

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1-2
2006



Vydává

 PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Královéhradecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihomoravský kraj



Město Přelouč



Město Veselí nad Moravou



Město České Budějovice



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

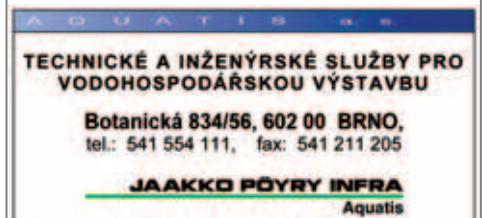


projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jirsikova 538/5, 186 00 Praha 8, Česká republika
Tel.: +420 / 255 733 111 • Fax: +420 / 281 015 605
www.ikpce.com • info@ikpce.com



TECHNICKÉ A INŽENÝRSKÉ SLUŽBY PRO
VODOHOSPODÁŘSKOU VÝSTAVBU
Botanická 834/56, 602 00 BRNO,
tel.: 541 554 111, fax: 541 211 205



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



www.hydroprojekt.cz



www.metrostav.cz



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



Adresa: Kouřimská 14
130 00 Praha 3, Vinohrady • mail: info@beting.cz



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



Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel: 2 4145 0300
Fax: 2 4140 9457
e-mail: p-s@volny.cz



HOCHTIEF VSB a.s.
Primátorská 36/323, Praha 8 - Libeň 180 00
tel.: +420 283 841 851, fax: +420 283 840 642
e-mail: info@hochtief-vsb.cz
www.hochtief-vsb.cz

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

Eine Zeitschrift für die ökologischen, ökonomischen und technischen Aspekte des Wassertransportes und Wasserstrassen in der ČR, in Europa und anderen Kontinenten.

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

A magazine for ecology, management and technical aspects of inland shipping and waterways in the Czech Republic, Europe and on other continents.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Petr Forman, Ing. Karel Horyna, Ing. Ondřej Jašek, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Vlastimil Pažourek, Ing. Josef Podzimek.

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

Die Artikel werden nach Wunsch des Autors in tschechisch oder slowakisch, in deutsch und englisch veröffentlicht. Die nicht geforderten Manuskripte und Lichtbilder werden nicht zurückgesandt. Die Artikel werden redaktionsgemäß angepasst und dürfen auch verkürzt werden.

The authors can write in Czech or Slovak, German or English. Submitted originals are not returned unless requested. Contributions are edited and may be abridged.

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
 140 00 Praha 4
 Fax: 241 409 467
 e-mail: p-s@volny.cz

Objednávky a inzerce:

Radka Kostková, tel.: 241 410 302
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

OBSAH

Projekt rekreační a sportovní plavby na Ostravsku Ing. Aleš Zedník.....	2
Lodný výťah na Hlučínskom jazere (Ostrava) Ing. Petr Ferenc	3
Odešel velký člověk a mimořádný hydrotechník Zemřel profesor František Čihák	4
Možnosti rozvoje rekreačních vodních cest Ing. Petr Forman	6
Marketingová analýza „splavnění Vltavy“ Ing. Michal Burian, Ph. D.	13
Využití vltavské vodní cesty pro rozvoj povltavského regionu Ing. Petra Kibusová	15
Rozvojové aktivity na zlínské straně Baťova kanálu Ing. Jindřich Ondruš	16
Informace o zprovoznování sportovní a rekreační plavby na Baťově kanálu Ing. František Ondrůšek	17
Nová plavební komora Rohatec Ing. Petr Klimeš	18
Povodňová ochrana - Přístav Děčín - Rozbělesy Ing. Milan Bryscejn	19
Protipovodňové opatření Paláca Žofín Ing. Petr Ferenc	20
Mělník - už nejen pouhá tradice Ing. Ivan Troutnar	21
Z 31. světového kongresu plavebníků Ing. Vladimír Holčík	22
Protipovodňová ochrana přístavu Libeň Ing. Josef Vaverka	24
Dojmy z cesty na řeku Murray v roce 2005 Dipl. Ing. Helmut Faist	27
Závěry z plavebních dní Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	30
Shromáždění členů Sdružení Porta Moravica	31
Rezoluce 1473 (2005) Evropské vodní cesty - zaměřeno na projekt Dunaj - Odra - Labe	32
Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v roce 2005 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	34
Ideologie nebo ekologie Redakce časopisu Vodní cesty a plavba	38
Ohlasy čtenářů	39
POZVÁNKA - TENISOVÝ TURNAJ Pohár přátel vodních cest	40

*titulní foto: Plavba laterálním kanálem řeky Garonne po průplavním mostu přes řeku Baise.
 autor: Ing. Kamil Mandlík*

Projekt rekreační a sportovní plavby na Ostravsku

Ing. Aleš Zedník, primátor statutárního města Ostravy

Ostravsko je centrální oblastí Moravskoslezského kraje se značnou hustotou osídlení. Pro řadu lidí z naší republiky i ze zahraničí je spojeno hlavně s dlouhými roky, po které tu byl akcentován zejména průmyslový rozvoj. Tento pohled ale nikdy nevystihoval skutečné lidské, kulturní a přírodní bohatství regionu a dnes již zcela patří minulosti. Stále více návštěvníků poznává a oceňuje specifickou atmosféru města, jeho historii i pozoruhodné přírodní okolí.

Ne každý si ale uvědomí jednu z dalších pozoruhodností: Ostrava sama leží na čtyřech řekách - Odře, Ostravici, Opavě a Lučině, nedaleko k nim přibývá i pátá - Olše. Toto vodní bohatství v sobě nesporně skrývá veliký, zatím málo využitý potenciál. V posledních desetiletích se podařilo naše řeky očistit a nyní začínají lákat ke svým břehům obyvatelstvo k rekreaci a odpočinku. Jedním z nových projektů je záměr na humanizaci řeky Ostravice tak, aby pobyt a rekreace na jejích březích přinášely Ostravanům novou kvalitu. Zvolna se alespoň na dílčí úseky toků vrací i kdysi hojně vodácké využití těchto vod a řeky se postupně stávají městotvorným prvkem. Veslaři se mohou vyžívat na zdrži jezu v Přívoze, nebo na Hlučinském jezeře, jachtaři na Žermanické přehradě. Vodní turistika je ovšem odkázána jen na krátké období vyšších

vodních stavů na jaře a nebo je nutné cestovat za vodou jinam. Jachtaři se mohou těšit na novou vodní plochu budované přehrady na Odře u Ratiboře v Polsku. Tradici v regionu mají i námořní jachtaři, kteří od dob Konkolského každým rokem vyplouvají na moře.

Novým fenoménem trávení volného času v posledních desetiletích se v celé Evropě stává rekreační plavba. Bohatství řek v ostravském regionu dalo vzniknout myšlence na jejich podobné využití. Zastupitelstvo proto oslovilo odborníky k vypracování koncepce využití těchto řek k doplnění infrastruktury pro volný čas i pro posílení turistické atraktivity regionu. Mikroklima kolem vodních toků příznivě ovlivňuje fyzické i psychické zdraví, proto jsou již dnes podél Odry a Opavy vedeny cyklistické stezky, které jsou hojně využívány a jejich síť se postupně doplňuje. Zatím ale chybí možnost relaxace pro občany v produktivním věku, kteří se chtějí rekreovat na vodě, postavit si nebo vypůjčit větší loď a na ní mít možnost se plavit Ostravskem nebo z Ostravy po Odře do Evropy a strávit dovolenou u Baltu nebo na Mazurských jezerech. Stejně tak dosud postrádáme podmínky pro rodinné výlety osobními loděmi.

Na základě zadání ostravského zastupitelstva tak



Lučina se u Slezskoostravského hradu vlévá do Ostravice. Zde by mělo být přístaviště.

vznikla komplexní studie proveditelnosti „Využití řek Ostravice, Olše, Opavy Odry a Lučiny pro rekreační plavbu“. Studie samozřejmě obsahuje návrh technického řešení, ale hodnotí také vlivy na životní prostředí a povodňové situace a soulad se strategií rozvoje Moravskoslezského kraje. Důležitou součástí je zhodnocení možnosti financování a analýza udržitelnosti projektu. Velká pozornost byla věnována analýze trhu, odhadu poptávky, marketingové strategii a marketingovému mixu. Tyto analýzy ukázaly, že projekt má velký potenciál nejen pro rekreaci a zlepšení kvality života našich obyvatel, ale slibuje i podstatný nárůst počtu turistů a s tím související nové prostředí pro podnikatelské aktivity. Velmi významným faktorem je také získávání nového „image“ Ostravska.

Technicky je projekt navržen k realizaci v rámci současných koryt řek s výjimkou hraničního úseku Odry, kde musíme zachovat přirozený chráněný charakter meandrů a vodní cesta musí meandry obejít průchodem jezera Kališćák a kanálem při ústí Olše do Odry. Pro rekreační lodě se počítá s využitím zdrží již existujících jezů, doplněných několika novými - jez Hrušov na Ostravici dráhou, jez Pudlov, stabilizační stupeň Starý Bohumín na Odře, a jezy Třebovice a Martinov na Opavě. U všech stupňů se počítá s malými plavebními komorami v parametrech pro rekreační lodě, vodními elektrárnami, rybími přechody a stezkami pro přenášení malých sportovních plavidel. Mezi Opavou a Hlučínským jezerem je počítáno s lodním výtahem. Pro bezpečné umístění lodí z hlediska povodňových situací se počítá také s ochrannými přístavy u Landeku, při ústí Opavy v Třebovicích a na jezeře Kališćák u Starého

Bohumína. Součástí projektu na Ostravici budou městské pláže v prostoru Komenského sadů, osobní přístaviště na Černé louce a pod Slezskoostravským hradem na Lučině a přístavní můstky ve významných lokalitách.

Na celém systému ostravských řek počítáme s osobní lodní rekreační dopravou z osobního přístaviště na Ostravici u výstaviště Černá louka od Slezskoostravského hradu k Hornickému muzeu u Landeku na Odře a k cílům rekreace na jezerech u Hlučína, Vrbice a Starého Bohumína. V systému je uvažováno s využitím Olše od ústí až po Karvinou s lázními Darkov. Do systému je zařazena i výústní trať Lučiny ke Slezskoostravskému hradu.

Celkový rozsah počítá s rekreační a sportovní plavbou na řece Odře v délce 21,5 km (s napojením na polskou Odru), na Ostravici v délce 4,7 km, 0,4 km na Lučině, na Opavě v délce 8,5 km a na Olši v délce 21,8 km. Celý systém je svým rozsahem investičně náročný, proto je jeho realizace rozvržena do samostatných funkčních etap. Rádi bychom začali městskou tratí Ostravice s odbočkou do Lučiny ke Slezskoostravskému hradu a samozřejmě také částí řeky Odry. Nejsložitějším úsekem bude obchvat hraničního úseku meandrů řeky Odry, které vyžaduje mezistátní projednání s Polskem. K tomuto problému očekáváme pomoc ministerstva dopravy ke zintenzivnění práce mezistátní česko-polské komise OKO, ustavené již v roce 1999.

Předpokládáme, že postupně na našich řekách bude pulsovat čilý rekreační plavební ruch podobně, jako je tomu na jiných vodních cestách využívaných v celé Evropě k rekreaci a sportu, a jako je tomu již dnes na Baťově kanálu na jižní Moravě.

Lodný výťah na Hlučínskom jazere (Ostrava)

Ing. Peter Ferenc

viz barevná příloha uprostřed časopisu

V rámci Štúdie proveditelnosti využitia riek Ostravice, Olše, Opavy, Odry a Lučiny pre rekreačnú plavbu, spracovanú firmou VODNÍ CESTY, a. s. pre štatutárne mesto Ostrava, sa na Hlučínskom jazere navrhlo unikátne riešenie spojenia rieky Opava s Hlučínským jazerom lodným výťahom - systémom troch vetví – vzostupnej (dĺžka 42 m), vodorovnej (153 m) a zostupnej (21 m).

Lodný výťah je riešený unikátnym, v Českej republike ešte nepoužitým. Tento systém umožňuje prekonať ochrannú hrádzu medzi riekou Opava a Hlučínským jazerom len s minimálnymi zásahmi do konštrukcie hrádze.

Systém preplavovania lodí je znázornený na obrázku. Loď vpláva do žlabu upevneného na šikmej zdvíhacej konštrukcii. V tejto fázi sú podvozky žlabu a šikmej zdvíhacej konštrukcie zabrzdené a zaistené. Po uviazaní lodí v žlabe sa odistí šikmá zdvíhacia konštrukcia a celá vrátane žlabu a lode sa vyťahne hore. Tam sa podvozok zdvíhacej konštrukcie zaistí, odistí sa podvozok žlabu a žlab s lodou sa

vodorovne prepraví až k zostupnej vetvi. Tam sa celý cyklus zopakuje ale obrátene (podvozok žlabu sa zaistí, odistí sa podvozok šikmej zdvíhacej konštrukcie, celý systém zide dole, kde sa všetky podvozky zaistia, loď sa odviaže a môže vyplávať).

Vypracovali sa celkovo 2 varianty. V prvej sa žlab navrhuje ako „suchý“ otvorený, pričom loď si v ňom sadne na kýl (ako na VD Orlík) alebo si sadne do popruhov (ako na VD Slapy). V druhej variante navrhuje tzv. „mokry“ uzavretý žlab, ktorý bude plniť funkciu bazénu.

V projekte sa odporúča použiť prvú variantu, ako turisticky zaujímavejšiu, pretože turisti budú mať možnosť vidieť i tie časti lode, ktoré sú inak pod vodou.

V prípade, že sa podarí presadiť projekt splavnenia riek Ostravice, Olše, Opavy, Odry a Lučiny pre rekreačnú plavbu, bude Lodný výťah Hlučín určite jednou z jeho najvyhľadávanejších atrakcií.



Mušských je moc,
někdy až příliš,
ale chlapů je málo.
Tys byl chlap.
Moudrý chlap.
Teprve nyní se pozná,
jak velkou cihlou,
nebo balvanem jsi byl v té zdi.

Ota Janeček

Odešel velký člověk a mimořádný hydrotechník

Milý Františku,

tak už jsi tam nahoře mezi samými prima lidmi, povídáte si a díváte se na nás, jak nám to v tom našem oboru nejde.

Vzpomínáš si, kdy jsme se viděli poprvé? Já přesně. Přišel jsem na svou pravidelnou návštěvu k profesorovi J. Čábelkovi, abych od něj načerpal několik odborných i lidských rad. V jeho malé místnosti přibyl psací stůl a za ním seděl, z mého pohledu, mladý sympatický klučina. Pan profesor nás seznámil a Tobě řekl: „*Těch se držte. V technickém rozvoji Povodí Vltavy se můžete něco naučit.*“ Po letech, když jsem Ti blahopřál k udělení profesury jsem Ti tuto historiku připomněl s dovětkem: „*Žák nad učitele.*“

Ale naše role se obrátily již mnohem dříve. Učil jsi na stavební fakultě i mé dva syny, Honzu a Martina. Když odešel prof. Čábelka a ing. Libor Záruba, byl jsi pro mne poslední odborná autorita, ke které jsem chodil pro odborné rozumy a podporu celé řady netradičních řešení. Měl jsi pedagogické schopnosti a přístup k mladým lidem a byl Ti blízký názor Libora, že v technice neexistuje spojení slov „nejde to“. Oba víme, že v běžné technické praxi jde všechno. Pouze něco je snazší, něco je těžší, něco je levné, něco dražší, něco chytré, něco hloupé. Ale jde to. Navíc oproti dříve jmenovaným jsi byl výjimečný počítačový mág, jak rad nazývám lidi, kteří rozumí tomuto novému, pro mne nesrozumitelnému oboru.

A také, ač odborník, jsi byl přístupný názoru Alberta Einsteina, který kdysi řekl: „*Odborníci vědí velmi přesně, proč něco nejde udělat. Pak přijde nějaký pitomec, který neví, že to není možné a udělá to. Občas dokonce obstojně.*“

Tím jsi mi byl blízký, a proto jsem se k Tobě uchýloval s „nesmyslnými“ myšlenkami, které jsme pak spolu realizovali. Mezi ty drobnější projekty patřily i balené klapky hradící výšky 2,1 m nasazené na korunu starého pevného jezu pražského typu ve Veletově na Labi. Prof. Čábelka nás vyzval, abychom využili toto progresivní řešení jezové konstrukce, Ty jsi to spočítal a já prosadil.

Z větších konstrukcí to pak byly podpírané klapky o hradící výšce 5 m, které byly za podpory generálního ředitele doc. ing. Júliuse Bindera umístěny jako havarijní uzávěr do horního ohlaví plavebních komor VD Gabčíkovo. Byla to moje první zakázka, kterou vyrobily Strojírny Podzimek. Bez Tvé podpory a technické pomoci by tyto největší podpírané klapky v Evropě nikdy nebyly realizovány. Dodnes mi zní v uších Tvoje věta, kterou jsi mi řekl, když jsme se vraceli z Bratislavy: „*Tak jsi nás zase všechny nasměroval na jeden cíl.*“

Byl jsi to právě Ty, který jsi doporučil aplikovat tažené membrány jako mobilní protipovodňové hrazení. Pak jsi je spočítal a trvalo téměř 10 let, než se toto moderní a levné, pro mnohé těžko představitelné řešení uplatnilo při protipovodňové ochraně paláce Žofín v Praze.

Ale ještě předtím jsi mně vyprojektoval novou 11 podlažní věž do věže Jindřišské. Základy této 65 m vysoké středověké zvonice jsme museli podkopat o víc jak 1,5 m a tehdy jsem opravdu znervózněl. Diskutoval jsem o riziku druhé šikmé věže tentokrát ne v italské Pize, ale v české Praze i s Liborem Zárubou. Ten mne vyděsil větou: „*To víš, i velká věc se může převrhnout.*“ Od Libora to znělo varovně a tak jsem běžel, milý Františku, za Tebou. Ty jsi bez řečí přišel a osobně řídil výkopové práce a betonáž jednotlivých pasů a tak se nová věž ve věži Jindřišské stala na věky vizitkou Tvé inženýrské odvahy.

Tento poslední dopis, který Ti piši už tam nahoru, je projevem hluboké úcty k Tvým odborným znalostem, lidskému přístupu, k odvážným řešením a v neposlední řadě k mnohaletému přátelství, které vládlo mezi námi. Nevím, kdo Tě nahradí.

Tvůj
Josef Podzimek – Egil

Zemřel profesor František Čihák

Ve věku 54 let zemřel dne 22. července 2006 po šestiměsíčním boji s nepřízní osudu **prof. ing. František Čihák, DrSc.**, vedoucí katedry hydrotechniky, proděkan Stavební fakulty ČVUT, vynikající odborník v oboru vodních staveb a hydroenergetiky a zejména osobnost inspirující a pozitivně motivující své okolí.

František Čihák se narodil 23.2.1952 v Klatovech. Již v průběhu vysokoškolských studií prokazoval mimořádné schopnosti a podílel se na odborných pracích katedry hydrotechniky. Po čtyřleté praxi projektanta se v roce 1979 vrátil na fakultu, kde se díky mimořádnému nadání a vysoké pracovní výkonnosti záhy plně uplatnil ve vědeckovýzkumné i pedagogické práci. Zaměřil se hlavně na ocelové konstrukce vodních staveb a problematiku vodních elektráren, jeho odborný záběr se však postupně rozšiřoval i mimo obor hydrotechniky, a to zejména směrem k aplikacím výpočetní techniky.

Jeho pedagogické a vědecké schopnosti byly kromě jeho osobní prestiže mezi odbornou veřejností vyjádřeny v roce 1991 jmenováním docentem a v roce 2004 profesorem. Již v roce 2001 získal vědecký titul doktor technických věd.

V jeho tvůrčí práci bylo charakteristické propojení teoretických základů inženýrského stavitelství, aktuálních trendů rozvoje, nových technologií a potřeb praxe. Nacházel tak nová racionální řešení inženýrských problémů. Pro své mimořádné schopnosti byl odbornou veřejností vyhledáván často i v oborech mimo oblast jeho hlavního zaměření, např. při výstavbě jaderných elektráren, výškových budov apod. Nové myšlenky a realizace spojené se jménem František Čihák jsou však zejména v oblasti jezových konstrukcí, vodních elektráren a plavebních objektů. Výsledky jeho tvůrčí práce se uplatnily i v zahraničí, zejména v SRN, Jugoslávii, Itálii, Polsku, Slovenské republice i jinde.

Jako vysokoškolský učitel vedl studenty k samostatnosti a tvůrčímu myšlení, byl velmi náročný a přesto oblíbený.

Profesor František Čihák patřil k významným osobnostem ČVUT. Kromě několikaleté práce v akademických orgánech fakulty (po léta byl předsedou akademického senátu) se také podílel v kolektivu vedení fakulty na řešení četných náročných problémů přispívajících k rozvoji vysoké školy.

Byl aktivně činný v České komoře autorizovaných inženýrů a techniků, v Českém přehradním výboru, v Grantové agentuře ČR a v poradních sborech státních

orgánů. Ve stavební a soudní praxi byl také uznávaným znalcem.

František Čihák přes mimořádně velké pracovní vytížení vždy našel čas pro své okolí, pro radosti i problémy běžného života. Měl řadu ušlechtilých zájmů a plně se věnoval i své rodině.

Františka Čiháka jsme znali jako výjimečného odborníka pracujícího s extrémním nasazením na samé hranici fyzických možností, i když jsme jeho únavu a vypětí nepozorovali. Je škoda, že jeho pochopení pro druhé, otevřené srdce a radost z rodinného života nemohly plně kompenzovat následky pracovního vypětí.

Všichni jsme odchodem Františka Čiháka velmi zarmouceni. Nikdy nedoceníme ztrátu jeho laskavé lidské osobnosti a díla, které by jistě ještě vykonal.

Ladislav Satrapa



Možnosti rozvoje rekreačních vodních cest

Ing. Petr Forman, Societas Rudolphina, petr.forman@rudolphina.cz

Poznámka autora:

Mezi napsáním tohoto článku a jeho publikováním uběhlo několik týdnů. Mezitím byly jednotlivé Operační programy dopsány a prošly připomínkovým řízením. V současné době jsou tedy některá čísla a finanční objemy odlišné, než před časem. Například: vodní doprava se v tuto chvíli v OP Doprava „choulí“ v jediné prioritě spolu s regionálními železničními se společným objemem 800 mil. € na období 2007 – 2013, s tím, že neoficiálně má veškerým vodním cestám a přístavům prý připadnout pouhých 135 mil. €. Počítejme: jen plavební stupeň Děčín má stát kolem 3,5 mld. Kč...

Nicméně texty a finanční objemy stále ještě nejsou definitivní, protože konečné slovo o počtu a struktuře Operačních programů „padne“ až po vyjednávání s Evropskou komisí, tedy snad ke konci roku 2006. Proto jsem nepovažoval za nutné bezprostředně reagovat na aktuální znění, ostatně – možná je dobré si uvědomit, jakými změnami budeme postupně procházet. Uvidíme...

Rekreační a sportovní plavba je v celé Evropě důležitým segmentem cestovního ruchu a současně významnou složkou podnikání v tomto odvětví; je i významným příspěvkem ke zlepšování kvality života obyvatel. Dnes se již tyto aktivity týkají tisíců kilometrů vodních cest, a to zejména starších (a tedy s menšími rozměrovými parametry), na kterých již není reálná komerční nákladní plavba, i když samozřejmě existuje také řada příkladů symbiózy obou druhů plavby – nákladní i rekreační.

Pro rekreační plavbu se obnovila a modernizovala řada plavebních zařízení, vznikla dokonce i zařízení nová, a to nejen plavebních komor, ale i pozoruhodných lodních zdvihadel. Vlivem existence rekreačních vodních cest vzniklo množství rekreačních přístavů (marín), desítky společností, poskytujících možnost zapůjčení lodě pro rodinnou rekreaci, výrobci lodí, množství ubytovacích a stravovacích kapacit a jiné související aktivity. Velmi dobře funguje synergie rekreačních vodních cest a cyklostezek.

V České republice existuje řada regionů, kde je možný podobný vývoj, což si velmi dobře uvědomují představitelé řady krajů (například Jihomoravský, Zlínský, Jihočeský, Středočeský, Moravskoslezský, Královéhradecký, Pardubický a Ústecký). Pro příslušný rozvoj ovšem zatím chybí řada důležitých podmínek jak ve sféře financování, tak legislativního rámce. Tuto absenci si zřejmě uvědomují především na ministerstvu dopravy, kde existuje snaha na přípravu příslušného podprogramu, o rozvoji rekreační plavby se zmiňuje Dopravní politika ČR pro roky 2005-2013 a také návrh priorit MD financování z evropských fondů na období 2007-2013. Konceptní mezirezortně založený přístup ale zatím neexistuje.



Českobudějovičtí mají velmi hezký záměr - koncový přístav na rameni Maíše téměř ve středu města.

1. Rekreační plavba – – nový segment cestovního ruchu v ČR

Rekreační plavba je v celé Evropě již po řadu let jedním z dynamicky se rozvíjejících odvětví cestovního ruchu. Pro tyto účely se využívají tisíce kilometrů starších vodních cest zejména v Irsku, Skotsku, Anglii, Francii, Belgii, Nizozemí, Německu a Polsku, ale i v dalších zemích. Jedná se zpravidla o vodní cesty, které již svými parametry nepostačují konkurenci v komerční přepravě zboží, ale pro účely rekreační plavby jsou více než vyhovující. V některých případech se ovšem vodní cesty bez problémů využívají smíšeně pro rekreační i nákladní dopravu: například průplav Marna - Rýn ve Francii, oblast Horní Havoly a Meklenburských jezer v Německu a jiné. Rekreační plavba kvete i na standardních („větších“) vodních cestách, kde je souběh rekreační a komerční plavby samozřejmostí (Rýn, nizozemské vodní cesty, belgické vodní cesty, německý i rakouský Dunaj, velké průplavy v Německu a jiné, u nás Labe a Vltava). Některé ze starších evropských vodních cest se využívají v původní podobě, jiné se více či méně modernizují – častá je například automatizace provozu (průplav Marna - Rýn a jiné), což umožňuje bezobslužný nebo samoobslužný provoz plavebních komor. Pro rekreační plavbu vznikly i velmi impozantní nové stavby, například lodní zdvihač Arzwiller (Marna - Rýn), obnovené lodní zdvihač Anderton (Anglie), nebo unikátní futuristické zdvihač ve Falkirku (Skotsko). Podobné významné stavby jasně ilustrují význam rekreačních vodních cest. Další ilustrací jsou samozřejmě tisíce rekreačních lodí, ať už v individuálním vlastnictví, nebo ve vlastnictví řady půjčoven. Velmi rozšířené jsou půjčovny obytných lodí, které „cestovatelům“ poskytují po dobu plavby přiměřený komfort (kuchyň, jídelna, jedna či více ložnic, sprcha, WC). Na vodní cesty navazuje řada dalších turistických aktivit, dosažitelných pěšky, na kole, nebo automobilem.

V České republice se postavení rekreační a sportovní plavby, a tím i její infrastruktury, teprve dostává do povědomí veřejnosti a orgánů veřejné správy. Rekreační plavba se u nás zatím více či méně ztotožňuje s tradičním sjížděním toků (tedy pojmově se „sportovní plavbou“) a s několika desítkami osobních lodí na Labi, Vltavě a některých přehradních nádržích. Individuálních držitelů lodí u nás zatím není srovnatelně se západní Evropou, půjčovny obytných lodí se teprve začínají rozvíjet.

