

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

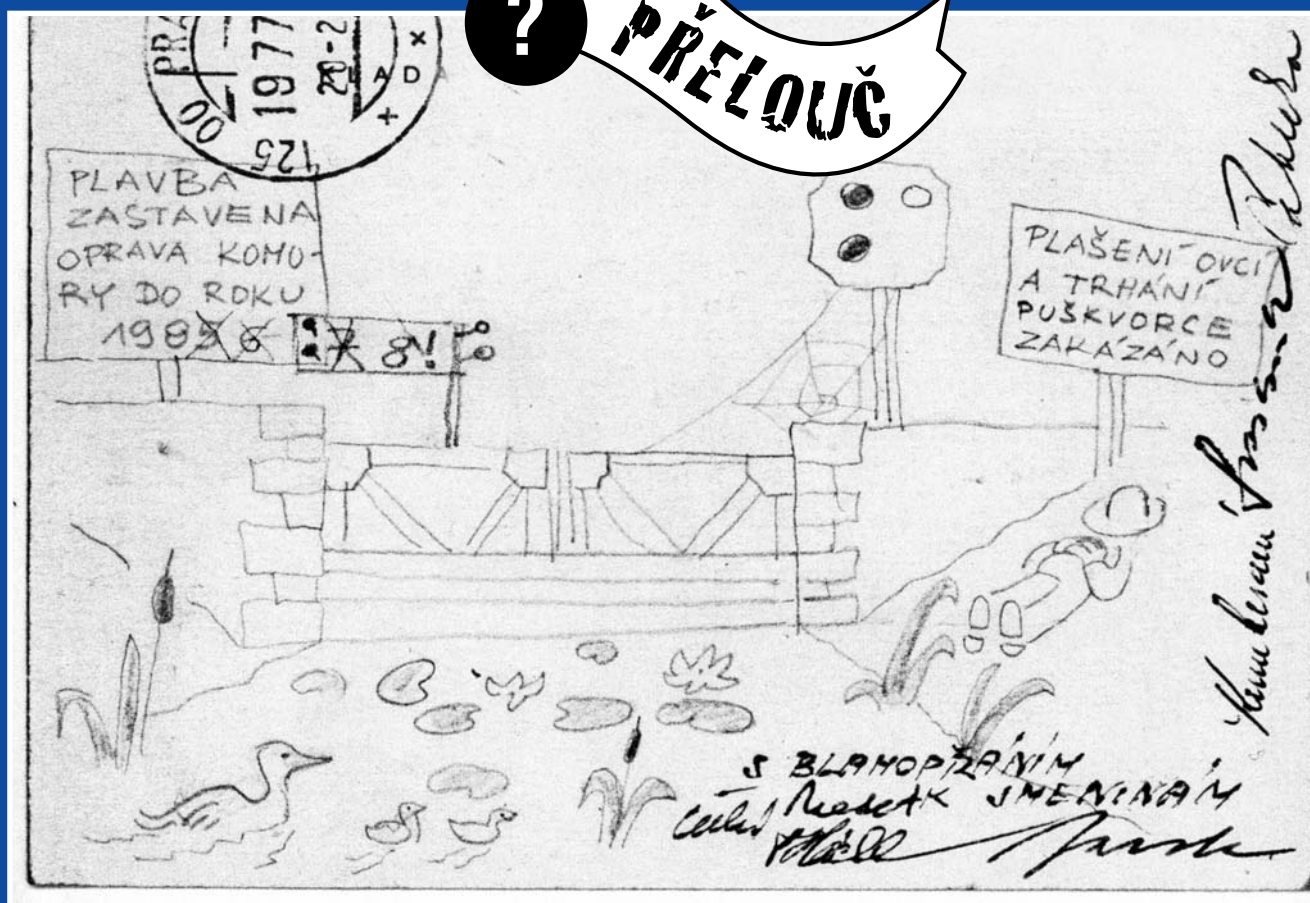
WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1
2015

→
1977

→
1985



→
1962

→
2015

V roce 1962 byl vedoucí jezny v Srnojedech dotázán, proč chybí na středním Labi jeden plavební stupeň, který se tehdy jmenoval Semín, aby se mohlo plout až do Pardubic, a odpověď zněla: „Protože naši předci byli tak chytrí, že jezy stavěli napřeskáčku a neočekávali, že jejich děti a vnuci budou tak blbí, že ten jeden poslední jez nedostaví.“ Od té doby uplynulo víc jak půl století a my stále čekáme, mluvíme, děláme projekty, vydáváme zákony, směrnice, ptáme se sousedů, jestli my Češi ten jez potřebujeme, vymlouváme se na EU, NKÚ... Proboha dokončeme tento plavební stupeň, který se nyní nazývá Přelouč II, aby naši potomci mohli plout!

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY

VYHRAZENO PRO POVODÍ MORAVY



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: vrvv@vrvv.cz, <http://www.vrvv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: brno@vrvv.cz



Povodí Odry, státní podnik
Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: info@pod.cz
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



NDC on s.r.o.
Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1
E-mail: ndcon@ndcon.cz
www.ndcon.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

www.metrostav.cz

metr@stav



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

LIPNO-ASCHACH, s.r.o.
Senovážné náměstí 981/21
Praha 1 - Nové Město

Přečerpávací vodní elektrárna
z Lipna do Dunaje o výkonu 1000 MW
INFO - Tel: 604 241 379, e-mail: miracink@seznam.cz
www.marinalabe.cz www.sunriver.eu



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



PRAGUE BOATS
SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
T: +420 603 555 242 www.prague-boats.cz



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 PLOVEBNÍ 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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLOVBA

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

Desatero pro záchranu vodních cest a plavby v České republice	2
Desatero pro záchranu vodních cest a plavby v České republice - 2 roky poté	3
EÚD: Problematická místa na řekách a kanálech brání přesunu nákladní dopravy z pozemních komunikací na vnitrozemské vodní cesty	4
Proč lodě na vodě a ne kamiony? Siegfried Neumaier	5
Dohoda rejdářů a úřadů na podpoře vodní dopravy a nezbytnosti splavnění labské vodní cesty	5
Odbor plavby Ministerstva dopravy ČR zrušen	6
Stanovisko ČPVS k rušení odboru plavby MD ČR	8
Dopis Sekce vodní dopravy SD ČR ve věci rušení odboru plavby MD ČR	9
Ministerstvo dopravy nechá zpracovat studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	10
Schling (SPO): Chce Ministerstvo dopravy pohřbit projekt DOL? Z domácího tisku	10
Polsko-německá dohoda podepsána - splavnost Odry se zlepšit	11
Plán rozvoje přístavu Kędzierzyn-Koźle	11
Přístavy Štětín-Svinouští – česká brána pro námořní dopravu Karolina Bierdzińska	12
VÍTKOVICE dodají díly pro nový lodní výtah Niederfinow Dr. Ing. Jiří Brož, MBA	15
Nikaragua zahájila stavbu Velkého interoceánského průplavu Tomáš Kolařík	16
Ekologické pohony vnitrozemských plavidel - Silný lodní motor na CNG? Vítkovice Machinery Group začínají s vývojem - Polský projekt říčního remorkéru poháněného LNG	19
Solární loď SunRiver - první česká loď 100% poháněná sluneční energií Miroslav Čink	20
Prodloužení dotačního titulu pro modernizaci plavidel Ing. Evžen Vydra, Doc. Ing. Denisa Mocková, Ph.D.	22
Zásadní průlom: Podnikání kolem vodních toků má zelenou	24
Vyhláška č. 46/2015 Sb. ... o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě Mgr. Katarína Koleníčková, Ing. Tomáš Háckl	25
Ředitelství vodních cest ČR staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	26
Batův kanál by měl být prodloužen až do Kroměříže Lodě na Odře? Před čtyřiceti lety skutečnost Z domácího tisku	28
Hodonín má konkurovat Rotterdamu. Doplují do něj lodě až z Číny Práce pro tři tisíce lidí? Hodonín podpoří přístav i terminál Z domácího tisku	29
Recenze publikace Die Vegetation und Flora der Flusshäfen Mitteleuropas Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	31
Zajíte Jižní Moravu z lodě!	32
Renesance vodních cest v severní Itálii. Obnova vodních cest v milánském regionu Claudio Repossi	34
Novinky Všešvetského spolku Marek Bartoš	36
Paroplavba slaví, pasažéři dostávají dárky Richard Vojta	40
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v období mezi dvěma valnými hromadami 4/2014-3/2015 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	41
Plavba po Labi s prezidentem Milošem Zemanem	44
Zasedání skupiny ČPVS Moravské vodní cesty v Přerově	44
Ing. Jiří Friedel - padesátiletý	44
Sedmdesátiletý, kreslící vodošpodiř Ing. Emil Šourek	45
Dokumentarista, režisér a skaut Martin Skyba nás ve svých 75 letech navždy opustil	46
Život není takový – je úplně jiný (57) Ing. Josef Podzimek	47



Jihomoravský kraj



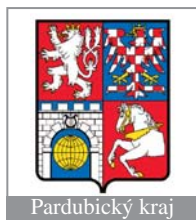
Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Přání k svátku Josefa v roce 1977

Adresát ing. Josef Podzimek, ing. Josef Záruba CSc.

- přání podepsali pracovníci Výzkumného ústavu dopravního v Praze

Desatero pro záchranu vodních cest a plavby v České republice

- 1. Nerušit Ředitelství vodních cest ČR a Státní plavební správu!**
- 2. Podpořit Ředitelství vodních cest ČR jako nenahraditelnou organizaci pro přípravu nových vodních cest, včetně vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe!**
- 3. Připravit žádost o spolufinancování českých projektů vodních cest z prostředků EU a vydat zákon o dokončení stavby vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe!**
- 4. Dokončit připravované projekty, které přispějí k pozitivnímu vnímání vodní dopravy u veřejnosti i představitelů země (plavební stupně Přelouč a Děčín, splavnění Odry z Polska do Ostravy a dokončení vltavské vodní cesty do Českých Budějovic)!**
- 5. Zorganizovat europoslance, aby podpořili české, slovenské a polské záměry rozvoje vodních cest, a zachránili vodní koridor Dunaj–Odra–Labe před vymazáním z transevropské dopravní sítě TEN-T!**
- 6. Podpořit české rejdaře, aby byla zachována plavba v ČR do doby dokončení klíčových staveb vodních cest!**
- 7. Rozvinout využívání existujících vodních cest pro rekreační plavbu výstavbou nových přístavů, přístavišť a marin!**
- 8. Podpořit zlepšení splavnosti řeky Labe a Odry na území Německa a Polska, zachovat přístup ČR k moři po vodě!**
- 9. Rozvinout mezinárodní spolupráci na rozvoji vodních cest, zejména v rámci Visegrádské skupiny (V4, V4+2)!**
- 10. Zajistit efektivní osvětu politiků, státních úředníků, podnikatelů a široké veřejnosti o nezastupitelnosti vodních cest pro hydroekologickou stabilitu České republiky a vyvrátit fámy o gigantičnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, který je srovnatelný s jinými infrastrukturními projekty!**



Desatero pro záchranu vodních cest a plavby v ČR

2 roky poté

- 1) Ředitelství vodních cest ČR nebylo zrušeno, ale je na pokraji klinické smrti. Státní úředníci oklešťují jeho samostatné rozhodování a snižují rozpočet.
- 2) **Naopak v rozporu s veškerou logikou byl zrušen samostatný odbor plavby a jeho agenda byla přesunuta do železničního odboru. Proto je nutno ŘVC ČR posílit personálně, finančně a vrátit mu rozhodovací pravomoce.**
- 3) **Věcný záměr zákona o dokončení vodního koridoru D-O-L byl z iniciativy prezidenta ČR Miloše Zemana vypracován a obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty ho financovala.**

Je nutno, aby ŘVC ČR ho právně a politicky optimalizovalo a MD ČR ho předložilo do vlády ČR a následně do Parlamentu ČR. Prvním krokem je přeměna ŘVC ČR na státní podnik.

- 4) Vše se připravuje liknavě, napřeskáčku, nepřesvědčivě a se zdržovací taktikou.

V nejkratší době je možno zahájit výstavbu plavebního stupněvodního díla Přelouč II (je schválena a vysoutěžena), nepřipustit, aby výstavba byla podmiňována stavbou VD Děčín (je to odborný i systémový nesmysl sloužící k dalšímu oddalování).

Souběžně dokončit přípravu VD Děčín (nepřipustit obnovu dalších variant, které slouží k dalšímu oddalování či zmaření výstavby).

Urychleně připravit výstavbu průmyslové zóny na Ostravsku s připojením na Odru jako důležité etapy D-O-L (zajištění pracovních sil na Ostravsku po útlumu těžby uhlí).

Dokončení vltavské cesty po všech možných obstrukcích pokračuje (VD Hněvkovice). Zastavila se příprava na dokončení vltavské vodní cesty do Prahy (lodní zdvihadla Orlík a Slapy).

- 5) **Nepodařilo se** – na jednostranný zásah bývalého náměstka MD ČR Ing. Lukáše Hampla byl vodní koridor D-O-L vyškrtnut z TEN-T. **Zpětné zařazení je stále ve hvězdách a žádná vládní iniciativa na MD ČR se nekoná.**
- 6) **O podpoře českých rejdařů se stále hovoří, ale konkrétně nebyla doposud proplacena slíbená dotace rejdařům za povodňové škody a nezajištění plavebních podmínek na Labi.**
- 7) **Prakticky jediná aktivní a pozitivní iniciativa podpory vodní cesty na mezinárodním poli vychází od prezidenta ČR Miloše Zemana.**
- 8) **Celkově, i když pomalu, se plní.**
- 9) **Z iniciativy prezidenta ČR, bylo šest prezidentů zemí EU v rámci Summitu V4+2 seznámeno dne 11. 12. 2014 s projektem Dokončení vodního koridoru D-O-L (forma výstavy na Pražském hradě).**
- 10) **Probíhá pouze na úrovni prezidenta ČR, ŘVC ČR a dobrovolných občanských sdružení bez aktivní podpory příslušných ministerstev.**



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Problematická místa na řekách a kanálech brání přesunu nákladní dopravy z pozemních komunikací na vnitrozemské vodní cesty

Tisková zpráva Evropského účetního dvora 15/07,
Lucemburk, 3. března 2015

Ve zveřejněné zprávě Evropského účetního dvora (ÉÚD) se uvádí, že snahy přesunout nákladní dopravu v Evropě ze silnic na vnitrozemské vodní cesty vedly za posledních 15 let jen k malému pokroku. Podle auditorů EU nebyly projekty spolufinancované EU v rámci strategie pro větší využití vnitrozemských vodních cest realizovány účinným způsobem. Vnitrozemská vodní doprava si jako alternativa k silniční dopravě nepolepšila a nedošlo ani ke zlepšení splavnosti.

„Jedno nákladní plavidlo na řece může nahradit stovky nákladních automobilů na silnicích a snížit tak neprůjezdnost, znečištění a nehodovost v celé EU. Přesun nákladní dopravy ze silnic na síť řek a kanálů může mít pozitivní přínos pro všechny občany EU. Více než deset let poté, co byl tento přesun prohlášen za prioritu, však rozvoj tohoto druhu dopravy zaostává za dopravou silniční i železniční,“ uvedla Iliana Ivanova, členka ÉÚD odpovědná za tuto zprávu. „Propojená Evropa s udržitelnou dopravní strategií si žádá, aby EU směřovala více úsilí do zlepšování vodních cest a vytvořila vyváženější kombinaci podílů silniční, železniční a vodní dopravy.“

Příčinou omezeného dopadu projektů financovaných EU v oblasti dopravy po evropských řekách a kanálech je neschopnost eliminovat problematická místa. Eliminace problematických míst je přitom klíčovým předpokladem strategií EU pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. K těmto problematickým místům patří mosty, které nejsou dost vysoké, neefektivní plavební komory a úseky vodních cest, které nejsou pro dané dopravní objemy dostatečně široké.

Členské státy věnovaly vnitrozemským vodním cestám jen malou pozornost, přestože Komise je již v roce 2001 označila za prioritu pro přesun dopravy ze silnic na životnímu prostředí příznivější způsoby dopravy. Náklady na eliminaci všech problematických míst v transevropské dopravní síti výrazně převyšují prostředky, jež jsou na tyto účely vyčleněny v rozpočtu EU. Kvůli nedostatku finančních prostředků tak vzniká potřeba dalšího financování z národních anebo soukromých zdrojů. Auditóři rovněž zjistili, že členské státy propojené hlavními vodními koridory nemají žádnou ucelenou obecnou strategii a že strategie EU nevěnují dostatečnou pozornost údržbě řek ani politickým a environmentálním faktorům.

Aby se zlepšila účinnost financování dopravy po vnitrozemských vodních cestách ze strany EU, auditóři doporučují:

- aby členské státy upřednostnily ty projekty na vnitrozemských vodních cestách, které mají největší a nejrychlejší přínos;
- aby Komise soustředila své financování na ty projekty, které se nacházejí v lokalitách, kde již existují rozpracované plány na úpravu problematických míst;

Aby se zlepšila koordinace mezi členskými státy,

Komise by měla:

- provádět podrobné analýzy potenciálního trhu a přínosů vnitrozemské plavby na různých říčních úsecích a s členskými státy koordinovat rozvoj hlavní sítě TEN-T;
- dohodnout se s členskými státy na konkrétních a dosažitelných cílech pro úpravu problematických míst;
- posílit právní základ s cílem rozšířit vykazovací povinnosti u stavu vodních cest z hlediska plavby a stanovit členskými státy povinnost vypracovávat plány údržby vnitrozemských vodních cest ve vzájemné součinnosti.

Shrnutí

Polovina evropské populace žije blízko pobřeží nebo vnitrozemských vodních cest a do většiny evropských průmyslových center je možné se dopravit po vnitrozemských vodních cestách. Vnitrozemská vodní doprava je spolu se silniční a železniční dopravou jedním ze tří hlavních způsobů pozemní dopravy. Plavidla přepravují zboží po vnitrozemských vodních cestách, jako jsou kanály, řeky a jezera, a mezi vnitrozemskými přístavy a přístavišti. Plavidla pro vnitrozemskou plavbu mají nosnost, jež odpovídá stovkám nákladních automobilů. Mohou tedy pomoci uspořit náklady na dopravu, omezit emise a zvýšit bezpečnost dopravy.

V této zvláštní zprávě (1/2015) nazvané **Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost** Účetní dvůr prověřoval, zda Komise a členské státy EU účinně realizovaly strategie pro nákladní dopravu po vnitrozemských vodních cestách. Auditóři posuzovali, zda projekty spolufinancované z rozpočtu EU účinným způsobem přispěly k nárůstu modálního podílu vnitrozemské nákladní vodní dopravy a zlepšení podmínek splavnosti a zda byly strategie EU pro vnitrozemskou vodní dopravu koherentní a vycházely z relevantních a komplexních analýz.

V rámci auditu byly přezkoumány dokumenty týkající se politik a strategií od roku 2001 a dále a byly provedeny kontrolní návštěvy na místě u 12 projektů spolufinancovaných ze strukturálních fondů a z rozpočtu transevropské dopravní sítě v Belgii, České republice, Německu a Maďarsku, na něž připadalo téměř 90 % výdajů na infrastrukturu vnitrozemských vodních cest, u níž bylo pravděpodobné, že bude dokončena do roku 2013.

V období 2007–2013 byly projekty vnitrozemských vodních cest v EU financovány z nástroje pro transevropské dopravní sítě, Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti částkou 1 278 milionů EUR.

Zvláštní zprávy Evropského účetního dvora jsou zveřejňovány v průběhu celého roku a uvádějí zjištění vybraných auditů konkrétních oblastí rozpočtu EU či témat z oblasti správy a řízení.

Proč lodě na vodě a ne kamiony?

Siegfried Neumaier

Polovina obyvatel Evropy žije blízko pobřeží nebo vodních cest a do většiny evropských průmyslových center je možné se dopravit lodí. Vnitrozemská vodní doprava je spolu se silniční a železniční dopravou jedním ze tří způsobů pozemní dopravy. Přestože je to nejlevnější a velmi efektivní způsob dopravy zboží a surovin je vodní doprava u nás z nepochopitelných důvodů opomíjena, ačkoliv pravidla pro vnitrozemskou plavbu mají nosnost, jež odpovídá stovkám nákladních automobilů. Mohou tedy pomoci uspořít náklady na dopravu, omezit emise a zvýšit bezpečnost dopravy. Lodě jsou ekonomičtější, bezpečnější a ekologičtější. Proto jsou u nás trnem v oku provozovatelům nákladní a železniční dopravy, a hlavně těmito společnostmi placeným ekologům.

Před časem byla zveřejněna zpráva Evropského účetního dvora, kde se praví, že snahy přesunout nákladní dopravu v Evropě ze silnic na vnitrozemské vodní cesty vedly za posledních 15 let jen k malému pokroku a vnitrozemská vodní doprava si jako alternativa k silniční dopravě nepolepšila a nedošlo ani ke zlepšení splavnosti. (viz celá zpráva na str. 4).

Příčinou omezeného dopadu projektů financovaných EU v oblasti dopravy po evropských řekách a kanálech je neschopnost eliminovat problematická místa, jako jsou nízké mosty, neefektivní plavební komory a úseky vodních cest, které nejsou pro dané dopravní objemy dostatečně široké či hluboké. Náklady na eliminaci všech problematických míst v transevropské dopravní síti výrazně převyšují prostředky, jež jsou na tyto účely vyčleněny v rozpočtu EU. Kvůli nedostatku finančních prostředků tak vzniká potřeba dalšího financování z národních anebo soukromých zdrojů. Auditori rovněž zjistili, že členské státy propojené hlavními vodními koridory nemají žádnou ucelenou obecnou strategii a že strategie EU nevěnují dostatečnou pozornost údržbě řek ani politickým a environmentálním faktorům.

„Nutno si uvědomit, že naše vodní cesta je zanedbaná,“ říká Ing. Jaromír Kohlíček, bývalý europoslanec zabývající se v Evropském parlamentu dopravou. „Chybí zde dva jezy u Děčína, o kterých se mluví už dlouho, ale jen mluví. Ačkoliv německá strana o tyto stavby stojí a chce je financovat, bohužel naše legislativa umožňuje



blokovat tyto záměry velmi hbitě a velice dobře a toho využívá Deutsche Bahn, která má zájem aby ceny přepravy zboží zůstaly dostatečně vysoké. Dobře je to vidět na rýnské dopravní cestě, do které se investuje i přes typické námitky vůči lodní dopravě, které jsou všude. U nás německá železnice zvolila velmi dobrou taktiku tím, že podporuje velmi masivně nejružnější ekologické organizace ať už přímo, nebo prostřednictvím Strany zelených z Německa, jelikož tyto organizace mají mezi sebou velmi dobré propojení, a tak tlumočí zájem Deutsche Bahn, aby labská dopravní cesta nebyla průchodná bez ohledu na nějakou ekologii, za kterou se schovávají.“

Dohoda rejdařů a úřadů na podpoře lodní dopravy a nezbytnosti splavnění Labské vodní cesty

Zástupci rejdařů i evropských a našich úřadů se 29. 4. 2015 sešli na palubě zadokolesového remorkéru Beskydy v Děčíně a všichni se shodli na podpoře lodní dopravy a nezbytnosti splavnění labské vodní cesty.

Setkání se zúčastnili:

Jindřich Kušnír, ředitel Odboru železniční, drážní a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR; Vojtěch Dabrowski, ředitel Oddělení plavby Ministerstva dopravy ČR; Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR; Mathieu Grosch, Evropský koordinátor pro TEN-T koridor Orient-východní Středomoří, člen Evropského parlamentu; Richard Vojšta, EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA - SPED s.r.o.



Odbor plavby Ministerstva dopravy ČR zrušen

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v uplynulých dnech jsme nastavili novou organizační strukturu Ministerstva dopravy. Cílem této změny je připravit se na služební zákon, podle kterého musíme mít od 1. července upravenou organizační strukturu tak, aby odpovídala všem náležitostem zákona. Při transformaci jsme se museli mimo jiné držet podmínky, že každý odbor musí mít minimálně deset zaměstnanců. Proto byl například zrušen odbor vnitřní plavby, ale jeho dvě oddělení jsou zachována v rámci Odboru drah, plavby, železniční a kombinované dopravy.

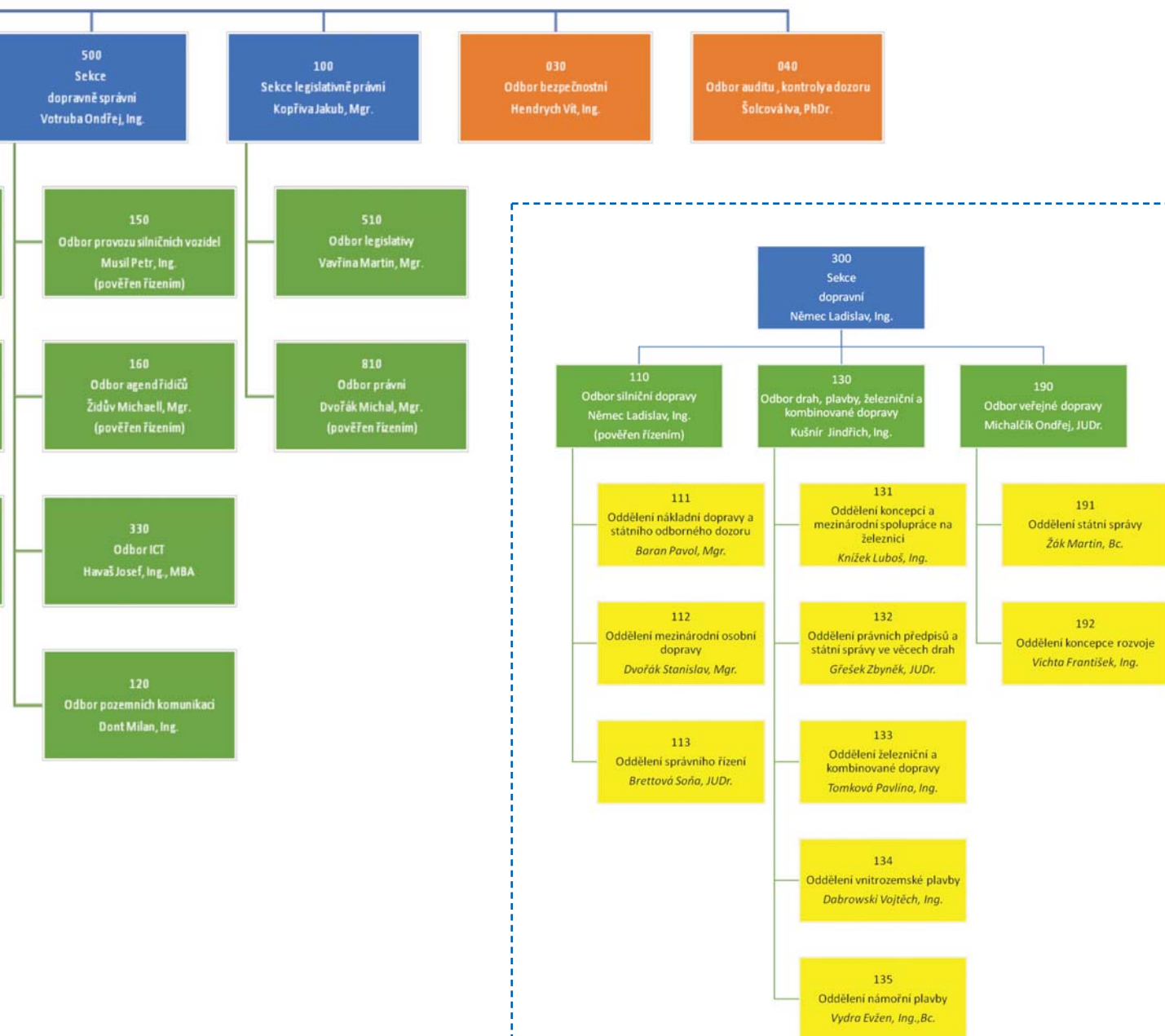
Organizační změna v souvislosti s novým služebním zákonem přináší také úpravy v rozdělení agend mezi jednotlivé sekce. Cílem je, aby v rámci každé sekce spolupracovaly odbory, jejichž



činnost je úzce provázaná. Nová organizační struktura představuje základní rámec toho, jak bude ministerstvo uspořádáno podle požadavků služebního zákona.

Pokud byste měli jakékoliv připomínky k nové organizační struktuře, uvítáme, pokud nám je pošlete na adresu sekretariat.010@mcdcr.cz. Věříme, že se nám podaří úspěšně vyzkoušet současné uspořádání a po dílčích změnách se nová struktura definitivně stabilizuje.

Děkuji Vám za trpělivost při všech nastalých změnách a těším se na spolupráci.
Dan Ťok, ministr dopravy





ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

Stanovisko k rušení odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

S ohledem na proběhnuté informace o zrušení odboru plavby a jeho sloučení spolu s Odborem drah, železniční a kombinované dopravy do odboru s údajným názvem Odbor železniční, kombinované a vodní dopravy si Vás dovoluji upozornit na některé skutečnosti, které možná nebyly vzaty v úvahu.

Úsek plavby na Ministerstvu dopravy jako státním orgánem nemůže být ani v názvu zúžen na úsek vodní dopravy, obdobně jako odbor civilního letectví by nemohl být odborem letecké dopravy. Princip spočívá v tom, že plavba je nejen v názvu odboru, ale i v jeho náplni, všeobecně s mnohem širším polem působnosti. Již v našem právním řádu nemáme zákon o vodní dopravě, ale zákon o vnitrozemské plavbě a zákon o námořní plavbě. V těchto zákonech je také, v souladu s právem Evropské unie stanovena působnost plavebního úřadu a námořního úřadu. Nejedná se tedy pouze o stanovení nějakých zásad pro provozování vodní či námořní dopravy, ale o celý souhrn činností od rejstříků plavidel, odborných znalostí pro vůdce plavidla a jeho posádku, a to jak ve vnitrozemské plavbě, tak i v plavbě námořní, jakož i o odborných znalostí pro provozování vodní dopravy v České republice apod..

