

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2013

Povodeň na Vltavě a Labi



*Vydáno při příležitosti 27. Plavebních dnů v Žilině
a konference Budoucnost vodního koridoru
Dunaj–Odra–Labe v Ostravě*

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

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



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666
www.pod.cz



Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
Tel: + 420 220 188 301

vpupraha@vpupraha.cz www.vpupraha.cz



projektová a inženýrská činnost

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

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

PRAHA: Tábořská 31, Tel. 291 102 242, paha@sweco.cz
BRNO: Minská 19, Tel. 541 214 973, brno@sweco.cz
OSTRAVA: Varenská 49, Tel. 596 638 329, ostrava@sweco.cz
ČESKÉ BUDĚJOVICE: Zlatkovo nábřeží 7, Tel. 395 103 611, c.budějovice@sweco.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.poyry.cz



Zakládání staveb, a.s.

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



www.metrostav.cz

METROSTAV



Váš silný partner pro malé i velké stavby

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



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



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



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



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

ČSPL



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 957, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



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

www.evd.cz



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



TOKO AGRI a.s.
Rudice u Uherského Brodu
tel. centra: 572 613 660
email: toko@toko.cz www.toko.cz



Mokrá 359, 664 04 Mokrá
Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571
cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



VÍTKOVICE POWER ENGINEERING a.s.
Ruská 1142/30, 706 02 Ostrava-Vítkovice
Tel.: +420 595 955 328 Email: vpe@vitkovice.cz
www.vitkovicepower.cz



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



Ředitelství vodních cest ČR
Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY
Agentúra rozvoja vodnej dopravy
Námestie slobody č.6, P. O. BOX 9, 810 05 Bratislava 15
Slovenská republika
Tel: 00421 2 594 94 753,752 fax: 00421 2 52 454 057
mobil: 00421 917 957 270
email: info@arvd.gov.sk www.arvd.gov.sk

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
Fax: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

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

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč
ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

OBSAH

Úvodní slovo: Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe dokončíme! Bc. Zdeněk Zák	2
Programové prohlášení vlády - rezort dopravy	3
Keynesiánský prezident a sen Karla IV. Z domácího tisku	4
Zemanův průplav / Z Ostravy přímo k moři lodí. Plány se líbí i Polákům Z domácího tisku	5
Ředitelství vodních cest žije! Červnové povodně ovlivnily plavbu, Ing. Jan Skalický	6
Povodně 2013 a činnost Státní plavební správy Ing. Jaromír Kalousek	7
Červnová povodeň v Českých přístavech, a.s. Ing. Miloslav Černý	10
Mělnická hráz povodně vydržela, MVDr. Ctirad Mikeš	11
Povodně a sucha zastavily vodní dopravu, Lukáš Hradský	12
Vodní cesty jsou ve středu zájmu Unie hospodářských komor Labe–Odra (KEO), Ing. Jiří Aster	13
Plavební kanál Troja–Podbaba poškozený červnovou povodní Ing. Jan Nejedlý	14
Plavební kanál Vraňany–Hořín poškozený červnovou povodní Bc. Richard Pawinger, Ing. František Glac	16
Povodeň na labské vodní cestě v červnu 2013, kol. autorů	18
Povodně a sucha – pomůže vodní koridor Dunaj–Odra–Labe? Tomáš Kolařík	20
Vodní koridor D–O–L a protipovodňová ochrana Troubek Ing. Michael Trnka, CSc.	22
Moje soukromá tečka za povodněmi, Ing. Jiří Stránský	23
Pozvánka na konferenci Budoucnost vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe	25
Dopis 1. náměstka ministra dopravy Ing. Lukáše Hampla Evropské komisi ve věci znovuzáření vodního koridoru D–O–L do TEN-T	26
Kam směřuje vodní koridor Dunaj–Odra–Labe, Ing. Lukáš Hampl	27
Všem Dětem Země a dalším ekologickým aktivistům – „rozsviňte si“! František Martinek	29
ŘVC a Ostrava podepsaly memorandum o Splavnění řeky Odry pro rekreační plavbu	30
Zvyšujeme bezpečnost na vodních cestách, Bc. Václav Straka	32
Střední Labe – budoucí ráj vodních turistů, Ing. Martin Vavříčka	32
Dolní Labe – výstavba turistických přístavišť pokračuje Ing. Jan Bukovský, PhD.	33
ČR a Polsko sa k slovenským návrhom na prepojenie Váhu a Odry ešte nevyslovili Ze zahraničního tisku	34
Máme zkoumat variantu Váh–Morava?, Ing. Petr Forman	34
Dunaj medzi vodnými dielami Freudenu a Gabčíkovo Prof. RNDr. Igor Mucha, Dr.Sc., Doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c.	36
Hlídková loď President Masaryk, Z domácího tisku	42
Česká plavba přežije, Kpt. Jiří Pastuch	45
Stý ročník Primátorek, Josef Blecha	46
Ad Fontes – plovoucí informační centrum na Baťově kanálu, Vojtěch Bártek	52
Nové překladiště šterkopísku v Troji, Ing. Jan Nárovec	54
Pozvánka na veletrh Boat Expo 2013	55
Konference Odra 2013 v Kedzierzyn-Kozle, Plavadla 2013, Miroslav Chýlek	56
Ing. Leopold Zubek odešel, Ing. Jiří Maníček	58
Milý Poldo, Ing. Josef Podzimek	59
Hotelová loď President, Ing. Jan Vlček	60
Život není takový – je úplně jiný (51), Ing. Josef Podzimek	62

Titulní strana: Nákladní a hotelové lodě v Centrálním přístavu
Ústí nad Labem–Kránsné Březno během povodně 6. června 2013
Foto: Kpt. Václav Bér

Úvodní slovo ministra dopravy ČR

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dokončíme!

Bc. Zdeněk Žák – ministr dopravy ČR



Milí přátelé plavby,

jsem rád, že Vás mohu oslovit v době, která je nejen pro vodní dopravu a její infrastrukturu milníkem. Milníky odedávna sloužily k tomu, aby lidé neztratili vědomí o tom, odkud jsou, kam míří a kde se na své cestě právě nacházejí. Dovolte, abych se na úvod takového milníku zastavil.

Na první pohled by se mohlo zdát, že právě v době, ve které se právě nacházíme, už nemůže být pro vodní dopravu hůře. Český stát přes bombastická prohlášení a velká slova o budování dopravní infrastruktury sice dokázal proinvestovat miliardy korun i v oblasti vodní dopravy, ale jaksi si nevšiml, že jí mezitím jinými kroky téměř zahubil.

A to nehovořím o tom, že bylo jistě chybou dívat se na vodní dopravu téměř výhradně jen pohledem jednoho z mnoha jejích aspektů, a to jako dopravního módu pro cargo dopravu. Může se vám zdát, že si protiřečím, když článek, který má uvést téma největší investice v historii české vodní dopravy začnu konstatováním, které jsem řekl hned po svém nástupu do úřadu, ale které pro Vás, kteří mně znáte lépe, říkám více jak 10 let. Stejně jako ostatním dopravním módům, tak i vodní dopravě nechyběly v uplynulých dekadách peníze, ale spíše zdravý rozum. Chceme-li začarovaný kruh neustále opakovaných a následně neplněných slibů přetrnout, musíme začít právě návratem k normalnosti.

Pokud chceme vodní dopravu rozvíjet, je nezbytné ji vyvézt z izolovaného pohledu jedinečnosti a konstatovat, že je integrální součástí takzvaných distribučních sítí, které tvoří páteř infrastruktury každého moderního státu, stejně jako ostatní dopravní módy, či energetické distribuční sítě.

A tak jako bude stonožka kulhat, i když bude mít chromou jedinou ze svých 100 nohou, infrastruktura moderního státu nemůže být plně funkční bez fungující vodní dopravy. Přitom nesmíme zapomínat na to, že vodní doprava a její infrastruktura plní ve fungujícím státě více rolí. Je zvláštní, že naši stratégové si vůbec nevšimli zásadních impulzů, které přináší pro rozvoj ekonomiky regionů turistické využití vodních cest. Nemuseli by přitom jezdit daleko do země, kde to již dávno vyzkoušeli. Příklady máme i u nás. O ignoraci krajiny a ekologického a bezpečnostního (ochrana před povodněmi) významu by mohli říci své přátelé vody, stejně jako zemědělci a jiní uživatelé této infrastruktury.

Už pouhé zamyšlení nad výše zmíněnými problémy jasně napovídá, jak by se měl postavit k vodní dopravě a její infrastruktuře normálně fungující stát. Mým heslem při nástupu do úřadu bylo a je pokusit se nasměrovat českou dopravu směrem k normalnosti. Nemohu ani oboru vodní dopravy slíbit nic více, ale také nic méně, než postupný proces návratu k normálním poměrům civilizovaných zemí. Může to znít nudně, ale v podmínkách České republiky půjde o malou revoluci. A také hozenou rukavicí mým nástupcům v úřadu ministra dopravy, aby se více zaměřili na správné fungování státu v oblasti dopravy a méně marným pokusům vše obrátit naruby.

A podobně jako v případě silniční dopravy, kde se po utracení stovek miliard korun vracíme k jediné pro českého občana a zájem českého státu skutečné prioritě, tedy výstavbě paralelního spojení k D1, stejně tomu bude i v případě vodní dopravy. Kromě jejího rozvoje a všech výše popsaných aspektů nás čeká pokus o návrat k jednomu z nejstarších strategických infrastrukturních projektů tohoto státu, dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Kromě všech argumentů, které zvažovali již naši předkové od dob Karla IV. přes kultovní knihu J. A. Bati Budujme stát pro 40 milionů lidí, po materiál připravený v 70. letech pro Státní plánovací komisi, můžeme přidat jeden argument navíc. Na velkou dopravní investici můžeme přivést evropské peníze!

Desítky let trvající územní hájení možné trasy vodního koridoru bez jasných odpovědí bylo zásadní chybou, kterou není možné opakovat. Omezoval se tím rozvojový potenciál obcí a měst a současně se tato území ochuzovala o využití řady příležitostí, které jim může dokončení realizace této koncepce nabídnout. V neposlední řadě se také jedná o silnou devalvací již realizovaných staveb na vodních cestách.

Je vhodné právě na závěr tohoto zastavení říci, že Ministerstvo dopravy ČR zahájilo k 1. září 2013 přípravu dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Očekávám, že by se prioritní úseky v rámci dokončení vodního koridoru mohly začít realizovat již v roce 2018. Celkové dokončení vodního koridoru pro plynulou vodní dopravu a zajištění všech jeho multiplikačních efektů by pak mohlo být do roku 2039.



PROGRAMOVÉ PROHLÁŠENÍ VLÁDY - REZORT DOPRAVY

Níže naleznete priority Ministerstva dopravy, které jsou uvedeny v Programovém prohlášení vlády Jiřího Rusnoka. Vláda Programové prohlášení schválila na svém mimořádném jednání v pátek 2. srpna 2013.

1. Vláda vnímá agendu rezortu dopravy jako službu státu občanům a bude usilovat, aby v tomto smyslu, respektující jejich oprávněné zájmy a stejně tak i zájmy dalších osob, byla vykonávána.
2. Vláda vnímá rozvoj dopravní infrastruktury jako zásadní faktor konkurenceschopnosti ČR a investice do této oblasti jako žádoucí protikrizové opatření. Vláda vytvoří předpoklady pro maximální využití prostředků z fondů EU v rámci tohoto i příštího programovacího období. Pro tyto účely vláda zejména zabezpečí národní zdroje nezbytné k zajištění spolufinancování staveb dopravní infrastruktury a národní zdroje potřebné k zajištění jejich projektové i majetkoprávní přípravy.
3. Vláda vytvoří předpoklady pro obnovu dopravní infrastruktury poškozené letošními povodněmi.
4. Vláda zohlední faktor maximalizace zájmů pro občany ČR i v rámci realizace činností investorských organizací rezortu Ministerstva dopravy. Vláda zajistí, že prostředky vynakládané při zajištění investiční činnosti, oprav a údržby budou vynakládány efektivně a transparentně.
5. Vláda bude podporovat plné využití regulatorních i fiskálních funkcí mýtného systému způsobem, aby byly upřednostněny zájmy občanů ČR a dále aby byly maximalizovány prostředky generované tímto systémem, které bude možné zpětně alokovat na opravy, údržbu a případně i rozvoj dopravní infrastruktury.
6. Vláda bude usilovat o vytvoření předpokladů pro dosažení splavnosti Labe. Vláda zajistí zpracování komplexní studie proveditelnosti a SEA vodního koridoru DOL. Vláda bude usilovat o zajištění nezbytných dohod ve věci tohoto díla s relevantními sousedními státy. Vláda vytvoří předpoklady pro způsobilost tohoto projektu k financování z prostředků z fondů EU.
7. Vláda bude iniciovat změnu výkonu dopravně správních agend tak, aby při této byl akcentován imperativ služby občanům.
8. Vláda zajistí pokračování liberalizace v železniční osobní dopravě za vyvážených podmínek pro jednotlivé účastníky, aniž by tímto byla ohrožena kontrolní funkce státu a způsobilost státu garantovat dopravní obslužnost.
9. Vláda zajistí stabilizaci rozsahu objednávky státu při zajištění železniční dálkové osobní dopravy a její předvídatelnost v čase. Respektováním ustanovení příslušného memoranda vytvoří vláda předpoklady pro stabilizaci objednávky i regionální železniční osobní dopravu ze strany krajských samospráv.
10. Vláda bude vytvářet předpoklady pro rozvoj elektromobility a rozvoj moderních inteligentních systémů v dopravě.
11. Vláda zajistí zrealnění finančních požadavků na údržbu, opravy a rozvoj dopravní infrastruktury tak, aby byly vytvořeny předpoklady pro dlouhodobou stabilizaci zdrojů v této oblasti, a to i bez zahrnutí prostředků EU a dále tak, aby bylo zabráněno ztrátám z jejího nežádoucího znehodnocování vyplývajících z deficitu anebo fluktuace zdrojové báze.



Nový ministr dopravy Zdeněk Žák (vlevo) se ujal úřadu 10. července 2013 za účasti předsedy vlády ČR Jiřího Rusnoka a bývalého ministra dopravy Zbyňka Stanjury (vpravo)
Zdroj: Ministerstvo dopravy



Miloš Zeman
prezident České republiky

Keynesiánský prezident a sen Karla IV.

Překonání ekonomické krize, která byla znovu potvrzena nedávnými údaji o dramatickém propadu stavebnictví a propadu průmyslové výroby, je podle mého názoru, který dlouhodobě zastávám, možné jediným způsobem – a sice zvýšením sklonu k investicím na úkor sklonu ke spotřebě. Úmyslně zde používám keynesiánskou terminologii, protože tyto dva sklony jsou spojenými nádobami a zvýšení jednoho automaticky znamená snížení druhého, nechceme-li riskovat další dramatický nárůst státního dluhu.

Jsem si plně vědom toho, že tato politika je krajně nepopulární, protože investice nemají volební právo, zatímco populističtí politici nesmírně rádi slibují spotřební dárečky svým voličům. Právě proto se domnívám, že toto může být pouze prezidentské téma, neboť prezident není závislý na momentálních voličských náladách. Budeme-li v keynesiánské terminologii pokračovat dále, pak se musíme ptát, které investice jsou nejefektivnější. Zde opět můžeme využít pojmu multiplikačního efektu. Je obecná shoda na tom, že nejvyšší multiplikační efekt mají investice do infrastruktury, a to nejen do infrastruktury dopravní, ale i energetické a informační, a dále investice do bytové výstavby. Tyto investice mají v českých podmínkách výhodu, že mohou být kofinancovány z evropských fondů, zejména z fondů kohezních, které neskončí v roce 2015, ale které mají dlouhodobou platnost. Koneckonců i Evropská komise vyhlásila program „Join Europe“, který neznamena nic jiného než intenzivnější propojení členských států infrastrukturní sítí – a v některých případech tento program může vést až k 85procentnímu kofinancování těchto investic z evropských zdrojů.

Osobně bych si přál, aby se v rámci těchto investic realizoval i sen Karla IV. a Tomáše Bati, to jest kanál Dunaj–Odra–Labe, který by měl kromě dopravních a energetických funkcí také významnou funkci protipovodňové ochrany.

Mapa koruny české a svrchovaného území římského císaře Karla IV. v roce 1378

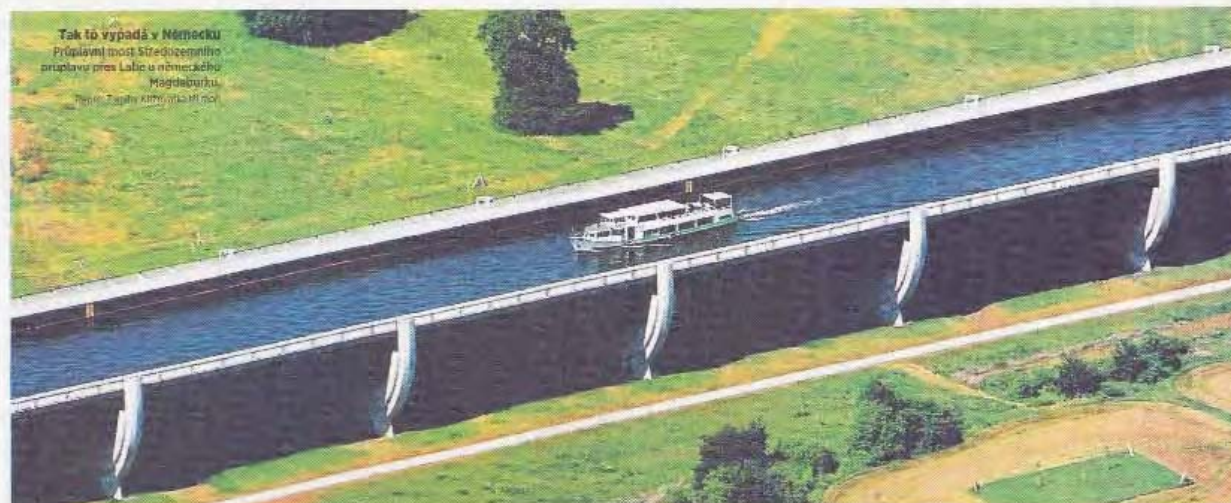


Mapa zemí Evropské unie v roce 2002



- ▲ vodní cesta Dunaj–Vltava–Labe
- vodní koridor Dunaj–Odra–Labe





Zemanův průplav

Nástupem Miloše Zemana do prezidentského úřadu se oživily plány na stavbu gigantického průplavu **Dunaj - Odra - Labe**. Prezident jej prosazuje, kde může. Co by však takový průplav přinesl a jak náročná by byla jeho stavba? A co plánům říkají ti, kterých se stavba bezprostředně dotýká?

Z Ostravy přímo k moři lodí. Plány se líbí i Polákům

Polský přístav Kozlí, ze kterého míří lodě k Baltskému moři po řece Odře, je od Ostravy vzdálený šedesát kilometrů. **Projekt má podporu prezidenta** Miloše Zemana i jeho polského protějšku Bronislava Komorowského.

Ředitelství vodních cest žije!

Ing. Jan Skalický – pověřený řízením ŘVC ČR

V písničce pánů Ježka, Voskovce a Wericha se zpívá: „Život je jen náhoda, jednou si dole, jednou nahoře...“ S tím se nedá než souhlasit. V případě Ředitelství vodních cest bych ale řekl, že poslední rok to nebyl život, ale boj o přežití a to, že jsme dnes zase nahoře, je výsledkem úsilí celé řady vynikajících lidí, kteří se za nás postavili a kterým bych chtěl touto cestou poděkovat. Ano, také nám z části pomohla náhoda, ale, jak se říká, štěstí přejí připraveným. Kdybychom až do poslední chvíle nebojovali a nevěřili, že vodní cesty mají své nezastupitelné místo v dopravní infrastruktuře, dnes by vodní doprava, jako jediný dopravní mód v České republice, neměla svou samostatnou investiční organizaci. Samozřejmě ani v současné době není vše ideální, ale dnes již vím, že nový ministr dopravy Zdeněk Žák nemá v úmyslu likvidovat ani vodní cesty ani jedinou investiční organizaci, která se stará o jejich rozvoj. Naopak považuje vodní cesty a vodní dopravu za nezbytnou součást správně nastavené moderní multimodální přepravy zboží, surovin i osob. Já mu za tento přístup velice děkuji a s týmem odborníků Ředitelství vodních cest ČR uděláme vše proto, aby se investiční činnost na našich vodních cestách vrátila co nejdříve k normálu a nabrala na maximálních obrátkách. Máme připravenou jasnou koncepci rozvoje vodních cest i přesnou představu, jak maximálně využít

možnosti, které nám nabízí financování z evropských fondů. Zároveň jsme připraveni se podílet na přípravě dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Tento multifunkční koridor, který zajistí dostatek vody ve srážkově deficitních oblastech Moravy, ale i protipovodňovou ochranu v případě prudkých dešťů, se v budoucnosti stane významnou dopravní spojnici i zdrojem nových pracovních příležitostí. Nezanedbatelný bude i jeho přínos k hospodářskému růstu regionů a zajištění energetické bezpečnosti státu. Naši předkové nám zanechali vodní díla nezbytná pro plavbu, jejichž hodnota je dnes odhadována na 160–200 miliard Kč. Bylo by trestuhodné je nevyužít a nedokončit síť vodních cest tak, aby se vodní doprava stala plnohodnotnou součástí dopravní infrastruktury České republiky. Ono totiž nejde jen o rozvoj hospodářství, ale i o ochranu životního prostředí. Ekologičnost vodní dopravy přesvědčila politiky vyspělých západoevropských států, aby investovali miliardy EUR do údržby a rozvoje vodních cest. A nejen to. Bílá kniha rozvoje dopravy, kterou vloni vydala Evropská komise, ukládá členským zemím Evropské unie převést 50% dopravy nad 300 km do roku 2050 ze silnic na železnici a vodu.

Všem plavcům přejí dostatek vody pod kýlem a vodní dopravě takové politiky, kteří ji dají dostatek prostoru k jejímu rozvoji.

Červnové povodně ovlivnily plavbu

Letošní povodně s námi pěkně zacvičily, příroda ukázala, kdo je tady pánem. Naštěstí jsme byli po zkušenostech z roku 2002 lépe připraveni, a tak jsou tentokrát škody mnohem nižší. Zatímco na silnici a železnici se provoz až na pár výjimek vrátil téměř okamžitě, na labsko-vltavské vodní cestě to lodím trvalo mnohem déle a jsou místa, kam se ani dnes nedostanou. Povodně negativně ovlivnily nejen plavbu, ale i infrastrukturní stavby. Například na horní Vltavě zcela zastavily práce na přístavu v Hluboké nad Vltavou.



Zatopený bazén přístavu Hluboká nad Vltavou během povodní

Vznikly milionové škody na přístavištích, přístavech i plavebních komorách. Samostatnou kapitolou jsou rozsáhlé naplaveniny, jejichž odklizení bude pokračovat ještě několik dalších měsíců. Řádění živlů nebylo ušetřeno ani přístaviště Ústí nad Labem-centrum, které bylo slavnostně otevřeno pouhé dva dny před povodněmi.

Povedlo se ho ale včas odvézt na chráněné místo v přístavu, a tak škoda vznikla „pouze“ na vybavení nábrží. Dnes je již molo opět na svém místě a brzy budou dokončeny všechny opravy tak, aby nikdo nic nepoznal.



Přístaviště Ústí nad Labem – centrum po průchodu povodní

Povodně 2013 a činnost Státní plavební správy

Ing. Jaromír Kalousek – ředitel Státní plavební správy

Povodně, které zasáhly v letošním roce značnou část České republiky nás opět přesvědčily, že se již nedá hovořit o stoletých, nebo padesátiletých vodách, že je příroda taková, jaká je a že nás tedy mohou povodně postihnout i ve velmi krátkých periodách.

Všichni, kterých se to týká by si měli tento fakt vryt do paměti a měli by se tomu přizpůsobit.

Státní plavební správa se ze zkušeností minulých let, jak bylo letos vidět, poučila a proto byla v roce 2013 velmi aktivním pozitivním prvkem při řešení krizových situací. Díky aktivnímu včasnému a předvídajícímu jednání, nedošlo prakticky k žádným problémům s plavidly, která by zůstala na vodní cestě, nebo nedej bože, která by se utrhla, nebo by musela být potopena. Obdobná situace byla i s různými plovoucími zařízeními.