Dynamickou výjimkou je v ČR **Bařův kanál** na moravsko-slovenském pomezí, který se podařilo vyrvat ze zapomenutí a od konce 90. let prošel postupnou rekonstrukcí a modernizací. Počet návštěvníků plynule rok od roku roste, v roce 2004 jej využilo již kolem 60 000 turistů. Image přílehlého regionu se dnes již do značné míry spojuje i s Bařovým kanálem, který se postupně stává jakousi jednotící osou dalších aktivit, včetně přeshraničních.

Po roce 2000 se k projektům rekreační plavby – vedle krajů „Bařova kanálu“, tedy **Zlínského** a **Jihomoravského** - stále dynamičtěji připojují i další regiony, zejména pak **Jihočeský** a **Středočeský** kraj, které hodlají postupně dosáhnout průběžné splavnosti řeky Vltavy, na což navazuje řada dalších velmi zajímavých projektů cestovního ruchu. S novým projektem na využití řek pro rekreační plavbu přichází nyní také **Moravskoslezský** kraj, konkrétně Ostravsko (dílní části Odry, Ostravice, Opavy, Olše a Lučiny). Aktivita podobného charakteru se začínají připravovat i v krajích **Královéhradeckém** a **Pardubickém**, přístavy pro rekreační lodě vznikají, nebo se připravují i v kraji **Ústeckém**. Ze známých projektů se tedy rozvoj infrastruktury rekreační plavby týká, resp. bude týkat, celkem osmi krajů! Všechny tyto skutečnosti ukazují, že si politici v českých regionech začínají uvědomovat před-

nosti a potenciál rekreační plavby, a že jej začínají podporovat jednak jako **nový segment podnikání v oblasti cestovního ruchu**, jednak také jako důležitý prvek **zlepšování kvality života obyvatelstva**.

Rozvoj rekreační plavby je nemyslitelný bez rozvoje potřebné infrastruktury, v první řadě pak vyhovujících **rekreačních vodních cest**, přístavišť a kotvišť. Teprve na nich lze pak rozvíjet jak individuální aktivity, tak mnohovrstevné a mnohostranné podnikání. Problematika ale byla dlouhodobě mimo oblast zájmu (srovnejme například s všeobecně vnímanou podporou cyklostezek!), chybí základní dokumenty (opět srovnání – Národní strategie cyklistické dopravy; podobná zatím u rekreační plavby chybí), řada zákonů nebo i jen zvyklostí tvoří vějíř velmi obtížně zdatelných překážek. O systematickém přístupu pak nelze v tuto chvíli vůbec hovořit.

Přísun strukturálních fondů v letech 2007 - 2013 je jedinečnou příležitostí pro podstatnou změnu, pro významné investice v tomto oboru. Mají-li ovšem regiony tuto možnost využít, je nutné včas vymezit jasný **prostor v souvisejících operačních programech** a také iniciovat a prosadit některé **legislativní změny**, které zajistí „příznivější“ prostředí. Vhodným centrálním dokumentem a nástrojem by pak byla **Národní strategie rekreační plavby**.

2. Předpokládané projekty v období 2007 - 2013

V současné době je známo několik významných záměrů, které již formulovaly, nebo připravují jednotlivé regiony, do jisté míry lze odhadnout i jejich finanční náročnost. Všechny tyto projekty již byly popsány alespoň do té míry, že je prokázána jejich technická proveditelnost, marketingová perspektivnost a ekonomická efektivita. Nelze samozřejmě vyloučit vznik dalších projektů.

Dále uvedené odhady nákladů se týkají pouze základní infrastruktury, tedy samotných vodních cest. Investice do doprovodné infrastruktury se předpokládají souběhem soukromých a veřejných prostředků – ať už v rámci strukturálních fondů, nebo mimo ně.

Projekty jsou v různém stadiu připravenosti, nicméně lze předpokládat, že všechny jsou za vhodných podmínek realizovatelné v období 2007 - 2013. Částka 6210 mil. Kč (s DPH 7390 mil. Kč) se jeví jako poměrně vysoká, nicméně je dobré si uvědomit, že jde o „nastartování“ oboru, který je u nás (až na výjimky) prakticky nový. Z hlediska finančního objemu přitom tvoří jen cca 0,7% (s DPH 0,84%) předpokládaného objemu strukturálních fondů a Fondu soudržnosti (včetně národního kofinancování jde o 883,04 mld. Kč) pro výše uvedené období.

Přehled dnes známých navrhovaných projektů pro období 2007-2013 (odhady nákladů se uvádějí bez DPH)

Nositel Projektu	Obsah Projektu	Odhad nákladů (mil. Kč)
Jihočeský kraj	Dokončení splavnosti Vltavy v úseku České Budějovice - Kořensko (nádrž VD Orlík)	700
Středočeský kraj	Dokončení splavnosti Vltavy v úseku nádrž VD Orlík – Třebenice (pod VD Slapy)	800
Královéhradecký kraj	Rekreační plavba po Labi v úseku (Pardubice) – Opatovice – Jaroměř	500
Ostrava (MStK)	Využití (části) řek Odry, Ostravice, Lučiny, Opava a Olše pro rekreační plavbu	3 460
Zlínský kraj	Prodloužení Bařova kanálu (sever)	250
Jihomoravský kraj	Prodloužení Bařova kanálu (Hodonín – soutok Morava/Dyje)	500
	CELKEM	6 210

3. Financovatelnost záměrů

Pro financování programu rekreační plavby lze pro období 2007 – 2013 identifikovat několik základních zdrojů:

- OP Doprava (Operační program Doprava na ministerstvu dopravy)
- ROP (Regionální operační programy)
- IOP (Integrovaný operační program na ministerstvu pro místní rozvoj)
- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury)
- EÚP (Evropská územní spolupráce – nástupce Interregu)
- další veřejné zdroje (rozpočty krajů a obcí, programy MMR) a soukromé zdroje

3.1. Operační program Doprava (OPD)

V současné době existuje Operační program Infrastruktura, který věnuje v tomto programovém období na dopravní projekty 114,3 mil. € (včetně národního kofinancování), z toho na vodní cesty zhruba 10,5%, tedy 12,011 mil. € (zhruba 360 mil. Kč). Hlavní překážkou pro projekty rekreační plavby se jevila být neexistence příslušného programu či podprogramu pro infrastrukturu rekreační plavby.

Pro období 2007-2013 se předpokládá existence samostatného Operačního programu Doprava (OPD). Národní rozvojový plán počítá ve svém prvním návrhu pro OPD s prostředky z Fondu soudržnosti (CF) a Evropského regionálního rozvojového fondu (ERDF) v celkové výši cca 150,1 mld. Kč, spolu s národním spolufinancováním 176,6 mld. Kč, a to na všechny dopravní obory. Rozdělení mezi obory není v této době (psáno 29. 3. 2006) ještě známo. Pokud by na vodní cesty připadlo hypoteticky opět zhruba 10,5 % jako v minulém období, bylo by pro vodocestné záměry k dispozici celkem zhruba 18,5 mld. Kč. Reálnější ale asi budou spíše úvahy z poloviny roku 2005, kdy se pro vodní cesty sítě TEN-T a navazující počítalo s 5191 mil. Kč a na přístavy a regionální vodní cesty mělo připadnout 3410 mil. Kč. Uvedené částky je ale nutné stále chápat jako velmi předběžné, a to i v tuto chvíli, kdy by operační programy již měly být prakticky hotové.

Při zvážení dalších záměrů předběžně uvažovat **na regionální vodní cesty** max. s 50-60% částky, uvažované na přístavy a regionální vodní cesty, tj. kolem 1700 – 2050 mil. Kč, s národním spolufinancováním tedy **2270 – 2730 mil.**



Po řece Opavě by Ostravané měli doplout za rekreací na Hlučínské jezero.

Kč. Dotace jsou zatím určeny pouze pro vodní cesty dopravně významné dle zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě (viz dále).

3.2. Regionální operační programy (ROP)

Současný Společný regionální operační program (SROP) uvádí v opatření 4.2 „Rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch“ zaměření dotací mj. takto: „obnova a rozvoj turistických stezek, infrastruktury **rekreační plavby**, cyklostezek a cyklotras včetně doplňkových zařízení“. V rámci toho se pak v podopatření 4.2.1 „Podpora nadregionální infrastruktury cestovního ruchu“ uvádí „budování dálkových cyklostezek a cyklotras včetně doplňkové infrastruktury, **budování infrastruktury pro rekreační plavbu**“ a podobně v podopatření 4.2.2 „Podpora regionální a místní infrastruktury cestovního ruchu“ se mj. píše „rozvoj vybavení a zařízení turistických středisek, zejména z hlediska občanské vybavenosti v oblasti sportu a rekreace, **infrastruktura rekreační plavby**“. Celkem na všechny typy projektů bylo v podopatření 4.2.1 včetně národního kofinancování alokováno 79 405 mil. €, ve 4.2.2. 74 540 mil. €.

Pro období 2007-2013 se připravují samostatné Regionální operační programy (ROP) na úrovni NUTS II. Roční alokace prostředků pro jednotlivé NUTS II zatím není známá. Níže v tabulce se vychází z velmi předběžných a konzervativně pojatých odhadů pro jednotlivé kraje, za základ se bere 12% z celkových prostředků, přijatých z EU, jak předpokládá 1. návrh Národního rozvojového plánu – kraje ovšem nárokují zvýšení tohoto podílu. Přitom se ve většině ROPů předpokládá, že na infrastrukturu cestovního ruchu by bylo věnováno cca 20% z každoroční krajské alokace. Na rekreační vodní cesty by za významné regionální podpory mohlo připadnout z daného objemu prostředků z kapitoly cestovního ruchu až cca 20% z této částky, tedy 4% z roční alokace, což se uvádí dále v tabulce sumárně za celé období 2007-2013 (tedy za 7 let). Kofinancování se uvažuje ve výši 25% (souvisí to z převahou „veřejných“ projektů s předpokládaným kofinancováním 15%) z celkové veřejné podpory. Uvádějí se pouze kraje s předpokládanými většími investicemi do základní infrastruktury veřejných rekreačních vodních cest, tedy nikoli turistické vodní cesty a nikoli doprovodná infrastruktura cestovního ruchu, což by se mohlo týkat ještě dalších krajů.



Plavební komora v Hluboké nad Vltavou bude na místě původní vorové propusti.

Souhrn možných prostředků pro rekreační vodní cesty z ROPů za roky 2007-2013			
Kraj	dotace EU (4% z alokace)	Kofinancování (25% z celkové dotace)	Celkem (mil. Kč)
Jihočeský	202	67	269
Středočeský	400	133	533
Královéhradecký	142	47	189
Moravskoslezský	589	197	786
Zlínský	244	82	326
Jihomoravský	263	87	350
		CELKEM	2 453

Tyto prostředky by bylo možné uvolnit na program rekreačních vodních cest samozřejmě pouze za optimistického předpokladu vysoké podpory ze strany regionální veřejné správy. V každém případě se jeví, že finanční prostor pro program lze i v ROPech vytvořit ve velmi slušné výši, až **2453 mil. Kč**.

3.3. Integrovaný operační program

Program, připravovaný na MMR ČR, má obsahovat řadu aktivit, mimo jiné také nadregionální projekty cestovního ruchu. Celkový objem IOP se zatím předpokládá ve výši 60,047 mld. Kč, s národním kofinancováním 70,644 mld. Kč. Snahou je alokovat pro nadregionální projekty cestovního ruchu zhruba 30% těchto prostředků, tedy cca 21,2 mld. Kč. Pokud by se podařilo předložit kvalitní nadregionální projekty – zde by mohlo jít například o ostravské projekty (Moravskoslezský kraj a Polsko) projekty na Vltavě (Jihočeský a Středočeský kraj) a na Baťově kanálu (Zlínský



U jezu v Českém Vrbném by měla již brzy vzniknout plavební komora.



Ochranný přístav rekreačních lodí by měl vzniknout u současného vodáckého areálu v Českém Vrbném.



Splavná Vltava končí podle zákona u Jiráskova jezu v Českých Budějovicích.

a Jihomoravský kraj) – pak není nereálné získat mezi 5 až 10% z prostředků určených na cestovní ruch, tedy **kolem 1,05 až 2,1 mld. Kč**.

3.4. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Oblast financování rozvoje vodních cest z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) zůstane, nebude-li navržena a schválena vhodná legislativní změna, stejná, jako doposud, tj. omezí se na dopravně významné vodní cesty, což se týká i spolufinancování strukturálních fondů EU.

Objem využitelných prostředků pro přímé financování rekreačních vodních cest nelze odhadnout, závisí nejen na celkovém rozpočtu SFDI (schvaluje Sněmovna PČR), tak i na schválených rozpočtových položkách SFDI (dtto), což bude souviset i s programy MD ČR. V současné době se prostředky, věnované na infrastrukturu rekreační plavby pohybují v jednotkách milionů Kč (rok 2005 – 3 mil. Kč, návrh 2006 – 33,8 mil. Kč, předpoklad 2007 – 49,7 mil. Kč).

Pokud se na MD podaří vytvořit nový podprogram pro rekreační vodní cesty, lze odhadnout roční dotaci na tento účel ve větší výši, než doposud, maximálně ji lze ale odhadnout na 100 - 150 mil. Kč/rok, tedy za období 2007 – 2013 na max. **700 – 1050 mil. Kč**.

3.5. Evropská územní spolupráce

Nástupcem dnešní iniciativy Společenství Interreg má být program Evropská územní spolupráce, na který se má věnovat zhruba 13,11 mld. Kč na celé období 2007 - 2013, a to v poměru 50:50 na přeshraniční spolupráci a na mezinárodní projekty. Tak by na pět hraničních území ČR mohlo připadnout kolem 6,5 mld. Kč. Z hlediska jejich využití pro program rekreační plavby lze očekávat – pokud bude v EÚS naprogramována také infrastruktura cestovního ruchu - že prostředky by se mohly v této aktivitě využít, ale zřejmě jen na malé projekty (např. přístaviště a další menší infrastruktura). Proto se s nimi v dalších propočtech, věnovaných vodním cestám, jmenovitě neuvažuje. Rozhodně by ale mohly posloužit tak, jako například v současnosti Interreg IIIA na hranici ČR – SR, kde byly schváleny k financování projekty přístavišť rekreační plavby v Hodoníně (ČR) a ve Skalici (SR).

3.6. Jiné zdroje

Státní rozpočet: Jeho přímá účast na projektech rekreační plavby není reálná, uplatní se ovšem zprostředkovaně, a to dvěma způsoby: jednak spolufinancováním OPD (dříve OPI), ROPů (dříve SRP) a IOP, jednak naplňováním rozpočtu SFDI. Všechny tyto možnosti již jsou zahrnuty v předěšlých kapitolách.

Národní dotační tituly: Zde je možné uvažovat pouze

o Státním programu podpory cestovního ruchu (MMR), resp. jeho podprogramu Podpora budování doprovodné infrastruktury cestovního ruchu pro sportovně-rekreační aktivity, kde je infrastruktura pro rekreační a sportovní plavbu jednou z podporovaných aktivit. Celý Státní program má ovšem každoročně objem cca 150 mil. Kč, zmíněný podprogram pak mezi 50 - 70 mil. Kč. Každoročně je významný převis projektů nad možnostmi financování. Poskytované dotace na jeden projekt (do 50% nákladů) se pohybují zhruba v rozmezí 0,8 – 3,0 mil. Kč, což nemá pro program infrastruktury rekreační plavby zásadní význam. Navíc lze očekávat tlak na omezování objemu těchto programů, protože většinu prostředků spotřebovuje spolufinancování strukturálních fondů. Obecně lze uvažovat o financování některých menších doprovodných projektů.

Regionální a obecní rozpočty: Mohou se spolupodílet na financování projektů, dotovaných ze strukturálních fondů, případně financovat některé menší doprovodné akce.

Soukromé zdroje: Jejich prostor bude zejména u doprovod-

ných podnikatelských aktivit – ubytování, stravování, přístaviště, maríny atd. Základní infrastrukturu financovat v principu nemohou, protože nejsou přímými příjemci výnosů (daně).

3.7. Dostupné zdroje celkem

Lze konstatovat, že pro základní infrastrukturu – rekreační vodní cesty – lze aktivizovat prostředky z připravovaného Operačního programu Doprava (OPD), z Regionálních operačních programů (ROPů) v alokacích na dotčené kraje, z uvažovaného Integrovaného operačního programu (IOP) a podle možností a legislativní přípravy také ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Přitom zatím není nutné rozlišovat mezi dopravně významnými vodními cestami na straně jedné a vodními cestami účelovými a ostatními na straně druhé.

Na doprovodné investice, které nejsou předmětem tohoto materiálu, lze najít prostředky v ROPEch, v IOPu, případně v národních dotačních titulech a samozřejmě také ze soukromých zdrojů.

Možné zdroje financování rekreačních vodních cest v období 2007-2015		
Zdroj		mil. Kč
Operační program Doprava		2 270 – 2 730
	z alokace Jihočeského kraje	269
	z alokace Středočeského kraje	533
Regionální operační programy	z alokace Královéhradeckého kraje	189
	z alokace Moravskoslezského kraje	786
	z alokace Zlínského kraje	326
	z alokace Jihomoravského kraje	350
Integrovaný regionální operační program		1 050 – 2 100
Státní fond dopravní infrastruktury		700 – 1 050
CELKEM		6 473 – 8 333

Z tohoto přehledu možných zdrojů financování rozvoje rekreačních vodních cest lze tedy učinit závěr, že za příznivých okolností je program v rozsahu cca 6,2 mld. Kč v podstatě financovatelný.

4. Postavení rekreační plavby v různých dokumentech

4.1. Národní strategie rekreační plavby

Postavení rekreační plavby a její infrastruktury je zde nulové, protože **takový dokument zatím neexistuje**. Jeho absence je ovšem velkou překážkou jak například při programování operačních programů, tak i při projednávání jednotlivých staveb. Zvláště obtížný je pak schvalovací proces na financování na MD ČR a SFDI, kde zodpovědní pracovníci postrádají oporu ve vládou přijatém centrálním dokumentu.

Vznik takového dokumentu (podobného Národní strategii cyklistické dopravy) by nejspíše příslušel MD ČR nebo MMR ČR, případně by mohl vzniknout jejich spoluprací. Zatím se na něm ale oficiálně nepracuje, a naděje, že by vznikla strategie srovnatelná se strategií cyklo dopravy, není velká. Na MD se ale připravuje podprogram podpory rekreační plavby (ten musí být schválen MF ČR). Dlužno podotknout, že se zde předpokládají zatím pouze projekty na dopravně významných vodních cestách, protože dále dnes kompetence MD ČR nesaahají (viz zákon č. 114/95 Sb.,

o vnitrozemské plavbě), totéž se týká SFDI. To ovšem znamená překážku pro některé předpokládané projekty mimo rámec dopravně významných vodních cest.

4.2. Dopravní politika

Dopravní politika ČR pro roky 2005 - 2013 byla předložena vládě ČR ministerstvem dopravy v červnu 2005 a vládou následně schválena. K otázce rekreační plavby se v kapitole 3.1.7 uvádí: „Rovněž je vhodné **zlepšovat podmínky pro rozvoj rekreační plavby** s ohledem na ostatní funkce vodních toků a nádrží“. V kapitole 4.2.2.3 (Hlavní projekty rozvoje vodních cest) předpokládá „**přípravit projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných vodních cestách**“ (tedy opět bohužel bez ostatních vodních cest, pouze dopravně významné). Dále se mezi úkoly MD uvádí úkol novelizovat zákon č. 114/95 Sb. tak, aby se upravily podmínky pro rekreační plavbu. Také zde se ale zatím předpokládají zatím pouze projekty v rámci dopravně významných vodních cest.

4.3. Zákon o vnitrozemské plavbě

Zákon č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě, definuje mj. druhy vodních cest a také jejich součásti (příloha č. 1). V § 3 se uvádějí vodní cesty sledované a ostatní. Sledované vodní cesty se dále dělí na dopravně významné a účelové (na nich se provozuje pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu, jsou určeny vyhláškou č.

222/1995 Sb., § 3). Významné vodní cesty se dále dělí na využívané a využitelné.

Z tohoto pohledu je významné, že § 4 zákona č. 114/95 Sb. výslovně uvádí, že ministerstvo dopravy vykonává působnost v oblasti péče o rozvoj a modernizaci jen pro **dopravně významné vodní cesty**. Investování do účelových a ostatních vodních cest není tímto zákonem upraveno. Totéž se týká i investorské organizace Ředitelství vodních cest ČR v působnosti ministerstva dopravy.

Ze zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě, a souvisejících vyhlášek vyplývají také parametry rekreačních vodních cest a jejich objektů. Parametry rekreačních vodních cest dostaly nový impuls nedávným vydáním vyhlášky č. 666/2004 Sb., která částečně novelizuje vyhlášku č. 222/1995 Sb. Zde se totiž zavádí nová třída vodních cest – tř. "0", která parametricky vychází z rozměrů plavebních zařízení na Baťově kanálu. Vyhláška stanovuje charakteristiku plavidel délka x šířka x ponor na hodnotách 20,0 x 5,0 x 1,2 m, pro plavební zařízení zavádí minimální délku 38,4 m, a minimální šířku 5,3 m; minimální hloubka plavební dráhy se uvádí 1,50 m.

4.4. Zákon o SFDI

Zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury uvádí v § 2, odst. 1d) výslovně, že účelem SFDI je mj. **„financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest“**. Z toho jednoznačně vyplývá, že zde lze v současné době počítat pouze s případnou podporou záměrů na dopravně významných vodních cestách a bez jeho změny nelze uvažovat o podpoře záměrů a projektů na účelových a ostatních vodních cestách.

4.5. Zákon o vodách

Zákon č. 254 /2001 Sb., o vodách, se investic do vodních cest netýká. V § 47 „Správa vodních toků“ se uvádí princip péče o vodní cesty, kdy odst. 4b) ukládá povinnost **„udržovat splavnost využívaných dopravně významných vodních cest a vytyčovat plavební dráhu na vodních cestách“** (stran vytyčování plavební dráhy tu tedy není omezení jen na vodní cesty dopravně významné). Z toho vyplývá, že péče o účelové a ostatní vodní cesty není kodifikována a je rozdělena mezi státní podniky Povodí a vlastníky vodních cest (například pískovny) víceméně zvykovým právem.

Určitým východiskem pro účelové a ostatní vodní cesty by mohl být odst. 4c) stejného § 47 vodního zákona, který praví, že správce vodního toku má za povinnost „udržovat v řádném stavu a provozovat i cizí vodní díla, pokud tak rozhodne vodoprávní úřad“. Odkaz na § 59, odst. 3 ovšem vymezuje, že se tak děje pouze v případě veřejného zájmu a jestliže své povinnosti neplní ten, kdo je k tomu povinen. Je tedy patrné, že provozování plavebních objektů mimo dopravně významné vodní cesty není v tuto chvíli zcela jasné a nelze je bez dalších úprav nebo dohod považovat za uzavřenou a jednoznačnou záležitost. Protože § 47, odst. 1c) uvádí, že správci vodních toků provozují a udržují vodní díla, která mají ve vlastnictví, nebo užívají z jiného právního důvodu, bude vhodné uvažovat i o takovém řešení, kdy nově postavené objekty na ostatních vodních cestách by se právně čistým způsobem podřídily režimu, který předpoklá-



Odra u Landeku.



Ostravice v samém centru města by se měla humanizovat a oživit.

dá toto ustanovení. Přitom je ovšem nutné respektovat pravidla dotací – ať už národních, nebo „evropských“. To vše musí být také řádně projednáno se státními podniky Povodí, ministerstvem zemědělství a ministerstvem dopravy.

Zcela principiálním problémem je ale financování údržby a provozu vodních cest, a to bez ohledu na jejich statut.

5. Co je nutné vykonat

Aby byl program rozvoje rekreačních vodních cest – nutné podmínky pro rozvoj rekreační plavby – reálný, je nutné vykonat řadu kroků. Některé z nich jsou nutné obecně, některé se týkají pouze účelových a ostatních vodních cest, které nejsou v zákonech tak ošetřeny, jako vodní cesty dopravně významné.

Podporu rozvoje rekreační plavby je nutné včas ošetřit v textech vhodných **operačních programů**, dále úpravami některých **zákonů** a v neposlední řadě je vhodné zasadit se o vznik koncepčního dokumentu, například **Národní strategie rekreační plavby**.

5.1. Operační programy

Jak již bylo uvedeno v 3. kapitole, zdroje financování pro období 2007 - 2013 lze hledat zejména v různých budoucích operačních programech. K tomu je ale nutné včas „dohlédnout“ na vhodnou textaci, a to jak v Operačním programu Doprava a Integrovaném operačním programu, tak v příslušných Regionálních operačních programech.

5.2. Zákony

Současná podoba souvisejících zákonů je „šita“ na míru především nákladní lodní dopravě. Pro rekreační plavbu je lze využít pouze v rámci „dopravně významných vodních cest“, pro účelové a ostatní po investiční stránce nevyhovují.

Zákon o vnitrozemské plavbě

Zákon č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě (+ vyhláška č. 222/95 Sb.) mj. upravuje systém investování do vodních cest, a to zatím výslovně do dopravně významných vodních cest.

Co je potřeba změnit:

Kromě jiných drobnějších úprav by bylo vhodné se pokusit v § 4 rozšířit dosavadní znění „Působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává ministerstvo dopravy...“ např. o slova „...**a rovněž vodních cest účelových a ostatních v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem.**“

Je to důležité zejména pro možnost financování ze strany SFDI a také pro investorskou činnost ze strany ŘVC ČR.

Zákon o SFDI

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, se dnes v oblasti financování vodních cest rovněž týká jen vodních cest dopravně významných.

Co je potřeba změnit:

Společně se změnou v § 3 zákona č. 114/95 (viz výše) pozměnit současné znění § 2, odst. 1 v zákoně č. 104/2000 Sb. z dnešního textu „financování výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest,“ na text „financování výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest **a dalších vodních cest, zahrnutých do programů MD, nebo schválených k financování z fondů EU**“

Je to důležité jak pro spolufinancování strukturálních a dalších evropských fondů (pokud bude uplatněno), tak pro případné přímé investice SFDI a také pro budoucí modernizace a rekonstrukce.

Zákon o vodách

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, se z hlediska působnosti (správy) ze strany státních podniků Povodí týká jen **využívaných dopravně významných vodních cest**. To brání jednak správě vybraných ostatních a účelových vodních cest, jednak například obnově zanesených vodních cest před jejich přeměnou z „využitelných“ na „využívané“, což se děje úpravou zákona o vnitrozemské plavbě.

Co je potřeba změnit:

Cestou by mohla být úprava v § 47, odst. 4b), kdy by se dnešní text, určující povinnost podniků Povodí „udržovat splavnost využívaných dopravně významných vodních cest a vytyčovat plavební dráhu na vodních cestách“ doplnil o slova „...**a udržování splavnosti dalších vodních cest po dohodě s ministerstvem dopravy**“.

Zcela zásadní je ale hlavně to, aby státní podniky Povodí měly prostředky na údržbu a provoz vodních cest (nejen rekreačních), protože v opačném případě, kdy v rozpočtu ministerstva zemědělství je k tomuto účelu rozpočtována „0“, se podniky Povodí zákonitě zdráhají rozšiřovat rozsah svých správcovských povinností přebíráním nových staveb.

5.3. Konceptní materiál

Rozvoj rekreační plavby a její infrastruktury je zatím silně poznamenán tím, že pro něj neexistuje žádný konceptní

materiál, o který by se mohly opírat jednotlivé kroky. To silně kontrastuje se stavem například v oblasti cyklostezek, kde byla v letech 2003 - 2004 péčí MMR ČR a MD ČR zpracována „Národní strategie cyklistické dopravy“. Podobný materiál by byl vysoce účelný, potřebný a aktuální také v oblasti rekreační plavby.