Úvaha o tom, že nákladní vodní doprava je v současné době v útlumu a že nemáme žádnou námořní nákladní loď a tudíž nepotřebujeme odbor plavby není na místě.

Ve vnitrozemské vodní dopravě je evidováno cca 80 osobních lodí a cca 35 převozních lodí a osobní vodní dopravu provozuje více jak 70 provozovatelů. Pokud jde o malá plavidla jak pro rekreaci tak sportovní využití jejich počet je, v případě, že nepodléhají evidenci, nespočitatelný. Ve všech těchto případech odbor plavby vystupuje při řešení právních sporů jako druhý instanční správní orgán.

V námořní plavbě pluje pod českou vlajkou a je zapsáno v námořním rejstříku, který v případě námořní plavby je obdobou zápisu do katastru (plavidlo je posuzováno jako nemovitost) a při jejich plavbě na mořích a oceánech je charakterizováno jako samostatný stát pod jehož vlajkou pluje, cca 300 námořních jachet. Odbor plavby ve funkci námořního úřadu provádí státní zkoušky námořních důstojníků a vede námořní knížky. V případě právních sporů pak odbor plavby vystupuje jako prvoinstanční správní orgán.

Toto je pouze krátký výčet skutečností hovořících o důležitosti samostatného odboru plavby na Ministerstvu dopravy České republiky. Nejsme asi jediní, kteří v současné době soustřeďují argumenty proti zrušení samostatného odboru plavby, ale zde jsou vybrány argumenty, které nejsou všeobecně známy.

Naše sdružení je pochopitelně připraveno připravit obsáhlejší materiál, po projednání i s ostatními subjekty vnitrozemské a námořní plavby.

V Praze dne 8.dubna 2015.

Předseda
Českého plavebního a vodocestného sdružení
doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. v.r.



**Vážený pan
Ing. Dan Ťok
Ministr
Ministerstvo dopravy**

Děčín 8.4. 2015

Vážený pane ministře,

obracím se na Vás opětovně jako zástupce provozovatelů vodní dopravy a přístavů. Dopisem ze dne 9.2. 2015 jsem Vás žádal o osobní schůzku ve věci stavu vodní dopravy v ČR. Bohužel máte zřejmě jiný fundovaný zdroj informací. Dovolte mi připomenout, že Svaz dopravy ČR Sekce vodní dopravy zastupuje 90 % provozovatelů labské flotily a přístavů. Velmi nás mrzí a znepokojuje, že se na ministerstvu přijímají závěry bez konzultace s plaveckou veřejností. Poslední rozhodnutí ve věci podpory rejdařů vnímáme jako zásadní porušení dohod sociálních partnerů. Je laciné se schovávat, že nejsou potřebné zdroje, pokud skutečně chci něco pro provozovatele vodní dopravy udělat. Myslím, že jsme v minulosti prokázali, že Sekce vodní dopravy má trvalý zájem na spolupráci s ministerstvem dopravy. A to jak v legislativě, v mezinárodních vztazích a podmínkách tak i v ostatní provozní problematice.

Nyní se dovídáme o organizačních změnách na ministerstvu dopravy. Jsme velice znepokojeni tímto rozhodnutím a máme vážnou obavu, že tak specifický obor jako je vodní doprava nemůže bez příslušných kompetencí a odbornosti efektivně fungovat.

Dovolte nám, abychom proti tomuto nesystémovému kroku, který ohrožuje všechny obory lodní dopravy a již v tuto chvíli vyvolává řadu konkrétních problémů, vyjádřili důrazný nesouhlas.

Vážený pane ministře,

dovolujeme si Vás tímto požádat, o vyjasnění vzniklé situace, neboť v tuto chvíli hrozí celá řada nebezpečí z prodlení probíhajících administrativních i systémových procesů v oboru. Tímto rozhodnutím mohou vzniknout konkrétní problémy, které ohrožují stovky pracovních míst, zmaření investic a podnikatelských záměrů a následně poškodí dobré jméno České republiky.

Nejde nám o zachování stávajícího organizačního uspořádání či konkrétních osob na odboru plavby. Pro tuzemské subjekty komerčně působící v odvětví vnitrozemské i námořní plavby je však podstatné, aby rozhodovací pravomoc, jakož i pravomoc navenek zastupovat státní správu v oblasti vodní dopravy vykonávala osoba s dostatečnou odbornou kvalifikací. Je důležité, aby osobou, která vykonává správní rozhodování (na úrovni prvoinstanční i druhoinstanční), byl státní zaměstnanec s odbornou erudicí, která je založena nejen na dostatečném právním povědomí, ale i na znalostech oboru v domácím i evropském měřítku s potřebnými kompetencemi. Pouze za tohoto předpokladu může být správní rozhodování rychlé a efektivní.

Obáváme se, že aktuální organizační změna přenesle výše zmíněné kompetence do rukou osob naprosto neznalých v oblasti vodní dopravy a tedy nedůvěryhodných pro důležitá vyjednávání na úrovni národní i mezinárodní. Navíc akt podřazení oboru vodní dopravy pod úřednický aparát do současné doby zabezpečující pouze oblast železniční dopravy působí jako záměr dále snižovat jak význam, tak i potenciál plavebního oboru.

Proto bych Vás jako předseda Sekce vodní dopravy při Svazu dopravy ČR chtěl opětovně požádat o osobní setkání. Jsem si vědom, že jste pracovně velmi vytížen, přesto bych byl rád, kdybyste s Vámi mohl o současném stavu vodní dopravy osobně hovořit. Věřím, že si i proto naleznete ve Vašem náročném programu čas na schůzku.

S přátelským pozdravem

**Ing. Milan Raba
Předseda Sekce vodní dopravy SD ČR v.r.**

Ministerstvo dopravy nechá zpracovat studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ministerstvo dopravy zveřejnilo oznámení předběžných informací jako avízo před samotným vyhlášením veřejné zakázky na studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L. Studie s termínem dokončení 7/2017 má prověřit dopravní, vodohospodářské, energetické a rekreační funkce projektu. Studie proveditelnosti bude řešit jednotlivé technické, organizační a finanční aspekty ve variantách, přičemž tyto varianty budou kvantitativně i kvalitativně porovnány. Cílem studie je doložení ekonomické efektivity vodního koridoru D-O-L.

Studie bude zpracována na základě Usnesení vlády ČR ze dne 19. ledna 2011 č. 49 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Studii připravil již v roce 2013 ministr dopravy Zdeněk Žák, poté výběrové řízení v roce 2014 zastavil ministr dopravy Antonín Prachař s odůvodněním, že se musí nejdříve zpracovat „rešerše“ doposud zpracovaných dílčích studií. Tato rešerše byla dokončena na podzim 2014.

Redakce VCaP

z domácího tisku • z domácího tisku

Schling (SPO): Chce Ministerstvo dopravy pohřbit projekt DOL?

ParlamentniListy.cz - 2.5. 2015



V minulých dnech se v médiích objevila zpráva, že MD hodlá zadat studii, která má posoudit možnosti realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (DOL).

Protože různých studií bylo už na toto téma vypracováno mnoho, naskytá se otázka, co chce novou studií MD získat? A to tím spíše, že kvalitní studie nemůže být levná a jinou snad MD nechce! Přeji jejímu zpracovateli, ať to bude kdokoliv, jeho výdělek. Ale ptám se: Mohou být výsledkem nějaké nové poznatky? Z jakého oboru? Budou-li, co s nimi MD udělá? Podobných otázek je možno položit ještě mnoho. Moje odpověď na základní otázku, co chce MD zadáním studie získat je, že chce nalézt alibi! Tedy obranu proti tlaku prezidenta Zemana na realizaci DOL. Nebo jinými slovy: Chce projekt DOL pohřbit alespoň pro volební období této vlády.

O DOL už snad nelze napsat nic zásadně nového. Pokusím se, pokud možno stručně, ukázat na několika aspektech projektu to, jak reagují jeho odpůrci i zastánci. Také pak vyjádřím svůj názor na jediné, zdůrazňuji jediné, možné řešení, které by bylo ve prospěch této země, ve které žijeme.

Myšlenka propojení tří moří (Severního, Baltského a Středozezemního) je velmi stará. Dokonce už byla před mnoha lety uzákoněna! Říšským vodocestným zákonem z roku 1901, podle kterého se také neprodleně začalo, dodnes nedokončené dílo, stavět. Odpůrci říkají: Vidíte, už to je důkaz, že ta myšlenka je špatná! Zastánci namítnou: Mnohé velké stavby čekaly na realizaci desítky i stovky let!

Byl by to velmi škodlivý zásah do přírodního prostředí, říkají odpůrci. Zastánci namítnou: Podívejte se do vyspělejší části Evropy! Stavby na vodních cestách tam stále pokračují ve velkém rozsahu. Přitom, se souhlasem skutečných ekologů, šetrně k přírodě! Zde stojí zato připomenout zkušenost ze Slovenska. Gabčíkovo-Nagymaros je velké dílo, byť dokončené jen na slovenském území, které budilo velké vášně nejen ekologů, ale i některých našich politiků. Dnes se o něm nemluví, protože se žádné černokněžnické předpovědi nenaplnily! Naopak, pozitivní výsledky, předpokládané projektanty, se prokazatelně naplnily.

Jsme na střeše Evropy. Na takový projekt zde není dost vody, říkají odpůrci. Zastánci s radostí kontrují: Význam vodního koridoru DOL je největší právě pro hydrologickou stabilitu krajiny! Jeho realizace by umožnila zadržování vody v krajině v suchých obdobích. Dokonce se dá uvažovat i o čerpání vody z Dunaje. Současně by plnil funkci protipovodňové ochrany. Nemusela by se realizovat mnohá dílčí a nákladná protipovodňová opatření připravovaná v současnosti podniky Povodí. Zvýšily by se zásoby pitné vody. Elektrárny na jezech by vyráběly, tolik žádanou, elektřinu z obnovitelného zdroje.

Celkový objem vodní dopravy je tak malý, že nemá smysl kvůli ní podnikat velké investice, tvrdí odpůrci. Zastánci namítnou: Je malý, protože stát není ochoten dokončit

potřebné stavby na již existujících vodních cestách. Také je třeba vědět, že nejde jen o objem dopravy. Jde také o její ceny! Vodní doprava nastavuje cenovou hladinu i pro ostatní druhy dopravy. Pokud má normální podmínky (u nás tomu tak není), pak je tím nejlevnějším způsobem dopravy, od kterého se odrážejí ceny železnice i silnice. Navíc, po vodě nejždí jen nákladní lodě. Rozvoj turistiky na vodních cestách i v jejich okolí lze dokumentovat dokonce i u nás. Nejen plnou hladinou Vltavy v Praze. Bařův kanál není žádný veletok, ale díky obnovení plavby se turistický ruch v jeho okolí zvýšil násobně!

Sousední státy tento projekt nepodporují, říkají odpůrci. Hlavně ti, kteří se tváří, jako kdyby vlastně oni zájem měli, ale ti zlí sousedi nám to nedovolí. Tento přístup je ukázkou politické i lidské malosti! Přeci nejdříve musí náš stát jasně vyjádřit odhodlání DOL začít realizovat! Což se zatím nestalo. Pak teprve může následovat jednání se sousedy o tom, jak se chtějí, či nechťejí, podílet na projektu, který uskutečíme my!

Snad každému rozumně uvažujícímu člověku musí být jasné, že žádná studie nemůže dát, na tak široké spektrum otázek, jednoznačnou odpověď. A jestli bude úkolem studie posoudit návratnost investice do DOL, pak o snaze projekt pohřbit nemůže být žádná pochybnost! Proč? Protože k takovému posouzení je potřeba znát, s přiměřenou mírou pravděpodobnosti, očekávané náklady i výnosy. Náklady možná lze nějak odhadnout. S pomocí porovnání s náklady již realizovaných staveb. Ale i zde je háček. Co vývoj cen? I kdyby se začalo stavět zítra, bude se stavět po etapách ještě nejméně dvě desítky let. Umí někdo odhadnout vývoj cen pozemků, materiálů, stavebních prací na tak dlouhou dobu? O výnosech se dá jen spekulovat i u staveb s mnohem kratší dobou výstavby. U DOL je nepochybné, že by ušetřil miliardy na povodňových škodách, další miliardy by vynesla výroba elektřiny, těžba štěrkopísků, rozvoj turistiky a zvýšení zaměstnanosti. Celkově pozitivní vliv na rozvoj hospodářských aktivit snad může popírat jen blázen!

Závěr: Nepotřebujeme studie, které nepřinesou nic nového. Nebo přijdou s takovým výsledkem, který objednatel studie očekává a žádá. To je ztráta drahocenného času. Přesto, nebo právě proto, existuje jedno možné smysluplné zadání pro novou studii! Měla by na příkladu jiných velkých projektů ukázat, jak se rodily. Jaká byla cesta od zveřejnění myšlenky k zahájení realizace. Jak byla dlouhá, jak se rodil projekt, jak se o něm rozhodovalo, jak se hledalo financování, atd. U již dokončených projektů pak také to, jak se předpokládané přínosy projektu naplnily.

Je nepochybné, že hospodářský růst je třeba podporovat právě takovými projekty, jako je DOL! Dlouholetý zastávce projektu, Josef Podzimek, říká: „Potřebujeme najít nového Bařů!“ Potřebujeme politickou reprezentaci, která bude právě tak odvážná a prozíravá, jako byl Bařů. Prostě musí mít odvalu to udělat!!!

Ing. Jaromír Schling, garant dopravní komise SPO

Polsko-německá dohoda podepsána - splavnost Odry se zlepšší

Na Odře budou realizovány investice v hodnotě 1,5 miliardy zlotých (cca. 10,2 miliardy Kč). 27. dubna 2015 ve Varšavě, v přítomnosti polské premiérky Ewy Kopaczové a německé kancléřky Angely Merkelové, byl podepsal dokument o polsko-německé spolupráci na správě hraniční Odry.

Jednání o dohodě trvala více než 10 let.

„Odra bude 1,8 m hluboká, což umožní lodní dopravu. Vybudujeme také regulační objekty na řece (výhony) a prohloubíme jezero Dąbie,“ říká Andrzej Kreft, ředitel Regionálního úřadu vodního hospodářství ve Štětíně.

„Tato dohoda byla zapotřebí, protože podobné investice je třeba zrealizovat i na německé straně. Dělat něco

jen na jednom břehu nemá žádný význam,“ dodává Kreft.

Náměstek ministra životního prostředí Stanislaw Gawłowski připouští, že je to velmi důležitá dohoda pro ekonomiku našeho regionu. „Bez této dohody, bez společného porozumění by nebyla žádná možnost obnovy oderské vodní cesty, která je velice důležitá pro přístav Štětín-Svinoústí,“ vysvětluje.

Na regulaci celé hraniční Odry polská strana vydá 1,5 miliardy zlotých (cca. 10,2 miliardy Kč). Jen v Západním Pomořansku bude na regulaci řeky vydáno 700 milionů zlotých (cca. 4,9 miliardy Kč).

Zdroj: radioszczecin.pl

Plán rozvoje přístavu Kędzierzyn-Koźle

Dne 15. dubna 2015 byla na mimořádném zasedání městské rady Kędzierzyn-Koźle představena koncepce rozvoje přístavu Koźle.

Pánové Mariusz Banaszuk a Yaroslav Zemło se setkali s vedením města. První z nich zastupoval varšavskou společnost Equity Fund, druhý jako prezident společnost, která patří do spolku Baltchem a specificky nastínili koncepci rozvoje přístavu, který je dnes za léta nevyužíván v havarijním stavu.

„Baltchem je společnost, která se specializuje na vytváření a provozování terminálů – hlavně palivových, ale i jiných. Neustále rozšiřujeme naši síť a vidíme Kędzierzyn-Koźle jako jeden z našich hlavních logistických center. Proto jsme dnes zde přítomni po dvouletém úsilí v této investici,“ řekl Zemło.

Projekt má být realizován v několika fázích. Brzy má být zahájena stavba palivového terminálu na ostrohu mezi třetím a druhým přístavním bazénem. Stavba silniční infrastruktury v podobě smyčky pokrývající celý ostroh, železniční vlečky a u konce ostrohu bude vytvořen terminál obsluhy silničních cisteren. Nábřeží ze strany výtahu ve třetím bazénu bude bez investic a možná zde vznikne čerpací stanice pro lodě, doplnění pitné vody atd. Na protější straně přiléhající k palivovému terminálu bude servisní

oblast říčních tankerů. Celková kapacita zásobníků dosáhne 100 000 m³. Cílová kapacita manipulace se předpokládá na 600 000 až 1 200 000 tun paliva za rok.

Ostroh mezi druhým a prvním bazénem, který má charakteristické hranování nábřeží – kde se dříve do lodí vkládaly dvounápravové vagony s uhlím – je dalším krokem v rozvoji přístavu. Bude první fází realizace rozdělen do dvou částí: v ústí bude vytvořen kontejnerový terminál s kapacitou až 5000 TEU ročně – ve druhé vznikne místo hromadné manipulace se sypkými materiály uložené na prostoru o velikosti 5800 m² rozděleného na místa pro separaci (6 boxů o 800 m² každý). Zde může být také překládána ocel, nadrozměrné výrobky a další překlady podle potřeb a možnosti dopravy.

Posledním krokem bude rozvoj svislé nábřeží zdi prvního bazénu. Zde vznikne nakonec kontejnerový terminál s kapacitou 20 000 TEU ročně. Vznikne zde skladovací plocha o dvou plochách pro skladování kontejnerů v pěti vrstvách 300 ks v jedné vrstvě a hala pro balení (manipulace a skladování zboží vyloženého z kontejnerů).

Jak vyplývá z konceptu, přístav bude vybaven kompletní skladovou a překladní infrastrukturou trimodální dopravy: vodní, železniční a silniční.

Zdroj: [kpt. Andrzej Podgórski – tiskový mluvčí Rady kapitánů](http://kpt.andrzejpodgorski.pl)



Přístavy Štětín-Svinoústí – česká brána pro námořní dopravu

Karolina Bierdzińska, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

Umístění polských přístavů Štětín a Svinoústí je pro obsluhu českého trhu jejich největší předností. Čeští podnikatelé tuto výhodu už řadu let využívají. Přístavy se nacházejí na nejkratší trase vedoucí ze Skandinávie do střední a jižní Evropy. Od minulého roku jsou tyto přístavy začleněny rovněž do transevropské dopravní sítě TEN-T v rámci koridoru Balt-Jadran. Jelikož tento koridor vede přes Českou republiku, přístavy Štětín a Svinoústí se tak navíc stávají českou bránou k Baltu a díky vnitrozemské plavbě také do západní Evropy.

Pro český trh jsou důležité všechny způsoby dopravy. Podnikatelé z České republiky, zajišťující přepravu přes přístavy Štětín a Svinoústí, se mohou těšit na další výhody, které jim nyní přináší nezaplatitelná rychlostní silnice S3, která je součástí mezinárodní pátevní silnice E65, spojující sever Evropy s jihem. Díky této dopravní investiční akci se cesta k přístavům Štětín-Svinoústí stává nejen snadnější, ale i časově příznivější. Další výhodou se stává nyní budované napojení silnice S3 na dálnici A4, díky němuž bude již brzo usnadněno spojení ve směru východ-západ.

Nejkratší a přímá mořská spojení jihu Skandinávie se severem ČR a Prahou jsou nyní zajišťována přes moderní trajektový terminál ve Svinoústí. Díky počtu odbavovaných lodních spojení tvoří svého druhu most spojující Polsko se Skandinávií. Trajektový terminál ve Svinoústí je hlavním dopravním uzlem jižního Baltu, zajišťujícím spojení mezi střední Evropou a Švédskem.



Přístav Štětín



Přístav Svinoústí

České firmy mají možnost zajistit dopravu nákladu do mořského přístavu rovněž s použitím vnitrozemské plavby. Doprava říčními plavidly se stává stále perspektivnější. V současné době přístavy Štětín a Svinoústí mají – jako jediné polské mořské přístavy – přístup k evropským vnitrozemským vodním cestám. Stalo se tak díky propojení kanály Odra-Havola a Odra-Spréva. Na německém kanálu Odra-Havola nyní probíhá rozsáhlá modernizace včetně výstavby nového lodního výtahu Niederfinow s cílem uvést tuto vodní cestu do standardu Va (max. délka lodí 110 m) a umožnit přepravu kontejnerů ve dvou vrstvách. Pro zapojení oderské vodní cesty do transevropské dopravní sítě TEN-T jsou uskutečňovány různé iniciativy. Akciová společnost Správa námořních přístavů Štětín a Svinoústí vidí nutnost provést opatření pro zlepšení splavnosti Odry v celé její délce. **Podle Strategie rozvoje mořských přístavů ve Štětíně a Svinoústí do roku 2027, zpracované v minulém roce, jsou modernizace oderské vodní cesty, odstranění bariér ztěžujících rozvoj vnitrozemské plavby a projekt propojení Odry s Dunajem, klíčovými projekty, které rozhodnou o dalším rozvoji obou přístavů.**

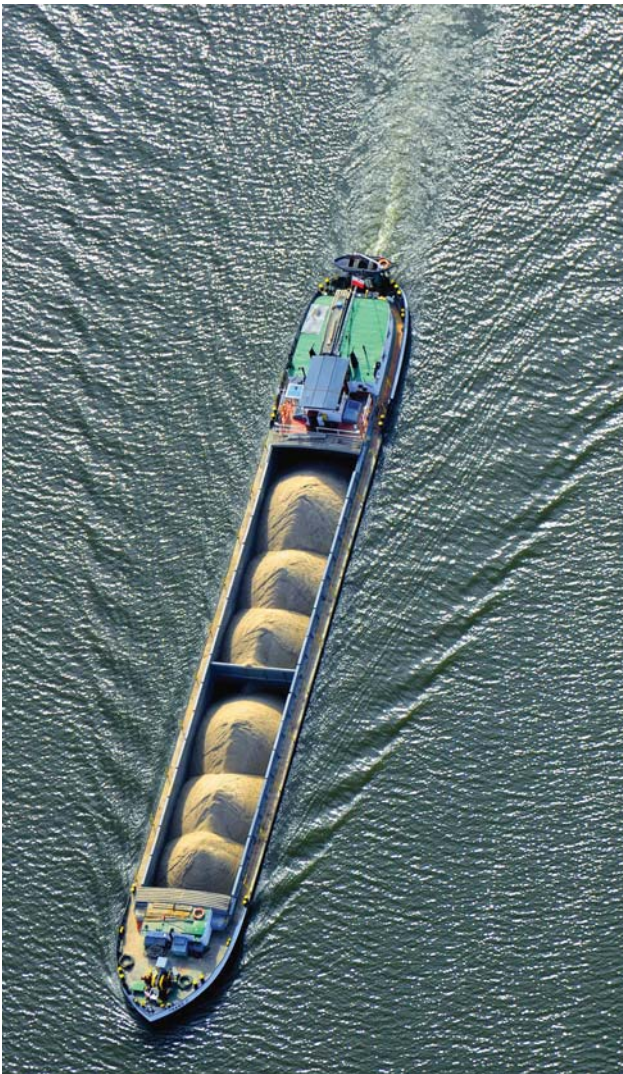


Výstavba nového lodního výtahu Niederfinow na německém průplavu Odra-Havola





Překládka uhlí na říční loď



Říční nákladní lodě jsou využívány pro přepravy na Odře a německých průplavech, ale také pro příbřežní plavbu

Tyto projekty byly uvedeny ve strategii mezi jinými investicemi určenými pro zlepšení přístupu k přístavům ve Štětíně a Svinoústí. Je mezi nimi také prohloubení vodní cesty do Štětína, modernizace železničních koridorů CE59 a E59, zlepšení silničního a železničního napojení k areálům přístavů v obou městech a výše zmiňovaná výstavba rychlostní silnice S3. Jelikož zlepšení přístupu se stalo výzvou prakticky pro všechny přístavy v Evropě, byly dosavadní investice, realizované a plánované na období 2014-2020, ve Štětíně a Svinoústí podřízené naplnění právě tohoto cíle.



Překládka sypkých materiálů na železniční dopravu

Část opatření zlepšujících kvalitu obsluhy dopravních prostředků námořní a silniční dopravy v přístavech ve Štětíně a Svinoušti se podařilo uskutečnit v průběhu finanční perspektivy 2007-2013 použitím částky ve výši 600 mil. PLN. Na další investice v novém rozpočtovém období 2014-2020 společnost plánuje v letech 2015-2022 vynaložit 1,3 mld. PLN. Efektivní silniční a železniční síť v prostoru obou přístavů, moderní odstavná parkoviště, modernizace a výstavba nové přístavní infrastruktury, uzpůsobené pro obsluhu větších lodí – to jsou největší záměry dosavadního investičního programu správce přístavišť. Priorita zlepšování přístupu k přístavům bude naplňována také v letech 2014-2020. Ve Štětíně se zlepší přístupové možnosti a bude rozšířena přístavní infrastruktura jak v zóně pro obsluhu velkoobjemových nákladů, tak v zóně odbavující menší náklady, včetně kontejnerů. Trajektový terminál ve Svinoušti bude uzpůsoben k obsluze intermodální dopravy. V návrhu je také výstavba dalšího lodního stanoviště ve vnější části přístavu ve Svinoušti. Tato investice souvisí s přepravou LNG.



Výstavba terminálu LNG

Zvýšený zájem o zkapalněný zemní plyn LNG je důsledkem značné poptávky po alternativních palivech pro lodě plavící se po Baltském moři. V letošním roce byla zavedena palivová směrnice pro oblast SECA, podle níž jsou plavidla plavící se po Baltském a Severním moři a Lamanšským průlivem povinny používat paliva s menším než

doposud obsahem síry. Tato situace přispívá k úvahám o možnosti použití alternativních řešení, jako jsou například použití zkapalněného zemního plynu (LNG).

Akciová společnost spravující přístavní infrastrukturu jde těmto trendům vstříc. Proto je v investičních plánech na rozpočtové období EU 2014-2020 uveden návrh investice zaměřené na výstavbu lodního stanoviště k distribuci LNG ve vnější části přístavu ve Svinoušti. Tato investice se ocitla ve strategických dokumentech na seznamu projektů k uskutečnění do roku 2020. Avšak k dnešnímu dni ještě nebylo rozhodnuto o její realizaci, ani o konkrétním termínu zahájení stavby. To, zda lodní stanoviště k distribuci LNG nakonec vznikne a jaký bude věcný rozsah této investice, závisí na zájmu firem zabývajících se obchodem s plynem, které by své služby poskytovaly s využitím nábřežní zdi připraveného správcem přístavu.

Přístavy ve Štětíně a Svinoušti díky výstavbě nových nábřežních zdí i díky ostatním investicím svou nabídku neustále rozšiřují. Jsou tak univerzálními přístavy a takový charakter si chtějí udržet. Již nyní díky univerzální nabídce a výhodné poloze obsluhují téměř veškerý český a slovenský tranzit proudící přes polské přístavy. Tato přeprava již tradičně tvoří významnou položku v obratu obou přístavů – každoročně téměř 3 mil. tun nákladů. Jedná se například o hutnické výrobky, roury, plech v tabulích a ve svitcích, ocelové konstrukce, keramické výrobky, celulózu a papír, dále uhlí, železnou rudu a smolu. I přes nedávné záchvěvy trhu si přístavy v případě českého tranzitu udržely vedoucí pozici.



Přístav Štětín

VÍTKOVICE dodají díly pro nový lodní výtah Niederfinow

Dr. Ing. Jiří Brož, MBA – obchodní ředitel Vítkovice Heavy Machinery

Vitkovice Heavy Machinery a.s. podepsalo s konsorciem německých stavebních firem (ARGE) v říjnu 2014 kontrakt na dodávky pro unikátní lodní dílo umožňující plavební spojení mezi povodími řek Odry a Labe v blízkosti Berlína.

V současnosti je v Niederfinow používán lodní výtah s výškou zdvihu 37 m, postavený ve třicátých letech 20. století. Tato lodní cesta je natolik přetížená, že jeho kapacita je již zcela nedostatečná. Proto se staví vedle stávajícího lodní výtahu nový, s vyššími přepravními parametry. Jde o velmi sledovaný projekt, protože umožní bezproblémovou přepravu důležitých surovin, jako je uhlí, a produkce po vodních cestách Německa. Vzhledem ke strategickému propojení dvou klíčových povodí je projekt sledován i německou spolkovou vládou.

Vitkovice Heavy Machinery dodají na stavbu lodního výtahu 1360 tun opracovaných odlitků a svařenců, ze kterých se poskládají 4 závitové sloupy o výšce 38,5 m každý. Tyto závitové sloupy budou vmontovány do betonové konstrukce lodního výtahu a budou sloužit jako pojišťovací mechanismus při havárii jiných částí lodního výtahu (motory, protizávaží). Nádoba lodního výtahu, včetně vody a lodí váží cca 10 000 tun a při poruše musí závitové sloupy umožnit bezpečné sjetí výtahu do dolní polohy.

Výroba a opracování se bude provádět a proměřovat v tolerancích v setinách mm. Pouze nabídnutím a splněním těchto požadavků se VHM kvalifikovalo jako dodavatel dílů pro toto lodní dílo a v závěrečné fázi tendru uspělo proti konkurenčnímu konsorciu německých dodavatelů.

Výroba bude probíhat od počátku roku 2015, dodávky na stavenišť v Niederfinow budou realizovány v průběhu 4. kvartálu 2015 až do 2. kvartálu 2016. Hodnota kontraktu je cca 300 milionů Kč.