Nejen veřejnost, ale ani odborná veřejnost nezaregistrovala žádný takový problém.

Významným prvkem byla i ta skutečnost, že se díky akci Ředitelství vodních cest ČR Splavnění Vltavy v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou velká voda prakticky vyhnula horní části Vltavy. Samozřejmě, že i zde byly „klasické“ škody způsobené splávním, naplaveninami, došlo k odnesení značení plavební dráhy a další drobné škody, ale např. město České Budějovice povodeň vůbec neznamenalo (možná pouze jako turistickou atrakci).

Práce, které ŘVC na jihu Čech provádí jsou vnímány spíše negativně, neustále se porovnává, že by za peníze vložené do staveb na vodě mohl být postaven kousek silnice, opraven chodník apod. Teď je zde pádné zdůvodnění proč se věnovat i vodě.

Nyní k podrobnějšímu popisu činnosti Státní plavební správy v době povodní a to po jednotlivých pobočkách, kterých se vysoké vodní stavy dotkly tj. pobočka Praha a pobočka Děčín.

Státní plavební správa, pobočka Praha

Ing. Hynek Beneš – ředitel pobočky Praha

Činnost Státní plavební správy, pobočky Praha (dále jen SPS), související s nástupem povodně na toku Vltavy a Labe ve Středočeském kraji byla zahájena v pátek 31. 5. 2013 poté, kdy pravidelné ranní hlášení o vodních stavech obsahovalo informaci o zvýšení odtoku z Vltavské kaskády na úroveň 250 m³/s. Následně na dotaz SPS dispečink Povodí Vltavy informoval, že je pravděpodobný vzestup hladin na toku Berounky, který nelze regulovat, a v krátké době dojde k překročení limitního průtoku 450 m³/s, kdy se zastavuje plavba na Vltavě přes plavební komoru Praha-Modřany a v úseku Praha-Holešovice až Mělník. SPS Praha tedy obratem vydala Sdělení č. 39/2013 o zastavení plavby na Vltavě v uvedeném úseku a současně informovala o uzavření laterálního kanálu Vraňany-Hořín.

Další činnost SPS spočívala zejména v koordinaci odklizení plavidel a plovoucích zařízení z jednotlivých úseků vltavské vodní cesty do ochranných přístavů. Přestože je každému provozovateli plavidla a plovoucího zařízení uložena obecně platným právním předpisem (Řád plavební bezpečnosti vydaný vyhláškou č. 344/1991 Sb.,

a vyhláška č. 241/2002 Sb.) povinnost před dosažením nejvyššího povoleného vodního stavu odklídít plavidla do ochranných přístavů, podle zkušeností z předchozích povodní je v období nástupu zvýšených vodních stavů výrazná aktivita SPS nezbytná. Pracovníci pobočky Praha proto byli v tomto období v permanentním kontaktu s centrálním dispečinkem s. p. Povodí Vltavy a předávali informace o vývoji vodních stavů v řídicím profilu zejména provozovatelům plavidel na území hl. města Prahy jak přímo v terénu, tak zasíláním SMS zpráv podle dostupného rozdělovníku. Tato činnost byla jednak pozitivně hodnocena provozovateli plavidel a také napomohla včasnému odklizení nejproblematičtějších plovoucích zařízení z vodní cesty.

Naši pracovníci dále přímo v terénu kontrolovali postup odklizení plavidel, koordinovali využití tlačných remorkérů, dohledávali provozovatele dosud neodklizených plavidel či zařízení a vyhodnocovali možnosti a kapacitu plavebních komor v Praze. Nejproblematičtějším úsekem z hlediska odklizení plavidel a plovoucích zařízení je úsek mezi plavební komorou Praha-Štvanice a Praha-Smíchov (zdrž Helmovského jezu), kde je největší koncentrace plavidel osobní lodní dopravy v Praze. Veškerá zařízení se před dosažením průtoku 600 m³/s musí přes plavební komoru Praha-Smíchov dostat do prostoru nad Jiráskův most – zde je plavba zakázána až při průtoku 800 m³/s. Odklizení plavidel je nezbytné pro zajištění další bezpečnosti, neboť plavidlo o výtoku stovek tun nebo větší plovoucí zařízení vytržené vzlakem vody ze svého vyvážení a pohybující se neovladatelně rozvodněným tokem představuje ohrožení mostů, staveb v korytě řeky (plavebních komor, jezů) a dalších staveb na přilehlých zaplavených pozemcích.

V období po zastavení plavby SPS Praha v terénu kontrolovala zejména zabezpečení plovoucích zařízení v tzv. chráněných místech, která zařízení ani při překročení limitních stavů neopouští. Také kontrolovala zabezpečení těch zbývajících plovoucích zařízení či plavidel, která provozovatel, přes upozornění a povinnost danou citovanou vyhláškou, včas neodklidil do ochranného přístavu nebo mimo vodní cestu a to jak na Vltavě, tak na středním Labi, kde byla rovněž zastavena plavba. (Pozn. – provozovatelům neodklizených plavidel hrozí finanční postih, který projednává rovněž Státní plavební správa). Pověřeni pracovníci SPS Praha se také podíleli na činnosti Povodňové komise hl. m. Prahy a Povodňové komise Středočeského kraje.

Při poklesu vodních stavů pod stanovené limity, kdy je teoreticky možné opět užívat vodní toky k plavbě, následuje další fáze činnosti SPS – spolu se správcem vodní cesty je třeba posoudit, zda je cesta po povodni pro plavbu bezpečná a provozuschopná. Povodeň na Vltavě dosáhla minimálně úroveň padesátileté vody a rovněž průtoky na středním Labi byly natolik zvýšené, že vodní cesta vyžadovala odtěžení nánosů, obnovu plavebního značení, opravu postižených jezů i plavebních komor a nové zaměření plavebních hloubek. V důsledku toho SPS vydala nejprve dne 5. 6. 2013 Sdělení č. 41/2013 o trvajícím zastavení plavby na středním Labi, k poklesu

průtoků na Vltavě došlo později a zde tedy bylo vydáno Sdělení o trvajícím zastavení plavby až 11. 6. 2013. Fáze obnovování plavby je zdlouhavá a obnova probíhá postupně po jednotlivých úsecích, v závislosti na jejich významu a míře poškození povodní. Na celém středním Labi je možné plout s ponorem 180 cm od 13. 8. 2013. První úsek plavby na Vltavě byl otevřen již 14. 6. 2013 (jednalo se o nádrže Slapy, Orlík a také úsek mezi přístavem Praha-Smíchov a Barrandovským mostem), ovšem například plavbu přes zasaženou plavební komoru Praha-Štvanice se podařilo obnovit teprve 10. 7. 2013. Z hlediska plavby byly povodní nejvíce poškozeny oba plavební kanály na Vltavě, kanál Troja-Podbaba a kanál Vraňany-Hořín. SPS sleduje průběh jejich oprav, správci vodní cesty, podniku Povodí Vltavy by se mělo podařit uvést oba kanály do provozu ke dni 2. září 2013.

Státní plavební správa, pobočka Děčín

Ing. Martin Klein – ředitel pobočky Děčín

V pátek 31. května 2013 po patnácté hodině byla vydána Informační zpráva Povodí Vltavy o očekávaném překročení pro plavbu limitního průtoku na vodočtu Praha. Státní plavební správa, pobočka Děčín, přestože předpověď vodních stavů na následující den vydaná vodohospodářským dispečinkem Povodí Labe (dále jen VDH PL) byla hluboko pod limity pro zastavení plavby na

dolním Labi, začala konat ve věci řešení očekávaných zvýšených vodních stavů na celém toku Labe v Ústeckém kraji. Prostřednictvím Střediska říčních informačních služeb (dále jen Středisko RIS), které je součástí pobočky Děčín, koordinovala dle pokynů SPS pobočky Praha vyvázání plavidel v Praze-Podbabě a upozornila na situaci provozovatele plavidel, které se podílely na výstavbě vodní elektrárny Štětí. Předpověď vydaná VHD PL dopoledne 1. června udávala hodnotu na vodočtu v Ústí nad Labem pro následující den 500 cm. Pracovníci pobočky Děčín na základě vlastního sledování stoupající tendence vodních stavů v povodí Vltavy a Ohře a prognózy srážek během dne několikrát požadovali korekci této předpovědi, ale naposledy ve 22 hod. jim bylo potvrzeno, že oprava předpovědi vodního stavu směrem k vyšším hodnotám není nutná. Přes tato ujišťování byly s ohledem na bezpečnost plavebního provozu a hlavně pasažérů hotelových plavidel vydány pokyny pro MS Katarina von Bora a MS Frederick Chopin, aby neodpluly podle plánu v podvečerních hodinách z Mělníka a přemístily se do místního ochranného přístavu. S plavidlem MS Swiss Coral, které se nacházelo v poproudní plavbě v lovosické zdrži, bylo dohodnuto, že bude pokračovat v plavbě bez plánované další zastávky v ČR, aby stihlo doplout do ochranného přístavu Riesa. Hotelovým plavidlům MS Swiss Ruby a MS Clara Schumann byly korigovány plánované plavby tak, aby se mohly před



Plavební komory Praha - Štvanice čelily náporům velké vody - 4.6.2013, foto: T. Kolařík



Lodě schované před červnovou povodní v přístavu Praha - Smíchov



Nákladní čluny vyvázané pod plavebními komorami Hořín 5. června 2013. Na obrázku je také vidět, že Hořínský plavební kanál je již protržený, , foto: H. Vavřinová

očekávaným zastavením plavby ukryt v ochranném přístavu v Ústí nad Labem (Centrální přístav). Těmito koordinacemi plaveb prostřednictvím střediska RIS se dosáhlo ukrytí všech hotelových plavidel, jejich pasažérů a jejich posádek na bezpečných místech.

V neděli 2. června mezi 7. a 8. hodinnou ranní bohužel skutečně došlo k překročení limitu přípustného vodního stavu pro plavbu a navíc následné dopolední předpovědi upozorňovaly na pondělní možnost dosažení vodního na vodočtu v Ústí nad Labem 950 cm. Výše uvedená nepřesná předpověď VHD PL byla příčinou mnohých problémů. Například ve střežkovské zdrži v přístavu Ústí nad Labem-Vaňov stála tlačná sestava TR 18+1162+571, která následně téhož dne našla azyl v Centrálním přístavu, nebo v lovosické zdrži v přístavu Lovosice-Průmysky se nacházelo plavidlo MN 7318, které bohužel nemohlo být už odklizené pro odstavení plavebních komor Lovosice. Pracovníci pobočky byly v terénu, aby monitorovali situaci, informovali provozovatele přístavů, plavidel a plovoucích zařízení, vydávali pokyny k přemístění plavidel k vysokovodním polohám a jejich bezpečnému vyvážení resp. navýšení úvazů. Na jejich pokyn z loděnice Křešice přeplulo plavidlo TR VERA 1 do ochranného přístavu Děčín-Rozbělesy, majitelé plavidel umístěných na souši, ale v inundační zóně, je odstraňovali nebo přijímali rázná opatření s cílem zabránit odplutí. V prostoru veřejného přístavu Děčín-Loubí bylo zjištěno uložení velkého množství cisternových tanků, a tak byl vydán pokyn provozovateli přístavu, k jejich zajištění proti odplutí. Tento pokyn byl následujícího dne zopakován, ale jak se ukázalo, nebyly tyto pokyny respektovány a několik cisteren samovolně odplulo. Během dne byl ošetřen i majetek SPS ohrožený povodní. V přístavu Děčín-Rozbělesy byla přemístěna plovoucí garáž s plavidlem SPS 1 na vysokovodní dalby a byly vystěhovány sklepní prostory obytného domu v ulici Hálkova v Děčíně I.

V následujících dnech již byl zcela zastaven plavební provoz a byly prováděny kontroly plnění dříve vydaných pokynů k zajištění plavidel, přičemž v několika případech musely být pokyny důrazně zopakovány nebo dle situace korigovány. Na všech plavidlech nebo jejich uskupení v celé sledované oblasti zůstávaly posádky k zajištění bezpečného stání. V Centrálním přístavu byli v pondělí evakuováni cestující z obou hotelových plavidel. V úterních podvečerních hodinách pod děčínskými mosty pluly kontejnery ISO, přičemž došlo k jejich kontaktu s železničním mostem a konstrukcemi zde umístěnými v souvislosti s jeho rekonstrukcí. Ve středečních dopoledních hodinách byl vydán telefonický pokyn k zajištění návratu hlídky na plavidlo MN 7318, když před tím bez konzultace byla posádka evakuována vrtulníkem záchranné jednotky Policie ČR, z důvodu potenciálního odstřelu plavidla.

Povodeň kulminovala ve středu ve 24 hod. na hodnotě 1072 cm na vodočtu v Ústí nad Labem. Následný pozvolný pokles vodních stavů postupně odhaloval rozsah škod velmi se blížící škodám vzniklým při historicky doložitelné druhé největší povodni v roce 2002. Bohužel lze předpokládat, že návrat vodní cesty a jejího příslušenství do plnohodnotného provozního stavu bude stejně jako před jedenácti lety časově a finančně náročný. Dobrou zprávou je, že letošní povodeň nepřinesla žádné ztráty na lodním parku a to díky novým investicím do vysokovodního stání, relativně čerstvé historické paměti a snad i činnosti pracovníků Státní plavební správy.

Z průběhu letošních povodní si SPS odnáší další cenné poznatky. Na prvním místě bych chtěl vyzvednout výbornou spolupráci s Povodím Vltavy i s Povodím Labe. Přesto, že byla jednotlivá povodí pod značným tlakem,

řešily se problémy operativně a včas.

Do budoucna bude nutné ještě větší zapojení SPS do činnosti povodňových komisí a těsnější spolupráce se složkami integrovaného záchranného systému tak, aby i další povodeň proběhla beze škod na plavidlech a eventuálně beze škod, které by plavidla způsobila.

Samozřejmě, že ke škodám na vodních cestách a vodních stavbách bude docházet i v budoucnu, ale i zde se SPS bude snažit, aby svojí aktivní činností napomohla k jejich minimalizaci.



Zatopená oblast mezi Litoměřicemi a Lovosicemi. Vpravo dole zatopený přístav Lovosice



Evakuace plavidla MN 7318 4. června 2013



Přístavní můstky na Labi v centru Děčína 5. června 2013, Autor: J. Wisura



Plynové zásobníky v přístavu Děčín-Loubí 5. a 6. června 2013, Autor: J. Wisura



Splávy na VD Orlík 12. června 2013

Červnová povodeň v Českých přístavech, a.s.

Ing. Miloslav Černý – předseda představenstva České přístavy, a.s.

České přístavy, a. s. byly těžce postiženy také povodní počátkem června 2013. Opět s výjimkou přístavu Kolín (stejně jako v roce 2002 !) byly povodní zasaženy veřejné přístavy Praha-Radotín, Praha-Smíchov, Praha-Libeň, Praha-Holešovice, Mělník, Ústí nad Labem, majetek v Děčíně i RO-RO v Týnci nad Labem a Miřejovice-Nelahozeves.

Souboj živlu s přístavním majetkem dopadl pro nás výrazně lépe než v roce 2002. Tehdy jsme měli podle znalců pojišťovny škody přes 250 mil. Kč. Od Kooperativy jsme získali včetně šomáže – přerušení provozu asi 67 mil. Kč. Následně pomohlo ministerstvo dopravy. Letos i přes v mezidobí provedené investice za třičtvrté miliardy Kč byly škody výrazně menší, do 100 mil. Kč. Dosáhli jsme toho protipovodňovou ochranou v Praze-Holešovicích a v Mělníku, maximálním vyklížením majetku těsně před útokem velké vody a další prevencí.

Pojišťovací makléři Renomia nás zajistili výrazně lépe, než před povodní r. 2002 makléři GreCo International. Přesto je dopad na firmu značný v oblasti majetku, odchodu části zákazníků (např. největší zákazník na Smíchově, zákazníci v Holešovicích, problémy v Ústí apod.).

Z konkrétních škod: došlo ke zborcení části betonových ploch, prasknutí budovy a poničení váhy, elektrických rozvodů a kanalizace v Radotíně na Berounce, rozsáhlému zalití přístavu Smíchov včetně budov, skladů, elektřiny, kanalizace, váhy a manipulačních ploch včetně Císařské louky. Tam byly kromě elektrorozvodů poničeny komunikace, budovy, sportoviště, ale i lávky a další prvky vysokovodních vázacích prvků mj. návazy velkého množství vyvazujících se velkých plavidel. Před povodní 2002 tyto „dalby“ ještě nebyly. V Libni byla poškozena šikmá betonová plocha do Vltavy a veškeré budovy.

V Holešovicích byly mrazírny sice částečně zaplaveny, ale vypnutí proudu naštěstí nebylo příliš dlouhé a velkým úsilím se podařilo zachránit zboží. Technologii však musíme opravit, i z bezpečnostních důvodů. Sídlo ředitele přístavů Holešovice a Libeň a jeho spolupracovníků bylo zatopeno až po strop včetně centrálních počítačových serverů firmy, v budově dodnes pracují vysoušeče. Řada skladů a obchodních prostor byla ve východním přístavu Holešovice zaplavena a těžce poškozena. Zcela zdevastován dle techniků, potápěčů a georadarových průzkumů byl lodní výtah. Opravy by byly v desítkách milionů korun a není v silách firmy znovuobnovit jeho provoz. Velké škody vznikly v novém, takzvaném koncentrovaném přístavu, budovaném po roce 2012. Zde byly poškozeny jeřáby, komunikace, manipulační plochy, železniční vlečka, ubytovna, elektrorozvody, kanalizace apod. Na řízenou skládku musely být odvezeny tuny povodňových nánosů.

V přístavu Mělník byly těžce poškozeny zpevněné nábrežní plochy kolem osobního přístaviště, plochy pod vinařstvím, plochy za zadním vjezdem do přístavu a asfaltové plochy kolem skladu magnezitu (sklad č. 10). V tomto skladu pluly velké kusy asfaltu a poničily boky i střešní konstrukci skladu. Škody na zpevněných plochách zde dosahují mnoha milionů korun. Zalitím od vinařství se protrhl ochranný val a strhl čerstvě postavené oplocení přístavu. Spodní část kontejnerového terminálu byla zalita. Nově budovaná protipovodňová hráz, chránící město

i přístav však zafungovala a také díky starostovi města panu MVDr. Ctiradu Mikešovi a Povodí Labe, s. p. ochránila značný majetek a provoz v největším českém přístavu.

V Ústí nad Labem (provozuje T-port s. r. o.) byl poškozen centrální přístav (podemletá vlečka, jeřáby „na ganzech“, haly „na ganzech“, manipulační plochy, sklady A a B se střechami a jeřáby převislými nad přístavní bazén, podkolejová výsypka, nové obchodní buňky, váha. Servisní středisko bylo včas demontováno a nebylo poškozeno. Voda zalila i kontejnerový terminál s jeřábem. Poškozeny byly trafostanice, elektrorozvody, kanalizace.

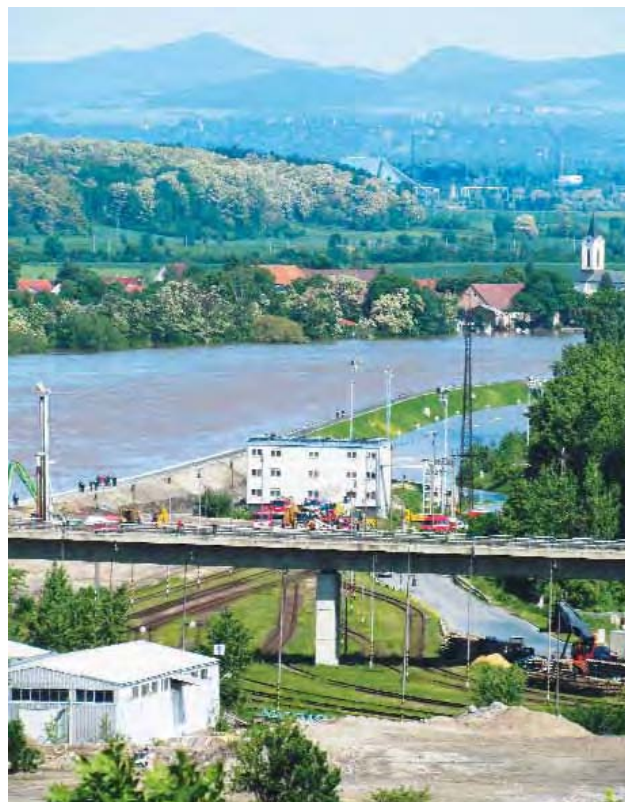
V Krásném Březně, pod Větruší i na Vaňově byly zničeny budovy, elektrorozvody, kanalizace. V Děčíně povodeň zasáhla oba velké domy, sklad a zpevněné plochy.

Osvědčilo se použití georadaru, který u důležitých manipulačních ploch určil rozsah poškození, a podle něj byla odborníky navržena sanace.

Přístavy i naše rejdářství významně poškozuje nemožnost proplutí po Vltavě z Prahy do Mělníka a naopak.

Odbor plavby a přístavů ministerstva dopravy připravil program pomoci při odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy a další infrastrukturu. Jedná se o program bez nutnosti notifikace v Bruselu, pouze v rámci „de minimis“, do 200 tis. EUR.

Rejdaři, kteří jsou také významně postiženi povodní, zatím řešení nejsou. Přes uskutečněné jednání mezi ministerstvem dopravy a ministerstvem zemědělství se zdá být vodní doprava v opravě poničené infrastruktury značně diskriminována proti železniční a silniční dopravě.



Pohled na ochrannou hráz přístavu Mělník – 5. června 2013. Hladina jen 2 cm pod korunou hráze.

Mělnická hráz povodeň vydržela

MVDr. Ctirad Mikeš – starosta města Mělníka

V sobotu 1. června bylo zřejmé, že Českou republiku i Mělník nemine další povodeň. Nebylo ale jasné, o jak rozsáhlou povodeň se bude jednat. Odborníci z Povodí Labe předpokládali povodeň na úrovni roku 2006, tedy 732 cm. Teprve 2. června odpoledne se ukázalo, že situace se zhoršuje a může dojít až k 50leté povodni, což by znamenalo vzduť hladiny Labe na 857 cm. Město začalo v neděli 2. června stavět mobilní protipovodňovou hráz v oblasti vinařství B. Lobkowicz i s vědomím, že tyto hráze při 50leté vodě budou pravděpodobně nedostačující, protože byly konstruovány na vodu 20letou + 30 cm, tj. 820 cm. Zcela bezvýhodná situace byla v lokalitě Rybáře, kde ještě nebyla dokončena mobilní hráz, protože se při zkušebním stavění hráze tři týdny před povodní zjistilo, že celá řada hradítek a sloupků neodpovídá projektu, proto také v době povodni nemohla být dostavěna. Nejzávažnější skutečností bylo to, že i kdyby byla k dispozici protipovodňová hráz dle projektu, projektant zapomněl na zajištění vrat v areálu veslařů, kde by už 50letá voda touto oblastí vstoupila do lokality Rybáře.

Situace se začala dramaticky vyvíjet v pondělí 3. června – paradoxně v den, na který byla původně plánovaná zkouška hráze, protože dílo ještě není dokončené a zkolaudované. Právě v tento den se krizový štáb dozvěděl, že lokality Pšovka a Mlázice jsou chráněny pouze na vzduť 916 cm. Zbývající část hráze, tedy dalších 30 cm, je jen sypaná koruna hráze, tedy propustný podklad pro vozovku vedoucí po hrázi.

3. června bylo zřejmé, že na Mělník přijde 100letá voda, 4. 6. bylo rozhodnuto o evakuaci Mlázic a Pšovky.

Investor a dodavatel stavby žádali, abych, jako starosta města a předseda krizového štábu, dal pokyn k zaplavení Mlázic a Pšovky, protože při vzduť hladiny nad 916 cm hrozilo protřžení hráze.

Rozhodující okamžik přišel 4. června v 15.00 hodin, kdy zástupci výše zmíněných subjektů, ale i odborníci hydrogeologové naléhali na nezbytnost řízeného zaplavení Pšovky a Mlázic. Riziko protřžení hráze byla v části přístavu od vrat směrem k vodě 90%. Vzal jsem na sebe veškerou zodpovědnost rozhodovací, právní i morální za úspěšnost prováděných opatření.

