) jsou základem rozvoje daného ekosystému, ať se jedná o mokřady či lužní les (viz např. ramena Dunaje po výstavbě Gabčíkova).

VARIANTY ŘÍČNÍ A KANÁLOVÉ

Oponenti tu operují argumenty, které bagatelizují schopnosti regenerace narušené krajiny. Schopnost resilience (tedy schopnost ekosystému vrátit se k normálu po odeznění působení stresoru) v mnoha případech předčila i očekávání odborníků v dané oblasti, zvláště pokud budou po dokončení díla nastaveny vhodné podmínky. Při případné realizaci stavby se vůbec neobáváme, ale naopak vítáme kontrolu, podporu a spolupráci odborníků z oblasti ekologie a ochrany ŽP, aby došlo k minimálnímu narušení krajiny a přírody, a vy-

tvoření optimálních podmínek jejího následného rozvoje. Opět nutno zvýšit následně minimální narušování krajiny po zprovoznění díla oproti dálničním stavbám a významným železničním koridorům.

ÚMLUVY

K uvedeným mezinárodním úmluvám jsme jako stát přistoupili dobrovolně a s nejlepšími úmysly chránit krajinu pro další generace, nikoli z důvodů, aby se staly nástrojem zamezení rozvoje naší země v rukou úzké skupiny osob, která je využívá účelově a dlouhodobě brzdí rozvoj nejen dopravních systémů v regionu střední Evropy.

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

Domnívám se, že z dlouhodobého urbanistického hlediska propojení českého prostoru s mořem, i z hlediska ekologického a lokálního: voda a její kultivace a užití v českém prostoru je tento záměr velmi zajímavý a jeho realizace může sehrát strategickou, přímo existenční roli a jeho realizace by měla být v přednostním českém zájmu i v zájmu postavení našeho regionu v evropském prostředí. Jeho realizace, každé jednotlivé stavební dílo, je samozřejmě tématem diskuse jak z hlediska času a nákladů, tak z hlediska vhodných realizačních technologií i celkového koncepčního cílového řešení. To ovšem platí pro každou stavbu.

Ing. Ivan Hošek – vodohospodářský expert, prognostik

Je velmi zajímavé zjištění z různých publikací, že i na ladem ležícím území, a je jedno, jedná-li se o výsypku z dolů, vytěžené plochy pískoven a lomů nebo zavezené skládky, se do několika let vyskytne tolik různých „nových“ živočichů (např. motýl přástevník kostivalový nebo brouk majka) a rostlin (např. židovíník německý nebo kruštík bahenní), že je nutno je začít chránit.

Je snem každého dobrého vodohospodáře jednotlivých povodí našich řek, mít řízený vodohospodářský režim ve svém rajonu, aby v ročních obdobích nebyly zátohy 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. Jednoduše, aby bylo vody stále dost, tak akorát.

Ing. Eva Zamazalová – vodohospodář, dlouholetá provozní pracovnice Povodí Moravy

Termín „globální oteplování“ byl pro neprůkaznost odložen a v současné době se používá již termín „změny klimatu“. Do výčtu přínosů vodního koridoru by bylo vhodné doplnit jako další položku „...sociologické dopady...“. Tímto přínosem rozumím posílení zaměstnanosti, posílení národního povědomí vyplývajícího z důležitosti takovéto dopravní křižovatky na našem území, a dále nenásilné propojení s dalšími, nejen sousedními státy. A to, jak při realizaci, tak zejména při provozu stavby.

Rámcová směrnice, na kterou se stanovisko odkazuje, je promítnuta do ducha a ustanovení poslední verze vodního zákona. Není nutno se ohánět direktivami EU. V současné době jsou aktualizovány plány dílčích povodí (DP) na jednotlivých podnicích Povodí, a to včetně plánů pro zvládání povodňových rizik. Je škoda, že zde není (alespoň v plánu dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu) již zpracována alternativa pozitivního výsledku studie proveditelnosti, aby další projektová příprava staveb vodního koridoru mohla pokračovat bez problematického „lámání“ závěrů plánů DP.

Ing. Petr Lachnit, CSc. – ministr pro místní rozvoj vlády ČR (2000-2002)

Jsem dlouhodobě stoupencem vybudování tohoto vodního díla, neboť bude mít velký význam pro harmonický rozvoj České republiky s přesahem i na okolní státy. Jde vpravdě o evropský projekt nejen po stránce dopravní, ale i nástroj vzájemně výhodné mnohostranné spolupráce a spoluzítí evropských národů.

Ing. Petr Menšík – autorizovaný inženýr pro pozemní stavby; obchodní ředitel, Atelier Simona Group

S uvedeným vyjádřením se ztotožňuji. V této rovině podporuji konstruktivní dialog k D-O-L a považuji za nutné dát prostor k vyjádření všem stranám mající pozitivní i negativní postoje k D-O-L. Jsem přesvědčen, že se tak podaří nalézt řešení, které bude citlivé k přírodě a zároveň pomůže našemu rozvoji a zajistí předpoklady pro lepší konkurenceschopnost naší ekonomiky.

Doc. Ing. Karel Sellner, CSc. – katedra managementu a ekonomiky podniku Univerzity J. E. Purkyně, Ústí nad Labem

V plném rozsahu podporuji vyjádření ke stanovisku šesti odborníků k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Soudím, že tento záměr výstavby vodního koridoru je smysluplný a při náležitě péči technicky bez ohrožení životního prostředí realizovatelný, a že pozornost bude třeba věnovat ekonomické efektivitě výstavby a provozu koridoru.

Bc. Irena Burešová - starostka města Přelouč

Díky dlouholetému výkonu funkce starostky města Přelouče jsem měla možnost blíže se seznámit s projektem výstavby díla Stupeň Přelouč II i s jeho nesporným významem pro rozvoj regionu i vodní dopravy v ČR. Bohužel jsem měla i možnost seznámit se s praktikami některých „rádoby ochránců“ přírody, kteří se ve své argumentaci neštítí používat polopravdy, zkreslovat skutečnosti i neobjektivně informovat veřejnost. Je škoda, že tyto aktivisté nepochopili, že všem zúčastněným jde právě o ochranu přírody. V normální společnosti je běžné, že při střetu dvou názorů či zájmů, byť protichůdných, je snahou zúčastněných najít společnou cestu – východisko i za cenu vzájemných kompromisů. Z tohoto pohledu zřejmě ještě v normální společnosti nežijeme, před několika lety jsem měla naivní snahu s odpůrci projektu zasednout k jednomu stolu a názory vydiskutovat, setkala jsem se pouze s výsměchem. Rozhodně nepovažuji za normální současný stav legislativy v oblasti ochrany životního prostředí kdy ti, co maří potřebné a smysluplné projekty po celé republice, nenesou ani zrnko odpovědnosti za cokoli, nemluvě o zvýšených finančních nákladech či škodách, které mohou svými postoji způsobit. S postupem let se ze mě stal velký podporovatel rozvoje vodní dopravy a jako laik jsem došla k jednoznačnému názoru: vodní doprava je nejlépejší a neekologičtější druhem dopravy. V celém civilizovaném západním světě tvoří důležitou a neoddelitelnou součást dopravního systému a jejímu rozvoji je věnována odpovídající pozornost i nemalé finanční prostředky. Je pro mě nepochopitelné, že náš stát neplní svoje závazky v oblasti podpory rozvoje vodních cest, ke kterému se zavázal např. v přístupových dohodách k EU, že prohlášení o podpoře rozvoje vodních cest v ČR zůstávají pouze proklamací vlád ČR bez zjevných a konkrétních činů.

Plně podporuji Vyjádření ke stanovisku 6 odborníků k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Dopis profesora Jindřicha Cigánka ekologické organizaci Děti Země

Prezident Miloš Zeman byl vyhlášen ekologickým sdružením Děti Země dne 25.4. 2014 ropákem roku za podporu dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. O tomto ocenění, které označil prezident Zeman za další impuls pro pokračování snahy o podporu tohoto projektu, jsme již informovali v našem časopise Vodní cesty a plavba 2/2014. Na snahu ekologických aktivistů zdiskreditovat každého, kdo by si dovolil podpořit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe reagoval následně profesor Jindřich Cigánek, který se již s podobnou persekucí setkal v době tzv. normalizace jakožto pořadatel konference D-O-L 1973, která byla týden před jejím zahájením zakázána ÚV KSČ. Dopis zaslaný ekologům zůstal bez odpovědi.

Redakce časopisu se ztotožňuje s obsahem tohoto dopisu.

Redakce VCaP

V Ostravě dne 27. 6. 2014

**Prof. Ing. Jindřich CIGÁNEK, CSc.,
Studentská 1773/6, 708 00 OSTRAVA 8 – Poruba**

**Pan RNDr. Miroslav PATRIK
předseda Děti země
Cejl 157/50, 502 00 BRNO**

Vážený pane předsedo,

asi před dvěma měsíci 27 hlasujících z výboru pro udělování pejorativního ocenění „ropák roku“ hlasovalo na prvním místě pro udělení tohoto „ocenění“ prezidentu republiky p. Miloši Zemanovi, a to zejména za jeho podporu výstavbě průplavu Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L.). Čekal jsem nějakou dobu, jak se k tomuto nelichotivému ocenění postaví veřejnost a média, ale kromě několika spíše souhlasných reakcí (zejména v zahraničních médiích) jsem nezaznamenal žádnou kompetentní reakci, která by se seriózně zabývala podstatou, důvody a oprávněností udělení tohoto (ne)čestného titulu. V zájmu objektivní pravdy a v zájmu spravedlnosti proto nemám jinou možnost, než abych se na Vás obrátil tímto osobním dopisem (a také na ostatních 27 neznámých hlasujících, kteří prezidenta Zemana umístili na 1. místo škůdců životního prostředí).

Nejde mi jen o negativní obraz prezidenta České republiky jak v Česku, tak zejména v cizině, jejíž tisk s jízlivou radostí publikoval toto Vaše ocenění. (Chtěl bych Vám zde alespoň ocitovat lidovou moudrost – staré slezské přísloví, které uvádím v originále, abych se vyhnul expresivním výrazům: Špatný ftok, ktury do vlastnigo gňazda džgo.) Nijak jste totiž neposloužili Česku, když jste takto dehonestovali jejího představitele. On totiž už J. W. Goethe před mnoha lety napsal: Jen pomlouvači směle pomlouvejte, i když se slina setře, stopa vždycky zůstane. Samozřejmě nemusíme se vším, co prezident říká, souhlasit. Je mi například proti myslí jeho názor na přípustnost kumulace politických funkcí, ale to mne (nás) neopravňuje k tomu, abychom prezidenta dehonestovali v médiích a zejména v cizině. Jsou přece i jiné, kulturnější metody vyjadřování protestu nebo jiného názoru, než je veřejné zesměšnění nositele jiného názoru, než který zastáváme my.

Za závažnější však považuji kompetentnost samých hlasujících – neznám povolání a odbornou erudici všech těch dvaceti sedmi hlasujících, kteří prezidenta Zemana umístili na 1. místo, ale na internetu se lze dočíst, že mezi hlasujícími jsou kromě přírodovědců také filozofové, teologové, novináři, právníci, písničkáři, sociologové, teatrologové apod., takže si nejsem vůbec jistý, zda k jejich postoji skutečně vedly ryze odborné, anebo třeba také politické postoje, osobní antipatie či jiné důvody, nebo okolnost, že se jim sama teorie stala ideologií, což by a priori vylučovalo objektivní a seriózní úsudek.

Když jsem vyslovil tuto svou pochybnost o kompetentnosti hlasujících, máte samozřejmě plné právo se ptát, co zase opravňuje mne, abych pochyboval o objektivitě jejich rozhodnutí. Ne proto, abych se chlubil, ale abych svůj názor ospravedlnil, uvádím, že jsem autorem nebo spoluautorem 25

odborných knižních a dnes již více než 700 jiných publikací, že jsem akademikem zahraniční akademie věd, úspěšným řešitelem mnoha grantů aj. (bližší údaje o mé působnosti najdete pod mým jménem na Wikipedii), a také jsem dlouhodobě pedagogicky působil v zahraničí. Také jsem členem vědeckých rad tří zahraničních univerzitních vědeckých časopisů. A že mi ochrana přírody také leží na srdci, dokumentuji např. tím, že jsem autorem první předlohy zákona o stavební likvidaci dolů a zahrazení báňské činnosti na řadě hornických oblastí ČR i ciziny. Tento zákon se týká mnoha českých revírů, při likvidaci jejichž báňské činnosti (bohudíky) u nás nikdo nepřišel o život, na rozdíl od 316 mrtvých v cizině (pokud se mi to podařilo zjistit, ale ve skutečnosti jich muselo být mnohem více). A tyto mnou formulované zásady ochrany životního prostředí a života obyvatel v utlumených revírech se úspěšně uplatňují i v cizině. Jak mne např. informoval prof. Moroz z Doněcké univerzity, mne také paní Tymošenková (dokud byla ještě ve funkci předsedkyně vlády) uvedla české vládní delegaci jako příklad nezištné vědecké spolupráce mezi oběma našimi zeměmi v oblasti ochrany životního prostředí v hornických revírech. A také Poláci mi za spolupráci v této oblasti udělili před rokem své prestižní vědecko-pedagogické ocenění „Professor honorabilis.“ Abych však přírodní prostředí zanikajících báňských revírů, a také lidí, kteří tam žijí, mohl skutečně ochránit, musel jsem předem vyřešit několik rozsáhlých vědeckých grantových projektů a studijně navštívit mnoho států s vyspělým hornictvím na třech kontinentech, abych se teprve potom mohl kompetentně vyjádřit k této problematice. Zdůrazňuji opakovaně, že to neříkám, abych se vychloubal, ale abych dokumentoval, že k objektivním, kompetentním a seriózním názorům je člověk oprávněn teprve po důkladném studiu, po zkušenostech a přiměřené vědecké erudici. Obávám se však, že to mohlo chybět mnoha z těch 27 hlasujících, kteří se tak rozhodli hlasovat jen tak, bez hlubokého studia a bez potřebné znalosti problematiky, bez uvažování o možných negativních konkvencích svého rozhodnutí.

Prosím, uvědomujete si, proti čemu vlastně bojujete? V 5. století byla naše země ještě skoro celá pokryta pralesem a žila zde jen hrstka obyvatel, a v 25. století zase hrozí hrůzná orwellovská vize, že naše země bude celá pokryta dálnicemi, parkovišti, komunikacemi všeho druhu, sídliště i průmyslovými podniky, takže příroda bude u nás stejně vzácná, jako „jelen se zlatými parohy“. Ale mezi těmito dvěma extrémy existuje řada mezistupňů, ve kterých musíme najít modus vivendi mezi oprávněnými zájmy našich občanů (lidé jsou přece také přírodou!) a zájmy přírodního prostředí. K tomu je ale potřebný systémový přístup, který u každého rozhodnutí zvažuje všechny konkvence – negativa i pozitiva. Nelze přece a priori chránit jen „relativně přirozený ekosystém střední Evropy“, když ve svých důsledcích bude mít při fatálních povodních za svůj důsledek vyhynutí fauny a flóry v rozsáhlých zatopených inundačních oblastech a také smrt či nepředstavitelné utrpení mnoha lidí, kterému by šlo zabránit, např. kompetentní stavbou D-O-L. Nejsem si však vůbec jistý, zda jste tuto potřebu systémového přístupu při svém rozhodnutí vůbec vnímali.

Prohlížel jsem si na internetu jména dřívějších ropáků a nenašel jsem mezi nimi jméno minulého prezidenta, který svými názory o neexistenci globálního oteplování shazoval sebe i celou republiku. Globální oteplování však je objektivní realitou se všemi negativními průvodními jevy – na jedné straně očekávanými stále častějšími katastrofickými povodněmi, na druhé straně dlouhodobými obdobími sucha s minimem srážek. Povodně roku 1997 znamenaly fatální zatížení a extrémní utrpení pro lidi i pro přírodu v povodí Odry a Moravy. A kdyby existoval D-O-L s paralelním suchým korytem a přilehlými suchými poldry, vody by klidně odplynuly bez fatálních následků a škod pro lidi i pro přírodu (máte-li o to zájem, pošlu Vám studii, kterou jsem na toto téma dříve zpracoval). Naopak, přijdou-li zničující sucha, D-O-L umožní sofistikované hospodaření s vodou na rozsáhlých úrodných zemědělských oblastech. Dopravní funkce

D-O-L a výrazné snížení škodlivých emisí budou jen vítaným, vedlejším a méně podstatným efektem. A také práce pro řadu současných nezaměstnaných bude jen vedlejším příznivým bonusem výstavby tohoto průplavu. Ujišťuji Vás proto sub specie mých celoživotních zkušeností a znalostí, že D-O-L bude jednou z nejekologičtějších staveb tohoto století a Váš boj proti této stavbě tak škodí zájmům ochrany přírody i oprávněným zájmům naší země.

Nevím, zda jsem Vás přesvědčil o omylu. Lidé se mohou mýlit – errare humanum est už říkali staří Římané – ale bylo by slušné, abyste svůj verdikt odvolali. Ne soukromým dopisem, ale veřejně v tisku. Ale k tomu je třeba velká mravní síla. Přeji Vám, abyste ji našli.

S přátelským pozdravem
prof. J. Cigánek

VÝSTAVA LODĚ NA VODĚ A DOVOLENÁ V PŘÍRODĚ 2015

Ing. Vladimír Toman – ředitel výstavy

Výstava LODĚ NA VODĚ byla, je a bude v České republice a střední Evropě svým pojetím a ve svém oboru jedinečná. Výjimečnost projektu spočívá především v možnosti vystavovat lodě jak na výstavní ploše nábřeží, tak i na vodní hladině řeky Vltavy. Sedmý ročník oblíbené výstavy se bude konat opět v Praze na Vltavě – Rašínově nábřeží, Hořejším nábřeží a Smíchovské pláži ve dnech 23. 4.–26. 4. 2015 a bude již podruhé rozšířen o významnou sekci DOVOLENÁ V PŘÍRODĚ, zejména pro rodiny s dětmi a OCHRANU PŘÍRODY.

Na Rašínově nábřeží budete moci najít inspiraci pro vodní sporty, potápění, outdoor, cyklistiku, rybářství, kempování, turistiku, pobyt v přírodě a ochranu přírody. Dále se zde budou prezentovat půjčovny lodí, charter, cestovní kanceláře nabízející dovolenou a také náměty pro rekreační plavbu v Česku – na Labi, Vltavě a Baťově kanálu, ale i na zahraničních vodních kanálech. Propojení obou břehů bude zajištěno přívozy. Součástí výstavy bude také bohatý doprovodný program na souši i na vodě.

Pořadatelem a garantem této výstavy je APL – Asociace lodního průmyslu – neziskové, otevřené sdružení zástupců firem zabývajících se výrobou a prodejem lodí a lodního příslušenství, jehož hlavním cílem je liberalizace plavby na vod-

ních plochách a řekách v České republice a podpora všech obchodních aktivit s tím spojených.

Spolupořadatelem výstavy je hlavní město Praha, městská část Praha 2 a městská část Praha 5. Výstava se koná pod záštitou Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj a primátora hlavního města Prahy.

Naše stránky www.lodenavode.cz a www.facebook.com/lodenavodepraha, budou pravidelně doplňovány o nové informace.