6. Závěry

V návaznosti na analýzu, obsaženou v předešlých kapitolách, lze vyslovit několik myšlenek a věcných závěrů:

- 1) rekreační plavba je významným segmentem cestovního ruchu v Evropě (viz kapitola 1);
- 2) v ČR jsou podmínky pro rozvoj rekreační plavby;
- 3) **nejméně v 6 krajích** existují projekty a záměry rozvoje rekreačních vodních cest, a to v různém stádiu přípravy (viz kap. 2);
- 4) tyto záměry jsou za rozumných podmínek a za dobré přípravy **financovatelné** jak z národních, tak zejména z evropských zdrojů (viz kap. 3);
- 5) pro možnost realizace je nutné včas zajistit vhodnou textaci příslušných **operačních programů** (viz kap. 5.1);
- 6) vhodné jsou také novely některých **zákonů** (viz kap. 5.2);
- 7) velmi potřebný by byl vznik **konceptního materiálu**, např. Národní strategie rekreační plavby (viz kap. 5.3),
- 8) celý program je nerealizovatelný bez jasného a kompetentního **manažerského vedení**, a to buď na úrovni některého resortu, nebo na úrovni Asociace krajů České republiky.

A ještě pár slov

Strukturální fondy (SF) mají některé zvláštnosti, s nimiž je nutné počítat a čím se liší například od prostředků Státního rozpočtu (SR) a rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI):

- 1) strukturální fondy rozněčují fantazii, protože mají být použity na projekty (tedy nikoli na pouhé stavění), ovšem projekty musí být komplexně pojaté a efektivní – což rozhodně zatím není dominantním kritériem u Státního rozpočtu; proto nechť pracuje fantazie, ale řádně a věcně ukotvená - financujeme jen to, co je na daném projektu opravdu efektivní;
- 2) projekty do strukturálních fondů by měly mezi sebou soutěžit svojí kvalitou, nikoli jen tím, „kdo dřív přijde“ (což teď u některých resortů bylo);
- 3) strukturální fondy jsou finančně ohraničené (na rozdíl od Státního rozpočtu, který je v čase vlastně do jisté míry neomezený), do roku 2013 budou pro jednotlivé země dané pevné limity a později již ČR asi tyto prostředky neobdrží; proto je na místě rozpočtová uměřenost a nesobeckost, aby „zbylo“ i na jiné regiony a projekty;
- 4) strukturální fondy jsou omezené také časově, a to pravidlem n + 2, které znamená, že prostředky, alokované například na rok 2007 musí být využity a vyúčtovány nejpozději do konce roku 2009; proto musí být projekty dobře a rychle připravené (není čas na nekonečné diskuze) a dobře řízené;
- 5) příprava, vypořádání a vyúčtování financí ze strukturálních fondů je o něco složitější, než u Státního rozpočtu;
- 6) to vše znamená, že základem úspěchu je dobrý projekt a zejména dobré projektové řízení.

Marketingová analýza „splavnění Vltavy“

Ing. Michal Burian, Ph. D.

Marketingová analýza „splavnění Vltavy“ byla zpracována koncem roku 2005 s cílem poskytnout podklady pro výpočet ekonomické efektivity staveb nezbytných pro zajištění průběžné splavnosti řeky Vltavy, jak jsou popsány v investičních záměrech „Vltava 1, úsek České Budějovice/Nový most – Hluboká nad Vltavou“ a „Vltava 2, úsek České Budějovice/Jiráskův jez-Kořensko“.

Z pohledu do historie využití Vltavy pro plavbu je zřejmé, že potřeby splavnění této vodní cesty byly silně ovlivněny dobou svého vzniku a společensko-politickými a hospodářskými poměry. Zatímco jednu dobu převažovaly požadavky na nákladní plavbu či na výrobu elektrické energie, dnes nabývá na významu plavba rekreační, jež se stává vysoce atraktivní a ekonomicky výnosnou formou udržitelného cestovního ruchu. Právě tento pohled byl určující při zpracovávání marketingové analýzy.

Rekreační plavba se v poslední době stále více stává významným impulsem pro rozvoj udržitelného a životní prostředí nedevastujícího cestovního ruchu s významným ekonomickým přínosem, zatímco nákladní doprava poněkud ustupuje do pozadí. To je zřejmé i z pohledu do vyspělého zahraničí. Tam se rekreační plavba stala významným fenoménem, jenž svým multiplikačním efektem roztáčí kola množství dalších ekonomických aktivit zejména v oblasti služeb cestovního ruchu, přispívá k prevenci depopulace venkova, mění portfolio pracovních míst z výrobní sféry do sféry služeb, což má významný vliv na udržení zaměstnanosti v době, kdy se výrobní činnosti stále více a rychleji přesouvají na východ a do Asie. Rekreační plavba je významným odvětvím udržitelného cestovního ruchu zejména ve Velké Británii, zemích Beneluxu, Francii i Německu. Aktivita směřující k podpoře rozvoje rekreační plavby mají dobrou návratnost a široký efekt, zásadně přesahující samotnou vodní cestu, neboť uživatelé rekreační plavby jsou z velké části ekonomicky dobře situované vrstvy, jež mají vysokou schopnost útrat v místě své dovolené a využívají široké spektrum služeb nejenom přímo na vodní cestě, ale i v širokém okolí. Vodní cesty využívané pro rekreační plavbu jsou zhusta vybaveny různými technickými zařízeními, jako jsou zdymadla, jezy či výtahy. Vodní díla jsou

také v mnohých případech vybavena pro energetické využití. Často se jedná o zařízení historické hodnoty, jež mají statut technických památek, dokládající um svých tvůrců, nebo naopak se jedná o nová moderní zařízení (např. Baťův kanál na Moravě, vodní cesta Liverpool - Leeds v Británii či například rotační lodní zdvihadlo Falkirk).

Rekreační plavbou se pro marketingové posouzení rozumí zejména provoz lodí o hmotnosti do 300 t, a to lodí obytných (nájemních či soukromých) s kapacitou v jednotkách osob k tomuto účelu speciálně postavených (zejména hausbótů, rekreačních plavidel typu Pénichette apod.), dále lodí osobních s kapacitou v desítkách – stovkách osob (výletní parníky a kajutové lodě). Na určitých úsecích sem lze zařadit také rekreační či sportovní vodácké aktivity (kanoa, rafty, kajaky), okrajově také provoz motorových člunů a skútrů.

I pro rekreační plavbu platí, že dosažení očekávaných přínosů je možné pouze za předpokladu spojitého provozu na vodní cestě. Za současného stavu některé úseky umožňují plavbu lodím o nosnosti 1000 t, jiné úseky umožňují plavbu pouze lodím menším (do 3,5 t), než by odpovídalo skutečným možnostem (300 t) a v některých úsecích nelze plavbu, a to ani nejmenších lodí, provozovat vůbec. Přitom je vltavská vodní cesta dle vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č.2221/1995 „dopravně významná vodní cesta I. třídy“ a dle Evropské dohody ze Ženevy z roku 1996 o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) je Vltava v úseku Mělník - Slapy označena jako mezinárodní vodní cesta E 20 - 06. Bez příslušných stavebních úprav a souvisejících opatření nelze v zájmovém území žádný rozhodující impuls pro rozvoj cestovního ruchu a s tím spojených pracovních příležitostí v terciární sféře očekávat. Realizace samostatného, avšak na hodnocené investiční záměry úzce propojeného, projektu města České Budějovice „Město a voda“ by přinesla další synergický efekt. Tento pohled je pak nezbytné rozšířit o úvahu nad přínosy rozvoje rekreační plavby na trh cestovního ruchu v tuzemsku, na postavení České republiky na trhu cestovního ruchu a to vše ve světle nejnovějších trendů světového cestovního ruchu akcentujícího udržitelnost ve všech třech svých

aspektech, tedy environmentálním, socio-kulturním a ekonomickým.

Marketingová analýza „splavnění Vltavy“ se od samého počátku zamýšlela nad celou situací z pohledu potřeb jednotlivých cílových skupin (turistů) s prioritou těch, které mají pro ekonomickou návratnost projektu největší význam, přičemž byly akcentovány také přínosy nefinanční a rozsáhlý dopad projektu na široké území. Jejím cílem nebylo podávat vyčerpávající přehledy o existujících památkách či shromažďovat rozsáhlé soubory nesouvisejících statistických dat, pokud neměly přímou provázanost na konkrétní marketingové hodnocení nebo plánování.

Zájmové území zasahuje jižní část Středočeského kraje a severní část Jihočeského kraje a má podle Ústavu územního rozvoje zvýšený až vysoký potenciál. Bohužel je v mnoha případech rekreace a cestovním ruchem a jeho dosavadním vývojem také poznamenána a limitována. Zájmová oblast je zejména ve Středočeském kraji tradičním rekreačním zázemím pro obyvatele Prahy. Důsledkem toho je vysoká koncentrace rekreačních objektů, středisek a ubytovacích kapacit, což vede v některých místech v okolí řeky k neúměrnému zatížení rekreačními aktivitami, hlukem, odpady. Dochází ke křížení zájmů a konfliktům (vodní motorismus versus rekreace, versus rybářství atd.) i k eutrofizaci vod Vltavy (Orlík i Slapy), znečišťování fekáliemi, úkapy ropných produktů z malých plavidel atd. Nízká kvalita vody, ve které se nedá koupat, pak nevede ke zvyšování renomé zájmové oblasti jako žádoucí destinace pro rekreaci. Důsledkem je nízká ekonomická výtěžnost cestovního ruchu a rekreace, neboť nabídka se zaměřuje na méně náročné cílové skupiny, což vede k nízkým zpětným investicím do rozvoje cestovního ruchu a rekreace. Řešením je zvýšení ekonomické výtěžnosti cestovního ruchu takovými aktivitami, jež nebudou stávajícím stavem oblasti trpět. Rekreační plavba mezi ně jednoznačně patří, neboť ji zhusta provozují ekonomicky silné skupiny obyvatelstva se sklonem k vyšším útratám.

Ochota návštěvníků a turistů přijmout nabídku rekreační plavby mezi Prahou a Českými Budějovicemi však závisí na mnoha faktorech. Jde nejenom o nabídku služeb přímo spojených s plavbou, o doprovodnou infrastrukturu, atraktivitu území, poměr mezi cenou a „výkonem“,

postavení konkurenčních regionů, demografické i módní trendy, jež určují budoucí poptávku.

Provedené průzkumy zájmového území nesignalizují nějaký zásadní nedostatek ve značení turistických cílů, situace se v zájmovém území navíc neustále vyvíjí a zlepšuje. Cykloturistika je zde významnou a populární aktivitou, ačkoliv specializovaná cyklostezka okolo Vltavy prozatím chybí. V okolí vodní cesty lze nalézt i řadu golfových hřišť a jízdáren. Tato zařízení nabývají na významu jak co se týká počtu, tak co se týká kvality a zpestřuje je. Pro určitou část klientely, zejména lépe situovanou, jsou tyto aktivity velmi zajímavé a kryjí se s potenciální poptávkou po rekreační plavbě především v segmentu obytné a kajutové lodě. Zájmová oblast nabízí i řadu jedinečných elementů kulturního i přírodního dědictví (například Karlštejn, Konopiště, Orlík, Zvíkov či Hluboká, historická města České Budějovice, Písek nebo nedaleký Český Krumlov či Holašovice atd.). Potenciál těchto „značek“ lze s výhodou použít i pro propagaci nového produktu – rekreační plavby. Lůžková i stravovací kapacita zájmového území je značná, ale stav není radostný. Někteří účastníci internetové diskuse toto téma stav označují jako „těžký socialismus 80. let minulého století za světové ceny“. To platí zejména pro oblast Kamýku, Slap a částečně i Orlíku. Odlišná je situace ve větších městech jako jsou České Budějovice, Hluboká či Písek. Skutečnost, že výraznou cílovou skupinou je rekreační plavba v segmentu „obytné lodě“ a „kajutové lodě“, mírně zjednodušuje situaci, neboť přenocování poskytuje samotné plavidlo. Další potíží, se kterou se potýkají potenciální uživatelé „rekreační plavby“, je až na malé výjimky nedostatečná provázanost a kapacita přístavišť, kotvišť, úvazišť a chybějící minimální technické a sociální zázemí. Situaci navíc komplikuje náročný svahovitý terén, jenž obklopuje údolní přehradu a ztížený přístup k vodě.

Pro dlouhodobý úspěch celého záměru splavnění Vltavy je ale pravděpodobně nejpodstatnější správný odhad trendů a výše poptávky po službách cestovního ruchu, jež ovlivňují investiční rozhodování. Inspirací mohou být kromě tuzemského Baťova kanálu revitalizované regiony např. Anglie, Irsko či Francie, jež spojily své projekty hospodářského oživení s využitím potenciálu vodních cest pro turistické účely. Rychlý rozvoj tohoto odvětví je v posledních několika letech výrazným fenoménem ve vyspělých státech EU. V cestovním ruchu se ale také projevují globální demografické změny, tj. stárnutí populace, které přinese nárůst skupiny cestovatelů, označované jako 50+. Rekreační plavba zvláště ve spojení s objevováním kulturního dědictví a lehkými pohybovými aktivitami (např. cykloturistikou) je právě pro tuto skupinu ideální. Důležitým segmentem jsou „vodáci a rekreační“, provozující plavbu na malých plavidlech (kanoe, kajaky, rafty). Jejich Mekkou je zejména Vltava nad Českým Krumlovem, dojezd do Českých Budějovic je poněkud menší. Pronájem obytných lodí v oblasti dosud prakticky neexistuje. Výpočty ukazují potřebu více než 20 plavidel (např. typ Pénichette). Přes poměrně nízký počet plavidel je tento segment ekonomicky jeden z nejvýnosnějších. Pronájem motorových člunů a prámů je dalším segmentem vedle provozu soukromých lodí a haubótů. Z hlediska počtu přepravených osob i finanční dostupnosti jsou nejpodstatnějším segmentem „výletní parníky“. Kajutové lodě pro horní Vltavu by musely mít kapacitu cca 25 osob (např. typ „Bora“).

Ochota a schopnost návštěvníků a turistů utráčet je elementárním předpokladem. Nejvyšší ochotu cestovat do zájmového území již nyní mají zahraniční turisté z Německa, Nizozemí, Slovenska a Francie, dále pak z USA a některých dalších evropských zemí, nadpoloviční podíl však tvoří tuzemci. U nich může být omeze-

ním fakt, že domácí dovolená je často chápána jako ekonomická varianta s nižší útratou. K prosperitě zájmové oblasti v podobě rekreační plavby je však zásadní přínos cizinců, resp. tuzemců s ochotou utráčet ve srovnatelné výši jako cizinci.

Na základě výše uvedených podkladů pak bylo možné modelovat počty „osobodů“ pro jednotlivé segmenty včetně poměru tuzemci/cizinci a jejich možné útraty, finanční výnosy s ohledem na sezónnost, potřebu souvisejících pracovních míst atd. Ve výsledku pak bylo možno kvantifikovat a posuzovat také přímé (se splavněním a jeho obsluhou přímo související) a nepřímé přínosy celého projektu. Mezi ně můžeme řadit zejména tlak na zlepšení čistoty vod, příspěvek k prevenci depopulace venkova v zájmových oblastech, zvýšení zájmu o cestovní ruch ve venkovských komunitách a rozvoj navazujících služeb, včetně dosud chybějících. Zcela jednoznačně by splavnění Vltavy přispělo k prodloužení pobytu turistů v zájmovém území a k zásadní pozitivní změně ve výtežnosti cestovního ruchu bez přímé a jednoznačné závislosti na okamžitém dostatku (či spíše nedostatku) kvalitních ubytovacích kapacit v zájmovém území. Za nezbytnou součást projektu „splavnění Vltavy“ jsou vedle stavebních úprav považovány komplementární projekty podpory rozvoje lidských zdrojů v dotčené oblasti, podpory malých a mikro podnikatelských aktivit spojených s investičními záměry (přístaviště, půjčovny plavidel, přepravní služby, stavba plavidel, ubytovací, stravovací a doplňkové služby atd.) a projekt propagace a marketingové podpory celé vodní cesty České – Budějovice - Praha. V takovém rozsahu má pak celý projekt významný vliv na rozšíření nabídky cestovního ruchu České republiky a její postavení v mezinárodní soutěži.



Hezké stanoviště pro rekreační lodě plánují ve starém rameni Vltavy v Hluboké nad Vltavou.



Jedno z přístavišť výletních lodí by mělo být nedaleko Nového mostu v České Budějovicích.

Využití vltavské vodní cesty pro rozvoj povltavského regionu

Ing. Petra Kibusová, HYDROPROJEKT CZ a.s., OZ České Budějovice

V období říjen – prosinec 2005 byla Hydroprojektem Cz a.s., OZ České Budějovice pro Jihočeský kraj zpracována podkladová studie zabývající se využitím vltavské vodní cesty jako příspěvek k rozvoji povltavského regionu.

Splavnění vltavské vodní cesty je jedním z prestižních a zároveň citlivých témat v jihočeském regionu. Má celou řadu zastánců a horlivých propagátorů, kteří do splavnění vkládají velké naděje pro rozvoj kraje, ale na druhé straně existuje stejně velká skupina zásadních odpůrců zejména z řad neziskových organizací.

Zákon o vnitrozemské plavbě řadí Vltavu od říčního km 239,6 (Č. Budějovice) po ř. km 91,5 (Třeбенice) mezi dopravně významné využívané vodní cesty s omezením pro plavidla do nosnosti 300 tun (E20-06 mezinárodní klasifikace). Dnešní provoz neprobíhá v celé délce plánované vodní cesty spojitě, na území Jihočeského kraje je splavný pouze úsek Orlík – Týn n. Vlt. a Hněvkovice – Hluboká n. Vlt.

Předpokládá se, že v I. etapě postupné realizace by došlo ke splavnění úseku



Kořensko – České Budějovice pro lodě s omezeným ponorem 1,1 m. Na řešeném úseku se nyní nacházejí tyto stávající objekty, které jsou – kromě nezbytných prohrábek – překážkou souvislého splavnění:

- pevný jez Hněvkovice (není vybaven plavební komorou),
- VD Hněvkovice (plavební komora připravena pouze stavebně),
- jez Hluboká n. Vlt. (není vybaven plavební komorou),
- jez v Českém Vrbném (není vybaven plavební komorou).

Provozní schopná plavební komora je pouze na VD Kořensko.

Účelem studie bylo posouzení mož-

ností využití vltavské vodní cesty (v úseku Kořensko – České Budějovice) pro rozvoj povltavského regionu, zhodnocení současného stavu infrastruktury a návrh infrastruktury při vltavské vodní cestě, hodnocení možností iniciace a vzniku nových podnikatelských aktivit a pracovních příležitostí, zvyšování atraktivity lokality v dosahu vodní cesty a jejího rekreačního potenciálu. Součástí studie je posouzení ekonomiky a návratnosti vložených finančních prostředků. Odhadované investiční náklady dosahují hodnoty 460 mil. Kč.

Pro základní podporu rozvoje vodní turistiky jsou navržena nová přístaviště, kotviště a vývaziště. Studie se nezabývá technickým řešením navrhovaných objektů, ani samotným technickým řešením splavnění vodní cesty. Pouze navrhuje umístění těchto objektů na vodní cestě tak, aby byl vytvořen základní kámen pro navazující projekty investic do další infrastruktury cestovního ruchu.

Závěry této studie se přitom nezaklá-

dají pouze na „odborných dohadách“, ale vycházejí z důkladného a dlouhodobého shromažďování dat, z mnoha jednání se starosty zainteresovaných obcí a z hluboké znalosti technické problematiky splavnění daného úseku řeky (Hydroprojekt CZ a.s., o.z. České Budějovice se v této věci od samého počátku velmi aktivně angažuje, viz. např. projekt Plavební komora Hněvkovice /r. 2003/, studie Prohrábka Vltavy – České Budějovice - Hluboká nad Vltavou – Černá louka /r. 2004/ nebo projekt Vltava – využití vytěženého materiálu /r. 2003/).

Studie byla projednána se zástupci Jihočeského kraje, Povodím Vltavy a zainteresovanými obcemi a byla kladně hodnocena zejména pro svou nezaujatost a odbornou fundovanost. V současné době slouží jako plánovací podklad pro ministerstvo dopravy v rámci dokončení přípravy investiční akce Splavnění Vltavy v Jihočeském kraji, jehož přípravou bylo pověřeno Ředitelství vodních cest.



Rozvojové aktivity na zlínské straně Baťova kanálu

Ing. Jindřich Ondruš, radní Zlínského kraje pro oblast kultury a cestovního ruchu

Zlínský kraj, vědom si rozvojového potenciálu a jedinečnosti historické vodní cesty Baťův kanál pro rozvoj turistického ruchu, přijal počátkem roku 2004 na základě iniciace zainteresovaných obcí roli koordinátora rozvoje vodní cesty Baťův kanál na území Zlínského kraje a zadal zpracování Akčního plánu rozvoje vodní cesty Baťův kanál na území Zlínského kraje firmě BermanGroup. Zlínský kraj deklaroval nutnost spolupráce s jihomoravskou stranou v zájmu zachování jedné vodní cesty zvláště v oblasti propagace, nicméně vzhledem k zaostalosti a špatné úrovni vybavenosti zlínské strany se rozhodl rozvojové aktivity řešit samostatně.

Akční plán zpracovaný na základě sesbíraných projektových listů byl schválen Řídícím výborem rozvoje vodní cesty Baťův kanál na území Zlínského kraje, zastoupený nejdůležitějšími aktéry rozvoje vodní cesty a Radou Zlínského kraje a stal se tak oficiální rozvojovou politikou kraje.

Struktura Akčního plánu vytvořeného ze 42 sesbíraných projektových listů byla zpracovatelem rozdělena do tří kritických oblastí, v rámci nichž byly stanoveny rozvojové priority:

- kritická oblast A: Rozvoj vodní cesty, kde je jednoznačnou prioritou budování přístavišť, neboť v současnosti jsou na území kraje 2 přístaviště,
- kritická oblast B: Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu, kde je jednoznačnou prioritou budování malých plavidel, neboť na území kraje je v současnosti cca 15 plavidel,
- kritická oblast C: Marketing, koordinace, produkty, služby, kde je jednoznačnou prioritou udržení funkčního partnerství relevantních aktérů, které poskytne zázemí pro tok peněz a přípravu projektů a vytvoření místa projektového manažera, který bude přípravu projektů zajišťovat.

Přístaviště na Baťově kanálu

Na konci roku 2004 bylo Zlínským krajem zadáno zpracování studie lokalizace a kategorizace přístavišť na zlínské straně Baťova kanálu včetně potenciálního rozšíření vodní cesty dále na sever do Kroměříže překonáním Bělovského jezu. Na základě

této studie bylo navrženo vybudovat na zlínském úseku Baťova kanálu 13 přístavišť. Na přístaviště, u nichž neproběhla projektová příprava, byla zpracována dokumentace pro územní a stavební řízení a všechna přístaviště byla předložena na ministerstvo dopravy se žádostí o zařazení do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2006.

Pro financování v roce 2006 bylo ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury schváleno 11 přístavišť na území Zlínského kraje, přičemž z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury bude vybudována infrastruktura vodní cesty a doprovodná turistická infrastruktura bude vybudována z rozpočtu jednotlivých obcí.

Největším přístavištěm na zlínské straně Baťova kanálu bude přístaviště Otrokovice Bahňák (realizace 2006 - 2007 vzhledem k rozsahu díla), následuje přístaviště Uherské Hradiště (realizace duben - červen 2006), dále přístaviště Napajedla centrum (realizace podzim 2006), přístaviště Napajedla Pahrbeke (realizace podzim 2006), přístaviště Uherský Ostroh Dolní rejda (realizace duben až červen 2006) a přístaviště na Moravě Uherský Ostroh (realizace 2006 - 2007 vzhledem k technické náročnosti díla). Náročnější stavby přístavišť budou doplněny několika přístávacími místy, a to Babice (realizace duben až červen 2006), Babice Uhliska, Huštěnovice, Staré Město, Kostelany (realizace všech přístávacích míst podzim 2006).

Investorem přístavišť a přístávacích míst na zlínské straně Baťova kanálu bude Ředitelství vodních cest České republiky. Konečným správcem přístavišť po jejich realizaci bude Povodí Moravy s.p., na které bude převedeno právo hospodaření, přičemž obce, na jejichž území budou přístaviště realizována, se zavázaly uhradit náklady na údržbu přístavišť.

Budování malých plavidel

Rozvoj lodního parku - malých plavidel určených k pronajímání - je klíčový pro úspěšnou komercializaci turizmu na vodní cestě. V návaznosti na nově budovanou síť

přístavišť předpokládáme stimulaci budování malých plavidel formou veřejné podpory pro provozovatele půjčoven lodí.

Vytvoření partnerství a místa projektového manažera

V březnu 2005 vzniklo Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě zastoupené 18 obcemi na zlínské straně vodní cesty. Zlínský kraj uzavřel se Sdružením smlouvu o spolupráci při rozvoji vodní cesty Baťův kanál na území Zlínského kraje, kde se kraj zavázal koordinovat rozvojové aktivity na Baťově kanálu a poskytovat Sdružení prostředky na přípravu a realizaci rozvojových aktivit.

Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě vytvořilo místo projektového manažera spolufinancovaného z krajského grantového schématu, opatření 4.1.2 Podpora regionálních a místních služeb cestovního ruchu, jehož úkolem je administrativní podpora realizace rozvojových aktivit na Baťově kanálu, asistence při přípravě projektů, identifikace potenciálních zdrojů financování a spolupráce s relevantními partnery.

Klíčové aktivity rozvoje vodní cesty Baťův kanál v roce 2006

V roce 2006 bude zpracován investiční záměr pro přípravu stavby plavební komory na Bělovském jezu, dnes bariéry prodloužení vodní cesty dále na sever do Kroměříže, která je významným turistickým cílem regionu. V roce 2007 začne projektová příprava stavby plavební komory včetně řešení nejjednodušších majetkoprávních vztahů.

Zlínský kraj poskytne v roce 2006 Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě účelovou dotaci ve výši 2 mil. Kč na realizaci rozvojových aktivit, a to přípravu na další programovacím období 2007 - 2013, aby sdružení bylo schopno dosáhnout na zdroje EU; na přípravu a realizaci cyklostezky Kroměříž - Uherský Ostroh; na podporu stavby malých plavidel a na marketingové a propagační aktivity.

Informace o zprovoznění sportovní a rekreační plavby na Baťově kanálu

Ing. František Ondrušek

Letos tomu bude již 10 let od znovuzahájení plavby na historické vodní cestě Baťově kanálu. I když první propagační plavba byla zahájena již v roce 1994 a 1995, ale s pravidelnější přepravou v roce 1996. Myslím, že jednou ze zásadních podmínek rozvoje plavby bylo nabytí účinnosti zákona 114/955 Sb. k 31. 10. 2005, který zařadil některé moravské vodní cesty včetně Baťova kanálu do cest doprovodně významných využitelných a zřízení organizace ŘVC, které se významně podílejí především na modernizaci a rozvoji. O jejich aktivitách se zmíním následně.

Samozřejmě nelze opomenout i vznik Veselské agentury a v posledních letech aktivitu jak Zlínského, tak především Jihomoravského kraje. I když některé práce na prohrábkách a opravách částí plavební komory byly zahájeny již koncem 80. let z prostředků Povodí Moravy, jednalo se jen o jakýsi profesní zájem Povodí Moravy, SPS a několika nadšenců.