Řekl jsem, že k řízenému zaplavení pokyn nedám a že všechny složky integrovaného záchranného systému udělají všechna opatření, včetně nasazení životů hasičů, k záchraně hráze a ohrožených čtvrtí.



Ochranná hráz přístavu Mělník při povodni na Labi
– 5. června 2013

foto: Petr Skácel

Propočty vzduť se pohybovaly mezi 920–950 cm. Spočítal jsem, že nejpravděpodobnější vzduť bude v Mlázicích 945 cm. Voda se zastavila na 948 cm, tedy 2cm pod komunikací na koruně hráze. Kdyby voda přetekla přes komunikaci, bylo by nutné evakuovat i ulice Bezručovu a Mladoboleslavskou, protože hráz by nevydržela a voda by se dostala až do těchto ulic.

Naštěstí voda nekulminovala na předpokládaných 950 cm. Šance, že voda, protékající tělesem sypané části hráze, ji neprotřhne, se podle odborníků pohybovala od 10 do 40%. Situace byla katastrofální. 4. 6. ve 22.30 hodin začala voda protékat sypanou částí koruny hráze do komor směrem do přístavního kanálu. 5. 6. v 03.30 se podařilo hráz stabilizovat. V té době hladina Labe kulminovala na odečtu u mostu J. Straky (starý most) na 939 cm. Avšak o tři hodiny později začala hráz protékat v 200metrovém úseku u přístavu. Okamžitě jsem požádal firmy Šnajdr a Fadrhonc, aby poslaly do přístavu nakladače a začaly zpevňovat patu hráze. Řidiči pracovali od 06.30 hodin a po dvou hodinách byly práce úspěšně dokončeny. V této době bylo riziko protřžení hráze 1:1. Řidičům nakladačů patří obrovské poděkování, protože pracovali 3,5 metru pod hladinou řeky. Kdyby došlo k protřžení hráze, měli by na opuštění strojů cca deset vteřin...

Srovnatelně obtížná situace se začala objevovat ve velhovické části hráze, kde kolem stavítek a jiných vodních děl začala prosakovat voda. Hrozilo zaplavení Mlázic. Zde rozhodujícím způsobem k záchraně hráze a majetků občanů zasáhli hasiči profesionální i dobrovolní. S maximálním nasazením, bez nároku na odpočinek a ve velkém riziku ohrožení vlastního života, nepřetržitě, dnem i nocí, zpevňovali hráz a odčerpávali neprosakující vodu. Situace se začala zlepšovat až 6. 6. a začínalo se ukazovat, že je vysoce pravděpodobné, že intenzivní úsilí všech k záchraně hráze bylo úspěšné.

Hladina vody začala klesat a v pátek 7. 6. (při hladině 732 cm) jsem rozhodl o ukončení evakuace ve dvou etapách, navzdory tvrzení odborníků, že je třeba ještě s návratem lidí počkat, až hladina klesne na 650 cm, což by pro občany znamenalo ještě dva dny čekat na návrat domů.

Hned po návratu občanů domů začaly uklízet práce v oblastech zasažených vodou – Rybáře a vinařství a za čistírnou odpadních vod. Tyto práce byly zásluhou dobrovolných hasičů ukončeny 13. 6. v 18.00 hodin, kdy byla zrušena veškerá protipovodňová opatření v Mělníku.

Chci vyzdvihnout také obrovské úsilí policistů, strážníků a vojáků, kteří od 4. 6. hlídali nepřetržitě i prostřednictvím vrtulníku evakuovanou oblast Mlázic a Pšovky. Vyskytly se zde sice pokusy o rabování, ale byly v samém počátku eliminovány. Bez těchto složek integrovaného záchranného systému by úspěšnost ochrany před povodněmi nebyla úplná.

Důležitou roli sehrál v době odstraňování následků povodně Český červený kříž, který měl na starosti humanitární pomoc, a také orgány státní správy – zdravotnický ústav a státní veterinární správa.

Město Mělník plní funkci obce s rozšířenou působností pro obce, které byly přímo povodni zasaženy – na Vltavě Vraňany, Lužec nad Vltavou a Hořín. Na Labi pak Tuhaň, Kly, Dolní Beřkovice, Horní Počápy a Liběchov. Krizový štáb a povodňová komise řešila denně vše, co bylo třeba pro

všechny uvedené obce. Starostové a starostky postižených obcí zvládali těžkou situaci ve svých obcích excelentně. Povodeň v Mělníku ukázala nedostatky provedených prací na projektu protipovodňové hráze. Jde o několik desítek závad, které musí být firmou odstraněny, aby si

město mohlo hráz převzít. Jedná se o přepracování projektu, protože město hráz nepřevezme v případě, že nebude chránit lokality Mlazic a Pšovky před stoletou vodou s 30centimetrovou rezervou tak, jak bylo plánováno v souladu s územním rozhodnutím této stavby.



Zpevňování hráze mělnického přístavu probíhalo ve dne v noci ... – 5. června 2013

Povodně a sucha zastavily vodní dopravu

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

Na provozovatele vodní dopravy a přístavů a samozřejmě na naše zákazníky (výrobní podniky, obchodníky apod.) měly povodně a stále mají devastující dopady.

Lodě bylo nutno uklidit do ochranných přístavů již před vlastní povodní a pak ji přečkat, naštěstí po povodních roku 2002 je již zkušenost, které přístavy zajišťují dostatečnou ochranu a které ne a tedy tentokrát nebyly žádné lodě nesmyslně odstřelovány apod.

Lodní provoz se povedl omezeně obnovit až měsíc po povodni a to jen na Labi a na Vltavě v centru Prahy. Vltavská vodní cesta je natolik poškozena, že její opravy potrvají minimálně do konce letošního roku s postupným otevíráním částí řeky a pravděpodobně s mnoha omezeními.

Tedy prvním dopadem povodní bylo přerušení provozu plavby se všemi negativními doprovodnými ztrátami: ztrátami tržeb, náhradní přepravou a na přístavech došlo k významnému poškození přístavní infrastruktury. Došlo i k jedné závažné plavební nehodě motorové nákladní lodi se škodou několik milionů korun.

Další fatální dopad má a bude mít pozdní odstranění povodňových nánosů zejména v regulovaném úseku Labe a pravděpodobně i na Vltavě až se dokončí opravy Hořínského a Trojského kanálu.

Zejména nánosy na regulovaném Labi způsobily, že již při vodním stavu 190 cm a nižším (obvykle to bývá 160 cm) na vodočtu Ústí n. L. zcela ustala přeshraniční nákladní doprava a v ostatním období musí nakládat lodě o 20 cm méně, kvůli zvýšené marži. To obnáší dle typu plavidla redukce přepravovaného nákladu o 120–250 t a ztrátě v tržbě až 150 000 Kč za jednu jízdu. Je třeba si uvědomit, že tato redukce nakládacích možností se podílí dle vodního stavu na celkové tržbě i v desítkách procent. Výhled je navíc takový, že tento tristní stav bude trvat mnoho měsíců. Tedy ještě mnoho měsíců od skončení

povodní nebudeme moci využívat naše lodě na plný ponor a ani na ponor dle dosavadní praxe.

V tomto případě se jedná o celkově špatnou koncepci údržby vodních cest, na kterou upozorňuje Svaz dopravy již mnoho let. Povodeň se dá srovnat např. se sněžením, či sněhovou kalamitou. I vodní cesta je dopravní cesta jako silnice. Proč tedy pro případy, že správci vodních cest nemají dostatek techniky a personálu na údržbu, nemají předem vysoutěženy a nasmlouvány externí firmy, které pak ihned nastoupí? Proč se po povodni nejprve shánějí peníze a pak se teprve soutěží dodavatelé? Tento proces trvá měsíce. Umí si někdo představit, že by se řešilo, kdo bude uklízet sníh až v okamžiku, kdy napadl?

Je vidět, že větší povodně mohou být i častěji než jednou za sto let a tedy je vidět, že je třeba řeku správně udržovat a čistit. Vždyť který blázen by doma splachoval do ucpaného odpadu? Na řekách je ucpáno a čeká se, kdy to počásí opět „spláchně“. Každý nános způsobuje vyšší povodňové rozlití a je de facto obecným ohrožením pro obyvatelstvo.

Já se zde opět ptám, proč nejsou koryta řek ve stavu dle zákona č. 114/95 Sb. a vyhlášky č. 222, tedy proč nejsou vybagrovány na parametry zde uvedené 250–280 cm hloubky plus marže? Nebyla by pak mnohem vyšší kapacita koryta řek? O kolik by se v tomto případě snížily povodňové škody? Muselo by se budovat tolik protipovodňových hrází?

Kdy se konečně bude přistupovat k vodní cestě stejně jako k ostatní infrastruktuře? A nebo, kdy někdo najde odvahu všem říci: na vodní cesty nemáme peníze a nevadí nám, že díky tomu bude poškozováno národní hospodářství a z dosavadních vodních cest se udělá skanzen pro turisty!

Vodní cesty jsou ve středu zájmu Unie hospodářských komor Labe-Odra (KEO)

Ing. Jiří Aster – Prezident Unie hospodářských komor Labe-Odra, zastoupení Industriální a hospodářské komory Hamburk v Berlíně

Členy KEO jsou regionální hospodářské komory (HK) od Hamburku přes polský Štětín, Gliwice až po východočeské a severočeské krajské HK. Na území prostoru, kde se nacházejí tyto HK žije 36 mil. obyvatel a z hlediska tvorby HDP by tento region byl šestým státem v Evropě podle výše této veličiny. Cílem KEO je podpora vzájemného srůstání a integrace regionu KEO z bývalé východní Evropy představovaného bývalou NDR, severozápadem Čech a západním Polskem do struktur Evropské unie. Jednou z často podceňovaných podmínek integrace je rozvoj dopravní infrastruktury. Brzdou rychlejší integrace je nedostatečný počet přeshraničních spojení jak v případě silniční, ale především železniční a vodní dopravy. Infrastruktura vodní dopravy na území KEO je až na několik výjimek ve stavu odpovídajícímu technologii plavby před sto lety, a tak tento dopravní obor ztrácí konkurenceschopnost oproti ostatním dopravním oborům. Regulované toky Labe a Odry jsou mnohdy ještě v horším stavu splavnosti, než tomu bylo před druhou světovou válkou.

KEO uspořádala v posledních dvou letech konference a workshopy v Bundestagu v Berlíně, českém Senátu, polském Sejmu a spolu s EU v Bruselu, aby upozornila na tuto skutečnost, protože absence výkonné dopravní infrastruktury a zejména ekologické dopravy na vodě snižuje konkurenceschopnost daného regionu oproti západní Evropě a ostatním státům ve světě v rámci pokračující globalizace. Dalším faktorem jsou předpokládané nárůsty nákladní dopravy, kdy EU predikuje nárůst do roku 2050 o 80%! KEO spolu s členskými hospodářskými komorami pořádá řadu dalších konferencí v povodí Odry a Labe za účelem popularizace vodní dopravy a získávání podpory hospodářských subjektů. Tuto podporu rozvoji vodní dopravy vyjádřila KEO v řadě rezolucí, kde formulovala jako hlavní požadavky:

- Podepsání mezinárodní smlouvy AGN o parametrech mezinárodních vodních cest AGN všemi státy v regionu KEO.
- Úpravu labské vodní cesty na parametry memoranda ministerstva dopravy SRN a ČR z roku 2006, tj. stavbu jezu v Děčíně a Přelouči a zabezpečení minimální hloubky vodní cesty v SRN 150/160 cm po 345 dní v roce.
- Dokončení splavnění Sály výstavbou Tornitzkého kanálu.
- Prohloubení vodní námořní cesty Cuxhafen-Hamburk na hloubku 14,50 m pro umožnění přístupu větších námořních lodí a zvýšení konkurenceschopnosti největšího německého námořního přístavu.
- Zabezpečení hloubky vodní cesty na kanalizované Odře na hloubku plavební dráhy 180 cm v rámci protipovodňových opatření.
- Podepsání polsko-německé smlouvy o zlepšení splavnosti Hohensaaten-Schwedt.
- Zlepšení splavnosti a parametrů plavebních komor na průplavech Odra-Spréva a Odra-Havola.
- Zvýšení hloubky pro přístup námořních lodí mezi Sviňoušticí a Štětínem na 12,50 m.

Hlavní problémy v současnosti představuje neefektivní přístup Polska k řešení parametrů oderské vodní cesty a neschopnosti dohodnout se na statutu úprav vodní cesty se SRN na úseku hraniční Odry. To souvisí s rozhodnutím vlády SRN v rámci kategorizace vodních cest zařadit Odru do vodních cest, kde se nepředpokládá nákladní doprava. Není podepsána dlouho připravovaná smlouva o zlepšení parametrů vodní cesty Schwedt-Hohensaaten. Chybou je, že

tato vodní cesta Havola-Odra navazující na německý projekt 17 Mittellandkanal u Magdeburku do Berlína není v síti TEN-T, jak bylo původně uvažováno. Tato vodní cesta měla smysluplně napojit Berlín na Štětín a tím opačným směrem na modernizovanou vodní cestu Berlín-Magdeburk-Duisburg.

Na Labi v SRN probíhá v současnosti na základě memoranda mezi ministerstvy životního prostředí a dopravy diskuze o zlepšení splavnosti Labe, kdy na základě posledního kulatého stolu za účasti zástupců KEO v Berlíně 26. srpna letošního roku bylo stanoveno provést do konce roku vyhodnocení stavu říčního koryta v SRN, jako podkladu pro stanovení potřebných zásahů, které by měly na jedné straně zamezit další erozi říčního dna ve prospěch říčních niv a zároveň zlepšit splavnost. Na stanovení potřebných zásahů do říčního koryta a nutných úprav toku se bude pracovat v příštím roce.

Ne přátelům plavby na Labi v SRN notně pomáhá neschopnost české strany dosáhnout pokroku v přípravě stavby vodních stupňů Přelouč a především Děčín. Realizace VS Děčín by pomohla vytvořit tlak na SRN na realizaci nutných splavňovacích opatření na německé straně spolu se skutečností, že Labe je součástí sítě TEN-T. Snad by si Česko mohlo vzít příklad z přístupu k problematice zlepšení splavnosti Labe z NSR, kde existuje úzká týmová spolupráce mezi ministerstvy ŽP a MD. Oproti tomu příprava jezu v Děčíně zatím spíše připomíná zákopovou válku mezi českými ministerstvy ŽP a MD.

KEO podporuje ve svých rezolucích také studii smysluplnosti kanálového spojení D-O-L, kde hlavní roli budou hrát dostatečné zbožové proudy pro zdůvodnění ekonomické výhodnosti tohoto projektu. To vyjádřili i zástupci spolkového ministerstva dopravy při konzultacích o této otázce v Berlíně. Při rozhodování o způsobu zlepšení splavnosti Labe v SRN ekonomicky vyšla pozitivně pouze varianta zlepšení regulace, zbožové vytížení labské vodní cesty neopodstatnilo výstavbu pomocí vodních stupňů. Při tom Hamburk je nejdůležitějším kontejnerovým přístavem pro Rakousko, je samozřejmě největším námořním přístavem z hlediska zbožových proudů pro Českou republiku a je dokonce z tohoto pohledu největším námořním přístavem Polska. Poslední aspekt byl důvodem pro degradaci oderské vodní cesty v rámci nové platné kategorizace na nejnižší stupeň, kde se s nákladní dopravou nepočítá.

Problém D-O-L je problémem odpovědi na otázku co bylo dříve: slepice nebo vejce? Moderní vodní cesta v parametrech V. třídy vodních cest dokáže atrahovat dopravu z ostatních dopravních oborů a umožní přepravu zboží, která by předtím nebyla ekonomicky proveditelná. Příkladem je moselská vodní cesta, která dokázala díky velkorysé výstavbě atrahovat 15 milionů tun zboží ročně. V případě D-O-L by bylo nutné vystavět (zlepšit parametry) stejně velkoryse 1800 km vodních cest a bude záležet na potenciálu ekonomik v regionu KEO, zda by se opakoval podobný efekt jako na moselské vodní cestě spojující Francii, Lucembursko a Německo se systémem vodních cest v západní Evropě. Samozřejmě D-O-L poskytnete řadu dalších pozitiv jako je ochrana před povodněmi, zlepšení vodohospodářské bilance, zatraktivnění a zhodnocení přilehlých pozemků, rozvoj turismu a řadu dalších faktorů a především odlehčení dopravy železniční a silniční, které mají podstatně větší dopad na životní prostředí.

Plavební kanál Troja-Podbaba poškozený červnovou povodní

Ing. Jan Nejedlý – Povodí Vltavy s.p., foto: Ing. Ondřej Hrazdíra a Ing. Markéta Komárková

Hráz plavebního kanálu Troja-Podbaba byla při povodni v červnu poškozena vznikem tří větších porušení pravého břehu. V jednom z těchto případů došlo k protržení břehu a vzniku koryta vedoucího napříč celým ostrovem až do Vltavy pod Trojským jezem. Jednalo se o lokalitu těsně nad ústřední čistírnou odpadních vod.

Vzhledem k nástupu povodně a její kulminaci dne 4. 6. 2013 v ranních hodinách není určen přesný čas vzniku poškození.

Oblast horního plavebního kanálu v úseku nad Ústřední čistírnou odpadních vod byla zaplavena již v průběhu ranních hodin dne 3. 6. 2013, kdy průtok přesáhl hodnotu $Q\ 2500\ \text{m}^3/\text{s}$ a došlo k přelítí koruny hráze plavebního kanálu, která je na úrovni kóty 182,20 m n. m. v Bpv.

Poruchy byly lokalizovány až při poklesu vody v kanálovém kilometru 1,85, 2,0 a 2,15, přičemž v km 2,0 a 2,15 došlo k poruše horní části hráze včetně komunikace po ní vedoucí.

Sanace těchto poruch byla navržena tak, že došlo k odstranění porušených částí komunikace a naplaveného materiálu a následně bylo provedeno doplnění tělesa hráze vhodným materiálem hutněným po vrstvách a finálnímu ohumusování a osetí.

V lokalitě poškození vzniklého v kilometru plavebního kanálu 1,85 došlo k destrukci a odnosu i spodní části hráze, která byla opevněna kamennou dlažbou. a rovněž se vytvořil

„odtokový“ kanál napříč ostrovem, který ústí do koryta pod jezem Troja.

Sanace tohoto poškození byla navržena tak, že došlo k odstranění poškozených částí komunikace a naplaveného materiálu. Byla provedena zemní hrázka – jímka, která sloužila k zajištění provádění stavby a možnosti vyčerpání stavební jímky. Poté došlo k očištění základové spáry a styčných ploch se stávajícím tělesem hráze. Základová spára byla zpevněna kamenným záhozem a pata návodní strany hráze byla zajištěna kamenným záhozem. Po zajištění ploch bylo provedeno postupné nasypávání tělesa hráze vhodným materiálem z hlinitopísčité zeminy po hutněných vrstvách. Po provedení obnovy vnitřního tělesa hráze došlo k opevnění kamennou dlažbou do betonu s vyspárováním do úrovně kóty 181,20 m n.m. Bpv. Horní část svahu nad úrovní opevnění kamennou dlažbou byla zajištěna kamenným záhozem sahajícím až k obnovené trase komunikace.

Příprava opravy kanálu byla zahájena bezprostředně po opadnutí povodňových průtoků a po zajištění dokumentace byly již v měsíci červenci zahájeny samotné práce. Zajištěním opravy bylo pověřeno oddělení realizace investic generálního ředitelství Povodí Vltavy, státní podnik.

Provoz na plavebním kanále byl obnoven 4. září 2013.



Rozpůlený Císařský ostrov po protržení plavebního kanálu Troja-Podbaba – 11. června 2013



Průrva hráze plavebního kanálu u ÚČOV během povodně – 10. června 2013



Ženisté zahrazují ústí trojského kanálu – 11. června 2013



Opravné práce na průrvě plavebního kanálu – 6. srpna 2013

Plavební kanál Vraňany-Hořín poškozený červnovou povodní

Bc. Richard Pawinger, Ing. František Glac – Povodí Vltavy s.p.

Hráze laterálního kanálu Vraňany-Hořín byly při povodni porušeny na čtyřech místech. K prvnímu porušení došlo 4. 6. 2013 ráno a to k protržení pravobřežní hráze laterálního kanálu mezi obcemi Vraňany a Lužec nad Vltavou. Kanál se začal velmi rychle plnit vodou z Vltavy a nastalo nekontrolovatelné proudění, hrozilo další protržení hrází kanálu na několika místech. Provozní pracovníci se neprodleně sešli na PK Hořín, kde v důsledku přelévání levobřežní hráze hrozilo zaplavení obce Hořín průlomovou vlnou. Bylo zde rozhodnuto o vybudování havarijního přelivu pravobřežní hráze cca 200 m nad MPK. Toto bylo ihned pomocí bagru provedeno a během cca 30 minut došlo ke snížení hladiny v kanálu tak, že bylo odvráceno nebezpečí zaplavení obce vodou z laterálního kanálu.

Dne 5. 6. 2013 ráno po kulminaci došlo k porušení levobřežní hráze kanálu u Chramostku, neprodleně zde bylo zahájeno zasypávání nátrže těžkým kamenným záhozem a během dne se podařilo hráz sanovat a za-

mezit dalšímu zvětšení nátrže a zaplavování okolních obcí a komunikací.

Dále obec Vraňany provedla havarijní průleh na levém břehu kanálu u rybníčku, kde docházelo ke zvyšování hladiny a hrozilo zaplavení ČOV a domů v obci.

Poté co voda opadla a lokality byly přístupné, byly zadány projekty na opravu těchto 4 porušení laterálního kanálu. Zajištěním opravy bylo pověřeno oddělení realizace investic generálního ředitelství Povodí Vltavy, státní podnik. Opravy byly zahájeny začátkem července 2013.

Sanace všech poruch spočívala v odtěžení porušeného materiálu hráze, zpětném dosypání hráze vhodným materiálem, se zhutněním po vrstvách a opravou návodního opevnění kamennou dlažbou. Dvě větší poruchy pravobřežní hráze kanálu byly navíc zatěsněny larsenovou stěnou. Opravy probíhaly tak, aby bylo možné kanál bezpečně napustit a obnovit provoz ke 4. září 2013.



Soutok Labe a Vltavy s plavebním kanálem během povodně 4. června 2013



Řízené vypouštění plavebního kanálu 4. června 2013 po vybudování havarijního přelivu v pravé hrázi nad plavební komorou Hořín



Porucha pravobřežní hráze nad plavební komorou Hořín – stav po povodni 8. 6. 2013



Zhutněná pláň pravobřežní poruchy nad plavební komorou Hořín – stav 25. 7. 2013



Stav opravy pravobřežní poruchy nad plavební komorou Hořín dne 13. 8. 2013



Porucha pravobřežní hráze mezi Lužcem a Vraňany (km 8,35) – nekontrolované plnění kanálu 4. 6. 2013



Porucha pravobřežní hráze mezi Lužcem a Vraňany (km 8,35) – postup opravy 13. 8. 2013

NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

ROZBORY PITNÝCH VOD

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

ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku, ...)

ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

Podrobnosti, rozsah akreditovaných služeb a cenové nabídky: WWW.PLA.CZ

Povodí Labe státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

Provozovna Hradec Králové

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

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

Provozovna Ústí n. L.

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

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



Povodeň na labské vodní cestě v červnu 2013

Kol. autorů – Povodí Labe, státní podnik

Povodně, které naši republiku zasáhly v červnu 2013, postihly územní působnost Povodí Labe, státní podnik ve dvou vlnách. Škody, které způsobily na státním majetku, který je v péči státního podniku Povodí Labe, přesáhly 1 mld. Kč, z toho na plavebním zařízení a plavební dráze labské vodní cesty dosáhly výše kolem 500 mil. Kč.

Průběh povodně na Labi

První povodňová vlna

Po vydatných srážkách ve dnech 1. a 2. června výrazně vzrostly průtoky na většině toků. Labe pod soutokem s Jizerou kulminovalo v profilu Brandýs nad Labem dne 4. 6. 2013 při stavu 434 cm (2. SPA) a při průtoku 744 m³/s (cca Q₅).