Termín konání: 23.–26. 4. 2015

Charakteristika: výstava lodí a lodního příslušenství, vodních sportů a vše pro dovolenou v přírodě

Místo konání: PRAHA – Vltava, Rašínovo nábřeží, Smíchovská pláž a Hořejší nábřeží

Otevírací doba:

ČT 23. 4. 2015 10.00–18.00 hod.

PÁ 24. 4. 2015 10.00–19.00 hod.

SO 25. 4. 2015 09.30–19.00 hod.

NE 26. 4. 2015 09.30–17.00 hod.

LODĚ NA LABI se uskuteční 8. až 10. května 2015 v Nymburce. Akce se uskuteční na břehu Labe u mlýna a v ochranném přístavu pod městskými hradbami.

LODĚ NA VODĚ a DOVOLENÁ V PŘÍRODĚ

23.-26. 4. 2015



PRAHA - Vltava

Rašínovo nábřeží, Hořejší nábřeží, Smíchovská pláž



Výstava s mezinárodní účastí
www.lodenavode.cz
www.facebook.com/lodenavodepraha
www.aplcz.cz



Nomenklatura výstavy:

1. Lodě
2. Lodní příslušenství
3. Vodní sporty
4. Charter, servis, služby
5. Karavany a kempování

6. Rybaření
7. Cyklistika
8. Dovolená v přírodě
9. Organizace a kluby



Předání ceny polských kapitánů prezidentovi ČR Miloši Zemanovi

Ing. Josef Tobola

Prezident republiky Miloš Zeman v rámci své třídenní návštěvy Moravskoslezského kraje přijal dne 10. listopadu 2014 v zámecké restauraci v Hradci nad Moravicí delegaci osob, zabývajících se přípravou a technickým a politickým řešením vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jak z regionu Moravskoslezského kraje, tak z Polska. Večeře, které se zúčastnili kromě doprovodu prezidenta Zemana, Miroslav Novák, hejtmán Moravskoslezského kraje, Jiří Cieñciała, vládní zmocněnec pro Moravskoslezský a Ústecký kraj, nově zvolení primátoři statutárních měst Moravskoslezského kraje a starostové okolních obcí a měst, rovněž předseda Sdružení polských kapitánů kpt. Czesław Szarek, místopředseda a mluvčí tohoto sdružení kpt. Andrzej Podgórski, zplnomocněnkyně primátora Kędzierzyn-Koźle Gabriela Tomik, manažer nadnárodní společnosti připravující nadnárodní logistické centrum Věřňovice-Gorzyczki a říčního přístavu Ostrava-Bohumín Josef Tobola a Vojtěch Mynář, bývalý europoslanec, podporovatel splavnění Odry a průplavu D-O-L a organizátor propagační akce o D-O-L v únoru 2014 ve Štrasburku v době návštěvy prezidenta Miloše Zemana v Evropském parlamentu. V průběhu večere významná část diskuze byla věnována splavnění Odry a vodnímu koridoru D-O-L a zejména přínosům pro Moravskoslezský kraj, především s ohledem na prospěch tohoto projektu pro průmysl a cestovní ruch Moravskoslezského kraje a potencionální možnost vzniku několika tisíc nových pracovních míst. Kapitáni polské vnitrozemské plavby ve svém proslovu poděkovali panu prezidentovi za jeho aktivity v tomto směru a informovali,

že projekt vodní cesty Koźle-Ostrava má velkou podporu v polských regionech, podobně jako navazující přístav Ostrava-Bohumín a navrhované společné logistické centrum Gorzyczki-Věřňovice, které řeší rovněž možnost napojení širokorozchodné železnice z 60 km vzdáleného polského Slawkowa k hranici ČR. Dále slavnostně oznámili, že valná hromada kapitánů vnitrozemské plavby v Polsku se dne 8. 4. 2014 rozhodla udělit panu prezidentovi ČR Miloši Zemanovi prestižní cenu kapitánů Držet kurz, a to za jeho přínos k vytvoření předpokladů pro dohodu o rozvoji vodních cest spojující Polsko a Českou republiku v rámci mezinárodních dopravních koridorů, včetně plavebního spojení Ostrava-Koźle a budoucího dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Cena nese latinský citát Horacia „Dimidium facti, qui coepit, habet”, tedy „Ten kdo začal, má už polovinu hotovou”. Přítomní kapitáni a další členové delegace na závěr setkání předali tuto cenu a jmenovací diplom panu prezidentovi – viz. snímek. Prezident tuto cenu přijal a oznámil, že bude umístěna na důstojném místě v jeho pracovně na Pražském hradě.

Dále všem přítomným oznámil, že ve dnech 11. a 12. prosince 2014 v Praze, na setkání prezidentů států Visegrádské čtyřky, Rakouska a Slovinska bude na programu projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho očekávaný pozitivní přínos pro předmětný středoevropský region. Jak je už známo tento příslib byl splněn a tato informace byla zahrnuta do společného tiskového prohlášení prezidentů Visegrádské skupiny, Rakouska a Slovinska, vydaném po skončení summitu.



IV. zasedání Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L ve Vratislavi

Ing. Vojtěch Dabrowski – odbor plavby Ministerstva dopravy ČR

České delegaci na IV. zasedání Česko-polské pracovní skupiny v polské Vratislavi dne 23. října 2014 předsedala paní **Katarína Koleničková**, ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy České republiky.

Polské delegaci předsedal pan **Witold Sumiślawski**, předseda Polské vodohospodářské správy (KZGW).

Slovenské delegaci, která je v rámci pracovní skupiny pozorovatelem, předsedal pan **Matej Vaníček**, ředitel odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy, stavebnictví a regionálního rozvoje Slovenské republiky.

Jednání zahájil pan Witold Sumiślawski, předseda KZGW, a poděkoval všem za účast. Předsedové delegací představili členy svých delegací, jejichž seznam je připojen k tomuto zápisu. Na programu bylo projednání následujících témat navržených českou delegací:

1. Změna plánu práce pracovní skupiny tak, aby se porady konaly pravidelně 2x ročně.
2. Aktualizace řešení vyhnutí se (obejití) hraničních meandrů Odry v oblasti Bohumína.
3. Možnost určit (vymezit) mezivládní smlouvou hraniční kontaktní bod vodní cesty (analogicky, jak je tomu u přeshraniční pozemní komunikace).
4. Možnosti rozdělení na etapy a prioritní výstavba úseků vodní cesty D-O-L, které mohou poskytnout přínosy v reálném čase, tj. úsek Kožle-Ostrava, pro který lze využít finanční prostředky z programu přeshraniční spolupráce PR-ČR.
5. Plavební řešení na vodní nádrži Racibórz.
6. Zařazení vybraných variant obejití hraničních meandrů v územním plánu obce Krzyżanowice (PR).
7. Informace o syntéze doposud realizovaných studií týkajících se vodního koridoru D-O-L provedené českou stranou.

Ad 1.

Česká delegace navrhla, aby se z důvodu probíhajících plánovacích a projekčních prací konala zasedání pracovní skupiny D-O-L dvakrát ročně. Předseda Sumiślawski s tímto návrhem souhlasil s tím, že frekvence setkání bude vyplývat z předem avizovaných témat určených k projednání.

V souvislosti s výše uvedeným předseda Sumiślawski navrhl, že předmětný úsek spojení D-O-L by vyžadoval zařazení a zohlednění ve strategických národních dokumentech, to jest mezi jinými v současně v Polsku pořizovaném Vodohospodářském plánu a Plánu řízení povodňových rizik. Tento plánovací cyklus se vztahuje na všechny státy Evropské unie.

Harmonogram těchto prací zavazuje polskou stranu vypracovat tyto plány a předložit k projednání v rámci veřejného projednávání ve lhůtě do 20. prosince 2014. Po jejich schválení, v perspektivě nejbližších 6 let, mohou být v Polsku realizovány projekty, které byly do těchto plánů zařazeny. Citované plány nezahrnují plánované záměry, nýbrž již konkrétní investice (stavební projekty), alespoň s částečnou dokumentací. V současné době nejsou investice spojené s D-O-L uvedené v žádném z těchto plánů, jejichž pořizování je dokončováno.

Česká delegace informovala, že v únoru 2014 předložila Evropské komisi doklady týkající se mezi jinými plavby na Odře, Vltavě a Moravě. V současné době se počítá s tím, že v období 2. perspektivy (období let 2014–2020) se bude zpracovávat Studie proveditelnosti pro český úsek propojení Dunaj-Odra-Labe a ostatní nezbytná dokumentace. Existuje dohoda mezi rezorty životního prostředí, územního rozvoje a dopravy k realizaci koridoru D-O-L ve třetím plánovacím cyklu (po roce 2020) pod podmínkou, že Ministerstvo dopravy předloží příslušné odůvodnění.

Polská delegace uvedla, že je nezbytné zpracování strategie, ve které budou uvedené zájmy obou stran, která pak bude základem pro další aktivity a určování strategických cílů. Budou také základem pro zpracování programů a z nich vyplývajících úkolů. Podrobnost problematiky navržené k projednání na

tomto setkání českou delegací znemožnila v současné plánovací a rozhodovací fázi polské straně jednoznačně se vyjádřit a poskytnout jednoznačné odpovědi. Je tedy nutné vypracovat strategickou analýzu, včetně ekonomické, která bude obsahovat strategické cíle a jejich soulad s Rámcovou směrnicí pro vodní politiku a Povodňovou směrnicí.

Pavel Santarius (ČR), zástupce Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, deklaroval zpracování Studie proveditelnosti, která by mohla být financována z programu přeshraniční spolupráce. Příslušnou projektovou žádost týkající se Studie proveditelnosti je nutno zpracovat a předložit na počátku roku 2015. Polská delegace v průběhu diskuze informovala, že vyvine snahu, aby se do zpracování výše uvedené Studie proveditelnosti zapojila také zainteresovaná polská, regionální organizační složka.

Skupina D-O-L současně předpokládá, že orgány veřejné správy, tj. Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí a Ředitelství vodních cest za českou stranu a za polskou Ministerstvo infrastruktury a rozvoje a Národní vodohospodářská správa budou mít v průběhu přípravy studie statut pozorovatelů a nebudou se podílet na jejím financování.

Bylo stanoveno, že projektová žádost, kterou připraví výše uvedené sdružení, bude zaslána na vědomí polské straně.

Ad 2.

Česká delegace požádala o opětovné posouzení preferovaných variant obejití hraničních meandrů Odry. Toto téma má být podrobněji projednáno na dalším zasedání pracovní skupiny D-O-L.

Česká delegace také informovala, že pro potřeby přípravy projektové žádosti na zpracování Studie proveditelnosti chce Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje poskytnout podklady a studie týkající se obejití hraničních meandrů Odry.

Ad 3.

Česká delegace upozornila, že v případě rozhodnutí o realizaci investice v příhraničním úseku bude nutno podepsat příslušné mezivládní dohody.

Ad 4.

Česká delegace informovala, že jednou z šesti etap realizace propojení D-O-L je úsek Kožle-Ostrava.

Polská delegace informovala, že na vládní úrovni nebyly provedeny příslušné ekonomické a technické analýzy a posouzení vlivu na životní prostředí a nebylo přijato na ně navazující rozhodnutí o realizaci propojení Dunaj-Odra-Labe.

Ad 5.

Polská delegace předá české straně informaci o možnosti modifikovat investiční záměr nazvaný Výstavba protipovodňového poldru Racibórz Dolny za účelem vytyčení plavební trasy a vybudování plavební komory.

Ad 6.

Předseda Sumiślawski oznámil, že se obrátí na příslušnou územní samosprávu s žádostí o zohlednění v územním plánu ploch, které by mohly být v budoucnu využity k obejití hraničních meandrů Odry.

Ad 7.

Česká delegace informovala, že Studie proveditelnosti je realizována ve dvou etapách. První etapa, zahrnující posouzení doposud vypracovaných podkladů a studií, je v současné době realizována a její ukončení se plánuje v říjnu tohoto roku. Pro druhou etapu, která představuje přípravu vlastní studie, se počítá realizace v průběhu půldruhého roku. Dokument bude řešit otázky vodních zásob, protipovodňové ochrany a plavební záležitosti. Studie proveditelnosti bude zahrnovat vodní cestu Dunaj-Odra-Labe na území České republiky.

Předsedové české a polské delegace poděkovali za setkání a přínosné rozhovory.

Paní Katarína Koleničková navrhla a pozvala přítomné na další jednání pracovní skupiny D-O-L, která se uskuteční v březnu 2015 v České republice.

Junckerův fond a vodní cesty

Evropská komise zveřejnila na podzim 2014 sdělení s názvem Investiční plán pro Evropu. EK totiž již ve svých závěrečných z června 2014 upozornila na nedostatečnou míru veřejných i soukromých investic. Před svým zvolením na předsedu Evropské komise představil dne 15. července 2014 **Jean-Claude Juncker** Evropskému parlamentu svůj program reform, který zahrnoval zejména záměr v příštích třech letech zmobilizovat 300 mld. eur veřejných a především soukromých investic.

Nově ustavená komise zveřejnila svůj investiční plán dne 26. listopadu 2014.

V návaznosti na rozhodnutí Rady Evropy by komise měla během ledna předložit návrh legislativního opatření ke zřízení **Evropského fondu pro strategické investice (EFSI)**, které by Evropský parlament a Rada Evropy měly urychleně přijmout tak, aby byl EFSI plně funkční do června 2015. Fond bude tvořen zárukou rozpočtu EU ve výši 16 mld. eur (krytou 8 mld. euro z rozpočtu EU a prostředky EIB ve výši 5 mld. eur). Komise předpokládá, že vložené prostředky do Fondu ve výši 21 mld. eur díky očekávanému multiplikačnímu efektu – kdy 1 euro z veřejných prostředků má vytvořit zhruba 15 eur investic – vygenerují celkem během tří let 315 mld. eur.

Ačkoliv finanční nástroje, kterými by se měl fond řídit, nejsou dosud jasné, byl již zpracován **indikativní seznam projektů**. Vznikl na půdě vytvořeného Task Force na základě vstupů od jednotlivých členských států. Těchto **projektů je nashromážděno několik tisíc** (je to 646 stran tabulek, kde na každé stránce je i přes deset projektů). Z hlediska rozvoje **vodních cest** je pozoruhodné srovnání projektů, předložených **Polskem a Českou republikou**.

Česká republika:

- **těžko uvěřit, ale ani jeden projekt**

Polská republika:

- **modernizace oderské vodní cesty nejméně do IV. třídy,**
- výstavba Slezského průplavu,
- **výstavba 1. etapy vodní cesty Dunaj-Odra-Labe: přeshraniční úsek Kožle-Ostrava,**
- modernizace hydrotechnických staveb na splavném dolním úseku řeky Noteč (km 38,9–176,2)
- modernizace Bydgoszczkého kanálu a dolního toku řeky Noteč (km 14,8–176,2) na II. tř.,
- výstavba plavebního stupně na Visle u Włocławku,
- rekonstrukce regulačních opatření na Wartě od km 0,00 (Kostrzyn nad Odrou) do km 68,2 (Santok), obnovení na II. tř.,
- obnova regulačních staveb na dolní Visle (km 847–772),
- obnova regulačních staveb na dolní Visle (km 772–718),
- obnova regulačních staveb na dolní Visle (km 933–847),

- modernizace hydrotechnických staveb na Bydgoszczském kanále mezi km 14,8–38,9, včetně komor Okole, Czyżkówko, Prady, Osowa Góra, Józefinki, Nakło Wschód a jez Józefinki,
- revitalizace splavné řeky Brdy a přestavba uzlu vodních cest Bydgoszcz,
- modernizace plavebních komor na vodních cestách Nogat, Szkarpa a Martwa Wisla.

Z našeho pohledu je více než unikátní, že Polsko uplatňuje nejen současnou Odru, ale také vodní cestu Kožle-Ostrava, a to jako 1. etapu D-O-L. Naše orgány se tím zřejmě nezabývaly.

A na dokreslení ještě:

Slovenská republika:

- Vážská vodní cesta (E 81) – mezinárodně významná vodní cesta s propojením SK-CZ-PL; připojení na Baltické a Černé moře,
- Vodní díla Sereď-Hlohovec – klíčový projekt pro otevření dosud nesplavných 26 km Vážské vodní cesty.

Spolková republika Německo:

- Prohloubení řeky Labe - odstranění úzkých míst pro přístup k námořním přístavům,
- Prohloubení řeky Labe - odstranění úzkých míst pro přístup k námořním přístavům,
- Vodní cesta Dortmund-Ems – výstavba 5 nových plavebních komor,
- Rekonstrukce malých plavebních komor na průplavu Wesel-Datteln,
- Rekonstrukce plavební komory Erlangen (Main-Donau-Kanal),
- Rekonstrukce plavební komory Kriegenbrunn (Main-Donau-Kanal),
- Oprava plavebního stupně Kachlet (Dunaj),
- Jez Koblenz – oprava nábřeží (Mosela),
- Průplav Nord-Ostsee – oprava a rozšíření světově nejvytíženější vodní cesty (vč. plavebních komor), spojující západ a východ Německa s Evropou,
- Politické rozhodnutí o generálním zvětšení parametrů plavebních komor.

Republika Chorvatsko:

- Obnova a zlepšení plavebních podmínek vodní cesty na řece Sávě,
- Výstavba víceúčelového průplavu cesty Dunaj-Sáva,
- Výstavba nového přístavu Istok Vukovar na průplavu Dunaj-Sáva.

Francouzská stavba průplavu Seina-severní Evropa je v seznamu uvedena jako vzorový projekt.

Zpracoval: Petr Forman

Mezinárodní konsorcium vedené Námořním institutem v Gdaňsku prozkoumá možnosti revitalizace vodní cesty spojující Baltské a Černé moře

Andrej Rekeš – tajemník Komise pro rozvoj vodní cesty E40 v úseku Dněpr-Visla

Námořní institut v Gdaňsku a běloruská státní společnost Dněpro-bugská vodní cesta (klient), podepsaly v Minsku smlouvu o studii proveditelnosti. Odborníci budou zkoumat ekonomické, technické, environmentální a další aspekty obnovy vodní cesty E-40 mezi polským Gdaňskem a ukrajinským Chersonem.

Do 11 měsíců konsorcium prozkoumá možnosti využití vodní cesty E-40 a navrhne tři konkrétní scénáře pro její revitalizaci. **Výsledky zkoumání budou prezentovány na konci roku 2015.**

Spolu s Námořním institutem v Gdaňsku konsorcium tvoří: Institut ekonomiky dopravy a logistiky (Německo), státní podnik Chernomorinprojekt (Ukrajina), Evropsko-ukrajinská agentura podnikání a inovace (Německo) a Národní akademie věd Běloruska.

Vodní cesta E-40 vede přes polské, běloruské a ukra-



Výstavba nové plavební komory třídy Va na vodním uzlu č. 8 Zaluže na průplavu Dněpr-Bug v roce 2014

jinské území a spojuje námořní přístavy Gdaňsk a Cherson. Je tvořena řekami Visla, Bug, Pripjat a Dněpr. Nicméně, dnes lodě neproplují přes nesplavný úsek řeky úsek Bug, mezi Varšavou a Brestem. V této sekci jsou chráněné oblasti, patřící do evropské sítě Natura 2000, proto plánování a výstavba hydrotechnických staveb v těchto oblastech vyžaduje velice důkladnou analýzu.