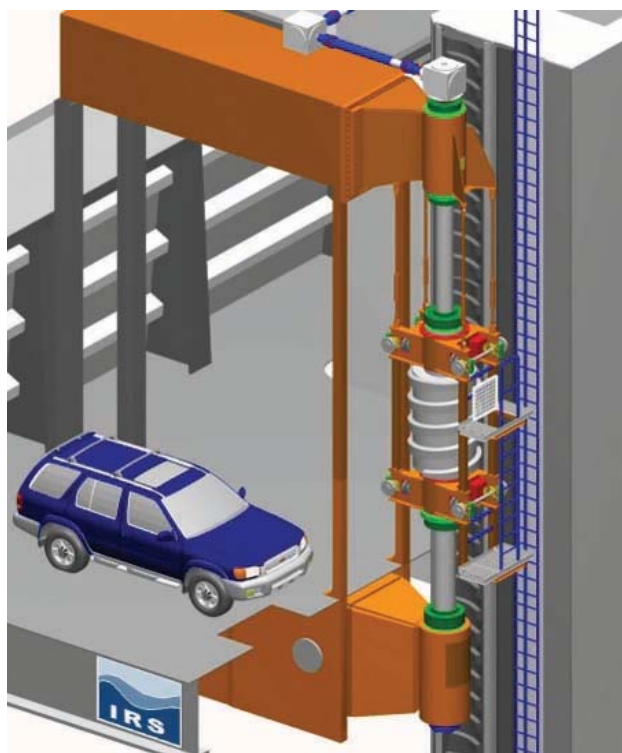
Konkrétní části výtahu, které budou dodány:
80 ks opracovaných odlitků závitového segmentu
8 + 8 ks opracovaných odlitků, hlavový a koncový díl
8 ks svařenců spodní části



Výstavba nového lodního výtahu Niederfinow



Vizualizace nového lodního výtahu Niederfinow



Detail uchycení vany nového lodního výtahu Niederfinow na závitové tyče v porovnání s velikostí osobního auta (autor Ingenieurbüro Rapsch und Schubert, Stahlwasserbau Consulting GmbH)

Nikaragua zahájila stavbu Velkého interoceánského průplavu

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

Dne 22. prosince 2014 byla v Nikaragui zahájena „stavba století“ – Velký interoceánský průplav (Interoceanic Grand Canal of Nicaragua). Slavnosti se zúčastnili zástupci státu a soukromé čínské společnosti HKND, která získala na projekt stoletou koncesi.

Nový průplav o délce asi 280 km se má stát konkurencí Panamského průplavu u něhož se očekává i po dokončení nových plavebních komor jeho přetížení. Nikaragujský průplav oproti Panamě nabídne 4 větší plavební komory 466 m dlouhé a 64 široké a větší hloubku plavební dráhy 34 m. Trasa průplavu je sice asi čtyřikrát delší než trasa Panamského průplavu, ale očekává se, že zkrátí celkovou trasu nákladních lodí směřujících z Číny na východní pobřeží USA. Navíc 80 km plavby průplavem povede po sladkovodním jezeře Nicaragua. Celá stavba, která je plánována na dobu pouhých 5 let by měla stát okolo 40 miliard dolarů, tedy asi 1 bilion Kč.



Slavnostní zahájení „stavby století“ Velkého interoceánského průplavu v Nikaragui dne 22. prosince 2014

Historie

Ačkoliv se může zdát, že s myšlenkou na stavbu námořního průplavu v Nikaragui se přišlo teprve v posledních letech, jedná se o myšlenku již z dob ranné koloniální éry.

Vzhledem k rozvoji techniky a vědy se projekt dostal do popředí až v 19. století.

Soutěžící průplavy



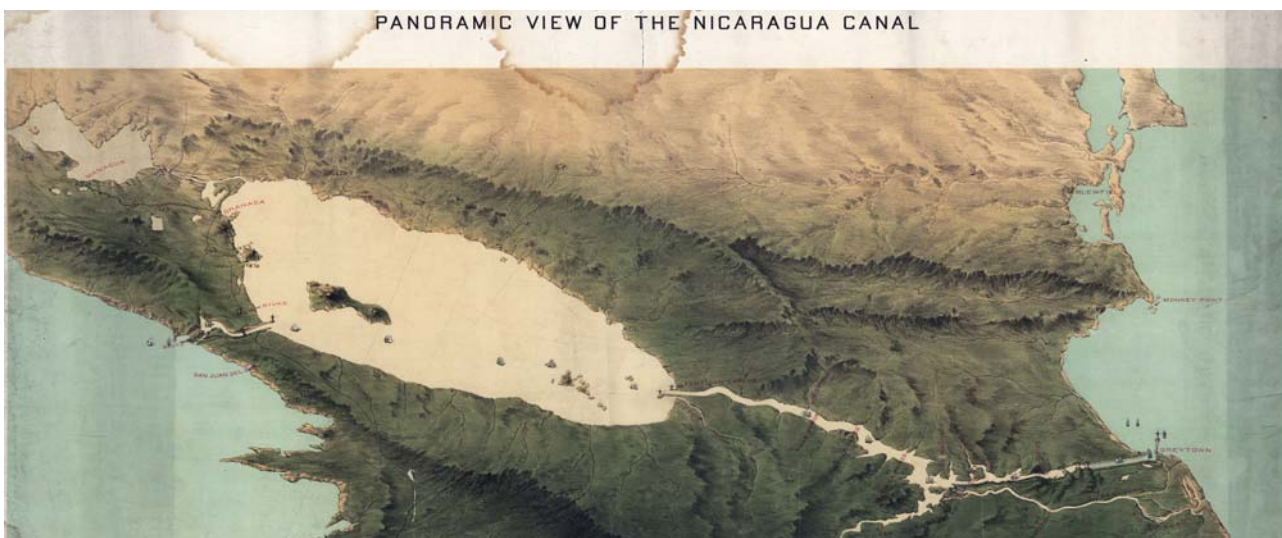
Umístění Nikaragujského průplavu

Hlavní obchodní cesta mezi New Yorkem a San Franciskem probíhala přes jižní Nikaraguu. Pasažéři připluli námořní lodí z New Yorku a na atlantickém pobřeží se naložili na říční parníky a propluli řeku San Juan a jezero Nicaragua. Lidé a zboží pak byly převezeny dostavíčkou přes úzký pás země do nedalekého města Rivas na pacifickém pobřeží a dále námořní lodí do San Franciska. Americkému magnátovi Corneliusu Vanderbiltovi, který tuto přepravu provozoval byla dokonce udělena licence na stavbu průplavu.

Práce na projektu ale zastavila v roce 1855 invaze americké dobrovolnické armády dobrodruha Williama Walkera, který po dobu jednoho roku okupoval Nikaraguu, jejímž prezidentem se vyhlásil.

Později nikaragujský průplav podporoval americký prezident Ulysses S. Grant jako nelevnější a nejjednodušší projekt pro propojení Atlantiku s Pacifikem. Nikaragujský průplav byl podle něj cenově výhodnější než Panamský průplav, na kterém by se stavitelé setkali s tvrdším terémem.

O projekt se velice zajímal také Napoleon III., který v roce 1858 poslal do Nikaragui inženýry, aby připravili projekt průplavu. Válka s Německem ale veškeré plány přerušila.



Mapa Nikaragujského průplavu z konce 19. století



Strýček Sam a stavba Nikaragujského průplavu - konec 19. století

Spojené státy, které se stávaly koncem 19. století námořní velmocí, se rozhodovaly, jestli dát přednost novému projektu v Nikaragui nebo koupi rozestavěného průplavu v Panamě. Francouzští majitelé pozemků v Panamě proto investovali do lobbistů, kteří se snažili přesvědčit americký kongres, že nikaragujské sopky jsou pro projekt příliš nebezpečné. A evidentně se jim to povedlo.

V roce 1915 nabízel nikaragujská vláda projekt průplavu Japonsku a zájem projevil i Německo, které tou dobou ještě nebylo s USA ve válce. Avšak USA raději zaplatily nikaragujské vládě 3 miliony dolarů, aby konkurenčnímu záměru zamezily.

Na začátku druhé světové války si USA začaly uvědomovat hrozbu, jakou by znamenalo pro americké námořnictvo poškození Panamského průplavu. Jako scénář bylo

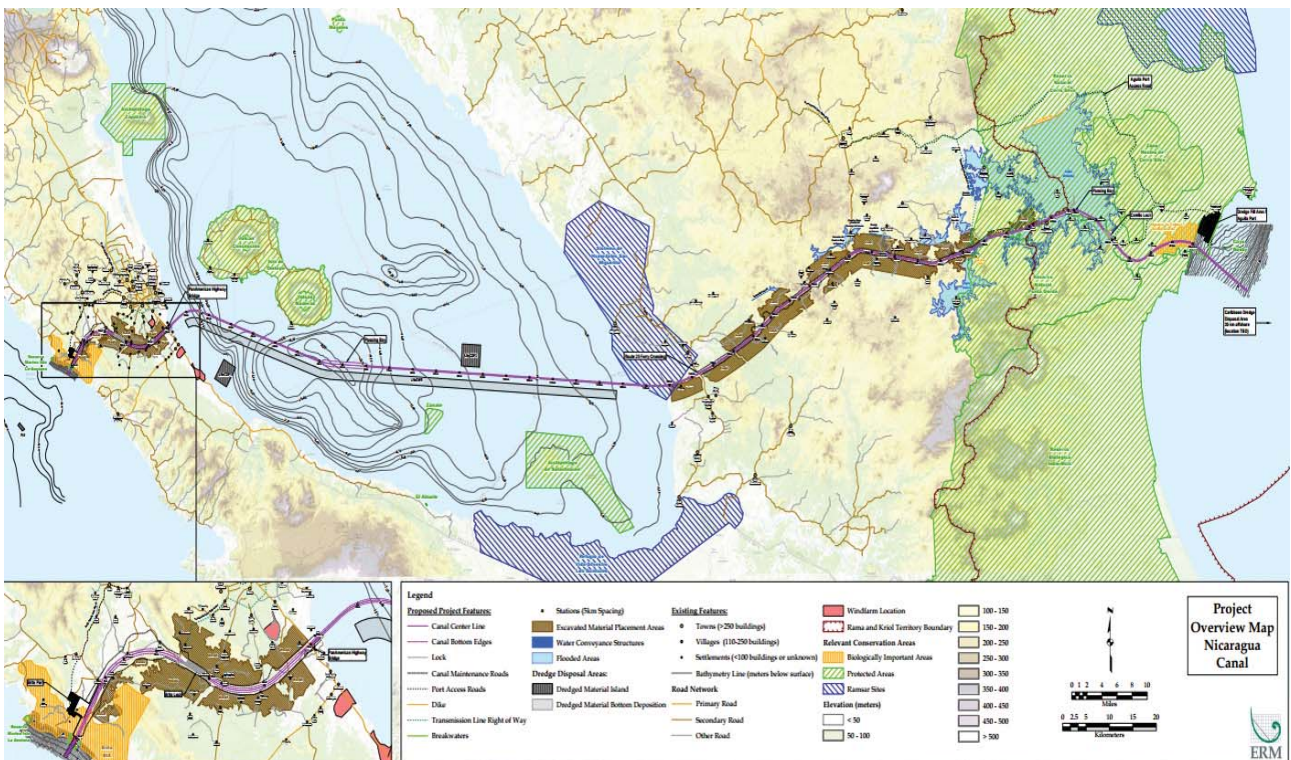
dokonce uváděno zablokování části americké flotily v Panamském průplavu v případě náhlého japonského útoku.

Od té doby se projekt ve druhé polovině 20. století, vzhledem k probíhající občanské válce, nedostal do popředí. Až prezident Daniel Ortega, který dříve bojoval na

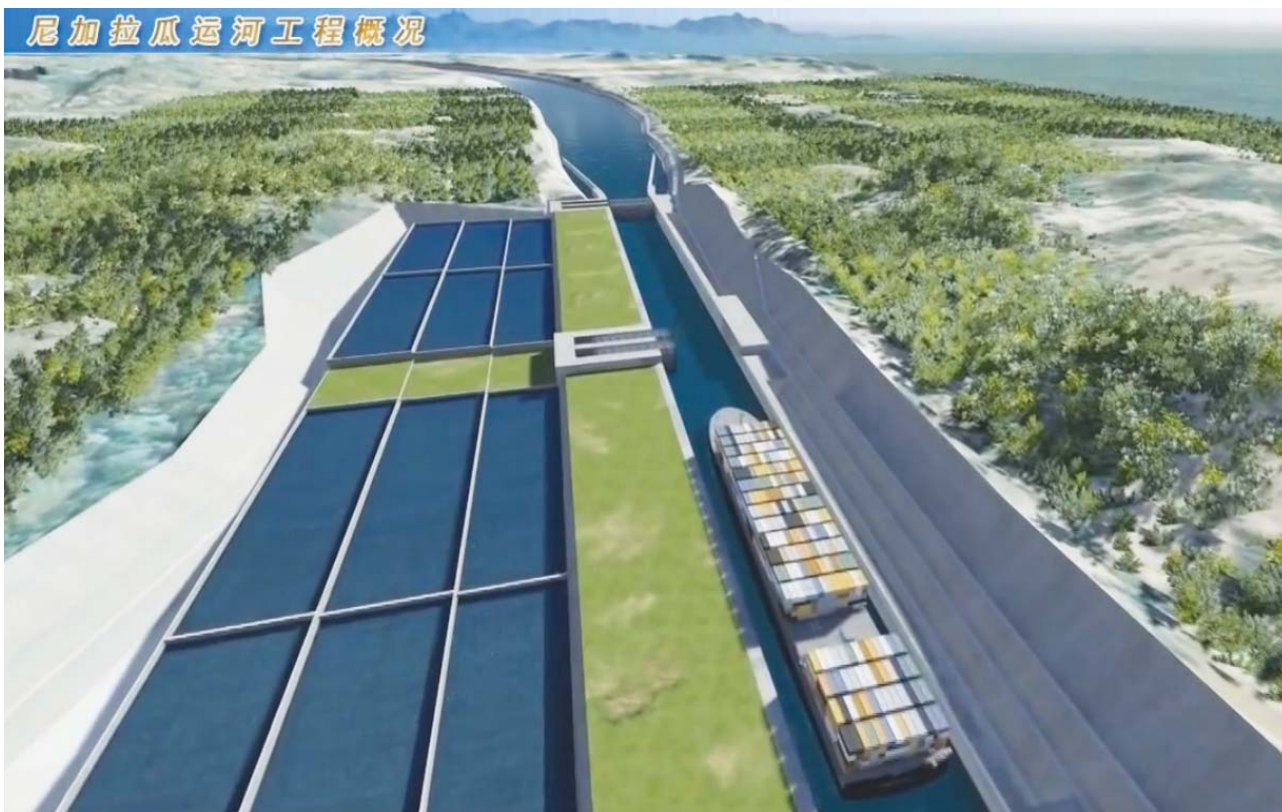


Nikaragujský průplav se dostal do popředí zájmu na začátku 2. světové války

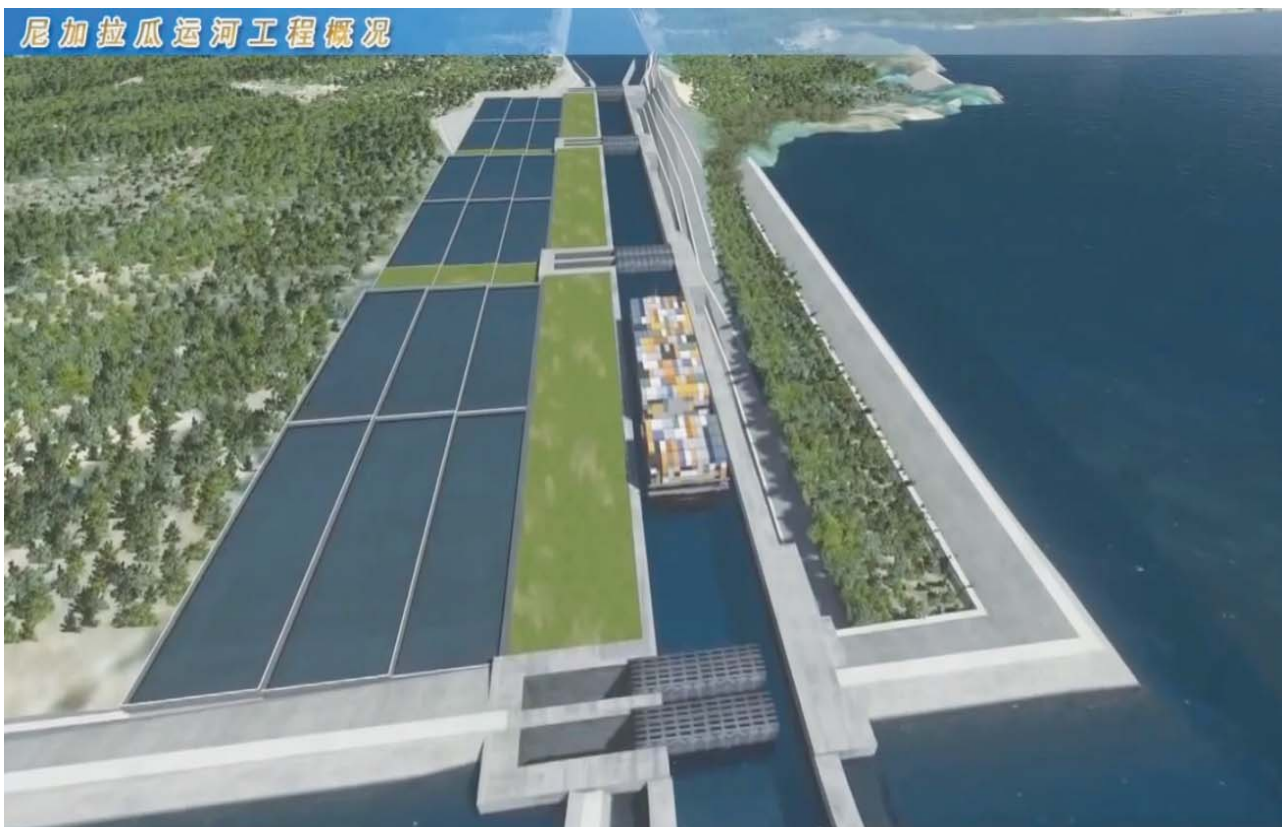
straně partyzánských jednotek proti státní armádě, kterou podporovaly Spojené státy, vyhlásil v roce 2013 obnovení prací na nikaragujském průplavu a udělení padesátileté koncese na stavbu a provozování průplavu soukromé společnosti HKND (Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Company) čínského telekomunikačního magnáta Wang Jinga. Vytvořila se tak koalice nikaragujské vlády a čínských investorů doplněná o ruskou vojenskou podporu, která tlačí projekt kupředu. Většina expertů je ovšem skeptická k termínu dokončení celého průplavu do pěti let. Vzhledem k rozsahu díla je navíc těžké přesvědčit v tak krátkém čase všechny obyvatele Nikaragui o prospěšnosti tohoto projektu, především ty, jejichž domy a pozemky stojí v cestě průplavu.



Trasa Velkého interoceánského průplavu v Nikaragui



Vizualizace třístupňové plavební komory s úspornými nádržemi na pacifické straně



Vizualizace třístupňové plavební komory s úspornými nádržemi na atlantické straně

Není pochyb o tom, že se jedná o velkou stavbu, která bude znamenat velké změny především v regionech, kudy bude vodní cesta procházet. Političtí experti nicméně upozorňují, že kromě spontánní reakce některých místních obyvatel, farmářů a ekologů mohou protesty proti stavbě průplavu být i politickou hrou – a to především ze strany Panamy nebo Spojených států. USA již

prostřednictvím své ambasády v Nikaragui podaly protest proti způsobu přípravy projektu. Nikaragujský průplav by tak neměl být posuzován pouze z hlediska ekonomického, ekologického nebo sociologického, ale také z pohledu geopolitického, protože by po svém dokončení mohl znamenat posílení strategické pozice v regionu především pro Čínu, ale také pro Rusko, říkají experti.

Ekologické pohony vnitrozemských plavidel

Silný lodní motor na CNG? Vítkovice Machinery Group

začínají s vývojem

Skupina Vítkovice Machinery Group (VMG) v současné době zahajuje vývoj motorů na CNG pro lodní dopravu. Jde o projekt, který je součástí ekologizace dopravních cest v ČR a má být orientován na říční lodní dopravu a turistické lodní trasy v tuzemsku.

„První výstupy z projektu bychom měli mít v roce 2016. Využijeme vlastní výzkumné kapacity i univerzitní pracoviště,“ uvedl za skupinu VMG ředitel její dceřiné společnosti Vítkovice Doprava Rodan Broskevič. Podle něj se v tuto chvíli již také intenzivně jedná o partnerství se společnostmi z oboru lodní dopravy.

Doplňující informace:

Skupina VMG provozuje síť veřejných CNG plnicích napříč celou ČR, a to pod značkou CNGvitall. Letos jich bude již 33.

Tento rok uvedla skupina VMG do provozu první lokomotivu pro osobní železniční dopravu v Evropě poháněnou motory na CNG. Jedná se o typ 714 o výkonu 520 kW. Při spotřebě 10,48 kg na 1 mth dokáže lokomotiva urazit vzdálenost 850 km. Lokomotiva jezdí na trase ČD Opava-Hlučín. V tomto odvětví železniční dopravy se vítkovická skupina chystá dále rozvíjet a vyprodukovat více lokomotiv a jiných drážních vozidel poháněných CNG.

Zdroj: Vítkovice Doprava

Polský projekt říčního remorkéru pohaněného LNG

Gdaňská projekční kancelář Seatech Engineering pracuje na projektu říčního tankeru, který by byl poháněn čistým palivem – LNG.

Společnost reaguje na rozšiřování čerpacích stanic na LNG a na první realizované projekty říčních lodí poháněných LNG. Rozšíření tohoto druhu pohonu se očekává vzhledem ke zpřísnění pravidel o omezování znečišťujících látek ve výfukových plynech z lodí.

Nejtěžším úkolem při návrhu říčního remorkéru s tímto pohonem bylo zachování normální velikosti plavidla a nalezení dostatku prostoru pro palivové nádrže. Toho bylo dosaženo oddělením ubytovacích prostor posádky od kormidelny. Nádrže s kapacitou 35 m³ jsou zabudovány v trupu plavidla mezi kormidelnou a ubytovací částí. Kormidelna je hydraulicky zvedaná. Potřebná minimální podjezdová výška pod mosty je 4,5 m, max. zdvižení kormidelny až do výšky 9,3 m.

Plavidlo je dlouhé 27 m, široké 9,45 m, max. ponor 2,8 m. Jako hlavní pohonné jednotky byly vybrány Mitsubishi pro spalování LNG – každá s kapacitou 720 kW s pracovní rychlostí plavidla 16 až 18 km/h při tlačení dvou plně naložených nákladních člunů.

Zdroj: Seatech Engineering



Návrh říčního remorkéru pohaněného LNG od Seatech Engineering

Solární loď SunRiver

první česká loď 100% poháněná sluneční energií

Ing. Miroslav Cink – Resort Marina Labe Píšťany



Solární loď SunRiver

Plavba téměř zdarma – Plavba se solární jachtou je úsporná, šetrná k životnímu prostředí a nejvyspělejší technologie zaručují maximální výkonnost.

Hlavním zdrojem energie pro pohon lodi je solární energie a její přebytky umožňují posádce vysoký komfort během plavby, večer i v noci. Paluba má rozvody 230 V AC a 12 V DC. Při nedostatku slunečního svitu z důvodu špatného počasí mohou být akumulátory dobíjeny z elektrické sítě. Náš tým expertů pro SunRiver pečlivě vybral nejvyspělejší technologie a systémy se zaměřením na co největší účinnost.

Ekologicky nezávadné – Loď nevypouští žádné emise do vody či do vzduchu. Jak známo, ekologii narušuje i hluk. SunRiver jezdí ke spokojenosti posádky téměř bezhlučně.

Spodní paluba a kormidelna jsou klimatizovány tepelným čerpadlem pro celoroční obývání. Loď je tepelně izolovaná tak, aby se zabránilo kondenzaci vody uvnitř lodi.

Luxusní design – Prostory na SunRiver byly navrženy pro maximální pohodlí a pro nejlepší využití dostupného prostoru. Na denní projížďky má Sun River místo pro 15 lidí včetně kapitána. Na lodi může spát až 10 lidí.

V podpalubí je k dispozici obývací místnost s velkou kuchyní vybavenou také lednicí a mrazákem, dvě ložnice, dvě WC a sprchový kout. Na horní i dolní palubě jsou TV a radiopřijímače.

Vyhlídková horní paluba poskytuje posádce velké pohodlí a skvělý výhled. Je opatřena chladičem nápojů a výstupem na zadní i přední palubu. Zadní paluba má pohodlný vstup i výstup na koupání a sprchu. Přední paluba opalovací plochu s matrací. Na horní palubě je

možno převážet i dobíjet elektrokola.

Náš tým expertů pracoval na tom, aby vytvořil ve všech ohledech tu nejlepší loď. Toto zahrnuje například odsolovací zařízení na výrobu pitné vody, nebo střechu, která byla speciálně přizpůsobená historickým kanálům Evropy. Dá se totiž jednoduše a rychle snížit o 80 cm do tří minut. Tuto schopnost loď využívá na projížďení pod nízkými mosty. Dále se dá použít na snížení těžiště a zmenšení boční plochy v silném větru a ve velkých vlnách a při transportu na přepravním vleku.

Testy lodí – Testovací jízdy se uskutečnily v průběhu měsíce srpna 2014 na Labi a Vltavě. Celkem bylo upluto 1055 km s proplavením v 98 plavebních komorách. Průměrná rychlost plavby byla 9,63 km/hod. s průměrnou spotřebou výkonu 5,7 kW na obou elektromotorech, což je střídající se posádka chválily pohodlí, výhled z horní paluby, jednoduché ovládání v komorách a hlavně úsporný a tichý provoz. Dosavadní provozní testy jednoznačně ukázaly oprávněnost komerčně nadějněho projektu a proto v testech a vylepšování bude realizační tým pokračovat.

Při ložských podzimních testech bylo upluto cca. 1460 km. Během testů byla zjištěna nadbytečnost dieselgenerátoru na dobíjení baterií a ten byl na podzim demontován. Dále pak přes zimu byla provedena řada pozitivních změn, především s Fakultou elektrotechniky ČVÚT Praha byl podstatně zvýšen zisk solární energie pro plavbu. Na výstavu Loď na vodě 2015 ze Žernoseckého jezera do Prahy a zpět bylo upluto 232 km jen na solární energii a právě jen na tuto energii popluje SunRiver v červu, červenci a srpnu na velkou propagační plavbu po Německu, Holandsku, Belgii, Francii a Rakousku.

Technické údaje

Rychlost

Cestovní rychlost: 8 až 12 km/h
Maximální rychlost: 18 km/h
Dojezd na jedno nabití: > 200 km
Zóna pro plavbu na moři: 1

Solární energie a motory

Plocha solárních panelů: 30 m²
Výkon solárních panelů: 6,2 kW
Kapacita baterií: 2 x 28 kWh
Výkon elektromotorů: 2 x 25 kW
Přídový příčný pohon 4 kW

Míry lodě

Délka = 10,68 m
Šířka = 3,68 m
Výtlak = 6,5 až 7,5 t
Ponor = 0,56 až 0,62 m
Minimální podjezdná výška = 2,7 m
Počet lůžek: 4 až 10



Dolní paluba - kuchyně



Kapitánský můstek



Horní paluba



Převoz lodí SunRiver na přívěse

Více na: www.sunriver.eu

Prodloužení dotačního titulu pro modernizaci plavidel

Autor: Ing. Evžen Vydra – Odbor drah, plavby, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR

Spoluautor: Doc. Ing. Denisa Mocková, Ph.D. – Ústav logistiky a managementu dopravy, Fakulta dopravy Českého vysokého učení technického v Praze – Odbor plavby Ministerstva dopravy ČR

Rozhodnutí Evropské komise o prodloužení programu modernizace plavidel do roku 2015

Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy (modernizace plavidel) je prováděcí dokumentací k Operačnímu programu Doprava OPD 2007–2013 (dále jen OPD). Realizace programu modernizace plavidel byla schválena Ministerstvem financí a notifikována Evropskou komisí (dále jen EK) na období 2008–2013.

Do roku 2013 byla vyhlášena a realizována celkem 4 kola výzev. Vzhledem ke skutečnosti, že realizace OPD 2007–2013 je nastavena s možností tzv. *n+2* čili realizací až do roku 2015, požádalo Ministerstvo dopravy v roce 2013/2014 EK v režimu tzv. *zkrácené notifikace* o prodloužení trvání programu modernizace plavidel do 31. 12. 2015. Cílem bylo zajistit vlastníkům a provozovatelům vnitrozemských nákladních plavidel prodloužení plného rozsahu programu, který je rozdělen na 3 podprogramy (viz tabulka č. 1), a to za podmínek notifikovaných v roce 2008, které představují, mimo jiné, vyšší veřejné podpory až 49 % z celkové užitelných nákladů.

Program modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy	
Podprogram 1	Remotorizace (pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek)
Podprogram 2	Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy
Podprogram 3	Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby

Tabulka č. 1: Členění programu modernizace plavidel, zdroj: autor

EK prodloužila svým rozhodnutím *Státní podpora č. S.A.38003 (2013/N) – Česká republika* ze dne 11. 4. 2014 režim veřejné podpory pro modernizaci plavidel do 31. 12. 2015, a to za podmínek definovaných v notifikaci programu v roce 2008.

Po vydání rozhodnutí EK následovaly konzultace s vlastníky a provozovateli vnitrozemských nákladních plavidel a také se zástupci Svazu dopravy – sekce vodní dopravy (dále jen SD SVD) ve věci dalších kroků směřujících k přípravě vyhlášení kolové výzvy pro modernizaci plavidel. Vzhledem k indikovanému zájmu ze strany SD SVD a vlastníků/provozovatelů vnitrozemských nákladních plavidel využít rozsah programu modernizace plavidel a jednotlivé modernizace specifikované ve všech jeho 3 podprogramech (viz tabulka č. 1), byla ze strany Ministerstva dopravy zahájen administrativní proces pro vyhlášení tzv. *5. kola výzvy modernizace plavidel* s realizací v období 2014/2015.

5. kolo výzvy modernizace plavidel

Na základě rozhodnutí Evropské komise *Státní podpora č. S.A.38003 (2013/N) – Česká republika* ze dne 11. 4. 2014, vyhlásilo v září 2014 Ministerstvo dopravy 5. kolo

výzvy pro předkládání projektových žádostí o finanční podporu z OPD, prioritní osy 6, modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy. Projektové žádosti bylo možné předkládat v období od 15. 9. 2014 do 31. 10. 2014. Doba realizace projektů byla stanovena v souladu s rozhodnutím EK do 31. 12. 2015. Detailní informace o vyhlášení 5. kola výzvy jsou stále k dispozici na <http://www.opd.cz/cz/plavidla> (výzva je však již uzavřena).