Situace na Labi pod soutokem s Vltavou byla rozhodující měrou ovlivněna vývojem hydrologické situace na tocích v povodí Vltavy. Kulminace v Malé Chuchli proběhla v úterý 4. 6. v ranních hodinách. Nejvyšší dosažený vodní stav byl 546 cm, průtok o velikosti 3040 m³·s⁻¹ odpovídá vodnost Q₂₀ – Q₅₀. V závěrném profilu Vltavy ve Vraňanech byl maximální vodní stav 784 cm dosažen 4. 6. okolo poledne. Průtok byl předběžně vyhodnocen na 3100 m³/s (Q₂₀ – Q₅₀).

Celkový průtok na Labi pod soutokem s Vltavou byl tvořen převážně průtokem z Vltavy. Labe v profilu Mělník kulminovalo ve středu 5. června v ranních hodinách, kdy zde bylo dosaženo vodního stavu 936 cm (v srpnu 2002 byla kulminace 1066 cm). Velikost průtoku byla předběžně vyhodnocena na 3800 m³/s (Q₅₀ – Q₁₀₀). Povodňové průtoky se při svém postupu transformovaly v záplavovém území při toku Labe, zejména v rozsáhlých oblastech na soutoku Labe s Vltavou a na soutoku Labe s Ohří.

Povodňová situace se vyskytla i na tocích ve správě Povodí Ohře, státní podnik. Ohře v Lounech kulminovala v úterý 4. 6. ve večerních hodinách při vodním stavu 543 cm (3. SPA) a průtoku 314 m³/s (Q₁ – Q₂). Na Labi pod soutokem s Ohří v Litoměřicích bylo dosaženo maximálního vodního stavu 906 cm ve středu 5. 6. ve večerních hodinách. Velikost průtoku vyhodnocena nebyla. V profilu Ústí nad Labem kulminace Labe nastala ve středu 5. 6. ve večerních hodinách. Nejvyšší dosažený vodní stav byl 1073 cm (v srpnu 2002 byla kulminace 1196 cm). Průtok o velikosti 3700 m³/s (Q₅₀) byl o cca 1000 m³/s nižší než při povodni v srpnu 2002.

Druhá povodňová vlna

proběhla na Labi ve dnech 25.–28. června 2013. Povodňové průtoky na středním Labi při ní byly ovlivněny rozvodněnými přítoky, zejména Chrudimkou, Doubravou či Výrovkou. V profilu Brandýs nad Labem kulminovalo dne 26. 6. při stavu 400 cm a průtoku 659 m³/s (Q₂₋₅). Dolní Labe kulminovalo v profilu Mělník dne 26. 6. při vodním stavu 490 cm a průtoku 1160 m³/s (Q₁), v Ústí nad Labem dne 27. 6. při vodním stavu 591 cm a průtoku 1280 m³/s (Q₁).

Povodňové škody na labské vodní cestě

Škody způsobené letošní povodní zasáhly labskou vodní cestu zejména v úseku od Mělníka po státní hranici u Hřenska. Okamžitě po opadnutí velké vody byly zmapovány škody, zaměřeny nánosy a stanovena strategie na

obnovu provozu vodní cesty alespoň v omezující míře.

Nánosy v plavební dráze a omezení ponoru

Na středním Labi po sumarizaci výsledků měření a porovnání se stavem před povodní bylo celkové množství sedimentů vyčísleno na cca 100 tis. m³. Nejvíce zasaženými zdymadly byly VD Hradištko, VD Brandýs a zdymadla zasažená zpětným vzduším Vltavy, tj. VD Obříství, VD Lobkovice a VD Kostelec. Bezprostředně po opadnutí povodně se podařilo zprovoznit středolabskou vodní cestu od 12. 6. v úseku Přelouč až Toušeň a od 13. 8. v úseku Toušeň až Mělník pro plavidla s ponorem do 180 cm.

Na dolním Labi byly nánosy ve zdržích zaměřeny měřicí lodí Střekov v objemu přibližně 130 tis. m³. Jedná se o plošný nános, který bude třeba před odstraněním z koryta předem vyhrnout za okraj plavební dráhy. Dolnolabská vodní cesta byla zprovozněna v úseku Mělník až Ústí nad Labem-Střekov, kde je od 4. 7. maximální možný ponor omezen na 180 cm. Regulovaný úsek Ústí nad Labem-Střekov až státní hranice u Hřenska byl otevřen 19. 7. a maximálně možný ponor snížen o 20 cm.

Nánosy u vjezdu do přístavu

Nánosy omezující vjezd do přístavních bazénů se týkaly pouze dolního Labe, a to přístavu Mělník, Ústí nad Labem-Ústřední přístav a Děčín-Rozbělesy. Celková kubatura nánosů činila 20 tis. m³. V současné době je již vjezd do přístavu Mělník zajištěn a do zbývajících dvou přístavů se souhlasem Státní plavební správy vyhrnut průjezdný koridor, pro průjezd plavidel s výše uvedeným sníženým ponorem.

Značení plavební dráhy

Břehové značení vodní cesty na středním Labi nebylo povodní prakticky porušeno a škody na bójích vymežujících plavební dráhu byly odhadnuty na 100 tis. Kč. Jejich obnova by měla být hotova do konce roku 2013. Na dolním Labi bylo 90% břehového značení a bójí s radarovými odražeči zničeno. Z tohoto důvodu byla plavba od 4. 7. do 25. 7. možná pouze bez radaru.

Plavební komory

Škody na zařízení plavebních komor na středním Labi neměly vliv na plavební provoz. Na dolním Labi jsou po povodni mimo provoz pro nánosy velká plavební komora Lovosice, České Kopisty a Štětí, a dále pro dlouhodobou opravu také Roudnice nad Labem. Bezprostředně po povodni byla zprovozněna malá plavební komora Štětí, Roudnice nad Labem a České Kopisty a obě plavební komory Dolní Beřkovice a Střekov. Zprovozněné plavební komory jsou ovládány ručně.

Úplné zprovoznění vodní cesty na Labi

Uvedení vodní cesty na Labi do plného provozu komplikuje řada okolností. Povodeň 2013 zasáhla velkou část územní působnosti Povodí Labe, státní podnik, čili nejen Labe a labskou vodní cestu a celková výše škod výrazně překračuje finanční možnosti státního podniku. Na odstranění nejnaléhavějších škod a na zabezpečení provizorních opatření bylo z vlastních prostředků bezprostředně vynaloženo cca 30 mil. Kč, z toho asi 15 mil. Kč přímo na vodní cestu. Tyto práce pokračují, nicméně definitivní odstranění povodňových škod je přímo

závislé na získání dotačních finančních prostředků. Ministerstvo zemědělství připravuje na odstranění škod finanční pomoc otevřením nového podprogramu 129 272 Odstranění následků povodní 2013 v rámci programu 129 270 Odstranění následků povodní na státním vodohospodářském majetku. Povodí Labe, státní podnik v současné době intenzivně pracuje na přípravě akcí, které splňují podmínky pro zařazení do podprogramu včetně akcí, týkajících se labské vodní cesty. Přípravné a projektové práce na zprovoznění vodní cesty probíhají vlastními prostředky státního podniku. V závislosti na financování a administraci jednotlivých akcí (zejména ve vztahu k zákonu č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách) odhadujeme zahájení prací na obnově vodní cesty vybranými dodavateli koncem roku 2013, provizorní zprovoz-

nění vodní cesty na plné plavební hloubky s omezením šířky plavební dráhy (koridor bude vyznačen bójemi) očekáváme cca do 2 měsíců od zahájení prací. Předpokládáme, že obnova břehové plavební signalizace proběhne v obdobných termínech, obnova vyznakování plavební dráhy bójemi bude řešena průběžně dle aktuální situace s tím, že definitivní osazení bójí proběhne až po provedení obnovy na plný profil v daném úseku. Definitivní odstranění povodňových škod, tj. úplné zprovoznění vodní cesty na Labi, předpokládáme v roce 2014, odstranění ostatních povodňových škod předpokládáme v letech 2014–2015 v souladu s uvolňováním finančních prostředků z podprogramu 129 272. Uvedené časové odhady platí za předpokladu, že administrace jednotlivých akcí proběhne bez výrazných komplikací.



Ústí nad Labem - Ustřední přístav 5.6. 2013



Masarykovo zdymadlo na Sřetkově dne 5.6. 2013



Lodě přecházejí povodeň v Lovosickém překladišti. Sila a závody Lo-vochemie jsou ochráněny novou protipovodňovou stěnou - 5.6. 2013



Plavební stupeň Štětí-Račice zcela pod vodou - 5.6. 2013



Mělnický přístav ochráněný novou hrází a protipovodňovým uzávěrem - 5.6. 2013

Povodně a sucha – pomůže vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?

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

V nedávné době postihly Českou republiku povodně a nyní ji sužují sucha. Podle odborníků bude takových extrémů v budoucnu přibývat. Jaký mají takové změny vliv na vodní dopravu na Labi a Vltavě a na další rozvoj vodních cest a průmysl jsme se zeptali Ing. Jana Skalického pověřeného řízením Ředitelství vodních cest ČR a JUDr. Miloslava Spěváčka, obchodního ředitele Lovochemie, a.s.

Ing. Jan Skalický,
Ředitelství vodních cest ČR

Jakou měrou byl postižen provoz na vodních cestách při červnových povodních a jak pokračují rekonstrukční práce?

Červnové povodně mají pro vodní dopravu velmi nepříjemné následky. V podstatě na začátku hlavní plavební sezóny znemožnily plavbu a na mnoha místech je tomu tak dodnes. To je velmi nepříjemné jak pro provozovatele osobní dopravy, kteří mají v podstatě jen zhruba 4 měsíce letní sezony optimální pro svou činnost, tak i pro nákladní dopravu. Ta zase potřebuje nabídnout svým zákazníkům co největší spolehlivost. Málokdo z výrobců si totiž dnes může dovolit čekat, až se bude moci plout. Rekonstrukční práce zdárně pokračují, ale vše chce svůj čas. Nejprve bylo nutné počkat, až voda opadne na normální stav. Pak proměřit dno, aby se zjistilo, kde řeka nanesla materiál, který by mohl ohrozit lodě. No a pak už se bagruje. To je ale ten lepší případ. Horší je, když se stane to, co se stalo letos na plavebním kanále Vraňany-Hořín. Tam se protrhla hráz. Její oprava bude trvat několik měsíců, a než se dokončí, neprojde mezi Mělníkem a Prahou ani jedna loď.

V poslední době se opět mluví o velkém projektu na propojení tří moří, o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe, který podporuje i prezident Miloš Zeman. Co si o tomto projektu myslíte?

Výborná myšlenka, která zatím nedošla naplnění. Ale já tvrdím, že jednou k její realizaci dojde a je jen na nás, jestli u toho budeme my nebo někdo jiný. Já osobně bych u toho být chtěl, takže udělám vše proto, aby se Ředitelství vodních cest ČR významnou měrou podílelo na vzniku tohoto velkolepého díla. To ochrání Moravu jak od nedostatku vody v době sucha, tak i od povodní. A nejen to. Velmi důležité bude i strategické propojení tří moří, které přinese České republice obrovský ekonomický přínos.

Dokázal by tento projekt nějak ovlivnit takové katastrofy jako jsou povodně nebo sucho? Nebyl by takovými jevy projekt ohrožen? Tedy bylo by dost vody pro plavbu lodí i za sucha?

Je to jeden z hlavních důvodů, proč se o této stavbě v současné době uvažuje jako o velmi přínosné a důležité. Vodní koridor bude umožňovat jak bezpečné odvedení vody v případě povodní, tak její zpětné čerpání v případě sucha. Všechny vodní elektrárny na jednotlivých jezích budou tzv. reverzibilní. Znamená to, že budou nejen vyrábět elektřinu, ale po otočení běhu turbín budou vodu čerpat zpět do vyšších míst. Zdrojem vody přitom bude především Dunaj, ale také akumulací nádrže i akumulace vlastního vodního koridoru, který bude v tomto směru fungovat jako jakákoliv jiná řeka s jezy.

Ale ekologové říkají, že proti povodním i proti suchu jsou lepší lužní lesy a mokřady než umělé stavby jako třeba vodní cesty...

Nikdy jsme netvrdili, že lužní lesy jsou špatné. Dokonce v projektech, které Ředitelství vodních cest realizuje je vždy zahrnuto i určité navrácení břehů do přírodě blízkých poměrů, tedy vznik rozvolněných břehů plných zátočin a mokřin. Musíme si ale uvědomit, že člověk je nedílnou součástí přírody a svou existencí ji ovlivňuje, ať chce nebo nechce. Představa, že se vývoj lidské společnosti zastaví nebo dokonce vrátí zpět o několik set let, kdy se začínalo s kulturním hospodařením, je bláhová. Tak jako se nezastaví vývoj ostatních živočichů, nezastaví se ani vývoj člověka.

Mohou se lidé někde o tomto projektu dozvědět více informací?

O projektu podrobně informuje webová stránka www.d-o-l.cz. Po ČR také putuje výstava o vodním koridoru D-O-L.

Ekologové a někteří starostové se obávají vlivu této vodní cesty na životní prostředí. Jaké vlivy podle vás bude mít tak rozsáhlý projekt na přírodu a život lidí v jejím okolí?

Každá stavba samozřejmě zasáhne do života lidí i přírody. Nebudeme si nalhávat, že stavba vodního koridoru by v tomto ohledu byla výjimkou. Ale na rozdíl od stavby silnice nebo železnice zde nezůstane přírodě zcela cizí těleso. Troufnu si tvrdit, že do tří let od dokončení vodního koridoru nepoznáte, že je zde nepřirodní koryto a ceny okolních pozemků stoupnou, protože u vody bydlí každý rád na rozdíl od silnice nebo železnice. Zvlášť, když je ta voda v korytě, které své okolí ochrání před povodněmi i suchem. Všem, kteří mají o věc skutečný zájem, doporučuji, aby se zajeli podívat na vodní koridor Rýn-Mohan-Dunaj. Uvidí jaká je skutečnost. Okolo průplavu jsou krásné cyklostezky, penziony a kempy pro turisty, krásná příroda. Copak by se tam někdo jezdil rekreovat, kdyby to byla taková katastrofa, jak se nám někteří odpůrci snaží namluvit?

Vyplatí se vůbec udržovat a stavět nové vodní cesty v České republice? Nemůže lodě plně zastoupit železnice?

Určitě vyplatí. Pokud někdo tvrdí, že železnice může plně zastoupit lodě, tak buď neví, o čem mluví nebo záměrně lže. Uvedu několik aspektů, které to jasně dokládají. Například železnice má pevně daný průjezdní profil. Zboží nad určité rozměry tedy vůbec není možné po železnici přepravit. Dále železnice naráží na omezenou kapacitu kolejí v dopravních uzlech, zatímco vodní cesty mají kapacitu nevyužitou. Významnou otázkou pro ekonomiku je také otázka nákladů a to jak přímých, tak i externích – tedy těch, které vyjadřují zatížení životního prostředí. I zde může voda nabídnout lepší podmínky, než železnice. Navíc je potřeba si uvědomit, že splavňování řek nemá jen dopravní význam! Vodní stavby jsou vždy budovány i s důrazem na protipovodňovou ochranu, hospodaření s vodou i využití vody jako zdroje čisté elektřiny. Stále prudší výkyvy počasí jasně ukazují, že stavby, které na jedné straně v době přebytku umožní odvést vodu bezpečně z našeho území a na druhé straně v době sucha budou pro nás znamenat jistou zásobárnu vody, budou mít stále větší význam pro bezpečnost státu.

V Polsku se prý již na Odře staví, aby mohla být vodní cesta prodloužena do Ostravy. Kdy se tedy Morava dočká přístavu?

Vše musí jít postupně. V minulém měsíci jsem podepsal memorandum mezi Ředitelstvím vodních cest a městem Ostrava o spolupráci na splavňování tamních řek pro potřeby turistické plavby. Ostrava má eminentní zájem

připravit pro turisty další lákadlo. Samozřejmě souběžně se pracuje na různých studiích, které plánují vznik multimodálního centra na pomezí severní Moravy a Polska. Jedná se o významnou průmyslovou aglomeraci, ve které žije přes 4 miliony lidí a která v podstatě jako jediná v Evropě nemá vodní cestu. To se odráží například i na problémech tamních průmyslových podniků při vývozu velkých investičních celků, kdy nejprve musí velmi složitou cestou nadměrně přepravy dovézt výrobky do Mělníka a tam teprve naložit na loď. Pracujeme na tom, aby se situace zlepšila, ale k tomu je zapotřebí dobudovat plavební stupně Děčín a Přelouč, kde už se léta přetahujeme s ekoaktivisty. S Polskem je nutné kooperovat na splavnění Odry i proto, že to bude nedílná součást vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Je čas dovolených a tak by mohlo naše čtenáře zajímat kde si mohou půjčit loď nebo plachetnici a brázdit české vody?

Těch míst je poměrně hodně. Asi nejlépe je v tomto směru vybavený Baťův kanál. V loňském roce se tam na lodích projelo 80 000 návštěvníků. Loď je ale možné si půjčit i na všech velkých přehradách na Vltavě. Velmi oblíbené u jachtařů je Lipno, které nabízí pro plachetnice naprosto jedinečné podmínky. Milovníci hausbotů zase raději brázdí vody Orlická a Slap. Přímo na řekách je situace o něco horší, ale i tam se již situace vylepšuje. Od loňského roku například funguje půjčovna motorových člunů v Českém Vrbném u Českých Budějovic.

**JUDr. Miloslav Spěváček,
obchodní ředitel Lovochemie, a.s.**

Jaké škody způsobily letošní povodně vašemu (vaším) podnikům?

Celkové škody Lovochemie v povodni odhadujeme na 100 mil. Kč.

Jaké problémy způsobuje nefunkční vodní doprava na Labi vašim (a dalším) podnikům?

Vodní doprava funguje pokud bude funkční vodní cesta a ta je jak známo ve velmi špatném stavu. V současnosti dva měsíce po povodních nezačalo Povodí Labe koryto řeky na regulovaném úseku čistit od nánosů. Co nám způsobuje problémy? Nefunkční státní správa!!! Pokud těch posledních několik lodí na Labi nepřežije pak budeme chodit se dívat na obrázky do muzea a nárůst přeprav kamiony bude nadále na vzestupu. Dovoluji si konstatovat, že již VŠECHNO bylo napsáno. Všechny vlády problematiku potřeby průmyslu na využití vodní dopravy tzv. řešily/neřešily, že by nová vláda byla jiná? Uvidíme...

Jak využívá vaše společnost vodní dopravu?

Lovochemie a.s., jako největší tuzemský výrobce hnojiv s vysokou proexportní orientací může pro svoji strategickou geografickou polohu využívat pro přepravu surovin pro výrobu a přepravu výrobků všechny hlavní dopravní obory, to je silniční, železniční a vodní dopravu. V minulém období bylo vybudováno nové logistické zázemí v závodovém přístavišti, které umožňuje intenzifikaci využívání vodní dopravy pro potřeby společnosti.

Co říkáte plánům prezidenta Zemana na budování vodních cest včetně propojení tří moří vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe?

Podpora významných projektů v dopravní infrastruktuře prezidentem republiky je na cestě výraznější podpory průmyslu a obchodu logickým a vítaným signálem. V současnosti je vedena na různých úrovních diskuze o významu, přínosech a realitě projektu Dunaj-Odra-Labe. Tento projekt, který zaměstnával vlády středoevropských států po mnoho generací je v naší zemi v porevolučním období poprvé doma a na mezinárodní úrovni intenzivně podporován hlavou státu. Je to nádherná idea, ale jako u všech velkých projektů se neobejdeme bez reálného pohledu na dění, které nás dnes a denně provází.

Podnikáme v náročném konkurenčním prostředí a proto je přirozené, že naše podpora projektu je v současnosti především zaměřena na zlepšení plavebních podmínek na Labi pro vodní dopravu, kterou využíváme pro exportní přepravy našich výrobků do přístavů v SRN. V současnosti projednávána Sektorová strategie dopravy na léta 2014–2020, předpokládá zahájení „krátkodobého stavebního opatření“ výstavby jezu v Děčíně na rok 2018. Pro výstavbu tohoto díla se uvažuje 5 let se započítáním v roce 2018 a to znamená reálné zlepšení plavebních podmínek krátkodobými opatřeními v roce 2023, tj. za deset let!! Jez v Děčíně je součástí předpokládaného vodního koridoru D-O-L. Přes veškeré deklarace priorit vodní dopravy v dopravních politikách ČR všemi vládami po roce 1990 a jejími 17 ministry dopravy byla přijatá opatření zcela neúčinná.

V dnešním stále náročnějším konkurenčním prostředí pro všechny obory podnikání je razantní a především viditelné zlepšení dopravní infrastruktury naprostou nutností, ne jinak tomu je na vodních cestách a na Labi především.

Co byste viděl v oblasti vodní dopravy jako prioritu? Jak zlepšit splavnost Labe pro český průmysl a zemědělství?

Co je třeba udělat je v řadě klíčových dokumentů velmi detailně popsáno – co chybí, je nalezení konsenzu se sousedy a to především s Německem, kterým protékají všechny hlavní toky – Labe, Dunaj, Odra i Rýn a na domácí scéně prosadit velkolepý projekt D-O-L do legislativy, nejlépe jak navrhuje prezident Zeman formou speciálního zákona. Jak trnitá cesta to bude v kontextu vládních priorit jednotlivých zúčastněných států, není třeba zdůrazňovat. Bohužel rozvoj vodních cest na „Východě“ není v Německu příliš vítán. Lze se domnívat, že pro největšího železničního dopravce DB Cargo, které je státním rodinným stříbrem by konkurence výkonné vodní dopravy na Labi v SRN nebyla vítána a proto investování do vodních cest na východě Německa není vládní prioritou. Vládní místa v Německu zatím deklarují pouze zlepšení stávajících plavebních podmínek na Labi bez výstavby na parametry plánované v projektu D-O-L, Odru pak pro dopravu nákladů podle našich informací stále blokuje. Na projekt se zatím příliš netváří také Rakousko.

Pro představu o jak ohromný úkol se jedná, je nutné si uvědomit, že kromě výstavby 350 km vodní cesty v Česku je nutné zlepšit plavební podmínky na českém splavném Labi asi na 200 km, na Odře v Polsku na více než 700 km, na německém Labi na 500 km a vystavět asi na 50 km vodní cesty v Rakousku nebo na Slovensku k napojení na Dunaj, tzn. vybudování evropské vodní cesty v délce 1800 km.

Abychom mohli vodní dopravu pro potřeby průmyslu a obchodu intenzivně využívat, pak je třeba se především zaměřit na opatření, aby vodní doprava v ČR fungovala a měla šanci na Labi přežít. Je nutné změnit legislativu tak, aby dopravní stavby, jako například jez nebo vodní koridor, ale i dálnice i železnice, bylo možné zrealizovat od schválení záměru v co nekratším čase.

Podle mého názoru by měla být jako první vybudována labská větev, protože ta je hlavním zájmem české ekonomiky s největším zbožovým proudem do západní Evropy a následně do zámoří.

D-O-L je projekt, který si zaslouží naši podporu. Těch, kteří jej vidí jako nereálný, je jistě mnoho a mají k tomu i své argumenty. Jako prioritní vidím prosazování plnění závěrů memoranda ministerstva dopravy SRN a ČR z roku 2006 o labské vodní cestě, které vláda SRN v současnosti respektuje. Vytvořením podmínek na Labi s garancí 130 cm ponoru plavidel po 345 dní v roce na úseku Drážďany státní hranice CZ a 140 Drážďany-Geesthacht je reálnou cestou k zachování spolehlivé alternativy dopravy zboží ekologicky nejvýhodnějším způsobem pro zlepšení konkurenceschopnosti české ekonomiky.

Vodní koridor D-O-L a protipovodňová ochrana Troubek

Ing. Michael Trnka, CSc. – Pöyry Environment a.s.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je multifunkční propojení povodí řek Dunaje, Odry a Labe a tedy třech moří. Mezi hlavní funkce tohoto propojení lze počítat:

- ochranu před povodněmi
- dopravní propojení pro vodní dopravu
- zvýšení energetického potenciálu včetně potenciálu pro přečerpávací vodní elektrárny
- možnosti zlepšení vodní bilance v dotčených území
- zvýšení turistického potenciálu oblasti

Na vedení vodního koridoru D-O-L byl v letech 2000 a 2001 vypracován generel, který stabilizoval jeho trasu s ohledem na tehdejší úroveň potřeb a poznání. Tato stabilizovaná trasa byla podkladem pro zpracování územně-plánovacích dokumentací dotčených území a to zejména krajů a je podkladem pro územní ochranu dotčených lokalit.