Revitalizace vodní cesty E-40 by umožnila přepravu až 4 milionů tun nákladu ročně. Výrazně by zjednodušila obchod mezi Polskem, Ukrajinou a Běloruskem díky nižší spotřebě paliva a schopnosti převážet objemné náklady. Dalším očekávaným výsledkem by byl rozvoj moderní logistické infrastruktury v příhraničních regionech tří sousedních zemí a rozvoj turistického ruchu.

Za provádění všech potřebných výzkumů, obdrží konsorcium jako vítěz mezinárodní soutěže 493 000 eur. Finanční prostředky pro tento účel pocházejí z Evropské unie v rámci projektu revitalizace vodní cesty E-40. Vedoucí tohoto projektu je běloruská státní společnost Dněpro-bugská vodní cesta, zatímco polská strana je zastoupena úřadem maršálka v Lublinu a Asociací místního a regionálního rozvoje Progress.

"Bohaté zkušenosti, kterými disponují účastníci konsorcia, jsou předpokladem pro získání vysoce kvalitní studie. Námořní institut v Gdaňsku více než padesát let studuje vodní dopravu, a Institut ekonomiky dopravy a logistiky úspěšně realizoval zakázky nejen v Evropě, ale i v Číně a zemích Perského zálivu," zdůraznil Nikolaj Koteckij, ředitel společnosti Dněpro-bugská vodní cesta.



Mapa vodní cesty E-40

40. výročí zahájení pionýrských plaveb po Odře – výzva pro současnost

Ing. Pavel Neseť, CSc. – odborná skupina ČPVS Moravské vodní cesty

Splavnění Odry do Ostravy je dlouholetým požadavkem vedení ostravských průmyslových podniků, kterým stále chybí možnost přepravovat své výrobky, především těžké a rozměrné výrobky, hromadné zboží a suroviny do námořních přístavů a zpět. Silnice a železnice omezuje rozměry a hmotnosti vyráběných kusů. Nejvhodnějším dopravním prostředkem pro přepravu nadgabaritů je loď na vodní cestě. Řeka Odra je splavná od Kožle až do Štětína. Proto je dlouholetou snahou ostravského průmyslu splavnit řeku Odru od Kožle alespoň do Ostravy.

Splavnění Odry do Ostravy bylo vždy součástí projektu plavebního propojení z Dunaje na Odru a Labe. Za Rakousko-Uherska bylo uzákoněno v zákonu č. 66 ze dne 11. 6. 1901 o stavbě vodních drah a provedení úprav řek, kde byla na prvním místě uvedena stavba lodního průplavu z Dunaje do Odry, což bylo převzato do zákona ČSR č. 50/1931 Sb. O státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. Podle tohoto zákona byl na Odře postaven v roce 1937 Koblovský jez a na řece Moravě jezy ve Spytihněvi, Nedakonicích a před tím v roce 1925 jez v Kroměříži. Po válce v roce 1948 byl postaven jez v Hodoníně. Bohužel Koblovský jez se dostal vlivem poddolování do poklesové kotliny a musel být jako nefunkční zrušen. Nahradil jej v roce 1963 jez v Přívoze. V roce 1966 byl postaven jez Lhotka na Odře spolu s jezem Bělov na řece Moravě, které se staly poslední realizovanou součástí vodního koridoru D-O-L. Zdrže těchto jezů jsou většinou upraveny pro plavební využití. Tím byla zatím ukončena na trase z Dunaje do Odry stavební činnost respektující vodní cestu.

Impulsem k praktickému posouzení a využití plavebních podmínek na horní Odře byla konference **4. Plavební dny 1974 v Ostravě** ve dnech 25.–27. 6. 1974. Na základě této konference převzaly iniciativu Vítkovické železářny podporované Severomoravským krajem a zapojily svoje pracovníky do přípravy zkušebních plaveb na přepravu svých výrobků lodní dopravou po Odře do námořních přístavů. Později byli tito pracovníci zařazeni do nově vzniklého odboru letectví a vodní dopravy ve Vítkovických železárnách. Pro tyto snahy se našla příznivá odezva v sousedních příhraničních regionech Polska. Ukázalo se, že mezi koncem splavnosti Odry v Kožle a Ratiboří je možná plavba menších lodí s maximálními parametry 5,35x41,9 m a ponorem do 1,2 m, které umožňuje plavební komora v Kožle. Další plavbě bránil pouze kamenný práh na odlehčovacím kanálu Ulgi na Odře, který se dařilo překonat pouze při vyšších průtocích. K jeho překonání byla později zřízena provizorní lodní propust se soustředěným průtokem vody mezi svodidlovými larsenovými stěnami. Tímto přechodem se silným prouděním nebylo možné proplout bez pomocné přířeže dalšího remorkéru. Po překonání prahu již bylo možné proplout až k ústí Olše bez větších obtíží. Po několika letech využívání byly larsenové stěny na kamenném prahu při povodni poničeny a správa řeky Odry je poté odstranila. **Pro překladiště na Odře bylo vybráno místo v Kopytově** vzdálené 2,5 km od konce hraničních meandrů. Překladiště bylo vyprojektováno Projekčním a Inženýr-

ským střediskem ve Frýdku-Místku. Jeho součástí je larsenová stěna s plošinou a krátkou příjezdní komunikací. Na řece pod tímto překladištěm bylo nutno odstranit překážky, jakými byly spadané stromy a nánosy na brodových úsecích. Překladiště bylo vybudováno a zprovozněno ve velmi krátkém čase.

K zahájení zkušebních plaveb došlo 5. 4. 1975 z Kopytova. Prvním nákladem byly trubky odesílané z Vítkovic do NDR. Pro přepravu byly použity čluny polské správy vodní cesty a nízkoponorový remorkér Los s podporou vítkovické nízkoponorové vodometné lodi Bobra. Při první plavbě se obtíže pod překladištěm vlivem příznivých vodních stavů podařilo překonat. Předchozí vývoj a popis zkušebních a pionýrských plaveb je uveden v časopise Vodní cesty a Plavba č. 3/2011. Celkem bylo do roku 1981 uskutečněno 17 plaveb, při nichž bylo přepraveno cca 1100 t výrobků. Při dalších plavbách docházelo k nasednutí lodí na brodech. K uvolnění lodí bylo nutno vytvořit vlnu zvýšením průtoku vody z přehradních nádrží. Povodí Odry na základě výjimek umožnilo vypuštěním vln pokračování uvíznutých lodí v plavbě. S tím manipulační řady přehrad nepočítaly, proto nedošlo k trvalejšímu využití vlnování pro podporu plavebního provozu. Tím bylo omezeno pokračování těchto zkušebních plaveb na krátké období příznivých vodních stavů. Obtíže s načasováním těchto plaveb do období příznivých vodních stavů vedly v roce 1981 k jejich přerušení do doby než budou vytvořeny podmínky pro pravidelný provoz.

Vypouštění vln narušovalo hospodaření s vodou v přehradních nádržích. Bylo proto zadáno **posouzení možnosti vlnování** ze zdrže budoucího jezu Bohumín (Kopytov). K tomuto účelu bylo v roce 1979 zkušebně zorganizováno řízené vypouštění vln s měřením času doběhu a hloubek na kritických místech s objemem vlny 1,77 mil. m³. Vytvoření této vlny by měla umožnit zdrž Bohumín (Kopytov) na Odře. Počítalo se ze zabezpečením hloubek 0,8–1,9 m a podjezdých výšek 4,0 až 5,5 m. Pro stanovení hloubek je rozhodující stav na vodočtu Miedonia. Pro minimální plavební hloubku 0,8 m je nutný stav na vodočtu Miedonia 228 cm a průtok 62,2 m³/s s případným nadlepšením průtoku dotací do 50 m³/s v trvání 8 hodin. Pro dosažení stavu na vodočtu Miedonia 280 cm je potřebný průtok 101 m³/s, což je předpokladem pro zabezpečení plavební hloubky 1,2 m. Při délce vlny 4 hodiny v průměrně vodném roce je plavba možná 270 dnů/rok (z toho 208 dnů na vlnách) a v suchém roce 110 dnů/rok (z toho 96 dnů na vlnách). Kritickým místem těchto úvah je ratibořský práh na začátku odlehčovacího kanálu. Jeho eliminace je základním předpokladem těchto úvah. Tyto úvahy měly vést k praktickému vyústění na stavbu jezu Bohumín, což se nestalo.

Až nyní **při stavbě nádrže Ratiboř už v 1. etapě poldru Ratiboř dolní bude umožněno odstranění ratibořského kamenného prahu.** Po několika odkladech byla stavba hrází a objektu poldru Ratiboř dolní zahájena v roce 2014. Objekt i bez vzdouvacích zařízení umožní proplutí menších lodí do řeky Odry v nádrži a korytem Odry v celém úseku nádrže až po ústí řeky Olše. Bohužel

využití překladiště Kopytov nebude v současnosti možné, neboť překladiště a řeka Odra nad ústím Olše je součástí Chráněného území Hraniční meandry řeky Odry. **Obchvat hraničních meandrů** byl dlouholetým bodem programu česko-polských jednání o vodním koridoru D-O-L. Bohužel pravobřežní řešení, které by umožnilo začlenit do systému připravovaný přístav Gorzyczki-Věřňovice nebylo možné prosadit pro záporné stanovisko města Bohumín. V dalších jednáních polská strana souhlasila s levobřežní variantou, která počítá s jezem ve Starém Bohumíně nad meandry, s levobřežním plavebním kanálem a plavební komorou v Zabelkové s rejdami a vodní elektrárnou. Samozřejmou součástí jezu Bohumín bude rybovod a skluz pro malé sportovní lodě. Na posledním jednání s polskou stranou ve Vratislavi bylo přislíbeno, že toto řešení bude zapracováno do územního plánu Gminy Krzyżanowice. **Tento objekt jezu Bohumín včetně levobřežního kanálu, plavební komory a vodní elektrárny v Zebzydowicích je pro řešení splavnění Odry do Ostravy klíčový a prvořadý.**

Pro spolehlivou celoroční plavbu je potřebné celý úsek od Kožle po Ostravu splavnit na Vb. tř. vodních cest v parametrech vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, jehož bude součástí. V současnosti jsou polské regiony s Ostravou o nutnosti tohoto řešení zajedno, ale chybí o tom mezistátní smluvní ujednání. Toto ujednání chybí nejen ve vztahu k levobřežnímu obchvatu hraničních meandrů, ale i k rozestavěné nádrži Ratiboř, která se zatím realizuje jako 1. etapa poldr Ratiboř dolní. **Výpustný objekt a hráz nepočítá s umístěním plavební komory. Pokud se nyní neuloží do hráze alespoň rozhodující část plavební komory, nastane později problém s rozkopáním hotové hráze.** Též řešení horní rejdy v nádrži by mělo být již nyní zohledněno. Plavidla v rejdě musí být chráněna před příčným prouděním do výpustného objektu v hrázi. V projektu uvedené řešení je nevyhovující. Střední pole může sloužit jen jako dočasná propust pro malá rekreační plavidla a osobní lodě. Současné řešení poldru je přínosem pouze v tom, že ruší ratibořský kamenný práh.

Polský úsek Odry mezi Ratiboří a Kožle zatím má parametry I. tř. vodních cest. Její rekonstrukce na Vb. tř. vodních cest závisí plně na rozhodnutí Polska, zda zrealizuje platnou variantu vedenou údolím Odry s plavebními stupni Dziergowice a Kožle, nebo se vrátí k variantě

s navázáním na Kędzierzyský kanál a na zdrž Nowa Wieś na Gliwickém kanále s rekonstruovanými stupni Nowa Wieś a Klodnica. Obě řešení jsou rovnocenná.

Na českém úseku by mělo dojít k využití upravené řeky Odry, která je podložena zákonnou úpravou dle zákona 114/1995 Sb. jako využitelná vodní cesta od státní hranice s Polskem po Polanku nad Odrou. Využijí se zdrže jezů Bohumín, Lhotka a Svinov. Nad mostem Poslanecké spojky začíná průplavní úsek se stupni Výskovice, Proskovice a Petřvaldík k přístavu Sedlnice pro Průmyslovou zónu Mošnov. Tím vznikne vodní cesta v délce 90 km z toho 55 km je na polském území (v tom je 15 km v nádrži Ratiboř) a 35 km na českém území. Tato koncepce podporovaná Sdružením pro rozvoj Moravsko-slezského kraje poskytuje možnost nákladového vyrovnání s polskou stranou k dosažení shody pro uzavření mezistátní smlouvy. V podstatě je trasa územně hájena, ale mohou nastat místní úpravy. Jednou je návrat k původnímu řešení obchvatu kolem jezu Přívoz. Pro zachování tohoto jezu se zdrží hovoří nutnost respektovat jeho sportovní a rekreační využití, ke kterému dnes slouží. Sportovní loděnice Perun má výhodnou návaznost na MHD a centrum. Jez Přívoz byl postaven jako náhrada za zrušený jez Koblov. Jeho zrušení předpokládané Směrným územním plánem Ostravy je neodůvodněné.

Závěrem nutno ocenit snahu ostravského průmyslu k využití oderské vodní cesty k dopravě svých výrobků. Pionýrské plavby před 40 lety se uskutečnily za neuvěřitelně obtížných podmínek. Dnešní požadavky na spolehlivost vodní dopravy a ekonomiku musí vést k postupnému vybudování kvalitní vodní cesty. **Klíčovými objekty jsou levobřežní obchvat meandrů s jezem Bohumín a dořešení vložení plavební komory do hráze nádrže Ratiboř.** To umožní před tím, než bude dokončena a zprovozněna celá vodní cesta, zavedení rekreační lodní linky mezi Ostravou a Ratiboří i sportovní a rekreační plavby na Odře.

Použitá literatura:

- Plavební dny 1974 Ostrava, – sborník*
- Plavební dny 1980 Ostrava, – sborník*
- Pokusy s vlnovým nalepšováním hloubek na Odře – Čuba, Kreuz, Pavlík,*
- Zabezpečení plavby v 1. etapě splavnění Odry do Ostravy – Kabele,*
- Vodní cesty a plavba č.3/2011*
- Ostrava a průplav Dunaj-Odra-Labe – Viteček, Kolařík*



Los 001 z Kopytova



Překladiště Kopytov



Přístaviště Kopytov



Slavnostní vyplutí z Kopytova

Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – Ředitelství vodních cest ČR

Rok 2014 byl pro Ředitelství vodních cest ČR a investiční program rozvoje infrastruktury vodních cest v České republice přelomový. Ze stavu, kdy byla prakticky pozastavena příprava investičních akcí a nebyla zahajována výběrová řízení na žádné nové stavby, se od ledna 2014 po nastavení nových administrativních a kontrolních mechanismů novému vedení Ředitelství vodních cest ČR podařilo vybrat zhotovitele a zahájit stavební práce na 4 velkých stavbách a opět se rozjela procedura projektové přípravy strategických i drobnějších akcí.

Stavby vstupují do roku 2015

V pokročilém stavu jsou práce na komplexní modernizaci dvou plavebních komor na středním Labi, zahájené v červenci 2014.

Během podzimní odstávky trvající téměř 3 měsíce byla na plavební komoře Velký Osek odřezána a odbourána prakticky celá pravá betonová zeď plavební komory směrem ke břehu, jejíž beton je po 60 letech zcela degradován. Ihned poté byla na jejím místě vybetonována zeď nová, s povrchem směrem do plavební komory z osvědčených železobetonových prefabrikátů se zabudovanými úvaznými prvky, žebříky a odraznými tránci. Po ukončení odstávky v prosinci byla plavební komora uvedena opět do provozu. Kromě nové zdi se plavební komora dočkala rovněž nového hydraulického ovládání, elektroinstalace a automatického řízení. Na podzim roku 2015 budou práce pokračovat levou zdí plavební komory oddělující ji od prostoru podjezí, která bude pod ochranou jímky také odbourána a vybetonována bude zeď nová. V neposlední řadě budou v horním ohlavi osazena nová moderní poklopová vrata, která nahradí původní vyvinutá prof. Čábelkou jako jejich vůbec první použití. Tato stará vrata v roce 2013 definitivně dosloužila a dočasně se používají provizorní zdvižná vrata. V prosinci 2015 tak bude plavební komora kompletně zmodernizována a jsem přesvědčen, že její uživatelé ocení zejména dostatek úvazných prvků pro bezpečné proplavování velkých lodí i malých rekreačních plavidel.



Plavební komora Velký Osek je po rekonstrukci opět v provozu

Plavební komora Brandýs nad Labem v průběhu podzimní odstávky roku 2014 žila zejména sanací betonových konstrukcí dlouhých obtoků, injektáží rubu zdí plavebních komor pro jejich lepší zatěsnění a kompletní výměnou elektroinstalace a ovládání. Během roku 2015 se práce soustředí na vyřešení problému s nestabilním dnem. Prvním krokem je trysková injektáž na obvodu dna plavební komory podél zdi, která má utěsnit a zajistit prostor pro následné vybourání původního a zřízení nového dna. Injektáže poběží během prvního pololetí 2015 při střídavém zastavování provozu vždy na několik dní, během něhož budou vrtací a injektážní práce probíhat. Jiný způsob zcela bez omezení plavebního provozu bohužel není, nicméně v letním období a v době plánovaných plaveb práce nebudou probíhat a dopady na plavbu by tak neměly být výrazné. Během podzimní dvouměsíční odstávky pak bude ve vyčerpané komoře vybouráno původní dno a vybetonováno dno nové, zakotvené do podloží.

V prosinci 2015 tak skončí dlouhodobá modernizace plavebních komor na Labi a vodní cesta by měla být připravena pro očekávaný nárůst provozu po jejím prodloužení do Pardubic.

Na druhé straně republiky na Baťově kanálu od září probíhá výstavba nového přístavu Petrov, který místní provozovatelé lodí i místní samospráva dlouhodobě očekávají. I díky její vydané podpoře a příznivému podzimnímu počasí stavba úspěšně pokračuje. Po přehrazení a vypuštění přílehlé části Baťova kanálu byl vyhlouben přístavní bazén, odstraněna původní boční hráz kanálu a nasypána zemní hráz nová. Betonová přístavní zeď u servisního centra je také hotová a nyní pokračuje v dílnách výroba ocelových konstrukcí mol. Do dubna 2015 budou mola smontována, aby se plavební kanál znovu napustil a od začátku plavební sezóny 1. 5. opět sloužil. Stavba pak bude pokračovat dokončovacími pracemi včetně výstavby provozního objektu. Ředitelství vodních cest ČR se bude snažit, aby v letní sezóně přístav přivítal první návštěvníky.



Stavba nového rekreačního přístavu Petrov na Baťově kanálu

Na vltavské vodní cestě stále průběžné plavbě brání poslední překážka, a to pevný jez Hněvkovice bez plavební komory a přilehlý nesplavný úsek koryta. V roce 2014 se konečně podařilo dokončit zadávací řízení na zhotovitele stavby, v prosinci byla uzavřena smlouva a stavební práce mohly začít. Ještě před koncem roku proběhl záchranný sběr mlžů a v lednu 2015 začalo hloubení v korytě řeky. Během roku 2015 budou práce soustředěny na vybudování jímky pro novou plavební komoru na jezu, pro něž bude použit materiál z prohrádky dna mezi Hněvkovicemi a Týnem n.V. Ve druhé polovině roku pak budou betonovány nové konstrukce plavební komory a postupně bude pokračovat prohrádka dna směrem k Týnu nad Vltavou. Celá stavba, spolufinancovaná z EU prostřednictvím Operačního programu Doprava, bude dokončena v září 2016 a věřím, že první lodě z Českých Budějovic na Orlický proplují již během léta 2016.