Žadatelé předložili celkem 18 projektových žádostí, a to v rámci všech 3 podprogramů. Celková částka požadované veřejné podpory činila při podání žádostí celkem 41 000 tis. Kč (viz tabulka č. 2).

5. kolo výzvy modernizace plavidel			
	Podprogram 1	Podprogram 2	Podprogram 3
Počet předložených projektů	5	3	10
Žádost o veřejnou podporu ve výši (v tis. Kč)	8 000	2 800	29 300

Tabulka č. 2: Předložené projekty v 5. kole výzvy a požadovaná výše veřejné podpory, zdroj: autor

Během hodnotícího procesu všech 18 projektových žádostí, zahájili žadatelé výběrová řízení (dále jen VŘ) na zhotovení projektů. Na základě aktuální informace (březen 2015) je zjištěno, že vysoutěžené ceny jednotlivých projektů v rámci výběrových řízení jsou nižší než ceny požadované veřejné podpory v předložených projektových žádostech (říjen 2014). Aktuální požadavek na reálnou veřejnou podporu v rámci celého 5. kola výzvy (březen 2015) je ve výši 32 400 tis. Kč (viz tabulka č. 3).

5. kolo výzvy, výše celkové veřejné podpory		
Počet předložených projektů/projektových žádostí	Požadovaná celková výše veřejné podpory při podání žádosti (v tis. Kč)	Požadovaná výše veřejné podpory po VŘ na zhotovitele (v tis. Kč)
18	41 100	32 400

Tabulka č. 3: Výše celkové veřejné podpory 5. kola výzvy, zdroj: autor

Při předkládání projektových žádostí a definování požadavku na vyšší veřejné podpory se žadatelé řídí programovou dokumentací *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy*, ve které jsou specifikovány indikátory a parametry jednotlivých modernizací v rámci všech dotčených 3 podprogramů. Indikátory a parametry jsou závazné a představují nejen technické ukazatele pro dané modernizace, ale také jejich maximální možnou jednotkovou cenu. Vzhledem k tomu, že při podání projektové žádosti – v rámci vyhlášení kolové výzvy pro modernizaci plavidel – nemusí mít žadatel vysoutěžené výběrové řízení na zhotovení projektu, lze kalkulovat s cenou, resp. para-

metrem, který jednotkovou cenu explicitně definuje (více viz programová dokumentace na <http://www.opd.cz/cz/plavidla>). Následně po realizaci výběrového řízení tak může dojít ke snížení požadavku na výši veřejné podpory (viz tabulka č. 3) pro dotčený projekt/dotčené projekty. Až po ukončení a vyhodnocení výběrového řízení a po předložení aktualizace dotčených dokumentů, může Ministerstvo dopravy vydat *Rozhodnutí o poskytnutí dotace*, jehož nedílnou součástí jsou *Podmínky čerpání prostředků pro realizaci programu Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy v rámci OPD*.

V současné době (březen 2015) se ukončuje celý hodnotící proces 5. kola výzvy a připravuje se, v případě schválených projektů a jejich doporučení k financování, vydání tzv. *schvalovacích protokolů* pro jednotlivé projekty. Schvalovací protokol představuje pro žadatele legitimní očekávání veřejné podpory pro dotčený schválený projekt a po jeho obdržení může žadatel začít s fyzickou realizací modernizace.

V případě schválení všech 18 projektů v rámci 5. kola výzvy modernizace plavidel musí být jejich fyzická realizace provedena do 31. 12. 2015.

Článek vznikl v rámci doktorského studia na ČVUT.



Nákladní plavidla určená k modernizaci



Jezová klapka VD Doksany • Protipovodňová ochrana Veltrus • Molo VK Smichov



VODNÍ CESTY a.s., Na Pankráci 57, Praha 4, 140 00, Tel: 261 222 834, Fax: 261 223 492, www.vodnicesty.cz, info@vodnicesty.cz

Projekty a studie hydrotechnických staveb, dopravních staveb a pozemních staveb, zařízení lomů, technická a územní řešení, statické výpočty ocelových konstrukcí, hydrotechnické a hydraulické výpočty, ochrana proti povodním. Inženýring, ekonomické analýzy, ekologické studie a další. Dodávky a montáže ocelových hydrotechnických konstrukcí, turbín pro MVE, speciálních čistících strojů, dodávky staveb.

Zásadní průlom: Podnikání kolem vodních toků má zelenou

Asociace malých a středních podnikatelů

Za podpory Asociace lodního průmyslu (APL), Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR (AMSP ČR) a provozovatelů lodí se po mnoha letech prosadilo nastavení stejných podmínek pro rekreační plavbu, jako v ostatních zemích Evropské unie. Je to nejenom dobrá zpráva pro majitele lodí, ale i mimořádná příležitost podpořit turistický ruch a tím i podnikání v oblastech kolem vody.

15. dubna 2015 se mění pravidla o rekreačních plavbách. Malí podnikatelé mohou začít budovat obslužnou infrastrukturu kolem vodních toků.

Co to znamená pro malé firmy? Jaké budou nové podnikatelské příležitosti?

„Pro menší podnikatele je to velká příležitost zejména v oborech pohostinství, provozování kempů, půjčoven kol a lodí apod. Mnozí z nich budou budovat malé přístaviště s příslušným servisem. Velká příležitost je to ale i pro malé obce, které jsou v těsné blízkosti řek a kde dnes chybí turistický ruch. Šikovně vybudovanou infrastrukturou mohou přivést do vesnice nemálo turistů. Jednoznačně to podpoří rozvoj mikroregionů a drobného podnikání v nich, což je naší dlouhodobou strategií,“ uvádí předseda představenstva AMSP ČR Karel Havlíček.

Jaký je trend v Evropě? Jaké budou přímé i nepřímé dopady do regionů?

V Evropě se jezdí bez omezení na všech řekách a jezerech. Plavba je zakázána pouze na vodárenských nádržích a v přísně chráněných krajinných oblastech.

„V Čechách a na Moravě je velké množství řek, jezer a velkých rybníků, které se nacházejí v turisticky atraktivních oblastech – jižní Čechy, střední Čechy a jižní Morava. Do této doby byl pro rodinnou turistiku na lodích

využíván pouze Bařův kanál. V loňském roce ho navštívilo 80 000 turistů, kteří se svezli na lodi a 250 000 lidí na kolech. To je úžasný přínos pro celou jižní Moravu. Přitom Bařův kanál měří pouze 75 km,“ říká předseda APL Ing. Petr Novotný.

Jaký vliv to bude mít do malého lodního průmyslu? Jakých vodních ploch se to bude týkat?

„Vyhláškou č. 46/2015 se otevírá možnost cestování na vodě, podobně jako na Bařově kanálu. Zvážíme-li, že Labe a Vltava měří kolem 350 km a lidé zde budou moci využívat rekreační plavbu, je to obrovský potenciál pro výrobu lodí, přístavních mol a dalšího vybavení. Obdobné možnosti jsou na řekách jako Sázava, Berounka, Morava a dalších podle nové mapy, kde bude možno používat malé lodě do 10 kW pro rybáře a půjčovny lodí. Největší radost mají podnikatelé kolem Lipna, kde turisté ze zahraničí nechápali, proč se nemohou svézt na malé motorové lodi a nafukovacím člunu,“ doplňuje místopředseda představenstva AMSP ČR Jiří Belinger.

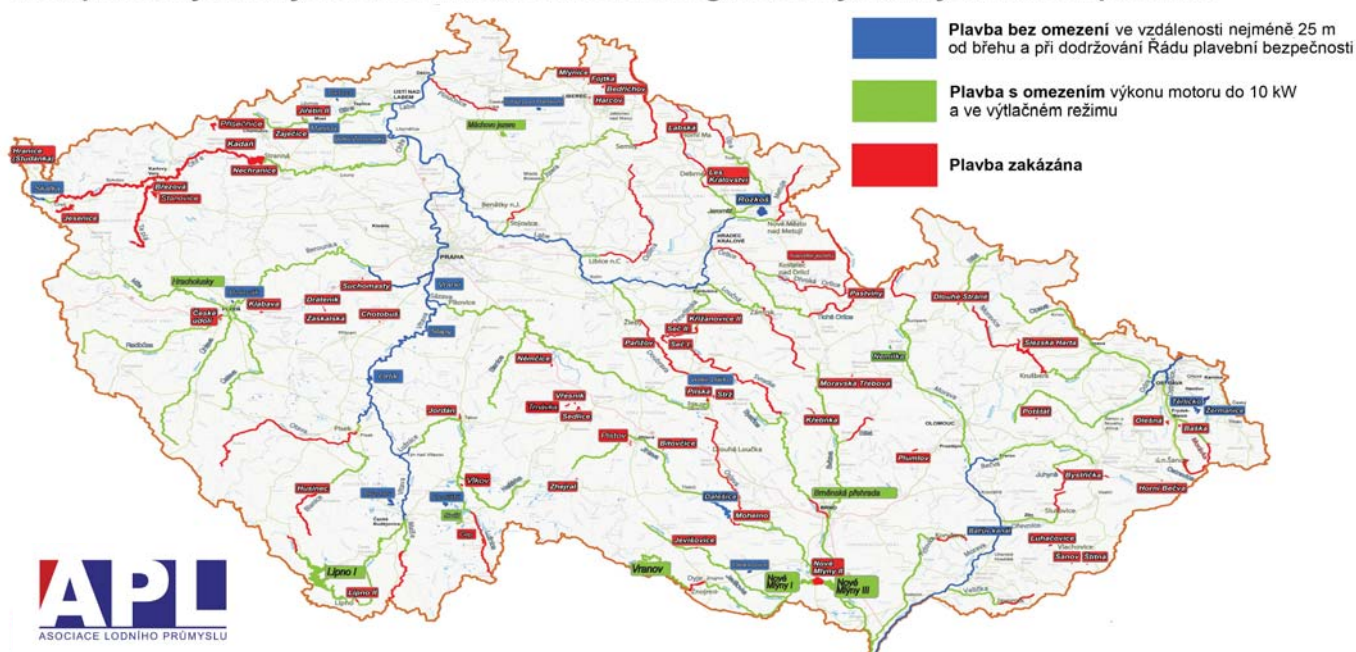
Jsou některé obavy opodstatněné?

„Ozývají se zejména ti, kteří nevědí, že povolený výkon 10 kW je velmi malý motor, který navíc musí splňovat nejpřísnější předpisy EU Euro 6. Někteří lidé se bojí provozu skútrů na přehradách jako Brno, Hracholusky, Lipno nebo Máchovo jezero. Na všech smí jezdit pouze malé lodě a skútry jsou nadále zakázané,“ dodává předseda APL Ing. Petr Novotný.

Vyhláška č. 46/2015 Sb. ruší desítky let staré opatření a nově upravuje užívání povrchových vod k plavbě, zejména plavidel se spalovacím motorem, stanoví rovněž vodní plochy, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory nad rámec míst uvedených ve vodním zákonu. Dále stanoví vodní plochy, na nichž je plavba plavidel se spalovacími motory omezena nebo upravena.

Kde lze plout s plavidlem se spalovacím motorem

na dopravně významných vodních cestách a dalších regionálně významných vodních plochách



Vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě

Mgr. Katarína Koleničková, Ing. Tomáš Häckl

Vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále jen „vyhláška“) nahradila vyhlášku č. 241/2001 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě.

Tato vyhláška je prováděcím předpisem k zákonu č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Její změna byla vyvolána novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o vnitrozemské plavbě), a vyhláškou 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu.

Nová právní úprava stanoví povrchové vody, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory nad rámec povrchových vod uvedených ve vodním zákoně v ustanovení § 7 odst. 5. Dále stanoví povrchové vody, na nichž je plavba plavidel se spalovacími motory omezena nebo upravena. Tyto skutečnosti jsou obsaženy v přílohách vyhlášky. Příloha č. 1 se v porovnání s předcházející vyhláškou č. 241/2002 Sb. nezměnila. Obsahuje 61 vodních nádrží a 61 úseků vodních cest, kde je plavba se spalovacími motory zakázána. Ke změně došlo v příloze č. 2, která navazuje na § 2 odst. 1 vyhlášky. Tato příloha obsahuje seznam vodních nádrží a úseků vodních toků, na kterých je umožněna plavba se spalovacími motory s omezením. Tady je umožněna plavba malých plavidel se spalovacími motory o omezeném výkonu, a to do 10 kW, a pouze při plutí ve výtlačném režimu. Nadále je tady umožněna plavba plachetnic, které používají spalovací motor pouze jako pomocný pohon při manévrech v místě stání a při řešení krizových situací. Omezení se nevztahuje na plavidla, která nejsou malými plavidly, například plavidla veřejné vodní dopravy (koncesované osobní dopravy). Jedná se o tyto vodní nádrže a úseky vodních toků: Vranov, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III, Máchovo jezero, Brněnská přehrada, rybník Svět, Lipno I, Hracholusky, Vltava ř. km 241,4–239,60, Malše ř. km 1,757–0,00.

Omezení výkonu motoru nejvýše 10 kW a způsobu plavby – plavba ve výtlačném režimu – platí nejenom pro povrchové vody uvedené v příloze č. 2 vyhlášky, ale i pro nesledované vodní cesty dle zákona o vnitrozemské plavbě, např. vodní tok Berounky od Plzně po Radotín, ř. km 37, nebo Labe od přehrady Les Království po Opatovice, ř. km 973,5 apod.

Ve vyhlášce nejsou omezení, které se nacházela ve vyhlášce č. 241/2002 Sb. v ustanovení § 3 upravující rychlosti, vodní lyžování a plavbu v kluzu (např. plavbu vodních skútrů). Rychlosti jsou nově stanoveny v § 7 vyhlášky č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu. Dále byla vypuštěna ustanovení omezující provoz některých plavidel podle poměru výkonu motoru a výtlačku plavidla nebo Froudeho čísla, která se ukázala být málo srozumitelná. Proble-

matika plutí na plováku s plachtou nebo využitím tažného draka, vodního lyžování a obdobných činností (§ 29e a § 29f zákona o vnitrozemské plavbě), sportovní a akrobatická plavba rekreačních plavidel (§ 30a zákona o vnitrozemské plavbě) jsou také upraveny ve vyhlášce č. 65/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu. Vypuštěno bylo také jednotné časové omezení pro provoz na vymezených vodních plochách pro vodní lyžování či jiné aktivity. Provozní doba na vymezených vodních plochách bude upravována ad hoc podle místních podmínek a způsobu jejich využití plavebním úřadem při jejich vymezení.

Podle § 2 odst. 5 vyhlášky je stání evidovaných plavidel na vodních cestách v tomto ustanovení uvedených a za podmínky, že na nich jsou vymezena a vyznačena místa pro dlouhodobé stání plavidel, možné pouze na těchto místech. To znamená na místech, na kterých je provozováno kotviště, vývaziště nebo přístaviště a jsou označena příslušným signálním znakem. Na ostatních vodních cestách, kterých se právní úprava § 2 odst. 5 vyhlášky týká a kde však tato místa vyznačena nejsou, je stání možné bez omezení při respektování ustanovení vyhlášky č. 65/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu.

Na závěr je nutné připomenout, že tato vyhláška je prováděcím předpisem k zákonu o vodách. Byla připravována na základě zákonného zmocnění, a to ve spolupráci s ministerstvem zemědělství a po dohodě s ministerstvem životního prostředí. Ještě před meziresortním připomínkovým řízením se ministerstvo dopravy muselo s těmito resorty domluvit na znění vyhlášky a na Legislativní radu vlády předkládalo verzi vyhlášky, která vzešla ze vzájemných jednání a kompromisů.

Vyhláška sice upravuje užívání povrchových vod k plavbě, je nutno však připomenout, že využití povrchových vod není jenom k plavbě. Na povrchových vodách je třeba respektovat užití pro účely rekreační či energetické, protipovodňovou ochranu a v neposlední řadě i ochranu životního prostředí. A tyto všechny účely a „omezení“ musí mít zákonodárce při tvorbě předpisu na zřeteli.



Rekreační plavidlo s výkonem motoru do 10 kW



Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

Splavnění Vltavy z Orlíka do Českých Budějovic se blíží

14. dubna 2015 byla za účasti řady hostů slavnostně zahájena stavba poslední chybějící plavební komory na jihočeské Vltavě ve Hněvkovicích u Týna nad Vltavou. Práce běží tak, aby v září 2016 byla nová plavební komora hotova a propojila se Orlická přehradní nádrž s Českými Budějovicemi. Zároveň byla přestřižena páska na již v předstihu dokončené plavební komoře na přehradě Hněvkovice.

Řada čestných hostů v čele s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů, zástupci ministerstva dopravy a starosty okolních měst poklepala na základní kámen poslední chybějící plavební komory na Vltavě na starém jezu v osadě Hněvkovice u Týna nad Vltavou.

„Propojení Českých Budějovic s Orlickou přehradní nádrží vodní cestou bylo snem mnoha fandů lodí poté, co definitivně utichla v polovině minulého století tradiční voroplavba. V roce 2006 začaly práce na nové vodní cestě v Českých Budějovicích a dnes nám zbývá posledních 5 km. I tyto překážky dnes začínají díky stavebním strojům mizet,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „V lednu 2014 jsem krátce po mém jmenování do funkce mezi prvními spouštěl transparentní výběrové řízení na dodavatele této stavby. Velký důraz jsme věnovali otevřené soutěži mezi stavebními firmami, obdrželi jsme 8 nabídek a rozhodla nejnižší nabídková cena 197 mil. Kč bez DPH,“ dodal. Původně projektantem předpokládaná cena byla 396 mil. Kč.

Zhotovitelem stavby je sdružení firem Metrostav a.s. a Zakládání staveb a.s. Vznikne zde nejen nová plavební komora na současném jezu Hněvkovice, ale vyřeší se všechny překážky bránící plavbě mezi přehradní hrází Hněvkovice a okrajem města Týn nad Vltavou. Zmodernizuje se tak rovněž navazující polovina jezu Hněvkovice



Poklepání na základní kámen plavební komory Hněvkovice. Foto: Jan Šindelář, E15

včetně nového rybího přechodu, pod existující plavební komorou na přehradní hrázi Hněvkovice se rozšíří rejda o čekací stání plavidel a konečně současné koryto řeky od jezu Hněvkovice po okraj Týna nad Vltavou, které je pro plavbu příliš mělké, bude prohloubeno. *Musím zdůraznit, že nikde nebude koryto řeky rozšiřováno, hladinu řeky zde udržují dosavadní jezy, břehy zůstanou beze změny a dojde ke zlepšení funkce současných dvou bočních ramen pro život ryb,“* upřesnil Jan Bukovský z Ředitelství vodních cest ČR. Tak jako u Hluboké nad Vltavou po pár měsících nikdo nepozná, že v korytě řeky pracovaly stroje.

V létě 2016 se tak otevře pro rekreační plavbu malých člunů, jachet, hausbótů i osobních lodí brázdících vody Orlické přehradě dalších 33 km nové vodní cesty. Na celkem 98 km od přehradní hráze Orlík až do centra Českých Budějovic navštíví řadu turisticky atraktivních míst od zámku Hluboká až po romantická údolí řeky.

Současně byla přestřižena páska na dokončené druhé plavební komoře na přehradní hrázi vodního díla Hněvkovice. Hrubé stavební konstrukce byly původně postaveny současně s přehradou v roce 1991, ale až v letech 2008-2011 byla v rámci splavnění osazena vrata plavební komory, kompletní ovládací technologie a postaven velín. Rovněž bylo postaveno stání pro vyčkávání lodí na proplavení v horní rejdě plavební komory na přehradní nádrži, tvořené dvěma plovoucími moly. Dalším unikátem je překonávaný rozdíl hladin až 15 m, řadící ji mezi druhou nejvyšší plavební komorou v České republice.

Zhotovitelem této stavby byla firma EUROVIA CS, a.s. a náklady dosáhly 93 mil. Kč bez DPH.

Projekt je ve výši 85 % spolufinancován z EU prostřednictvím Operačního programu Doprava, zbývající část financuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Stavba plavební komory Hněvkovice. Foto: Jan Šindelář, E15

Přístav Hluboká nad Vltavou



Plán nového přístavu Hluboká nad Vltavou

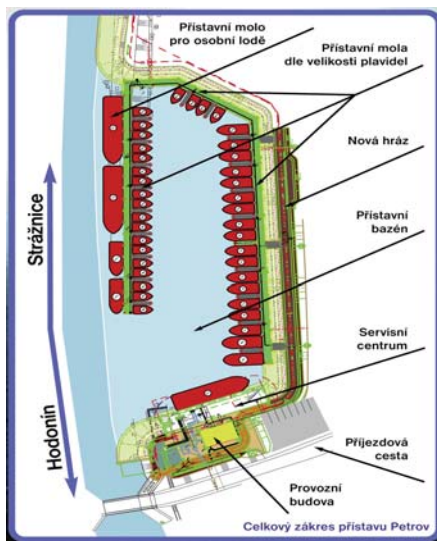
Nový přístav Hluboká nad Vltavou začal 1. května sloužit veřejnosti

V přístavu může u dřevěných a kamenných mol v atraktivním místě přímo pod zámek bezpečně stát až 73 rekreačních motorových lodí. „V části přístavu je možné si pronajmout stání na celou sezónu, má kapacitu až 37 lodí a nyní je jich již více než polovina obsazena klienty. Jsem rád, že zde začne fungovat i půjčovna lodí, která nabídne rekreaci na vodě široké veřejnosti i bez kapitánského oprávnění,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Druhá polovina přístavu ale bude sloužit pro krátkodobé zastavení návštěvníků na pár hodin, přes noc nebo na několik dní. Jsou zde k dispozici přípojky lodí na elektřinu i vodu. Během letošního roku zde ještě vyroste nová provozní budova se sociálním zázemím,“ dodal.

Přístav Petrov téměř hotov

Další přístav čeká Bařův kanál, kde od podzimu roku 2014 roste nový přístav v jeho jižní části ve vinařské obci Petrov. První návštěvníky ve zkušebním provozu uvítá již v červenci, dokončení stavby pak bude koncem srpna. Pro Bařův kanál přinese novinky v podobě přípojek na elektřinu a vodu, odčerpávání odpadních vod a v příštím roce i tankovací stanice pohonných hmot.

„V letošní sezóně bude na vybudovaných přístavech a přístavištích Ředitelstvím vodních cest ČR možné poprvé plně využívat čerpání elektřiny a někde i vody pomocí předplatné čipové karty. Tato karta bude platit na Vltavě, Labi i Bařově kanále a kapitáni si ji od počátku května budou moci zakoupit v přístavech i jiných místech u vodní cesty,“ upřesnil vedoucí oddělení provozu Ředitelství vodních cest ČR Jan Bukovský. Nyní je k dispozici 47 přípojovacích míst v 8 přístavech a přístavištích, během letošního roku se přidá 11 přístavišť na Bařově kanále.



Plán nového přístavu v Petrově



Napouštění přístavu Petrov na Bařově kanále 16.4.2015. Autor: Vojtěch Bártek

Batův kanál by měl být prodloužen až do Kroměříže

Prodloužení Baťova kanálu přes jez Bělov až do Kroměříže je nyní o něco blíže. Ředitelství vodních cest ČR má zelenou ke vstupu na území s výskytem chráněných živočichů. Letos chce mít územní rozhodnutí, plavební komora by měla být hotová za dva až tři roky.

Milovníci lodí a vodní dopravy jsou z toho nápadu nadšení a udělají vše pro to, aby se v nejbližších letech uskutečnil. Trasa kanálu by se tím natáhla o jedenáct kilometrů. Naplnění této smělé představy zatím brání jez v Bělově u Otrokovic.

Jez totiž nemá plavební komoru, přes niž by mohly lodě projíždět. Pokud se chtějí dostat do Kroměříže, musí je tudy přenést jeřáb. To by se mělo změnit během nejbližších dvou až tří let. Na jezu má vzniknout plavební komora a v Kroměříži přístaviště se zázemím pro turisty.

Ředitelství vodních cest ČR, které bude akci za zhruba 180 milionů korun financovat, se už dostalo přes jedno z největších úskalí. Má povolení k zásahu do území, kde žijí chráněná živočišná, hlavně žáby, ryby a škeble.

„Bez tohoto souhlasu bychom nemohli požádat o územní rozhodnutí, které chceme získat v letošním roce. Úpravy jezu a mírné prohloubení koryta směrem ke Kroměříži budou mít na živočichy jen malý dopad,“ ujistil mluvčí Ředitelství vodních cest Jan Bukovský.

Ekologové jsou spokojeni, problémy dělat nebudou

„Jsou navrženy kompenzační opatření, takže jsme spokojeni. Už se o to dál zajímat nebudeme,“ reagoval předseda organizace Děti Země Miroslav Patrik. „Nemáme na to ani kapacitu, věnujeme se vodním stavbám na Labi,“ doplnil.

„Nemyslím si, že by kvůli rekreační plavbě dostala příroda na frak,“ podotkl ředitel obecně prospěšné společnosti Baťův kanál Vojtěch Bártek.

Zdroj: Povodí Moravy



Vizualizace plavební komory Bělov

Zdroj: ŘVC ČR



Vizualizace přístaviště v Kroměříži

Zdroj: ŘVC ČR



26.9.1972 Celníci při odbavování nákladu



Nakládání válcovaného materiálu

Lodě na Odře? Před čtyřiceti lety skutečnost

Zatímco dnes mohou firmy o plavbě po Odře z Ostravy či Bohumína jen snít, přesně před 40 lety to byla realita. Právě 5. dubna 1975 totiž vyplula z Kopytova, osady v bohumínské městské části Šunychl, první loď s nákladem trubek z Vítkovic do tehdejší NDR.

„Pro přepravu byly tehdy použity čluny polské správy vodní cesty a nízkoponorový remorkér Los s podporou vítkovické nízkoponorové vodometné lodě Bobra i s asistencí polské vodometné lodě,“ vzpomínal na pionýrské plavby po Odře s výrobky ostravských podniků Pavel Neset, člen odborné skupiny zabývající se moravskými vodními cestami. Historicky prvních plaveb z Kopytova se zúčastnil jako bedlivý pozorovatel. „Zažil jsem to na začátku své profesní kariéry, na břehu tehdy stála spousta lidí. Byl to významný počín Vítkovic,“ upozornil.

Nset, jenž v profesní kariéře pracoval ve Výzkumném ústavu

dopravním, kde se zabíral problematikou vodní dopravy, přiznal, že první plavba z Kopytova se neobešla bez problémů. Tím byly obtíže pod překladištěm.

„Podařilo se je ale překonat,“ upozornil a dodal, že hlavním iniciátorem a organizátorem plavby byly Vítkovické železárny, kterým chyběla možnost expedice především těžkých a rozměrných kusů. K tomu se s výhodou nabízela vodní doprava po Odře, která byla do té doby splavná až z Kožle v Polsku.

„O snaze prodloužit splavnost do Ostravy se tenkrát jen diskutovalo. Po dohodě s tehdejšími Krajským národním výborem a s polskou správou feky se rozhodli vyzkoušet alespoň nouzovou splavnost malými loděmi z překladiště v Kopytově,“ objasnil.

Lodě z Kopytova vyplouvaly podle pamětníka za příznivých vodních stavů až do roku 1981. Mělo se uskutečnit 17 plaveb, při nichž lodě přepravily zhruba 1100 tun nákladu. (plk)

Zdroj: Právo, 4.4.2015

Hodonín má konkurovat Rotterdamu. Doplují do něj lodě až z Číny

Hynek Zdeněk, brno.idnes.cz – 29.4.2015

Na jihu Moravy má vzniknout hlavní překladiště zboží určeného nejen pro Českou republiku, ale i pro několik okolních zemí. Lodě do něj připlují po trase Čína-Konstanca-řeka Dunaj a Morava-Hodonín. V regionu se tím mají vytvořit minimálně dva tisíce nových pracovních míst, a to vše už do čtyř let.

Nikoliv Hamburk, Antverpy, Rotterdam nebo Amsterdam, ale Hodonín. Taková má být už za několik let cílová destinace mnoha lodí, které dopravují do Evropy zboží z Číny.

Plánované multimodální logistické centru chce vybudovat společnost DOE Europe SE v lokalitě Nesyt a má zpracovávat přibližně milion kontejnerů ročně.

„Hodonín jsme vybrali po velmi zralé úvaze. Je totiž ideální z hlediska dostupnosti. Může v něm být propojena lodní, železniční i silniční doprava. Kontejnery se v něm nebudou otevírat, ale pouze překládat na železnici a na kamiony a následně budou putovat ke svým zákazníkům,“ vysvětlil Jan Vlček projektový manažer DOE Europe SE.

Do Hodonína mají plout 190 metrů dlouhé lodě, které budou mít na palubě vždy 300 velkých kontejnerů, 85 % z nich má být následně přeloženo na železnici a zbývající část na kamiony. Jedna loď přitom svými kontejnery zaplní hned čtyři dlouhé vlakové soupravy.

Projekt bude stát miliardu eur

Podle vedoucího odboru rozvoje města Hodonína Dalibora Nováka má vyjíždět z Hodonína plně naložený vlak každou hodinu. *„Kromě toho má z překladiště odvážet zboží přibližně 160 kamionů denně,“* upřesnil Novák.

Investoři předpokládají náklady ve výši jedné miliardy eur, z čehož vytvoření překladiště má stát 300 milionů eur, úprava vodní cesty na řece Moravě vyjde přibližně na 700 milionů eur.

První krok k vybudování centra udělali investoři tím, že zastupitelé Hodonína jim dali k jeho vytvoření jasnou zelenou. Nyní je potřeba, aby vláda vyhlásila Hodonín za strategicky významnou průmyslovou zónu pro Českou republiku a vytvořila tak obchvat Hodonína.

„Plán na obchvat Hodonína existuje už mnoho let, nebyl ale dosud realizován proto, že nebyla garantována jeho dopravní vytiženost. Tímto bodem by se situace ale výrazně změnila a v případě výstavby centra by to obchvat velmi výrazným způsobem urychlilo,“ uvedl náměstek ministra dopravy Jiří Koliba.