Z hlediska návrhových parametrů je celá trasa navrhována v klasifikační třídě Vb dle vyhlášky ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. v platném znění. To znamená, že vlastní plavební kanál a hlavní objekty na něm jsou navrhovány s těmito parametry:

- plavební komora šířka 12,5 m, užitná délka 190 m a hloubka nad záporníkem 4 m
- šířka plavební dráhy v plavebním kanálu 40 m
- minimální poloměr oblouku osy plavební dráhy 800 m
- minimální hloubka plavebního kanálu 3,8 m
- minimální hloubka plavební dráhy v řece 3,3 m

Při technickém řešení plavebních komor se počítá s výstavbou úsporných nádrží pro omezení potřeby vody na proplavování plavidel a počet úsporných nádrží je odstupňován podle spádu plavební komory a tím je vyrovnávána potřeba vody na proplavení tak, aby byla v jednotlivých plavebních komorách stejná. Vedle plavební komory je pak situována přečerpávací vodní elektrárna umožňující jednak zpracování případného průtoku vodním koridorem a jednak umožňující přečerpávání vody do vyšších zdrojů vodního koridoru a tím vytváření zásoby jednak pro proplavování, jednak pro odběry, ale též pro výrobu elektrické energie ve špičkách.

Díky vývoji v lokalitě města Kroměříž, potřebě reagovat na povodňové situace a vývoj protipovodňové ochrany je navrhováno nové vedení trasy vodního koridoru v širším okolí soutoku Moravy a Bečvy. Současná sledovaná trasa prochází řekou Moravou městem Kroměříž se všemi souvisejícími nároky na úpravu infrastruktury města. V poslední době bylo sledováno několik variant řešení trasy v okolí Kroměříže. Tyto trasy Kroměříž obcházejí v poměrně malé vzdálenosti a nad Kroměříž se opět připojují na řeku Moravu, resp. na trasu stabilizovanou v generelu.

Nejnovější varianta trasy je navržena tak, aby současně vyvedla vodní koridor D-O-L z města Kroměříž a současně efektivně odvedla povodňové průtoky z Bečvy do Moravy mimo lokalitu Kroměříže.

Bečvu koridor kříží úrovně nad obcí Troubek s provozní hladinou na kótě 199,00 m n. m. a je veden trasou shodnou s generelem do lokality Záběčvsko. Zde trasa z generelu zatáčí doprava, nová trasa pokračuje rovně k Bochořskému lesu a kolem Bochořského lesa se stáčí doleva. Po křížení se železniční tratí Přerov-Kojetín vede trasa mírným delším obloukem jihovýchodním směrem kolem obce Kyselovice. U obce Skaštice je umístěna plavební komora se spádem 11,70 m. U obce Bylany se pak trasa stáčí jihozápadně pod Kroměříž do lokality Dolní Zahrady. Zde je na trase vodního koridoru navržena plavební komora se spádem 2,90 m. Tato plavební komora stabilizuje hladinu v dolní části koridoru na úrovni maximální plavební hladiny (Q_1) v Moravě a minimalizuje tak vliv kolísání hladiny na dolní část koridoru

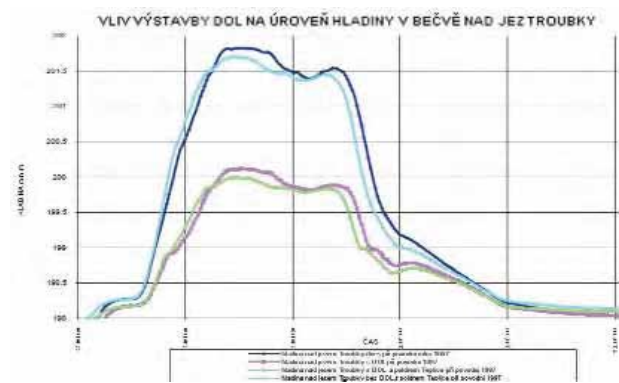
bez zhoršení podmínek pro křížení se stávající dopravní sítí. Do Moravy se vodní koridor připojuje z levého břehu pod lokalitou Trávnícké zahrady. Lokalita leží ve zdrži jezu Bělov a uvažuje se hydrostatická hladina na kótě 184,40 m n. m.

Z hlediska stavu protipovodňové ochrany není v současné době v řešeném území vybudována žádná významná stavba protipovodňové ochrany. Projekčně se připravuje protipovodňová ochrana obce Troubeky, ale zatím nedošlo k dohodě mezi Povodím Moravy s.p. a obcí na rozsahu chráněného území a technickém řešení. Trasa vede ve většině své délky v území zahrnutém do záplavového území Bečvy, Moravy a Moštěny.

Pro zjištění dopadů nového obchvatu Kroměříže a propojení Bečvy nad obcí Troubeky s Moravou pod Kroměříž bylo Povodím Moravy s.p. provedeno hydrotechnické posouzení a zde uvádíme pouze krátký výtah z předpokladů výpočtů a z výsledků. Podkladem pro provedené výpočty byly geodetické podklady zpracované Povodím Moravy s.p., návrh technického řešení obchvatu a povodňový srážko-odtokový model sestavený v letech 1997 až 1999 pro posouzení návrhových protipovodňových opatření.

Při výpočtech bylo posuzováno několik modelových stavů počínaje povodní z roku 1997 a byly uvažovány stavy bez existence poldru Teplice, ale i s jeho existencí.

Z provedených výpočtů vyplývá, že v profilu pod Kroměříž, při uvažování povodně roku 1997 dojde ke snížení kulminace o $114 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ to je cca o 10 %. Hladina ve vlastní Kroměříži se sníží o 40 až 50 cm a ještě významnější vliv bude na Troubeky, kde nad jezem v Troubkách se sníží hladina o 160 cm. Výpočty byly prováděny s využitím plné kapacity plavebního kanálu bez využití možnosti řízení průtoku na plavební komoře (na dolní PK nemůže dojít k žádné regulaci průtoku, neboť ta bude ovlivněna spodní vodou). Při nižších povodních tedy z výpočtů bez regulace průtoku může dojít i k navýšení kulminačního průtoku pod Kroměříž. Tento průtok bude však vždy nižší než průtok povodně 1997. V každém případě může dojít k odvedení významné části průtoku z Bečvy rovnou do Moravy a tím dojde ke snížení ohrožení velkými vodami Troubek a Kroměříže. Vliv na hladinu Bečvy u jezu Troubeky je patrný z připojeného grafu.



Ze soustředěných podkladů a prostudovaných variant je patrné, že realizací navržené trasy vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříž dojde propojením Bečvy a Moravy k významnému ovlivnění průchodu velkých vod kolem Troubek a městem Kroměříž a vhodnými manipulacemi je možno též snížit kulminaci velkých vod pod Kroměříž. Počítá se i s využitím retenčních schopností území. Současně je možno využívat energetický potenciál navrženého díla a to vše bez nutnosti existence navazujících úseků vodního koridoru.

Moje soukromá tečka za povodněmi

Ing. Jiří Stránský – nestor hradecké paroplavby

Litoměřice, kde otec působil do roku 1938 jako poříční, nás v roce 1938 s maminkou a bratrem donutili sudeťáci za dramatických okolností opustit. Táta pak, protože znal obstojně německy, dostal stejné místo v Praze. Kancelář měl v Holešovicích, na okraji Stromovky. Bylo to na levém břehu Vltavy, ve služebním objektu u Trojského jezu. V té době ještě neexistovala vltavská kaskáda. Vltava zamrzala a na jaře, když ledy popraskaly, voda je před sebou po proudu toku jen hrnula. A právě v popsaném, stavbou jezu a vorové propusti na jedné straně, vjezdem do plavebního kanálu na straně druhé zúženém místě, kde začínal Trojský ostrov, vytvářely kry každoročně bariéry. Ta velkou vlnu vzdula a nás to vždy pěkně vytopilo. Projektant to nepochybně věděl a byl prozíravý. Náš dům měl proto kamenné přízemí, kde byly původně jen sklady. Patro bylo zděné – a právě zde byly i byty jezného a obsluhy. Pavlač byla promyšleně spojena lávkou se sousední, ve vysokém náspu vedenou železniční tratí. To umožňovalo v případě potřeby snadnou cestu suchou nohou do centra čtvrti. My ale nouzově bydleli v tom nešťastném přízemí. A jak to tedy, když přišla povodeň, fungovalo? Tatínek vynesl do patra úřední listiny a kartotéku s registrem lodiček. Maminka sbalila matrace a peřiny, nějaké to jídlo a odvedla nahoru i nás – děti. Tam jsme pak ve služební místnosti vodu přečkali. Když opadla, táta dole v bytě zdi ostříkal tlakovou vodou. Maminka vyvětrala, zatopila a život šel dál. Žádné stesky či prosby o pomoc. Byla konec konců jiná doba a navíc válka. Pro nás děti to záhy zevšednělo, i když se na mnohé nezapomíná. Připomínám si tragedii, kdy se na ostrově umístěná ženijní posádka wehrmachtu pokoušela na gumových člunech zachraňovat lidi, uvězněné zde v chatkách. Jedno z plavidel se ale převrhlo a těm vojákům v prudké vodě mezi ledy nebylo pomoci. Dům už dnes neexistuje, byl zbourán při přeložce kralupské trati. Řeka tu ale teče dál. Mně zbyly jen vzpomínky. A nutná konfrontace toho, co bylo a je. Porovnáme-li tyto svoje vzpomínky s dneškem, mnohé tak nechápu. Na jedné straně nepoučitelní lidé staví své nové nemovitosti se souhlasem stavebních úřadů v zátopových územích. Nepřemýšlí. Nepečou o to, jak se bude chovat příroda, když dojde na nehorší, jen nařikají. Na druhé straně stát i obce investují jinde a s realizací protipovodňových opatření nespěchají. A matka příroda se jen diví, jak neprozřetelně s ní zacházíme a bráníme ji v tom, aby nás sama jako dřív ochránila.

Karlín I.P.1890

Povodeň, která postihla Prahu v roce 1890, si s těmi, které byly jakýmsi entréem tohoto tisíciletí, v ničem nezdala. Podmínky byly v té době s tou současnou samozřejmě neporovnatelné. Změnil se charakter řeky Vltavy i jejího okolí, koryta i břehy. Velká voda však byla tehdy pro lidi v blízkosti řeky sídlící běžnou součástí jejich života. Povodně bývaly i dvakrát do roka a lidé se s nimi chtěli naučit žít. Rok byl tehdy hodně deštivý, a v září přišlo bez přestání od prvního do čtvrtého. Povodeň začala na Horní Vltavě a Malši a v Praze kulminovala toho čtvrtého mezi dvacátou a dvaadvacátou

hodinou. Průtok korytem řeky byl obrovský, činil 3970 m³/vteřinu. Naplavené dřevo, zejména to z vorů vyvázaných v Podskalí, uvízlo mezi pilíři Karlova mostu a vzdulo říční vodu, která pak zaplavila nejprve Staré Město a Josefov, Kampu a část Malé Strany, a také proti vodě položené tamní ostrovy. Posléze pak došlo i na níže položené čtvrti Karlín, Libeň a Troju. O půl šesté ráno se zřítily do bésnicí řeky tři oblouky Karlova mostu a dva jeho pilíře byly vážně poškozeny. Voda pohltila i dvě tento historický most zdobící Brokoffova barokní sousoší, která byla nicméně později zachráněna. Zatopeno bylo 4000 domů a byly i ztráty na životech. Tragickou epizodou tu byla v tomto ohledu zejména událost, ke které došlo v noci z 2. na 3. září na karlínském Špitálském poli. Zákopníci (dnes jim říkáme ženisté) 3. rakousko-uherského praporu tu měli právě své cvičení. Když pak stoupající hladina Vltavy počala ohrožovat zdejší vojenskou plovárnu a provizorní most, vyslal je jejich velitel, aby zmíněné objekty zachránili. Dravý proud rozvodněné řeky, který sebou unášel vyvrácené stromy, však jeden z pontonů, obsazený třiceti vojáky, převrátil a strhl je sebou. Dvacet jich při této záchranné akci utonulo. Před budovou karlínské Invalidovny byl později postaven na počest zahynulého šikovatele, dvou desátníků a sedmnácti vojáků sedm metrů vysoký obelisk. Doplněn je tímto nápisem: *Na památku zákopníků bývalého rakousko-uherského 3. polního praporu, dne 3. září 1890 při vykonávání služby své ve vlnách rozvodněné Vltavy zahynulých.*



Stojí tam dodnes. Pokud snad do těch končin zavítáte, postůjte, prosím, a vzpomeňte jejich nevšedního hrdinství. Čest jejich památce.





VÝROBA OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ

- vodní mosty a OK součástí vodních staveb
- mosty silniční a železniční, přechodové lávky
- technologické konstrukce
- konstrukce pro energetiku
- stavby občanské vybavenosti

PODPORUJEME ROZVOJ VODNÍCH CEST



VÍTKOVICE

VÍTKOVICE POWER ENGINEERING

VÍTKOVICE POWER ENGINEERING a.s.

Ruská 1142/30, 706 00 Ostrava-Vítkovice, ČR

Obchodní oddělení ocelové konstrukce, Tel.: +420 595 954 626, GSM: +420 725 382 929, E-mail: vpe@vitkovice.cz

www.vitkovicepower.cz

Nadace Prague Twenty, o.p.s. a Národní strojírenský klastr, o. s.,
Vás srdečně zvou na odbornou konferenci



BUDOUCNOST VODNÍHO KORIDORU DUNAJ–ODRA–LABE

24. 09. 2013 od 14 do 18 hodin
v multifunkční aule „Gong“, Dolní oblast Vítkovic
pod záštitou Ministerstva průmyslu a obchodu ČR

Do panelu konference byli k úvodnímu slovu pozváni:
doc. Ing. Jiří Cíenciala, CSc., ministr průmyslu a obchodu
Bc. Zdeněk Žák, ministr dopravy

Ing. Jan Světlík, prezident NSK a generální ředitel VÍTKOVICE, a.s.

Ing. Jan Skalický, ředitel vodních cest ČR

RNDr. Martin Bursík, ex-ministr životního prostředí

Ing. Pavel Bartoš, prezident Sdružení pro rozvoj MS kraje

Program moderuje Vladimír Dlouhý,
zakladatel a předseda správní rady Prague Twenty, o.p.s.

Svou účast potvrďte on-line na:
http://registrace.msskova.cz/2013/registrace_nova.php
do pátku 20.9.2013



Ministerstvo dopravy

Ing. Lukáš Hampl
1. náměstek ministra

Praha 9. července 2013
Č. j.: 167/2013-520-DOP/1

Vážený pane Ruete,

v souvislosti s probíhající závěrečnou fází schvalování nového návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) a současně při zohlednění aktuálního stavu probíhajících jednání ve věci získání předpokládané součinnosti sousedních států v příslušné věci, jakož i záměru urychlit splnění podmínky ve věci souhlasného stanoviska SEA bych Vás chtěl požádat o zvážení možnosti zachování vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (DOL) v síti TEN-T a to v rámci globální sítě (comprehensive network).

Nově navržená síť infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy obsahuje v současnosti pouze jednu vrstvu sítě, a to hlavní síť (core network). Součástí TEN-T tak není žádný projekt vodní infrastruktury na úrovni globální sítě, a to i přesto, že návrh nařízení tuto možnost nevylučuje. To může být jedním z důvodů, proč projekt DOL nebyl do nového návrhu sítě zahrnut, zatímco v dosud platné síti dle rozhodnutí č. 661/2010/EU je obsažen jako dlouhodobý projekt. Vodní koridor DOL má celoevropský význam a dopad, protože propojuje několik vodocestných systémů pro vnitrozemskou vodní dopravu a protože umožní zefektivnit využití vodní dopravy pro rozsáhlé regiony EU, a tak jim pomůže v dalším rozvoji a hospodářském růstu. Dovoluji si připomenout, že metodika TEN-T počítá s napojením definovaných tzv. primárních uzlů na všechny dopravní módy, čemuž zejména odpovídá oblast horního Slezska na česko-polském přeshraničním prostoru (5 mil. obyvatel, primární uzly Katowice a Ostrava). Česká republika s realizací DOI, v dlouhodobém horizontu počítá. Proto v této věci intenzivně jedná a bude i nadále jednat se sousedními státy. Dle výsledků posledních jednání na nejvyšší mezistátní úrovni je možné konstatovat, že byl vytvořen prostor pro nalezení smysluplného konsensu, který je pro ČR klíčový. Proto je dle našeho názoru žádoucí, aby projekt DOL mohl být i nadále součástí sítě TEN-T, a to v úrovni **globální sítě**. Zařazení do hlavní sítě není bohužel s ohledem na povinnost dokončit projekt do konce roku 2030 možné. Vzhledem k rozsahu projektu prakticky nelze zajistit jeho úplné dokončení v tomto limitním termínu.

167/2013-520-DOP/1

Jsem přesvědčen, že celoevropský význam projektu DOL je dostatečným odůvodněním pro jeho zařazení do globální sítě; byť by se mělo jednat o jediný projekt v této kategorii. Proto bych Vás rád požádal o zvážení možnosti **jeho zařazení do globální sítě** s případným definováním lhůty, do kdy bude nutné souhlasné stanovisko SEA včetně souhlasných stanovisek sousedních států předložit tak, aby mohl být projekt i nadále součástí sítě TEN-T.

V Bílé knize z roku 2011 o evropské dopravní politice deklaruje Evropská komise úkol pro členské země převést 50 % nákladní dopravy nad 300 km ze silnic na železnici a vnitrozemskou plavbu do roku 2050. Realizace projektu DOL by ke splnění tohoto cíle mohla významně přispět. Zařazení do sítě TEN-T by mohlo mít pozitivní dopad na další přípravu projektu DOL v ČR, která je připravena využít finanční prostředky z národních i evropských zdrojů pro přípravu tohoto projektu.

Vážený pane generální řediteli, věřím, že uvedené skutečnosti jsou dostatečné pro to, abyste zvážil možnost existence dvouvrstvé sítě i pro vnitrozemskou vodní dopravu, jejíž zavedení by umožňovalo ponechat projekt DOL v TEN-T právě ve vrstvě globální sítě.

S pozdravem

Vážený pan
Matthias Ruete
Generální ředitel
Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu
Evropská komise
Brusel

Kam směřuje vodní koridor Dunaj–Odra–Labe

Ing. Lukáš Hampl – 1. náměstek ministra dopravy

Dne 10. dubna 2013 položila redakce našeho časopisu VCaP druhému muži na ministerstvu dopravy ČR několik otázek k výše uvedenému tématu. Odpovědi, které jsme obdrželi 5. září 2013 uveřejňujeme v plném znění.
Redakce VCaP

1) Česká republika oznámila vašim dopisem z 11. 5 2011, že k otázce vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se vrátí po zpracování studie proveditelnosti a to „při příští revizi TEN-T“. Studie má být dokončena koncem roku 2013, ale revize TEN-T se připravuje až na rok 2023 – viz čl. 57, tedy 10 let poté. Jakým způsobem se ČR, potažmo ministerstvo dopravy (MD), pokusí o změnu, nebo o doplnění příslušného článku tak, aby měla zajištěnou možnost revize TEN-T v návaznosti na dokončení studie proveditelnosti? A v jakém termínu?

V první řadě je nutné připomenout, že počátkem července roku 2013 vyvinulo ministerstvo dopravy ve vztahu k Evropské komisi opětovné úsilí o znovuzařazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) do TEN-T. Jednalo se o můj dopis na Evropskou komisi a to konkrétně na generálního ředitele pro dopravu a mobilitu Mathiase Rueteho. EK nicméně nadále akcentuje nezbytnost splnění podmínek, ke kterým patří zejména: prokázání ekonomické efektivnosti projektu jako celku a eventuálně jeho dílčích částí,

zajištění kladného stanoviska z hlediska strategického posuzování vlivu na životní prostředí (SEA),
získání souhlasu všech dotčených států.

ČR zatím neplní ani jednu z uvedených podmínek, což zásadně ztěžuje naši vyjednávací pozici. MD se proto na uvedené oblasti v nadcházejícím období intenzivně zaměří, aby byly splněny před nejbližším možným zahájením stavby prvních úseků D-O-L a současně před nejbližší možnou revizí TEN-T.

Jsem přesvědčen, že je třeba se držet doporučení, které v této záležitosti vyjádřila ve svém dopise ze dne 15. července 2013 prezidentu republiky Miloši Zemanovi koordinátorka TEN-T pro vodní dopravu Karla Peijs. To znamená zaměřit se v rámci přípravy projektu D-O-L nejen na jeho ekonomické, ale i ekologické posouzení a následně pak s výsledky těchto studií seznámit představitele zainteresovaných států s cílem získat je pro podporu tohoto projektu. Když přitom vezmeme do úvahy aktuální harmonogram přípravy a realizace D-O-L, který počítá s nejdříve možným zahájením dílčích částí kolem roku 2023 (byť v případě úseků s protipovodňovou funkcí předpokládáme možnost zahájení staveb již kolem roku 2018), jsem toho názoru, že by opětovné zařazení D-O-L do TEN-T v rámci nejbližší revize nemělo představovat žádnou překážku úspěšné realizace tohoto projektu. Budeme tedy usilovat ve spolupráci s ministerstvem zahraničních věcí a další politickou reprezentací nejlépe za aktivní role prezidenta republiky o splnění podmínek pro zařazení D-O-L do sítě TEN-T a jeho následné zařazení do této sítě v nejbližším možném okamžiku. Velmi důležité pro toto období je rovněž zachovat projekt D-O-L v zásadách územního rozvoje dotčených krajů, neboť jeho vyřazení by znamenalo značnou komplikaci a výrazné prodloužení všech termínů procesu přípravy, pokud by tento krok projekt neznemožnil, vzhledem k vysoké urbanizaci území, úplně. Výsledky studie proveditelnosti pro D-O-L by měly být zřejmé na konci roku 2014. Následně nás čeká poměrně složitý proces posouzení SEA celého projektu. Rovněž vyjednávání s dotčenými státy nebude jednoduché, neboť je například známo poměrně striktní odmítavé stano-

visko Rakouska. Pokud se podaří získat kladné stanovisko od Slovenska, i v tomto případě nebude možné vynechat Rakousko z projednávání, neboť nebude možné vyloučit přeshraniční vliv stavby na životní prostředí. Aktivní role nejvyšší politické reprezentace pro zajištění souhlasu příslušných dotčených států se jeví jako zcela zásadní.

2) Jaká je v tomto směru strategie ČR a jaká bude aktuální taktika?

Jak jsem již uvedl výše, považuji za důležité věnovat se v rámci přípravy projektu D-O-L všem aspektům, které jsou nutným předpokladem pro jeho úspěšnou realizaci, tj. včetně procesu strategického posouzení dopadů na životní prostředí (SEA). S ohledem na skutečnost, že zejména v případě Rakouska představuje problematika dopadů vodní dopravy na životní prostředí z celospolečenského hlediska velmi citlivou záležitost, je takový krok zcela nezbytným předpokladem pro dosažení souhlasu zainteresovaných zemí s tímto projektem.

Pokud se vše bude vyvíjet podle aktuálního harmonogramu přípravy D-O-L, mohla by být tato první fáze přípravy skončena do konce roku 2015. Poté bychom se mohli zaměřit na projektovou přípravu a proces EIA jednotlivých úseků projektu tak, aby realizace prvních úseků s protipovodňovou funkcí mohla být zahájena kolem roku 2018. Čeká nás v tomto období určitě řada mezinárodních jednání na nejvyšší úrovni s Polskem, Slovenskem a Rakouskem. V této souvislosti bych chtěl dále uvést, že projekt D-O-L bude plnit svou funkci jen v případě, že bude zajištěna spolehlivá splavnost všech navazujících úseků v požadovaných parametrech. Důležitým tématem pro MD proto bude v nadcházejících letech úspěšně dokončit projekty zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí n/L-státní hranice a výstavba plavebního stupně Přelouč II. I to je nezbytná podmínka pro to, aby Evropská komise do budoucna projekt D-O-L nezpochybňovala a umožnila tak jeho bezproblémové financování z evropských fondů.