Stavba nové plavební komory u jezu Hněvkovice - kopání sond



Stavba nové plavební komory u jezu Hněvkovice

Novinky pro plavební sezónu 2015

Plavební sezónu 2015 obohatí zejména přístav Hluboká nad Vltavou, který Ředitelství vodních cest ČR počátkem května uvede do provozu. Do léta bude zprovozněno také nové veřejné přístaviště Purkarec v polovině Hněvkovické nádrže, na němž práce v lednu 2015 začaly. Na dolním Labi budou plně sloužit přístaviště Dolní Zálezly, Libochovany, Lovosice, Nučnice a Libotnice, postavené v roce 2014. Pokud se podaří vyřešit majetkoprávní záležitosti kolem přístaviště Litoměřice s Povodím Labe, s.p., bude v létě uživatelům k dispozici modernizované přístaviště s přípojkami elektřiny a vody pro rekreační plavidla i osobní lodě.

Na Baťově kanálu budou na plavebních komorách osazovány svislé úvazné tyče pro bezpečnější jištění plavidel během proplavování. Zahajuje se rovněž dlouho očekávaný program odběrných sloupek elektrické energie a vody, kdy v sezóně by mělo být možné na velké části přístavišť svá plavidla během stání bezpečně napojit. Ředitelství vodních cest ČR také dokončuje zprovoznění systému plateb za tyto přístavní služby pomocí čipových karet.

Jaké další stavby nás v roce 2015 čekají?

Realizace dalších staveb je závislá zejména na zajištění potřebných povolení. Intenzivně pokračují práce na přípravě série veřejných přístavišť na Labi, vycházející z iniciativy obcí a Středočeského kraje. Podle aktuálního stavu přípravy vypadá reálné zahájení stavby přístavišť na středním Labi Nymburk, Čelákovice, Neratovice a Oseček, na dolním Labi Děčín-Smetanovo nábřeží, Roudnice nad Labem a Štětí a na Vltavě Davle. Další přístaviště budou následovat v roce 2016.

Pro rok 2015 bude připravena stavba modernizace rejd plavebního stupně Kořensko, kde chybí zejména bezpečná stání pro čekající plavidla. Do sezony roku 2016 by se mohli kapitáni plavidel dočkat spolu s prodloužením celé vodní cesty do Českých Budějovic těchto nových rejd.

Pro velkou plavbu se nic nechystá?

Klíčem k rozvoji zejména nákladní vodní dopravy je samozřejmě dlouhodobě připravovaný Plavební stupeň Děčín. Díky práci meziresortní pracovní skupiny hodlá Ředitelství vodních cest ČR předložit na jaře 2015 doplněnou dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí EIA na Ministerstvo životního prostředí. Na druhém konci Labe v Přelouči stále pokračuje správní řízení o novém územním rozhodnutí. Rok 2015 snad v tomto smyslu přinese již konečně citelný pokrok.

Intenzivní pozornost Ředitelství vodních cest ČR věnuje Vltavě mezi Mělníkem a Prahou, kde program komplexního zvýšení parametrů bude aspirovat na spolufinancování z EU přes program CEF (Connecting Europe Facility). **Jedním z impulzů je i skutečnost, že v prosinci 2014 Evropská komise ve svém vydaném programu pro transevropský dopravní koridor TEN-T Východ – východní středomoří, jehož součástí je Labe i Vltava do Prahy, mezi nejvyšší priority definovala i modernizaci vodních cest v České republice včetně zvýšení parametrů Labe a Vltavy na parametry třídy IV.** V tomto smyslu je připravováno jak zvýšení ponorů do Prahy na 2,20 m, tak také zabezpečení podjezdů výšek až 7,0 m včetně úpravy ohlaví plavební komory Hořín a modernizace čekacích stání plavební komory Praha-Štvanice. Vltavská vodní cesta tak bude mít šanci na návrat nejen nákladní vodní dopravy, ale také moderních osobních lodí, které pod současnými mosty na plavebních kanálech nepodjedou.

Kontejnerový obr CSCL GLOBE na své panenské plavbě v Hamburku – nárůst přeprav s Čínou pokračuje

Ing. Bohumil Průša – vedoucí reprezentace, Hamburg Hafen Marketing

Odbavením lodi CSCL GLOBE byla v období 13.–15. ledna v přístavu Hamburk poprvé obsloužena loď s kapacitou 19 100 TEU. V současné době je to největší lodií kontejnerová loď na světě, která operuje mezi Evropou a Dálným východem. Čína bude v kontejnerové dopravě i v letošním roce posilovat svou pozici nejdůležitějšího obchodního partnera Hamburku. Po vyhodnocení výsledků překladu za rok 2014 počítá Hafen Hamburg Marketing s dosažením 3 milionů TEU v relaci s Čínou.

Na 400 metrů dlouhá a 59 metrů široká loď s ponorem 16 metrů při plné zátěži – to jsou parametry nového kontejnerového giganta – CSCL GLOBE. S kapacitou 19 100 TEU patří tato nová loď rejdáře China Shipping Container Lines k největším na světě. V příštím roce postaví Hyundai Heavy Industries v Jižní Koreji ještě čtyři sesterské lodě CSCL GLOBE. Na kontejnerovém terminálu Eurogate v Hamburku vyložil a naložil kontejnerový obr při prvním příplutí na 11 000 TEU.

„Pro příští roky počítáme s dalším nárůstem přeprav mezi Dálným východem a Evropou a chceme nadále vy-

šovat náš podíl na trhu v této relaci. Přístav Hamburk přitom pro nás hraje hlavní roli lokálního zásobovatele a překladiště – v současné době máme v Hamburku týdně dvě vlastní a k tomu pět charterových linek,“ řekl Niels Harnack, výkonný ředitel China Shipping Agency (Germany) GmbH u příležitosti prvního příplutí CSCL GLOBE na kontejnerový terminál Eurogate. Zdůraznil však i nutnost úpravy plavební dráhy na dolním a vnějším Labi, aby dopravní řetězce mohly být ještě výkonnější. „Protože nové obří kontejnerové lodě nemohou být kvůli problémům s hloubkou labské plavební dráhy plně naloženy, musíme nechávat část nákladu v Rotterdamu. Proto jsme nuceni naši lodií službou najíždět Rotterdam dvakrát,“ vysvětluje Niels Harnack. Pokud by se hloubka plavební dráhy zvýšila o jeden metr, mohly by velké kontejnerové lodě jako je CSCL GLOBE přepravovat o 1000 TEU více. Lodií služba AEX-1, kde je nasazena i CSCL GLOBE, obsluhuje následující přístavy: Tianjin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapur, Port Kelang, Felixstowe, Rotterdam, Hamburk a Zeebrügge.



Největší lodií kontejnerová loď na světě, která operuje mezi Evropou a Dálným východem CSCL Globe v Hamburku

Úprava plavební dráhy dolního a vnějšího Labe má velký význam i pro české hospodářství

Přístav Hamburk je díky své výhodné poloze pro český a slovenský zahraniční obchod skvělým napojením na světové trhy a námořní přístavy. Pro Hafén Hamburg Marketing je to dobrý důvod pozvat jednou ročně do Prahy na Hamburský přístavní večer zástupce z dopravního hospodářství, průmyslu, obchodu, institucí a svazů. „V roce 2014 počítáme v námořním zahraničním obchodu naší země s celkovým množstvím 600 000 TEU. Na 57 procent z toho bude přeloženo přes přístav Hamburk. Dopravní spojení via Hamburk není pouze co do počtu kilometrů nejkratší, ale díky spojení kontejnerovými vlaky i šetrné k životnímu prostředí. Hospodářství České a Slovenské republiky vnímají s velkými obavami pozastavení rozhodnutí o úpravě plavební dráhy dolního a vnějšího Labe Spolkovým správním soudem v Lipsku, kterým dochází ještě jednou k časové prodlevě rozhodnutí a tím i začátku stavebních prací. Úprava plavební dráhy má velký význam i pro státy sousedící s Německem. Nutně potřebujeme dosažitelnost přístavu Hamburk nejen po souši, ale i po vodě. Hamburk je pro nás bránou do světa“, zdůraznili Bohumil Průša, vedoucí reprezentace Hafén Hamburg Marketing v Praze a Ingo Egloff, člen představenstva Hafén Hamburg Marketing, ve svých projevech.



Účastníci Hamburského přístavního večera z ČR

„Pro Českou republiku je Labe, jako přístup k evropské vodní síti, životně důležité pro ekologické realizování naší nákladní dopravy. Musíme se nadále, společně s našimi partnery v Metropolitním regionu Hamburk, zasazovat o zastupování našich zájmů vůči spolkovým vládám i Evropské unii a zlepšovat celkovou splavnost Labe,“ řekl náměstek ministra dopravy České republiky Karel Dobeš. I z hlediska Rámcové směrnice vodní politiky Evropské unie má úprava vodních toků a přístup do přístavu Hamburk v oblasti dolního a vnějšího Labe zvláštní význam. Náměstek Karel Dobeš navíc ve svém projevu poděkoval Hafén Hamburg Marketing za dobrou spolupráci a podporu České republiky, zvláště v oblasti výstavby a většího využívání Labe jako důležité vodní cesty pro český zahraniční obchod.

Na 250 hostů Hamburského přístavního večera sdílelo názor Ingo Egloff a Bohumil Průša, že je politováníhodné, že 7. Senát Spolkového správního soudu ještě jednou odsunul rozhodnutí o úpravě plavební dráhy. Rozhodnutí Evropského soudního dvora o interpretaci evropské Rámcové směrnice vodní politiky se očekává až na jaře 2015.

Ingo Egloff vychází z toho, že v úpravě plavební dráhy dojde ke zpoždění. „I naším přáním bylo, aby došlo k rychlejšímu rozhodnutí. Nyní se naskytá otázka, co musí být změněno v zákonu o plánování, aby velké projekty infrastruktury v Německu vůbec ještě mohly být realizovány,“ řekl Ingo Egloff.

Představenstvo Hafén Hamburg Marketing však vidí budoucnost optimisticky. Hamburk investoval v přístavu již v minulých letech miliardové částky k zachování konkurenceschopnosti, zlepšení dopravní infrastruktury a pomocí nových IT-řešení tak chce optimalizovat řízení dopravy a také integrovat řízení dopravy na vnitrozemských vodních cestách do Feederové logistické centrály (FLZ).

Hamburk a Česká republika mohou pohlížet zpět na dlouhodobou sounáležitost. Již ve 14. století byl Hamburk jedním z nejdůležitějších obchodních partnerů a překladištěm pro zboží dopravované z Čech i do Čech. Dnes je Hamburk pro námořní zahraniční obchod České republiky tradičně nejdůležitějším přístavem. V roce 2013 se přes Hamburk pro český trh přeložilo na 213 000 TEU. To je 60 procent celkového zdroje České republiky. Od roku 1990 je Hamburk zastoupen v tržním regionu České a Slovenské republiky vlastními reprezentacemi. Česká repub-



Plavební dráha Labe potřebuje prohloubit, aby umožnila plné naložení velkých kontejnerových lodí

lika mimo jiné stále více působí v dopravním spojení Hamburku jako dopravní točna v tranzitní dopravě pro Slovensko, Rakousko a Maďarsko. V roce 2013 bylo mezi Hamburkem a českými terminály, včetně tranzitních přeprav, přepraveno na 433 000 TEU. To je nárůst o 5,2 procenta. Kontejnerová doprava se z 80 procent odvíjí po železnici. Týdně se mezi přístavem Hamburk a Českou

Pro čínský zahraniční obchod je Hamburk bránou do Evropy

V kontejnerové dopravě dominuje v Hamburku v importu i exportu přeprava s Čínou. Téměř každý třetí kontejner sem přichází z Číny či startuje svou námořní cestu do



Přístav Rotterdam a Hamburk (na obrázku) jsou největšími námořními přístavy Evropy

Číny. „Vycházíme z toho, že po konečném vyhodnocení kompletních výsledků překladu za rok 2014 dojdeme

republikou pohybuje 80 přímých kontejnerových vlaků. Stávající tradiční říční doprava mezi Hamburkem a Českou republikou by opět měla být oživena a více nákladní doprava by mělo být realizováno po vodních tocích. Přístav Hamburk může přitom stavět na svých velmi dobrých vztazích v České republice a společně se svými českými partnery do budoucna řešit důležité projekty.

k hranici 3 milionů TEU,“ předpovídá Axel Mattern, člen představenstva Hafen Hamburg Marketing. Za prvních devět měsíců roku 2014 byl výsledek kontejnerové přepravy mezi Hamburkem a Čínou 2,3 milionů TEU, což byl závratný nárůst o 12,8 procent. Mezi nejvíce přepravované komodity patří jak v importu, tak i v exportu potraviny, chemické výrobky, stroje a zařízení, dále vybavení pro domácnost, dřevěné výrobky, papír, lepenka a tiskařské výrobky, kovy a kovové produkty.

„Nárůst kontejnerových přeprav a zvyšující se nasazení velkých kontejnerových lodí v dopravě s Čínou mezitím jasně ukazuje, že už dlouho nemůžeme čekat na úpravu plavební dráhy na dolním a vnějším Labi. S touto úpravou se musí začít již v roce 2015,“ požaduje Axel Mattern.

To, že zahraniční obchod s Čínou je v Hamburku pevně zakotven, dokládá vedle dominantního množství přeloženého zboží i počet čínských společností, které jsou zaneseny v obchodním rejstříku hanzovního města. K tomu se počítá i více než 700 hamburských společností, které mají s Čínou obchodní vztahy a z nichž má na 140 firem pobočku, zastoupení nebo provozovnu přímo v Čínské lidové republice. Hafen Hamburg Marketing je zde zastoupen svými reprezentacemi v Šanghaji a v Hongkongu.

Asijské přístavy předstihly evropské

4. 9. 2014 - eLOGISTIKA.info

Hamburský přístav je na cestě za rekordním výsledkem a možná poprvé dosáhne objemu deseti milionů přeložených kontejnerů. Ve světovém měřítku ale evropské přístavy dosti ztrácejí.

Při pohledu na 10 největších kontejnerových přístavů na světě to vypadá jako procházka po čínské mapě. Shanghai, Shenzhen, Hongkong, Ningbo, Qingdao, Guangzhou. Šest z deseti největších přístavů světa se v roce 2013 nacházelo v Říši středu, jak bývá někdy Čína označována. K nim náležejí ještě Singapur, jihokorejský Busan a Dubai ve Spojených arabských emirátech, jak vyplývá z přehledu informačního servisu portálu pro světovou námořní dopravu Alphaliner.

Jako jediný mimoasijský přístav se na devátém pořadí umístil severoamerický přístav Los Angeles/Long Beach. Skrývá se v tom ale malý trik, protože se vlastně jedná o přístavy dva, ležící v těsné blízkosti vedle sebe, oba pak jsou však často počítány jako jeden.

Z evropských lokalit se vyskytuje teprve až na dvanáctém místě Rotterdam. Hamburk je celosvětově na 16. místě, Brémy pak již nejsou ani v TOP 20 největších přístavů. Před 20 lety tomu však bývalo jinak. Hamburk patřil k největším kontejnerovým přístavům, Brémy byly na 10. – 11. místě.

Asijské přístavy rostou rychleji

Asijské a především čínské přístavy rostly v předchozích letech mnohem rychleji a sesadily tak z pozic evropské a americké přístaviště. V Malajsii, Tchaj-wanu a Thajsku vznikly zčásti zcela nové a velké překladištní plochy. Světový lídr Shanghai a Singapur překládají více než 30 mili-

onů standardních kontejnerů (TEU) ročně, což je více než trojnásobek objemové překládky přístavu Hamburk.

To odráží a dokumentuje hospodářský rozvoj Asie. Není tomu tak, že by se německé přístavy zmenšovaly, ale asijská přístaviště rostou rychleji. Tamní přístavy profitují a těží z růstu ekonomik ve svých regionech a z jejich silných proexportních aktivit.

Dokonce i samotný vnitroasijský objem obchodu mimořádně vzrostl. Tento trend bude pravděpodobně pokračovat. Institut pro průzkum trhu Drewry očekává v letošním roce u čínských přístavů nárůst objemu přepravy o 7 %, oproti pouhým 2 % u severoevropských přístavů.

Evropské přístavy zejména Rotterdam a Hamburk výrazně investovaly do budování své infrastruktury, aby jednou dosáhly asijských rozměrů a parametrů.



Přístav Hamburk

Miroslav Grégr – muž, který psal historii moderního českého průmyslu



Ten, kdo dobře zná Mirka Grégra, tohoto svěžího pětáosmdesátníka ví, že náčelníkem českého průmyslu opravdu je. A právem. Vždyť který ministr průmyslu a obchodu se v historii České republiky může pochlubit výsledky s velkým „V“? Kdo významně připravil privatizaci mladoboleslavské Škody Volkswagenu? Kdo významně urychlil a také dokončil výstavbu jaderné elektrárny Temelín? Komu se podařilo vytvořit tzv. super ČEZ, který od té doby funguje coby firma zahrnující jak výrobu, tak distribuci

energie? A takto bych mohl pokračovat dále a dále a zmínit třeba investiční pobídky pro zahraniční investory v ČR.

Miroslav Grégr má na svědomí i věc týkající se oblasti vodní dopravy. Seznámil mne totiž s Ing. Josefem Podzimekem, velkým nadšencem a propagátorem výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Dlouhá léta jsem byl k tomuto projektu skeptický a nedůvěřivý. Po zmiňovaném setkání, které mi zprostředkoval Mirek Grégr, jsem si prostudoval fakta o projektu, a od té doby patřím mezi silné zastánce projektu D-O-L.

Přejme tedy Mirku Grégrovi k jeho 85. narozeninám pevné zdraví a radost ze života. Výrazná stopa, kterou svou prací na poli českého průmyslu udělal, je a bude v historii České republiky oceňována a respektována.

T. G. Masaryk řekl: „Jen prací a opět prací lze dělat politiku moderní, jen prací a opět prací lze dělat politiku světovou a tím zároveň uniknout té tísní z malosti.“

Miloš Zeman, prezident ČR



Prezident Zeman v Přelouči opět podpořil splavnění Labe

Přelouč – Na prezidenta Miloše Zemana čekaly v sále Občanské záložny v Přelouči zhruba čtyři stovky lidí.

V půlhodinové debatě hlava státu podpořila dlouho odkládaný projekt splavnění Labe a pochválila starostku Přelouče Irenu Burešovou.

Diskusi s občany ale strhli na svoji stranu aktivisté z Prahy. Prezident tak odpověděl pouze na tři dotazy.

Chvála starostky

Miloš Zeman přišel do zaplněného sálu Záložny krátce po 15. hodině rovnou ze setkání se zastupiteli města. Od většiny přítomných občanů si vysloužil potlesk vestoje.

V úvodním projevu pochválil přeloučskou starostku Irenu Burešovou: „Moc rád bych poblahopřál paní starostce, která je ve funkci od roku 1998, je starostkou již popáté a ve volbách dostala nejvyšší počet preferenčních hlasů. Přál bych si, aby všichni naši politici byli takoví,“ řekl prezident. Poté se věnoval sporům kolem splavnění Labe, které výstavbu tohoto vodního díla už řadu let blokuje.