Co se týče vodní cesty, tak na české straně chtějí investoři využít řeku Moravu, a to od Hodonína přibližně až k mostu dálnice D2 za Lanžhotem. *„Dál opustíme její koryto a plavba povede přes území Slovenska umělým průplavem, který bude mít šířku přibližně stejnou jako řeka Morava, a to až k Děvínu, kde dojde opět k propojení*

s Moravou a následně s Dunajem. Úplně se tak vyhneme Rakousku,“ vysvětlil předseda představenstva DOE Europe SE Jaroslav Kubec.

Slovensko je na vytvoření umělého kanálu připraveno už od federálních dob. Má stále vyhrazeno územní pruh na jeho výstavbu, která byla už dříve zanesena do plánů. Navíc jeho vybudování nahrává podle Kubce i současná slovenská legislativa. Plavba by přitom byla výhodná i pro naše východní sousedy, neboť část nezbytných zařízení chtějí investoři vybudovat u slovenského Holíče, kde má projekt také velkou podporu.

Jen přímo v překladišti má vzniknout tisíc pracovních míst. Dalších přibližně tisíc míst má být v servisních službách, kamionové dopravě, na železnici a dalších souvisejících činnostech.

Práce pro tři tisíce lidí? Hodonín podpoří přístav i terminál

Petr Turek, denik.cz – 29.4.2015

Čtyřicet hlasy schválili hodonínští zastupitelé memorandum o společném úmyslu s firmou DOE Europe. Ta chce v hodonínské místní části postavit překladištní terminál s přístavem, který by vyrostl v nově vyhlášené strategicky významné průmyslové zóně. Hodonínský deník Rovnost o záměru jako první informoval v pondělí. *„Všichni tady dobře víme, že Hodonín byl vždycky průmyslovým městem, bohužel tomu již tak není. Super myšlenku podporuji,“* řekla před hlasováním radní Jana Gajošová.

Podobně hlasovala i starostka Milana Grauová. *„Udělal jsem první krok k tomu, aby se záměry mohly stát skutečností. Věřím, že to tak dopadne,“* uvedla starostka.

Lokalita se nachází na trase stávajícího přepouštěcího kanálu mezi Moravou a Kyjovkou a nejbližším okolím. *„Jedná se o plochy zemědělské, takže jedna z věcí, která by v postupu měla následovat, je změna platného územního plánu,“* sdělil vedoucí hodonínského odboru rozvoje města Dalibor Novák.

Následně investor musí dostat stavební povolení a vykoupiť nebo si pronajmout pozemky. A pak také zbudovat téměř kilometrovou vodní cestu do přístavu. *„Terminál je v začátcích schopný fungovat i bez vodní dopravy, tedy jako dvouúčelový,“* sdělil zástupce společnosti DOE Europe Jan Vlček.

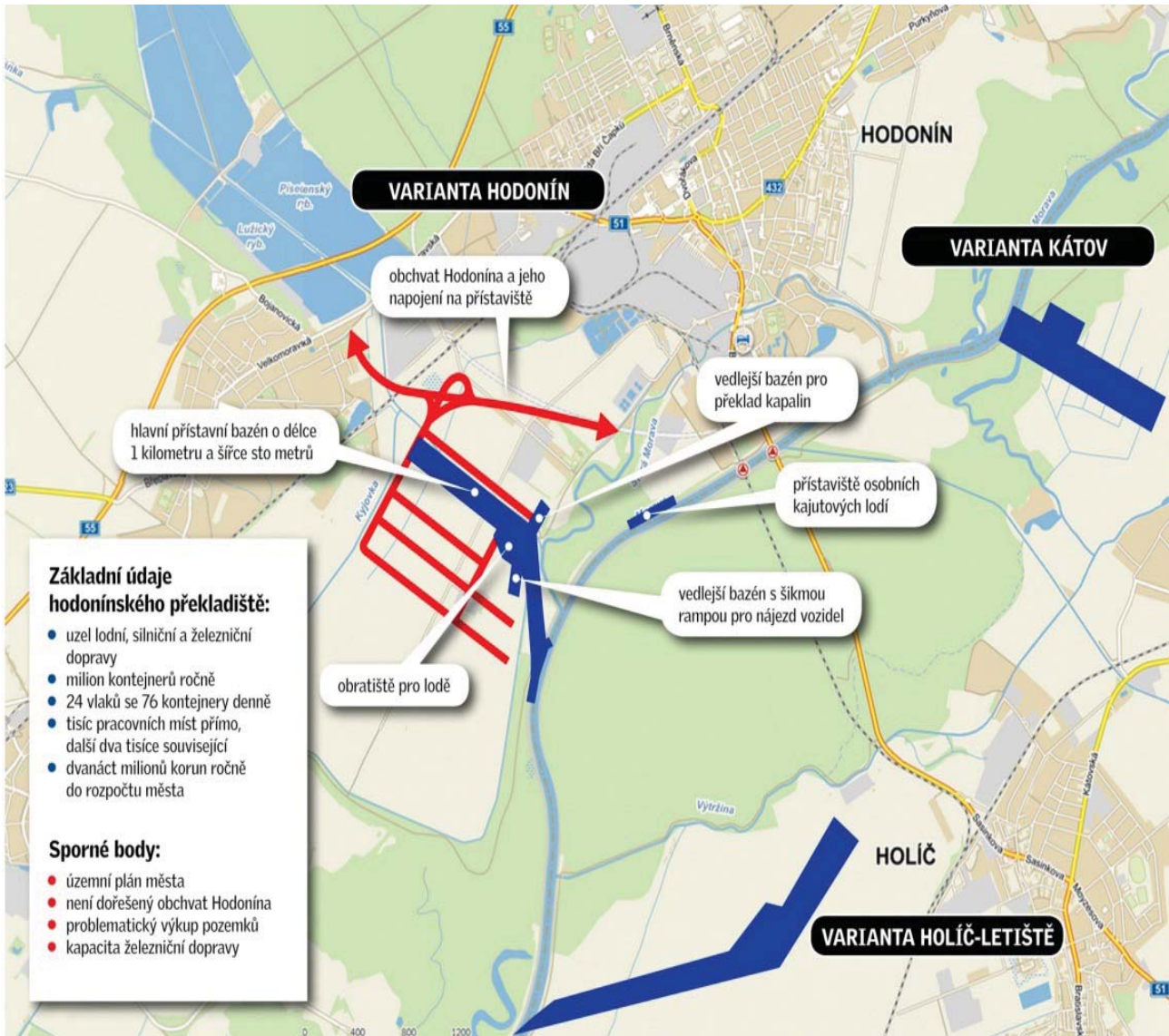
Další obtíží je v současnosti státem nepodporovaný obchvat Hodonína na Slovensko, na který má být silničním napojením na překladiště. *„Tento projekt by mohl obchvatu výrazně pomoci. Pokud totiž požádáme vládu nebo ministerstvo průmyslu a obchodu o schválení strategicky významné průmyslové zóny a ona vyhoví, budeme žádat, aby urychlilo související státní investice,“* uvedl Vlček. V prvé řadě podle něj jde právě o obchvat. K tomu by přibyla vodní cesta a napojení na železnici. Podle krajského radního pro územní plánování Antonína Tesaříka nové zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje obchvat sledují. *„Záměr je zajištěný formou územní*

z domácího tisku • z domácího tisku

rezervy,” potvrdil Tesařík.

Pro funkčnost nesytského přístavu bude nezbytné také splavnění řeky Moravy až do Hodonína. „Pokud by se tento záměr uskutečnil, doprava zboží se zkrátí po vodní cestě zhruba o dva tisíce námořních mil. To je dost silná káva. Očekával bych proto, že státy, kterých se to může dotknout, proti tomu mohou mít výhrady a mohou vzniknout tlaky projekt brzdit,” prohlásil provozovatel hodonínského přístaviště František Ondruš.

Cesta z Hodonína po Moravě se uvažovaným sto metrů dlouhým lodím musí uzpůsobit. V současnosti by jim vadily jezy. Další problém nastává od Lanžhota. „Odtud není vhodné plout řekou Moravou, protože v tomto hraničním úseku mezi Rakouskem a Slovenskem je jakoby v přírodním stavu. Počítá se tak s tím, že by průplavní úsek byl v Záhoří. Jeho část je možné vést korytem řeky Maliny, v jejím ústí je už Morava sto metrů široká,” představil splavnění za DOE Europe Jan Kubec.



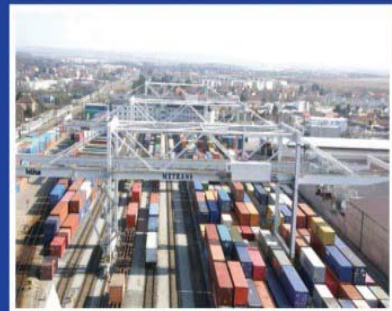
PŘÍKLADY PŘEKLADIŠŤ V EVROPĚ:



Terminál v Basileji na řece Rýn



Menší přístav Gernersheim na řece Rýn



Kontejnerový terminál v Praze-Uhríněvesi

ZDROJ: DOE Europe INFOGRAFIKA: Deník/Markéta Evjáková

Recenze publikace Die Vegetation und Flora der Flusshäfen Mitteleuropas

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

V roce 2013 vydalo nakladatelství Academia odbornou monografii autora RNDr. Vladimíra Jehlíka, DrSc., *Die Vegetation und Flora der Flusshäfen Mitteleuropas*, představující svým rozsahem 542 stran ojedinělé dílo o specifickém charakteru vegetace středoevropských říčních přístavů. Podrobně se věnuje popisu flóry 62 říčních přístavů, kde kromě prakticky kompletní sítě labských a vltavských přístavů na území ČR a většiny přístavů na německém Labi včetně Hamburku situaci porovnává s dunajským regionem od Bavorska přes Rakousko, Slovensko až po Maďarsko. Podrobný terénní výzkum prováděl v letech 1968–2009 a v monografii jsou obsažena kompletní podrobná tabulárně uspořádaná data. Výzkum se soustředil na vyšší rostliny, okrajově i na mechy, lišejníky a houby.

Oblast rostlinných společenstev vnitrozemských přístavů, tvořených zejména synantropními rostlinami, představuje zvláštní a obecně málo zkoumanou oblast botaniky. Přístavy jsou vesměs antropogenně přetvořené lokality v blízkém kontaktu s vodním prostředím, které je ale zároveň do značné míry ovlivněno ruderalizací a tlakem invazních druhů šířících se nejen podél vodního toku, ale také z přepravovaného zboží. V publikaci se tak zabývá nejen invazivními druhy včetně expanzivních plevelů, ale také adventivními rostlinami z přepravovaných olejnin a obilovin, a to nejen v přístavech jako takových, ale také v několika charakteristických obdobných lokalitách jako průmyslové závody a železniční stanice a seřadovací nádraží.

Podíváme-li se na výsledky, k nimž publikovaná práce dospěla, dovoluji si vypíchnout několik závěrů významných pro vodní dopravu a rozvoj vodních cest jako takových. Ač jsou přístavy silně člověkem ovlivněné lokality, prakticky zcela přetvořené a urbanizované, a vegetace obývá spíše zbytkové plochy a plochy s nízkým ekonomickým využitím či dokonce plochy pro přístavní činnost prakticky opuštěné, byla doložena velká druhová pestrost rostlin. Zejména počítní druhy rostlin jsou četně zastoupeny, jádrem jsou domácí druhy. Autor věnoval dále mnoho pozornosti adventivním druhům, které jsou zavleány dopravou vodní i železniční. Na Labi jsou nejčastěji druhy ze Severní Ameriky, oproti tomu na Dunaji jsou zastoupeny spíše teplomilnější druhy rostlin z jihu a jihovýchodu. Příčinou jsou zejména zdroje přeprav olejnin a šrotů, na Dunaji dokonce i železná ruda. Adventivní rostliny se přepravou šířily také do dvorů zpracovatelských závodů. Autor tak potvrdil platnost 3 dříve popsáných hlavních migračních cest adventivních rostlin a plevelů – transatlantickou, panonskou a východní.

Často řešeným tématem v souvislosti s přístavy a vodní dopravou je jejich příspěvek k šíření invazních druhů a cizích expanzivních plevelů. Těchto druhů autor zachytil 57, ale naprostá většina představuje dlouhodobě zdomácnělé druhy, které se vyskytují trvale jen na narušovaných nebo téměř přirozených stanovištích, kdy nečiní žádné zvláštní problémy. Cizí expanzivní plevele se v přístavech vyskytují dle zjištění výzkumu jen méně výrazně. Celkem zachytil 26 invazních druhů, které mohou pronikat i do relativně přirozených biotopů.

Zajímavá zjištění představuje statistická analýza chráněných a ohrožených druhů cévnatých rostlin, jež představuje téměř jednu třetinu (29%) druhů. Je zřejmé, že ač

se jedná o antropogenní a značně ekologicky narušené lokality, výskyt chráněných druhů se jim nijak nevyhýbají a představují tak druhově bohatá urbanizovaná území.

Autor v závěrech své práce hodnotí postavení přístavů v krajině a dochází k výsledku hodnocení, že se jedná o významné prvky kulturní krajiny se svým nezanedbatelným biologickým významem. Odvozuje tak, že i technické stavby sloužící vodní dopravě mohou být dobře zapojeny do krajiny a nedojde k výraznému narušení její druhové pestrosti. Rovněž z pohledu rizikovosti těchto lokalit vůči šíření nepůvodních druhů se nejedná o místa vybočující z měřítek kulturní krajiny podél velkých vodních toků.

Při celkovém hodnocení publikace bych vyzdvihнул podrobnost řešení tématu bioty ve vnitrozemských přístavech, jež v jiné formě nebyla dosud zpracována. Práce autora se rovněž opírá o široké spektrum literárních zdrojů z oblasti nejen botaniky, ale také souvislosti vodní dopravy a přístavů. Zároveň se neomezuje jen na úzké podmínky České republiky, ale na celou střední Evropu a různé krajinné typy i klimatické a vegetační podmínky velkých vodních toků Labe a Dunaje. Jedná se tak o cenný zdroj dlouhodobých dat o vývoji v minulosti vybudovaných přístavů, na nichž lze v rámci přípravy modernizace nebo výstavby nových přístavů i vodních cest jako takových úspěšně stavět hypotézy a hodnocení vlivu těchto staveb na vegetaci krajiny v dlouhodobém měřítku. Byť ekonomické podmínky logistiky postupně formu provozu přístavů mění, dochází k omezování rozsahu zbytných ploch, omezování uniků a ztrát přepravovaného zboží během překlady apod., jsou poznatky tohoto výzkumu dobře uplatnitelné i pro péči o prostředí přístavů a případný krajinný management.



Zažijte Jižní Moravu z lodě!

Vranovská přehrada

Nejstarší do současnosti zachovalá plavba (s 14letým přerušením). Plavby od Vranovské pláže pod zříceninu hradu Cornštějn a hrad Bítov zajišťují dvě dopravní společnosti, každá má dvě lodě. Projet se pod hradem Ize i v městě Znojmo, a to ve vyhlídkovém člunu.

www.vranovnaddyji.cz

www.lodnidopravavranov.cz

www.oldvranov.cz

Brněnská přehrada

Flotila lodí brázdí hladinu od přístaviště v Bystrci pod hrad Veveří a do Veverské Bítýšky. V ceně tzv. pojízdných vstupenek na loď je zároveň vstup do jednoho ze čtyř turistických míst: Zoo Brno, hrad Veveří, hrad Špilberk a Permonium v Oslavanech.

www.brnenskaprehrada.cz



Foto: Plavba a vodní cesty o.p.s.



Foto: DPMB, a.s.

Baťův kanál

Vodní cesta vybudovaná průmyslníkem Janem Antonínem Baťou kvůli přepravě uhlí dnes nabízí spoustu příjemných plavebních zážitků. V současnosti cca 50 km dlouhá vodní cesta nabízí možnost půjčení lodky, hausbótu či plavbu výletní lodí. www.batacanal.cz



Lednicko-valtický areál

Přímo v zámeckém parku je nástupní místo po zámecké Dyji. První plavební má dva okruhy: první je k Minaretu, 62 m vysoké maurské stavbě v zámeckém parku, jedné z nejstarších rozhleden v ČR a druhý okruh od Minaretu k dalšímu ze saletů Lednicko-valtického areálu – Janovu hradu, napodobující hradní zříceninu. www.1plavebni.cz



Punkevní jeskyně

Plavba po ponorné říčce Punkvě nenabízí výhled na okolní krajinu, ale po překrásné krápníkové výzdobě stejnojmenné jeskyně. www.cavemk.cz



Plavby na řece Dyji a na Nových Mlýnech

Od Janova hradu vede jiná lodní trasa (celoroční), tentokrát Lodní doprava Břeclav, do přístaviště Veslařský klub v Břeclavi. Druhý okruh této společnosti je po spodní nádrži Nové Mlýny (od Yacht Clubu Pavlov do Dolních Věstonic. www.lodnidoprava.com

Po hladině přehrady Nové Mlýny, v bezprostřední blízkosti CHKO Pálava, lze podniknout okružní plavbu z kempu ATC Merkur Pasohlávky mezi kempem ATC Merkur a obcí Pasohlávky.

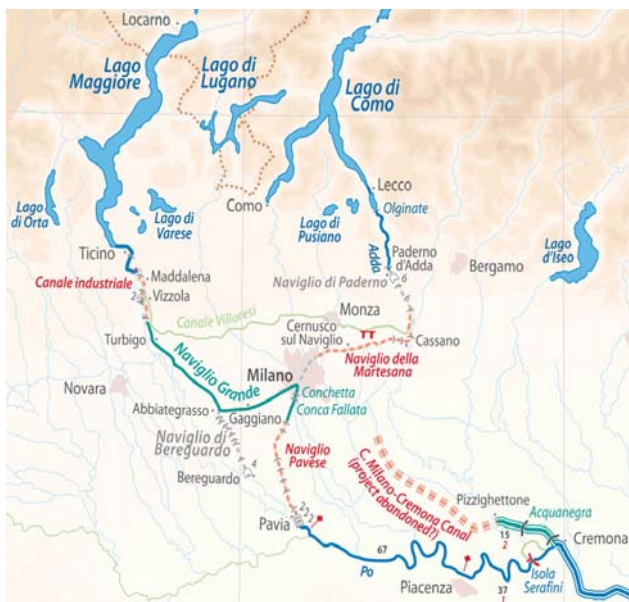
www.plavbypalava.cz



Renesance vodních cest v severní Itálii

Obnova vodních cest v milánském regionu

Claudio Repposi – Navigli Lombardi S.C.A.R.L.



Obnovený zájem veřejných institucí o systém historických kanálů kolem Milána (I Navigli), na začátku minulého desetiletí, má svůj první odkaz v hlavním plánu vodních cest Navigli (2002–2004), připravený Polytechnikou Miláno.

Návrhový rámec územního plánu se týkal širokého spektra situací, od posílení kulturního a historického dědictví, spojení mezi zemědělstvím a krajinou, jízdy na kole po potahových stezkách, ale samozřejmě také obnovy splavnosti s přezkoumáním infrastrukturních podmínek.

Plán stanovil na jedné straně aktivaci turistických plaveb na historických kanálech, kde to infrastrukturní podmínky dovolovaly bez rozsáhlých investic, na druhé straně identifikoval priority opatření pro obnovu dalších sekcí, kde jsou podmínky technicky a ekonomicky výhodné.

V následujících letech došlo se zřízením společnosti Navigli Lombardi k aktivaci souvisejícího akčního plánu, který umožnil mezi léty 2005 a 2006 obnovit 8 přístavišť na Naviglio Grande a obnovit břehy Naviglio Grande v Miláně (a na dalších kritických místech 150 km vodních cest). Takže v roce 2006 byla obnovena splavnost Naviglio Grande (oblast na severozápadu od Milána) bez pře-

rušení od Castelletto di Cuggiono do přístavu v Miláně v délce cca 40 km.

V té době, vzhledem k předchozí dlouhé době nečinnosti, byla plavba považována za „experimentální“ pouze pro zkoušku vlastností plavidel vhodných pro plavbu, analyzování zátěže na břehy, vyzkoušení zájmu turistů. V dnešní době jsou na kanálech povoleny jediné veřejné plavby a plavby pro účely cestovního ruchu, a pravidelné trasy jsou v provozu od dubna do září ve městě Milán (v oblasti Darsena, Naviglio Grande a Naviglio Pavese), dále mezi obcemi Castelletto Cuggiono a Abbiategrasso a mezi obcemi Gaggiano a Milánem.

Na zbylém úseku systému Navigli však infrastrukturní obtíže (mosty, nefunkční plavební komory, břehy vyžadující rekonstrukci) a následné náklady na obnovu neumožňovaly stejnou dynamiku obnovy vodních cest.

Na Naviglio Martesana (východní strana Milána), je možné plout několik kilometrů jen z Trezzo d'Adda do Vaprio d'Adda v jedné z nejkrásnějších scenerií spojené se jménem Leonardo da Vinciho.

Během svého působení v Miláně Leonardo da Vinci bydlel a žil jen ve Vaprio d'Adda (ve Villa Melzi s výhledem přímo na kanál Martesana a řeku Adda). Plavba na Naviglio Pavese (z Milána do Pavie směrem na jih) dnes neexistuje.

Mezi projekty obnovy starých spojení mezi Milánem a ostatními vodními cestami je cíl obnovit „vodní cestu mramoru.“ Trasa by propojila jezero Lago Maggiore od švýcarských hranic a centrum města Miláno přes řeku Ticino a kanály systému Navigli, po stopách lodí, které přivážely mramor z Candoglia do Milána na výstavbu katedrály Il Duomo.

V roce 2009 byl postavena první plavební komora Miorina na lombardském břehu jezera Maggiore, která je nyní v provozu.

Koncem března 2015 byly dokončeny práce na obnově plavební komory na přehradě Panperduto.

Kromě toho dobrou zprávou je podepsání dohody mezi Krajským úřadem Piemontu a vedením chráněných oblastí Ticino a Lago Maggiore na výstavbu nové plavební komory v centrální části přehrady Porto della Torre. Veřejná dohoda rovněž stanovuje zdroje, které mají být celkem 13,5 milionů eur (cca 370 milionů Kč), včetně prací pro zlepšení životního prostředí.



Turistické plavby na Naviglio Grande okolo Milána



Nová plavební komora Miorina



Plavební komora Panperduto je po rekonstrukci opět v provozu

Práce na infrastruktuře, které budou v gesci regionu Piemont, mohou brzy začít. Plavební komora je zásadní realizací pro obnovu vodní cesty Locarno-Miláno, protože přehrada je fyzickou bariérou na úseku řeky Ticino, který ohraničuje území Varallo Pombia. Stavba umožní, aby lodě z jezera Lago Maggiore překonaly přehradu a přes plavební komoru Panperduto vpluly na průmyslový kanál směrem na Miláno.

Ke znovuootevření celé trasy od jezera Maggiore k srdci Lombardie, zůstává jen překonat překážky na průmyslovém kanálu, který má v současné době několik nefunkčních plavebních komor.

Sen o opětovném spojení Milána a Švýcarska po vodě pak může být velmi blízko k realitě a lodě se vrátí do přístavu Darsena v centru Milána.

Přístav Darsena prošel během posledních dvou let rozsáhlou rekonstrukcí. Město Miláno zahájilo v roce 2004 mezinárodní architektonickou soutěž na přestavbu areálu přístavu a nakonec společnost Expo, po obtížných letech, zahájila stavební práce v srpnu 2013 a celý přístav má přivítat první návštěvníky výstavy EXPO 2015.



Milánský přístav Darsena v 50. letech 20. století



Opuštěný milánský přístav Darsena před zahájením rekonstrukce



Milánský přístav Darsena po celkové obnově, připraven na EXPO 2015

S ohledem na EXPO2015, které přivítá tisíce návštěvníků, by měly být v Miláně od května do října financovány významné projekty s územní hodnotou.

Takzvaný Anello Verde Azzurro (zelený a modrý kruh) a PIA Navigli (Integrovaný akční plán pro Navigli systém, vedoucí partner Consorzio ET Villorresi), připravuje různé rekreační aktivity, kombinující jízdu na kole, na lodi nebo kánoí po obnovených kanálech a potahových stezkách. Nová aplikace I Navigli nabídne více než 180 zastávek (podél 150 km kanálů) s možností poznat kulturní dědictví historického systému vodních cest.

V konečně znovuootevřeném přístavu Darsena v Miláně budou díky 7 dočasným plovoucím plošinám pořádány kulturní a společenské akce pro turisty, kteří se rozhodnou poznat Miláno z vody.

Kromě toho, od Alzaia Naviglio Grande 4 nabídne výlet lodí dlouhý 45 minut po Naviglio Grande a Naviglio Pavese s pohledy na krásnou scenerii typické čtvrti Navigli.

Když se vrátíme zpět k propojení mezi Milánem a dalšími vodními cestami, může být další důležitou novinkou zpráva z Bruselu, že doprava zboží z Milána do Jaderského moře přes řeku Pád je v pozornosti orgánů EU a že byl tento úsek zařazen do páteřní sítě Středomořského koridoru a EU by mohla financovat jako prioritní různé projekty, které tvoří součást tohoto systému.

Nemám na mysli úsek Mantova-Jaderské moře, ani vodní cestu Ferrarese, ale úsek nejbližší hlavního města Lombardie, Milána, čímž by se obnovil starý projekt ze začátku 20. století.

Cílem je, aby řeka Pád a nový kanál byly splavné v kategorii pět (1500-2000 tun), 365 dní v roce, z Truccazzano (u Milána) po řeku Pád a odtud k Jadranu. Hodnotící studie pro plavební kanál z Truccazzano (Miláno) do Pizzighettone (Cremona) říká, že se tato vodní cesta s ekologicky šetrnou infrastrukturou může stát ekonomickým impulsem pro místní území. Oblast Truccazzano je považována za geograficky strategickou s ohledem na spojení s budoucími novými komunikacemi (vnější silniční okruh na východě a dálnice Brescia-Bergamo-Miláno). Vodní cesta nebude sloužit jen nákladní dopravě, ale i pro cestovní ruch: součástí projektu je i využití osobních lodí a hausbótů k pronájmu s možností zřízení marin a přístavišť podél vodní cesty a vytvářet tak místa určená pro tvůrčí činnost.

Tolik, že by vodní cesty v Miláně a jezerech Lombardie, podél propojení Miláno-Cremona, mohly představovat splavnou síť velkého zájmu, které kombinují nákladní plavbu s rekreačními plavbami 365 dní v roce.

Počkejme a uvidíme!

Novinky Vševltavského spolku

Marek Bartoš – Vševltavský spolek

Den Vltavy

Vševltavský spolek svezl na Den Vltavy Pražany zdarma na gondole, historickém dvoustěžníku, vyhlídkových lodích i na přívozech.

Pražané měli letos skvělou příležitost oslavit příchod jara ve velkém stylu. Vševltavský spolek uspořádal v sobotu 21. března na pražské náplavce ve spolupráci s farmářskými trhy první ročník Dne Vltavy s bohatým programem. V provozu byl zdarma pražský přívoz, ale i celá řada unikátních lodí. Lidé zažili plavbu třeba na nejstarší osobní salonní rychlolodi Nepomuk, klasických výletních lodích, historickém dvoustěžníku nebo na historické benátské gondole Eleonoře. V pravé poledne se konala první oficiální regata osobních lodí!

Vševltavský spolek uspořádal na Rašínově nábřeží kulturně-společenskou akci, jejímž cílem bylo, aby se lidé seznámili s činností jednotlivých členů spolku a poznali blíže život na Vltavě.

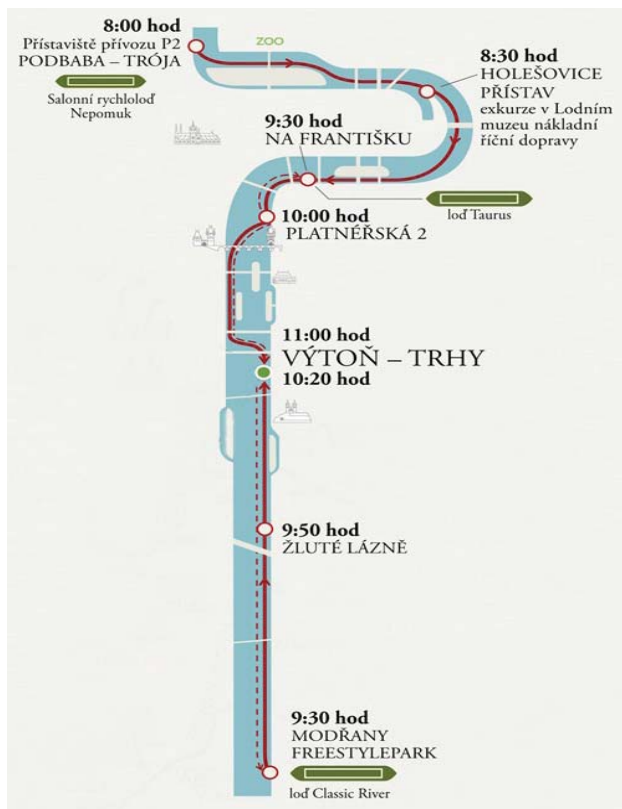
Pražané i další návštěvníci se tak mohli na Rašínově nábřeží těšit z různých atrakcí s lodní tematikou. Profesionální potápěči předvedli, jak funguje unikátní potápěčský keson, zdarma byla zpřístupněna Podskalská celnice na Výtoni Muzea hl. m. Prahy. K dispozici po celý den byla malá motorová plavidla, plachetnice, pramičky a náplavkou zněly písně plavební kapely Matylda - banda de la marina. Na Vltavě proběhla historicky první regata osobních lodí a poprvé mohli pasažéři velkých lodí obeplout Veslařský ostrov. Pražané, kteří se nalodili

v Podbabě, mohli navštívit unikátní Muzeum říční nákladní dopravy lodníka Roberta Fialy.

Jednotlivé lodě dopravily návštěvníky na náplavku z Modřan a z Podbavy, přičemž lodě členů po cestě přibíraly zájemce na několika zastávkách. Zájem byl veliký. Dle odhadu jednotlivých členů přepravily lodě v době akce přibližně 4500–5000 osob. Návštěvníků samotné akce bylo však mnohem více.