3) Podle našich informací vyškrtnutí D-O-L z transevropských dopravních sítí TEN-T znamená fakticky nemožnost žádat o dotaci na tento projekt z fondů EU. Jak na tuto ztrátu pro ČR v oblasti rozvoje vodních cest ve výši 6,8 miliardy € bude MD reagovat, aniž by ohrozilo rozvoj dopravní dopravy v ČR.

Předně bych chtěl zdůraznit, že samotné vypuštění D-O-L z TEN-T v žádném případě neznamená, že by zde neexistovala možnost financování z fondů EU. To u vodních staveb platí jak v případě Fondu soudržnosti, tak fondu ERDF. Je nicméně třeba přiznat skutečnost, že ze strany EU je v současnosti vyjadřována určitá pochybnost nad jakýmkoliv financováním projektů v oblasti vodní dopravy v rámci budoucího OPD. Jedná se bohužel i o projekty, které již v síti TEN-T jsou. Problémem, který Brusel vnímá velmi citlivě, jsou zejména dosavadní zkušenosti s přípravou těchto projektů v rámci procesu EIA (viz např. současné potíže s projektem plavebního stupně Děčín). Právě zkušenost s přípravou plavebního stupně Děčín je podle mého názoru jasnou ukázkou toho, že samotné zařazení určitého projektu do TEN-T není dostatečným předpokladem pro jeho rychlou

realizaci za přispění evropských dotací. I přes tento postoj ze strany Evropské komise budeme jednoznačně o možnost financování vodních staveb z evropských fondů usilovat. Prvním krokem na domácí půdě bude změna způsobu vyjednávání o procesu EIA s MŽP. Do tohoto procesu se zapojí přímo MD s cílem zlepšit oboustranný dialog tak, aby vedl k řešení, které umožní zlepšit parametry vodní cesty a přitom zachovat citlivé říční ekosystémy neporušené.

4) Uznávanou první etapou propojení mezi Odrou a Dunajem – a to i v návrhu Dopravní politiky ČR – je splavnění Odry na polském území a v přilehlém přeshraničním úseku, tedy mezi v úseku Štětínem a Ostravou. Odra je ve všech možných variantách společným zájmem Polska, ČR a SR, nicméně v dosavadních jednáních jsme polské připomínky na zařazení Odry do TEN-T nepodpořili. Pokusí se ČR alespoň dodatečně spolu s polskými a slovenskými kolegy najít podporu pro Odru a to v takové šíři, aby byla šance na její okamžité nebo alespoň dodatečné zařazení do TEN-T? Jak a kdy?

Je třeba reflektovat skutečnost, že polská strana usilovala o zařazení Odry do TEN-T cestou uznání výjimky z požadovaných technických parametrů nutných pro zařazení vodních staveb do TEN-T. V tomto směru vystupovala na dvoustranných jednáních v Bruselu. Nechotu polské strany zavázat se k modernizaci Odry na úroveň IV. plavební třídy považují za jeden z objektivních problémů, na který naráží projekt D-O-L. O tom, že dosažení přímého spojení s polskými námořními přístavy představuje jeden z nejmohutnějších ekonomických přínosů celého projektu D-O-L, není myslím pochyb. Stejně tak je ovšem zřejmé, že pokud toto spojení nebude v případě Odry alespoň v určitém střednědobém či dlouhodobém horizontu zajišťováno na základě technických parametrů odpovídajících potřebám mezinárodní plavby (tj. pokud nedojde k její modernizaci minimálně na IV. třídu vodních cest), bude uvedený přínos omezený. Snahy polské strany vyjednat si v případě Odry výjimku z požadavků obsažených v návrhu nařízení TEN-T, tak jdou z našeho pohledu proti zájmům, který ČR projektem D-O-L sleduje, neboť toto omezení by výrazně negativně ovlivnilo ekonomické hodnocení i samotného projektu D-O-L a možná i ohrozilo jeho financovatelnost z prostředků EU.

5) Podle metodiky pro TEN-T mají být významné aglomerace (tedy nad 1 mil. obyvatel) multimodální napojeny na evropské dopravní síť. Hornoslezská pánev na českém a polském území má cca 5 mil. obyvatel. Uplatnila, nebo uplatní polská a česká diplomacie tento fakt při prosazování vodocestných záměrů, navíc při vědomí hendikepu ostravských podniků (současná nedostupnost vodní dopravy) při pronikání na zahraniční trhy? Jak a kdy?

Požadavek metodiky TEN-T na multimodální napojení významných aglomerací na evropské dopravní síť nelze chápat absolutně a nelze jím argumentovat ve smyslu automatického zařazení vodních cest nacházejících se v určité lokalitě do TEN-T. Obecných kritériem pro zařazení jakéhokoliv projektu do TEN-T je především připravenost dotčených členských států zavázat se v horizontu let 2030 (v případě hlavní sítě TEN-T) resp. 2050 (v případě globální sítě) ke splnění technických parametrů pro jednotlivé typy infrastruktury stanovené návrhem nařízení TEN-T. V případě vodních staveb je přitom rozhodujícím parametrem dosažení IV. plavební třídy. Dokud polská strana alespoň v obecné rovině nedeklaruje připravenost tento požadavek na Odře splnit, nejsem příliš přesvědčen o tom, že by argumentace metodikou TEN-T (která na rozdíl od zmíněných technických parametrů není součástí návrhu nařízení TEN-T a tudíž nebude právně závazná) mohla být ve vztahu k Evropské komisi účinná. Kromě toho metodika na základě geografického principu sama o sobě říká, že projekty, které jsou obtížně realizovatelné, nemusí být v rámci zařazení do sítě posuzovány. Napojení Ostravska na kvalitní vodní infrastrukturu je

ovšem neoddiskutovatelným faktem, se kterým budeme určitě dále podrobněji pracovat.

6) Evropská unie předpokládá přesun 50% přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu do roku 2050 (30% do roku 2030). Toto bude obtížné dosáhnout bez funkčních vodních cest, přičemž samotné Labe pro své trvalé hendikepy potřebné přepravy nezajistí. Jaké cíle pro naplnění tohoto cíle hodlá ČR realizovat? V jakém termínu?

Zmiňovaný cíl, pokud jde o přesun přepravy nákladu na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na ekologičtější druhy dopravy, se vztahuje na celou EU a není nezbytně nutné, aby byl splněn na individuální bázi ze strany všech členských států. Mělo by vždy záležet na specifikách dotčených států daných např. jejich geografickou polohou, strukturou ekonomiky či historickým vývojem. Kromě toho je třeba si uvědomit, že daný cíl není nikterak právně závazný a že již v době jeho uvedení v Bílé knize o budoucí dopravní politice EU tento cíl řada členských států (včetně ČR) vnímala jako značně ambiciózní. Přesto ČR považuje tento cíl obecně za správný (otázkou je spíše deklarovaná hodnota tohoto cíle a jeho splnitelnost) a usiluje o zvýšení podílu železniční a vodní dopravy. Proto přistupuje k modernizaci železničních tratí hlavní sítě TEN-T, a usiluje i o zlepšení plavebních podmínek na Labi (největší intenzity nákladní dálkové dopravy jsou orientovány především západním směrem). Podporu si zaslouží v tomto směru určitě již probíhající proces přípravy plavebních stupňů Přelouč a Děčín. Zejména v otázce Děčína bude ze strany MD sledována velmi detailně procedura získání stanoviska EIA. V této otázce již bylo a nadále bude jednáno s MŽP. Je totiž důležité vzít v úvahu skutečnost, že opatření na železniční síti a na labské vodní cestě mohou přinést výsledky, pokud jde o vyšší podíl nákladní dopravy na dlouhé vzdálenosti, již v nadcházejících letech. Příspěvek D-O-L v tomto směru přichází v úvahu až v dlouhodobém horizontu po roce 2040.

7) Česká proexportně orientovaná ekonomika ztrácí na konkurenceschopnosti v globálním hospodářském prostoru v řádu až desítek miliard korun ročně špatným a drahým napojením na rozhodující námořní přípravy, přitom vláda ČR hodlá dosáhnout zvětšení objemu zámořského exportu. Jak a kdy na toto hodlá dopravní politika a MD svými konkrétními kroky reagovat?

Pokud jde o otázku lepšího napojení námořních přístavů za účelem zvýšení objemu zámořského exportu, je třeba v první řadě vyzdvihnout důležitost zajištění lepší splavnosti Labe, neboť nejdůležitějšími přístavy z hlediska českého exportu jsou Hamburk, Brémy a případně i Rotterdam. Zde lze ve střednědobém výhledu za nejdůležitější krok považovat realizaci projektů Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč. Přípravovány jsou ale i některé menší projekty jako např. Modernizace plavební komory Brandýs nad Labem či Modernizace plavební komory Srnojedy. Věřím, že by se tyto projekty, a to včetně plavebního stupně Děčín (po překonání úskalí v podobě získání EIA) mohly ucházet i o finanční podporu z fondu CEF v období 2014–2020. V každém případě oba plavební stupně jsou pro období do r. 2018 zásadní prioritou a MD se do jejich přípravy přímo zapojí.

8) Myslíte si, že se v posledních 2 letech zlepšilo postavení vodní dopravy na Vašem ministerstvu? Jestliže ne, tak jak a v jakém termínu bude MD zhoršenou situaci vodní dopravy jako nedílnou součástí dopravní infrastruktury řešit.

Realizace projektů infrastruktury vodní dopravy v podmínkách státu, který leží na horních tocích řek, je velmi obtížná, což je na první pohled patrné na všech procesech hodnocení vlivu na životní prostředí (EIA i SEA u strategických dokumentů). Nedávná jednání s Evropskou komisí o budoucnosti Operačního programu doprava ukázala, že ani z této strany nemůžeme očekávat výraznou podporu –

a to i přes skutečnost, že evropská dopravní politika vnitrozemskou vodní dopravu podporuje. Bohužel tato podpora se týká spíše těch regionů, kde jsou vodní cesty splavné bez nutnosti kanalizace vodních toků. Tento postoj Evropská komise projevila i tím, že v síti TEN-T navrhla pouze trasy, které jsou součástí hlavní sítě TEN-T, zatímco globální síť vůbec nedefinovala. Znamená to tedy, že podporovány jsou jen projekty menšího rozsahu, nebo projekty rozestavěné – obecně tedy projekty, které lze dokončit do roku 2030. MD se s tímto postojem neztotožňuje. Proto vstoupí v přímé jednání s MŽP, aby přispělo k možnému získání pozitivního stanoviska EIA pro projekt plavebního stupně Děčín. MD dále bude iniciovat i jednání s ministerstvem zemědělství ve věci zajištění dostatečné plavební hloubky pomocí prohrádek říčního koryta, které se dle MD v posledních letech neprovádějí v dostatečném rozsahu.

Česká republika tedy nehodlá ustoupit z programu kvalitního napojení ČR na síť evropských vodních cest. Prvním cílem je, a potvrdil to i nově zpracovávaný dokument *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze*, zajištění plavebních pod-

mínek na Labi pod Ústím n/L, neboť tento problém podvazuje splavnost celé již vybudované labsko-vltavské vodní cesty. V otázce projektu D-O-L musí být v prvním kroku splněny tři úkoly – prokázání ekonomické efektivity projektu jako celku a jeho dílčích částí, prokázání jeho realizovatelnosti s ohledem na životní prostředí (procesem SEA) a dále zajištění souhlasu dotčených států. MD rovněž bude podnikat další kroky tak, aby bylo možné projekt D-O-L znovu zařadit do sítě TEN-T a aby bylo možné projekty vodní infrastruktury snáze financovat z evropských fondů.

Vzhledem k obtížnosti situace zejména v přípravě projektu zlepšení splavnosti Labe, se v posledních dvou letech nepodařilo zásadně zlepšit situaci vodní dopravy v ČR, což je rozhodně negativní výsledek. Ostatně postavení vodní dopravy v ČR je závislé především na infrastruktuře vodních cest. Změny chce MD dosáhnout i pomocí otevřenější a přímé komunikace s resortem životního prostředí, aby příslušné procesy EIA mohly být dokončeny tak, aby výsledkem byla kvalitnější vodní cesta a zároveň co nejmenší dopady na citlivé říční ekosystémy.

Všem Dětem Země a dalším ekologickým aktivistům – „rozsviňte si“!

František Martinek – dopravní odborník s kladným vztahem k přírodě

Falešná argumentace a základní rozpory v odboji ekologických aktivistů proti úpravám a výstavbě labské vodní cesty a koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Proč všichni „ekologové“ poněkud přehlížejí jeden prostý fakt? A to že:

na rozdíl od výstavby železničních a dálničních koridorů, kde dochází k trvalému záboru úseků přírody na úkor vzniku navýsost potřebných dopravních tepen, **dojde při budování vodního koridoru** (který navíc nemůže být veden libovolně kudykoliv) **pouze k výměně přírodního biotopu pevninového za vodní a smíšený biotop. Ten nadále zůstává přírodním krajinným prostředím se svou vegetací fauny i flóry.** Dokladem toho jsou všechny realizované průplavy a kanály u nás i ve světě. Nikde těmito stavbami nebyla nenávratně zabrána a zničena příroda. *Pouze došlo ke změně přírodního biotopu se zachováním prostředí pro život a vegetaci na rozdíl od dopravních staveb jiného druhu!*

Rovněž naprosto neopodstatněné a účelové bránění výstavbě potřebných jezů u Děčína, tato tvrzení jen dokládají. Namítají nesmyslnými argumenty proti trvalému, mírnému zvýšení hladiny pro garantovanou splavnost dolního Labe na Děčínsku. Tato úprava přírodnímu pobřežnímu biotopu rozhodně jen prospěje, na rozdíl od současného kolísání hladiny, kdy je v letních měsících koryto téměř vyschlé! To nevádí životu smíšeného přibřežního biotopu? A rovněž tak při velké vodě...?

Věřím, že z uvedeného jednoznačně vyplývá krátkozrakost a hlavně účelovost argumentací rádooby ekologů a „zaprodanců ve jménu ekologie“. Proč na tyto vágní argumenty, zabalené do „odborných studií“, zadávaných „kýmsi“ a podepsaných mnoha tituly, bohužel stále ještě slyší úředníci a i soudci, kteří nevnímají podstatu projektu – problému a „vědecká“ zdůvodnění se jim také nechce studovat!

Nakonec na to doplácí v širších souvislostech ekonomika státu bez které ani ekologie nemůže být!

VODA, MOŘE, OCEÁNY již podesáté

Již 10. ročník mezinárodního filmového festivalu Voda, moře, oceány se uskuteční od 12. do 14. září v Hluboké nad Vltavou. Tento soutěžní festival dokumentárních filmů na téma voda ve všech podobách si bere za cíl prezentovat a ocenit filmová díla zabývající se světem sladkých i slaných vod, podněcovat jejich tvorbu v mezinárodním měřítku a rozšiřovat tak poznání lidí i jejich zájem o problematiku ochrany této oblasti životního prostředí i dění ve světě odehrávající se kolem, ať už pod vodou, na hladině, na březích vodních toků a jezer či v přímořských oblastech po celé planetě. Letos je jeho partnerem i Ředitelství vodních cest ČR a bližší informace o něm naleznete na

www.vodamoreoceany.cz

ŘVC a Ostrava podepsaly memorandum o Splavnění řeky Odry pro rekreační plavbu



Primátor Petr Kajnar a ředitel ŘVC ČR Jan Skalický při podpisu memoranda foto: L. Vidlička

Pro Ostravu i celý Moravskoslezský kraj je důležitý rozvoj říční dopravy, a to nejen pro přepravu zboží a nákladů, ale i ekologii a ochranu před stále častěji hrozícími povodněmi. Kultivace řek navíc rozvíjí turismus a podporuje čím dál více oblíbenou rekreační plavbu po vodě. Právě říční rekreace je předmětem nového *Memoranda o spolupráci při budování veřejných přístavišť*, které ve středu 24. července podepsali na magistrátu města Ostravy představitelé města a Ředitelství vodních cest ČR primátor Petr Kajnar a ředitel Jan Skalický. Cílem této deklarace je rozdělení kompetencí při přípravě projektu *Splavnění řeky Odry pro rekreační plavbu* tak, aby byly činnosti co nejlépe a efektivně koordinovány. Jde o první krok, jak využívat řeku Odru k rekreační plavbě, podobně jako k tomu v jiných částech Čech a Moravy dnes slouží Vltava nebo Bařův kanál.

„Podpis memoranda a následná realizace projektu splavnění řek protékajících městem má nadregionální význam. Kromě významného krajinnotvorného a estetického přínosu rozšíří také

možnosti rekreačního vyžití občanů města a pomůže rozvoji cestovního ruchu,“ zdůraznil primátor Petr Kajnar.

Do budoucna se s vodním tokem Odry počítá i pro nákladní dopravu, to však nebrání snaze již nyní zpřístupnit vodní cestu člunům, kajakům i menším jachtám. Právě s budoucností nákladní dopravy na Odře počítá i podepsané memorandum, které za podmínku klade, že záměr splavnění řeky Odry pro rekreační plavbu nenaruší a neomezí případnou výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Hlavním podkladem pro realizaci projektu rekreační plavby na Odře má být studie proveditelnosti a z ní vyplývající navrhovaná opatření, která budou v souladu s plánovaným vodním koridorem D-O-L.

Do celého procesu jsou zapojeny i jednotlivé obce v regionu, pro které je v první fázi důležité vytipování umístění veřejných přístavišť. Právě i s tím počítá podepsané memorandum a již nyní projevili o přístaviště na území svých obcí starostové z Ostravy-Nové Vsi, Lhotky, Hošťálkovic a Přívozu. Pokud by vše šlo podle plánu, mohli by vodáci dále pokračovat po řece Opavě až do Hlučína a zdejšímu jezeru.

Europoslanec Vojtěch Mynář ke společnému cíli Ostravy a Ředitelství vodních cest dodal: „Jsem rád, že se podařilo memorandum připravit, protože i Ostravané chtějí využívat řeku k rekreační lodní dopravě tak jako občané v jiných regionech. Po zpracování studie proveditelnosti však bude zásadní financování celého projektu. Stát by měl prostřednictvím Ředitelství vodních cest investovat do vybudování veřejných přístavišť a Ostrava by se podílela na zpracování studie proveditelnosti, posouzení protipovodňové ochrany a především na výstavbě doprovodné infrastruktury, jako jsou cyklostezky, dětská hřiště, lavičky a přístupové cesty. Zároveň chápu memorandum jako další významný krok k podpoře vodního koridoru D-O-L, který by nejen našemu regionu nesmírně hospodářsky pomohl.“

MEMORANDUM O SPOLUPRÁCI PŘI REALIZACI ZÁMĚRU „SPLAVNĚNÍ ŘEKY ODRY PRO REKREAČNÍ PLAVBU“

uzavřené mezi

Ředitelstvím vodních cest ČR

se sídlem Vinohradská 184, 130 52 Praha 3, zastoupeným Ing. Janem Skalickým

IČ: 67981801

a

Statutárním městem Ostrava

se sídlem Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava, zastoupené primátorem Ing. Petrem Kajnarem

Statutární město Ostrava (dále jen „**Ostrava**“) a Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen „**ŘVC ČR**“) uzavírají toto memorandum o vzájemné spolupráci týkající se záměru splavnění řek Lučina, Ostravice, Odry a Opavy pro rekreační plavbu, přičemž jsou si oba subjekty vědomy, že realizace tohoto záměru neomezí případnou výstavbu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen „**DOL**“).

Na území Ostravy je nejdůležitějším tokem řeka Odra, která protéká městskými obvody Polanka nad Odrou, Svinov, Nová Ves, Mariánské Hory a Hulváky, Moravská Ostrava a Přívoz a Slezská Ostrava. Za Ostravou směřuje řeka Odra na město Bohumín, přičemž protéká v těsné blízkosti několika významných vodních ploch Vrbice, Mžikovec, Kališovo jezero a poté od hraničního přechodu Bohumín až po soutok s řekou Olší tvoří státní hranici České republiky s Polskem. V Ostravě se do řeky vlévá řeka Opava, která v Ostravě protéká

městskými obvody Nová Ves, Třebovice a Hošťálkovice. Řeka Opava, shodně jako řeka Odra, protéká poblíž města Hlučín kolem významné vodní plochy jezera Štěrkovna. Řeka Lučina se vlévá do řeky Ostravice v Ostravě, a to konkrétně v městském obvodu Slezská Ostrava. Řeka Lučina protéká městskými obvody Slezská Ostrava a Radvanice a Bartovice a podél významných vodních ploch Košťálovický a Volenský rybník. Řeka Ostravice přitéká do Ostravy, kde se vlévá jako pravostranný přítok do řeky Odry, od měst Frýdek-Místek, Paskov a Vratimov. Řeka Ostravice by od soutoku s řekou Lučinou až po soutok s řekou Odrou měla být na konci tohoto roku upravena (splavněna) pro rekreační plavbu.

Zástupci Ostravy a ŘVC ČR mají zájem na vzájemné spolupráci při přípravě a realizaci projektu „Splavnění řek Lučina, Ostravice, Odra a Opava pro rekreační plavbu“ (dále jen „Projekt“), přičemž rozdělení jednotlivých činností v přípravě a případné realizaci Projektu je následující:

Ostrava je:

- I. připravena zpracovat studii proveditelnosti na Projekt tak, aby výsledky studie (navrhovaná opatření) byla v souladu s plánovaným vodním koridorem DOL
- II. připravena zajistit součinnosti měst a obcí, která jsou projektem dotčena
- III. připravena společně s ŘVC ČR vytipovat vhodná místa pro vybudování veřejných přístavišť
- IV. připravena zajistit posouzení projektu vodního koridoru DOL jako proti povodňové ochrany Ostravy
- V. připravena použít územní blokaci spojenou s projektem vodního koridoru DOL na území, které odpovídá Projektu
- VI. připravena spolufinancovat vybudování související základní infrastruktury jako jsou například cyklostezky, přístupové cesty, lavičky, dětská hřiště apod.
- VII. připravena hledat řešení s provozováním a správou zbudovaných veřejných přístavišť a navazující základní infrastruktury

ŘVC ČR je:

- I. připraveno poskytnout podklady a data potřebná pro zpracování studie proveditelnosti Projektu
- II. připraveno provést analýzu, zda je zpracovaná studie proveditelnosti Projektu v souladu s vodním koridorem DOL, tzn. V případě rozporu navrhnout nápravná opatření
- III. připraveno společně s Ostravou a případně s dotčenými městy a obcemi vytipovat vhodná místa pro vybudování veřejných přístavišť
- IV. připraveno poskytnout součinnost v průběhu realizace studie proveditelnosti Projektu a jejím následném projednávání
- V. připraveno zpracovat potřebné podklady v rámci schvalovacího procesu Ministerstva dopravy ČR, vyjednávat financování a realizovat investice do veřejných přístavišť
- VI. připraveno, že vybudovaná přístaviště budou v majetku ŘVC ČR, tzn. ŘVC ČR je připraveno zajišťovat jejich revizi a obnovu

V Ostravě dne 24. 7. 2013

V Ostravě dne 24. 7. 2013

.....
Za Ředitelství vodních cest ČR:

Ing. Jan Skalický

.....
Za Statutární město Ostravu:

Ing. Petr Kajnar

Zvyšujeme bezpečnost na vodních cestách

Bc. Václav Straka – tiskový mluvčí ŘVC ČR

Nové prostředky od Státního fondu dopravní infrastruktury umožní zvýšit bezpečnost na labsko-vltavské vodní cestě. To je velice důležité nejen v souvislosti se zkušenostmi z nedávných ničivých povodní, ale také i s ohledem na varování meteorologů, že jejich výskyt může být v dohledné době poměrně častým jevem. Ředitelství vodních cest ČR proto připravuje výstavbu vysokovodních daleb pro policejní čluny a složky integrovaného záchranného systému. Dalby budou na Labi u Nymburka a Kostomlátek, další vzniknou i na Vltavě u Veslařského ostrova v Praze. Poříční policie tak nebude muset v případě povodní řešit bezpečnost svou a svých lodí, ale bude se moci plně věnovat svému poslání. Že situace není jednoduchá potvrzuje i vedoucí nymburské poříční policie Milan Matyáško: „Čekáme na to jak na smilování, protože podmínky tady jsou dost špatné. Lodě jsou nyní na laněch, která mohou zklamat. Projekt i stavební povolení už jsou připravené.“ Investice ŘVC ČR do ochranných přístavů a vysokovodních daleb v uplynulých letech se osvědčily. Připomeňme si, že zatímco v roce 2002 se při



Ředitelství vodních cest ČR vybuodovalo v letech 2005–2006 také vysokovodní stání v přístavu Děčín-Rozbělesy. Při letošní červnové povodni byl ochranný přístav plně využit

povodních odchyťovaly, ale i řízeně potápěly různé lodě, letos v červnu nedošlo k žádnému podobnému incidentu.