Od roku 1997 až do loňského roku byly vyčleněny prostředky jak Povodí Moravy, v letech 1997 - 2001 dotace MZ ČR částky od 1 – 3 mil. Kč, v letošním roce jsou možnosti výrazně větší a dosahují výše 16 mil. Kč. Jsou to však prostředky účelové směřované do zprovoznění vodní cesty.

V loňském a letošním roce se nemalým procentem podílí i Jihomoravský kraj. Do této částky není zahrnut podíl ŘVC na modernizaci především plavebních komor a souvisejících objektů, kde se jedná od vzniku této organizace do konce loňského roku o částku přesahující 70 mil. Kč, z toho asi 8 mil. Kč není ještě převedeno do majetku Povodí Moravy.

Jak jsem uvedl pro letošní rok jsme s vyšší prostředků účelových na zprovoznění spokojeni, přetrvává problém se zajišťováním prostředků provozních (na údržbu obsluhy apod.).

Pokud se nepodaří nějakým systémovým opatřením zajistit pravidelný přísun zdrojů na provoz, je zde nebezpečí, že dnes splavné úseky nebudeme trvale schopni udržovat na potřebné úrovni.

Myslím, že je asi třeba připomenout, že z celkové délky původní vodní cesty Otrokovice - Rohatec 52 km je dnes splavných asi 48 km včetně všech 13 plavebních komor.

V letošním roce se připravuje zprovoznění dalších asi 2 km. Právě tento úsek je z hlediska přípravy nejnáročnější, a to jak z hlediska objemu prací, tak především z důvodu zásahu této části do oblasti Natura 2000 se všemi z toho vyplývajícími podmínkami.

Poslední asi 1 km dlouhý úsek původní cesty je navíc hraničním tokem se SR.

Výrazným zkvalitněním bude propojení na řeku Moravu a tím až do Hodonína. Přepravu zajišťuje ŘVC. Součástí stavby je i vybudování nové plavební komory rekonstrukce tabulového jezu.

K dnešnímu dni je zpracována dokumentace pro územní řízení a připravuje se dokumentace pro EIA. Z

dalších připravovaných investic se zmíním o přípravě výstavby plavební komory u jezu Bělov, která zajistí propojení na sever až po Kroměříž.

Krátce bych se chtěl zmínit a poděkovat Jihomoravskému kraji, který jak v loňském, tak letošním roce poskytl nemalou účelovou dotaci a je vůbec velmi aktivní a dlouhodobě spolupracuje ve prospěch plavby na Baťově kanálu, je členem naší odborné skupiny aj.

V loňském roce i Zlínský kraj inicioval vznik sdružení měst a obcí v kraji a z jejich iniciativy se začalo s přípravou a v závěru roku 2005 i s realizací 12 ti přístavišť, eventuálně vývazišť, na Baťově kanálu na území kraje včetně určité infrastruktury hrazené z SFDI. Po realizaci budou tyto objekty předány do správy Povodí Moravy. Zatím není dořešen problém zajišťování již zmíněných provozních prostředků na jejich provoz a údržbu.

Pokud se týká vlastního využívání Baťova kanálu ke sportovní a především rekreační plavbě, tak v současné době zajišťuje přepravu v současné době a určité služby související asi deset podnikatelských subjektů poměrně rovnoměrně rozložených po celé trase.

Jedná se buď o pravidelnou přepravu nebo častější plavby na objednávky pro jednotlivce nebo skupiny zájemců.

Každoročně narůstá i využívání jednotlivců a to jak na plavidlech různých typů, motorových člunů eventuálně vodních skútrů apod. Hlavně posledně jmenovaný způsob využití není z pohledu správce vod. cesty, SPS, ale také např. rybářů tím nejlepším způsobem využití. Důvody jsou jasné a asi platí obecně – rychlost jízdy, vstupy do vody ap. Jednotlivě se objevuje zájem i o vodní lyžování eventuálně přistávání hydroplánů.

Závěrem bych ještě uvedl přehled přepravených osob po Baťově kanálu od roku 1996 do 2005.

rok	počet osob
1996	5 000
1997	1 700
1998	5 000
1999	14 250
2000	23 500
2001	28 500
2002	39 200
2003	52 600
2004	56 800
2005	45 600

Zprovozněním celého úseku od Hodonína po Kroměříž v délce přesahující 60 km získá tato vodní cesta na zajímavosti a využitelnosti a určitě stoupne i počet přepravených osob. Dobudovat bude třeba ještě přístaviště, vstupy pro lodě a hlavně potřebnou doplňující infrastrukturu jako jsou soc. zařízení, stravovací kapacity, půjčovny lodí, kol, které spolu s již budovanými cyklostezkami vytvoří zajímavá místa rekreace a odpočinku.

Nová plavební komora Rohatec

Ing. Petr Klimeš – Vodní cesty a.s.

Bude tomu téměř rok, co jste měli možnost na stránkách tohoto časopisu číst o ambiciózním projektu Městského přístavu Skalica, který byl plánován na konci nebo chcete-li na začátku Baťova kanálu v místě obratiště u tabulového jezu Rohatec na řece Radějovce. Za jeden rok se v tomto koncovém místě vodní cesty událo mnohé. Město Skalica dokázalo za uplynulý čas nejen získat stavební povolení, dotaci na stavbu z fondů EU, vybrat dodavatele stavby, ale hlavně



Základní kámen Rohatec.

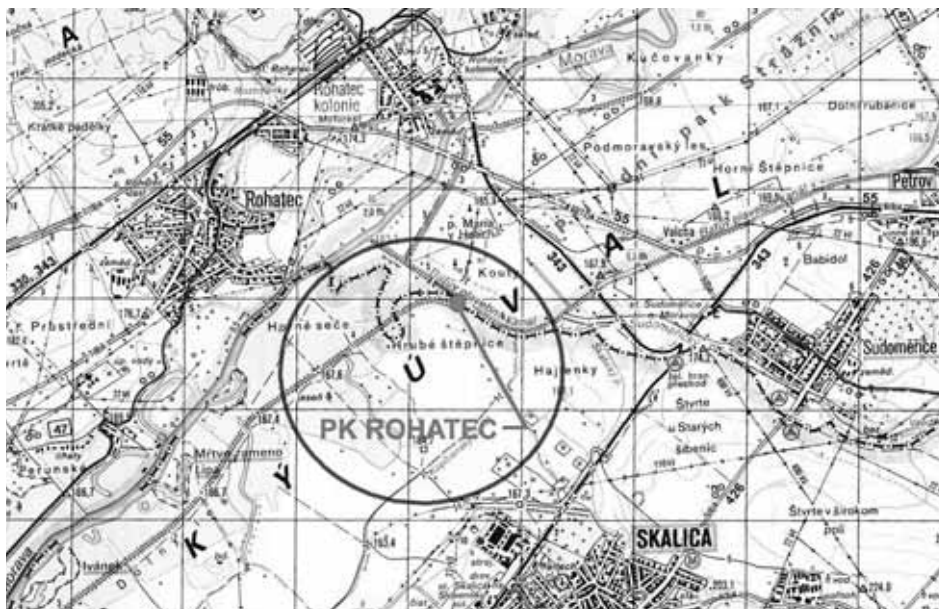
samotnou stavbu dle projektu Vodních cest a.s. na jaře letošního roku zahájit. Do začátku jarního tání se dodavatelé podařilo vytěžit značnou část přístavní laguny. Další práce budou probíhat po opadnutí vody. Pokud vše půjde podle plánu, jak tomu bylo doposud, přivítá přístav první návštěvníky při otevření plavební sezóny 1. května 2007.

Zatímco na slovenské straně Radějovky vládne čilý stavební ruch, česká strana se připravuje na výstavbu nové plavební komory Rohatec rozvázně, zato však důkladně. V květnu roku 2004 byl s velkou slávou, která se neobešla bez přítomnosti některých členů vlády, položen základní kámen nové komory. Po kratší, oddychové přestávce, za kterou Skalica zahájila stavbu svého přístavu i bez významného poklepávání na žulový blok, zadalo Ředitelství vodních cest České republiky na

podzim loňského roku vypracování dokumentace pro územní řízení na již zmíněnou plavební komoru Rohatec. Dokumentace nezahrnuje pouze samotnou plavební komoru, která odstraní poslední plavební překážku v podobě tabulového jezu, a tak propojí Baťův kanál s řekou Moravou, ale i úpravu říčky Radějovky v úseku od plavební komory po zaústění do Moravy (cca 800 m). Samozřejmostí je i zahrnutí kompenzačních opatření ve formě výsadby biokoridoru na pravém – českém břehu. Vítězem v soutěži na zpracování dokumentace byla firma Aquatis a.s., která zadala zpracování technického řešení celé oblasti specializovanému projekčnímu ateliéru firmy Vodní cesty a.s., který řešené území velmi dobře zná. Firma Vodní cesty a.s. totiž kromě již zmíněného přístavu Skalica vypracovala v minulosti studii na umístění nové komory Rohatec a také připravila podklad pro investiční záměr na její výstavbu, což byly první kroky, bez nichž by k zahájení projekčních prací na dokumentaci pro územní řízení nedošlo.

Technické řešení navržené Vodními cestami a.s. umístilo plavební komoru na pravý břeh Radějovky, přičemž horní ohlaví komory bude zarovnáno s hranou jezu. Na plavební komoru navazuje 800 m dlouhý úsek koryta Radějovky, který bude upraven pro potřeby plavby. Jedná se zejména o prohloubení dnes silně zaneseného koryta, úpravu jeho břehů a opevnění. Řešení obsahuje i balvanitý skluz vyrovnávající výškový rozdíl dna Radějovky pod tabulovým jezem a provedenou úpravou.

Plavební komora o užitečných rozměrech 38,5 x 5,3 x 1,5 m bude tvořena železobetonovým polorámem vsazeným do jímky ze štětovic, které se tak stanou ztraceným bedněním. Komora bude založena na mocné vrstvě štěrkopísků. K omezení průsaků do stavební jámy a po výstavbě komory do podjezí slouží již zmíněné štětové stěny. Vzhled plavební komory bude co nejvíce připomínat dnešní komory na Baťově kanálu, čemuž napomáhá použití shodné technologie vrat – klasická ocelová vzpěrná vrata s elektromechanickým pohonem, dále pak obložení vnitřních stěn komory obkladem z kyklopského zdiva a vzhled domku pro obsluhu, který bude pohledově odpovídat obdobným domkům na dnešních komorách – rezné zdivo, stanová střecha, shodný typ oken. Domek však bude menší, pouze s jedním nadzemním podlažím o půdorysných rozměrech 3,5 x 3,5 m, neboť nebude sloužit pro trvalé bydlení. Zvláštností plavební komory jsou zdvojená vrata v dolním ohlaví, kdy jedny slouží pro běžný provoz komory a druhé slouží jako protipovodňový uzávěr ze směru od Moravy, které tak



Mapka Rohatec.

zabraňují vniknutí zpětného vzduší do úseku Radějovky nad tabulovým jezem, například do obcí Petrov, Sudoměřice nebo Skalica. Ovládání komory bude možné třemi způsoby: obsluhou z domku, posádkami na ovládacím venkovním panelu nebo posádkami pomocí dálkového ovládání.

Přes dolní ohlavi komory bude překlenuta lávka pro pěší a cyklisty, která spojí český a slovenský břeh a umožní tak propojení cyklostezek. Spojení jejich tras dnes brání lávka přes jez na kterou je zakázán vstup a bohužel i státní hranice, neboť její přechod je mimo vyznačené přechody po vstupu do EU opět zakázáný.

Úprava koryta Radějovky pod plavební komorou zahrnuje její prohloubení a rozšíření ve dně na 6 m. Aby nebylo zasahováno do břehových hran, je rozšíření doprovázeno přesvahováním břehů. Veškeré úpravy koryta musí probíhat symetricky, aby nebyla posunuta státní hranice, která dnes vede středem toku. Jelikož při úpravách svahů budou vykáceny některé břehové porosty, je na pravém břehu jako kompenzační opatření naplánována nová výsadba biokoridoru.

Pokud dojde k realizaci, v což všichni příznivci plavby na Batově kanálu doufají již mnoho let, bude se jednat o největší investici do výlučně rekreační vodní cesty v České republice za celou její historii, byť v porovnání



Jez Rohatec.

s jinými dopravními stavbami se nejedná o investici nikterak omračující. Doufejme tedy, že záměr plavebně propojit Batův kanál s řekou Moravou u Hodonína, bude stejně úspěšný, jako záměr vybudovat přístav na slovenském břehu, přičemž náročnost obou projektů lze jen stěží srovnávat.

Povodňová ochrana – Přístav Děčín – Rozbělesy

Ing. Milan Bryscejn, P & S, skciová společnost

Velká voda v létě roku 2002 nastartovala řadu ochranných protipovodňových staveb. Jednou z nich je vybudování bezpečného kotviště pro vyvazování plavidel pohybujících se v oblasti dolního Labe za vysokých vodních stavů.

V přístavním ochranném bazénu Rozbělesy se v současné době dokončuje stavba vysokovodních uvazovacích zařízení. Stavba je financována společně z prostředků České republiky a Evropské unie.

Stavební objekt se skládá ze 12 ks vysokovodních dalb, vytvořených čtveřicí vzájemně propojených ocelových trubek \varnothing 530 mm. Trubky jsou vsazeny do podzemní stěny vybetonované do úrovně opraveného dna bazénu. Vetknutí do dna je provedeno až na skalní podloží. Na každé dalbě je osazeno 8 uvazovacích pacholat. Nejvyšší pachole je 70 cm nad úrovní hladiny povodně z roku 2002. Další částí této akce je zvýšení 4 stávajících dalb umístěných v prostoru mezi vjezdem do přístavního bazénu a kamennou přístavní zdí. Stávající dalby se zvyšují o 6 m. V konečné podobě má tato dalba 8 uvazovacích pacholat. Nejvyšší pachole je 5 cm nad úrovní povodňové hladiny roku 2002. Vetknutí stávajících dalb je podle dostupné dokumentace nedostatečné a proto bude jejich stabilita jistěna táhly kotvenými k břehovým mikropilotám. Spojení dalb se břehem je u každé druhé dalby provedeno ocelovými lávkami z úrovně horní strany břehu.

První zatěžkávací zkouškou prošlo ještě nedokončené zařízení při letošní jarní povodni, kde zde byla bezpečně vyvázána řada plavidel.



Nové vysokovodní dalby v přístavu Děčín - Rozbělesy.



Zvýšení stávajících dalb v přístavu Děčín - Rozbělesy.

Investor: Ředitelství vodních cest ČR

Generální dodavatel: Zakládání staveb a. s.

Subdodavatel ocelových konstrukcí: P & S, akciová společnost

Protipovodňové opatrenia Paláca Žofín

Ing. Petr Ferenc, P & S, akciová spoločnosť,

viz barevná príloha uprostřed časopisu

Na jar roku 2002 sa celou Českou republikou prehnalo niečo horšie ako tornádo. Prišla povodeň. Povodeň akú Česká republika ešte nezažila. A vyburila sa i v hlavnom meste – v Prahe.

Jednou z najviac zasiahnutých pražských pamiatok bol aj Palác Žofín, ktorý sa nachádza priamo vo Vltave na Slovanskom ostrove pri Národnom divadle. Palác bol zatopený takmer až po druhé poschodie. Pod vodou sa ocitli aj dve podzemné technologické podlažia. Kompletne boli zničené a zanesené bahnom vonkajšie a vnútorné priestory budovy, nábytok (napr. niekoľko stokilogramový pult recepcie odplával), celá strojovňa vzduchotechniky, kotolňa, prečerpávací stanica kalov...

Keďže Palác Žofín patrí medzi najvýznamnejšie a najviac vyťažené diplomatické centrum v Českej republike bolo potrebné urýchlené odstránenie následkov povodní a znovuvvedenie paláca do prevádzky. Čo sa aj podarilo. Palác Žofín bol uvedený do prevádzky už za 3 mesiace po povodni!!! I keď aj potom prebiehali stavebné práce - a to pri plnej prevádzke Paláca Žofín - bol už palác funkčný a mohol prijímať návštevy. Realizáciu rekonštrukčných prác dostala na starosť stavebná firma Podzimek a synové, člen združenia firiem Podzimek.

Rekonštrukčné práce sa vyznačovali mnohými unikátmi. Jedným z prvých bolo, že sa na nich po prvýkrát v histórii združenia firiem Podzimek zúčastnili všetky jej jednotlivé firmy spoločne (Podzimek a synové, Strojírny Podzimek, Dřevovýroba Podzimek, P&S a Vodní cesty).

Rekonštrukciu paláca Žofín možno rozdeliť do troch hlavných častí:

- 1) Rekonštrukcia vnútorných priestorov paláca.**
- 2) Vybudovanie podzemných protipovodňových opatrení a oprava technologického zariadenia.**
- 3) Vybudovanie nadzemných protipovodňových opatrení.**

1) *Rekonštrukcia vnútorných priestorov paláca* si okrem odbahnania vyžiadala namáhavé a zložité vysušenie omietok a muriva budovy, ich opravu, vybudovanie nových drevených podláh z exotických drev, opravu alebo náhradu zničeného nábytku... Unikátny bol spôsob vysušania stien,

ktorý prebiehal za plnej prevádzky paláca. Okolo stien boli rozmiestnené závesy, za ktorými boli schované stroje na vysušanie. Cez deň, skryté pred zrakmi návštevníkov, pokojne odpočívali a v noci sa púšťali do práce. Ako sa ukázalo, veľmi cennými pomocníkmi pri vysušaní boli práve baviaci sa hostia, ktorí popri zábave nevedomky vyžiarovali do okolia ľudské teplo, čím udržiavali v miestnosti vyššiu teplotu a takto napomáhali pri vysušaní stien.

2) *Podzemné protipovodňové opatrenia a oprava technologického zariadenia.* Podzemné protipovodňové opatrenia sa skladajú zo zvislej podzemnej ílovo-cementovej steny po obvode celého paláca, siahajúcej až na skalné podložie, ktoré je miestami až v hĺbke 15 metrov. Ďalej boli v najspodnejšom podlaží vybudované studne, ktorými sa odčerpávajú prípadné ďalšie priesaky vody. Zrekonštruovaná bola celá strojovňa vzduchotechniky, kotolňa a prečerpávací stanica kalov. Na výduchoch zo strojovní, ktoré by mohli byť počas povodne zaplavené, boli umiestnené uzatváracie klapky.

Unikátne bolo riešenie odvodnenie podláh najspodnejšieho podlažia. Podlahy sa skonštruovali ako dvojité. Vrchnú vrstvu tvorí štandardná pochôdzna vrstva (betón, parkety...). Spodná vrstva je vlastne sústava kanálikov vyspádovaná do jedného miesta, odkiaľ je presiaknutá voda z podlaha odčerpaná mimo budovu. Týmto spôsobom sa k vrchnej pochôdznej vrstve podlahy nedostane žiadna presakujúca spodná voda a parkety si môžu pokojne prašťať i keď len pár centimetrov pod nimi zurčia malé potôčiky vody. I keď je tento systém podláh geniálne jednoduchý a účinný nepochádza zo súčasnej doby. Bol tu už niekoľko storočí. Stavebníci ho okopírovali z Rytierského sálu Paláca Žofín (pôvodne slúžil ako zásobáreň zemiakov). Takto vzdali hold umu a prefikácii našich predkov.

3) *Nadzemné protipovodňové opatrenia.* I keď prvé dve popisované časti rekonštrukcie paláca boli časovo a finančne najnáročnejšími prácami, pravý unikát, taká malá čerešnička na torte, sa nachádza na samom povrchu – membránové protipovodňové hradenie.

Myšlienka stará viac ako 20 rokov sa konečne dočkala realizácie.

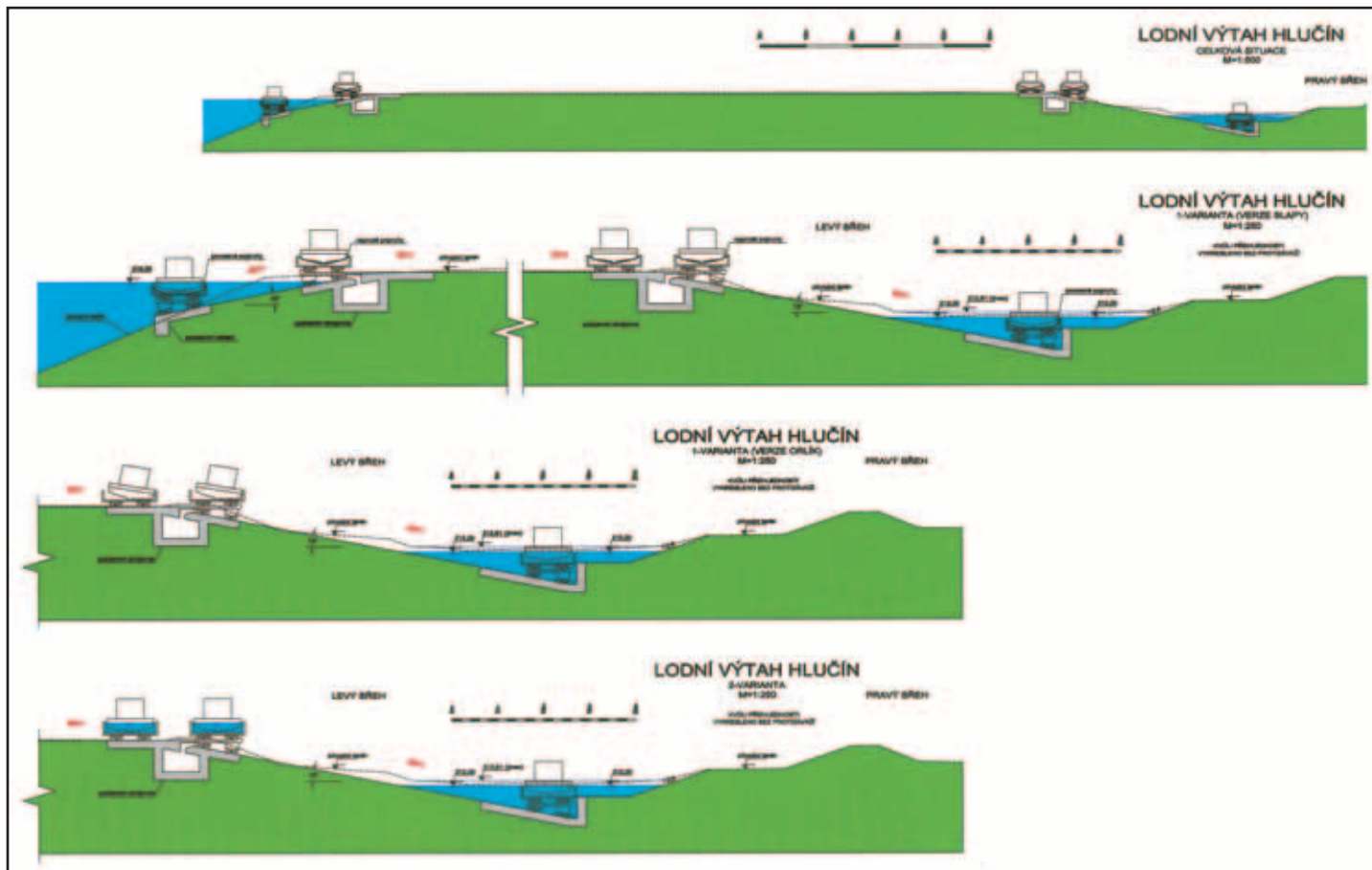
Hradenie je vysoké 2 m a je umiestnené po celom obvode paláca. Jeho základ tvoria stĺpice (bez vzper, tiahel...) medzi ktorými umiestnená jedna tenká (1,5 mm) nerezová membrána. Celá konštrukcia sa tak skladá z neskutočne málo prvkov (menej to už ani nejde), čo má za následok minimum potrebných montážnych úkonov pri stavbe hradenia a minimálny počet tesniacich škár, ktoré sú vždy u každého typu hradenia miestami možných porúch. Teda minimalizáciou počtu tesniacich maximalizujeme bezpečnosť hradenia.

A kde ho môžete vidieť? No vlastne nikde, pretože je celé schované v malom podzemnom bunkri vedľa paláca a na svetlo sveta sa dostáva iba počas povodní. Ako napr. 29. 3. 2006, kedy 2 skupiny po 5 pracovníkoch postavili takmer 400 metrov hradenia okolo celého paláca za 3 hodiny. A to je naozajstná výhoda tohto hradenia. Všetky komponenty pre 400 metrov hradenia sú schované v bunkri o rozmeroch 12 x 2 x 2 m a tento malý skladovací priestor je umiestnený priamo na mieste budúcej montáže. Odpadá tým značná časová a finančná náročnosť prepravy hradenia zo skladov umiestnených niekde v periférii mesta, čím je hradenie nezávislé na dopravnom, spoločenskom a prevádzkovom vypätí priľahlého územia pri vyhlásení povodňových stavov, skrakuje sa potrebný reakčný čas na výstavbu hradenia a nemôže dôjsť k zámene hradiacich prvkov (čo sa už u iných typoch hradenia stalo, keď na miesto montáže doviezli hradiace prvky patriace na iné miesto, ktoré nebolo s týmto kompaktilné, vznikol organizačný chaos a nebyť toho, že povodeň kulminovala pomaly, by sme dnes mohli čítať o ďalších zaplavených oblastiach).

Že realizované protipovodňové opatrenia sú účinné sme sa presvedčili túto jar. I keď tohtoročná povodeň sa v Prahe nevymkla z „bežného“ rámca, predsa by bez prevedených protipovodňových opatrení dokázala vyradiť Palác Žofín z prevádzky. Dokázala by totiž minimálne zatopiť celé technologické podlažia. Dňa 6. 4. 2006 na prezentácii membránového protipovodňového hradenia vzdal hold vynikajúcej ochrane Paláca Žofín aj jeho samotný riaditeľ Ján Hrubý.

Příloha k článku Ing. Petra Ference

Lodní výťah na Hlučínskom jazere (Ostrava)



Příloha k článku Ing. Petra Ference

Protipovodňové opatrenia Paláca Žofín



Mapka povodí řek Murray a Darling.



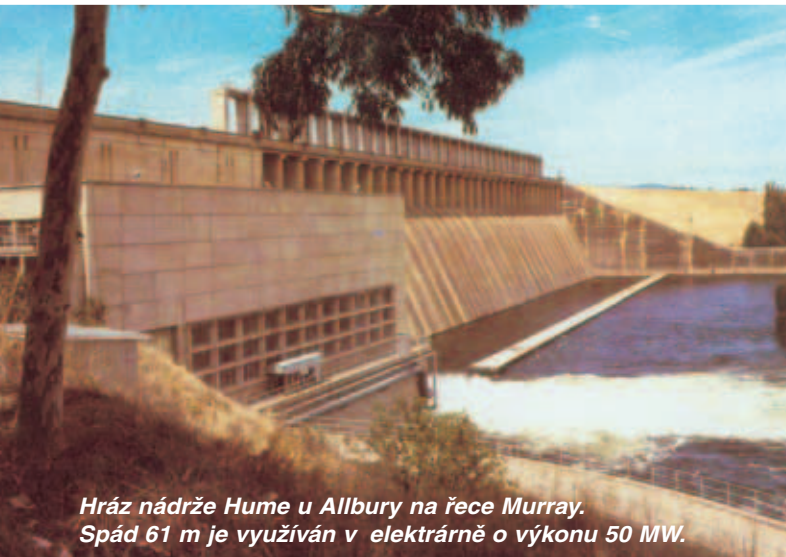
VELKÁ AUSTRALSKÁ VODNÍ CESTA

Řeka Murray v roce 2005
Dipl. Ing. Helmut Faist

Ústí řeky Darling do řeky Murray u Wentworthu (vlevo). Stupeň č. 10 s plavební komorou rozměrů 61,5 x 17,1 m.