„Je to projekt, který byl schválen a bude stát asi 4,5 miliardy korun. Já jsem zastánce této stavby a budu ji v rámci svých ústavou daných prezidentských kompetencí podporovat,“ dodal.

Stavba podle něj Přelouči přinese mimo jiné nové pracovní příležitosti. Prezident se také podíval nad praktikami odpůrců projektu: „Překvapuje mě, že odvolání proti této stavbě se podává vždycky poslední den. Pokud oponenti hrají poctivou hru, tak by měli odvolání podat hned“.

Hlava státu přirovnala tento problém k rychlostní komunikaci R49 ze Zlínska na Slovensko, která je blokována podobným způsobem.

Pardubický deník, 13.1.2015

Hlavní téma kraje? Podle prezidenta je to splavnění Labe

Pardubický deník, 15.1.2015

Třídenní pracovní cestu po Pardubickém kraji zakončil český prezident Miloš Zeman v Brandýse nad Orlicí.

S jakými konkrétními „úkoly“ odjíte z Pardubického kraje tentokrát?

Myslím si, že hlavní úkol je začít přes protesty zelených aktivistů výstavbu zrychlovat v Přelouči. Splavnění Labe v Přelouči do Pardubic by se stalo jednou z největších investic v Pardubickém kraji. Investovaly by se tam 4,5 miliardy korun.

Vy jste velkým zastáncem lodní dopravy. Opravdu má tento druh přepravy budoucnost i pro město, jako jsou Pardubice, které leží na železničním koridoru a kde je mezinárodní letiště?

Lodní doprava je zapotřebí pro určité druhy výrobků, především pro ty velkoobjemové. Proto projekt Dunaj-Odra-Labe podporují například Vítkovické železárny. Pro ty letecká doprava nepřichází v úvahu, vícerozměrný náklad se těžko přepravuje i po železnici či silnici. Lodní doprava je vhodná také pro sypké materiály nebo produkty s delší trvanlivostí, kde je cena přepravy důležitější než rychlost.

Takže i pro Pardubice má lodní doprava smysl?

Myslím, že ano. Podle mě má smysl postavit i dva jezy v Děčíně, čímž by se zajistila celoroční splavnost Labe. Já samozřejmě netvrdím, že lodní doprava je všespatitelná. Pouze říkám, že je v dnešní době poněkud podceňována.

Zeman slíbil pomoc se splavněním Labe, říká starostka Přelouče

iDNES.cz, 19.1. 2015

Nedokončené splavnění Labe, nedostatek míst v mateřských školách, chybějící pozemky pro rodinné domy. To jsou jen některé potíže, které trápí město Přelouč. To vede již v pátém volebním období za sebou starostka Irena Burešová.

Před týdnem vítala ve „svém“ městě prezidenta Miloše Zemana. A nebyla to z její strany jen společenská událost. Bývalá politička ODS, která v posledních volbách kandidovala za Patrioty, přítomnost hlavy státu využila k lobování za splavnění Labe, jehož je ostatně Miloš Zeman také velkým fanouškem. „Využila jsem toho, že prezident Zeman, který Přelouč minulý pondělí navštívil, je velký podporovatel vodní dopravy. Slíbil, že pokud to bude v jeho moci, zasadí se o to, aby stavba byla dokončena,“ uvedla Irena Burešová.

Proč se splavnění Labe nedaří?

Nedaří se už několik roků a není to vina města. Myslíme si, že tato stavba bude mít nejen pro město, ale pro celý kraj velice pozitivní dopad. Je dost nešťastné, že dnes je Labe splavněno až do Pardubic s výjimkou úseku okolo Přelouče.

Proč si myslíte, že to bude mít jen pozitivní dopad?

Lodní doprava je nejlevnější a neekologičtější způsob dopravy. Nejde jen o nákladní dopravu, voda je živel, který se dá využít i na rekreační dopravu, zavlažování, sport a podobně. Navíc samotná výstavba by přinesla řadu pracovních míst.

Stavba se odkládá kvůli ekologickým aktivistům. Máte nějaké páky na odpůrce splavnění?

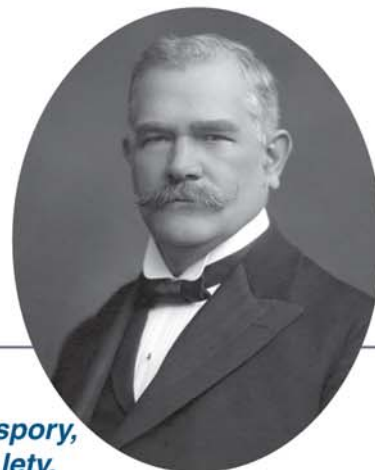
Nemáme. Na konci roku se navíc objevil návrh zařadit tuto lokalitu do soustavy Natura 2000, což by znamenalo definitivní zastavení celého projektu.

Myslíte si, že lodní nákladní doprava má ještě v České republice budoucnost?

Lodní doprava je důležitá součást dopravy v celém západním světě, kde se do ní vkládají velké investice. Díky lodní dopravě je možné snížit obrovské množství nákladů. Spíše je problém v tom, že nemáme potřebné informace. Lodní doprava tu nefunguje tak, jak by měla.

portréty z archivu

ANTONÍN KLÍR (1864–1939)



V současnosti budí otázka výstavby nových zdymadel na Labi nebo vybudování průplavu Dunaj-Odra-Labe mohutné emoce a spory, zda je takových obřích a nákladných staveb zapotřebí. Před sto lety, kdy čas plynul poněkud odlišným tempem, však vodní doprava představovala efektivní způsob přepravy zboží a úpravě vodních toků se věnovala velká pozornost. Jedním z těch, kdo se zasloužil o splavnění, respektive kanalizování českých a moravských řek byl i Antonín Klír.

Antonín Klír se narodil 14. prosince 1864 ve Strašicích na Rokycansku. V roce 1878 však odešel studovat na c. k. vyšší reálnou školu v Praze II. Po složení maturitní zkoušky nastoupil v roce 1885 na c. k. vysokou školu technickou v Praze, kde se věnoval stavebnímu inženýrství. Po absolvování vysokoškolského studia a zároveň i jednoroční dobrovolné vojenské služby nastoupil r. 1890 do vodního oddělení státní stavební služby v Čechách. Zde po dvanácti letech praxe dosáhl funkce vrchního inženýra.

Mezi léty 1892 až 1907 absolvoval mnohé zahraniční studijní cesty do Německa, Belgie, Švýcarska a Francie. Zkušenosti, které v zahraničí získal, zúročil při realizaci řady prací doma. Prvním z jeho větších zadání bylo zaměření a vyprojektování úpravy řečiště Labe u obce Povrly a následně provedení nivelace podél Vltavy z Prahy do Mělníka. Když na podzim roku 1897 vznikla Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách, stal se A. Klír jejím členem a bylo mu svěřeno vypracování projektů zdymadel u Klecan a Troje. Roku 1902 převzal funkci sekčního stavebního správce pro labskou trať z Mělníka do Litoměřic, pro niž vypracoval kanalizační projekt a podílel se na návrzích zdymadel v Dolních Beřkovicích, Štětí a Roudnici.

Nechtěl však zůstat jen u rýsovacího prkna a po získání titulu doktora technických věd r. 1903 se o dva roky později habilitoval na české vysoké škole technické v Praze jako soukromý docent a ve školním roce 1907–1908 byl pověřen konáním paralelních přednášek z vodního hospodářství spolu s prof. Karlem Petříkem. Po jeho smrti byl A. Klír v roce 1908 pověřen vedením katedry vodního stavitelství a jmenován profesorem. Na Klírově pedagogickém působení bylo nejvíce oceňováno přizpůsobování výkladu praxi, kdy vše opíral o vlastní bohatou zkušenost. Na české technice zastával i vysoké funkce; do úřadu děkana odboru stavebního inženýrství byl zvolen třikrát (ve školních rocích 1909–1910, 1912–1913 a 1916–1917), v roce 1914–1915 byl dokonce i jejím rektorem. Po reorganizaci techniky na České vysoké učení technické roku 1920 byl členem akademického senátu a předsedou stavovské komise. Činný byl také v komisích pro státní

zkoušky. I nadále se samozřejmě věnoval inženýrské práci a vyprojektoval mnohé návrhy na využití vodní energie v elektrárnách, z nichž však jen některé byly realizovány (Miřejovice).

V letech 1907–1923 byl místopředsedou a předsedou Spolku architektů a inženýrů v království Českém a v roce 1920 se mu podařilo sjednotit všechny československé inženýrské organizace ve Spolek čsl. inženýrů. Zároveň byl již od r. 1913 řádným členem Národohospodářského ústavu při ČAVU a později členem (1924) a předsedou (1933–1935) její II. třídy. Opominout nelze jeho podíl na vytvoření technické akademie, která byla ustanovena roku 1920 jako Masarykova akademie práce. V ní se A. Klír stal po náhlé smrti Alberta V. Velflika jejím druhým prezidentem.

Nutno zmínit také Klírovu veřejnou činnost, především členství v císařské komisi pro reformu veřejné správy a po říjnovém převratu ve výboru Národní rady československé, kterému předcházela účast na mírových jednáních v Paříži, kam odjel r. 1919 v roli experta československé delegace. Jeho specializací byly otázky vodní dopravy a podařilo se mu obhájit svobodný přístup ČSR k Severnímu, Baltskému a Černému moři na základě zmezinárodnění plavby po Labi, Odře a Dunaji. Poté se jako zástupce ČSR od počátku účastnil zasedání Mezinárodní labské komise, v níž zastával v letech 1921 a 1933 funkci předsedy.

Kompletní výčet spolkových aktivit a úředních funkcí A. Klíra je však ještě delší, stejně jako v případě jeho návrhů a realizací úprav vodních toků nebo publikační činnosti. Ta sestávala především z množství technických studií v odborných časopisech (*Zprávy spolku architektů a inženýrů*, *Technický obzor*, *Allgemeine Bauzeitung*, *Österreichische Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst*), učebních textů a obsáhlých prací *Stavitelství vodní* (1923) a *Stavba vodních cest* (1907).

Životní cesta A. Klíra se uzavřela 29. ledna 1939. ■

JAN CHODĚJOVSKÝ,
Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i.

Převzato z Akademického bulletinu Akademie věd ČR
<http://abicko.avcr.cz>

Novinky Pražské paroplavební společnosti

Bc. Jan Hamza – předseda představenstva PPS

Nová farmářská loď v Praze

Velmi oblíbená pražská farmářská tržiště byla rozšířena o novinku – farmářskou loď.

Toto první pražské plovoucí farmářské tržiště slouží veřejnosti od května a bylo vybudováno na bývalé vlečné lodi Petra, kterou právě Pražská paroplavební společnost po několika letech navrátila do Prahy.

Vlečnou loď Petru přitáhl 19. 2. 2014 malý remorkér po sedmihodinové plavbě z Kralup nad Vltavou do Prahy. Tento způsob vlečení lodí na laně už se dlouho nepoužívá, a tak zejména zastavení vlečené lodi u náplavky, bylo zajímavou podívanou.

55 let stará loď Petra byla vyrobena v libeňské loděnici a dříve sloužila k transportování sladu do západoevropských pivovarů. Nazpátek zase vozila kávu, čaj a dokonce i kakaové boby pro modřanskou Orionku.

Loď kotví na náplavce na Rašínově nábřeží, kam se také můžete vydat a nakoupit v tomto velmi netradičním, ale příjemném prostředí farmářské potraviny. Najdete zde typický farmářský sortiment, jako je čerstvá sezónní zelenina a ovoce od českých farmářů, kvalitní pečivo, sýry, uzeniny, mléčné výrobky a další pochoutky.

Kromě zázemí pro farmářské tržiště se plánuje spodní paluba po postupné rekonstrukci rozdělit na tři části. V nich návštěvníci najdou 1. pražský plovoucí pivovar, výstavu o historii pražení kávy a ve třetí části pak kulturní prostor pro různé kulturní akce.

Věříme, že si tento náš projekt na oživení náplavky brzy najde své stálé návštěvníky a že se farmářská loď zařadí mezi stálice oblíbených farmářských tržišť.



Loď Petra v Kralupech nad Vltavou

Křest známky s motivem parníku František Josef I.

Dne 12. 6. 2014 jsme měli tu čest hostit na palubě historického parníku Vyšehrad mimořádnou akci – křest nové známky České pošty s motivem parníku František Josef I.

Slavnostní akce se konala v historickém přístavišti na Rašínově nábřeží za přítomnosti starosty Oldřicha Lomeckého, který se stal kmotrem nové známky, ředitele Odboru známkové tvorby Břetislava Janíka a autora návrhu akademického malíře Pavla Sivka, byla známka slavnostně pokřtěna.

Při této příležitosti jsme také představili a pokřtili novou knihu Miroslava Huberta Historie založení pražské osobní paroplavby v roce 1865. Akci svojí přítomností ozdobila i paní Věra Čáslavská.

Historie parníku František Josef I.

Největším a nejvýraznějším ze šestice kolesových parníků postavených v Praze byl osobní (salónní) František Josef I. K pořízení nové, v pořadí třetí velkokapacitní lodě, inspiroval Pražskou Paroplavební Společnost zejména růst zájmu cestujících o linku Praha-Zbraslav-Štěchovice, který nastal po roce 1880. V polovině roku 1886 bylo vypsané výběrové řízení, jehož se účastnilo několik firem. Vyhrála ho Pražská akciová strojírna, která dodala moderní parník o nosnosti plných 800 osob za 55 000 zlatých.

Velká požadovaná nosnost parníku vedla loděnici k určitým novým řešením. Parník vzhledem k širší obratištní na tehdejší Vltavě nad Prahou nemohl být příliš dlouhý,



Loď Petra přestavěná na farmářskou loď kotví na Rašínově nábřeží

a přesto musel mít nízký ponor (0,72 m). Bylo proto třeba zvýšit výtlačk lodi použitím zatížené přídě. Ta ale zpětně vyžadovala výkonnější strojní vybavení. Proto parník dostal poprvé v dějinách vltavsko-labské osobní paroplavby ležatý parní stroj o výkonu 120 indikovaných koní.

Kromě bohatě vybavených salonů s tapetami a stahovatelnými žaluziemi měl v prostoru mezi kolesnicemi také malou horní palubu přístupnou cestujícím. To bylo mnohem dříve než u dráždanské paroplavby, kde parník s horní palubou vyplul až v roce 1896, tedy o plných devět let později. Je zajímavé, že přes použití horní paluby neměl parník kormidelní zařízení na kapitánském můstku, ale byl směrově řízen, stejně jako ostatní pražské kolesové parníky té doby, ručním kormidlem ze zádi.



Známku pokřtil starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký a ředitel PPS Štěpán Rusňák

Nově postavený parník byl zpočátku nasazován na lince z Prahy do Zbraslavi, která byla tehdy nejzatíženější tratí. Stovky Pražanů využívaly parníků k výletům do tehdy daleko za Prahou ležící Chuchle, Modřan i do samotného letoviska Zbraslavi. Například v roce 1889 vykonal parník 136 jízd do Zbraslavi, 86 do Štěchovic a 65 do Davle. Parník byl používán také při plavbách s prominentními hosty, např. 10. června 1920 s ním plul první československý prezident T. G. Masaryk.

Parník byl během svého působení tragicky potopen, vyzdvižen a následně rekonstruován. Po roce 1918 byl také dvakrát přejmenován na Zbraslav (1918) a Praha (1929). Provoz lodi byl ukončen v roce 1970.



Představení nové knihy Miroslava Huberta Historie založení pražské osobní paroplavby v roce 1865.



Nová známka s motivem parníku František Josef I.

Kapitán Ladislav Hábl slaví 80 a stále je v aktivní službě

Vojtěch Bártek – ředitel Baťův kanál, o.p.s.



Legenda za kormidly lodí nejen na Baťově kanálu kapitán Ladislav Hábl slaví 80. narozeniny. Nejsem fundovaný psát o jeho působení před rokem 1999, ale zato od tohoto roku se s ním potkávám na palubách lodí brázdící Baťův kanál. To se tehdy stavěla první osobní loď pro Baťův kanál a bylo potřeba každého, kdo měl nějakou zkušenost a mohl přijít s důležitou radou. A nejen to. Hlavně na Baťově kanálu nebyl žádný kapitán, který by měl oprávnění jezdit s osobní lodí. A proto se prvním novodobým kapitánem na Baťově kanálu stal právě Ladislav Hábl. Bez něj by se obnova plavby na tomto unikátním plavebním díle neodehrála tak rychle.

Na Baťově kanálu nejprve sloužil za kormidlem lodi Danaj ve Veselí nad Moravou, zmiňované první osobní lodi pro Baťův kanál. Dlouhá léta pak brázdil hladinu řeky Moravy v Hodoníně jako první muž „na můstku“ sesterské lodi Danaje, kterou je Konstancie. Jelikož chtěl blíž svým domovským Charvátům u Olomouce, tak v současné době je ho možné potkávat na lodi Morava s domovským přístavem ve Spytihněvi.

Na svůj věk v obdivuhodné kondici tak neustále vzdoruje nástrahám úzkého a mělkého kanálu s velkou osobní lodí. Je také velmi oblíbeným cílem fotoaparátů a fotičích zařízení, jelikož jeho vizáž v kapitánské uniformě k tomu přímo vybízí.

Tisíce fotografií z Baťova kanálu zobrazují kapitána Ladislava Hábla při jeho milované práci za kormidlem. Neméně díky za ním míří za vše, co pro rozvoj plavby na Baťově kanálu udělal. Přejeme mu hodně zdraví k tomu, aby ještě hodně dlouho mohl být fotografován.

Jménem a s vděčností všech, kterým kapitán Hábl na Baťově kanálu pomohl.



Kráska s duší dávnověku

Siegfried Neumaier



Zadokolesový remorkér Beskydy



Zvedáme kotvy

Bylo jich dvanáct. Dvanáct zadokolesových remorkérů, lodí ladných tvarů se strojovým vybavením připomínajícím staré časy. Pojmenované byly po různých krásných místech naší vlasti. Šumava, Orlík, Jeseníky, Beskydy... Jejich plavby osudu byly různé. Náš český necit pro technické a kulturní památky udělal své a tak v činné službě je už jen jedna jediná a tou jsou Beskydy. Přitom tento dnes již historický kolesák zvládne svou práci efektivněji, než remorkér s moderní propulzí.

Proto jsem se rozhodl tento poslední skvost české říční plavby přiblížit čtenářům a to slovem i obrazem.

Je pozdně listopadová neděle brzy ráno. Ještě za šera se schází posádka Beskyd v jídelně, kde si dává čaj, nebo kávu. Čeká nás cesta z Děčína do Hřenska, kde má tato loď pomoci nákladní tlačné soupravě dvou člunů překonat neregulovaný kus Labe a odtáhnout ji do Ústí nad Labem k plavební komoře. Kapitán Vladimír Weinlich stanovil dobu vyplutí na půl devátou. Poslední rozkazy před cestou a pětičlenná posádka zaujímá svá místa.