Střední Labe – budoucí ráj vodních turistů

Ing. Martin Vavříčka – oddělení přípravy ŘVC ČR

Vodní turistika v západní Evropě stále nabývá na síle. Její obliba roste přímo závratnou rychlostí. Tisíce turistů brázdí řeky a kanály na všemožných plavidlech. Někdo má loď vlastní, ale mnohem více je těch, kteří si jí jen půjčí nebo dokonce využijí služeb velkých turistických podniků kabinových lodí. Všichni mají jedno společné. Užívají si klid a pohodu jakou v dnešním uspěchaném světě najdeme již jen na málo místech. Na vodě se prostě nespěchá. Aby tito lidé dorazili i do České republiky, je nutné uvést vybavenost našich vodních cest na evropskou úroveň. Základem je kvalitní síť veřejných přístavů, přístavišť a servisních míst. Proto Ředitelství vodních cest ČR začalo připravovat projekty pro její vybudování. Zatímco na dolním Labi se již stavět začalo, střední Labe je zatím ve fázi příprav. Nicméně obdobně jako v úseku mezi státní hranicí a Mělníkem, budou i v úseku Mělník – Pardubice budována jak přístaviště pro osobní lodní dopravu, tak i mola pro malá plavidla. Ta budou vybavována přípojkami elektrické energie a na mnoha místech i vody. Do budoucna je počítáno i se vznikem servisních míst, která budou umožňovat načerpání pohonných hmot, odčerpání fekálií i vyhození odpadků. Obdobně jako na Baťově kanálu, bude i na Labsko-vltavské vodní cestě s růstem zájmu plavců infrastruktura postupně vylepšo-

vána. V této chvíli se pracuje na přípravě staveb v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavy, Čelákovcích, Lázních Toušeň, Lysé nad Labem, Neratovicích, Nymburku, Osečku, Poděbradech, Sedlčáncích, Velkém Oseku a také v ústí řeky Cidliny. Ano, na 11 místech se ŘVC ČR dohodlo s místními samosprávami na spolupráci při vybudování infrastruktury, která zvýší turistickou atraktivitu regionu. O architektonické ztvárnění nových přístavišť na Labi se stará tým pana architekta Kotase. A že se jedná o povedené návrhy, o tom se můžete z vizualizací přesvědčit sami.



Vizualizace veřejného přístaviště Nymburk



Vizualizace přístaviště pro osobní lodě v Nymburce



Vizualizace veřejného přístaviště Čelákovice



Vizualizace veřejného přístaviště Neratovice



Dolní Labe – výstavba turistických přístavišť pokračuje

Ing. Jan Bukovský, PhD. – oddělení realizace ŘVC ČR

Zatímco v minulém čísle Vodních cest a plavby jsme vás informovali o otevření přístaviště Ústí nad Labem-centrum, dnes tu máme další, pro turistickou plavbu opět pozitivní zprávu. Ředitelství vodních cest ČR se povedlo získat ze Státního fondu dopravní infrastruktury dalších 30 mil. Kč na výstavbu přístavišť pro osobní lodní dopravu i pro malá plavidla. Realizace záměru vybudovat ucelenou síť veřejných přístavišť na Labe je základní podmínkou pro rozvoj turistické vodní dopravy. Ještě do konce roku tak začne výstavba přístavišť v Dolních Zálezlech, Nučnicích a Lovosicích. Následovat budou Litoměřice, Libochovary a Libotenice. Pokud bude dostatek peněz a příroda nakloněna našim plánům, budeme otvírat plavební sezónu 2014 s veřejnými přístavišti v sedmi lokalitách dolního Labe. Jistě to není konečné číslo. S rostoucím zájmem o plavbu bude tato síť dále doplňována obdobně, jako při výstavbě na Baťově kanálu. Základním předpokladem bude nejen zájem plavců, ale i místních samospráv, bez jejichž spolupráce nová přístaviště vznikat nemohou, protože přílehlé pozemní vybavení – přístupové komunikace, lavičky, WC a další vybavení – ŘVC ČR stavět

nesmí, a tak jeho realizace plně závisí právě na okolních městech a obcích.



V současné době jsou ve výstavbě veřejné přístaviště a přístaviště osobních lodí v Dolních Zálezlech

ČR a Polsko sa k slovenským návrhom na prepojenie Váhu a Odry ešte nevyslovili

SME.sk - 1. 7. 2013

Bratislava 1. júla (TASR) - Vlády Českej republiky a Poľska sa k slovenským návrhom na prepojenia Vážskej a Oderskej vodnej cesty umelým priepлавom vyslovia až po detailnom posúdení celého projektu na úrovni expertných rokovaní.

Vyplyva to zo správy Ministerstva pôdohospodárstva (MP) SR, ktorá pre slovenský vládny kabinet hodnotí doterajšie výsledky rokovaní o tomto projekte so západným i severným susedom. Vláda SR pritom návrh zámeru zlepšenia plavebných podmienok na Váhu i s jeho následným prepojením na Oderskú vodnú cestu zobrala na vedomie už začiatkom minulého roka. Záujem Slovenska o tento projekt vychádza z toho, že zatiaľ je za určitých obmedzujúcich podmienok splavný iba dolný úsek Váhu od Serede po Komárno.

Základom slovenských návrhov je vybudovanie 98-kilometrového prieplavného prepojenie medzi Žilinou a Bohumínom. Prieplav by sa mal od Žiliny po Čadcu viesť cez koryto rieky Kysuca. Za Čadcou má jeho trasa prechádzať do umelého kanála, smerujúceho do Jablunkovského priesmyku a do údolia rieky Olše už na území ČR s finálnym vyústením do rieky Odry pri Bohumíne.

Zástupca vodohospodárskej sekcie MP Gabriel Jenčík upresnil, že po vzájomnej medzivládnej korešpondencii medzi všetkými tromi zainteresovanými krajinami sa prvé reálne rokovania exportov uskutočnili iba medzi ČR a Slovenskom koncom predchádzajúceho mesiaca. Okrem výmeny základných informácií o rozvoji vodnej dopravy v oboch krajinách českí experti podľa neho nadniesli aj možnosť posúdenia ich vlastného plánu prepojenia breclavského prístavu na Dunaj. "Okrem nášho prieplavu cez Kysuce teda česká strana prichádza aj s novými návrhmi na ďalšie prepojenie. Posudzovať budeme obidva zámery. Opäť sa stretáme asi v septembri," informoval G. Jenčík s tým, že Poľsko sa do rokovaní o prepojení Odry a Váhu chce pripojiť až po vyrokovaní hlavných otázok medzi ČR a SR. Poľsko ale projekt tiež považuje za zaujímavý a perspektívny.

Ak sa vlády všetkých troch krajín napokon dohodnú na spoločnom postupe, bude podľa G. Jenčíka potrebné vytvoriť vhodné legislatívno-hospodárske podmienky pre vstup nadnárodných investorov. S priamym zapojením štátu do financovania výstavby tejto vodnej cesty sa pri jeho terajších finančných možnostiach totiž nepočíta.

"Potrebujeme len vládne odobrenia. Silní zahraniční investori by o projekt určite mali záujem. Z hľadiska možných tovarových tokov by totiž stavba bola ekonomicky návratná," domnieva sa G. Jenčík s tým, že MP SR zatiaľ eviduje jedného záujemcu - žilinskú firmu SAVAS, ktorá ale nepreukázala aj patričné finančné zázemie.

Marketingový prieskum využiteľnosti nových investícií na Váhu z roku 2001 poukázal na to, že Vážskou vodnou cestou by slovenské subjekty mohli v rokoch 2001 až 2010 realizovať prepravu tovarov v objeme 2,3 až 2,7 milióna ton ročne. Jeho prepojením na Odru by táto cesta nadobudla medzinárodný význam. Celý projekt je rozdelený na 4 úseky. Ide o úseky Komárno-Sereď s dĺžkou 98 km, Sereď-Púchov (120 km), Púchov-Žilina (41 km) a samotné už spomenuté 98-kilometrové prieplavné prepojenie medzi Žilinou a Bohumínom. Na slovenskej strane by išlo celkovo o 16 stavieb, na českom území rovnako o 16 stavieb a 9 stavieb by sa muselo zrealizovať aj v Poľsku.

Máme zkoumat variantu Váh-Morava?

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

Trasování dopravních staveb mnozí chápou především jako technickou disciplínu. Skutečnost je ale neskutečně složitější, do hry totiž vstupuje mnoho dalších faktorů – některé obce a regiony chtějí mít novou komunikaci na dosah, jiné zase někde nekonečně daleko, někde je ptačí rezervace, jinde zase vzácný strom. Navíc se postojе veřejné správy na všech úrovních často mění s každými volbami. Důkazy netřeba příliš hledat, stačí si připomenout těžkosti s vedením tras některých dopravních staveb, které jejich realizaci oddalují daleko do budoucnosti. Po kolikáté se již mění středočeská část dálnice D 3? Nebo jak ne a ne se „narodit“ trasa tak veledůležitá komunikace R 35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí... Často ještě těžší je dohodnout vedení dopravní infrastruktury, mají-li hledané spoje mezinárodní charakter – jen si vzpomeňme na dlouhé a dlouhé spory kolem spojení brněnské R 52 na vídeňskou A 5!

Územní řešení vodních cest a koridorů je úloha stejně těžká, jako u pozemních komunikací, ne-li ještě těžší.

Navíc svým zaměřením na dlouhé typy přeprav jsou tyto koridory zpravidla mezinárodní, což celý problém ještě dále zamotává. Když vídeňský parlament v roce 1901 odhlasoval vodocestný zákon, přikazující propojení Dunaje, Odry, Labe a Visly, vše se odehrávalo v rámci jednoho státu. Dnes tu figurují čtyři nástupnické státy (Rakousko, Poľsko, Česko a Slovensko), o zájmech Německa na hraniční Odře nemluvě. Vodocestné záměry mají v každé zemi své výkyvy mezi podporou a zamítáním, a tyto cykly se málokdy potkávají – nenajde-li se alespoň jedna země, která by deklarovala své zájmy tak jednoznačně a srozumitelně, že přesvědčí i sousedy.

Taková příznivější situace zdá se dnes nastává v **České republice**, kde snaha o zřízení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe přeci jen nabývá určité síly, a prezident zájem o projekt D-O-L uplatňuje i při mezinárodních jednáních. Také v **Polské republice** podpora pro oderskou vodní cestu, včetně jejího napojení na D-O-L velmi zesílila, a má jak pochopitelnou podporu Štětínského přístavu

a zainteresovaných pooderských vojvodství, tak i prezidenta a členů vlády. Ostatně, polští zástupci v Evropském parlamentu prosazovali zařazení oderské vodní cesty do systému transevropských dopravních sítí TEN-T. Bohužel, v rozhodující době před rokem se ještě nedočkali podpory například z české strany – dnes by tomu snad již bylo jinak. Oproti tomu **Slovenská republika** uspěla se zařazením vážské vodní cesty (ta na rozdíl od D-O-L dříve v TEN-T nebyla), a to dokonce s dvojnásobným úspěchem – nejdříve totiž šlo jen o splavnění do Sereďe, následně ale slovenští kolegové dokonce dosáhli prosloužení až do Žiliny. Tím dostala velkou injekci i myšlenka severojižního propojení Dunaj-Váh-Odra, což by prakticky vyřadilo ze hry daleko technicky výhodnější propojení přes Moravu. Nutno ale říci, že potenciální propojení mezi Váhem a Odrou přes Jablunkovský průsmyk prochází velmi náročným terénem – podle způsobu řešení se zde trasa pohybuje těsně pod 500 m n. m., zatímco moravská trasa kulminuje v Moravské bráně na 275 m n. m., což je nepoměrně výhodnější. Navíc vedení vodní cesty po slovenské Kysuci a česko-polské Olši také není zcela triviální a podporovanou verzí (ostatně právě probíhá proces vyřazení této trasy z Programu územního rozvoje ČR). Nejsložitější je ale situace v **Rakouské republice**, kde vláda podléhá oblíbenému postoji „vše na koleje“; dokonce i příslušný vodocestný odbor na spolkovém ministerstvu dopravy žertem říká, že se už učí stavět koleje. Postoj podnikatelské veřejnosti je ovšem podstatně jiný, jak ostatně zjistil prezident Miloš Zeman při svém podrobném jednání s velmi vlivnou rakouskou Hospodářskou komorou (ta je v Rakousku povinná pro všechny podniky). I názor zainteresovaných spolkových zemí není zcela shodný s politikou centrální vlády. Nicméně oficiální Rakousko je nyní více než zdrženlivé.

V této situaci lze tedy do značné míry počítat se spoluprací Polska, Česka a Slovenska, a to především v otázce Odry, kterou potřebuje Polsko, a která je současně „conditio sine qua non“ pro kterékoliv propojení sever-jih. Zato spolupráce Rakouska je zatím spíše méně pravděpodobná. Proto se naskytá myšlenka využít „mohutnosti“ obou severojižních variant propojení mezi Dunajem a Odrou.

Myšlenka spočívá v tom, že by se využila dolní část Váhu (tedy odbočení z Dunaje bez účasti Rakouska), a následně by se zřídlilo z vhodného místa propojení na řeku Moravu, odkud by trasa pokračovala dále na sever v trase „standardního“ vedení D-O-L. Tedy vytvořit „horizontální“ **spojení mezi Váhem a Moravou**.

Jaké jsou výhody?

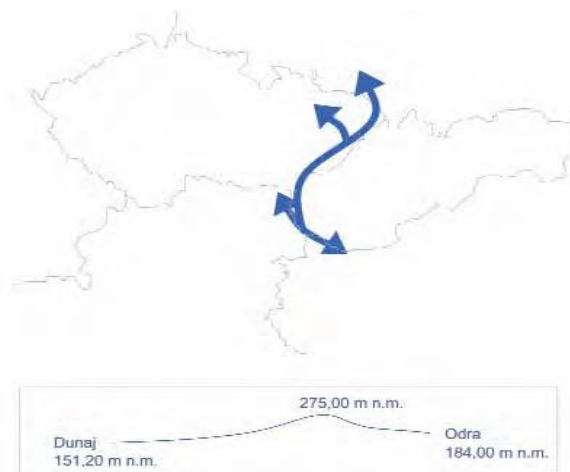
Výhodně se využije vhodného a již dnes téměř splavného Váhu.

Současně se využije vhodné konfigurace terénu v ČR, a není tedy třeba komplikovaně propojovat Váh a Odru (Olši) Jablunkovským průsmykem.

Eliminuje se nevstřícný postoj Rakouska, respektive dá se najevo existence možnosti, kdy na Rakousko nejsme odkázáni, což vytváří zcela novou vyjednávací pozici.

Řešení má ovšem i své nevýhody – hlavní je nutnost dvojího vrcholu celé vodní cesty, tedy vytvoření podélného profilu ve tvaru jakéhosi dvouhrbého velblouda. Ovšem oproti situaci případně stále blokace ze strany Rakouska je to možná cena přijatelná. Za dílčí nevýhodu lze považovat i to, že by se vodní cesta zřejmě vyhnula Hodonínu a zcela jistě plánovanému logistickému centru u Malacek – to by ovšem bylo poměrně snadno řešitelné odbočkou směrem na jih od propojení Váh-Morava.

Samozřejmě nechci a ani nemohu nyní poskytnout ani náznak odpovědi na otázku, kudy a jak by propojení mezi



„Klasická“ verze propojení mezi Dunajem, Odrou a Labem povodím řeky Moravy se až na detaily nemění již desítky let. Je geograficky i výškově nejvýhodnější, vyžaduje ale naprostou harmonii čtyř států



„Vážská“ varianta předpokládá vytvoření severojižního propojení mezi Dunajem a Odrou náročnými údolímí Kysuce a Olše a přes Jablunkovský průsmyk ve výši 478 m n. m. Propojení na Labe je prakticky vyloučené



Navrhovaná studijní verze využívá části Váhu a následně se vrací ke klasické „moravní“ variantě. Výhodou je neúčast Rakouska, nevýhodou je v podstatě dvojitý vrcholová zdrž

Váhem a Odrou vedlo. Právě naopak, na takovou otázku by měla odpovědět odpovědně zpracovaná vstupní studie, která by poskytla alespoň základní nástin, zda a jak by se dalo spojení Váh-Morava provést. Taková studie by se měla zpracovat co nejdříve, nejlépe spojenými silami českých a slovenských odborníků.

Dunaj medzi vodnými dielami Freudenau a Gabčíkovo

Prof. RNDr. Igor Mucha, Dr.Sc. – Konzultačná skupina podzemná voda, s.r.o.

Doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c.

I. Úvod

Bratislava a Dunaj, podobne ako všetky mestá ktorými preteká rieka, sú vzájomne previazané mnohými väzbami, a to v dobrom i zlom. Dunaj odjakživa formoval mesto. Dal mu potravu, vodu, energiu i výzor. Dunaj bol obchodnou vodnou cestou, vytvoril podmienky pre založenie sídiel, parkov, priemyslu. Spolu s Karpatami predurčil obraz mesta a jeho panorámu s hradom. Architekti dodnes využívajú Dunaj a jeho nábrežia na stvárnenie mesta, jedni úspešne, iní bez citu. Bratislava je mesto na Dunaji. Dunaj bol v priebehu vekov upravovaný na plavebnú cestu a od dávna sa využíva ako dôležitý dopravný koridor. Boli postavené mnohé priehrady.

Dunaj má aj svoje tienisté stránky. Jenou z nich sú povodne. Protipovodňová ochrana Bratislavy bola v roku 2010 vybudovaná na veľkú povodeň, ktorá sa vyskytuje raz za 1000 rokov, tak, že ešte je rezerva na zvýšenie povodňovej hladiny o 50 cm. Dakedy slávna plavebná cesta dnes neumožní celoročnú plavbu (v roku 2003 takmer pol roka), aby nákladné lode, ktoré priplávajú Kanálom Dunaj – Mohan – Rýn do Viedne, pokračovali do Bratislavy. Plavebná cesta nespĺňa podmienky podľa medzinárodného Belehradského dohovoru. To nie je všetko. Dno Dunaja v úseku nad Bratislavou poklesáva 2 – 3 cm ročne. Tak poklesáva aj hladina vody v Dunaji a aj hladina podzemných vôd. Rakúsky National Park Donauauen sa vysúša.

Na riešenie problémov a využitie prírodných úžitkov štáty vybudovali na Dunaji vodné diela. V susednej Viedni je to Vodné dielo Freudenau, pod Bratislavou je to VD Gabčíkovo. Medzi nimi, a predovšetkým medzi Hainburgom a Bratislavou, na vyriešenie týchto a iných problémov, sa malo vybudovať spoločné Vodné dielo Wolfsthal – Bratislava. Z politických dôvodov sa nevybudovalo. Snahou je problémy komplexne vyriešiť a lepšie využívať prírodné zdroje.

II. Premeny Dunaja v priebehu vekov

Rozsah dunajskej inundácie bol v minulých storočiach generálne redukovaný, zatiaľ čo prietok cez toto územie zostal na porovnateľnej úrovni. Prietoky sa koncentrovali

do zúženého koridoru opevnených brehov Dunaja a počas povodní medzi ochranné hrádze. To zväčšilo deštruktívnu silu vody a vyvolalo ďalšie následné opatrenia, predovšetkým v ochrane pred povodňami a zabezpečení plavby.

Veľmi premenlivé **geologické a prírodné podmienky** vyústili v ére pozdneho kvartéru do špecifických geologických, morfológických a ekologických podmienok. Geologický vývoj a klimatické zmeny počas kvartérneho obdobia riadili v dunajskom území prírodné geo-historické zmeny. Tektonické pohyby vytvorili systém skalných prahov, za ktorými vznikli veľké panvy. Typickými sú Viedenská panva, Podunajská panva – nížina, panva Machland a ďalšie. Skalné prahy medzi panvami, napríklad granitový prah medzi Alpami a Karpatami, prechádzajúci Dunajom pri Bratislave, vystupujúci v dne Dunaja, dal tvar alúviu nad a pod týmto prahom. Tento skalný prah je v skutočnosti prírodným, geologickým prehradením, pretekanou hrádzou na Dunaji.

Štvrtohorné obdobie zahŕňa tiež extrémne premenlivé prietoky, intenzívny transport štrkov a pieskov v Dunaji, prehĺbovanie a zvyšovanie riečného dna, formovanie sa a premiestňovanie riečnych meandrov, eróziu a ukladanie sedimentov, zmeny riečného koryta, bifurkáciu, a časté záplavy inundácie. Vysoká variabilita prírodných a klimatických podmienok v priestore a čase, hlavne v postglaciálnom holocénnom období, vyústila pod superpozíciou antropogénnych vplyvov do dnešného stavu dunajského územia.

Prvá fáza komplexného budovania protipovodňových hrádzí a regulačných opatrení v Dunaji sa uskutočnila v období 1759 – 1914. **Regulácia plavebnej cesty** začala okolo roku 1830. **Hlavná fáza napriamenia koryta** bola ukončená okolo roku 1860. Takto vznikol súčasný Dunaj a jeho súčasné decimované záplavové územie. **Súčasný stupeň neoriginality** prírodnej rieky a jej inundácie je výsledkom zásahov do, protipovodňovej ochrany, plavby, vodného hospodárstva, hospodárenia lesov, poľnohospodárstva, a iných antropogénnych aktivít. Čím viac sa vrátíme do minulosti, tým sa javí vyššia a viac typická prírodnosť tohoto územia.



Príklad prírodného Dunaja (r. 1787) a napriamený "nový" Dunaj nad Hainburgom. (Mapa z propagačného materiálu: National Park Donauauen)

V období pred 1925 najväčšie zmeny nastali v riečnej morfológii a v riečnom hydraulickom spáde. Tieto zmeny vznikli ako výsledok opatrení protipovodňovej ochrany, zúženia inundácie hrádzami a nasledujúcimi opatreniami na zlepšenie podmienok plavebnej cesty. **Napriamenie riečneho koryta**, vytvorilo **podstatne väčší spád**, a spolu s koncentráciou vody do jednotného plavebného koryta vyvolalo väčšie rýchlosti prúdenia a podstatne vyšší transport splavenín, ako bol predtým. Veľké rýchlosti v napriamennom koryte so sústredeným prietokom erodovalo dno Dunaja, dno poklesávalo a poklesávali hladiny v Dunaji i v okolitej podzemnej vode. Odnášaný štrk sa usadzoval pod Bratislavou a vytváral pre plavbu nebezpečné brody.



Dunaj nad Bratislavou na mape Mikovíniho z r. 1733 pred napriamením Dunaja

V období po 1925 boli postavené už na napriamennom Dunaji vodné diela Ybbs (rkm 2060,42) a Wallsee (rkm 2094,5) a postupne ďalšie, posledné vo Viedni - Freudenu. **V súčasnej dobe**, po vybudovaní VD Freudenu, vznikli v úseku Dunaja medzi VD Freudenu a VD Gabčíkovo nasledujúce zmeny:

Prerušenie transportu štrkov (splavenín) cez VD Freudenu.

Zvýšená erózia dna Dunaja pod VD Freudenu čiastočne nahrádzaná sypaním štrku.

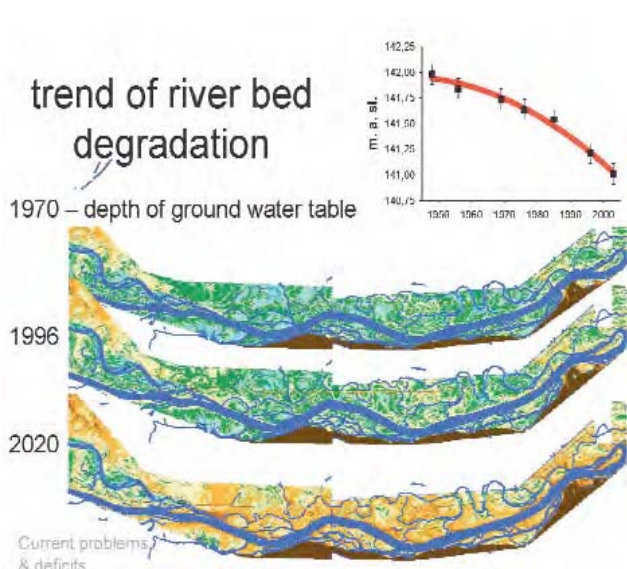
Pokles dna Dunaja a okolitých hladín podzemných vôd.