Ukázka propagačních tiskovin společností, nabízejících nájem hausbótů a projíždky kolesovými parníky v městě Echuca. ▼



Gráz nádrže Hume u Allbury na řece Murray. Spád 61 m je využíván v elektrárně o výkonu 50 MW.

MAGIC MURRAY HOUSEBOATS

LUXURY BOATS HAVE:

- Unique full 240 Volts
- Floor to ceiling windows
- Roof top entertainment area
- Luxuriously appointed

STANDARD & LUXURY BOATS

Indulge yourself with a wonderful, comfortable relaxing holiday cruising the Mighty Murray.

Magic PHONE: (03) 5480 6099
FAX: (03) 5480 6690
EMAIL: magic@murrayriverholiday.com
Murray Houseboats VISIT: www.murrayriverholiday.com



Typický bočnokolesový parník, zajišťující kratší rekreační plavby.

MURRAY RIVER PADDLESTEAMERS

PS Emmylou

PS Canberra

PS Pride of the Murray

MURRAY RIVER PADDLESTEAMERS P/L

57 Murray Esplanade, Echuca Vic 3564
PHONE: (03) 5482 5244 EMAIL: info@emmylou.com.au
FAX: (03) 5480 2927 www.emmylou.com.au

Z 31. světového kongresu plavebníků

Plavba po přístave Lisabon.



Ústie rieky Tejo využívajú aj jachtári.



Romantická časť prístavu Lisabon, Torre de Belém.



Účastníci kongresu na plavbe po prístave Lisabon.



Prístav rybárskych bárok v Cascais.



Marína, prístav jacht v Cascais.



Oblasť starého prístavu Lisabon sa za posledné roky zmenila na nepoznanie.



Pred prílivom/odlivom chráni športový prístav v Lisabone plavebná komora.



Pohľad na modernú časť prístavu Lisabon.

Příloha k článku Ing. Ivana Troutnara
Mělník - už nejen pouhá tradice

Foto: Ing. Milan Bryscejn

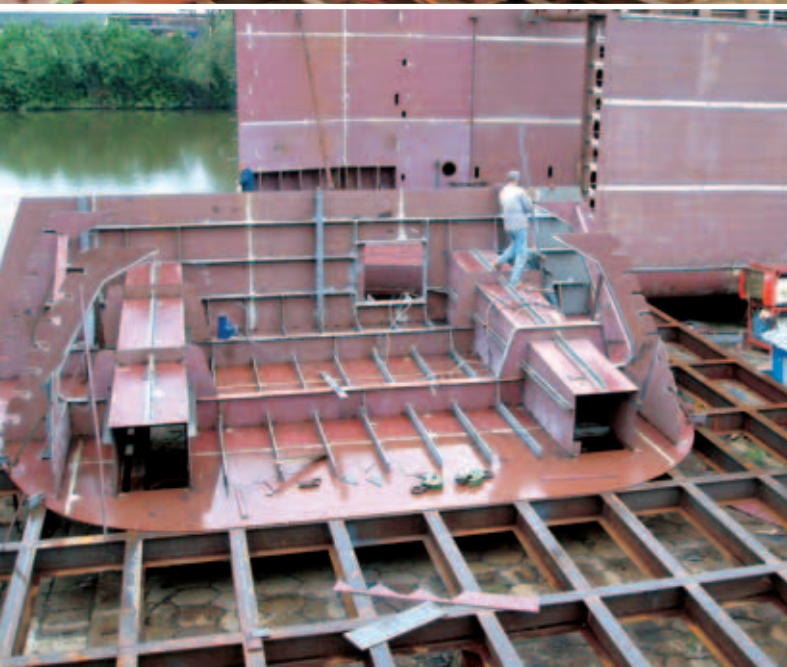
Stavba nejvyššího lodního tělesa v ČR - Kontejnerová pobřežní loď.



Stavba přídě příbřežní lodě.



Ocelová konstrukce nástavby příbřežní lodě.



Přední část tlačného soulodí Queste po spuštění na vodu.

Mělník – už nejen pouhá tradice

Ing. Ivan Troutnar, ředitel Loděnice Nova Mělník, *viz barevná příloha uprostřed časopisu*

Řekne-li se Mělník, člověka napadnou hned dvě věci. Víno a loď. Obě jsou pojmem a obě mají dlouhou tradici. Chtěl jsem původně při psaní tohoto článku obě tradice spojit, tedy o jedné tradici psát a druhou přitom ochutnávat, ale pak jsem od toho raději upustil. Hrozilo totiž riziko, že ani jedno ani druhé nedopadne dobře. Čím však začít? Článek jsem slíbil, takže nejdříve povinnosti a pak zábava.

Při mých pracovních cestách po Evropě jsem se seznámil s mnoha lidmi z branže. Ať už to byli makléři, majitelé lodí, členové posádek, zástupci velkých rejdařství nebo pracovníci loděnic. A všichni reagovali stejně, když jsem řekl, že jsem z Čech. „Jó Čechy? Známe. Mělník? Dobrý“. Kdo se pohybuje mezi těmito lidmi, ví, že větší chválu už od nich neuslyší. Nanejvýš tak o své vlastní lodi nebo o loděnici. Přitom znají pouze zlomek z celé škály výrobků, které pocházejí z bývalé mělnické loděnice. Bavit se s nimi můžete o tlačných remorkérech a motorových nákladních lodích, které používají nebo potkávají na všech evropských vodních cestách, ale o technických plavidlech, která dříve tvořila podstatnou část výrobního programu, vědí jen málo.

Nizozemští lodáři, kteří na přelomu let 2004 a 2005 hledali nové výrobní kapacity, se rozhodli loděnici navštívit a posoudit možnosti výroby. Očekávali prosperující závod, kde na skluzu je několik rozpracovaných lodí a kde pro pracovní ruch není slyšet vlastního slova. Věděli, že loděnice byla v roce 2002 zasažena povodní, ale netušili, jaký je skutečný stav. Byli značně překvapeni, možno říci šokováni, když našli liduprázdný, vysokými stromy porostlý areál, vše zrušeno, haly bez strojního vybavení, nefungující jeřáby. Z tohoto pohledu bylo rozhodnutí, loděnici převzít, velmi odvážné. Kromě odvahy, nadšení a potřebných znalostí bylo třeba mít k dispozici značné množství investičních prostředků. Zodpovědnost nakonec na sebe vzala firma VeKa Group z nizozemského Werkendamu, za kterou stojí Peter a Jan Versluis. Firma v posledních letech dynamicky roste, vlastní několik loděnic v Nizozemí a kromě řady evropských zemí má v poslední době své aktivity i v Číně a jiných asijských zemích. Začátkem dubna 2005 byly vyřízeny nejnnutnější formality a mohlo se začít s budováním nové tradice. Vznikla firma Czech Trading & Engineering s výrobním závodem Loděnice NOVA Mělník.

„Začít“ znamenalo začít opravdu od samého začátku. Bez lidí, bez elektrické energie, bez strojů, materiálu, ale také bez telefonu, internetu, faxu a jiných komunikačních vymožeností. Nemluvě o neexistenci nějakého prostoru, alespoň zdánlivě připomínajícího kanceláře. Bylo třeba bojovat i na psychologické frontě. Na jedné straně byl laxní postoj českých úřadů a drobné, nenápadné schválnosti z české strany, na druhé netrpělivost majitelů, kteří chtěli prakticky okamžitě stavět loď a prezentovat je na evropském trhu. Nebylo tedy možné začít řešit jeden problém a po jeho vyřešení se zabývat dalším. Nebyl prostě čas. Prakticky paralelně bylo nutné vypracovat koncepci budoucí výroby, vybudovat výrobní kapacity a celou infrastrukturu, zavést energie, ale také vypracovat potřebnou výrobní dokumentaci budoucích prvních plavidel, a to včetně vyhlazení obšívky, šablon, nástřihových plánů a pálicích programů. Nesmělo se také zapomenout spočítat

a objednat potřebný válcovaný materiál, musely být zajištěny také veškeré přídatné materiály a technické plyny. Zakoupit svářečky, brusky, vrtačky, hevery a ostatní nářadí, potřebné v každodenní lodařské praxi, se jeví už jen jako maličkost.

Co se koncepce týče, veškerá technologická zařízení byla navržena pro maximální rozměry plavidel 135x15m a jejich hmotnost okolo 1300 tun. Byl zprovozněn otočný přístavní jeřáb o nosnosti 16 tun a pod ním byly budovány stabilní montážní plošiny pro výrobu plošných sekcí. v Čechách prakticky neexistuje trh s použitými stroji. Z toho důvodu byly potřebné stroje a dopravní prostředky vyhledány a nakoupeny v Nizozemí, aby mohly být lodí dopraveny do Mělníka. Nejtěžší stroje byly z lodí vyloženy v přístavu Mělník, jen tvarovací hydraulický lis o síle 300tun váží 32 tun a ohraňovací lis váží 31 tun. Ostatní stroje a zařízení byly vyloženy na loděnici u vlastního mola. V hale byly vykopány hluboké základy a pak za pomoci síly vlastních rukou a heverů byly mašiny dopraveny od vrat haly (kam byly z přístavu přemístěny pomocí těžkých podvalníků a mobilních jeřábů) na místo.

Vlastní kapitolu tvoří pálicí stroj. Bylo zakoupeno nové plasmové zařízení od firmy SATO s technologií Kjellberg a výkonným odsávacím zařízením Füchtenkötter. Kromě jednoho pálicího hořáku je k dispozici i jeden popisovací, který značně ulehčuje práci při třídění hotových výpalků, ale hlavně zrychluje montáž plošných sekcí a instalaci obšívky. Rozměry stolu jsou 26x3m, takže není problém pálit i největší používané plechy 12x3m vždy po dvou. Manipulaci zvládnou dva mostové jeřáby o nosnosti 3 tun, které byly sice k dispozici, ale kromě nefungujícího elektrozařízení bylo třeba nakoupit a instalovat dokonce i chybějící měděné troleje. Pro uchycení plechů se používají vakuové zvedáky. Vlastní základy stroje a pojezdové dráhy pálicího portálu byly zbudovány vlastními silami.

Loděnice NOVA Mělník vlastní také výkonnou ohýbačku profilů, na které se dle šablon tvarují veškerá žebra a výztuhy.

Před samotnou instalací strojů a zahájením vlastní výroby bylo důležité, alespoň v nutné míře zavést do areálu elektrický proud. Původní kabely byly totiž zničeny povodní a kromě toho bylo třeba oddělit vlastní odběr od ostatních uživatelů okolních pozemků. Jak bylo uvedeno výše, nejdříve byl zaveden proud na montážní plochu u mola pod otočný jeřáb. v okamžiku, kdy bylo vyřešeno dělení materiálu a sestava plošných sekcí, byl zprovozněn jeden ze dvou portálových jeřábů na skluzu, kam byla také přivedena energie. Na skluzu byly postupně vybudovány masivní montážní plošiny pro sestavu sekcí do maximální hmotnosti 32 tun. Potom se elektrikáři přesunuli do obou malých hal na skluzu, kde se v současnosti vyrábějí díly pevné výstroje a potrubí.

Takže stroje už máme, materiál je zajištěn, ještě tedy výrobní dokumentace. Projekční dokumentaci, která je zpravidla výsledkem kontrakčního jednání se zákazníkem, zajišťuje VeKa v Nizozemí. Principiální technologii řeší loděnice podle vlastních výrobních možností a nosností zdvihacích zařízení. Vlastní dokumentace je tvořena

zásadně v digitální formě prakticky souběžně s probíhající výrobou. Jinak to v současnosti není ani možné. Konstruktivní kanceláře s řadami rýsovacích prken nebo rýsozna, kde se kreslilo v měřítku 1:1, jsou již minulostí a dnešní generace mladých techniků si to už ani neumí představit.

Prvním výrobkem byl vnitrozemský chemický tanker typu C o délce 85 m, kterému dal majitel jméno Emile. Nákladový prostor je rozdělen na pět nákladových tanků, dvojité boky jsou řešeny jako balastní tanky. Těsně před spuštěním v březnu 2006 přišla opět velká voda, takže na vodu se Emile dostal bez větší námahy, pokud pomíneme netrpělivou snahu pracovníků loděnice, „spustit“ kasko co nejrychleji.

Druhým produktem je přední část tlačného soulodí Queste. Plavidlo měřící 79 m má speciální záď upravenou jako negativ příděl tlačné lodě a je určeno pro převoz kontejnerů. Vysokou pevnost trupu a bezpečnost plavby zajišťují dvojité boky a dno, tak jak je v současnosti vyžadováno. Na přídi i zádi je instalováno dokormidlovací zařízení. Kotvy vyhovující svojí dimenzí rozměrům celého soulodí, jsou umístěny ve speciálních výklencích. Spuštění tentokrát proběhlo klasicky na dřevěných lížinách, natřených dvěma vrstvami kluzných prostředků. Samotnému spuštění

předcházelo důkladné měření hloubky dna před skluzem.

Je všeobecně známo, že „konfekce“ se v lodním stavitelství nenosí. Každý nový projekt přináší s sebou náklady na technickou přípravu, organizaci výroby a přípravky. Proto vítá každá loděnice možnost vyrobit více kusů stejného plavidla. Loděnice NOVA Mělník má nyní rozestavěny první dva trupy ze zamýšlené série pěti kusů. Jedná se o kontejnerové příbřežní lodě s dvojitými boky. Délka trupu obnáší 89 m, výška bez nástaveb činí 9,45 m, což je na samé hranici propustnosti vodní cesty. Plavidlo je stavěno pod dozorem Bureau Veritas, jehož třídu po dokončení obdrží.

Jaké jsou další plány Loděnice NOVA Mělník? Kromě dokončení elektroinstalace a opravy druhého portálového jeřábu 32 tun na skluzu je to také rozšíření produkce. VeKa Group plánuje v nejbližší době vedle série příbřežních lodí stavět další vnitrozemské tlačné soulodí, tentokrát s plochou přídi a zádi na styku obou plavidel. Celková délka soulodí bude 185 m, šířka klasická 11,45 m.

To už se však od tradice dostáváme k budoucnosti. Jisté však je, že Mělník má opět obě tradice, z nichž se snad žádná nestane v krátké budoucnosti minulostí. s touto nadějí se mohu v klidu věnovat ochutnávce té druhé z nich.

Z 31. světového kongresu plavebníků

viz barevná příloha uprostřed časopisu

Ing. Vladimír Holčík, podpredseda Slovenského plavebného kongresu

31. Kongres PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses) bolo celosvetové podujatie odborníkov pre vnútrozemskú aj námornú dopravu, vodné cesty, prístavy, environmentálne vplyvy vodnej dopravy a rekreačnú plavbu. Uskutočnil sa v portugalskom prímorskom meste Estoril v dňoch 14.-19.mája 2006.

Na kongrese boli prejednávané témy, ktoré pokryli prakticky celé spektrum problematiky riečnej a námornej dopravy. Po úvodnom spoločnom začiatku kongresu, veľmi atraktívnom umeleckom programe portugalských umelcov, sa účastníci kongresu rozdelili podľa vlastného zamerania do pracovných skupín, aby mohli vypočuť prednášky plavebných odborníkov z celého sveta tohoto zamerania:

1. Vnútrozemská plavba, vodné cesty a prístavy

- 1.1. Lode, stavba lodí, plavba
 - špeciálne plavidlá pre dopravu na krátke vzdialenosti
 - skúsenosti s riečnymi informačnými službami (RIS)
- 1.2. Vnútrozemské vodné cesty (projektovanie, konštrukcia, údržba, prevádzka)
 - zdokonalenie tokov a protipovodňová ochrana vo vzťahu k plavbe
 - bezpečnosť brehových opevnení (analýza geotechnickej bezpečnosti, dozor, kontrola)
 - ochrana brehov (problémy kolízie s loďami, priestorom stabilných problémov, nové konštrukcie)
- 1.3. Plavebné komory, hate, lodné výťahy
 - nové konštrukčné metódy pre betón a oceľ a ich zakladanie
 - skúsenosti so špeciálnymi vrátami na plavebných komorách a s nápušným / výpušným systémom

- opravy starých konštrukcií a konštrukcií počas prevádzky
- projektovanie a skúsenosti s prevádzkou nových lodných výťahov

1.4. Ekologické aspekty vnútrozemskej plavby

- dôsledky environmentálnej legislatívy na vnútrozemskú plavbu a projektovanie vodných ciest a ich údržba
- implementácia Rámcovej smernice o vode

2. Námorná plavba, námorné cesty a prístavy

2.4. Kontajnerová doprava

- spoľahlivosť a bezpečnostné aspekty, havárie lodí
- námorná doprava a krátka námorná plavba ako súčasť multimodálnej dopravnej siete
- vývoj dimenzií lodí, prístupových trás a prístavnej infraštruktúry

2.5. Námorné cesty, plavebná dráha, pobrežné inžinierstvo

- vplyvy veľmi veľkých lodí na infraštruktúru a na



Teritórium starého prístavu v Lisabone sa po EXPO '98 zmodernizovalo.

- manažment prístavu
- protipovodňová ochrana
- 2.6. Prístavy (infraštruktúra, riadenie, preklady)
 - bezpečnosť prístavov v meniacom sa svete
 - zmeny v požiadavkách na prístavy a na ich pripojenie k zázemiu
 - prístavy ako centrá logistiky a služieb
 - územné plány prístavov
- 2.7. Ekologické aspekty pri projektovaní a rozvoji prístavov
 - zelené prístavy (vyučovanie)
 - štátna prístavná kontrola
 - prístavná environmentálna legislatíva a rozvoj prístavu
- 2.8. Rozvoj prístavov v rozvojových krajinách
 - strategické plánovanie
 - inovatívne riešenia
 - priama a nepriama uskutočniteľnosť
- 3. Environmentálne otázky**
 - 3.9. Bagrovanie a využitie vybagrovaného materiálu
 - kontaminované sedimenty
 - otázky životného cyklu
 - manažment miestnych sedimentov
 - 3.10. Udržateľná plavba
 - správa riek
 - rozvoj pobrežia
 - vyváženosť environmentálnych a ekonomických aspektov
 - 3.11. Konštrukcie pre životné prostredie
 - požiadavky na špeciálne stavby (konštrukcia, prevádzka)
 - dôsledky pre životné prostredie
 - bezpečnostné aspekty plavby a stavieb
 - otázky životného cyklu, usmerňovanie (regulatory concerns)
 - 3.12. Plavba
 - balastné vody
 - nátery TBT
- 4. Rekreačná plavba**
 - 4.13. Zmena požiadaviek pre prístavy a iné rekreačno-plavebné zariadenia (závery pre projektovanie a prevádzku)
 - invalidní a starí užívatelia
 - veľké športové plavebné podujatia
 - hromadné a súťažné použitie rekreačných a komerčných lodí
 - 4.14. Prestavba starých prístavných areálov na rekreačné
 - skúsenosti s verejnou – súkromnou spoluprácou
 - 4.15. Bezpečnosť v rekreačných prístavoch

Príspevok autora článku *Navigation Conditions on the Slovak Section of the Danube River* bol zaradený do témy 1 a hneď v prvý kongresový deň bol prezentovaný. V príspevku sa spomínajú pre plavbu zlé miesta na našom úseku Dunaja, teda od Devína (riečny km 1880,2) po ústie Iplá (rkm 1708,2) a možnosti, ako zlepšiť plavebné podmienky. Pochopiteľne sa to nedá bez spolupráce s rakúskymi a maďarskými odborníkmi. Podľa ohlasu sa zdá, že príspevok bol prijatý dobre. Boli k nemu z publika tri doplňujúce otázky. Rozdelenie prednášok do sekcií má tú nevýhodu pre jediného účastníka zo Slovenska, že prednášky prebiehajú paralelne a tak sa nedajú všetky zaujímavé absolvovať. Považoval by som preto pre budúcnosť za správne, aby sa na podujatiach PIANC zúčastňovali najmenej traja odborníci zo Slovenska. Pre porovnanie uvádzam, že z Belgicka bolo na konferencii 95 ľudí, z Japonska 49 z ČR

dvaja. Celkovo bolo v Estoril 552 plavebných odborníkov zo 40 krajín. Kongresu bola venovaná zodpovedajúca publicita v masmédiách. Za zmienku stojí, a to je pre nás, žiaľ, udivujúce, že počas celého trvania kongresu bol v audióriu prítomný minister dopravy Portugalska a aj iní vysokí predstavitelia centrálnych orgánov. Zdôrazňujem, sedeli tam a počúvali prednášky po celý čas. Netváriili sa, že všetko vedia, opak je pravdou. Aj sám pán minister si písal poznámky k vypočutým referátom. Zažili ste niekto z vás, vážení čitatelia, niečo podobné na Slovensku alebo aj v Čechách? Spoločenská stránka kongresu bola tiež na zodpovedajúcej vysokej úrovni, pri zahájení a pri ukončení kongresu vystupovali miestne umelecké súbory, starosta mesta Cascais (neďaleko Estoril) pripravil pre predstaviteľov jednotlivých štátov na radnici recepciu. Organizátori preplavili účastníkov po prístave Lisabon a podali výklad k jednotlivým časťam prístavu na rieke Tajo.

Počas kongresu som zistil, že Slovensko nie je členom PIANC, hoci máme svoju nevládnú organizáciu Slovenský plavebný kongres (SPK), pôsobiacu v tom istom odbornom spektre aktivít a SPK sa k činnosti PIANC hlási. Ide očividne o problém platenia národného členského príspevku, 1.500.- € ročne. Odporúčam preto, aby sa Slovensko stalo oficiálnym členom PIANC so všetkými náležitosťami, čo by malo byť úlohou MDPaT SR. Členstvo má množstvo výhod, napríklad možnosť vyžiadania a získania expertov pre aproximáciu právnych noriem z oblasti vodnej dopravy, pripomienkovanie našich investičných zámerov najlepšimi odborníkmi zo sveta, možnosť automatického zasielania najrôznejších materiálov (časopisy, CD-R), ale hoci aj významne nižšie vložné pre účastníkov konferencií a kongresov PIANC.

Pre záujemcov je k dispozícii množstvo firemných prospektov, CD-R o prístavoch a materiáloch z výstavy, ktorá bola súbežne inštalovaná v priestoroch kongresového centra. Sú uložené na Vodohospodárskej výstavbe, š.p., Karloveská 2, 842 04 Bratislava, tel. 02 / 60292 508, e-mail: vladimir.holcik@vzb.sk.



Zo zahájenia 32. Kongresu PIANC v Estoril, Portugalsko, 14.-18. máj 2006.

VOLTNER

**znalecká činnosť v oboru ekonomika
a vodní doprava, stavba, oprava lodí
a zprostředkovatelská činnost,
školení vůdců malých plavidel**

kpt. Petr Voltner
Wolkerova 240
779 00 Olomouc
tel.: 585 413 840
602 866 004, 608 320 530

Protipovodňová ochrana přístavu Libeň

Josef Vaverka, P & S, skciová společnost



Svařování vrátně ve výrobní hale.



Usazování levé vrátně 120 t jeřábem.

Protipovodňová ochrana přístavu Libeň byla vyprojektována a následně realizována jako ochrana městských čtvrtí Libeň a Karlín před pětisetletou vodou.

Ochrana je tvořena betonovými zdmi, dvěma vzpěrnými ocelovými vraty, přečerpávací stanicí a vakovým přepouštěcím jezem.

Stavbu projektoval AQUATIS Brno, realizaci zajišťoval Metrostav, technologii dodával ČKD DIZ, pro něj pak realizační dokumentaci, výrobu a montáž vzpěrných vrat-přístav Vodní cesty a. s., P&S, a. s. a Strojírny Podzimek s. r. o.

Tato vzpěrná vrata slouží pro uzavření přístavu v Praze - Libni. Jsou osazena v ohlavi šířky 12 m a jejich výška je 10,75 m. Hmotnost vrat je cca 41,5 t.

Každá ze dvou vrátní je sestavena ze tří dílů. Hlavní nosnou soustavu tvoří stejné svařené T nosníky s masivní přírubou. Většina z nich je v rozmezí minimální a maximální plavební hladiny opatřena vodotěs-



Nasazování vrátně na patní ložisko.

nými svodidly. Soustavu vedlejších nosníků pak tvoří kombinace „L“ profilů a plechů s přírubou. Na návodní straně je hradící plech tloušťky 10 mm a tuhost všech tří dílů vrat zajišťuje zavětrování „U“ profily.

V místě hlavních nosníků jsou na obou bočnicích opěrky pro roznesení sil do armatur zdiva. U všech těchto opěrek je zajištěna možnost jejich rektifikace. Na horním nosníku je našroubovaná konstrukce pochází lávky s pozinkovanými porořošty. Světlost lávky je 1,2 m a je opatřena demontovatelným zábradlím. Na každé vrátni je na hradícím plechu 500 mm od koruny vrat umístěno oko pro uchycení pohonného mechanismu. Tím je lineární pohon Strojírny Kukleny s maximální přestavnou silou 150 kN. Po obvodu vrat je navařena drážka pro instalaci hranolové těsnící pryže. V pravé vrátni je stavítko o ploše 0,73 m², ovládané přímočarým mechanickým pohonem TMP 71 - MSS Moldava. Dolní dělené ložisko sestává z nerezového „hříbku“ a bronzové výstelky. K tomuto ložisku je přivedena trubka pro přívod maziva. Horní ložiskové těleso je samomazné a tvoří ho typové ložisko SKF a pouzdro pro ukotvení na armaturu zdiva. V každém vrátnovém výklenku je celkem 6 šroubových dorazů, zajišťujících dosednutí vrátní do koncové polohy.

Jako hlavní realizační problém protipovodňových vrat se projevil způsob jejich transportu a montáže z pravého břehu přístavu Libeň do uzavřené jímky, tedy bez možnosti přivezení celých vrátní vodní dopravou až k ložiskové poloze.

Bylo proto nutné v samém počátku zrodu realizační dokumentace stanovit přesně způsoby a místa montáže vrat z dílů na břehové poloze, což mělo vliv na konstrukční dělení vrátní na části přepravitelné silničním transportem a následně sestavitelné přímo na stavbě při zachování všech pevnostních a kvalitativních parametrů.