Oslavy souvisely také se Světovým dnem vody, který se koná každý rok 22. 3. „Cílem akce je připomenout občanům Prahy význam Vltavy pro naše město. Chceme návštěvníky seznámit s poněkud skrytým světem Vltavy a života kolem ní. Myslím, že se návštěvníci sami přesvědčí o tom, jak pestrý je to svět,“ popsal základní cíle před událostí Zdeněk Bergman, převozník pražský a předseda Vševltavského spolku.

Lodě všech typu a velikostí čekaly na první nedočkavce u speciálního mola v deset hodin dopoledne uprostřed farmářských trhů na Rašínově nábřeží. Kotvily zde až do druhé hodiny odpolední. Fungoval zde také stánek spolku, jakási centrála a infocentrum. Členové spolku zde odpovídali na všechny dotazy týkající se Vltavy a činnosti spolku. Přívoz kyvadlově vyplouval z označených míst blíže směrem k Palackému mostu.



Zajímavosti, které byly k vidění na Dni Vltavy

Potápěčský zvon – keson

Lidé si mohli prohlédnout nábrežní zdi způsobem, jak je ještě neviděli! Vodní záchranná služba Hippocampus návštěvníkům názorně předvedla technologii, známou jako potápěčský keson. Ten se používal již během první a druhé světové války k opravě bitevních lodí. Potápěči z Hippocampusu jej nyní využívají k opravě nábrežních zdí.

Benátská gondola

Na Den Vltavy si Pražané vyzkoušeli také plavbu na pravé benátské Gondole!

„Eleanora je pýchou naší lodní flotily. Byla postavena v Benátkách v roce 1858 a její zdobení je unikátní. Na zádi je možné obdivovat tzv. Ferro neboli železo, jehož tvar není nahodilý. Svým zpracováním připomíná Canal grande, který protéká benátskými čtvrtěmi San Polo, Cannaregio, San Marco, Castello, Dorsoduro a Santa Croce, které jsou na železu znázorněny obdélníkovými výběžky,“ popisuje jedinou benátskou gondolu v Praze Lucie Turnerová ze společnosti Pražské Benátky.

Na gondole Eleanora se již v Praze svezla řada významných osobností jako například kardinál Dominik Duka, zpěvačka Lucie Bílá, houslový virtuos Václav Hudeček, česká Miss World Taťána Kuchařová a další.

Plachtění na dvoustěžníku

Plachetnice, přesněji řečeno kutr Jim je historická výcviková loď východoněmeckých kadetů z 50. let, sloužila k napínání plachet a k výcviku synchronizovaného veslování na Baltu. Vltavu v Praze brázdí od roku 2005, kapacitu má 12 lidí, při příznivém počasí (větru) si mohli návštěvníci vyzkoušet plavbu za pomoci plachet. Jim disponuje celodřevěným unikátním trupem lodi.

Muzeum říční nákladní dopravy lodníka Roberta Fialy

Muzeum se nachází v Holešovickém přístavu a exkurze se mohli zúčastnit cestující, které sem zavezl salonní rychlolod Nepomuk, vyplouvající z přístaviště Podbaba.

Součástí muzea je nejstarší nákladní loď Racek, kterou včasnou renovací v podstatě zachránil lodník Robert Fiala. Muzeum je umístěno v motorové nákladní lodi Josef Božek, přestavěné na tzv. dílenské plavidlo.

Lod Taurus

Loď Taurus byla vyrobena v roce 1911 jako parník Theodore Fontaine v Berlíně. Během druhé světové války se parník plavil na Odře v německých Pomořanech, loď v té době navštívil postupně nacistický vůdce Adolf Hitler a po konci války sovětský diktátor Josif Vissarionovič Stalin. Po zakoupení firmou v roce 2005 byla kompletně zrestaurována a s kapacitou 100 osob je také určena převážně pro organizované skupiny.

Lod Tyrš

Zadokolesový motorový remorkér Tyrš byl postaven v roce 1958 v českých loděnicích v Mělníku. Pohání ho reverzní šestiválcový motor s vrtáním o průměru 350 mm. Díky svému mělkému ponoru 80 cm sloužil do roku 1990 Tyrš jako tažná loď mezi Děčínem, Ústím nad Labem a Magdeburkem. Roku 1993 byl Tyrš přestavěn na osobní loď o kapacitě 296 osob.

Více informací najdete na webu:
www.vsevlavskyspolek.cz

Přívoz Kazín otevře 30. 5. 2015

Přívoz Kazín navazuje na bezmála devítisetletou tradici převoznictví a plavby na řece Berounce v této oblasti. V letošním roce přívoz Kazín se otevře v sobotu 30. května 2015 v 8.00 ráno.

Adventní plavby v prosinci roku 2014 ukázaly, že přívoz a jeho okružní plavby si získaly velkou oblibu zejména mezi cestujícími z řad místních obyvatel. Od 12. do 21. prosince loňského roku vyhlídkové a převozní plavby využily stovky cestujících.

Přívoz Kazín bude prioritně obsluhovat přímé spojení



mezi levým a pravým břehem. Loď Kazi vypluje každou celou a půl hodinu a spojí přístaviště Mokropsy a Kazín, a to od 6.00 do 19.00, o víkendu pak mezi 8.00 a 19.00. Po sedmé hodině večerní si budou moci zájemci loď objednat individuálně až do 22.00.

Plavební spojení ve zkušebním provozu v podélné ose řeky mezi přístavišti Černošice a Pláž bude ve všední dny třikrát denně a o víkendu pětkrát denně.

Provoz přívozu je šetrný k okolí a jeho provoz je ekologický. Berounka byla již za vlády krále Karla IV. vodní cestou využívanou v počátku zejména k dopravě kamenných pískovcových bloků na stavbu Karlova mostu a k voroplavbě, tedy dopravě dřeva pro Prahu. Trasa přívozu a jeho provoz je schválen a povolen jak Státní plavební správou, tak Povodím Berounky.

V dnešní době je Berounka dle Zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. (v platném znění), dopravně významnou vodní cestou od soutoku s Vltavou až po říční kilometr 37,00. Plavba přívozu je ohleduplná k ostatním uživatelům vodní plochy řeky Berounky, zejména k rybářům a plavcům. Převozní loď Kazi nevytváří neúměrně škodlivé vlnění, jezdí v pomalých rychlostních poměrech, ani zdaleka nepřekračuje hygienicky povolenou míru hluku (na rozdíl od často projíždějících hlučných vlaků) a svým ponorem 46 cm, plochým dnem a plavbou téměř výhradně v proudnici, respektive ose povolené plavební dráhy, rozhodně nikterak nezachycuje nebo jinak nepoškozuje „nahozené udice na těžko“.

Více informací najdete na webu:
www.privozkazin.cz

Svatojánské slavnosti NAVALIS 2015

Stejně jako v letech předešlých, tak i v tomto roce se uskuteční dne 15. května další ročník Svatojánských slavností NAVALIS. Letos je to již po 287. a v novodobé historii po 7., kdy se uskuteční v Praze vodní barokní Svatojánské slavnosti NAVALIS. Dovolujeme si čtenáře jménem realizačního kolektivu Svatojánského spolku seznámit s tímto projektem jedinečných vodních slavností, které jsou zároveň velice těsnou spojnicí mezi českými a evropskými historickými kořeny.

Gondoly a vodní slavnosti

Nedílnou součástí oslav vždy byly a jsou alegoricky ozdobené lodě. Městem, které je vzorem nádherných výpravných vodních oslav, jsou italské Benátky. Proto každý rok zveme do Prahy benátské, vídeňské a bavorské gondoliéry, kteří se stávají neodmyslitelnou složkou těchto velkolepých slavností. Toto propojení není ovšem náhodné nebo samoučelné. Svatý Jan Nepomucký je jedním z patronů města Benátek a především služebníků vodních-gondoliérů.

Svatojánské slavnosti NAVALIS jsou nápodobou původního barokního vodního představení, které se v Praze na Vltavě konalo od počátku 18. století. Novodobými slavnostmi, kterými od roku 2009 navazujeme na tradici jedné z mála pražských oslav, chceme obnovit jejich slávu a především uctít kult života a mučednické smrti právě Jana Nepomuckého.

Cíle projektu

Přiblížením duchovního poselství sv. Jana Nepomuckého široké veřejnosti jsou Svatojánské slavnosti NAVALIS jedinečnou příležitostí připomenout nejen obyvatelům Prahy, ale i návštěvníkům města z cizích zemí, slávu reprezentativního sídla České republiky.

Vyvrcholení oslav představuje předvečer svátku svatého Jana Nepomuckého (ten byl až do roku 1925 zakotven v civilním kalendáři jako státní svátek), tedy 15. květen. V tento den bude již tradičně celebrována mše svatá v katedrále sv. Víta, Václava a Vojtěcha JE kardinálem Dominikem Dukou, OP. Po skončení mše se z katedrály vydá slavné procesí přes Malou Stranu až na Karlův most. Liturgická část oslav bude zakončena vodními slavnostmi, které tvoří neodmyslitelný rej lodí a plavidel na vodní hladině Vltavy, koncert barokní hudby a světelné spectaculum.

Svatojánské slavnosti NAVALIS rok od roku od jejich obnovení vstupují do povědomí Pražanů jako neodmyslitelná událost roku a v budoucnu bych byl rád, aby dosáhly takového věhlasu, jako například benátský karneval a staly se turistickým cílem poutníků a turistů z celého světa.

Svatojánské slavnosti NAVALIS 2015

Letošní ročník Svatojánských slavností NAVALIS bude výjimečný hned několikrát. V tomto roce oslavíme 200. výročí úmrtí a 250. narození mistra Jakuba Jana Ryby,



proto je cyklus vodní hudby věnován jeho dílu adorujícího nejslavnějšího českého světce. Praha historicky poprvé zažije ukázkou Jízdy králů, která bude doprovázet slavné procesí z katedrály sv. Víta až na Karlův most. V rámci doprovodného programu slavností vystoupí několik folklorních sdružení na Křižovnickém náměstí.



Jízda králů

Dvě stě Moravanů z měst Hluk, Kunovice a Skoronice ze Slovácka předvedou jízdu v tradičních krojích v rámci Svatojánských slavností NAVALIS 2015. Ukázkou Jízdy králů zahájí poutníci zdravotní primátorky Adriany Krnáčové na Mariánském náměstí na Starém Městě a vyrazí směrem na Pražský hrad. Po cestě se zastaví ve Sněmovní ulici, aby pozdravili politické představitele v Parlamentu a Senátu ČR. V 18.00 se zapojí do oficiálního programu Svatojánských slavností NAVALIS před Svatovítskou katedrálou, odkud budou poutníci připraveni doprovodit slavené procesí na Karlův most, kde se

duchovní část oslav propojují s barokním spectaculem vodního koncertu na Vltavě.

Jízda králů je od roku 2011 zapsána organizací UNESCO na seznam Mistrovských děl ústního a nehmotného dědictví lidstva.

Více informací najdete na webu:
www.navalis.cz





**VŠEVLTAVSKÝ
SPOLEK**

MEMORANDUM VŠEVLTAVSKÉHO SPOLEKU

Vševltafský spolek je osvětová a zájmová organizace založená pro popularizaci pražských břehů, ochranu práv „lidí od vody“ a k utváření společného prostoru pro všechny uživatele vodních ploch a přílehlého okolí. Primárně se činnost spolku zaměřuje na řeku Vltavu a Berounku, a to především na využívání řeky, jejích břehů i navazujících pozemků.

Tento spolek představuje společenství sdružující subjekty se zájmem o dění okolo vody a jeho členové provozují jak plavbu, půjčovny lodí, sportovní kluby, zájmové organizace, tak i přístavy a vlastní nemovitosti i movitosti na březích řeky a její hladině a pořádají kulturní akce na vodě a v jejím okolí.

Součástí spolku je i odborný výbor, který je sestaven z vodohospodářů, odborníků na plavbu a vodní stavby, jehož prostřednictvím se bude spolek vyjadřovat k záměrům státních orgánů a zároveň nabídne svou expertizu v otázkách dalšího rozvoje vltavských a berounských břehů.

Vševltafský spolek chce nejenom chránit profesní zájmy členů spolku, ale především se aktivně podílet na ochraně a rozvoji života v oblasti Vltavy a Berounky.

Zdeněk Bergman
předseda

Miloslav Černý
místopředseda

Pavel Chrobok
místopředseda

VŠEVLTAVSKÝ SPOLEK, Řiřanova 456/44, 169 00 Praha 6 – Břevnov
Tel.: +420 603 819 947 info@vsevltafskyspolek.cz www.vsevltafskyspolek.cz

Paroplavba slaví, pasažéři dostávají dárky

Richard Vojta – Prague Boats

Vyjížďka dobrou a pohodlnou lodí historickým centrem Prahy, romantickou přírodou vltavského kaňonu, úzkými kanály s historickými plavebními komorami či širými rovinami Polabí stojí vždycky za to - nejkrásnější je ale asi na jaře.

A letošní jaro je navíc pro ty nejkvalitnější a nejpohodlnější pražské lodě a jejich pasažéry plné oslav. **Pražská paroplavební společnost totiž slaví své 150. narozeniny** a na letošní jaro připravila spolu se sesterskou společností Prague Bots plno mimořádných příležitostí užít si toto výročí s ní. Třeba v sobotu 25. dubna můžete vyrazit na palubě zrekonstruované lodi Labe k závodu o Modrou stuhu, pokusu o překonání rychlostního rekordu na trati Praha-Děčín, a využít tak vůbec jedinou letošní příležitost projet toto fantastickou trasu.

1. května byla jubilejní 150. plavební sezóna Pražské paroplavby slavnostně zahájena výjimečnou společnou plavbou jediných pražských historických parníků a zároveň kulturních památek Vyšehradu a Vltavy na tradiční

trase na Slapy a zpět. Na tuto úchvatnou celodenní projížďku mezi skalami a rozkvetlou přírodou bude pak jeden z historických parníků vyplouvat v květnu vždy o sobotách a státních svátcích.

7. května do spojené flotily Pražské paroplavební společnosti a Prague Boats přibyla **nová supermoderní loď – Bohemia Rhapsody**. Byla postavena v Německu přímo pro pražské podmínky jako větší sestra vloni do provozu uvedené Grand Bohemie, která se rychle stala jednou z nejvyhledávanějších atrakcí na řece Vltavě.

Udělat radost sobě, svému partnerovi životnímu i obchodnímu nebo svým dětem můžete stále také při pravidelných vyhlídkových plavbách, plavbách s obědem či večerí včetně gurmánského programu „Sweet Prague“, nebo na linkách do zoologické zahrady.

Jízdní řády, podrobnosti a další chystané novinky najdete na: www.paroplavba.cz a www.prague-boats.cz



Nová osobní loď Bohemia Rhapsody při plavbě do Prahy na Hořinském plavebním kanále

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v období mezi dvěma valnými hromadami 4/2014-3/2015

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

Výroční hodnotící valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala dne 31. března 2015 pod vedením místopředsedy sdružení (dále jen ČPVS Ing. Jiřího Kremsy. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. Ing. Luděk Sosna, PhD., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy České republiky, Mgr. Katarina Koleníčková, ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy České republiky, za Svaz dopravy České republiky Ing. Miloslav Černý, generální ředitel Českých přístavů, a.s. a exministr a exposlanec pro dopravu Ing. Jaromír Schling.

Po období úsporných opatření, která byla směřována ke zrušení samostatnosti Státní plavební správy a Ředitelství vodních cest a které bylo bohudíky překonáno, však nenastalo pro vnitrozemskou plavbu v České republice období klidné.

České plavební a vodocestné sdružení se v tomto období zaměřilo na důrazné prosazování skutečností, které nesprávné hodnocení vodní dopravy eliminují. V posledním zhruba čtvrti roku, v 1. čtvrtletí 2015, se uskutečnila řada jednání na různých úrovních, mj. s pracovníky Úřadu vlády, náměstký a řediteli ministerstva dopravy, generálními řediteli státních podniků Povodí, Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky a dalšími. Pokusím se v krátkosti uvést názory, které vodní dopravě neprospívají.

Vodní doprava, resp. její jedinci, **není jednotná.**

Vodní doprava **není neekologičtější** druhem dopravy, neboť, když se pomine neustávající boj s ekologickými aktivisty v oblasti fauny a flóry, vypouští do ovzduší nepříznivé emisní látky, z důvodů zastaralých motorů.

Vodní doprava je v porovnání s ostatními druhy dopravy **drahá**, četnost její intenzivní přepravy je malá, plavidla přepravující zboží nejsou plně naložená apod.

Na tyto poněkud zjednodušené a někdy i účelově vedené názory ČPVS důrazně reagovalo následujícími protiargumenty.

Pokud jde o **jednotu názorů** šlo zejména o výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč II. Bylo by krátkozraké nepřipustit, že se i v našich řadách vyskytují jedinci, kteří pod hlavičkou, odborník v plavbě, přitom se nechci dotýkat jejich profesionální odbornosti, se snaží vnést nedůvěru do rozhodnutí o výstavbě výše uvedených plavebních stupňů. Oba plavební stupně mají své národohospodářské samostatné postavení a názory na jejich přímou souvislost (stavba jednoho podmiňuje stavbu druhého) je cílevědomě vedená kampaň proti vodní dopravě jako celku. Rád bych zdůraznil, že názor na výstavbu Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II v předloženém návrhu Ředitelství vodních cest prosazovaný ČPVS, podporuje i Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky, s kterou je naše sdružení v úzkém spojení.

Tato sekce již několikrát zdůraznila, že i jeden plavební stupeň na úseku Labe od Ústí nad Labem po Hřensko (PS Děčín) vyřeší zásadní problém, tj. ekonomické doplnění naložených plavidel do České republiky. Návažné vnitrostátní přepravy lze zajistit organizačním opatřením a není třeba zastavit probíhající proces dokumentace EIA. Prosazování tzv. bezjezové varianty pak zásadně odmítá, a to jak z hlediska bezpečnosti, tak i efektivnosti vlastní plavby.

Obdobně i pokud jde o Plavební stupeň Přelouč II je třeba si uvědomit, že jeho výstavbou se odstraní úsek o délce

2,10 km, rozdělující dopravně významnou využívanou labskou vodní cestu o celkové délce 973,5 km (Hamburk-Kuněticko) na dva úseky, a který ponechává plnohodnotný plavební úsek o délce 22,2 km bez využití. Pochopitelně, že neméně důležité je docílení plavebního přístupu do přístavu Pardubice, jako multimodálního logistického centra, které v sobě spojuje tři základní druhy pozemní dopravy a to železniční, silniční a vnitrozemskou vodní.

Poukázání na skutečnost, že **lodní motory** jsou zastaralé a tudíž vypouští více škodlivých emisí odpovídá sice pravdě, ale je třeba si uvědomit, že za prvé je třeba vypouštěné emise do ovzduší porovnávat s hodnotami přepočtenými na jednotku přepravovaného nákladu a za druhé, že ekonomicky tíživá situace lodních dopravců neumožňuje ve větší míře modernizaci zmíněných motorů.

Konečně polemiku o tom, zda vodní doprava je **či není drahá** je třeba zaměřit na objektivní skutečnosti. Domnívám se, že je všeobecně známo, že pro pozvednutí hospodářství ve státě je třeba mít vybudovanou a zmodernizovanou dopravní infrastrukturu, která pak sama na sebe naváže vlastní dopravu. Stejně to pak působí i v oblasti vodní dopravy. Hovořit o tom, že vodní doprava je drahá a četnost jejích přeprav je mizivá, bez toho abychom hovořili o nutnosti vybudování a zmodernizování její infrastruktury, tj. vodní cesty, je zavádějící. To, že vodní doprava je ekonomická oproti ostatním druhům pozemní dopravy (železnici a silnici) pouze na dlouhé vzdálenosti, tj. v našem případě v zahraniční přepravě je známé a bylo již několikrát studijně prokázáno.

Ještě o dvou diskutovatelných záležitostech bych se chtěl zmínit. Versailleská smlouva a Hamburk a Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodní důležitosti – AGN.

Versailleská smlouva – Hamburk. Podle článků 363 a 364 Versailleské smlouvy (28. 6. 1919) byly býv. československému státu pronajaty prostory v hamburském přístavu na základě Nájemní smlouvy mezi býv. Československou republikou a Svobodným a hanzovním městem Hamburk ze dne 2. 11. 1929 na dobu 99 let pro **překlad do/z československých lodí.**

Podle stejných výše uvedených článků byl býv. československou republikou koupen pozemek na území Peute kupní smlouvou mezi výše uvedenými právními subjekty ze dne 2. 11. 1929 výhradně pro **účely vnitrozemské plavby.**

Obě smlouvy byly potvrzeny příslušnými protokoly I a II mezi vládami býv. Československa a Německa ze dne 2. 11. 1929. V dnešní době již je mezinárodně projednané, že nástupnickým státem v této záležitosti je Česká republika.

Evropská dohoda AGN. Evropskou dohodu AGN, která je zařazena do českého právního řádu, **schválila** Česká republika dne 3. 8. 1997. Schválení je jedním ze čtyř mezinárodních úkonů (ratifikace, přijetí, schválení, přistoupení), kterým stát v mezinárodním měřítku projevuje svůj souhlas být vázán příslušnou smlouvou. Evropská dohoda AGN je smlouvou doporučující.

Další činnost ČPVS od minulých valných hromad je sestavena chronologicky a zahrnuje následující skutečnosti.

Vypracování a předložení na ministerstvo dopravy stanovisko k věcnému záměru zákona o **dopravních liniích a stavbách.** Naše sdružení uplatnilo zásadní připomínku, týkající se zahrnutí do věcného záměru zákona dopravně významné vodní cesty. Důležitost tohoto

stanoviska zůstává i v případě, že záležitost liniových staveb bude řešena v rámci nového stavebního zákona. Jde zde v první řadě o zrovnoprávnění postupu v přípravě staveb železniční, silniční i vnitrozemské vodní dopravy.

Vypracování a zaslání na ministerstvo dopravy stanovisko – připomínky k dokumentu Evropské komise CCI2014CZ16M1OP001 – připomínky k **Operačnímu programu Doprava 2014-2020 (OPD)**. V našem stanovisku byly zdůrazněny zcela neakceptovatelné závěry, uváděné v připomínkovaném materiálu, k přípravě výstavby plavebních stupňů Děčín a Přelouč II, které tuto výstavbu zpochybňují.

S ředitelem odboru strategie ministerstva dopravy byly projednány zásady prosazované naším sdružením k **výstavbě, modernizaci, správě a údržbě vodních cest**, dříve již sdělené dopisem ministru dopravy panu Prachařovi.

Stěžejní záležitostí projednávané v poslední době je naše **negativní stanovisko** k návrhu ministerstva životního prostředí na rozšíření a nové zavedení **Evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000** v oblasti vodního toku Labe od Českých Kopist až ke státní hranici ČR/SRN v délce 70 km a v oblasti Slavíkových ostrovů u Přelouče. Negativní stanovisko ČPVŠ k této záležitosti bylo sděleno premiérovi Sobotkovi a v kopii ministru dopravy panu Ťokovi dopisem ze dne 9. 1. 2015, prozatím ze strany premiéra bez odpovědi. Náměstek ministra dopravy pan Rudolecký za toto stanovisko poděkoval a ubezpečil, že resort dopravy vyvine veškeré úsilí směrem k ministerstvu životního prostředí, aby k tomuto rozšíření nedošlo. V návaznosti se uskutečnilo, v poslední době možno říci stěžejní, jednání s vedoucím poradců premiéra Sobotky panem PhDr. Vladimírem Špidlou. Věřím, že se nám podařilo přesvědčit pana Špidlu o tom, že rozšíření Evropsky významných lokalit o inkriminované oblasti by v podstatě nepřímo vedlo k likvidaci vodní dopravy. Na závěr jednání dr. Špidla uvedl, že nyní má na roveň postavené dva zájmy. Zájem ochrany životního prostředí a zájem o nedopuštění likvidace vodní dopravy a že bude systematicky sledovat, jaké jsou procesní možnosti a rozumný kompromis v tomto případě.

Obdobně i jednání u náměstka ministra dopravy pana Rudoleckého vedlo k jeho bližšímu poznání problematiky vodní dopravy v našem státě. Do další naší činnosti patří i aktivní spoluúčast na návrzích národních plánů povodí Labe, Odry a Dunaje.

Neméně důležitá byla i jednání s předsedou Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR Ing. Milanem Rabou. Dohodli jsme se na rozšíření naší spolupráce a vzájemné informovanosti spočívající v první řadě ve výměně zápisů z jednání výboru ČPVŠ a předsednictva Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR. Na tomto jednání jsem slíbil i podporu ČPVŠ při plnění závěru 113. Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR, týkajícího ho se dotačního programu ke zmírnění ztrát mezinárodní vodní dopravy, převedením stanovených prostředků rozpočtovým opatřením ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Jednou z dalších důležitých činností našeho sdružení v letošním roce je příprava a zabezpečení konání **28. Plavebních dní**, které se konají ve dnech 15.–17. září 2015 v Českých Budějovicích. Upoutávka na konání této celostátní konference plavebních a vodocestných odborníků s mezinárodní účastí byla uvedena v minulém čísle 4/2014 tohoto časopisu. Konference, kterou ČPVŠ organizuje spolu se Slovenským plavebním kongresem a pod organizační patronací Povodí Vltavy, státní podnik je zastřešena záštitou prezidenta Miloše Zemana a záštitou ministrů dopravy a zemědělství. Ke konferenci bude tradičně vydán sborník odborných článků a konference bude obohacena exkurzí na modernizovanou část horní Vltavy v úseku České Budějovice-Hněvkovice.

V rámci ČPVŠ pracovaly v daném období tři odborné skupiny

Činnost odborné skupiny **Moravské vodní cesty** byla poznamenána úmrtím jejího dlouholetého vedoucího Ing. Jiřího Obračaje. Vedení skupiny převzal po jeho odsouhlasení výborem ČPVŠ Ing. Pavel Santarius, PhD. Činnost odborné skupiny byla soustředěna do několika oblastí, ve kterých se aktivně angažuje. Jedná se zejména o:

- přípravu studie proveditelnosti k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- prosazování realizace vodního díla Kolárovo na Váhu, plavby na dolní Moravě a přípravu studie Morava-Váh, ve spolupráci s Agenturou pro rozvoj vodních cest na Slovensku,
- řešení rekreační plavby na Odře,
- přípravu splavňovacím prací na polském úseku Odry po přístav Kožle,
- aktivní účast na konferenci Transport 2014.

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

- v oblasti infrastruktury na rozvoj nabídky služeb v přístavech Napajedla, Veselí nad Moravou a v Petrově,
- v oblasti popularizace plavby, kde se cyklistika stává společenským fenoménem a krásná cyklostezka podél vodní cesty s výhledem na lodičky láká. Pro zvýšení popularizace byla uskutečněna odborná exkurze po kanálech v Holandsku a plavba s Českým rozhlasem Brno po Bařově kanálu.

Činnost odborné skupiny **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty byla v roce 2014 ovlivněna komunálními volbami, neboť se nepodařilo dlouhodobě připravované založení Svazu obcí pro rekreační plavbu na Odře, Opavě a Ostravici. Odborný problém nastal i při jednání s Magistrátem města Ostravy ve věci aktualizace Studie proveditelnosti využití vodních toků Odry, Opavy a Ostravici

Tradičně byl na řece Olši v polském příhraničí velmi aktivní vodácký oddíl Poseidon se sídlem ve Věřnovicích, vedený členem odborné skupiny Ing. Josefem Tobolou. Pan Tobola vyvíjí také velmi aktivní činnost v záměru splavnění Odry od Kožle na Ostravsko a to jak na polské straně, tak i na straně české v příhraniční oblasti.

Z organizačních záležitostí sdružení byl projednán a schválen návrh na udělení **čestného členství** Českého plavebního a vodocestného sdružení pro **Ing. Vladimíra Haviara**, expředsedy Slovenského plavebního kongresu. Ing. Haviar se narodil 15. 6. 1942 v Bratislavě. Vystudoval strojní fakultu Slovenské vysoké školy technické v Bratislavě. Po studiu nastoupil do Československé plavby dunajské, n.p. jako strojní asistent a pracoval i na říčně námořní lodi. Od roku 1973 začal pracovat ve vodohospodářském podniku Povodí Dunaje. Pro své odborné schopnosti mu bylo v roce 1992 nabídnuta práce na odboru letecké a vodní dopravy ministerstva dopravy a spojů Slovenské republiky, kde nakonec vybudoval a vedl odbor vodní dopravy a to až do jeho odchodu do důchodu. Pan Haviar byl hlavním iniciátorem a nakonec i předsedou vytvoření Slovenského plavebního kongresu. V této funkci velmi úzce a iniciativně spolupracoval s Českým plavebním a vodocestným sdružením a to nejen na organizování plavebních dní, ale i při řešení některých věcně a názorově podobných problémů.

Dále do organizačních záležitostí patří výborem projednané přijetí nového člena prof. Ing. Václava Cempírka, PhD., kterého spolu s panem Danielem Adámekem současný výbor navrhnul, jako nové kandidáty pro volby výboru na dnešní valné hromadě, s čímž jste již byli seznámeni. Bohužel zde musím konstatovat i úmrtí tří našich členů a to Ing. Rudiše, Dr.Sc., Ing. Kalouska a Ing. Obračaje.

Na valné hromadě ČPVS v pořadí 21., bylo jedno-
myslně přijato následující usnesení.