Chvilí před půl devátou strojník nahazuje motor lodi. Trup se zachvěje vibracemi a loď je připravena k plavbě. Lodníci zvedají kotvy pomocí vrátku a my jdeme za kapitánem do kormidelně. Ten lodním telegrafem dává pokyn strojovně, koleso na zádi zčerří vodu a Beskydy majestátně vyplouvají vedené zkušenou rukou kapitána Vladimíra Weinlicha směrem Hřensko. Proud nám hodně pomáhá. Rychle míjíme břehy ze kterých snad i díky počasí čišší taková nostalgická beznaděj. Řada osamocných a opuštěných kdysi výstavních domů se postupně zjevuje na břehu a ukazuje, jak se lidé starají o svá díla. Naštěstí nám také v těchto místech žehná socha svatého Vojtěcha, patrona všech plavců. Údolí Labe svírají pískovcové masivy a my vplouváme do Českého Švýcarska. Je znát, že státní hranice probíhá řekou. Levý udržovaný břeh, kde stojí krásné opečované domky je v Německu a pravý, zanedbaný, kde se občas zjeví už zmiňovaná ruina, je v Čechách. Nemůže nikoho nenapadnou otázka proč to, co jde jen o pár metrů vedle, je u nás neřešitelný problém.

Stroje pravidelně klapou a celý organismus lodi je v souhře. Máme tedy čas. Posádka si zalezla do tepla kuchyňky a kapitán nám osvětluje, jak to vlastně s touto lodí je a jak to na řece chodí.

„Naše loď patří firmě Evropské vodní dopravě, ale já ji mám od ní pronajatou, jelikož mám svou vlastní firmu, která poskytuje remorkérové služby“, říká kapitán.

Beskydy byly postavené roku 1956 v mělnických lodě-

nicích jako jeden z dvanácti zadokolesových remorkérů. Beskydy měly sesterskou loď Jeseníky, která jsou dnes v Berlíně v muzeu.

První lodě tohoto druhu byly Blaník a Tábor postavené v roce 1931, poslední Kamýk a Lipno.

„Lipno ještě existuje a pod jménem Tyrš je přestavěné na osobní loď a restauraci. V Rotterdamu teď někdy budou sešrotovávat Orlík, což byla také jedna z těchto lodí. Takže dnes už existují jen čtyři, ale v činné službě a k původnímu účelu používaná loď jsou už jen Beskydy.

Těchto dvanáct lodí původně sloužilo jako traťové remorkéry k vlečení lodí na trase Hamburk-Ústí na Labem a jejich velká výhoda byla právě nízký ponor v rozmezí od osmdesáti do devadesáti centimetrů. Což je i důvod, proč dnes jedeme naproti té soupravě, jelikož dneska už není moc vody. Takové soulodí, které na nás čeká v Hřensku, musí pro sebe odečíst sedmdesátpět centimetrů k ponoru, kvůli šroubu, kdežto my odečítáme jen šedesát centimetrů. A to je při nízkém stavu vody, jako je dnes, velký rozdíl. A s námi je na tom on stejně. Takže v důsledku on by mohl mít s námi o těch patnáct centimetrů větší ponor, než kdyby jel sám. To je u něj sto padesát tun nákladu, pokračuje kapitán.“

Kolem desáté hodiny se na obzoru zjevuje soutok Labe a říčky Kamenice, hrázdné domy s cedulemi „freeshop“ a podobně, což značí, že jsme připulili do Hřenska. Lodníci se opět ujímají svých povinností a kotva se zakusuje do dna. Čekáme na lodní soupravu mířící proti proudu. Kapitán mezitím používá manévry známý z filmu Piráti z Karibiku a otáčí loď na kotvě přídí proti proudu, ovšem ne tak dramaticky, jako to udělala Elisabeth Swann a Will Turner ve zmiňovaném filmu. Ve chvíli, kdy je loď již připravena na svůj úkol, zjeví se v zátočině přídí soulodí naložené stovkami tun dřeva. Jeho kapitán se také hned ohlásil vysílačkou tomu našemu a posádka Beskyd začala připravovat vlečné lano. Bylo vidět, že tito říční vlci mají svou práci „v malíku“ jelikož po přiblížení soupravy došlo k jejímu připoutání velice rychle. V 11.05 lodní telegraf opět zacinkal a koleso Beskyd zabralo do vody. Tentokrát to ale šlo daleko pomaleji. Přeci jen náklad je náklad a proti proudu to není žádná legrace, zvláště ne v tomto úseku vodní dálnice.

Život na lodi zase zapadl do vyjetých kolejí. Posádka dělá drobnou údržbu, kuchař vaří oběd a na můstku střídá velitele lodi lodmistr. Kapitán musí dělat administrativu. Loď Beskydy se rychlostí 6 kilometrů v hodině, nebo též 3,24 uzlu, probíjela zpět k Děčínu a ještě dále.



Hřensko

Čeká nás 6 hodin plavby a kapitán pokračuje:

„Další naší výhodou je typ propulze. Koleso, zvláště při protiproudni plavbě nevytváří takové sání jako šroubová pravidla. Proto se ty zadokolesáky stavěly. Jezdily tady i stranokolesové lodě, byl sice větší a výkonnější, ale měl zase problém se šířkou. Projely akorát komorou v Ústí, ale dál už ne, což zadokolesáky mohly bez problémů.“

Beskydy byly poslední zadokolesák který ČSPL provozovalo. Při provozu došlo ke zlomení klikové hřídele a tehdejší vedení společnosti rozvažovalo, zda loď opravit, či ne. Nakonec zvítězila naše tradiční nechota něco řešit a Beskydy byly odsouzeny k zániku. Loď odkoupila společnost EVD jako zdroj náhradních dílů pro jinou loď. Beskydy byly odvečeny do Prahy kde se z nich stal plovoucí sklad. Až na popud kapitána Weinlicha bylo roku 1999 počato s opravou lodi a jejím opětovném zprovoznění.

Před přídíd se objevila skála se zámečkem na vrcholu. Typická dominanta Děčína. Koleso pravidelně tepe vodu a my proplováme průmyslovou částí města a následně i okolo loděnice, která však jeví známky opuštěnosti. Je to velice smutný pohled na místa, kde to dříve žilo. S Děčínem opouštíme oblast pískovců a náruč nám otvírá České Středohoří. Charakter scenérie se mění. Jehličnaté lesy tak typické pro pískovce mizí a místo nich nastupují listnáče, zčernalé skály a vulkanický ráz krajiny dává najevo svou ponurost. Na březích vidíme zničené stromy od kormoranů, kteří na nich v houfích sedí a dokázali je pokrýt velkou vrstvou výkalů. Také zde občas leží jiný strom jevící známky bobřích zubů.

Okolo třetí hodiny se již objevují i díky oblačnosti známky soumraku. Posádka připravuje na boky a přídíd lodi silné světlomety. Kapitán odesílá pravidelné hlášení o poloze lodi a směru plavby a pokračuje ve svém povídání:

„Ujal jsem se téhle lodi a od roku 2001, kdy se dokončily všechny opravy, jsme začali fungovat tady v Děčíně a pomáhat lodím za nižších vodních stavů. Ze začátku to bylo bez problémů. Využívalo nás ČSPL, EVD a i další rejské společnosti a to nejen tady, ale i v Německu. Ono je rozdíl, jestli musíte z lodi vyložit sto padesát tun nákladu, nebo si zaplatit remorkér. Postupně ale lodí ubývá, vlečné čluny zmizely úplně, zůstalo tu jen pár mo-



Pobřeží Labe



Kormidelna

torových lodí a tlačáků, které ale stárnou a postavit novou loď a vystrojit ji už tady u nás nikdo není schopen. Budoucnost plavby na Labi je dost nejasná.“

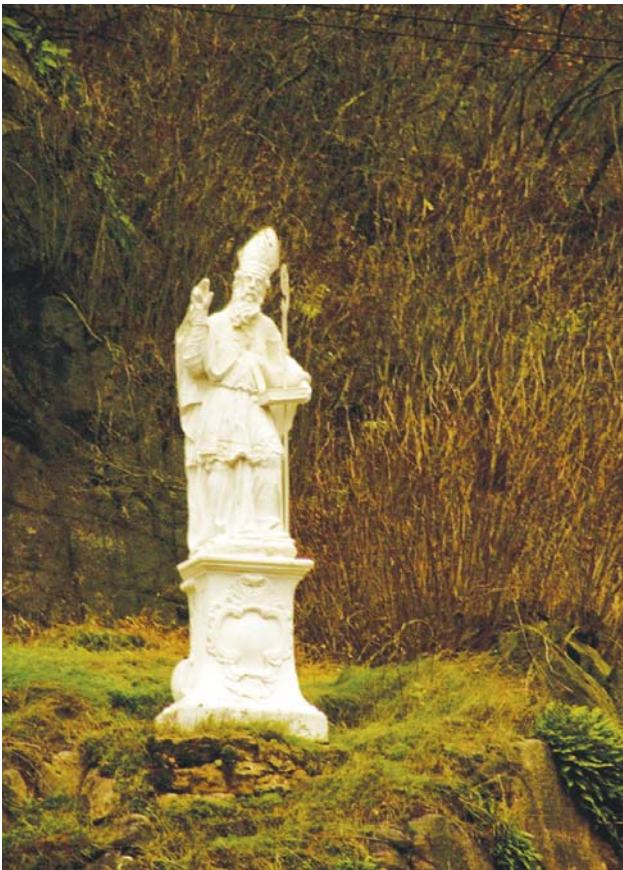
Jako na potvrzení kapitánových slov potkáváme jen jednu loď která nás míjí. Jinak je řeka prázdná. Přitom to nejde na rozum. Ačkoliv různými korporacemi zaplacení ekologičtí aktivisté říkají co říkají, stále se jedná o nejekologičtější a nejlevnější velkokapacitní dopravu. Ovšem jak je naším dobrým zvykem, z Evropy, kde to vědí a také se dle toho chovají, si bereme vždy jen to horší a to lepší necháváme bez povšimnutí. A tak je to i zde. Náklady nakládáme na kamiony, kvůli kterým musíme stavět dálnice, která je v Česku několikrát dražší než kdekoli jinde. To vše se ale projevuje na ceně zboží a je to pořád dokola. Přitom na jednu loď těch kamionů naložíme několik desítek. Počítat už umí každý. Zboží k přepravě je stále dost. Celou problematiku by mohly vyřešit jezy okolo Děčína. Pro rejskaře není rentabilní posílat lodě na řeku ve chvíli, kdy vodočet ukazuje 160 centimetrů. A to je za Ústím velmi často.

Se soumrakem nás vítá Mariánská skála v Ústí nad Labem a to je cíl naší plavby. Světla města se zrcadlí v řece a vytvářejí krásnou podívanou. Na Větruší jede rozsvícená kabina lanovky a klid okolní přírody vystřídal hluk aglomerace. Na lodi začínají přípravy s odpojením vlečené soupravy. Kapitán rozsvěcuje světlomety a s houstnoucí tmou připlouváme pod majestátné opevnění hradu Střekov. Zde se lodníci opět ujímají svých povinností. Odpojují vlečné lano, poslední pozdrav z druhé lodi a ta již vplouvá do střekovských zdymadel. Beskydy se pomalu otáčejí přídíd k Děčínu a s pátou hodinou odpolední, kdy je celý proces ukončen, vyplouváme na dvouhodinovou zpáteční cestu. Večerní řeka je jiná než ta denní. Kužely světla protínají tmu a řízení lodi vyžaduje větší nasazení kormidelníka. Naštěstí k tomu má už i přístrojové vybavení, ale v dobách kdy to ještě nebylo, tak celá plavba závisela jen na očích a dovednosti posádky.

Plavba do Děčína uběhla rychle bez jakýchkoliv zvláštností a tak jsme v 19.00 spustili kotvy v domovském přístavu vlečného zadokolesového motorového remorkéru Beskydy. Lodníci uvázali lana na pacholata, loď se fendry



Poutání vlečné lodi



Svatý Vojtěch žehná plavcům

namáčkla na zeď přístavu a vše ztichlo. Je nutné loď připravit na další plavbu, která shodou okolností bude už zítra. Ovšem poněkud dále. Až do Drážďan. Ale co dál?

„Jestli to tak půjde dál s úbytkem nákladu na řece, tak bohužel budu muset firmu zrušit a loď vrátit. Co s ní pak bude, ví jen Bůh,“ dodává na závěr kapitán Weinlich. Do současné chvíle loď přežívá z dotace ministerstva dopravy kterou ministerstvo poskytlo ještě za dob ministra Dobeše. Byla by veliká škoda, kdyby naše kdysi slavná



Vítá nás Děčín

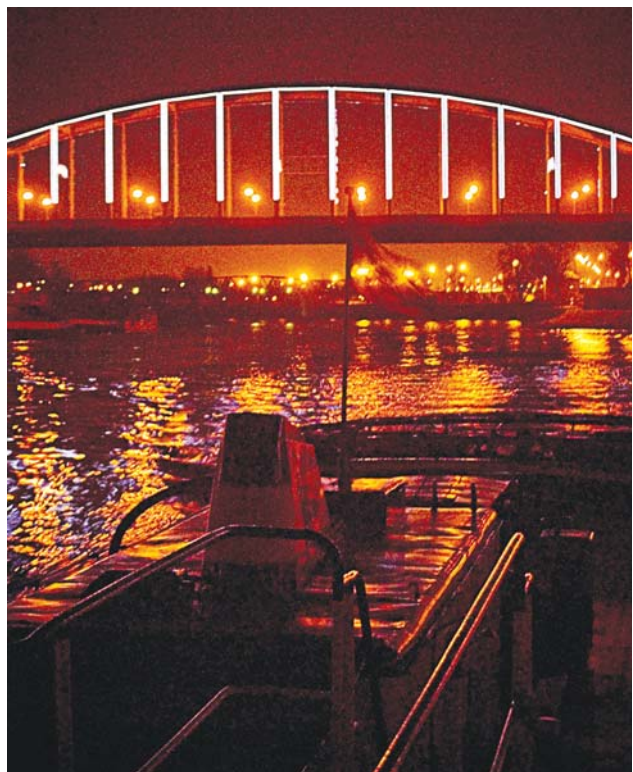


Ponurá brána Středohoří

říční plavba přišla o takovou krásku, jakou je loď Beskydy, zvláště když je poslední svého druhu a nenahraditelná. Na této krasavici s duší dávných let můžeme vidět ještě takové raritky, jako lodní telegraf, klasické mechanické kormidelní kolo, a tak dále. Možná by jí pomohlo zařazení mezi technické památky, což si tato nádherná loď jistě zaslouží.



Připlouváme do Ústí nad Labem



Návrat do Děčína



Spuštěna kotva a jde se spát

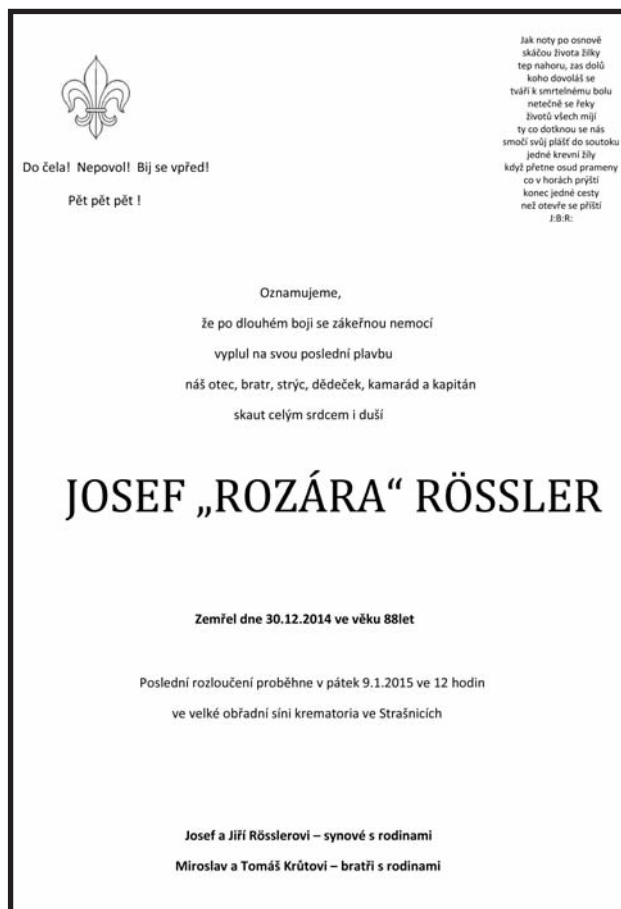
Mořeplavec a skaut Josef Rössler, zvaný Rozára, odplul do věčného přístavu



Když jsem v roce 1938 vstoupil do 5. oddílu vodních skautů, potkal jsem tam štíhlého, vytáhlého kluka, kterého všichni oslovovali Rozára. Teprve později jsem se dozvěděl, že to je přezdívka získaná už ve vlčáckém oddílu a že se doopravdy jmenuje Josef Rössler a ještě později, že je vnukem Josefa Rösslera Ořovského, průkopníka českého sportu, českého vodního skautingu a zakladatele Českého Yacht Klubu. Rozára se s dědečkem nikdy nechlubil, ale tady hledejme ty geny, které ho celý život držely u vody a na lyžích.

A potom skauting, již zmiňovaný 5. oddíl a později 9. oddíl vodních skautů, který mu daroval celoživotní kamarády bez ohledu na nacisty nebo bolševika a podílel se rozhodující měrou na vývoji jeho charakteru. Když roku 1949 byl skauting zakázán, vstoupil s několika kamarády do Českého Yacht Klubu, kam přivezli z Litoměřic jolový křižník a nazvali ho po patronovi skautů Svatý Jiří. A zatímco Sv. Jiří se stal naší základnou od dubna do října, hledali jsme zimní útulek pro naše další konání. A našli jsme ho v roce 1950 ve společné chalupě č. 99 v Malé Úpě v Krkonoších. Chalupa brzy proslula v okolí jako „chata u devíti skautů“ a pro nás se stala útočištěm před ideologií temna a lží.

A jak na lodi, tak na chalupě uplatňoval Rozára svou technickou zdatnost a schopnost improvizace při údržbě a vylepšování, a brzy se stal nepostradatelný. Byl vystudovaný elektrotechnik, a tak se vyžíval mimo jiné při údržbě malé vodní elektrárny, která nám dávala na chatě světlo, rekonstruoval lanový naviják na lyžařský vlek, nebo ozvučil Sv. Jiří zabudovaným el. gramofonem, který tenkrát udivoval celé okolí. Vrcholem jeho zručnosti pak



byla stavba mikrobuse, kterou uskutečnil v roce 1963 na šasi staré Prahy Alfy a se kterým pak vozil kamarády na lyže na chalupu do Krkonoš.

Se Sv. Jiřím, do kterého zamontoval motor, podnikal spolu s námi cesty po vnitrozemských vodách od Slapské nádrže po Berlínská jezera, ale to bylo pro Rozáru málo. Měl svůj sen, který se zdál v době bolševického temna neuskutečnitelný – vyjet s plachetnicí na moře. Protože si vyzkoušel práci s plechem při stavbě mikrobuse, pořídil si nůžky a ohýbačku na plech, vyrobil svářečku a podle vlastních plánů postavil skoro sám v letech 1968–71 kovovou plachetnici Štír 9 m dlouhou. Navíc ji vybavil elektronikou vlastní výroby a na to moře skutečně vyjel. Tak se z něj stal námořník, dokonce tehdy mistr sportu, který zcela propadl moři a když roku 1987 vyjel na nové lodi Štír II a roku 1988 s ní doplul až na Nordkap, splnil si svůj sen.

Milý Rozára, je škoda, že se toho nedočkala tvoje žena Alžběta, pro nás pro všechny Tesla, která nás opustila před 24 lety, ve stejný den jako ty. Věřím, že se tam na hoře zase setkáte, ale nám budeš chybět.