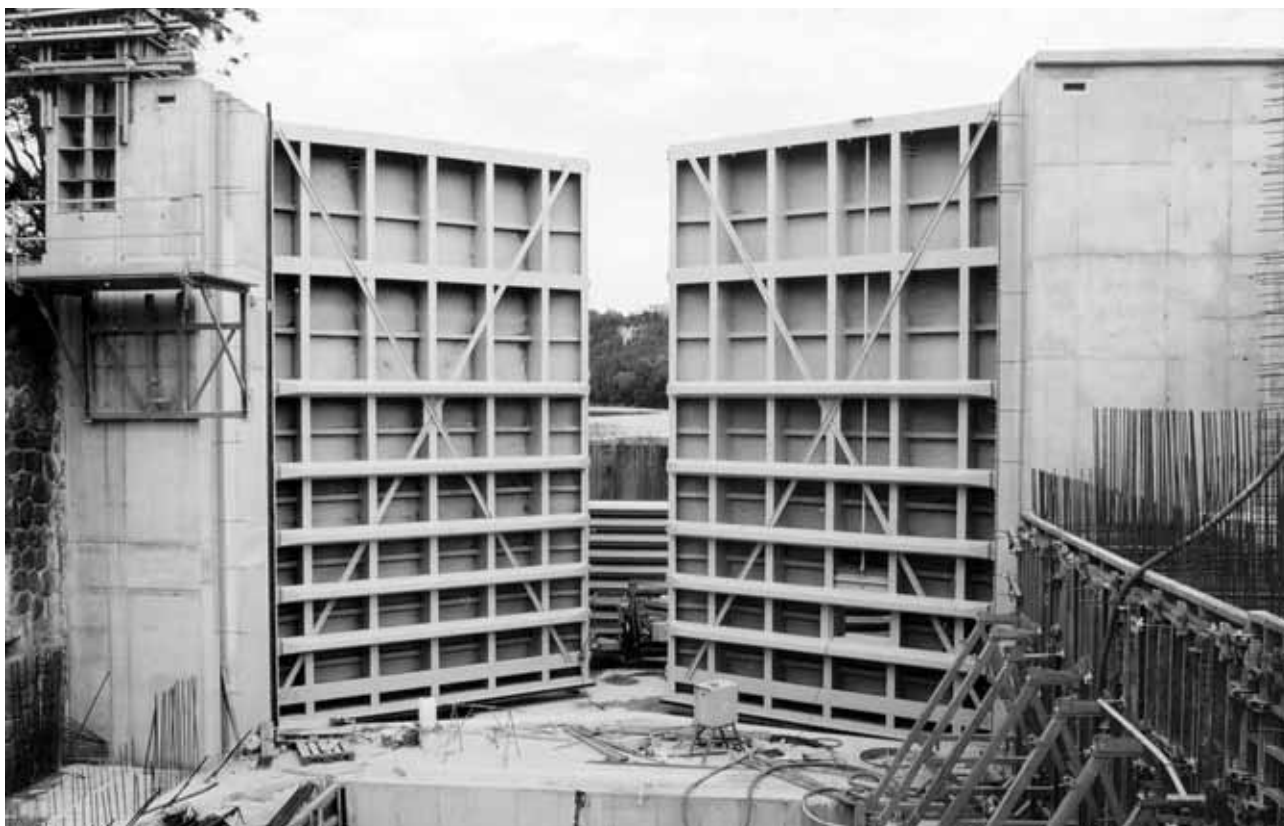
Vlastní výroba vrátní, armatur zdiva a provizorního hrazení, které bylo součástí dodávky vrat byla ve výrobním závodě Strojírny Podzimek v Třešti pod trvalou kontrolou specialistů vyššího dodavatele ČKD DIZ a odborné organizace investora VRV.

Zcela mimořádná péče zde byla věnována přípravě a zejména pak stanovení technologického postupu provádění svářečských prací jak k zajištění jejich kvality, tak i k maximálnímu omezení deformací. Zpracování těchto podkladů a provádění svářečských prací probíhalo pod trvalým dozorem svářečského inženýra s kvalifikací SFI.

Další výrobní etapou bylo provádění povrchových ochrany v předepsaném složení:

- otryskání na stupeň SA3
- žárové zinkování o tloušťce 120 μm
- nátěrový systém epoxydovými barvami typ HEMPEL v sestavení:
 - 60 μm základ červený
 - 160 μm mezivrstva šedá
 - 160 μm vrchní nátěr odstín RAL 7038

Celková nominální tloušťka povrchových ochrany tedy činí 500 μm.



Usazené vrátně na ložiscích.

Vlastní sestava vrátní probíhala přímo na staveništi – pravém břehu přístavního bazénu. Na vypanelované ploše byl postaven montážní rošt a ze tří částí na něm byla postupně sestavena každá vrátní. Současně se sestavou vrátní probíhalo ustavování armatur zdiva – prahů, bočních vedení, základů ložisek spodních a horních, drážek provizorního hrazení. Po ustavení armatur zdiva a jejich zalití byly namontovány spodní a horní ložiska a vrátně připraveny k montáži do vrátnových výklenků. Operace ustavení vrátní, každé o váze 21 tun při nutném vyložení jeřábu cca 18 m se začalo jevit jako problematická pro omezenou možnost umístění 120,0 tun mobilního jeřábu u nezpevněných svahů a nejasností spojených s umístěním původních kamenných opěrných zdí. Jevilo se nebezpečí, že jeřáb nebude možné na staveništi bezpečně zapatkovat. Technici montáže byli nuceni podrobně zmapovat celý pobyt autojeřábu, vypočítat všechny předpokládané dráhy pohybu jeřábu a následně břemen, přesně vymezit stanoviště jeřábu.

Tato náročná příprava, která v sobě skrývala částečné riziko se nakonec ukázala jako velmi účinná. Za velmi dobré spolupráce posádky autojeřábu firmy HANYŠ bylo usazení obou

vrátní na ložiskové polohy otázkou tří pracovních hodin bez jediného problému.

Po ustavení vrátní následovalo jejich dostrojení, ustavení lineárních pohonů, seřízení vůlí na opěrných stoličkách, seřízení těsnění prahů a boků vrátní, montáž mechanismu stavítka, montáž lávek, dorazů atd.

Dodávka a montáž vrátní probíhala podle harmonogramu stavby v krátkých realizačních termínech, které se podařilo splnit bez jakýchkoliv skluzů. Pro úplnost ještě uvádíme krátkou časovou rekapitulaci průběhu zakázky v roce 2005.

- zpracování realizační dokumentace únor - březen
- zahájení výroby březen
- ukončení výroby první dekáda červen
- povrchové ochrany červen - červenec
- zahájení montáže 27. 6.
- ustavení vrátní na ložiska 30. 7.
- dokončení 30. 7. - 10. 8.
- suché zkoušky 10. - 13. 8.

Komplexní vyzkoušení celého protipovodňového opatření proběhlo v měsíci říjnu 2005.



Mokrý zkoušky vzpěrných vrat.

Dojmy z cesty na řeku Murray v roce 2005

Velká australská vodní cesta v proměnách času

Dipl. Ing. Helmut Faist, Magdeburg,

viz barevná příloha uprostřed časopisu



Dipl. Ing. Helmut Faist je našim čtenářům – i když nejspíše těm nikoliv nejmladším – znám jako zkušený odborník na německé Labe, či spíše na celou labskou vodní cestu, neboť jeho zájem a jeho znalosti se nikdy neomezovaly na úsek od Hřenska či Schmilky po Hamburg. Se stejným zaujetím sledoval i vývoj u nás a měl (a nadále má) mezi českými odborníky nemálo osobních přátel. Jeho praxe na Labi začala ještě v době bývalé NDR. Po sjednocení Německa se pro své zkušenosti dočkal zaslouženého uznání a nastoupil v novém státě na významné místo v berlínském Ředitelství vodních cest – východ (WSD-Ost), kde se zabýval problémy své oblíbené řeky až do odchodu do důchodu. Dá-li se ovšem v jeho případě o skutečném důchodu hovořit. Rozhodně se neuzavřel do svého tuskulu na předměstí Magdeburku a zachovává si přehled nejen o snažení svých následníků na Labi, ale také o všem, co se ve světě vodních cest děje. Jako stále aktivní důchodce podnikl např. cestu na čínský veletok Chang-Jiang (Jang-c - fiang), aby se seznámil s postupem výstavby vodního díla Tři soutěsky, kde se buduje nejvyšší stupnice plavebních komor na světě, vedle níž má vzniknout stejně rekordní svislé lodní zdvihadlo. Další cestu podnikl do oblasti vodních cest Austrálie, pro nás stejně vzdálené jako neznámé. Na rozdíl od Číny, kde se dá hovořit o třetím světovém těžišti vnitrozemské vodní dopravy (po USA a západní Evropě), jsou australské vodní cesty spíše námětem pro historické či nostalgické úvahy. O to však nejsou pro Středoevropana méně zajímavé. Příspěvek o poznacích kolegy Faista ze země protinožců proto rádi uveřejňujeme.

Překladatel - Jaroslav Kubec

Australský kontinent je převážně suchý. Pouze v tropické a na deště bohaté severní části se vyskytují na vodu bohaté toky, ty však nemají větší povodí a jsou jen krátké. Jediný významnější říční systém je proto v povodí řek Murray a Darling v jihovýchodní části země. Pramenná oblast těchto řek sleduje v délce přes 1 200 km Velké předělové pohorí (Great Dividing Range), lemující pacifické pobřeží a dosahující v tzv. Australských Alpách (nejvyšší horou Mount Kosciusko) nadmořské výšky 2 230 m n. m. V této oblasti pramenící vodní toky směřují převážně k západu, tj. do vnitrozemí a později se stáčíjí k jihu a odvádějí své vody Indickému oceánu prostřednictvím řeky Murray, ústící v blízkosti města Adelaide.

Australské východní pobřeží bylo postupně kolonizováno od roku 1770, avšak průzkumníci a kolonisté pronikli celou obrovskou oblastí povodí řeky Murray až o 60 – 70 let později. Od roku 1853 se v dopravní obsluze této oblasti uplatňovaly říční parníky. Období 1860 – 1900 může být

pokládáno za čas největšího rozkvětu říční plavby. Rozvoj dopravy se opíral o charakteristické kolesové parníky, jejichž tvary byly (ve srovnání s praxí ve střední Evropě) značně odlišné. Byly relativně krátké, avšak velmi široké (měřeno přes kolesnice) a lišily se také vysokými nástavbami. V říčních přístavech Mildura, Swan Hill a Echuca (1 600 km od ústí) panoval čilý ruch. Značný byl zejména překlad zemědělských produktů a stavebních hmot. V přístavu Echuca se odbavovalo okolo roku 1872 ročně 240 kolesových parníků (paddlesteamers); některé z nich připlouly i s vlečnými čluny. Nadějný vývoj však zastavilo rozšiřování železniční sítě na území spolkových států Victoria a New South Wales. Pronikání nových tratí do vnitrozemí – především ve „velkých železničních letech 1880 – 1885“ – vedlo postupně ke zhoršování konkurenční schopnosti říční plavby, a to jak na řece Murray, tak na jejích splavných přítocích jako je Darling, Murrumbidge a další menší toky. Nakonec ztratila řeka Murray – „australská Mississippi“ – svůj dopravní význam, či – lépe řečeno – jeden ze svých významů, spočívající v přepravě nákladů.

Obrat přinesl teprve rozvoj turistiky a rostoucí zájem o cestování po řekách. Od roku 1990 dochází k restaurování starých kolesových parníků a k výstavbě nových moderních kajutových lodí, aby se vyhovělo rostoucí poptávce, která se soustřeďuje jak na kratší (několikahodinové) projížďky, tak na několikadenní plavby po řekách. Některé z parníků jsou pro účely „nostalgických“ plaveb vytápěny stále dřevem a uhlím, u jiných se přechází na používání mazutu. Nové lodi mají samozřejmě dieselový pohon a nabízení vybavení, kte-



**Rekonstrukce jezu u stupně Wentworth.
Spád jezu činí při střední vodě 3,5 m.**

ré vyhovuje např. pořádání konferencí na palubě. K nově vznikající flotile patří i stovky menších luxusních „hausbótů“, nabízejících ubytování pro 4 až 12 osob, ať už pro strávení klidné dovolené při břehu řeky nebo při dálkových plavbách v dostupné říční síti o celkové délce 2500 km. Trasy probíhají oblastmi s bohatstvím fauny i flóry v údolních nivách, lemovaných stepní krajinou či zemědělskými plantážemi. Vedle větších plavidel křížuje říční hladinu i nesčetné množství vodáckých a rybářských lodí či plachetnic, využívajících toho, že mosty jsou buď vysoké, nebo mají zdvižná či sklopná pole. Za tento rozvoj region vděčí jistě i lákavé propagandě pod heslem „Sun Country on the Central Murray“ (Sluneční země na středním toku Murray).

V souvislosti s rozvojem plavby a hydrotechnické výstavby na řekách v povodí Murray je ovšem nutno uvést několik údajů o hydrologických charakteristikách příslušných řek,



Dolní vzpěrná vrata plavební komory Wentworth.

kteří by ve svém přirozeném stavu vlastně nebyly vůbec splavné. Samotná řeka Murray je 2 570 m dlouhá (údaje podle různých pramenů kolísají mezi hodnotami 2 560 a 2 600 km). Tyto údaje ovšem nejsou přísně „geograficky“ objektivní. Pokud měříme délku řeky od ústí k nejvzdálenějšímu zdroji, tj. pokud v daném případě počítáme s přítokem Darling, který je sám o sobě dlouhý 2 450 km (resp. dokonce 2 720 až 2 830 km při respektování stejné zásady), vyjde celková délka hodnotou cca 3 490 – 3 540 km. Rozloha povodí se také nedá přesně určit a pohybuje se mezi 910 000 – 1 072 000 km². Neurčitost je dána zejména nejasnou rozvodnicí v semiaridní oblasti na severozápadě s periodickými přítoky (billabongs), přivádějícími vodu vždy jen po 10 – 20 letech z jinak bezodtoké oblasti v Queenslandu při náhodně vydatnějších monsunových deštích. Pro odborníky, zvyklé na hydrografické údaje ze střední Evropy, nabízí hydrologie řeky Murray ještě další zvláštnosti a překvapení. Evidované srážky v povodí klesají z hodnoty 1000 mm/rok v pramenné oblasti až na pouhých 250 mm/rok při soutoku s řekou Darling. To přispívá k relativně vysokým průtokům v horní části povodí, zatímco v dolní části jsou průtoky relativně nízké – vody ubývá jak v důsledku přirozených, tak i antropogenních vlivů. Veletok Murray



Břehy řeky Murray nejsou zpravidla opevněny, jsou však relativně stabilní. Břehy lemuje četná potrubi čerpacích stanic, zásobujících závlahové systémy.



Jez u stupně Mildura, jehož hradící konstrukce se opírá o sklopné slupice. Snímek zachycuje jez při průtoku 210 m³s⁻¹, při kterém činí rozdíl hladin 3 m.



Situace největších nádrží, nacházejících se na horním toku řeky Murray a na jejím přítoku Mitta.

vykazuje při svém ústí střední průtok $391 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ (starší prameny uvádějí hodnoty kolísající mezi 285 a $707 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, novější australské prospekty $475 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$). Pro srovnání: Dunaj má povodí $817\,000 \text{ km}^2$ a celkovou délku $2\,850 \text{ km}$, takže v těchto ukazatelích za řekou Murray zaostává. Jeho střední průtok při ústí však činí $6\,240 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ a je tedy asi 16 x vyšší (pozn. překl.). Pro hlavní přítok Darling se udává střední průtok $174 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ v průměrných letech. V mokřích letech stoupá až na $285 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, v suchých naopak klesá na pouhých $11 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$.

Jistou příznivou okolností pro splavnost řek v povodí Murray je jejich malý sklon. Samotná řeka Murray má v místě, kde vtéká z horské oblasti do roviny a kde se dá hovořit o splavnosti (v Albury, cca $2\,000 \text{ km}$ od ústí), sklon pouze $0,14 \text{ ‰}$. Ten se postupně snižuje a od ústí řeky Darling (v nadmořské výšce 31 m n. m. a 826 km od ústí) činí v průměru již jen $0,04 \text{ ‰}$. Rychlost proudu je tedy nepatrná, což by splavnosti vyhovovalo. Pokud však v suchých obdobích průtoky na středním toku limitují k nule (např. na pouhých $10 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ v profilu Mildura nad ústím řeky Darling), nelze o možnosti spolehlivé plavby hovořit. Po kriticky suchém roce 1914 bylo proto ve dvacátých letech minulého století přistoupeno k systematickému kanalizování řeky Murray a jejích hlavních přítoků, takže vznikla řada stupňů, a to:

- stupně 1 (v lokalitě Blanchetown) až 10 na dolním toku řeky Murray pod ústím Darlingu;
- stupně 11 až 26 na středním toku této řeky až k městu Echuca;
- další stupně na Darlingu až po stupeň 32 u lokality

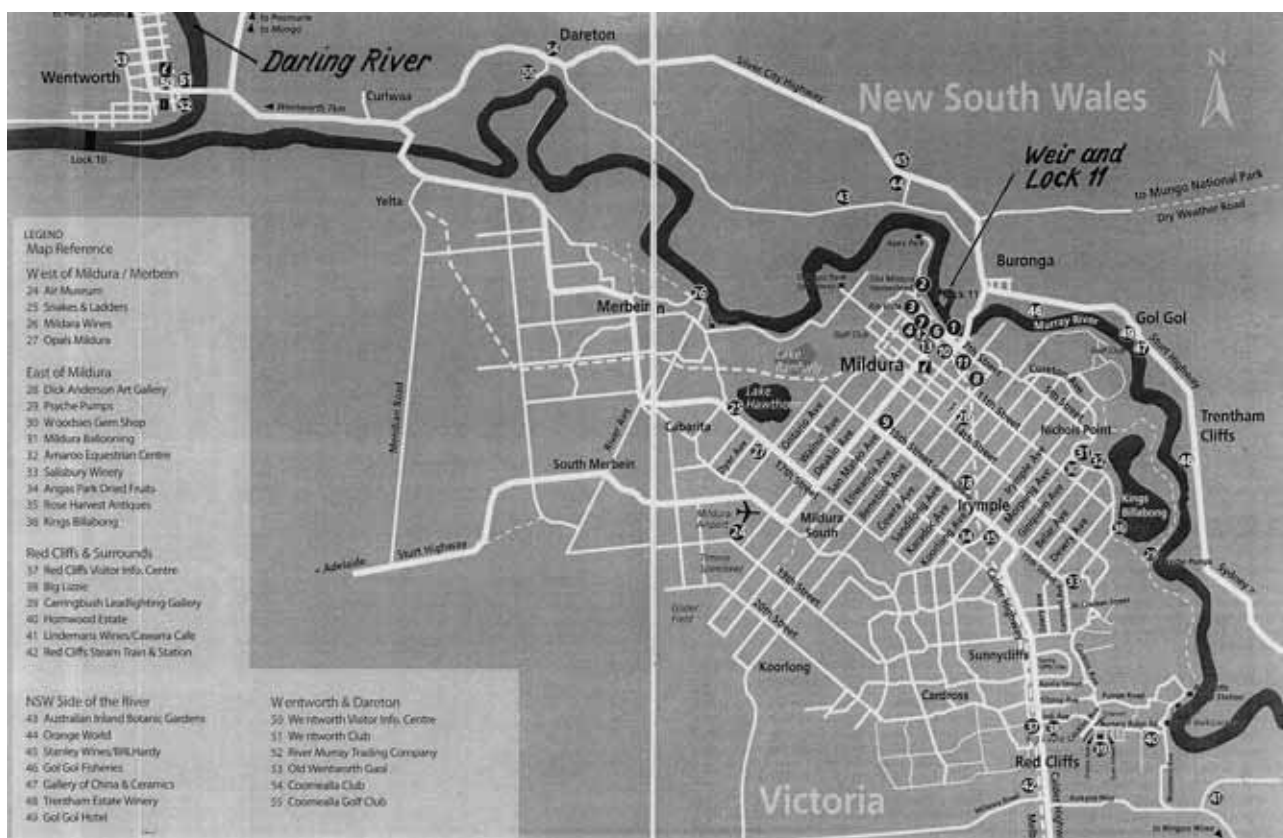
Menindee;

- a konečně další stupně na řece Murrumbidge až po stupeň 7 u Maude.

Na základě této výstavby měla být zabezpečena plavební hloubka $11 - 12$ stop ($3,35$ až $3,66 \text{ m}$) i při nízkých „letních“ průtocích.

Další hydrotechnická výstavba v povodí se soustředila na jiné naléhavé vodohospodářské cíle (zajištění pitné a závlahové vody, ochrana před povodněmi) a na využití vodní energie ve špičkových vodních elektrárnách. To si vyžádalo výstavbu řady nádrží i štolových přivaděčů. Jako příklad je možno uvést nádrž Burrijuick, zřízenou v roce 1914 (objem 960 mil. m^3), nádrž Hume, jejíž hráz byla vybudována v roce 1936 a zvýšena v roce 1961 (objem 3084 mil. m^3) a konečně nádrž Dartmouth s objemem 3906 mil. m^3 (což odpovídá 18 násobku objemu největší německé nádrže Bleiloch na řece Saale - ve srovnání s největší nádrží v ČR na Vltavě u Orlika by se dalo hovořit o více než pětinašobku /pozn. překl./). Na středním toku řeky Murray byla v roce 1939 uvedena do provozu nádrž Mulwala, na kterou navazuje největší závlahová soustava Austrálie, zajišťující ve spolupráci s dalšími (zde neuvedenými) nádržemi produkci v obrovských obilnářských a ovocnářských oblastech.

Je třeba zdůraznit, že mnohostranné využívání vodního bohatství v povodí řeky Murray se uskutečňuje v souladu s původními i současnými přírodními hodnotami. Přehrad a jezy vnímá australská společnost nikoliv jako „dáblská díla“, jak je tomu současně v Německu, postiženém „zeleňou“ alergií.



Řeka Murray v oblasti města Mildura nad ústím Darlingu. V městě se nachází stupeň č. 11.

Závěry z plavebních dní

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Ve dnech 12. - 14. září 2005 se v Piešťanech uskutečnily XXIII. Plavební dny organizované Slovenským plavebním kongresem ve spolupráci s Českým plavebním a vodocestným sdružením. Této konference s mezinárodní účastí, konané s podporou Evropské komise v rámci projektu FP 6 SurfTran, se zúčastnilo celkem 120 odborníků ze Slovenské republiky, České republiky, Polské republiky a Rakouské republiky, reprezentujících státní správu, regionální a místní samosprávu, vodoprávní organizace, vodohospodářské organizace, plavební organizace a vysokoškolské vzdělávání. Ve sborníku z těchto Plavebních dní je uveřejněno a na jednání bylo prezentováno celkem 26 příspěvků, včetně tří příspěvků z České republiky. V rámci konference se uskutečnila plavba osobní lodí ONDAVA po vážské vodní cestě v úseku Sered'-Selice s prohlídkou vodního díla Selice.

Jednání konference směřovalo k podpoře dopravní politiky Slovenské republiky a České republiky, k rozvoji ekologicky výhodné vodní dopravy ve středoevropském regionu, jako i k podchycení zvýšeného zájmu o sportovní a rekreační plavbu ve Slovenské republice.

Na této konferenci byly přijaty následující závěry a doporučení.

1. Systematicky vytvářet podmínky pro naplnění Koncepce rozvoje vodní dopravy Slovenské republiky přijaté usnesením vlády Slovenské republiky č. 469/2000 ze dne 21. června 2000 a aktualizovat ji v souladu s požadavky vyplývajícími pro Slovenskou republiku po vstupu do EU.
2. Zpracovat perspektivy rozvoje vodní dopravy v České republice do návrhu nové Dopravní politiky České republiky.
3. Analyzovat klíčové zájmové oblasti působení vodní dopravy z hlediska jejich zapracování do připravované Koncepce vodohospodářské politiky Slovenské republiky do roku 2015.
4. Systematicky podporovat soulad zájmů vodní dopravy se zájmy životního prostředí, podporovat současně zpracování konkrétních kroků rozvoje vodních cest a vnitrozemské plavby do programových prohlášení vlád Slovenské republiky a České republiky.
5. V souladu s usnesením vlády Slovenské republiky č. 528/2002 ze dne 14. srpna 2002 (vyhlášena závazná část koncepce rozvoje Slovenska) zabezpečit rozvoj vodních cest jejich zapracováním do územních plánů vyšších územních celků.
6. V zájmu významného pokroku ve správě a výstavbě plavební infrastruktury zvážit ve Slovenské republice změnu resortních kompetencí při správě a budování vodních cest.
7. Postupně zabezpečovat realizaci schválené koncepce výstavby a využívání vážské vodní cesty, včetně průplavního spojení s vodní cestou na řece Odře podle přijatého usnesení vlády Slovenské republiky č. 463/2002 z 9. května 2002.
8. Při rekonstrukci a výstavbě nových objektů na vážské vodní cestě trvale dávat do souladu zájmy dopravy, energetiky a vodního hospodářství, a současně podporovat aktivity společností usilujících o dosažení tohoto cíle.
9. Systematicky připravovat projekty chybějících úseků vodních cest a odstraňování úzkých míst pro plavbu na vodních cestách mezinárodního významu podle přijaté Evropské dohody o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (dále jen „Dohoda AGN“), jako i návrhy pro inovaci Modré knihy – Seznamu hlavních charakteristik a parametrů sítě vodních cest kategorie „E“
10. Ve smysle Dohody AGN aktualizovat vyhlášku Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací SR č.22/2001 Z.z., kterou se stanoví podrobnosti o zařazení vodních cest a jejich jednotlivých úseků do příslušných tříd podle klasifikace evropských vodních cest, zařazením úseků plánovaných vodních cest na Bodrogu, Laborci a Latorici do třídy IV, resp. Va.
11. V zájmu rozvoje vodní dopravy vzít do úvahy potřebu její infrastruktury při určování strategií rozvoje příslušných míst a přilehlých územních oblastí.
12. Posílit veřejnou ochrannou funkci a podporovat vybavení všech veřejných přístavů na území SR a ČR zařízeními pro komplexní obsluhu flotily z hlediska jejího zásobování, jakož i odběru a likvidaci odpadků z plavidel, včetně rekreačních.
13. S cílem zvýšení podílu plavby v kombinované dopravě a v cestovním ruchu podporovat zařazení výstavby a údržby infrastruktury vodní dopravy do souboru veřejně prospěšných staveb. Zabezpečit přitom podmínky na systematickou archivaci nevyhnutelné dokumentace.
14. Analyzovat možnosti podpory dopravců a přepravců využívajících ve vodní dopravě progresivní a perspektivní technologie smíšené plavby v systémech „řeka - moře“.
15. Hledat i další prostředky pro účinnou podporu využívání vodních cest v rámci intermodálních přepravních řetězců; při rozvoji vodních cest a vnitrozemské plavby iniciovat vznik společné expertní pracovní skupiny se sousedními státy.
16. Podporovat slovenské a české dopravce působící v mezinárodní přepravě při přizpůsobování lodního parku podle současných technických požadavků – směrnic, rezolucí a doporučení ES, EHK/OSN a DK.
17. V souladu s příslušným rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady, týkajícího se prioritních projektů pro rozvoj transevropských dopravních cest (TEN -T), zabezpečit realizaci projektů číslo 18.3 (pro úsek Vídeň-Bratislava) a 18.4 (pro úsek Sap - Mohács) na multimodálním koridoru č.VII – Dunaj.
18. Podporovat racionální využívání finančních prostředků příslušných fondů Evropské unie, určených pro účely výstavby vodních cest a rozvoj vodní dopravy.
19. Využít nabídku generálního ředitele Evropské komise pro dopravu a obnovitelné zdroje na vstup příslušných zodpovědných ministers-

- tev SR do jednání o záměrech ke zlepšení plaveních podmínek na vodních cestách, jako i možnostech využívání hydroenergetického potenciálu jako nejuvýznamnějšího obnovitelného zdroje čisté energie.
20. Podporovat provedení fyzikálního výzkumu účinků větru na plavbu a stavby v přírodním kanále vodního díla Gabčíkovo.
 21. Prostřednictvím regionální správy územních celků na území Slovenské republiky a České republiky podporovat další projekty budování objektů infrastruktury pro rekreační plavbu a sportovně-turistické využívání toků a vodních ploch, určených pro vodní turistiku. Zvláštní pozornost věnovat takovýmto plánům v prostorách přilehlých ke stupni Čuňovo a ke starému korytu Dunaje.
 22. Podporovat systematickou aktualizaci klasifikace a popisu vodních cest pro malou a sportovní plavbu v návaznosti na současný trend rozvoje rekreačně-turistické

- a sportovní plavby podle navrhované klasifikace PIANC (AIPCN).
23. Podporovat realizaci potřebných opatření pro rozvoj plavby i v oblasti legislativy, majetkoprávních vztahů, institucionálního uspořádání, financování a technického řešení při respektování vlivu na životní prostředí.
 24. Ve smyslu výsledků mezinárodního projektu COMPRIS zabezpečit ve Slovenské republice vybudování Centra říčních informačních služeb (RIS) na Dunaji, sloužícího pro všechny zainteresované subjekty využívající vodní cesty ve Slovenské republice.
 25. Opětovně začít se soustavnou podporou vzdělávání a zlepšování kvalifikační struktury řídicího personálu a lodních posádek s cílem zvyšování kvality a kultury jejich působení. V rámci této iniciativy
 - hledat možnosti obnovy úplného středního odborného vzdělávání ve Slovenské republice i České republice,
 - při získávání vyšší odborné kvalifi-

- kace podpořit využívání 1. stupně univerzitního vzdělávání (bakalářského studia),
- vybudovat simulátorské středisko pro nácvik řízení lodě, včetně příslušného vybavení učebními pomůckami a odbornou literaturou.