Usnesení

21. valné hromady Českého plavebního a vodocestního sdružení, konané dne 31. března 2015 v Praze

1. Valná hromada Českého plavebního a vodoce- stního sdružení vzala na vědomí:

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé ob-
dobí 4/2014–3/2015,
- b) stanovisko ČPVS k věcnému záměru zákona o li-
niových dopravních stavbách ze dne 9. října
2014, předložené vedení ministerstva dopravy,
- c) stanovisko ČPVS k dokumentu Evropské komise
CCI 2014CZ16M10P001 – připomínky k Operač-
nímu programu Doprava 2014–2020 (OPD) ze
dne 8. listopadu 2014, předložené vedení minis-
terstva dopravy,
- b) rozbor k návrhu na rozšíření evropsky významných
lokalit soustavy Natura 2000 z hlediska jeho dop-
adu na nejekologičtější dopravní obor pozemní
dopravy vnitrozemskou vodní dopravu, projednaný
s vedoucím poradců předsedy vlády PhDr. Vladimí-
rem Špidlou dne 3. března 2015,
- d) ukončení členství pánů Ing. Miroslava Rudiše, DrSc.,
Ing. Jaromíra Kalouska a Ing. Jiřího Obračaje z dů-
vodů jejich úmrtí,
- e) informaci o novele zákona o vnitrozemské plavbě
a prováděcích vyhláškách přednesenou Ing. Vác-
lavem Novákem,
- f) výsledky voleb do výboru a kontrolní komise
ČPVS s tím, že
 - do výboru byli zvoleni: Ing. Daniel Adámek,
Ing. Jiří Aster, prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.,
Ing. Pavel Cenek, Ing. Miloslav Černý, Ing. Lubomír
Fojtů, Ing. Petr Forman, doc. Dr. Ing. Pavel Fošum-
paur, Ing. Jiří Friedel, doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.,
Ing. Jan Kareis, Ph.D., Ing. Jiří Kremsa, Ing. Pavel Ku-
tálek, Ing. Pavel Řehák, Ing. Jan Skalický, Ing. Ver-
onika Weiss, Ing. Michael Trnka, CSc.,
Ing. Jindřich Zídek,
 - do kontrolní komise byli zvoleni: Ing. Markéta Ko-
márková, Ing. Aleš Krška, Ing. Václav Novák.

2. Valná hromada ČPVS schválila

- a) členství prof. Ing. Václava Cempírka, Ph.D.,
- b) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2014, včetně
zprávy kontrolní komise,
- c) plán hospodaření na rok 2015 a plán hospodaření
na rok 2016,
- d) návrh na udělení čestného členství ČPVS pro
Ing. Vladimíra Haviara, expředsedy Slovenského
plavebního kongresu.

3. Valná hromada žádá

- I.
 - a) vládu České republiky
 1. o vytvoření podmínek pro zachování vodní do-
pravy, jako nejekologičtějšího druhu pozemní
dopravy tím, že
 - nedopustí rozšíření evropsky významných lo-
kalit soustavy Natura 2000 na 70 km úsek dol-
ního Labe od Českých Kopist po státní hranice
ČR/SRN a na Slavíkovy Ostrovy u Přelouče na
středním Labi,
 - zabezpečí realizaci závěru z 113. Plenární schůze
Rady hospodářské a sociální dohody ČR, týkají-
cího se problematiky vodní dopravy (bod 1.3.) ke
zmírnění ztrát mezinárodní vodní dopravy, odstra-
ňování povodňových škod, škod způsobených ne-
dostatečností vodní cesty v důsledku nízkých
vodních stavů, a nedopustí výrazné omezení až
likvidaci nákladní vodní dopravy v ČR,

2. ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR o vyvi-
nutí maximálního tlaku na Spolkovou republiku
Německo, aby v současnosti projednávaném spol-
kovém plánu dopravních cest 2015–2030 bylo za-
řazeno zlepšení splavnosti Labe na parametry dle
Společného prohlášení úmyslu o spolupráci a do-
pravních cílech mezi Spolkovým ministerstvem
dopravy, výstavby a bydlení SRN a Ministerstvem
dopravy ČR – červen/červenec 2006,
3. pokračovat v přípravě zákona o dokončení vod-
ního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jmenovat
vládního zmocněnce pro jeho přípravu,
- b) Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědě-
lství ČR usilovat o urychlené projednání a schvá-
lení novely zákona č. 104/2000 Sb., o Státním
fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších
předpisů v rozšíření ustanovení § 1 odst.1, že: „fi-
nanční prostředky, s nimiž fond hospodaří, lze po-
užít na financování nebo předfinancování mj.
výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo
správy dopravně významných vnitrozemských
vodních cest nebo...“,
- c) Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Minis-
terstvem zahraničních věcí ČR připravit podklady
pro uzavření nové česko-německé mezivládní do-
hody o labské vodní cestě,
- d) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve spolupráci
s Ministerstvem dopravy ČR zařadit novelu územně
plánovacích dokumentací etapového rozvoje vod-
ních cest dle Politiky územního rozvoje ČR,
- e) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve spolupráci
s Ministerstvem dopravy ČR zařadit vodní koridor
Dunaj-Odra-Labe do části 5. – Koridory a plochy
dopravy, kapitoly 5.2.1.4. – Vodní doprava Politiky
územního rozvoje České republiky,

II.

členskou základnu

- a) o podporu výstavby Plavebního stupně Děčín
a stupně Přelouč II na labské vodní cestě,
- b) o aktivní podporu dále uvedených úkolů ulože-
ných výboru ČPVS.

4. Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- a) zabezpečit konání konference s mezinárodní
účástí 28. Plavební dny v Českých Budějovicích
ve dnech 15.–17. září 2015, včetně exkurze a vy-
dání sborníku referátů k této konferenci,
- b) spolupracovat s ministerstvem dopravy na pří-
pravě mezivládní dohody mezi Českou republikou
a Německem o labské vodní cestě,
- c) pokračovat v úsilí na všech státních a par-
lamentních úrovních o zlepšení plavebních pod-
mínek na vodních cestách v ČR, prioritně na
labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hra-
nice ČR/SRN a moravské vodní cestě v úseku
Bažova kanálu,
- d) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy
Svazu dopravy České republiky a Uníí komor
Labe/Odra,
- e) vyvinout tlak na ministerstvo dopravy k aktualizaci
územně plánovacích dokumentací etapového roz-
voje vodních cest, Generelů vodních cest, ze-
jména Generelu Labe, který je z roku 2002–2004
a Generelu Vltavy, zejména od Slap k Českým
Budějovicím, který je také z let 2002–2004,
včetně jejich plánované etapizace,
- f) připravit a zabezpečit ukončení transformace ob-
čanského sdružení ČPVS na spolek ve smyslu no-
vého občanského zákoníku vypracováním nových
stanov a jejich předložením ke schválení na příští
valné hromadě,
- g) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse
na 21. valné hromadě ČPVS,
- h) svolat 22. valnou hromadu ČPVS v 1. pololetí roku 2016.

Plavba po Labi s prezidentem Milošem Zemanem

Při příležitosti návštěvy prezidenta ČR Miloše Zemana ve Středočeském kraji, uspořádal 30. dubna 2015 jeho hostitel hejtman Miloš Petera plavbu po Labi z Brandýsa nad Labem s následným jednáním o otázkách rozvoje

vodní dopravy za účasti starostů polabských měst a obcí a zástupců organizací působících v oblasti vodní dopravy. V příštím vydání se k této významné události ještě vrátíme.

Redakce VCaP



Zasedání odborné skupiny ČPVS Moravské vodní cesty v Přerově

Jednání odborné skupiny Moravské vodní cesty Českého plavebního a vodocestného sdružení se uskutečnilo dne 18. března 2015 na Státní plavební správě v Přerově.

Na začátek jednání uctili přítomní minutou ticha nedávno zesnulého dosavadního předsedu této skupiny Ing. Jiřího Obračaje.

Novým předsedou byl zvolen Ing. Pavel Santarius, Ph.D. ze Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Na programu jednání byl mj. stav přípravy studie proveditelnosti Dunaj-Odra-Labe a studie proveditelnosti pro úsek Kędzierzyn-Koźle–Ostrava, přeshraniční spolupráce s Polskem, stav a výhled rekreační plavby na českých i moravských řekách, informace o projektových záměrech logistických center navazujících na vodní cesty.

Redakce VCaP



Ing. Jiří Friedel – padesátiletý



V březnu 2015 oslavil životní jubileum Ing. Jiří Friedel, ředitel závodu Dolní Vltava, státního podniku Povodí Vltavy. Narodil se v Ostravě, kde také absolvoval gymnázium, vysokoškolské vzdělání získal na VUT v Brně. Poté krátce pracoval v Ingstavu Brno-závod Ostrava a na obvodním úřadě Prahy 6. V roce 1994 nastoupil do závodu Dolní Vltava, nejprve jako referent inženýrských služeb, od roku 1997 jako vedoucí provozního střediska Vltava-vodní cesta. V roce 2008 byl jmenován ředitelem závodu Dolní Vltava, tuto funkci zastává dodnes.

Za všechny příznivce plavby přejeme našemu kolegovi a kamarádovi hodně zdraví a vody ve Vltavě jen „tak akorát“.

Spolupracovníci Povodí Vltavy s.p.

Sedmdesátiletý, kreslící vodohospodář Ing. Emil Šourek



Narodil se krátce před osvobozením Československé republiky Rudou armádou 29. 1. 1945. Fakultu stavební, obor vodních staveb a vodního hospodářství dokončil krátce po vstupu bratrských sovětských vojsk do Československé republiky (1968).

Sám o sobě tvrdí, že rád pracoval jako projektant, stavbyvedoucí i jako vedoucí stavebního provozu. Dokonce rád pracoval jako státní úředník. Dalo by se usoudit, že Emil měl štěstí a radostný život, ale aby to nebylo tak idealistické dodává:

„Do důchodu jsem rád odešel v roce 2007 poté, co jsem se jako vrchní státní rada na ministerstvu dopravy marně snažil o realizaci stavby jezů na labské vodní cestě pod Ústím nad Labem a pod Děčínem.“

Ani nevíš, nebo spíš víš, jak Ti rozumím. Čím se, ale Emil liší od nás klasických vodohospodářů je jeho životní hobby – KRESLENÝ HUMOR. Publikoval asi 1200 kreseb v novinách a časopisech. Přesto mi dalo dost práce, aby mi zaslal alespoň jednu kresbu od vody. Nejdřív mi poslal botu s lahví Coca-cola a teprve později krásnou plachetnici s pádlujícím vodohospodářem.

Emil je zakládajícím členem České unie karikaturistů a měl více jak deset samostatných výstav. Jsem rád, že jsem Emilovi mohl zařídit samostatnou výstavu i v Jindřichské věži pod názvem „Zrušme komunisty“.

Sám o sobě píše: „Mám rád (mimo jiné) Josefa Váchala, Františka Skálu, Kája Saudka (toho zejména), Ivana Martina Jirouse, Quentina Tarantina a Jerry Lee Lewisse (byl jsem na jeho obou pražských koncertech). Rád jezdím občas na Podkarpatskou Rus. Vloni jsem byl 80 dní na cestě – Francie, Španělsko, Portugalsko (10 000 km autem a 1 200 km pěšky). Velký zážitek! Sedmdesátiny jsem letos koncem ledna prožil na pěší cestě podél Dunaje – z Vídně do Bratislavy. Krásné tři dny.“

Chtěl jsem, aby ty tři krásné dny podél Dunaje osobně popsal. Ale k tomu se neodhodlal. Dál jsem nenaléhal, ale splnil moje další přání, aby více specifikoval svou vodohospodářskou činnost:

„Ve Státním fondu vodního vodohospodářství jsem se zabýval dotacemi na výstavbu čistíren odpadních vod.

Na ministerstvu lesního a vodního hospodářství jsem prováděl státní expertízy na připravované stavby čistíren odpadních vod a koordinoval jsem technický rozvoj na podnicích Povodí.

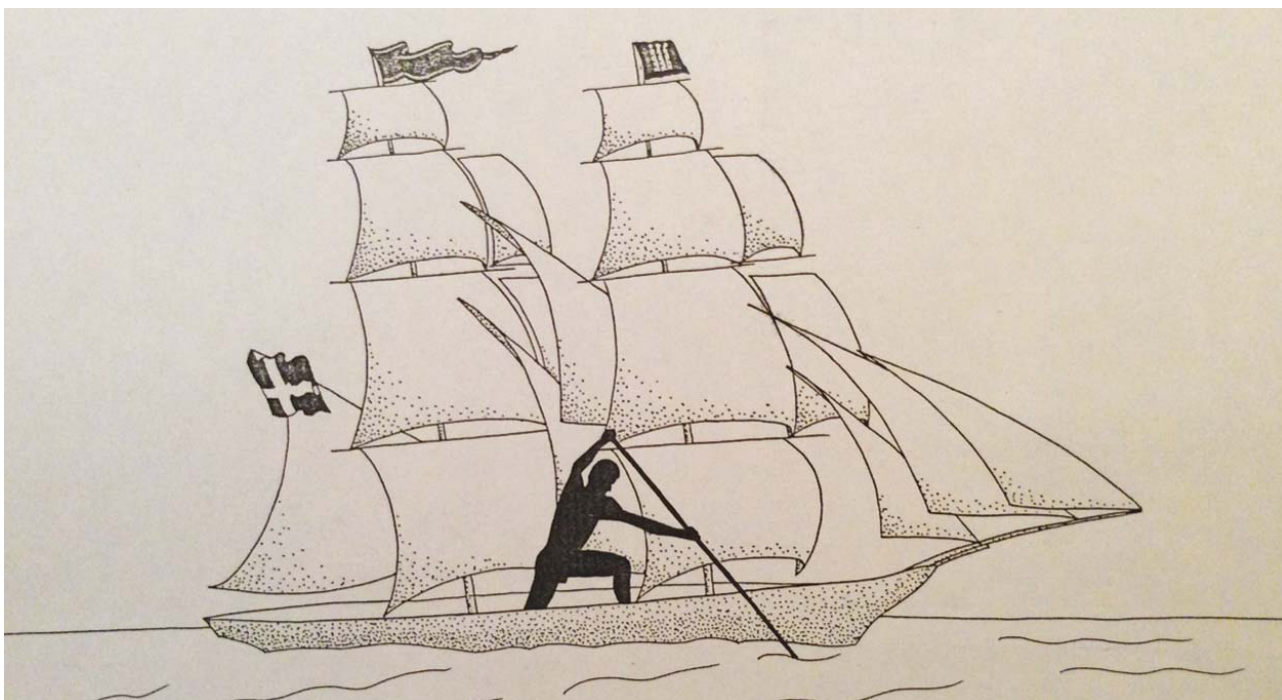
Na ministerstvu zemědělství jsem metodicky řídil provozování vodovodů a kanalizací.

Na ministerstvu dopravy jsem jako vedoucí oddělení rozvoje plavby a vodních cest (od roku 2000 do roku 2007) jsem připravoval realizaci plavebních stupňů na Labi pod Ústím nad Labem a pod Děčínem. Bohužel bez úspěchu. A taky je spousta činností, které si už nepamatuju (a ani mi to neschází).“

Nejdůležitější je jeho poslední věta: „Ahoj, Emil – život začíná v sedmdesáti.“

Konečně vím, že žiji teprve 8 let.

Josef Podzimek



Dokumentarista, režisér a skaut



Martin Skyba nás ve svých 75 letech navždy opustil

Milý Martine,

jak už je mým zvykem píši svým kamarádům tam nahoru, aby věděli, že na ně nezapomínáme. V novinách jsem si opět připomněl, co všechno jsi za třičtvrté století na tomto světě vykonal.

Jako scenárista a režisér se začal výrazně prosazovat především od počátku 90. let. Zajímal se o dějiny, zvláště o historii 2. světové války (dokument Lípa jako předehra), točil medailony umělců, věnoval se sociálním či zdravotním tématům. Natočil například několik dílů populárního dokumentárního cyklu Lapidárium, spolupracoval i na dalších cyklických pořadech. Podílel se na pořadu Ta naše povaha česká, byl autorem dokumentů Schillerové, lékaři z Vlašimi, Paměť vody atd. Pro ČT pravidelně dokumentaristicky zpracovával slavnostní udělování cen Františka Filipovského v Přelouči, také však literárních cen.

Podstatně se podílel na obnovení činnosti FITES (Český filmový a televizní svaz), aktivně a obětavě pracoval ve výkonném výboru. Z jeho podnětů vznikla řada užitečných iniciativ obnovené organizace. V letech 1994–2000 byl předsedou FITES, poté jeho místopředseda, po rezignaci Jana Krause se opět stal předsedou a tuto funkci vykonával až do svého těžkého onemocnění v roce 2010. Dlouhá léta byl šéfredaktorem dvouměsíčníku Synchron.

Na dvě věci oficiální zprávy z tvého života zapomněly. Právě na ty, které nás oba na dlouhá léta spojily. Od útlého mládí jsme oba skauti ze střediska Šípka, které shodou okolností letos slaví 80 let od svého založení. Poprvé jsme se potkali v roce 1952 na skautském výletě na Hrazanech a to současně s Chrobákem (Václavem Havlem) a Puzukem (Ivanem Havlem)

Potkávali jsme se i později a to i po Tvém vážném onemocnění na schůzích old skautů u Radka Trohaře v Dejvicích.

Druhá oblast naší spolupráce se odehrávala na labskovltavské vodní cestě a posléze i na Moravě a Odře, kde pod Tvou režisérskou a scénářistickou rukou vzniklo celkem sedm filmů, které ukazují na přednosti a nezastupitelnost vodní dopravy a vodních cest. Bohužel jsou již víc jak půl století zapomenuty a proto bych je rád na Tvou památku připomenul. Tehdy je financovalo Ministerstvo lesního a vodního hospodářství, Povodí Vltavy s.p. a Eko-trans Moravia a.s. Polovina vznikla již před sametovou revolucí a druhá polovina po ní. Je to důkaz, že na tvorbu těchto filmů neměly vliv politické události, které otráslly naší zemí. Pro připomenutí jsou to tyto filmy:

Vltavská cesta	1987
Valentýna I	1987
Vakové jezy	1988
Přístav Ostrava	1989
Vodní cesta míru	1989
Aktivní ekologická páteř	1989
Čekání na stoletou vodu	1990

Čtenáři našeho časopisu je mohou najít na

www.youtube.com/user/CeskaPlavba

Zvláště poslední film byl velmi prognostický. Spolu jsme chodili po vltavském nábřeží, já ti ukazoval a ty jsi natáčel značky, kam až může vystoupat hladina stoleté vody, na kterou jsme již zapomněli. Pak v roce 2002 náhle přišla. Stejně tak prognostické jsou předcházející filmy, i když na přístav Ostrava stále čekáme. **Za pochopení, že vodní cesta je ekologická páteř naší země, stále bojujeme. A jak řekl švédský geopolitik Rudolf Kjellen již téměř před 100 lety: „Ve střední Evropě nenastane dlouhodobě klid, dokud nebude vybudován průplav Dunaj-Odra-Labe.“**

Martine, to byly časy, kdy se o vodní cestě mohla točit pravda. Ale stálo to za to a máš na tom nehynoucí zásluhu.

Ahoj

Tvůj Josef Podzimek/Egil



Život není takový – je úplně jiný (57)

Ing. Josef Podzimek

Děti, nenechme se promrzeti.
Karel Havlíček Borovský

VD Přelouč II – Semín, kdyby to nebylo tak vážné, tak by to bylo k smíchu.

Na příkladu uzákoněného, vyprojektovaného, stále diskutovaného a odkládaného vodního díla Přelouč II, které se dříve jmenovalo Semín, chci ukázat neschopnost realizovat jeden plavební stupeň na téměř dokončené vodní cestě středního Labe v trati Mělník-Pardubice.

Tento neúplný přehled, a částečně i můj osobní příběh, dokumentuje naši vlastní nedůslednost, rozhádanost a bezradnost, kterou nepřátelé vodní cesty a plavby úspěšně využívají již více jak 100 let.

Po absolvování fakulty inženýrského stavebnictví ČVUT v roce 1961 jsem nastoupil do organizace Labe-Vltava, jako úsekový technik na střední Labe. Byl mi svěřen úsek v trati Kolín-Smiřice.

Odjel jsem osobním vlakem na svou první služební cestu na zdymadlo Srnojedy. Před tím jsem si podrobně prostudoval labskou vodní cestu a zjistil, že od Mělníka do Pardubic bylo v letech 1904–1962 vybudováno celkem 16 plavebních objektů a k plné splavnosti až do Srnojed chybí již více jak 30 let právě jedno vodní dílo, které se tehdy jmenovalo Semín a tím je vlastně celá vodní cesta prakticky znehodnocena a umrtveno víc jak 200 miliard Kč investovaných do této dopravní infrastruktury. Tehdy jsem se udiveně zeptal tehdejšího vedoucího jezného jak je to možné? Jeho odpověď mě pronásleduje dodnes:

„Ten jeden jez tu chybí proto, že naši předkové byli tak chytří, že jezy stavěli na přeskáčku a neočekávali, že jejich děti a vnuci budou tak blbí, že ten jeden poslední jez nedostaví.“

Sám jsem již 15 let v penzi a o tomto jednom stupni stále jen mluvíme a mluvíme. Dokonce se v poslední době objevují hlasy, že tento plavební stupeň Semín, který se nyní nazývá Přelouč II, není potřeba, pokud nebude plavební stupeň Děčín, který se dříve jmenoval Dolní Žleb. Říká to prý **Evropská unie**, nebo dokonce snad nový pan ministr dopravy, pod kterého krátkodobě vodní cesta je přidělena. Ptám se, kdo za Evropskou unii mluví. Vždy je to nějaká konkrétní osoba, nebo je to jako dříve, když „**strana a vláda**“ něco rozhodla. A jakou váhu to má pro rozhodnutí suverénní České republiky, která jako jediná země z 28 států EU není přímo, nebo kvalitní vodní cestou napojena na moře? A jakou logiku má stavět vodní dílo Přelouč II až po vodním díle Děčín, když lodě bez VD Děčín do Prahy doplují (i když při nízkých vodních stavech neekonomicky), ale bez Přelouče II do Pardubic technicky nemohou doplnout vůbec. Ale nechme pocity a výroky nezodpovědných, neznalých či zaujatých politiků, a přejdeme k historickým faktům posledních 110 let.

1901 – Vodocestný zákon pro stavbu průplavu Dunaj–Odra–Labe s termínem plnění 20 let obsahoval pochopitelně i výstavbu vodního díla nyní nazývaného Přelouč II pro zajištění plynulé plavby na Labi do Jaroměře, tedy i do Pardubic.

1908 – Časopis Střední Labe, upravené a usplavněné, ročník VI, strana 20:

Na neděli 17. t.m. Spolek pro stavbu průplavu přerovsko-pardubického a Moravský říční a průplavní spolek svolaly manifestační schůzi lidu do Litovle na Moravě, aby na ní dali průchod své nespokojenosti, že stavba tak důležitého a potřebného průplavu stále se odkládá a připomenuly vládě a všem interesovaným činitelům jejich povinnosti.

1908 – K jubileu šedesátiletého panování Jeho Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I.



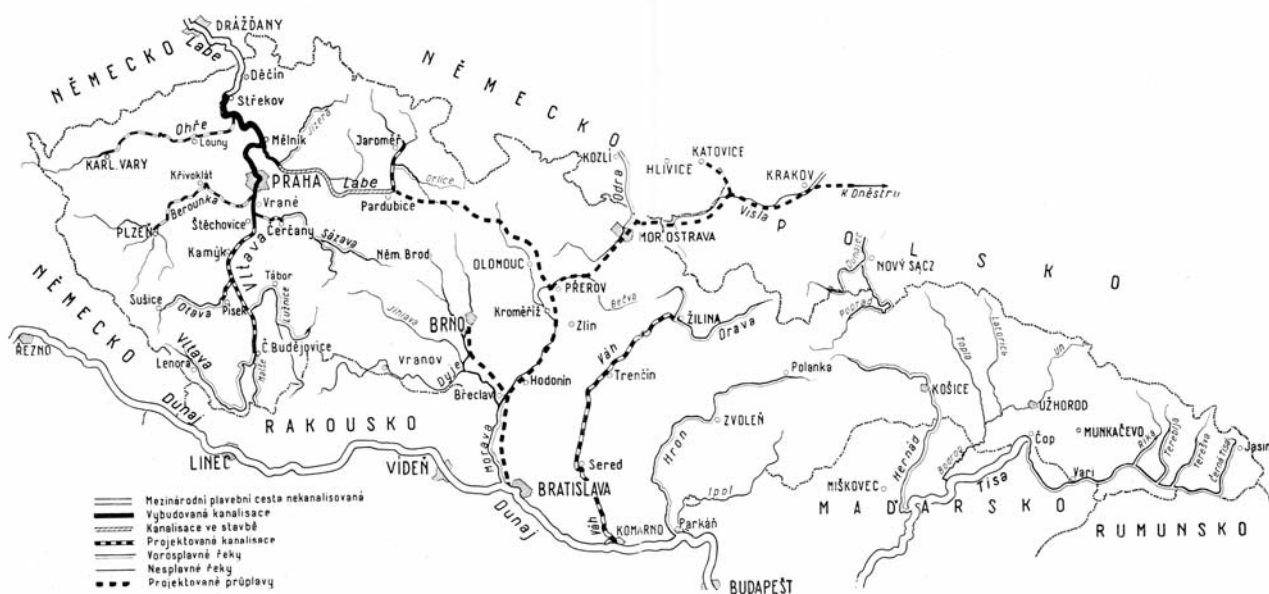
Přímo obrovský jest zejména pokrok našeho národa v ohledu národohospodářském. Království České protkáno jest hustou sítí železniční, jež umožňuje výrobkům našim spojení s trhy světovými. Nejnověji pak uzákonění a provádění vodocestného zákona z roku 1901 bude jedním z nejvýznamnějších listů vavřínového věnce, jež zdobí skráň našeho vznešeného mocnáře. V rámci tohoto zákona zahrnuta jest zejména i úprava a splavnění středního Labe a Vltavy, jež v dosavadním stavu své neupravenosti působí nesmírné škody zemědělství, jest v něm zahrnuta i regulace četných přítoků jejich. Projektovaná a doufejme i provedená výstavba vodních drah

v Království Českém řaditi bude naší vlast ku pokročilým zemím prvního řádu. Naše Středolabí jsouc protknuto upravenou a kanalisovanou řekou povznese se k nebývalému rozkvětu. Vždyť zemědělci polabští navzdý uchránění budou hrozné metly každoročních záplav labských, jež veškerou jejich práci a píli dosud ve zmar uváděla. Vody Labe brázditi budou parolodě, udržující čilé obchodní styky s tržišti světovými, a nazývá-li se dnes Polabí zlatým prutem Království Českého, bude se pak moci vším právem nazývati zlatým dolem, z něhož těžiti bude obyvatelstvo všech kategorií národohospodářských. Ký div, že nejen my, ale i potomci naši s vděčností a láskou

Stačí jen říci, že výstavba kanálu by měla vzápětí podstatné přínosy na podporu nezaměstnaných. Ministr financí Rašín se zájmem poslouchal, když jsem dospěl k otázkám finanční úhrady a obav z toho problému, energicky debatu zakončil slovy: „Na to se peníze seženou“.

V tomto projevu není o dokončení labské vodní cesty ani zmínka, neboť v roce 1923 bylo naprosto jasné, že splavnost Labe do Pardubic je samozřejmostí.

1937 – Posuňme se o čtvrt století dále a citujme z knihy Ing. Josefa Bartovského **Stav vodních cest spojujících Československou republiku ze Severním, Baltským a Černým mořem.**



Obr. 2. Splavné řeky a průplavy v ČSR.

vzpomínati budou vládce svého, jenž mocí Svě Nejvyšší sankce dal svolení, aby dávným tužbám a přáním obyvatelstva polabského vyhověno bylo, a není též divu, že my Polabané dnes, kdy Jeho Veličenstvo dokončuje 60. rok svého požehnaného panování, šťastni jsouce, že v historii tohoto Jeho slavného panování zlatým písmem zapsáno bude, že za Něho Středolabí učiněno po dlouhých letech strádání šťastným a spokojeným, vznášíme nejvroucnější přání, aby Prozřetelnost dopřála i Jemu z provedení velelida úpravy a splavnění Středního Labe se s námi těšiti.

1923 – V tomto roce vyslanec a zplnomocněný ministr ČSR Jan Šeda pronesl slavnostní řeč pod názvem **Vodocestná tepna Evropy v Československu.**

Nemůžeme však dopustiti, že bychom mohli býti vyraženi na tak důležité složce provozní, jako jest plavba. Byli nám osud tak nepříznivý, že nedal nám moře, jež by oblévalo naše hranice, nahradil tento nedostatek výhodným položením geografickým jinak, totiž, že položil do našeho území největší veletoky evropské, spějící k různým mořským oblastem. Labe, Dunaj a Odra patří mezi největší provozní tepny na území republiky, které je nutno spojití.

Nyní jsme pány ve svém domě a nejen vůči sobě, ale i vůči světu máme povinnosti ukázati, že stojíme i v otázce provozu vodocestného na úrovni ostatních kulturních států.

Také náklady zařizovací jsou asi pětikrát dražší u železnice než u prostoru lodního. Rovněž tak náklady za upotřebení materiálu jsou menší u vodní dopravy než u železnice.

Zápas mezi železnicí a kanály vyvrcholil zvláště v Anglii, kde kapitálově silnější železnice skoupila kanály soukromých společností a nechala je skoro zajíti.

Tab. 1. — Stav vodocestných a vodohospodářských úprav středního Labe koncem roku 1936.