Na rozloučenou naše skautské pokřiky:
Do čela, nepovol, bij se vpřed, pět pět pět
Do boje, statečně, kupředu, k cíli,
devítka na štítě dodá nám síly

*Buď sbohem
za skauty Tonda Šrajser*

Náš první kapitán Rozára



Nemám rád pohřební řeči a nepovedu pohřební řeč. Chci mluvit za sebe, ale vím, že mluvím za posádky, které s tebou pluly. Mnozí z nich jsou dnes tady, někteří ne. Nejsou tu ti, kteří tě už předběhli na cestě do věčného přístavu. I za ty mluvím.

Na mnoha z nás jsi se podepsal. V psychologii kovanější bych mluvil o syndromu „prvního kapitána“. Víím, o čem mluvím. Bude to 40 let, kdy jsi mne vzal na moji první námořní plavbu, ještě na prvním Štíru. Tehdy to bylo do Stockholmu a právě při této plavbě jsme objevili ve Skérách náš kouzelný ostrov Sumpholmen, který jsme si po letech přejmenovali na Ostrov Štírů. Rád ses na něj vracel.

Už při té první plavbě jsem si uvědomil to, proč si tě mimo jiné vážím a co jsem si opakovaně při dalších plavbách potvrzoval. Vzpomenu tři vlastnosti.

V první řadě je to **čestnost**. V mládí jsi byl skaut, zůstal jsi jím celý život a podle toho jsi se choval. Každý to na tobě poznal. Schopností říci pravdu do očí jsi si jistě nadělal řadu nepřátel, zejména při bafuňání. Ať ve výboru Českého Yacht Klubu, v tehdejší Komisi námořního jachtingu, nebo zejména v Městském výboru svazu jachtingu. Právě tady využívali mnozí toho, že i když jsi hájil správnou myšlenku, v diskuzi jsi nebyl vždy „šlágfertig“ a právě toho tvoji oponenti zneužívali. Uvědomoval sis to, mrzelo tě to, ale stál sis za svým.

Druhá v řadě je tvoje **schopnost improvizace**. Při plavbě i při stavbě lodi (ocelové Štíry jsi postavil dva) samozřejmě dochází ke zdánlivě neřešitelným problémům. Ale právě v těch momentech jsi prokazoval svoji záviděníhodnou schopnost improvizace. Ukaž mi někoho druhého, kdo si dokáže jen tak mimochodem postavit jeřáb, aby mohl sám sestavovat trup dvanáctimetrové lodi z ocelových plátů. Ten jeřáb na Císařské louce stál.

Během plavby mohou občas nastat, a nastávají, složitější situace. Ať technické, interpersonální, nebo navigační. Na Štírech k nim samozřejmě také docházelo. Mohlo jít o cokoli. Najetí na mělčinu, vítr a vlny takové, že je další postup požadovaným kurzem nemožný (pamatuješ, jak jsme se nad Gotlandem schovali za Gotska Sandön), věčné potíže s motorem a spousta dalších. Při prvních plavbách jsem tě pozoroval, později už jsem věděl, že dokážeš zaimprovizovat, efektivně zaimprovizovat, a řešení najdeš. Vlastně jsi tím uváděl v život heslo Baden-Powela: „Be prepared“. Byl jsi připraven. Zlí jazykové sice tvrdí, že sis občas o tu potíž sám řekl, ale nech je mluvit. Štíra jsi vždycky zpátky dovedl.

Pro třetí vlastnost, která u tebe dominovala, nenacházím vhodný výraz v češtině. Jde mi o absenci postoje „to ti nezapomenu!“ Snad by to nejlépe vystihoval výraz: **nepodebratelnost**. To, že mezi námi dvěma často docházelo k ostrým výměnám názorů, občas jsme na sebe řvali, to nepočítám. To byl, řekněme, folklór. Hulákali jsme sice na sebe, ale nepřestali jsme jeden druhého brát vážně a dnes už to můžu bez uzardění vyslovit, měli jsme se rádi.

Jiná situace ovšem byla, když to někdo přehnal a urazil tě, nebo když nejednal férově. Buď to skončilo hulákáním, nebo jsi se stáhnul, a viděl jsem na tobě, že tě to mrzí. Ať tak nebo tak, nezůstal jsi podebráný. K věci ses již nevracel a později dotyčným nic nevyčítal. Pro další fungování posádky vlastnost nedocenitelná.

Rozáro, jsem vděčen za to, že jsem mohl desetkrát plout s tebou na Štíru, že jsem měl tu čest čtyřicet let být tvým kamarádem.



Rozáro, dnes ti můžu přiznat, že při mých dalších plavbách, už ne na Štíru, jsi vlastně taky se mnou byl, spolu s Borisem a Tomášem. Ve složitých situacích jsem vás tři bral jako korektory mého jednání. V duchu jsem si představoval, jak byste se zachovali v dané situaci na mém místě vy. Mimochodem vy tři jste mne naučili, že sport je víc než pouhé závodění.

Doufám, ne vím, že tě i nadále budu mít za zády, že tě i v budoucnosti budu mít na palubě.

Rozáro, byl jsi a zůstal jsi skautem. Byl jsi charakterní chlap. Byl jsi náš kapitán. Čest Tvoji památce.

*Za mořeplavce
Jirka Čech*

My plujem dál a dál ...

Milý Rozáro, píši Ti tam nahoru, jak to činím již léta svým kamarádům, kteří nás opustili. Chci, abys věděl, že jsem vždy obdivoval Tvoji vizi a zařatost, s jakou jsi stavěl svoji lodičku, a že jsi měl cíl, kam chceš doplout. Proto jsi také byl ochoten se zájmem naslouchat mé vizi dočkat se zahájení dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. A vím, že to nebylo jenom proto, že na Tvých plavbách po

světových mořích Ti nejvíce komplikovalo vyplutí a návrat právě nedostatečně splavné Labe, a jistě bys uvítal i možnost plout do Baltického moře po splavné Odře. Prostě Ti chyběla křižovatka tří moří – vodní koridor D-O-L.

*Za vizionáře
Josef Podzimek/Egil*

Život není takový – je úplně jiný (56)

Ing. Josef Podzimek

*Nebojujte jen proto, abyste vyhrál.
Bojujte především proto, abyste se nedal.*

Jan Werich

Dvě výstavy o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v rozmezí 115 let

Výše uvedený citát Jana Wericha přesně vystihuje přístup k oběma výstavám, se kterými Vás chci seznámit. První část citátu dokumentuje náladu a přístup nás Čechů k výstavě v Paříži v roce 1900 a druhá část citátu charakterizuje náladu, s kterou jsme připravovali výstavu na Pražském hradě v roce 2014. A nyní k výstavám samotným.

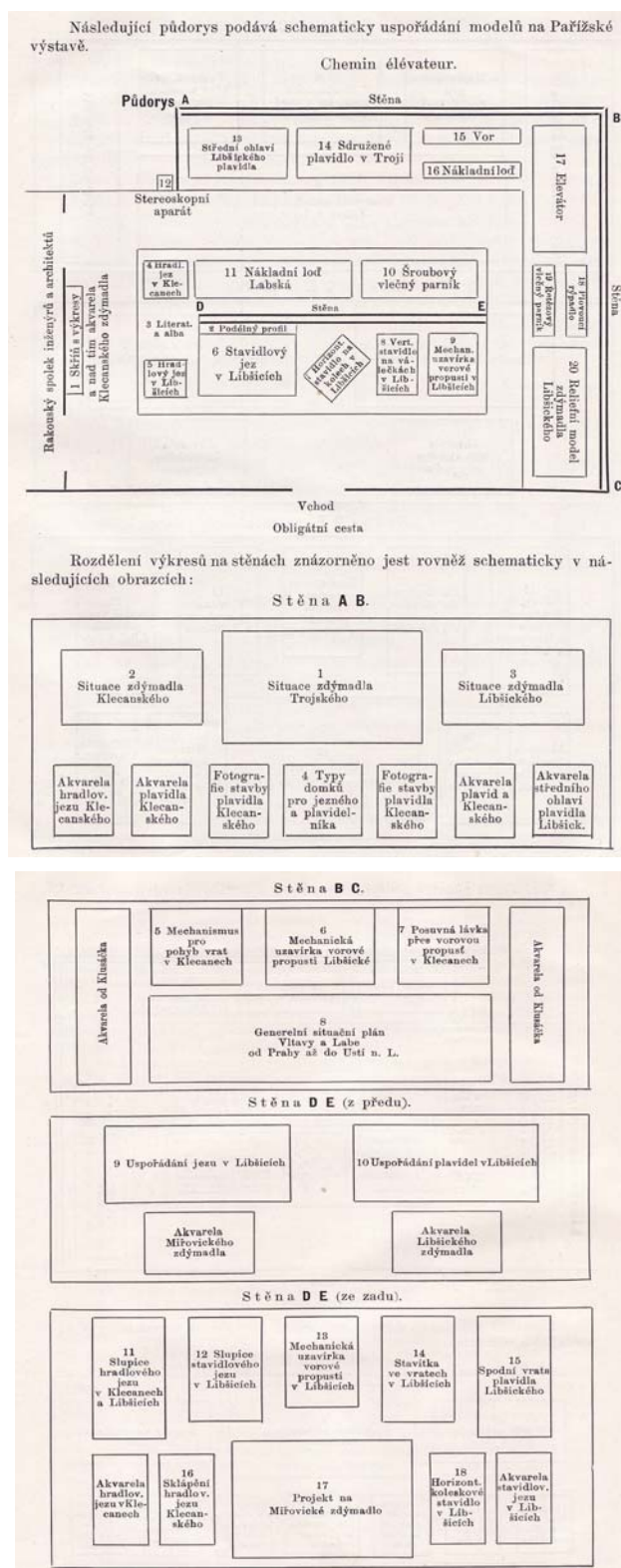
V prosinci 2014 se z iniciativy prezidenta ČR Miloše Zemana uskutečnila na Pražském hradě výstava o dokončení vodního koridoru D-O-L při příležitosti setkání šesti prezidentů v hlavním městě České republiky. A to prezidenta České republiky Miloše Zemana, prezidenta Slovenské republiky Andreje Kisky, prezidenta Polské republiky Bronislawa Komorowského, prezidenta Maďarské republiky Jánose Ádera, prezidenta Rakouska Heinze Fischera a prezidenta Slovinska Boruta Pahora.

V roce 1900 z iniciativy Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách byly při příležitosti Světové výstavy v Paříži představeny naše úspěchy při splavňování Vltavy a Labe jako první etapy průplavu Dunaj-Odra a napojení na labskou vodní cestu u Pardubic. Tento projekt byl následně podrobně popsán ve Vodocestném zákonu z roku 1901. Lze tedy tuto výstavu chápat jako přípravu na velké rozhodnutí o propojení tří moří na našem území, ke kterému došlo rok na to. Rád bych věřil, že po výstavě na Pražském hradě v roce 2014 se dočkáme alespoň oficiální přípravy na projednání věcného záměru zákona o Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který je z iniciativy prezidenta Miloše Zemana již víc jak rok zpracován a čeká jen na to, aby ho ministerstvo dopravy ČR nebo příslušný počet poslanců či senátorů zvedlo ze zapomenutí.

Tyto dvě významné výstavy nám dávají nahlédnout do rozsahu obou akcí, kde první s plným nasazením a nadšením celé země organizovala státní organizace, a druhou výstavu organizovala a financovala obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty. Hrdost Čechů, kteří předváděli světu v Paříži výsledky své práce, a skromnost nás současných Čechů při ukázce našich plánů pro budoucnost naší země i celé Evropy, lze jen těžko porovnat. Přesto se o to pokusím.

Okolnost, že uplavnění řek pro velkoplavbu v Rakousku poprvé na Vltavě a Labi se děje, byla komisi pohnutkou, aby – vyzvána jsouc ministerstvem obchodu – účastnila se Světové výstavy pařížské 1900

Výstava obsahovala množství výkresů i modelů, které měly upozornit návštěvníky na vyspělost našich techniků i na systematickosti, s jakou Češi k splavňovacím pracím přistupují. Celkový rozsah a preciznost výstavy lze nejlépe pochopit ze schematického půdorysu a pohledu na čtyři stěny výstavní.



Pro celkovou představu, jak odpovědně naši předkové k prezentaci o splavňovacích pracích přistupovali, je dobré si připomenout některé pasáže z publikace KANALIZOVÁNÍ ŘEK VLTAVY A LABE V ČECHÁCH, jeho vývoj a stav na počátku roku 1900:

Detailní podélný profil musil byti vyložen v mapě, poněvadž je příliš obsáhlý. K těmto připojují se plány polohy dílem dokončených, dílem ve stavbě jsoucích zdrží u Troje, u Klecan, u Libšic, zařízení jezu, plavebního kanálu a plavidel, přičemž též typy domků pro jezny.

K těmto výkresům připojuje se skupina vystavených modelů, které znázorňují situaci zdymadla u Libšic v měřítku 1:1000 a zařízení sdruženého vlakového plavidla (zdymadla u Troje) v měřítku 1:100. Při tomto modelu jsou hladiny vodní sklem znázorněny a zároveň zařídilo se vše tak, aby společná horní ohlaví plavidel mohla se od sebe oddělit a nahlédnouti bylo lze na uspořádání mechanismu sklopných vrat a zařízení obtokův.

Za příčinou znázornění konstrukcí jezu a plavidla v podrobnostech jsou všechny části modelů, zhotovené v měřítku 1:10, zařízeny na pohyb, čímž se způsob upotřebení i neoborníku objasňuje. Sklápění a vztyčování slupic koná se pomocí jeřábu, umístěného stabilně na pravostanném pobřežním pilíři, na kterém znázorněno jest také zařízení rybích schůdků.

Rovněž vrátně jsou přesně v měřítku zhotoveny a ve všech částech k pohybu zařízeny.

K uzavření vorové propusti u Libšic sloužit má jez podoby segmentu válcového; pro tento vystaven byl rovněž model v měřítku 1:5 na pohyb zařízený.

K přehlednému znázornění provádění staveb v jednotlivých obdobích a dispozic při tom užitých, dále strojů, které při stavbách s použitím rýpadla pozemného, dopravy lokomotivné, rýpadla lodního, vlečného parníku ve spojení s elevátorem, elektrického zařízení pro noční práce ve stavebních jamách, pohonů pumpy pro čerpání vody, jakož i docílených pokroků při stavbách, vystaveno jest 100 kusů fotografií různých velikostí, které zhotoveny byly většinou úředníky vrchní a místní stavební správy a v 5 albách byly spojeny. Mezi tyto fotografie zařaděny byly také fotografie představující začátek uplavněné trati, pokud se týče přístavů v Holešovicích a v Libni, jakož i konečný bod této trati, Ústí n. L. s mohutně vyvinutými překladišti.

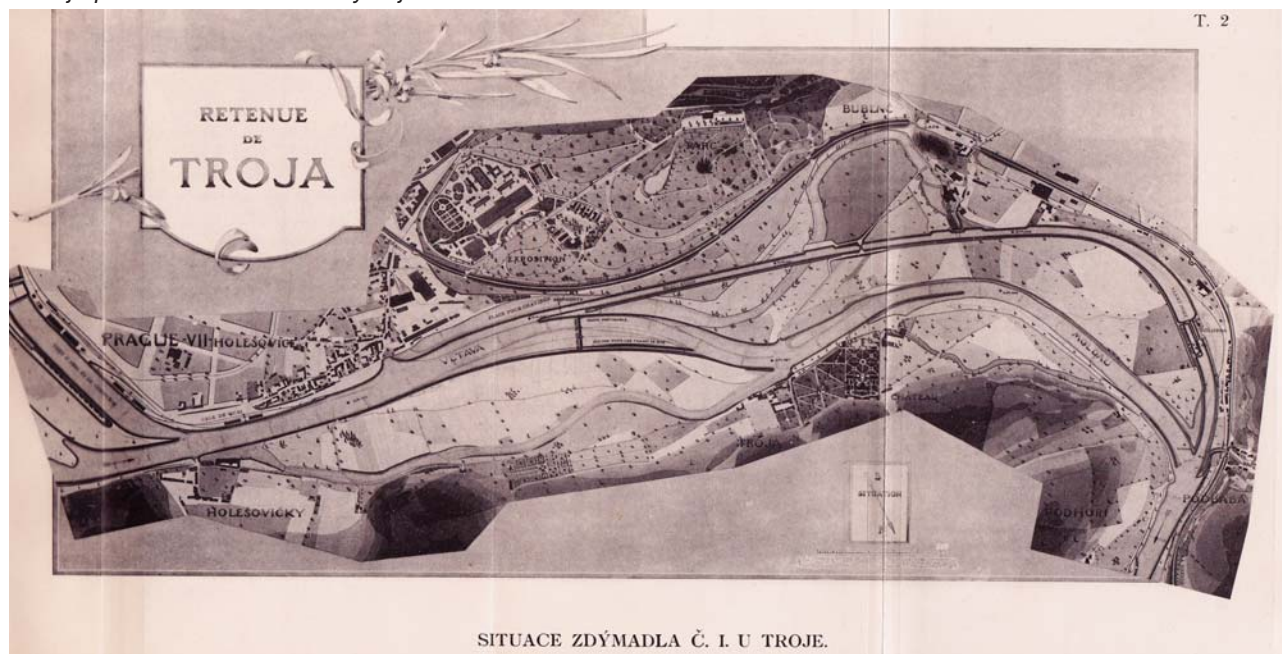
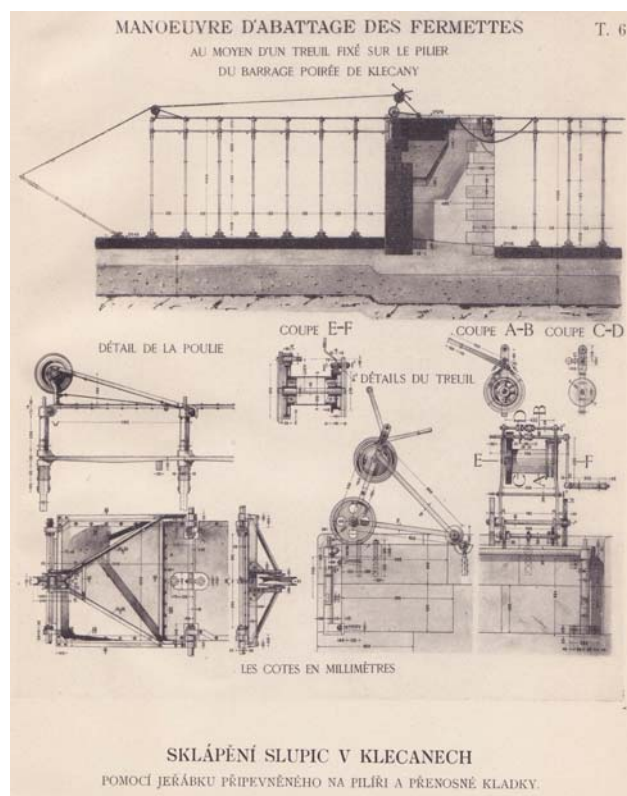
Postup a pokrok staveb zdymadla u Klecan a Libšic a strojů při těchto stavbách užitých jest znázorněn v dal-