Význam 23. Plavebních dní v Piešťanech byl podtrhnut zmínkou o konání této plavební a vodocestné konference v prestižním časopise ON COURSE, vydávaném Mezinárodním plavebním sdružením PIANC/AIPCN č.121/2005 z října roku 2005. Článek, který uvádí i termín konání příštích 24. Plavebních dní v České republice v roce 2007, byl do tohoto časopisu zaslán vládním delegátem České republiky v PIANC/AIPCN panem Jaroslavem Bimkou. Čtenářům časopisu Vodní cesty a plavba je známo periodikum Mezinárodního plavebního sdružení, vydávané pod názvem Bulletin AIPCN/PIANC, kterého časopis ON COURSE je pokračovatelem.

Shromáždění členů Sdružení Porta Moravica

Dne 6. února 2006 se konalo v Praze shromáždění členů Sdružení Porta Moravica, jež bilancovalo výsledky dosavadní činnosti tohoto sdružení, které bylo zaregistrováno před necelým rokem, tj. 11. února 2005. Jeho cílem je podle stanov „podpora snah o přípravu a realizaci projektu Dunaj – Odra - Labe jakožto víceúčelového záměru, který má přispět k udržitelnému rozvoji dopravy a vodního hospodářství, jakož i k ochraně životního prostředí, přírody a krajiny“. Sdružení se soustřeďuje na shromažďování a zveřejňování relevantních a objektivních informací, týkajících se funkce projektu D-O-L z hlediska racionalizace a ekologizace dopravního systému, jeho významu pro udržení pozitivní vodohospodářské bilance a pro ochranu před povodněmi a v neposlední řadě i z hlediska možností jeho důslednějšího využití ve sféře ochrany životního prostředí.

Při zveřejňování uvedených informací využívá sdružení různé formy, k nimž patří zejména Pořádání tematicky zaměřených odborných konferencí, pořádání odborných exkurzí, odborná vyjádření apod. Sdružení usiluje též o výměnu informací a součinnost s jinými sdruženími, a to nejen s těmi, která sledují podobné cíle, ale i s těmi, která jsou k projektu D-O-L kriticky zaměřena.

Prvou z větších akcí v uplynulém roce byla mezinárodní konference Porta Moravica 2005, která se konala 9. června 2005 ve Zlíně a byla tematicky zaměřena hlavně na vztahy projektu k životnímu prostředí. Poměrně úzké tematické zaměření má mít i chystaná další mezinárodní konference, která se má věnovat především otázkám kombinovaného financování realizace projektu D-O-L a v té souvislosti i zkušenostem s financováním podobných zahraničních projektů. Referáty na toto téma přislíbili zatím odborníci z podniku Rhein – Main - Donau Wasserstraßen GmbH v Mnichově, z Moselské komise v Trieru a z organizace Voies Navigables de France, která zajišťuje výstavbu vodní cesty Seina – sever. V nejbližší době se chystá i tematický zájezd na vodní cestu Mohan – Dunaj v údolí řeky

Altmühl, na kterém by se mohli účastníci seznámit se způsobem začlenění moderní vodní cesty do přírodního prostředí.

Předběžný průzkum zájemců o uvedený tematický zájezd se uskutečnil i mezi členy ekologických iniciativ včetně kolektivu pracovníků, kteří vypracovali na žádost Ministerstva životního prostředí ČR výzkumný úkol „Krajinně-ekologické, ekonomické a vodohospodářské hodnocení záměru výstavby vodního kanálu „Dunaj – Odra – Labe“, jehož výsledky měly sloužit podle vyjádření ministra Libora Ambrozka jako věcné argumenty pro zrušení hájení příslušného územního pruhu. Výbor Sdružení Porta Moravica vycházel totiž z přesvědčení, že prvním předpokladem pro kritiku projektu a věcnou diskusi o něm je získání alespoň základní představy o tom, jak moderní průplav vlastně vypadá. Je příznačné, že z oslovených kritiků neprojevil zájem ani jediný. Také ministr Ambrozek nereagoval na výzvu, aby na tematický zájezd vyslal některé ze svých podřízených, stejně tak jako přes urgence nepřijal nabídku Sdružení Porta Moravica, že jeho členové zpracují nezištně oponentní posouzení citovaného výzkumného úkolu (dokonce ani nedal k dispozici jeho závěrečnou zprávu).

Dosažení vytyčených cílů Sdružení Porta Moravica nebude tedy jistě snadné. Hlavní kritici projektu necítí potřebu seznámit se s předmětem své kritiky a představy o projektu D-O-L jsou jak v širší veřejnosti, tak – bohužel – i mezi politiky a dokonce i v některých odborných kruzích přinejmenším nepřesné. Projevují se v nich jak dlouholeté dezinformační kampaně, iniciované z různých kruhů, tak i dezorientovaná média včetně televize, která má na veřejnost největší vliv. Proto usiluje výbor Sdružení Porta Moravica také o vytvoření objektivně zaměřeného televizního pořadu, který by oslovil poutavým způsobem co největší okruh diváků.

Bližší informace o Sdružení Porta Moravica najdou zájemci na adrese <http://portamoravica.webpark.cz>.

Rezoluce 1473 (2005)

Evropské vodní cesty – zaměřeno na projekt Dunaj – Odra - Labe

1. Parlamentní výbor při Evropské Radě a Evropské shromáždění ministrů dopravy opakovaně zdůrazňují důležitost zlepšování vodních cest mezi jednotlivými evropskými zeměmi i v jejich rámci. Byla zdůrazněna ekonomičnost, ekologičnost, bezpečnost a spolehlivost lodní dopravy a její možnosti pro přepravu velkého množství sypkých hmot, surovin a polotovarů či kontejnerů. Navíc regulace vodních toků přináší benefit také v oblasti energetiky, zavlažování, prevence záplav, turistiky a rekreace.
2. Přepravní nároky v Evropě vzrůstají každým rokem o 2% vlivem hospodářského růstu, intenzivnějšího obchodu a cestování, a dále díky integraci výrobních systémů. Tento nárůst se odráží zejména nárůstem intenzity silniční a letecké dopravy. Hustota silniční a letecké dopravy naznačuje, že alespoň některý náklad by měl být přesměrován na železniční a lodní dopravu, které stále mají volné kapacity a tudíž by mělo dojít k optimalizaci rozložení nákladu a kombinovat zejména dopravu silniční, železniční a vodní.
3. Shromáždění proto věří, že je zde pádný důvod pro podporu propojování a zvyšování hustoty vodních cest v Evropě. Toto se konkrétně týká střední Evropy, kde je koncentrována většina říčních cest nicméně chybí vzájemné propojení. Dunaj, druhá největší evropská řeka a tepna propojující Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Srbsko, Černou horu, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko a Ukrajinu je společně s Rýnem považován za klíčovou dopravní tepnu, ale bohužel nedostatečně využívanou.
4. Na pozadí zvětšující se Evropské unie a společné dopravní politiky shromáždění směřuje pozornost na projekt kanálu Dunaj - Odra - Labe, jakožto dopravní koridor plánovaný jako součást trans-evropské dopravní sítě (TEN-T) a míří k evropské dohodě ohledně hlavních plavebních cest mezinárodního významu. Ačkoli se tento projekt ještě neobjevil na seznamu TEN-T priorit, je zmiňován v přístupové dohodě Evropské unie a zasluhuje větší pozornost neboť EU předpokládá integraci nových členů a snaží se maximalizovat možnosti konkurence a spolupráce na vnitřním trhu EU.
5. Vezmeme-li v úvahu význam vodní dopravy v rámci dopravní sítě, shromáždění apeluje na členské země, aby urychlily studie realizace a politická jednání ohledně kanálu D-O-L, finančních a hospodářských analýz, analýz z hlediska životního prostředí v souvislosti s normami EU a mezinárodními dohodami. Realizační studie musí být rozděleny do několika fází a ty následně musí být optimalizovány v návaznosti na aktuální trendy a nároky z hlediska plavby, prevence záplav, využívání vodních zdrojů a jejich kontroly.
6. Shromáždění vítá proces konzultací odstartovaný Evropskou komisí s ohledem na zahájení komunikace propagující říční dopravy do konce roku 2005, včetně programu realizace na rok 2006 – 2013. Shromáždění dále požaduje, aby členské státy Rady Evropy zainteresované na tomto projektu zaujaly aktivní přístup ke komunikaci ohledně realizace.
7. Aby se lodní doprava stala konkurenčnější, výkonnější a přijatelná z hlediska prostředí, shromáždění vyzývá členské státy k následujícímu:
 - 7.1. Pracovat na zlepšování plavebních cest, infrastruktury a technologií.
 - 7.2. Prověřovat možnosti většího využívání vodních cest s ohledem na prevenci záplav, vodní hospodářství a související možnosti rozvoje regionů.
 - 7.3. Nabídnout pobídky související s rozvojem kombinované a vodní dopravy
 - 7.4. Zajistit koordinaci opatření pro rozvoj námořní dopravy na krátkou vzdálenost a kombinaci námořní a říční dopravy.
 - 7.5. Uskutečňovat sjednocování technických norem a úprav plavidel, přepravních jednotek a dopravy pod záštitou Hospodářské komise EU.
 - 7.6. Prověřit možný vliv nárůstu lodní dopravy na životní prostředí.

Text převzat ze zasedání Výboru, 25. Listopadu 2005 (viz. Dokument 10730 – Zpráva výboru hospodářských věcí a rozvoje: přednesl p. Braun a dokument 10738, zpráva o prostředí, zemědělství, místním a regionálním rozvoji, p. Kužvart)



Resolution 1473 (2005)¹

European waterways: focus on the Danube-Oder-Elbe Canal project

1. The Parliamentary Assembly of the Council of Europe and the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) have repeatedly stressed the importance of improving waterway connections between and within European countries. They have pointed to the value of inland waterways in providing a comparatively cheap, energy-efficient, clean, safe and reliable mode of transport for many goods, especially bulky cargo and raw and intermediate materials, as well as containers. Moreover, waterways play an important role in: water management, such as water and electricity supply; flood prevention; irrigation; multimodal passenger traffic; and tourism and recreation.
2. Transportation requirements throughout Europe are increasing by about 2% a year, owing to economic growth, intensified trade and travel, and the integration of systems of production. This increase is met essentially through an expansion of road capacity and air traffic. However, the rising congestion of Europe's roads and, to a certain extent, its airspace as well, suggests that at least some of the burden should be taken over by railways and waterways, which operate well below capacity and hence offer a strong potential for optimising overall traffic, notably through combined transport involving road, rail and waterways. In addition, waterways can sometimes play an important role in regulating the water system, for example through the creation of wetlands, to avoid the flooding of farmland and residential areas in certain regions.
3. The Assembly therefore believes that there is a strong case for enhancing interconnections and increasing the density of the European waterway network. This is particularly true for central Europe, where most of the inland waterway traffic is concentrated and where important links are missing. The Danube – Europe's second longest river and an artery connecting Germany, Austria, Slovakia, Hungary, Croatia, Serbia and Montenegro, Romania, Bulgaria, Moldova and Ukraine – is rightly recognised, along with the Rhine, as a crucial, though underutilised, part of the inland transport network.
4. Against the background of European Union enlargement and its Common Transport Policy, the Assembly draws particular attention to the Danube-Oder-Elbe Canal project, a corridor planned as part of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance. Although this canal project has not yet been included in a revised TEN-T priority list, it is mentioned in the European Union accession treaty, and deserves greater attention as the European Union pursues integration of its new member states and seeks to maximise the benefits of trade and competition under the Internal Market.

5. Taking into account the general importance of promoting multimodal transport and the regional need to enhance waterway navigation in central Europe, the Assembly calls on the member states concerned to accelerate feasibility studies and political consultations on the Danube-Oder-Elbe Canal project, including a thorough cost-benefit analysis and a strategic environmental assessment in line with relevant European Union norms and international treaties. The feasibility studies should be divided into stages and the conception of the route should be optimised, taking account of recent trends in inland navigation, flood prevention, water transfer projects and water management.

6. The Assembly welcomes the consultation process launched by the European Commission with a view to presenting a communication on the promotion of inland waterway transport by the end of 2005, including an action programme for 2006-2013 by the European Community and other parties. The Assembly asks the Council of Europe member states concerned to contribute actively to the work on this communication, especially as regards recommendations for action.

7. More generally, in order to render waterway transport more accessible, efficient, competitive and environmentally sustainable, the Assembly invites the Council of Europe member states to:

- 7.1. work for the continued improvement of inland navigational infrastructure and technology;
- 7.2. study the possibilities of using waterway infrastructure to a greater extent for protection against flooding, improved water resources management and the sustainable development of adjacent regions;
- 7.3. provide incentives for the development of combined transport services that incorporate waterway segments;
- 7.4. ensure close co-ordination of measures destined to develop short-sea shipping and river-sea transport systems;
- 7.5. pursue pan-European harmonisation of technical norms and regulations for inland vessels, loading units and traffic, under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe and the European Union;
- 7.6. study the possible environmental impact of the increase in traffic of passenger, commercial and tourism vessels on European waterways.

¹ Text adopted by the *Standing Committee*, acting on behalf of the Assembly, on 25 November 2005 (see Doc. 10730, report of the Committee on Economic Affairs and Development, rapporteur: Mr Braun; and Doc. 10738, opinion of the Committee on the Environment, Agriculture and Local and Regional Affairs, rapporteur: Mr Kuźwart).

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2005

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Na úvod tohoto článku bych rád uvedl některé skutečnosti, které sice patří již do minulosti, ale mají určitou vazbu na činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení.

Do roku 1992 byla činnost české a slovenské odborné plavební a vodocestné veřejnosti soustředěna mj. do Československé sekce ve Stálém mezinárodním sdružení plavebních kongresů - AIPCN/PIANC. Hlavní činností této sekce bylo na vnitrostátním poli pořádání konference s mezinárodní účastí Plavební dny a na mezinárodním poli aktivní účast ve Stálém mezinárodním sdružení plavebních kongresů na pravidelných Plavebních kongresech AIPCN/PIANC formou odborných příspěvků a posterů. Po rozdělení Československa v roce 1992 zanikla československá sekce v AIPCN/PIANC a došlo k vytvoření dvou subjektů Slovenského plavebního kongresu a Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen „ČPVŠ“) s obdobnou náplní. Česká republika oproti Slovenské republice se přihlásila za člena Mezinárodního plavebního sdružení AIPCN/PIANC a tím i formálně vytvořila českou sekci v tomto mezinárodním sdružení. Úzká součinnost těchto dvou českých subjektů je v současné době dána předsednictvím doc. Juráška jak v ČPVŠ, tak i v české sekci AIPCN/PIANC.

Činnost ČPVŠ, které je kolektivním členem Mezinárodního plavebního sdružení AIPCN/PIANC se v roce 2005 v tomto směru soustředila na přípravu aktivní účasti na plavebním kongresu a v tomto roce vyvrcholila i několikaletá aktivní účast člena ČPVŠ v činnosti Pracovní skupiny č. 26 Vnitrozemské plavební komise AIPCN/PIANC, zabývající se návrhem pohyblivých jezů.

Ve dnech 14. - 18. května 2006 se v portugalském přístavním městě Estorilu uskuteční 31. PIANC (plavební) kongres, na kterém bude projednán tento okruh otázek: vnitrozemská plavba, vodní cesty a přístavy, námořní plavba, námořní cesty a přístavy, životní prostředí, rekreační plavba a vlny tsunami. V rámci konání plavebního kongresu budou uskutečněny technické exkurze do přístavů Lisabon a Sines a jachetního přístavu v Lisabonu. Po kongresu bude uskutečněno celkem 11 jedno i vícedenních exkurzí do různých částí města Lisabon, středního Portugalska, oblasti Alentejo a Algarve, na hlavní vodní tok Douro, na ostrov Madeira a do severního Portugalska.

Aktivně se plavebního kongresu zúčastní Ing. Jindřich Zídek referátem na téma Vodní tok Labe v rámci českých vodních cest a přístavů – katastrofická povodeň v srpnu 2002 a Ing. Karel Bureš posterem na téma Protipovodňová ochrana centrální části Prahy.

Činnost výše uvedené pracovní skupiny č. 26 byla ukončena zprávou vydanou v roce 2006. Práci v této pracovní skupině se aktivně zúčastnil Ing. Miloslav Kupský

z Aquatisu Brno a jako spolupracující organizace v oblasti hydrauliky Technická univerzita Brno. Ve vydané zprávě Mezinárodního plavebního sdružení – 2006 jsou mj. fotografické příklady klapkových jezů v Libčicích na vodním toku Vltavy a Veselí na vodním toku Moravy. V části vakových jezů je uvedena fotografie jezu Počápy na vodním toku Loučná, v části segmentových a sektorových jezů grafické přílohy jezu Štětí a jezu Roudnice na vodním toku Labe.

Činnost ČPVŠ v části vnitrostátní byla v roce 2005 již tradičně zaměřena převážně na problematiku labské vodní cesty a na osobní vodní dopravu, rekreační a sportovní plavbu.

V oblasti labské vodní cesty se jednalo zejména o zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi v úseku Střekov - stání hranice ČR/SRN a na výstavbu plavebního stupně Přelouč, v rámci dobudování labské vodní cesty do Pardubic.

Ke zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi bylo dne 23. března 2005 přijato usnesení vlády České republiky č. 337, které mj. uložilo místopředsedovi vlády a ministru dopravy zajistit ve spolupráci s ministrem životního prostředí zpracování nového technického řešení, zajišťujícího zlepšení plavebních podmínek v inkriminovaném úseku labské vodní cesty výstavbou plavebního stupně Děčín. Tomuto vládnímu rozhodnutí předcházela jednání obou nejvíce zainteresovaných resortů dopravy a životního prostředí. Při těchto jednáních bylo konstatováno, že:

- na jedné straně vodní tok Labe představuje významné a nezastupitelné dopravní spojení České republiky s ostatními evropskými zeměmi, včetně napojení na námořní přístavy (zejména Hamburk a Rotterdam), a to i s ohledem k nezbytnosti převedení části kombinovaného provozu z dálnice D 8 do jiných dopravních systémů,
- na druhé straně jsou v úseku vodního toku Labe od Střekova po státní hranici se Spolkovou republikou Německo cenné lokality z hlediska životního prostředí, a to zejména z důvodů výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

V rámci těchto jednáních bylo mj. resortem životního prostředí vzato na vědomí, že podle analýz resortu dopravy nelze za jiné uspokojivé řešení pokládat využití zvláště nízkoponorových plavidel. Vzhledem k hodnocení záměru odbornou plavební veřejností, technickým možností i neprověřenému rozsahu dopadů na životní prostředí bylo dále oboustranně konstatováno, že uspokojivým řešením nejsou ani úvahy zahrnující použití bočních kanálů, tzv. by-passů. Při uvádění odborné plavební veřejnosti své místo zaujímá i ČPVŠ, které se přípravy stanovisek resortu dopravy velmi aktivně účastnilo.

V oblasti zlepšení plavebních podmínek na inkriminovaném úseku labské vodní cesty bylo v roce 2005 připrave-

no technické řešení plavebního stupně Děčín s následným jeho postoupením do hodnotícího procesu z hlediska životního prostředí – EIA. ČPVS bere toto řešení jako kompromisní řešení mezi zabezpečením zájmů a povinností z hlediska vyváženosti plavebních potřeb a mezi zájmy ochrany přírody a životního prostředí. ČPVS rozhodnutí o výstavbě plavebního stupně Děčín, které sice umožní napojení České republiky na evropskou síť vodních cest mezinárodního významu, ale pouze jejího nejsevernějšího přístavu Děčín, chápe jako převážně politické rozhodnutí. ČPVS je však sdružení apolitické a současnou přípravu výstavby plavebního stupně Děčín respektuje pouze jako izolované řešení bez komplexního vyřešení zlepšení plavebních podmínek na úseku českého Labe mezi Střekovem a Hřenskem, jehož přirozený tok byl již narušen na rozhraní devatenáctého a dvacátého století regulační úpravou prostřednictvím příčných a podélných staveb. Z tohoto důvodu se ČPVS plně ztotožňuje s usnesením předsednictva Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky z ledna roku 2006, které i nadále považuje za konečný cíl zlepšení plavebních podmínek na celém úseku Labe mezi Ústím nad Labem a stání hranicí ČR/SRN.

Poněkud příznivěji se jeví v současné době příprava výstavby plavebního stupně Přelouč, na kterou bylo koncem roku 2005 vydáno, po dlouhých jednáních, územní rozhodnutí. Realizaci výstavby plavebního stupně Přelouč dojde k naplnění dlouhodobých snah všech plavebních a vodocestných odborníků, směřujících k prodloužení labské vodní cesty až do Pardubic. Pardubice je třeba chápat jako nejzazší východní místo labské vodní cesty pro přepravu zboží vodní dopravou do oblasti východních Čech, severní a střední Moravy. Podle posledních průzkumů rozboru převahu zboží v roce 2003 po železnici přes pohraniční přechodovou stanici Děčín lze odhadovat přínos přístavu Pardubice pro převod zboží na vodní dopravu na nejméně 550 tis. tun/rok. Uvedené skutečnosti potvrzují správnost výstavby stupně Přelouč.

V porovnání s výše uvedenou problematikou zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi v úseku Střekov - Hřensko je třeba si uvědomit, že výstavba plavebního stupně Přelouč řeší napojení Pardubic na labskou vodní cestu v absolutním slova smyslu a přístav Pardubice by tak bylo možno plně využívat vodní dopravou, ve vodních letech již i v současné době. Také tyto skutečnosti byly předmětem jednání výboru ČPVS.

Další okruh činností ČPVS je osobní vodní doprava, rekreační a sportovní plavba. Pro tuto činnost výbor ČPVS ustanovil již v roce 2004 odbornou skupinu pod vedením svého člena Ing. Jana Kareise, Ph.D. Práce na této problematice se rozběhly až v druhé polovině roku 2005. Hlavním cílem výboru ČPVS je vytvořit materiál, který by byl reálný a realizovatelný. Proto výbor přistoupil k iniciativnímu jednání s odborem plavby a vodních cest Ministerstva dopravy České republiky. Jednání bylo velmi konstruktivní a vyústilo k dohodě o vypracování Programu rozvoje rekreační plavby v České republice na období 2007 – 2015, zastřešeného ČPVS.

Program rozvoje rekreační plavby na léta 2007 - 2015 bude prvním uceleným materiálem vnitrozemské plavby

v České republice v oblasti rekreační plavby, v tom nejširším slova smyslu, tj. zahrnující jak rekreační a sportovní plavbu, tak i rekreační osobní vodní dopravu. Na pracích se v rámci ČPVS budou podílet i firmy Vodní cesty, a.s. a Ředitelství vodních cest České republiky.

Program by měl zahrnovat veškerou rekreační plavbu na sledovaných vodních cestách, tj. dopravně významných i účelových, ve smyslu zákona č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Předpokládáme, že ve své obecné části by se materiál zaměřil převážně na:

- vymezení působnosti rekreační plavby, zahrnující i sportovní plavbu a rekreační osobní vodní dopravu pro cizí potřeby a to jak z hlediska provozu tak i dopravní infrastruktury,
- zhodnocení přínosů této rekreační plavby z hlediska národohospodářského,
- stanovení vazeb rekreační plavby na cyklistickou dopravu (cyklostezky apod.).

Při této příležitosti je vhodné uvést, že problematikou rekreační plavby na Moravě se již dlouhodobě zabývají odborné skupiny ČPVS a to konkrétně odborná skupina Moravské vodní cesty a odborná skupina Baťův kanál.

Odborná skupina Moravské vodní cesty se v roce 2005 ve své činnosti zaměřila zejména na následující skutečnosti.

V průběhu roku 2005 byla dohodnuta v oblasti vodního toku Moravy spolupráce Jihomoravského kraje s Trnavským samosprávným krajem, která by v roce 2006 měla vyústit do jmenování společné pracovní skupiny pro vodní plavbu. Tento proces byl zdržen krajskými volbami koncem roku 2005 na Slovensku.

Jihomoravský kraj úspěšně předložil projekt Socioekonomická analýza prodloužení Baťova kanálu o úsek Hodonín – soutok Morava/Dyje, jehož zpracování bude podpořeno 75% z programu Interreg IIIA SR – ČR. Jde o základní materiál, který by měl definovat technické, ekonomické a ekologické aspekty napojení Baťova kanálu na Rakousko.

Trnavský samosprávný kraj předložil v rámci iniciativy Interreg IIIA SR – ČR komplementární projekt k projektu Jihomoravského kraje s názvem „Povodie rieky Moravy v dotyku s Trnavským samosprávným krajem – Regionálna rozvojová štúdia územia pre potreby ďalších možností jeho využitia“.

V případě plavebního napojení Ostravska na splavnou Odru, byly práce skupiny v roce 2005 zaměřeny na rekreační a sportovní plavbu na Ostravsku, která by zahrnovala vodní tok Odry jako hlavní integrující vodní cestu v regionu, s napojením jejich přítoků, tj. vodní toky Olše, Ostravice s Lučinou a vodní tok Opavy. Na základě iniciativy ČPVS byl vypracován projekt ve formě studie proveditelnosti, který vypracovaly Vodní cesty a.s. za spolupráce odborné skupiny ČPVS. Projekt zahrnuje vodní tok Odry od ústí vodního toku Opavy po státní hranici, vodní toky Ostravice od ústí do Odry po ústí Lučiny, výústní trať Lučiny, Opavy od Hlučína po ústí, Olše od Karviné - Darkova po ústí. Jedná se o program, který bude nutno realizovat po dílčích etapách. Nejpriznivější podmínky pro využití má vodní tok Odry, s využitím současných jezů a vodní tok Ostravice, kde by měly vzniknout podmínky i pro provoz menších osobních lodí

a u jezu v Hrušově pro realizaci vodní slalomové dráhy pro sportovní využití mládeže.