Trat' středního Labe	Zdymadla a jezy	Úpravy řečiště km	Přístavy a zimní útluky lodí	Vodní elektrárny	Odvodňovací úpravy
Provedené stavby do konce roku 1936					
Mělník—Kolín	12	70	3	4	Přikopy 74 km, drenáže 180 ha
Kolín—Pardubice	2	43	—	1	
Pardubice—Josefov	3	28	—	1	
Celkem	17	141	3	6	
Stavby zbývající k provedení v údobí 1937—1957					
Mělník—Kolín	2	18	2	5	Přikopy 30 km, drenáže 90 ha ¹⁾
Kolín—Pardubice	4	5	1	3	
Pardubice—Josefov	4	16	2	3	
Celkem	10	39	5	11	

Program stavební šestiletky 1937—1942 a údobí 1943—1957

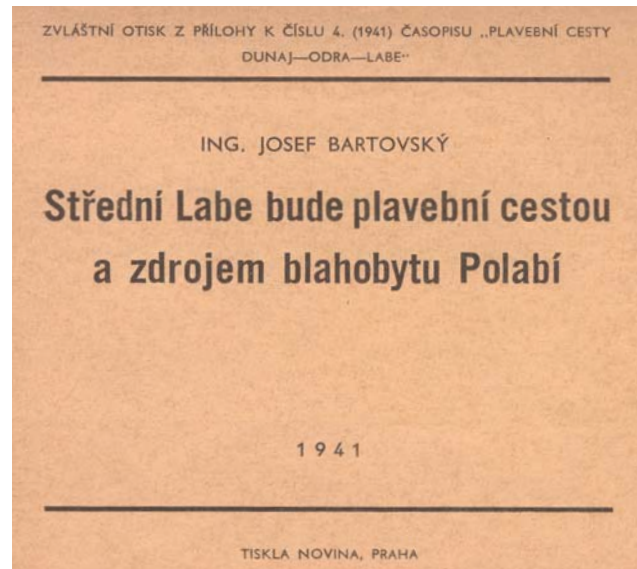
Opotřebování hotových, ale nepoužívaných staveb splavňovacích (plavební komory s plavebními kanály), které až do úplného vybudování souvislých tratí středního Labe (trat' Mělník-Kolín a Kolín-Pardubice) nemohou se ve svých funkcích plavebních plně uplatniti. Těmito okolnostmi jest určen ten zásadní pracovní program stavby vodní cesty středolabské. Do konce roku 1942 dokončiti splavňovací úpravu z Mělníka do Kolína a odevzdati tento

úsek plavbě. Do konce roku 1948 dobudovati vodní cestu z Kolína do Pardubic a současně dokončiti regulační úpravy z Pardubic do Jaroměře.

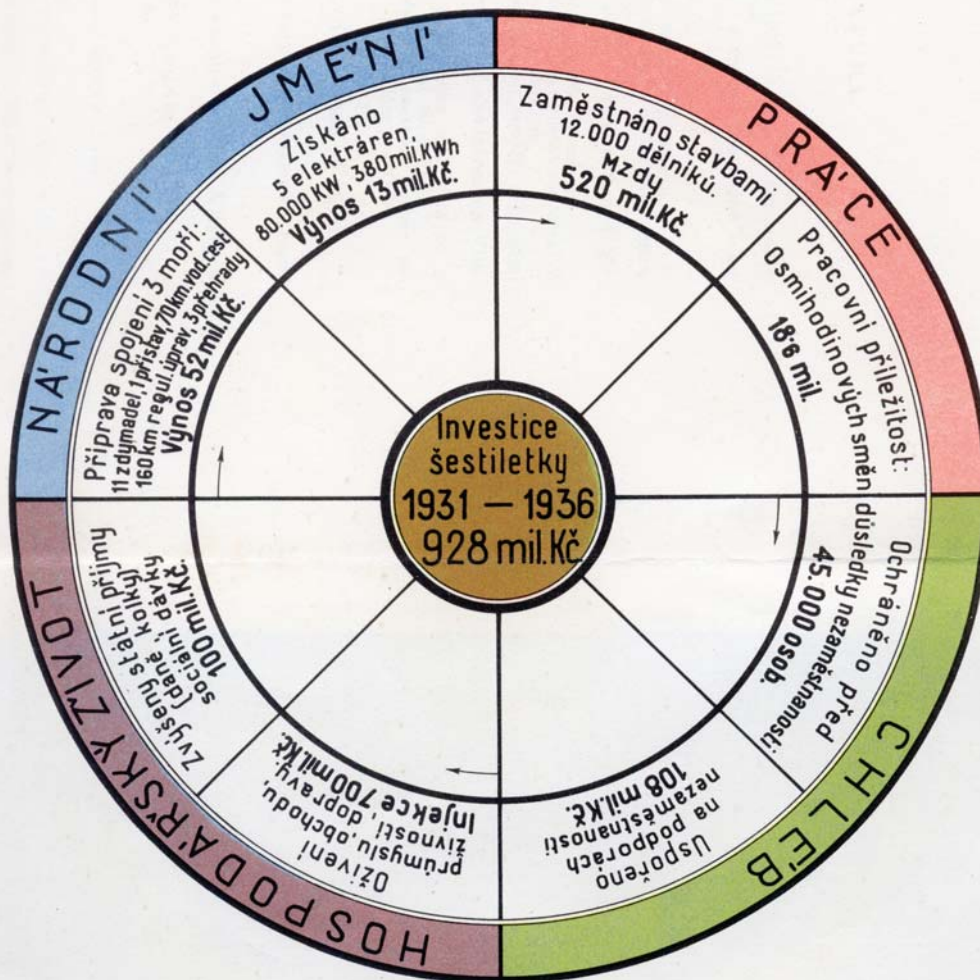
Koncem roku 1936 skončili jsme prvou šestiletku vodohospodářského fondu. Investice prvé miliardy Kč jest osou, jež s úspěchem pohání kolo hospodářského, sociálního a kulturního zabezpečení ČSR, neboť dává práci a chléb, tím podporuje hospodářský život, tvoří národní jmění, které zajišťuje další investice, a tak zvětšuje výsledky původního investičního zásahu a umožňuje další pokračování tohoto blahodárného koloběhu hospodářské politiky.

Prvou miliardou vybudované vodocestoné a vodohospodářské podniky jsou důkazem hospodářské a státnické prozíravosti odpovědných představitelů Československé republiky. Tvoří se základy dopravní a hospodářské osy Labe-Odra-Dunaj, a podmínky pro další hospodářskou a politickou spolupráci střední Evropy se státy v oblasti Dunaje.

1941— nyní se přesuneme do období 2. světové války a citujeme z knížčky Ing. Josefa Bartovského **Střední Labe bude plavební cestou a zdrojem blahobytu Polabí**



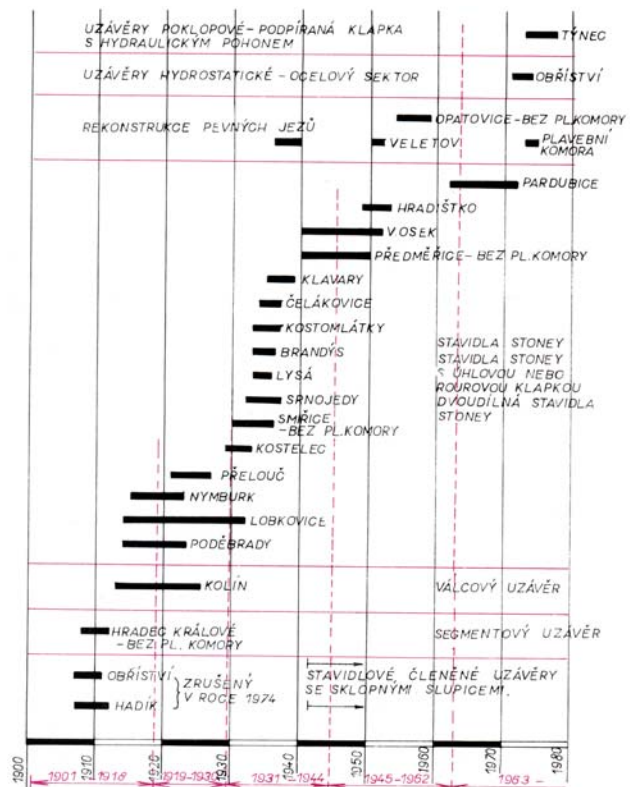
HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ VÝSLEDKY prvé miliardy investiční šestiletky 1931-1936



Obř. 43. Investice prvé miliardy Kč pohání kolo hospodářského, sociálního a kulturního zabezpečení republiky Č.S.R.

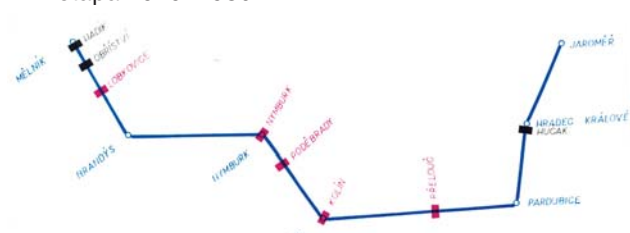
Úsek Kolín-Pardubice: zbývá vybudovat 3 zdymadla, přístav v Pardubicích a upravití trať v délce asi 5 km. Za normálních okolností mohly by být tyto práce provedeny asi za 6 let. Rychlé budování uvažovaného úseku stalo se naléhavým, jelikož dosud uskutečněné investice na úpravy středního Labe neposkytnou předpokládaný prospěch, pokud kanalizační úpravy z Mělníka do Pardubic, přístav v Pardubicích a náhradní meliorace nebudou hotovy a lodní provoz na této trati prováděn.

1978 – Nacházíme se na poloviční cestě po historii jednoho stupně na Labi v Přelouči. Nyní beru do ruky knížku **Střední Labe**, kterou napsal Ing Karel Trejtnar a kolektiv. Tato publikace byla napsána po 2. světové válce, vítězství dělnické třídy v roce 1948 i 10 let po vstupu bratrských vojsk v čele se sovětskou armádou do naší republiky. Z této knížky je dobré uvést postup výstavby zdymadel středolabské kotliny na schématu výstavby.

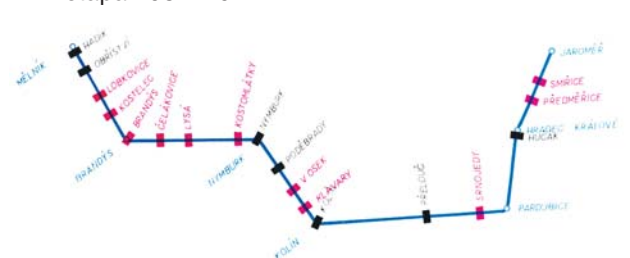


Postup výstavby zdymadel středolabské kaskády

II. etapa 1919–1930



III. etapa 1931–1944



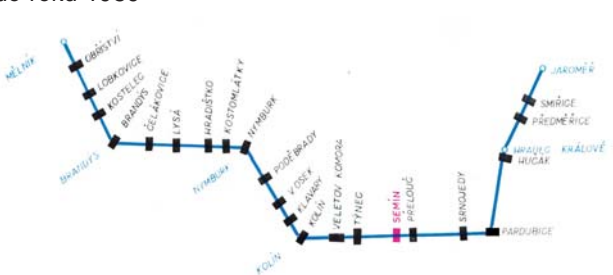
IV. etapa 1945–1962



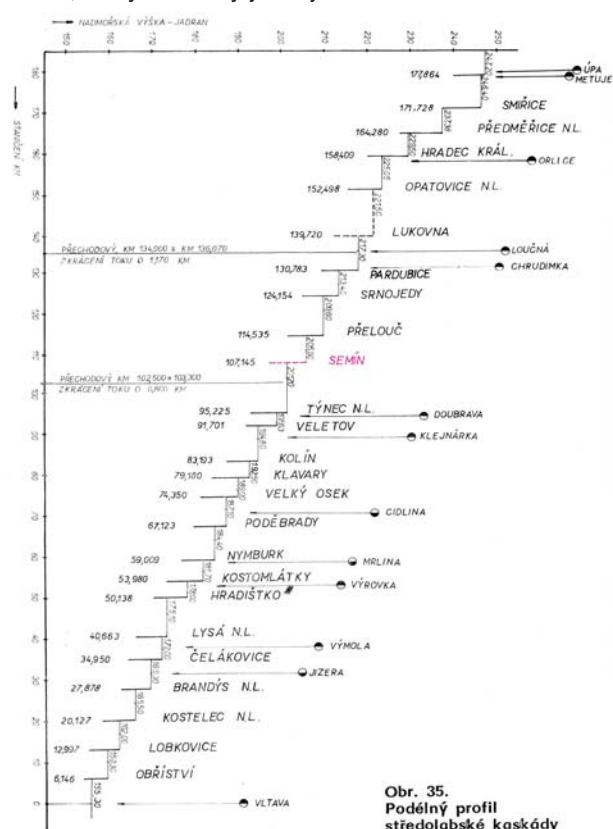
V. etapa 1963–1978



Doplňme tato schémata za období dalších 20 let tedy do roku 1989



Zdálo by se, že před 25 lety bylo dokončeno splavnění středního Labe od Mělníka do Pardubic. Ale již v uvedené knížce Ing. K. Trejtnara na obr. 47 je podélný profil, kde chybí jeden plavební stupeň mezi Přeloučí a Týncem nad Labem, který se tehdy ještě jmenoval Semín.



Obr. 35. Podélný profil středolabské kaskády

1982 – Ač celý svůj profesní život delší než půl století sleduji VD Přelouč II dříve Semín, začal jsem mít ve své hlavě zmatek. Ten se nezměnil ani, když jsem otevřel závěrečnou zprávu dílčího úkolu technického rozvoje Povodí Labe z výše uvedeného roku.

Se zájmem jsem si po 32 letech přečetl dopis Povodí Labe z 24. 6. 1983 o technické studii zdymadla Semín.

POVODÍ LABE
 PODNIK PRO PROVOZ A VYUŽITÍ VODNÍCH TOKŮ
 HRADEC KRÁLOVÉ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA
 DÍLČÍHO OBOROVÉHO ÚKOLU TPR
 z. 3/008
 PROVĚŘENÍ MOŽNOSTI
 PLAVBY V ÚSEKU CHVALETICE-PARDOUBICE
 červen 1982

ÚTVAR TECHNICKOORGANIZAČNÍHO ROZVOJE

POVODÍ LABE

PODNIK PRO PROVOZ A VYUŽITÍ VODNÍCH TOKŮ
 PODNIKOVÉ ŘEDITELSTVÍ
 500 82 HRADEC KRÁLOVÉ 3, VÍTA NEJEDLÉHO 951

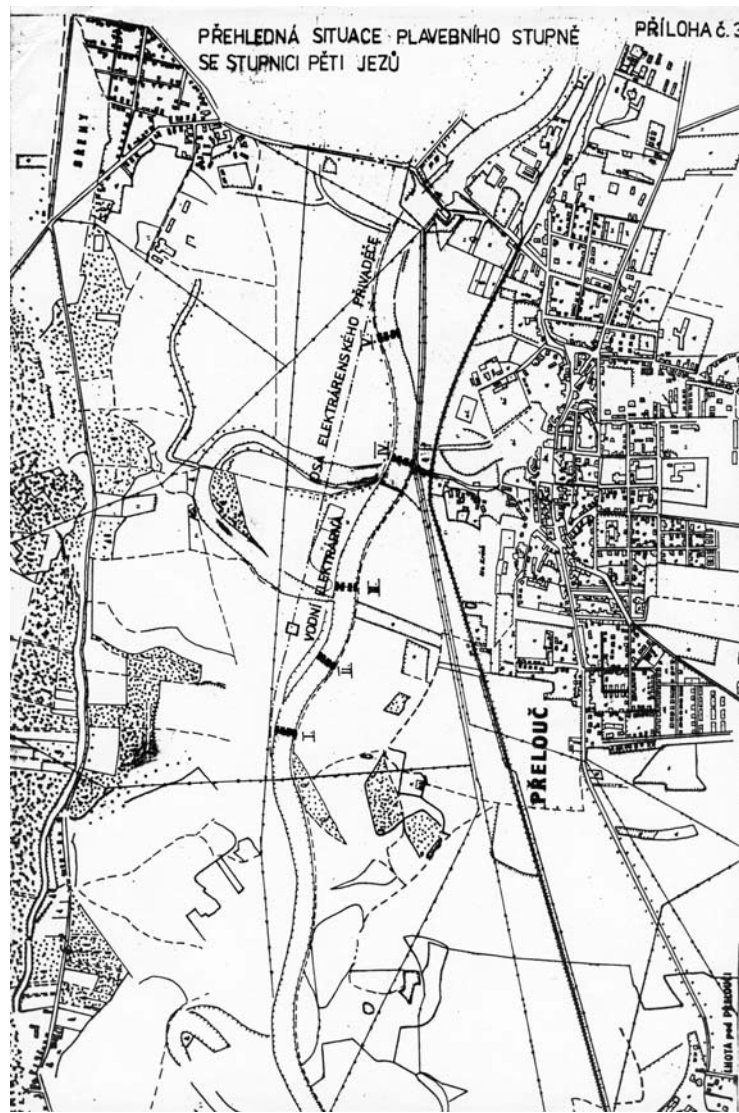
Vodohospodářský rozvoj
 a výstavba
 Nábřeží 4
 Praha 5 - Smíchov

(Uveďte v odpovědi)
 Větš. dopis značka / ze dne 221/S-1/383-13.5.83
 Noše značka 23.61/Va/83-8195
 Vyřizuje / linka Ing. Miláček
 Hradec Králové 24.6.1983
 Ing. Vaněk

Věc: Technická studie zdymadla Semín

Dopisem zn. 221/S-1/383, ze dne 10.5.1983 nám byla zaslána k vyjádření shora uvedená studie vypracovaná HDP Praha, která má sloužit jako podklad pro zpracování investičního záměru. Studie obsahuje čtyři varianty na splavnění Labe v úseku Chvaletice-Přelouč, které nemají znemožňovat pozdější úpravy labské vodní cesty.

Vzhledem k důležitosti této připravované investice a zvážení jejího ekonomického efektu při realizaci i při výhledových splavnovacích pracích v rámci dopravně vodohospodářské soustavy D-O-L, byla pracovníky Povodí Labe provedena následující podrobná analýza všech variant.



Byl vypracován Ing. Miláčkem a Ing. Tomášem Vaňkem, budoucím nejdéle sloužícím generálním ředitelem Povodí Labe. Snažil jsem se po letech pochopit nově vzniklé varianty vodního díla Semín.

Varianta I, **Semín 1** jez, plavební komora a vodní elektrárna.

Varianta II, **Semín 2** obsahovala jez, plavební komoru a vodní elektrárnu.

Varianta III, **Přelouč 2** je rozdělena na dvě etapy.

Varianta IV, **Přelouč kombinovaná**. Navržena je prohrábka zdrže Týnec n/L a následuje plavební kanál s plavební komorou. Vlevo od komory je navržena vodní elektrárna, která má zpracovávat průtoky v kombinaci s dnešní vodní elektrárnou ve funkci.

Že tomu nerozumíte? Ani se vám nedivím. Byl to ale začátek rozmělnění celého problému, který ani po 32 letech nemá konce. Ještě více mne zmátla příložená „Přehledná situace plavebního stupně se stupnicí pěti jezů“.

Ale nemusíme všemu rozumět. Pět let jsme prožívali sametovou revoluci a trochu jsme zapomněli na vodní dílo Semín.

1994 – V tomto roce jsme se poprvé nadechli a byla vypracovaná **Územně-technická koordinační studie** pro posouzení všech možných variant pro stupeň Přelouč II. Dlužno připomenout, že při zpracování variant a výběru té správné tehdy velmi významně spolupracoval bývalý ministr životního prostředí Ing. Ivan Dejmal. Tento vzdělaný a čestný člověk byl jedním z mála environmentálně orientovaných odborníků, který nepodlehli ideologickým předsudkům, a plně chápal přednosti vodní dopravy – včetně ekologických. Nevedl projektantům z Vodních cest a. s. ruku jen u Přelouče II, ale také při přípravě tehdy zamýšleného plavebního stupně Malé Březno na dolním Labi. A svá promyšlená řešení

byl následně ochoten obhajovat i před „svými“ ekologickými aktivisty i odborníky. Škoda, že již není mezi námi, a že nemá následovníka.

1996 – Náhle vypsallo Ministerstvo dopravy ČR výběrové řízení na nový plavební stupeň, tentokrát již pod názvem Přelouč II. **To by nebylo nic tak divného, kdyby nebylo vysáno současně na projekt, stavbu a provoz.** Bylo proto předem dáno a bylo i logické, že jediný uchazeč, který může splnit toto kumulované zadání, bude Povodí Labe. **To nám přišlo podivné, a proto vzniklo sdružení firem Metrostav a.s., Vodní cesty a.s., a nově založený Slovenský vodohospodársky podnik š.p. (SVP). Založení tohoto sdružení i společnou nabídku na stavbu vodního díla Přelouč II jsme podepsali v sídle SVP v Banské Štiavnici** a věřili jsme, že když se přihlásí do soutěže sdružení firem, které umí stavět, projektovat i provozovat všechny plavební objekty na Slovensku, bude mít naději na spravedlivé výběrové řízení na jeden plavební stupeň na Labi. Ale mýlili jsme se. **Ministerstvo dopravy ČR výběrové řízení na Přelouč II raději ihned zrušilo.** To se psal rok 1997. Od té doby je i pro mne situace tak nepřehledná, že jsem o krátké zhodnocení posledních let požádal ředitele společnosti Vodních cest a.s. Ing. Jana Kareise, který je již 20 let v blízkosti přípravy vodního díla Přelouč II. Ten mě vybavil následující časovou chronologii.

1999 – dokumentace k územnímu řízení a dokumentace EIA.

2000 – souhlasné stanovisko k dokumentaci EIA.

2000 – Konečně na počátku nového tisíciletí se do přípravy posledního plavebního stupně na středním Labi s plným nasazením zapojili „ochránci přírody“ Následují nejméně tři územní rozhodnutí, výjimky z ochrany zvláště chráněných druhů, zásah do krajinného rázu, zásah do významného prvku a provádí se „luční management“ na lokalitě Slavíkovo ostrovy.

2006 – v souladu s celkovým řešením v celém území se osazuje klapkový uzávěr do horního ohlavi staré přeloučské plavební komory pro zvýšení kapacity jezu.

Dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro výběr zhotovitele.

2007 – **Veřejná soutěž a výběr zhotovitele stavby. Soutěž vyhrálo OHL ŽS a Skanska DS.**

Následují všelijaká správní řízení, námítky, odvolání, kasační žaloby...

2015 – ...a máme tak jedinou pozitivní věc, zkapacitnění starého jezu, přičemž ten hlavní přínos k protipovodňové ochraně měl přinést do území laterální plavební kanál.

Je neuvěřitelné, kolik vysoko postavených lidí se vyjadřovalo a vyjadřuje po dobu 100 let k jednomu plavebnímu stupni na jedné řece. Dříve tato vyjádření byla víceméně kladná, ale v posledních 25 letech spíše záporná. Ptáte se, zda je možné 100 let mluvit, mluvit o jedné stavbě a nestavět. Jak vidíte, je to možné. Vysvětlení je pouze jedno. Vždyť poškodit jeden dopravní systém k podpoře druhé dopravní cesty je tak jednoduché a táhne se dějinami jako dlouhá nit.

Nejsmutnější výrok na toto téma zazněl z úst onoho rakouského císaře, který byl proti postavení železnice z Vídně do Brna: „**Co tam budeme vozit? Vždyť dostavník z Vídně do Brna jezdí dvakrát týdně a ještě bývá většinou prázdný**“.

Dějiny dopravy se posunuly, a když jsem v roce 1981 jezdil po vodních cestách USA, tak při návštěvě průplavu Chesapeake and Ohio Canal na řece Potomac jsem si v místním průvodci přečetl, jak americké železnice vykupovaly pozemky v trase průplavu ve snaze zabránit jeho stavbě, která byla dokončena v roce 1850. Ale k pochopení postoje železnice k zabránění výstavby vodních cest nemusíme jezdit tak daleko. Stačí si uvědomit, že v roce 1872 Anglorakouská banka po přiznání koncese na vý-

stavbu průplavu D-O-L ještě v téže roce prodává licenci Severní dráze císaře Ferdinanda a příprava stavby strategického průplavu je tím na čas zlikvidována.

Mohl bych tak pokračovat až do dnešní doby, kterou pozorný čtenář našeho časopisu již zná. Současnost je ale ještě nepřehlednější. Souběžně probíhá souboj mezi železnicí a dálnicí, a objevil se také nový fenomén – zavilí zelení aktivisté, kteří, nejspíše placení železnicí, vystupují proti všem, včetně přírody, ve prospěch železnice. Dokázali i téměř nemožné: překroutit všechny ekologické výhody vodní dopravy v její neprospěch. **Ale nejen „zelení“, ale i Ministerstvo dopravy ČR, které již několikrát vypustilo vodní cestu z návrhu zákona o liniových stavbách. Poprvé z „nevědomosti“ a naposled s taxativním odůvodněním, že vodní cesta je tak dobrá a tak univerzální, že se mezi liniové stavby nehodí.**

Kdyby tento zákon o liniových stavbách vešel v platnost, tak by vodní cesty byly konečně zlikvidovány. Důkazem tohoto převratného myšlení je i konference, která proběhla 30. 3. 2015 ve Velkém sále paláce Žofín pod názvem:

**Silnice nebo železnice.
Kam s investicemi v dopravní infrastruktuře?
Akční plán vlády do praxe.**

Zvláště suverénní oznámení, že jde o uvedení akčního plánu do praxe je téměř ohromující. Následovalo prohlášení ministra dopravy ČR, který na malé tripartitě přítomným suše oznámil, že jednal o napojení na vodní cesty s několika ministry sousedních států:

„*Ministr dopravy SRN zajistí prohrábky na 140 cm, a když jim něco přidáme, zajistí 160 cm.*

Ministr dopravy Rakouska nemá zájem o napojení na Moravu.

Ministr dopravy Slovenska nemá zájem o propojení s Moravou.

S ministrem Polska jsem nejednal, neznám jeho názor na napojení severní Moravy a Odry“.

Tento přístup českého ministra dopravy k českým vodním cestám mi připadá, jako kdyby se majitel osamocené rodinné domku na kraji vesnice, ke kterému nevede cesta, zeptal majitele luxusní vily na konci slepé ulice, jestli má zájem, aby se prodloužila silnice až k jeho osamocenému domku.

Ale situace je ještě horší. Po dopsání tohoto článku mi o velikonočních svátcích volalo neuvěřitelně mnoho příznivců plavby a vodních cest jestli vím, že **ministr dopravy ČR právě zrušil samostatný odbor plavby a převedl jej do nejvíce konkurenčního odboru drah, železniční a kombinované dopravy a tím vlastně opakoval situaci z roku 1873, kdy Severní dráha císaře Ferdinanda odkoupila od Anglorakouské banky licenci na výstavbu průplavu Dunaj-Odra a tím ji na 30 let zastavila.** Je směšné věřit, že se něco změní, když do názvu železničního odboru se přidají slůvka o vodní dopravě. Co mě však uklidňuje, že se to stalo na Velký pátek, kdy byl ukřižován Ježíš Kristus, který následující den vstal z mrtvých. Věřím proto v zázrak, že vodní cesty a vodní doprava budou vzkříšeny i když to nebude asi příští den ani příští týden. Přes tuto dodatečnou vsuvku ukončím článek v původním optimistické verzi.

Ale můžeme věřit v lepší zítřky a končit slovy Ing. Josefa Bartovského z roku 1941 (připomínám, že to bylo za 2. světové války):

Přejeme si, aby nám bylo umožněno dokončit velké dílo, opírající se o prokázanou zdatnost českých mozků i rukou, můžeme očekávat, že dobrá věc se podaří!



Výletní a restaurační loď CZECHIE



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

Přístaviště Na Františku, Praha 1

Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965

rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz



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.

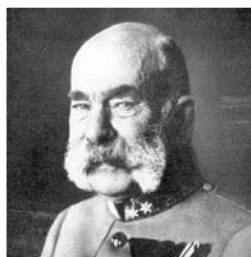
Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Ústí nad Labem,
Pražská 49/35,
400 01, Ústí nad Labem - Vaňov,

Telefon: + 420 475 259 781 Fax: + 420 475 259 783

E-mail: subrt@pla.cz



150 LET BOJE O ZÁCHRANU PLAVBY V ČESKÝCH ZEMÍCH



**Říšský
vodní zákon
Řeky a toky
pro plavbu**

1869

**Moravský
zákon
Řeky a toky
pro plavbu**

1870

**Zákon
o stavbě
průplavu
Dunaj–Odra**

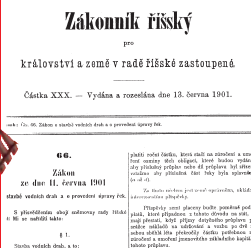
1873

**Anglorakouská
banka
získává koncesi
na stavbu
Dunaj–Odra**

1873

**licenci na stavbu
Dunaj–Odra
odkupuje
Severní dráha
Císaře
Ferdinanda**

1873

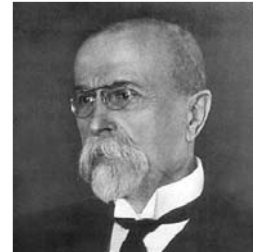


**Zákon o stavbě
průplavu
Dunaj–Odra–Labe
D–O–L
doba výstavby
20 let**

1901

**založeno
Ředitelství pro
stavbu vodních
cest
ŘVC
ve Vídni**

1901



**založeno
ŘVC
v Praze**

1918

**Zákon
Státní fond
pro výstavbu
vodních cest**

1931



**Německo-
Československý
protokol
o výstavbě průplavu
Odra–Dunaj
doba výstavby
6 let**

1938

**zahájena
stavba
průplavu
Odra–Dunaj**

1939

Tisíciletá Velkoněmecká říše



**zastavena
výstavba
průplavu
Odra–Dunaj**

1942



**návrh
na založení
národního
podniku
pro stavbu
D–O–L**

1948



**Se Sovětským Svazem
na věčné časy**

**zrušeno
ŘVC**

1949

**zastaveny
veškeré práce
na přípravě
D–O–L**

1952



**založení
organizace
LABE-VLTAVA**

1960

**založeno
Ředitelství
vodních toků
ŘVT**

1965



**generální
řešení
D–O–L**

1968

**územní
ochrana
D–O–L**

1971



**obnoveno
Ředitelství
vodních cest ČR
ŘVC**

1998



**usnesení
vlády ČR
na zrušení
ŘVC**

2013



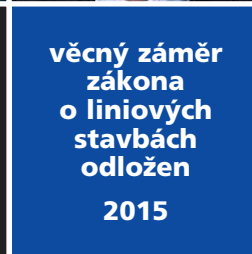
**zachováno
Ředitelství
vodních cest ČR
ŘVC**

2013



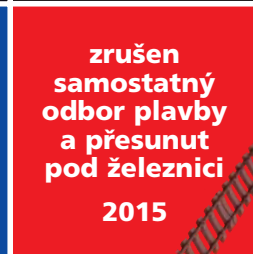
**věcný záměr
zákona
o liniových
stavbách
bez vodních cest**

2014



**věcný záměr
zákona
o liniových
stavbách
odložen**

2015



**zrušen
samostatný
odbor plavby
a přesunut
pod železnici**

2015