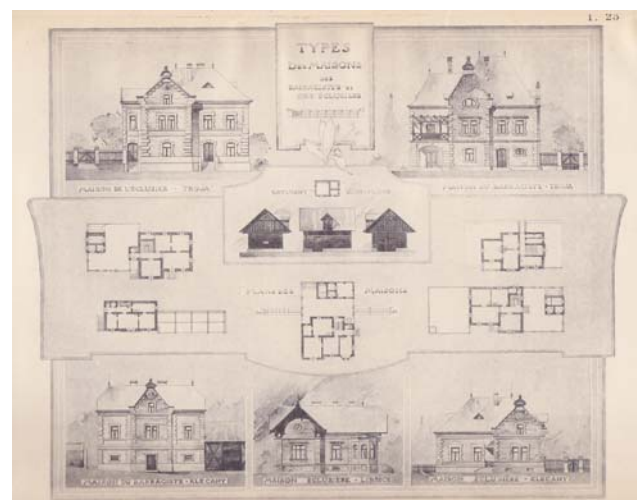
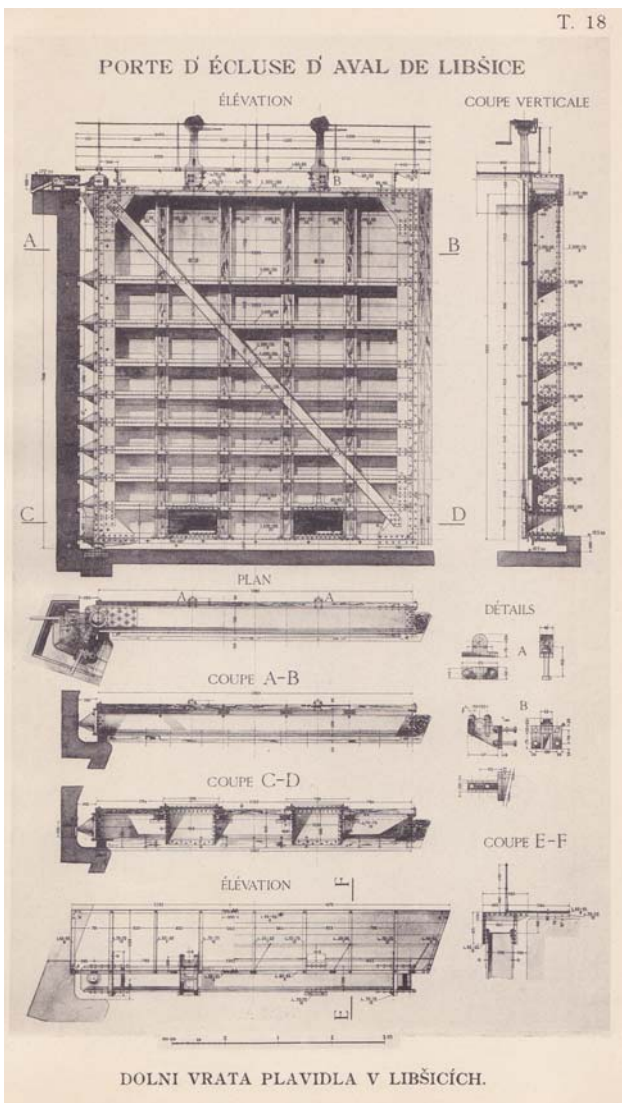
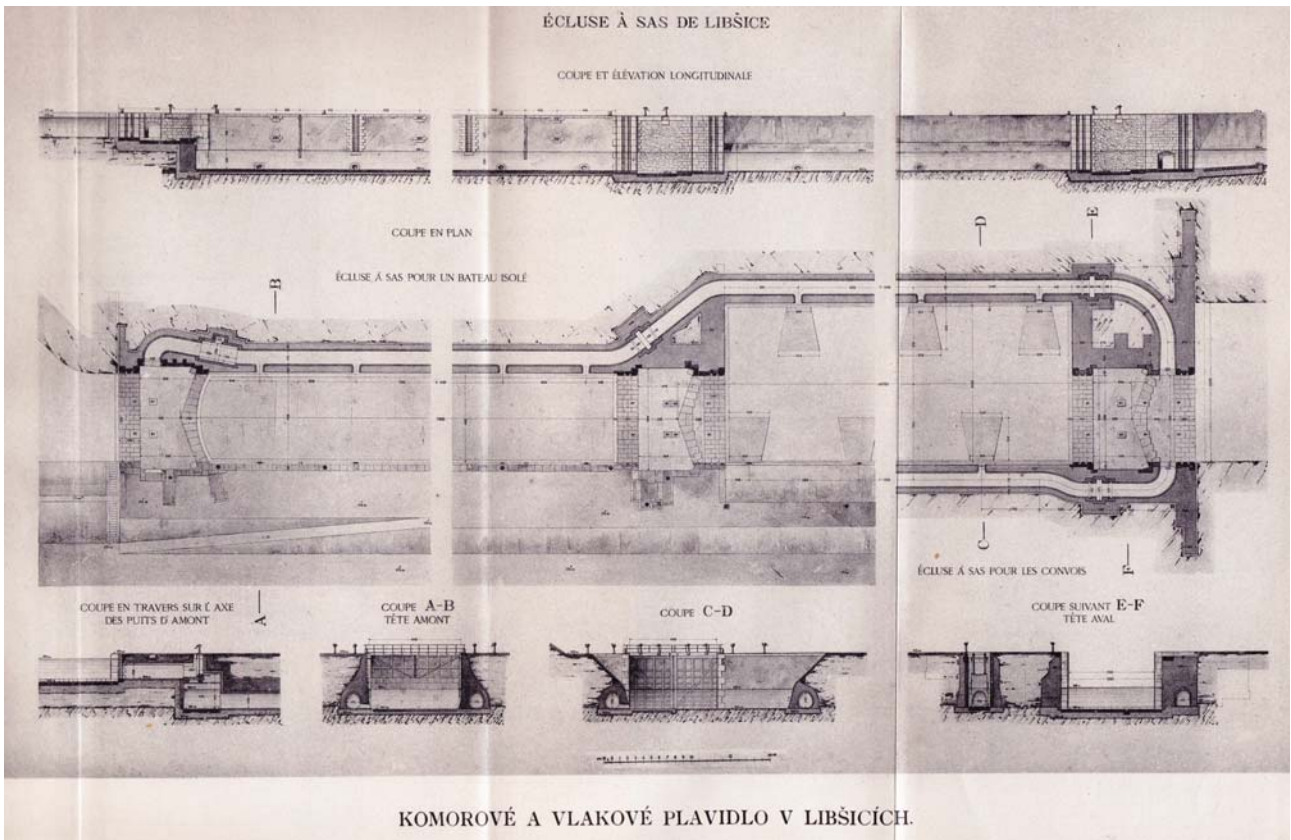
ších 50 stereoskopních diapositivích, vystavených v samočinném stereoskopu, kteréžto uspořádání pro názornost svou jest velmi instruktivním.

Těmto účelu slouží množství akvarellů, jakož i modely elevátorů (1:15) a lodního rýpadla (1:30), které stavebním podnikatelstvím A. Lanny byly zapůjčeny.

Mimo to přičinila se vrchní stavební správa o to, aby vystavila také typy modelů lodí, plujících na Vltavě a Labi, které znázorňují netoliko účelný a dokonalý způsob stavby, ale i jejich rozměry a únosnost úplně.

Veškeré vystavené plány byly světlotiskem zhotoveny a v počtu 23 kusů do výstavní místnosti umístěny. Popisky byly ve francouzském jazyce. Pro představu našich čtenářů uvádím pět ukázek, a to situaci zdymadla u Troje, sklápění slupic v Klecanech, plavební komory v Libčicích, dolní vrata plavební komory v Libčicích, typizované služební domky jezných.





Jaká krása, jaká poctivost, jaká hrdost, jaká ukázka státní podpory pro jeden druh dopravní infrastruktury České země a připomínám, že to bylo za Rakousko-Uherska.



Obr. 14. Ústí n. L. Starý a nový přístav.

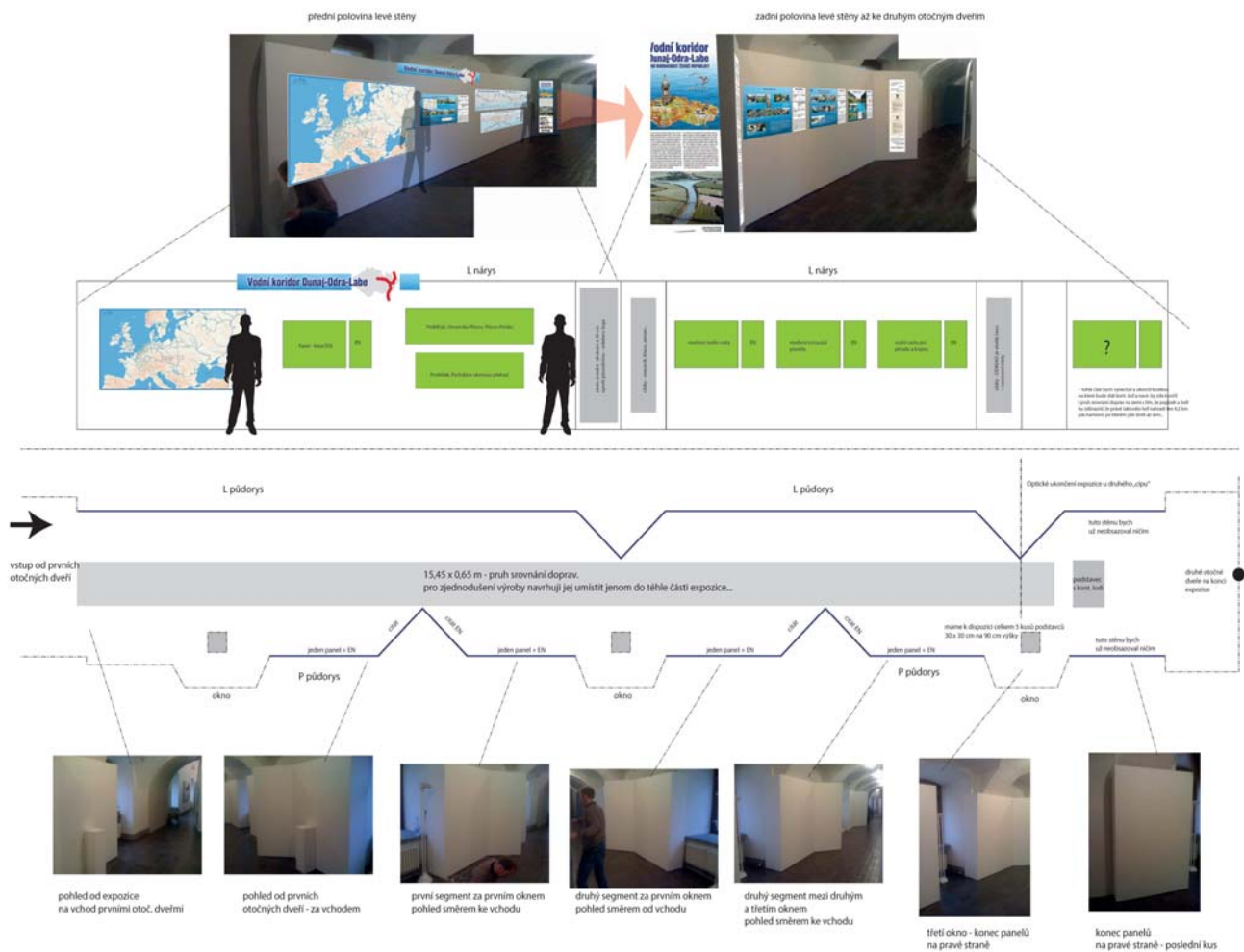
Symbolické přestřižení pásky šesti prezidenty Vísegradské čtyřky, Rakouska a Slovinska nad mapou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se uskutečnilo na Pražském hradě v prosinci 2014.

Tato jubilejní již desátá výstava se konala pod záštitou prezidenta České republiky Miloše Zemana, bez jehož aktivního přístupu by se tato výstava neuskutečnila. Měl jsem příležitost prezidenty osobně přivítat a seznámit s tímto celoevropským projektem a následně předat slovo prezidentu ČR, který se velmi angažuje, aby EU pochopila význam tohoto projektu pro celou Evropu (viz úvodní slovo na str. 3 našeho časopisu). Musím přiznat, že páni prezidenty se zájmem vyslechli odborný výklad o vodním koridoru D-O-L a někteří později přiznali, že o tomto projektu se dozvídají poprvé. Posléze se rozptýlili po mapě D-O-L, slovenský prezident hledal na Dunaji Bratislavu, rakouský prezident hledal pochopitelně Vídeň a náš pan prezident tápajícím prezidentům ukázal, kde má chalupu na Vysočině.

Považuji tuto prezidentskou akci za zdařilou a pouze mě mrzí, že přes přítomnost více jak 50 novinářů, fotografů, filmařů a televizních pracovníků se na veřejnost dostalo málo informací.



Pro naše čtenáře uvádím ještě situaci, a úvodní pohled do výstavní síně v Tereziánském křídle Pražského hradu, kde byla výstava instalována.





Zde kromě informačních tabulí a modelů plavidel byl na podlaze „chodník“, na kterém návštěvník mohl porovnat ekonomické a ekologické přednosti vodní dopravy: 312 kontejnerů převezme jedna loď o délce 200 m, nebo tři vlakové soupravy o délce 1600 m, nebo konvoj kamionů v délce 4,5 km.





Model bočněkolesového parníku, který možná pamatuje ještě pařížskou výstavu

Za modely lodí a dalších exponátů (modely mostů, kotva, bójka, lodní zvon, kormidelní kolo, záchranné kruhy apod.), které nám byly ochotně zapůjčeny děkuji:

- generálnímu řediteli Národního technického muzea Karlu Ksandrovi a řediteli Muzea dopravy NTM Arnoštu Nezmeškalovi,
- řediteli Oblastního muzea v Děčíně Milanu Rosenkrancovi a kurátorovi lodních sbírek Tomáši Mikovi,
- řediteli Českých loděnic a.s. Ivanu Troutnarovi,
- řediteli bezpečnostního odboru Jiřímu Hříbalovi z Ministerstva dopravy,
- řediteli Ředitelství vodních cest ČR Lubomíru Fojtů.

Zároveň děkuji za mimořádné nasazení a iniciativu Rostislavu Horváthovi za výtvarné zpracování výstavy a Tomáši Kolaříkovi, šéfredaktorovi našeho časopisu, za celkovou organizaci výstavy.

Je škoda, že výstava nemohla být otevřená pro širokou veřejnost. Ale i tak splnila svůj účel.

Pozorný čtenář porovnáním výstavy v Paříži v roce 1900 a výstavy na Pražském hradě v roce 2014 si jistě udělá představu o hrdosti nás Čechů a státních orgánů před 115 lety a dnes. Tehdy jsme se chlubili za podpory ministerstev a státních institucí, co jsme již vykonali a kam směřujeme. Dnes příkřeň informujeme okolní země, co bychom

chtěli stavět a ptáme se jich, jestli to máme chtít. Výstavu organizovala obecně prospěšná společnost za podpory hlavy státu. Cítíte v tom ten diametrální rozdíl?

Přesto se těším na další výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe, která by měla být instalována jako trvalá expozice v hlavním křídle Pražského hradu v blízkosti kanceláře prezidenta republiky, který by tak měl možnost s tímto projektem trvale seznamovat politiky a odborníky z celé Evropy. **Půjde o zahájení další desítky zastavení této výstavy o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.** Putování této výstavy bylo zahájeno v roce 2007 v prostorách Jindřišské věže v Praze. Pak následovala výstava v Ostravě (2008), v Brně (2008), v Přerově (2009), Břeclavi (2009), ve Zlíně (2010), v Praze na Vyšší průmyslové škole v Dušné ulici (2011) a opět v Jindřišské věži (2013). V roce 2013 poprvé výstava putovala do zahraničí, a to rovnou do Evropského parlamentu ve Štrasburku. Tato výstava byla iniciována českým europoslancem Vojtěchem Mynářem a zahajoval ji prezident ČR Miloš Zeman. Dalo by se tedy konstatovat, že se výstava o našich vodních cestách dostala zpět po 113 letech do Francie. Poslední zastavení putovní výstavy se pak vrátilo opět do hlavního města České republiky, a to rovnou do sídla českých panovníků na Pražský hrad (2014), kde ji zahajovalo hned 6 prezidentů.



2007 Praha, Jindřišská věž



2008 Ostrava, Vysoká škola báňská



2008 Brno, Krajský úřad Jihomoravského kraje



2009 Píero, Městské informační centrum a Vysoká škola logistiky



2009 Břeclav, Městské muzeum a galerie



2010 Zlín, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně



2011 Praha, Střední průmyslová škola stavební



2013 Praha, Jindřišská věž



2014 Štrasburk, Evropský parlament



2014 Praha, Pražský hrad, Summit V4 + Rakousko a Slovinsko



2015 Praha, Pražský hrad - Kancelář prezidenta republiky



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



SLOVENSKÝ
PLAVEBNÝ
KONGRES
PIANC

ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ a SLOVENSKÝ PLAVEBNÝ KONGRES

ve spolupráci se státním podnikem Povodí Vltavy



pořádají ve dnech
15.–17. září 2015

konferenci s mezinárodní účastí

28. PLAVEBNÍ DNY
v Českých Budějovicích

s tímto tematickým zaměřením:

1. Realita napojení vodního toku Labe v České republice na Labe v 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 přínos 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.

Předběžný program

Úterý 15. 9. 2015

Slavnostní zahájení a společenský večer v Clarion Congress Hotelu

- 16:00–18:30 Prezence účastníků konference
- 18:30–19:00 Slavnostní zahájení – předseda ČPVVS, hosté
- 19:00–20:00 Kulturní program
- 20:00–22:00 Společenský večer s rautem

Středa 16. 9. 2015

První jednací den v Clarion Congress Hotelu

- 08:00–09:00 Prezence účastníků konference
- 09:00–13:00 Jednání – 1. jednací blok
- 13:00–14:30 Oběd
- 14:30–23:00 Exkurze – prohlídka VD České Vrbné, Hluboká nad Vltavou, Hněvkovice, společenský večer

Čtvrtek 17. 9. 2015

Druhý jednací den v Clarion Congress Hotelu

- 08:00–09:00 Prezence účastníků konference
- 09:00–13:00 Jednání – 2. jednací blok a ukončení konference
- 13:00–14:00 Tisková konference

Kontakt: plavebnidny2015@pvl.cz

ZAKLÁDÁNÍ
STAVEB



Malá vodní elektrárna Štětí

Váš spolehlivý partner pro všechny
stavby v kontaktu s vodním prostředím

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s.,

K Jezu 1, 143 01 Praha 4, www.zakladani.cz

NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

ROZBORY PITNÝCH VOD

(dle vyhlášky č. 252/2004 Sb., ke kolaudaci, radiochemie,...)

ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku,...)

ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

Podrobnosti, rozsah akreditovaných služeb a cenové nabídky: www.pla.cz

Povodí Labe, státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

Provozovna Hradec Králové

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Hradec Králové,
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3

Telefon: + 420 495 088 740 Fax: + 420 495 088 742
+ 420 495 088 777
E-mail: medek@pla.cz

Provozovna Ústí n. L.

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Ústí nad Labem,
Pražská 49/35,
400 01, Ústí nad Labem - Vaňov,

Telefon: + 420 475 259 781 Fax: + 420 475 259 783
E-mail: subrt@pla.cz



POVODÍ LABE