Odborná skupina Bařův kanál se v roce 2005 zaměřila převážně na zmapování celé vodní cesty z hlediska modernizace a automatizace plavebních komor s ohledem na dobu proplavování, příp. i samoobslužního provozu. Činnost odborné skupiny bude dále zaměřena mj. na:

- prodloužení Bařova kanálu směrem na jih až do Hodonína, včetně splavnění zbývajících úseků vodního toku Radějovky,
- prodloužení Bařova kanálu směrem na sever vybudováním plavební komory u jezu Bělov,
- oblast, kde rekreační vodní cesta ještě nevešla dostatečně do povědomí širší veřejnosti, i když přímo na tuto vodní cestu navazuje. Jedná se o zdrž Kroměříž kde se provozují vodácké sporty a je zde zájem o propojení na Bařův kanál. Stejný zájem je na vodním toku Moravy pod Hodonínským jezem a dále trasou vodního toku Moravy k soutoku s vodním tokem Dyje. Tento zájem je v souladu s projektem, který podal Jihomoravský kraj pod názvem „Socioekonomická analýza prodloužení Bařova kanálu o úsek Hodonín – soutok Dyje“, jehož zpracování bude podpořeno 75 % z programu Interreg IIIA SR – ČR. Jde o základní materiál, který by měl definovat technické, ekonomické, ekologické aspekty napojení Bařova kanálu na Rakousko.

Další oblast kam se soustředila činnost ČPVŠ souvisí s Dopravní politikou České republiky pro léta 2005 – 2013. ČPVŠ vypracovalo a předložilo Ministerstvu dopravy České republiky v únoru roku 2005 stanovisko k návrhu Dopravní politiky podložené snahou zpracovat do tohoto dokumentu větší zdůraznění vodní dopravy, jako neekologičtějšího dopravního oboru. V rámci meziresortního projednávání dopravní politiky s orgány životního prostředí, kterého se částečně zúčastnilo i ČPVŠ, došlo k řadě kompromisních řešení. Za pomoc při vypracování dopravní politiky poděkoval ČPVŠ představitel zpracovatele ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy České republiky Ing. Ondřej Jašek. Nakonec se do hlavních úkolů dopravní politiky v oblasti vnitrozemské vodní dopravy dostaly dva následující:

- řešit problémy splavnosti na dopravně využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu,
- vytvořit nový právní režim provozování veřejných přístavů, včetně stanovení standardů jakosti pro přístup na trh přístavních služeb.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013 byla schválena usnesením vlády České republiky č. 882 ze dne 13. července 2005.

Další činnost ČPVŠ v této oblasti byla soustředěna na práce, vycházející z výše uvedeného usnesení vlády k dopravní politice, spočívající ve vypracování Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen „GEPARDI“). GEPARDI měl být vypracován a předložen vládě České republiky do konce roku 2005; termín byl však posléze přeložen na březen roku 2006. Výbor ČPVŠ projednal na přelomu let 2005/2006 návrh GEPARDI a předložil k němu své stanovisko ze dne 21. ledna 2006. Ve stanovisku byla mj. zdůrazněna nutnost řešit i problematiku rekreační plavby a komplexně řešit úsek dolního Labe Střekov - státní hranice ČR/SRN. Do doby zpracová-

ní rukopisu tohoto článku nebylo GEPARDI v konečné podobě vypracováno.

Do sledovaného období činnosti ČPVŠ patří i jmenování předsedy ČPVŠ docenta Juráška do mezistátní (rakousko-slovensko-české) pracovní skupiny expertů pro přípravu a realizaci napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou. První jednání této pracovní skupiny se uskutečnilo dne 19. 10. 2005 na ministerstvu dopravy v Praze. Předmětem jednání byla Studie proveditelnosti napojení jižní Moravy na Dunaj, vypracovaná českou stranou a předložená již dříve k posouzení rakouské a slovenské straně. Studie zahrnovala tři varianty, převážně kanálového řešení:

- varianta A – slovensko-česká (Děvín – Jakubov – Kúty - Břeclav),
- varianta B – rakousko-slovensko-česká (Viedeň – Ankern – Jakubov – Kúty - Břeclav),
- varianta C – rakousko-česká (Viedeň – Ankern – Hohenau - Břeclav).

Na jednání přišla slovenská strana s námětem, aby byla ještě zpracována varianta D vedená vodním tokem Moravy s odůvodněním, že Slovensko je vázáným podílem výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů, k čemuž hodlá využít energetický potenciál vodního toku Moravy. V závěrech z tohoto jednání bylo mj. konstatováno, že rakouská i slovenská strana považují vodní cestu jižní Morava – Dunaj jen jako součást severojižního spojení ve smyslu tras E 20 a E 30 Evropské dohody o vodních cestách mezinárodního významu – AGN s tím, že bylo doporučeno příslušným státním tajemníkům, aby na své úrovni problematiku projednali s příslušnými resorty ve svých zemích. Při jednání bylo několikrát zdůrazněno, že pro konečné rozhodnutí budou rozhodující politické aspekty. Jiné konkrétní úkoly nebyly stanoveny.

Z ostatních společensko-odborných záležitostí v činnosti ČPVŠ v roce 2005 je účelné uvést ty nejdůležitější.

Slavnostní shromáždění na plavebních komorách v Hoříně dne 9. června 2005 při příležitosti sta let vltavské vodní cesty Praha - Mělník. Při této slavnosti byla předána paní Chytráčkové Cena Ing. Libora Záruby udělená Ing. Janu Chytráčkovi in memoriam za jeho příkladný postoj a významnou iniciativu při řešení modernizace vltavské vodní cesty a celkového rozvoje vodních cest na území České republiky. Ve svém vystoupení předseda ČPVŠ mj. vzpomněl na nestory vodních cest v České republice prof. Ing. Dr. Františka Jermáře, DrSc. a prof. Ing. Dr. Jaroslava Čábelku, DrSc., oba členy korespondenty Československé akademie věd.

Ve dnech 12. - 14. září 2005 se v Piešťanech uskutečnilo XXIII. Plavební dny organizované Slovenským plavebním kongresem ve spolupráci s ČPVŠ. Této konference s mezinárodní účastí, konané s podporou Evropské komise v rámci projektu FP 6 SurfTran, se zúčastnilo celkem 120 odborníků ze Slovenské republiky, České republiky, Polské republiky a Rakouské republiky, reprezentujících státní správu, regionální a místní samosprávu, vodoprávní organizace, vodohospodářské organizace, plavební organizace a vysokoškolské vzdělávání; ve vel-

kém počtu se zúčastnili i členové ČPVS. Člen výboru ČPVS byl zvolen do návrhové komise. Ve sborníku z těchto plavebních dní je uveřejněno a na jednání bylo prezentováno celkem 26 příspěvků, včetně tří příspěvků z České republiky. V rámci konference se uskutečnila plavba osobní lodí ONDAVA po vážské vodní cestě v úseku Sereď - Selice s prohlídkou vodního díla Selice.

Jednání konference směřovalo k podpoře dopravní politiky Slovenské republiky a České republiky, k rozvoji ekologicky výhodné vodní dopravy ve středoevropském regionu, jako i k podchycení zvýšeného zájmu o sportovní a rekreační plavbu ve Slovenské republice.

V roce 2005 se ve dnech 6.-8. září uskutečnil tematický zájezd ČPVS na křížení vodních cest v Magdeburku. Křížení vodních cest v Magdeburku, jejímž hlavním objektem je plavební most (akvadukt), bylo dáno do provozu počátkem roku 2003. Hlavním cílem tohoto křížení je jednodušší plavební propojení středozevního kanálu s Havelským kanálem směrem na Berlín. V rámci tohoto tematického zájezdu se uskutečnila prohlídka:

- plovákového lodního zdvihadla Rothensee, vybudovaného v roce 1938 o užitečných rozměrech 85 x 12 m a hloubce vody 2,5m,
- moderní plavební komory s úspornými nádržemi Rothensee, postavené v roce 2001 o užitečných rozměrech 190 x 12,5 m,
- nové dvojité plavební komory s úspornými nádržemi Hohenwarthe o užitečných rozměrech 2 x 190 x 12,5 m,
- plavebního mostu – akvaduktu o celkové délce 918 m a užitečné šířce 32 m; průjezdní plavební otvor přes vodní tok Labe má plavební šířku 90 m při celkové šířce 106 m.

Tematický zájezd byl uskutečněn autobusem a jeho cesta do Magdeburku byla obohacena jízdou osobní lodí z Bad Schandau do Drážďan, probíhající německou částí Česko-saského Švýcarska.

Činnost ČPVS byla zhodnocena na jeho 12. valné hromadě, konané dne 21. března 2006 v zasedací místnosti Českého svazu vědeckotechnických společností na Novotného lávce v Praze 1. Na závěr valné hromady bylo přijato dále uvedené usnesení.

Usnesení

12. valné hromady Českého plavebního a vodocestního sdružení, konané dne 21. března 2006 v Praze

Valná hromada ČPVS vzala na vědomí

- zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 3/2005 – 2/2006,
- informaci o aktuálním stavu investičních akcí Zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi v úseku Střekov - Hřensko a Vodní dílo Přelouč na středním Labi,
- informaci o sportovní a rekreační plavbě na vodním toku Vltavy,
- informaci o rekreační plavbě na Baťově kanálu.

Valná hromada ČPVS schválila

- kooptaci Ing. Jiřího Friedla a Ing. Miroslava Šefary do výboru ČPVS,
- zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2005 včetně zprá-

- vy kontrolní komise,
- návrh rozpočtu na rok 2006.

Valná hromada žádá členskou základnu o

- aktivitu při přípravě investičního záměru Zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi a při realizaci investiční akce vodního díla Přelouč na středním Labi,
- aktivní účast při přípravě XXIV. Plavebních dní v roce 2007, zejména při vypracování osobních příspěvků na tyto plavební dny,
- spolupráci na programových akcích ČPVS při respektování rozhodnutí valné hromady, ministerstvo dopravy o
- zahrnutí připomínek výboru ČPVS při dopracování materiálu GEPARDI,
- širší zahrnutí problematiky vodní dopravy do Operačního programu dopravy na léta 2007-2013,
- sledování rozvoje rekreační plavby a to jak osobní vodní dopravy tak i sportovní plavby v dalších letech.

Valná hromada ČPVS podporuje

- urychlenou přípravu investičního záměru Zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi a výstavbu vodního díla Přelouč na středním Labi,
- práce na Programu rozvoje rekreační plavby v České republice v letech 2007 - 2013, zahrnující také sportovní plavbu a rekreační osobní vodní dopravu,
- modernizaci plavebních zařízení na Vltavě, středním Labi a Baťově kanálu.

Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- dále prosazovat urychlení přípravy investičního záměru Zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi,
- sledovat realizaci výstavby vodního díla Přelouč na středním Labi,
- v návaznosti na Dopravní politiku ČR se iniciativně zapojit do prací na novém právním režimu provozování veřejných přístavů,
- vypracovat Program podpory rekreační plavby na léta 2007-2013,
- intenzivně se věnovat přípravě XXIV. Plavebních dní v roce 2007, konaných v Hodoníně,
- pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky,
- podporovat podnikatelské prostředí a soukromé investice do vodní dopravy,
- podporovat proces definování mezinárodně přijatelné trasy napojení jižní Moravy na vodní tok Dunaje, jako první etapy vodní cesty Dunaj – Odra - Labe,
- podporovat účinné kroky České republiky jako reakci na Doporučení Parlamentního shromáždění Rady Evropy z listopadu 2005, které vyzývá zúčastněné státy k podrobnému rozpracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- provést kontrolu placení členských příspěvků individuálních a kolektivních členů a přijmout opatření o povinnosti uhradit příspěvky v průběhu kalendářního roku, nejpozději do 30. 11. běžného roku,
- zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 12. valné hromadě,
- připravit volby do výboru a svolat volební 13. valnou hromadu v 1. čtvrtletí roku 2007.

Ideologie nebo ekologie

Redakce časopisu *Vodní cesty a plavba*

Dne 22. února 2006 se v Děčíně konala mezinárodní konference Budování labské vodní cesty – ekologie nebo ideologie, s dále uvedenými závěry. Konference byla uspořádána za podpory Evropské unie v rámci projektu „ECCE@KEO“ Uníí hospodářských komor Labe - Odra.

Výchozí situace:

Úprava vodního toku pro ekologickou dopravu naráží na odpor hlasitých odpůrců, kteří se zaštiťují ochranou životního prostředí a jako podpůrné argumenty používají tvrzení i z oblasti logistiky jako údajný důkaz, že využití labské vodní cesty pro dopravu nemá opodstatnění.

Řada tvrzení vychází z velmi zkresleného pohledu na problematiku ochrany životního prostředí a zejména potřeb dopravy v této oblasti.

Zatímco Evropská unie vyhláší grandiózní program na podporu vnitrozemské plavby v Evropě „NAIADES“, v České republice a Spolkové republice Německo je slyšet návrhy na odstranění ekologické nákladní dopravy. Tento paradox byl inspirací pro uspořádání konference v Děčíně, kde se podařilo k jednotlivým kontroverzním tématům získat jako přednášející skutečné odborníky v daném oboru.

Dosavadní debata o ekologické vodní dopravě je značně poznamenána skutečnostmi, že se k ní často vyjadřují osoby, které nemají v dané problematice odpovídající vzdělání a znalosti a často svými laickými výroky prostřednictvím médií dezinformují širokou veřejnost.

Nejlépe formuloval tuto skutečnost jeden z hlavních guru tažení proti vodní dopravě, když konstatoval: „Ekologie není vědou, ekologie je vírou“.

S tímto ideologickým přístupem k důležitým společenským otázkám mají oba polabské národy bohaté a ne právě pozitivní historické zkušenosti z posledních sto let, které dokumentují schopnost různých ideologů manipulovat veřejným míněním.

Tématické shrnutí závěrů:

1. Řeka Labe byla lidmi rozsáhle upravena v minulých stoletích v zájmu zabránění eroze, záplav a pro dopravu po vodě, není tedy přírodním tokem. Obdivovanou krásu říčního toku v Čechách i v Německu vytvořili zdařile naši moudří předkové v symbióze s přírodou. Tyto úpravy musí být udržovány s ohledem na ochranu obyvatel i přírody. Provedené úpravy Labe v obou státech neznamenal zničení přírodního prostředí ale přispěly k vytváření jedinečných biorezervátů a zvýšení biodiverzity. Citlivým přístupem je možno tyto aspekty ještě posilovat a proto je potřebná spolupráce s odborníky a skutečnými ekology při posuzování vhodných zásahů do říčního organizmu.

Působivé byly ukázky konkrétních míst na Labi zobrazených se stoletým odstupem. Na příkladu vodního díla Gabčíkovo na Dunaji prezentovaného odpůrci jako ekologická katastrofa a jeho skutečného pozitivního vlivu na životní prostředí (stabilizace spodních vod, ochrana před povodněmi, umožnění ekologické vodní dopravy, záchrana lužních lesů na maďarsko-slovenské

hranici, pokrytí 15% potřeby elektrického proudu Slovenska skutečně obnovitelnou energií, zamezení eroze říčního dna s fatálními důsledky pro dunajskou faunu a flóru) se dokumentoval přesvědčivě rozpor mezi ideologií a skutečnou ekologií.

2. Doprava na podél Labe představuje problém pro český a německý export do zámoří, kapacita železničních spojů se blíží maximu v úseku na česko-německé hranici a na trasách vedoucích k severoněmeckým přístavům. Při současných nárůstech přeprav by nevyužití vodní cesty pro odlehčení železnice i silnice znamenalo další stupňování katastrofického vývoje v silniční dopravě s obrovskými dopady na životní prostředí.
3. Vodní doprava pozitivně působí na cenotvorbu u řady substrátů a umožňuje tak rozvoj řady odvětví v dané atrakci, posiluje konkurenceschopnost hospodářství v dané oblasti. Pro nadrozměrné a těžké náklady je vodní doprava nezastupitelná.
4. EU podporuje výstavbu vodních cest a je připravena financovat zlepšení plavebních podmínek v obou polabských státech.
5. Při výstavbě vodních cest je možné zvýšit ekologický efekt úprav toku kromě ochrany životního prostředí (zabránění eroze, zvýšení biodiverzity) a zlepšení plavebních podmínek ještě o výrobu skutečně obnovitelné energie. Tato okolnost je umocněna srovnáním, kdy ekologicky koncipovaný jez v Děčíně bude vyrábět energii jako park s 20 největšími větrnými elektrárnami. Srovnání devastace přírody je v tomto případě více než přesvědčivé.
6. Řešením pro záchranu plavby na Labi není ideologie zmiňovaný projekt nízkoponorových plavidel FLABI, plavidla na Labi byla vždy koncipovaná jako nízkoponorová a projekt FLABI není prakticky využitelný.
7. Tvrzení ideologů o klesání průtoků na labské vodní cestě v důsledku klimatických změn se ukázalo jako nepravdivé a dokonce v Drážďanech se průměrný průtok zvýšil.
8. Pro zlepšení plavebních podmínek na českém Dolním Labi nemá navržené technické řešení plavebního stupně Děčín vzhledem k charakteru Labe v ČR (vysoký sklon řečiště, úzké údolí s městskou zástavbou) žádnou alternativu.

Nutná opatření pro ekologické řešení dopravy na polabském dopravním koridoru:

1. Zlepšit plavební podmínky v souladu s Děčínskou rezolucí v ČR a SRN. Postup prací koordinovat uzavřením mezinárodní smlouvy mezi oběma státy. Na financování projektu využít možnosti subvencí z fondů EU. Konkrétní řešení ponechat v gesci skutečných ekologů schopných posoudit problematiku ve všech souvislostech bez ideologického působení.
2. V ČR i SRN využít v maximálním rozsahu program podpory vnitrozemské plavby NAIADES pro podporu plavby na Labi a návazných vodních cestách.
3. Výhledově prosazovat do legislativy obou států praktické naplnění příslušné směrnice EU z roku 2000 o zatížení jednotlivých druhů doprav jejich externími náklady.

OHLASY ČTENÁŘŮ

Redakce časopisu Vodní cesty a plavba

Redakci čas. Vodní cesty a plavba
Na Pankráci 53
14000 Praha 4

Věc: Článek "Vlatauská vodní ...ing. P. Formana v čas. Vodní cesty, č. 3-4.

V článku na str. 54-55 se připisuje rekonstrukce TR 610 na Valentýnu II panu ing. Nárovcovi a p. Lisovi a výzkum přidě VUT Brno, což neodpovídá pravdě.

Skutečnost je taková, že jsem v průběhu výroby jednoho z TR 610 zpracoval dokumentaci rekonstrukce plavidla TR 610, projednal schválení s ČSLR a zajistil výrobu. Přídě pak byla podle mého návrhu a dokumentace vyrobena v dílnách P.V. a namontována v ČLM.

Uvedení párové doplnili rekonstruované plavidlo rameny s měřicí aparaturou a kormidelnu vyhodnocovací zařízení a pod.

O výzkumu tvaru přidě pak nic nevím ale mohla být dodatečně posuzována s hydrodynamickými zkouškami plováka měřicích ramen.

Žádám Vás abyste Vaše informace opravili a uveřejnili odpovídající opravu v příštím čísle čas. Vodní cesty a plavba.

Jiří Rylich
Českolápská 1192
27601 Mělník

**PLAVBA
A VODNÍ CESTY**

PROJEKT VODNÍ CESTY A PLAVBY
Na Pankráci 53
140 000 Praha 4
Tel. 022441 41 03 02
FAX. 022441 40 04 07

Pan
Jiří Rylich
Českolápská 1192
276 01 Mělník

V Praze dne 22.7.2005

Vážený pane Rylichu,

obdržel jsem Vás dopis, ve kterém upřesňujete vznik vyměřovací lodi Valentýna II. a Vás podíl na konstrukci tohoto plavidla.

Jsem velmi potěšen, že jste se ozval a připomněl i mně dobu, kdy jsme spolu pracovali na tomto projektu i na vyměřovací lodi Valentýna I.

Máte úplně pravdu, omlouvám se za chybu v našem časopise Vodní cesty a plavba č. 3 - 4/2005. Celou záležitost jsem projednal i s Ing. Petrem Formanem, který se též omlouvá.

Redakce časopisu je připravena v č. 1/2006 uveřejnit nejen opravu, ale případně i Vás samotný článek o vzniku Valentýny II. Bylo by jistě vhodné požádat i Ing. Jiřího Nováka o doplnění Vašeho článku o současné zkušenosti s vlastní lodí i s novými aparaturami, které v posledních letech nahradily původní zařízení.

Tento dopis posílám v kopii Ing. Jiřímu Novákovi.

S pozdravem

Ing. Josef Podzimek
předseda správní rady

PLAVBA
A VODNÍ CESTY
Na Pankráci 53
140 000 Praha 4



TENISOVÝ TURNAJ DVOJIC

POHÁR PŘÁTEL VODNÍCH CEST

1. ročník

Sportovní a společenské setkání pod záštitou
Ředitelství vodních cest ČR

pořádá společnost BETING s.r.o.

21. září 2006 v 10.00 hod

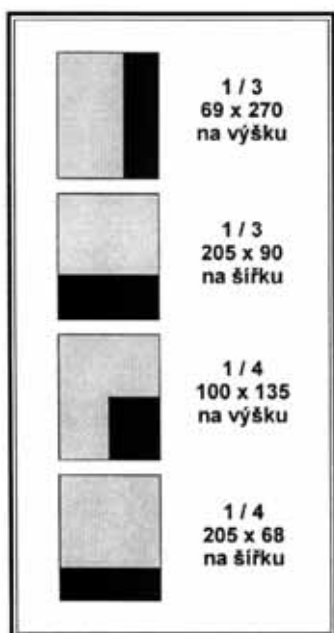
Praha - sportovní centrum Hamr, K Prádelně 183/1 Praha 10

Přihlášky na tuto akci prosím zasílejte písemně na adresu BETING s.r.o., Krymská 23, 101 00 Praha 10, nebo e-mailem na adresu info@beting.cz a to v rozdělení počet dvojic a počet nehrajících hostů

ŘVC ČR i pořadatel akce společnost BETING s.r.o. se těší na sportovní a společenské setkání s Vámi

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na účet Plavby a vodní cesty o.p.s. mohou podniky přispět formou příkazu k úhradě. příspěvek je odpočitatelnou položkou z daňového základu pro výpočet daně z příjmů. Účet o.p.s. je veden u České spořitelny v Praze, číslo účtu: **81609319/0800**
Příspěvek může být i jednorázový nebo pravidelný. Podnikům, které se rozhodnou přispívat pravidelnou měsíční částkou, bude časopis **Vodní cesty a plavba** uveřejňovat v každém vydání **barevné logo na druhé straně obálky**.
Úhrada pro logo v polí činí 9000 Kč/číslo. Cena inzerce na 3. a 4. straně obálky se zvyšuje o 20%.



PLOŠNÁ INZERCE	čb	barevně
1/4 strany	3 750 Kč	–
1/3 strany	5 000 Kč	–
1/2 strany	7 500 Kč	15 000 Kč
1/1 strany	15 000 Kč	30 000 Kč

ŘÁDKOVÁ INZERCE	
Minimálně 42 Kč za celý inzerát	
První řádek (tištěný tučně)	28 Kč
Každý další řádek	14 Kč

OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO ČASOPISU VODNÍ CESTY A PLAVBA

Název firmy:

Jméno a příjmení:

Ulice, číslo:

Obec: PSČ:

Peněžní ústav: Číslo účtu:

IČO: DIČ:

Telefon: Fax:

E-mail:

Počet kusů:.....

Podpis + razítko



Podzimek a synové – stavební a montážní firma je nejstarší a zároveň největší firmou seskupení. Postupně navazuje na stodesetiletou tradici stavební firmy. Oblastmi jejího působení je zejména kraj Vysočina s okolím a Praha. Sídlo firmy je v Jihlavě s hlavním zázemím v Třešti, dále pak v Praze a Telči. Hlavní náplní společnosti jsou občanské, průmyslové a inženýrské stavby dodávané na klíč. Zajišťuje komplexní dodávky protipovodňových opatření.

Strojířny Podzimek – výrobně dodavatelská firma, specializovaná na oblast úpravárenství a přepravu sypkých hmot, technologii vodohospodářských staveb a výrobu speciálních plavidel. Samostatný výrobní program reprezentují dodávky a montáž protipovodňových technologií. Poskytuje zákazníkům služby od návrhů a studií, projektů, dodávek, montáže až po servis.

Dřevovýřoba Podzimek je nejmladší firmou seskupení Podzimek, která však navazuje na tradici truhlářské výroby firmy Podzimek a synové s.r.o. Firma se specializuje na výrobu a montáž dřevěných podlah. Je přímým dovozcem brazilských dřevin od prověřeného dodavatele. Dřevovýřoba Podzimek poskytuje své služby zákazníkům na celém území České republiky, avšak své dodávky realizuje i v ostatních zemích Evropské unie.

P & S akciová společnost – její hlavní náplní je konzultační, obchodní a koordinační činnost. Samostatná činnost je prezentována zejména vývojem, konstrukcí a zprostředkováním výroby turbin pro malé vodní elektrárny a ostatních technologií, zvláště vodohospodářských staveb a speciálních plavidel. Součástí firmy je stálá expozice Dům a Byt - poradenské centrum, které reprezentuje více než 100 firem v oblasti výstavby a bydlení.



PODZIMEK A SYNOVÉ s.r.o.

Husova 12/1623,
 586 01 Jihlava
 Váňovská 528
 589 16 Třešť
 Radkovská 561
 588 56 Telč
 Zbraslavská 2
 159 00 Praha - Malá Chuchle

STROJÍŘNY PODZIMEK, s.r.o.

Čenkovská 1060
 589 01 Třešť
 Obchodní zastoupení:
 Na Pankráci 53
 140 00 Praha 4

DŘEVOVÝŘOBA PODZIMEK s.r.o.

Váňovská 528
 589 01 Třešť
 Na Pankráci 57
 140 00 Praha 4

P & S akciová společnost

Na Pankráci 53
 140 00 Praha 4
 www.p-s.cz

Dům a Byt
 stálá expozice akciové společnosti P & S
 Na Pankráci 57
 140 00 Praha 4
 www.dum-byt.cz

- Úpravy toků
- Plavební cesty a zařízení pro lodní dopravu
- Jezy
- Nádrže a přehrady
- Říční přístavy a překladiště
- Vodní elektrárny
- Povodňové plány
- Průvazní a manipulační řády
- Protipovodňová ochrana
- Hydrotechnické výpočty
- Hydrodynamické modelování a simulace znečištění toků

**PROJEKTY, STUDIE, INŽENÝRSKÉ SLUŽBY,
KONZULTACE A DODAVKY STAVEB NA KLÍČ**

Táborská 31, 140 16 Praha 4, tel. 261 102 222, praha@hydroprojekt.cz, www.hydroprojekt.cz

POVODÍ VLTAVY, státní podnik, 150 24 Praha 5, Holečkova 8, tel.: 221 401 111, fax: 257 322 739, www.pvl.cz

Parametry měření alternativně:

- šířky měření (m) 8, 14, 20, 28, 34, 48 v jednom měřicím pruhu
- rozsah měření hloubek min. 0,5-200 m
- rychlost měření max. 15 km v rozsahu 5-100 m hloubky
- přesnost měření hloubek ± 4 cm $\pm 0,025\%$ z měřeného rozsahu
- určení polohy v souřadnicích x, y je 25 cm.



POVODÍ VLTAVY



Vyměřovací loď Valentýna II je speciálním moderním plavidlem určeným k měření hloubek na vodních tocích, ke kontrolám toků po průchodu valkých vod a k vyhledávání plavebních překážek na vodních cestách. Loď je osazena moderní ultrazvukovou aparaturou Meridata MD 300.

**Povodí Vltavy, státní podnik, oddělení vyměřovací loď
Průhon č.p. 800, 276 01 Mělník
Tel.: 315 624 302, fax: 315 621 270, mob.: 602 140 517**

Ukázka kontroly trati