Spätná erózia dna Dunaja od skalného prahu pri Bratislave až po Orth.

Vysušenie zúženej dunajskej inundácie (predovšetkým Rakúskeho „Donau Auen National Park“).

Dunaj s riečnymi ramenami je centrálnou časťou Národného parku „Donau Auen National Park“. Zastavenie plánovania vodných elektrární viedlo ku akútnym problémom poklesu riečneho dna (v dôsledku erózie 2 až 3,5 cm za rok), hladín podzemných vôd a neadekvátnym plavebným hĺbkam počas nízkych prietokov v Dunaji. Tie zostali dekady nevyriešené (Obr. 3)

Pri hľadaní riešenia je potrebné odpovedať na otázky: čo je prírodné, čo je negatívny a čo pozitívny vplyv a čo je v dnešných podmienkach našou predstavou, ktorú chceme dosiahnuť. Z takého pohľadu sa musíme na každý inžiniersky projekt pozeráť samostatne, ale so všetkými vzájomnými synergiami. Musíme rešpektovať historický vývoj a priority našich predkov. Musíme zohľadniť záujmy verejnosti, poľno-



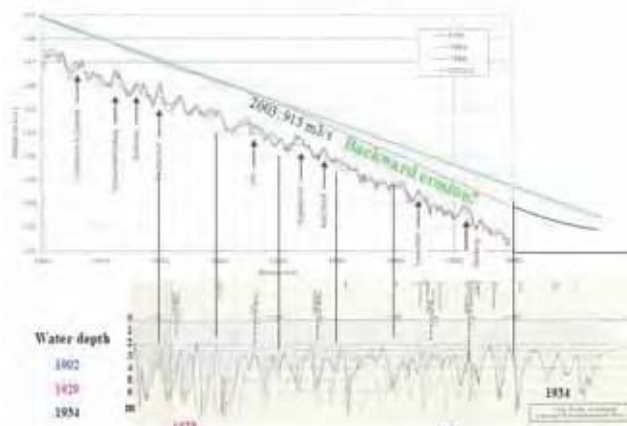
(Obr. 3) Trend degradácie (poklesu) riečneho koryta a pokles hladiny podzemných vôd na Dunaji východne od Viedne (Jungwirth [2])

hospodárskej produkcie, energie, dopravy, ekológie. Je treba rešpektovať a využiť geologické a hydrologické podmienky a ich ponuky. Musíme zveľaďovať naše ľudské biotopy. Tie musia mať prioritu. A tými je aj prírodné prostredie.

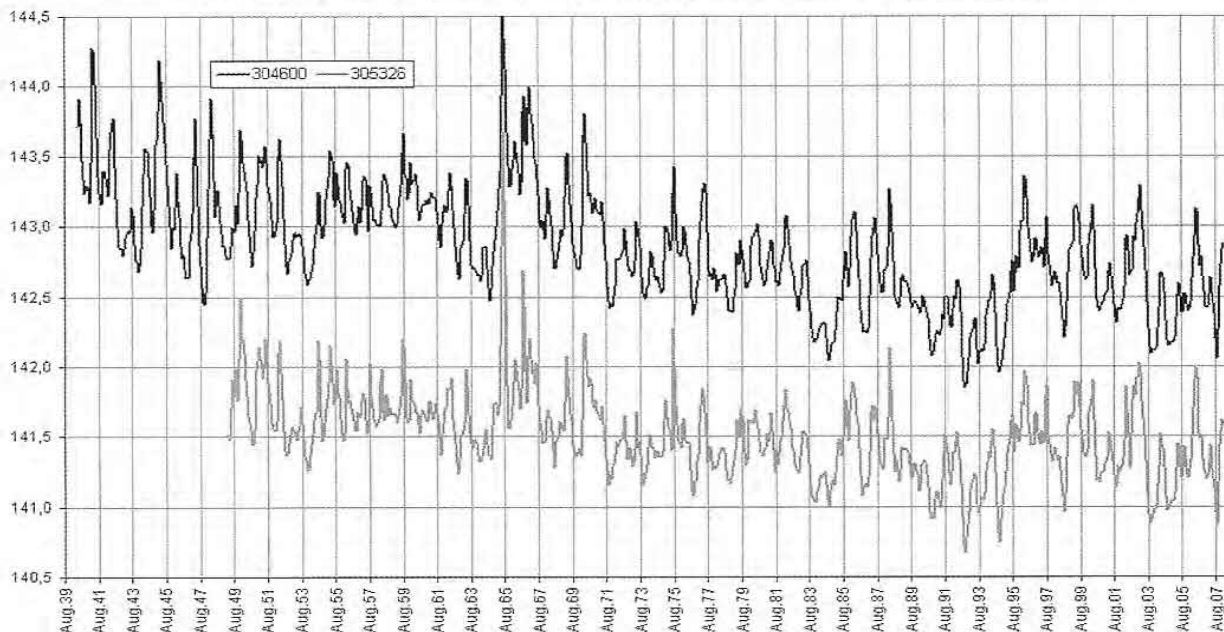
III. Súčasný stav a návrhy riešení

III. 1. Súhrnný vodohospodársky úpravny projekt Dunaj na východ od Viedne

S cieľom riešiť súčasný stav Dunaja rakúska strana predložila v decembri 2007 Ministerstvu Životného prostredia SR na posúdenie „Súhrnný vodohospodársky úpravny projekt Dunaj na východ od Viedne“ („Flussbauliches Gesamtprojekt für die Donau östlich von Wien“). „Súhrnný vodohospodársky úpravny projekt“ bol vypracovaný, aby riešil problémy medzi Vodným dielom Freudenu vo Viedni (rkm 1921) a rakusko-slovenskou hranicou (rkm 1872,70). Tento úsek Dunaja je v súčasnosti charakteristický riečnou eróziou a poklesávaním dna. To negatívne vplyva na plavebné podmienky, na hladiny povrchovej a podzemnej vody, susediacu inundáciu, pôdnu vlhkosť, aluviálne mokrade, maľžment vodných zdrojov, a pod. Neadekvátne plavebné podmienky prevládajú hlavne počas nízkych vodných stavov, vyžadujú urgentné riešenie, definované v Akčnom pláne EÚ a v Stratégii Dunajského Regiónu.



Súčasný stav dunajského koryta (podklad Fischer-Antze T., Gutknecht D., 2009 a Die Donau als Gro schiffahrtsstra e, Wien, Springer, 1941) [9,5]



Pokles hladiny podzemnej vody, rkm 1894 (Blaschke A., Schmalfuß R, 2009), [10]

Hlavné ciele “Súhrnného vodohospodárskeho úpravného projektu Dunaja” sú [1,4,6,8,11]:

1. Trvalo udržateľné **zlepšenie Dunajskej cesty**, menšie náklady na údržby a iné úžitky.
2. **Zabránenie** ďalšiemu postupu **poklesávania dna Dunaja – podporovanie stability dna**.
3. **Zachovanie** a trvalo udržateľné **zlepšenie ekologických podmienok**, zvlášť v brehovej zóne a v riečnych ramenách, zameriavanie sa na požiadavky **Donau Auen National Park**.
4. **Nezhoršiť** existujúcu **protipovodňovú ochranu** príľahlých území.

Ciele trvalo udržateľného zlepšenia ekologických podmienok v “Donau Auen National Park” sú:

- Zvýšiť **stabilitu riečného dna a zvýšiť hladinu vody**.
- Zvýšiť **dynamiku prúdenia vody** pri brehoch Dunaja a brehoch riečnych ramien.
- Zvýšiť hladinu podzemných vôd**.
- Obnoviť prepojenie Dunaja** s jeho inundáciou .
- Zabezpečiť **prúdenie vody cez ramennú sústavu**.
- Zabezpečiť **monitorovací systém bioty** odpovedajúci **vodnému režimu pred a po realizovaní projektu**.

Na riešenie týchto úloh boli vyvinuté kľúčové opatrenie pôsobiace proti silnej erózii dna, “**granulometrické zlepšenie dna**” s **komplexnou kombináciou** s rôznymi inžinierskymi a ekologickými podpornými opatreniami. **Tieto kľúčové opatrenia sú:**

- Granulometrické zlepšenie dna** – hrubý štrk (Ø 40 – 70 mm) bude položený po povrchu dna riečnej zóny, ktorá je exponovaná erózii, redukujúc transport splavenín.
- Bagrovanie brodov**, relokácia sedimentov.
- Regulácia nízkej hladiny vody** (riečna regulácia nízkej vody, inovácia výhonov).
- Prepojenie bočných ramien** s Dunajom.
- Obnovenie riečnych brehov** (odstránenie brehového opevnenia).
- Zvýšenie Dynamiky riečnych brehov**.

Implementácia **inovovaných výhonov** (nový tvar, menej a nižších výhonov s tým istým vplyvom počas nízkych vodných stavov).

Získanie **stavebných skúseností** pre Súhrnný vodohospodársky úpravný projekt.

III.2. Sústava vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros

Sústava vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros” **bola navrhnutá aby dosiahla široké využitie prírodných zdrojov, energie, dopravy, poľnohospodárstva a v iných sektoroch národného hospodárstva**. Investície boli **cielené predovšetkým na produkciu elektrickej energie, zlepšenie plavebných podmienok a ochranu pred povodňami**. Súčasne bola **vzatá do úvahy povinnosť ochrany prírody a kvality vody**. Boli realizované mnohé ďalšie opatrenia.

Medzi Súhrnným vodohospodárskym úpravným projektom a Vodným dielom Gabčíkovo **chýba hydraulické, plavebné, ekologické i vodohospodárske prepojenie**.

Hlavné ciele VD Gabčíkovo sú:

- Výroba obnoviteľnej energie**.
- Protipovodňová ochrana** Žitného ostrova a územia Szigetköz.
- Zabezpečenie plavebných podmienok**.
- Ochrana prírodného prostredia** pred procesom vysychania. **a ostatné dnes už známe úžitky** (cyklotrasy, vodné športy, zavodnenie ramennej sústavy, voda pre poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo, rekreačné zázemie, a iné).

III. 3. Projekt BAUM

„Cielom projektu BAUM je prispieť k fungujúcemu rámcu pre koordinovaný spoločný manažment hraničného územia medzi hlavným mestom SR Bratislavou a prihraničnými rakúskymi obcami.“ (Zadanie pre uzemnopláňovací podklad „Urbanistická štúdia rozvoja ... , Marec 2012)

„Hlavným cieľom urbanistickej štúdie je **hľadanie spoločných riešení v konkrétnych dôležitých otázkach rozvoja cezhraničného územia, ktoré je potrebné riešiť na základe spoločnej diskusie a po vzájomnej dohode**“.

Projekt BAUM je lokalizovaný do územia pozdĺž Dunajav ktorom:

sa nachádza prírodný, ľudský, i tovarový **koridor východ – západ** a to pre vodnú dopravu, železničnú i cestnú dopravu a tiež pre biotu ako (migračný) biokoridor. Žiadny z týchto „dopravných“ koridorov nie je v adekvátnom stave. Vodná doprava nie je využívaná v porovnaní s inými európskymi vodnými cestami a možnosťami takmer vôbec (menej ako 5% možnosti, ktoré by Dunaj mal za predpokladu existencie kvalitnej vodnej cesty po celej jeho dĺžke). Cestné spojenie je preťažené, železničné sa buduje, biokoridor je neúplný;

je najnepriaznivejší **stav vodnej cesty**, za ktorý je medzinárodno-právne zodpovedná SR, (medzi Bratislavou a Hainburgom). Tu by mohol byť aj tzv. „nultý obchvat“ Bratislavy po vode pre časť nákladnej dopravy;

v tomto priestore Dunaja je **nevyužitý hydroenergetický potenciál**. Nevyužívanie obnoviteľnej vodnej energie nie je múdre rozhodnutie. Na rozdiel od fosílnych palív, nevyužitý hydroenergetický potenciál je navždy stratený;

protipovodňová ochrana Bratislavy bola ukončená v decembri 2010. V rámci projektu protipovodňovej ochrany boli realizované opatrenia v bratislavských mestských častiach Ružinov, Staré mesto, Petržalka, Karlova Ves, Devín, Devínska Nová Ves a v obciach Sap a Gabčíkovo. Mesto Bratislava je v súčasnosti ochránená na 1000 ročnú vodu s výnimkou mestských častí Karlova Ves, Devín a Devínska Nová Ves, kde je ochrana na 100 ročnú vodu (MŽP Ukončenie Projektu protipovodňovej ochrany Bratislavy);

sú ekologické problémy rakúskeho Donau Auen National Park;

existuje spätná erózia dna Dunaja a poklesávanie dna Dunaja od Devína až takmer po Orth;

je dlhodobý pokles hladín podzemnej vody na rakúskom území;

nastalo zanášanie zdrže VD Gabčíkovo sedimentami po odstránení opevnenia brehov na rakúskom území. Následná kolmatácia zdrže a negatívny vplyv na kvalitu podzemných vôd;

je potrebné premostenie Dunaja, cyklistická trasa popri Dunaji a i.

existujú ekologické požiadavky na Pečenské rameno, Karloveské rameno, vodné zdroje, vodné športy a iné.

Riešenie týchto a iných úloh si vyžaduje komplexné riešenie. Projekt BAUM tieto otázky nerieši, a nerieši ich ani Úpravny projekt Dunaja na východ od Viedne.

III.4. Vodné dielo Bratislava

Pred čítaním nasledujúceho textu prvom rade treba porozmýšľať:

či potrebujeme **dokonalú plavebnú dráhu od Bratislavy po Viedeň** napojenú ďalej na kanál Mohan – Rýn a odbočku do rieky Moravy,

či potrebujeme využívať **obnoviteľnú vodnú energiu** v množstve okolo 900 GWh ročne, alebo ju nenávratne zahodíme,

či potrebujeme **kvalitné vodné zdroje** a vodu pre poľnohospodárstvo,

či potrebujeme využívať naplno **Vodné dielo a Vodnú elektrárňu Gabčíkovo**,

či chceme zahodiť potenciál a **ponuku Dunaja získavať návratne a plynulo peniaze** na realizovanie týchto a ďalších investícií, alebo realizovať nezmyselný obtokový kanál s príslušnými stavebnými investíciami (umelý kanál, príslušné hate a pod.)

či chceme obnoviť a regulovať poklesávajúcu **hladinu podzemnej vody**,

či chceme **zlepšiť protipovodňovú ochranu** obcí Karlova Ves, Devín a Devínska Nová Ves a územia Dunaja v Rakúsku a popri rieke Morave,

čo je väčšia stavba z pohľadu starostov Obtokový kanál s prietokom 4500 m³/s s príslušnými stavbami a haťami, alebo VD Bratislava,

čo je ekologickejšie obtokový kanál pre prietok dvojnásobku priemerného prietoku Dunaja, alebo skutočné, prírode blízke Pečnianske rameno Dunaja vedené okolo Petržalky,

a niektoré ďalšie úvahy okolo Dunaja a mesta Bratislavy.

Nasledujúci návrh **Vodného diela Bratislava, umiestneného na slovenskom území, vznikol na základe odmietania rakúskej strany umiestniť dlhodobo diskutované vodné dielo v priestore pri obci Wolfsthal**, na základe vedomostí z predchádzajúcich technických prác a rokovaní, ako aj výsledkov pôvodného inžiniersko-geologického prieskumu [12].

Návrh projektu VD Bratislava je modifikovaný projekt VD Bratislava-Wolfsthal [12], ktorý považujú slovenský odborníci za najlepší základ komplexného riešenia, ktoré je v súlade s politikou EÚ a to predovšetkým z hľadiska zakladania stavby na žulovom podklade, umiestnenia do prírodného prostredia, výroby obnoviteľnej a bezodpadovej energie, zlepšenia plavby, odbremenenia cestnej siete, protipovodňovej ochrany i očakávaných klimatických zmien. Návrh odpovedá aj predchádzajúcim nepolitickým požiadavkám rakúskej strany. Návrh je tiež príspevkom k Dunajskej stratégii SR (uznesenie Vlády SR č. 149/2010) a k naplneniu Akčného plánu EU k Dunajskej stratégii a Stratégii EÚ 2020.

Návrh sa skladá z dvoch vzájomne prepojených a nadväzujúcich častí:

Rakúska časť: „Súhrnný vodohospodársky úpravny projekt Dunaja na východ od Viedne“ a

Slovenská časť: „Komplexný projekt Dunaja pri Bratislave“ (medzi Hainburgom a Gabčíkovom, ktorého hlavnou časťou je VD Bratislava).

Význam Vodného diela pre Bratislavu a pre Slovensko

Ciele a význam tejto stavby sú stručne v nasledujúcom:

Produkcia obnoviteľnej **elektrickej energie** bez odpadu a bez importu nosiča energie. Znižovanie emisií a skleníkových plynov v ovzduší.

Podstatné zlepšenie plavebných podmienok a zníženie nákladov na ich údržbu. Bezpečnejšia plavba a úspora pohonných hmôt.

Podpora existujúcich protipovodňových opatrení a to aj na rakúskom úseku Dunaja a v dolnej časti rieky Moravy. Možnosť plavebného vstupu do **riečky Moravy a tým podpora** plánom výstavby **kanála Dunaj Odra Nisa**.

Možnosť **podporiť cestný nultý obchvat Bratislavy** prenesením časti tranzitnej nákladnej dopravy cez Bratislavu na rieky Dunaj a Moravu.

Zmenšenie zanášania zdrže VD Gabčíkovo, zlepšenie podmienok obnovovania kvalitných zásob **podzemnej vody** pri zdrži a tým zdrojov vody pre vodárenské využitie.

Zlepšenie riadenia vodného hospodárstva Dunaja a príslušných území.

Možnosť vybudovania **prečerpávacích elektrární** a dočasného akumulovania veternej a solárnej energie.

Vodohospodárska podpora ostrova Sihot, Sládečkovho ostrova, Pečnianskeho lesa a ramena.

Riešenie ekologických problémov dlhodobého **poklesu hladín povrchových a podzemných vôd, pôdnej vlhkosti**, (napríklad v **Donau Auen National Park**) podpora pre **zimovanie a hniezdenie vodného vtáctva a zachovanie biotopov lužných lesov**.

Vytvorenie biokoridoru pozdĺž obnoveného Pečnianskeho ramena poza Petržalku.

Synergická podpora iných infraštruktúrnych projektov, prístavov, športových zariadení a pod., postupne napríklad aj rôznych častí **vízie projektu TTT**.

Pracovné a školiace miesta v stavebníctve, priame pracovné miesta počas výstavby a ďalšie pridružené pracovné miesta, následne využiteľné pri iných infraštruktúrnych projektoch a v **Stratégii dlhodobého rozvoja Slovenska**.

Návratnosť finančných nákladov výrobou energie a financovanie, prípadne spolufinancovanie, iných projektov, ako napríklad: cestné a električkové premostenie pri Karlovej Vsi, zlepšenie vodohospodárskych podmienok Pečnianskeho lesa, Ostrova Sihot', Národného parku v Rakúsku, a pod.

Návrh VD Bratislava vychádza z nasledujúcich kritérií:

Vzdutie a dolná voda majú byť zvolené tak, aby navrhované vodné dielo hydraulicky nadviazalo na **VD Gabčíkovo** a na rakúsky **Súhrnný vodohospodársky úpravný projekt** na Dunaji.

Vzdutie nemá brániť rakúskej strane realizovať Súhrnný Projekt na východ od Viedne, naopak, má ho podporiť v plavebných a ekologických cieľoch.

Vzdutie na rieke Morave má zabezpečiť plavbu do rkm 6, čo je základ pre ďalšie úvahy o infraštruktúre na území dolnej časti rieky Morava.

Vzdutie nemá byť vyššie ako riečne brehy na rakúskej strane (voda nemá vybrežovať).

Nemá vzniknúť negatívny vplyv na rakúske územie a predovšetkým na rakúsky **Donau Auen National Park** (pričom predpokladáme vyriešenie jeho principiálnych ekologických požiadaviek, a to stúpnutie hladín podzemných vôd a sprietočnenie riečnych ramien).

Má chrániť územie SR pred nepriaznivými vplyvmi Súhrnného vodohospodárskeho úpravného projektu na Dunaji na východ od Viedne.

Má tiež reagovať na ďalšie predpokladané vplyvy, ako napríklad klimatické zmeny a i.



Pohľad na navrhované Vodné dielo Bratislava z mosta Lafranconi (podľa jančina ARCHITECTS)



Ideová vizualizácia a približná lokalizácia prehadenia (jančina ARCHITECTS)

Komplexné riešenie úseku Dunaja nad Bratislavou (medzi Hainburgom a VD Gabčíkovo) znamená:

Vyriešenie doterajších problémov týkajúcich sa nevhodných plavebných podmienok, príspevok k zjednodušeniu údržby plavebnej dráhy, umožnenie plavebného napojenia medzi Dunajom a riekou Moravou a následne prípravu vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe. To znamená: zmiernenia zanášania zdrže VD Gabčíkovo a tým zjednodušenie jej údržby, spomalenie kolmatácie a tým zlepšenie ochrany dopĺňania podzemných vôd v priestore pri Bratislave.

Zlepší sa ochrana a využiteľnosť vodného zdroja Sihof a ďalších vodných zdrojov, prispeje sa tým k vodohospodárskemu manažmentu (napr. pri povodniach, preplachovaní zdrže).

Umožní sa vybudovanie prečerpávacej Vodnej Elektrárne Devínsky lom a tým aj prepojenie veternej a solárnej výroby energie s jej akumuláciou a špičkovým využívaním.

VD Bratislava zároveň premostí Dunaj, obnoví dunajské ramená na pravej strane Dunaja (časť ramena Pečniansky les) zlepši napájanie Karloveského ramena a ramena Sedláčkovho ostrova.

Vytvorí cyklistickú cestu spájajúcu Bratislavu s rakúskym územím. Po dohode s rakúskou stranou upraví hladinový režim kanálov, ramien a podzemných vôd v priestore medzi Pretržalkou a Wolfsthalom. Ramená Dunaja na pravej i ľavej strane sa využijú ako prirodzené rybovody a zároveň budú chránené biokoridory vrátane obnovy Pečnianskeho ramena vedeného poza Petržalku.

Nie v poslednom rade využije existujúci hydroenergetický potenciál, vyrobí čistú, obnoviteľnú a bezodpadovú elektrickú energiu v predpokladanom množstve okolo 900 GWh ročne. Vzhľadom na to, že pôjde o prietočnú elektrárňu s nízkym vzdušným hladinovým vlnením sa bude prezentovať nízkou stavbou ako premostenie.

Jej vodohospodársky manažment prispeje Pečnianskemu lesu a prípadne aj k rozšíreniu Vodného zdroja Pečniansky les. Premostenie Dunaja v priestore Pečnianskeho lesa podporí turistické a športové aktivity a prepojenie s blízkymi obcami v Rakúsku. Predpokladajú sa i ďalšie úžitky.

Takéto riešenie prispeje aj z ekologického hľadiska, napríklad umožní zimovanie a hniezdenie vtáctva, a mierne sa zvýši vlhkosť režim. Možnosti vodohospodárskeho manažmentu sa dajú využiť pre zmiernenie vplyvu klimatických zmien a extrémnych klimatických javov.

Vodné dielo Bratislava prepojí manažment Gabčíkovských stavieb so Súhrnným vodohospodárskym úpravným projektom Dunaja a redukuje rozsah granulometrického zlepšenia riečného dna nad Hainburgom do určitej vzdialenosti. Zastaví spätnú eróziu.

Na takéto komplexné riešenie by mal nadviazať projekt BAUM, ktorého „Hlavným cieľom urbanistickej štúdie je hľadanie spoločných riešení v konkrétnych dôležitých otázkach rozvoja cezhraničného územia, ktoré je potrebné riešiť na základe spoločnej diskusie a po vzájomnej dohode“. Jednostranné preferovanie obrovského obtokového ramena a argumentácia protipovodňovou ochranou Bratislavy je nevhodná, nevýstižná a neprimeraná.

IV. Záver

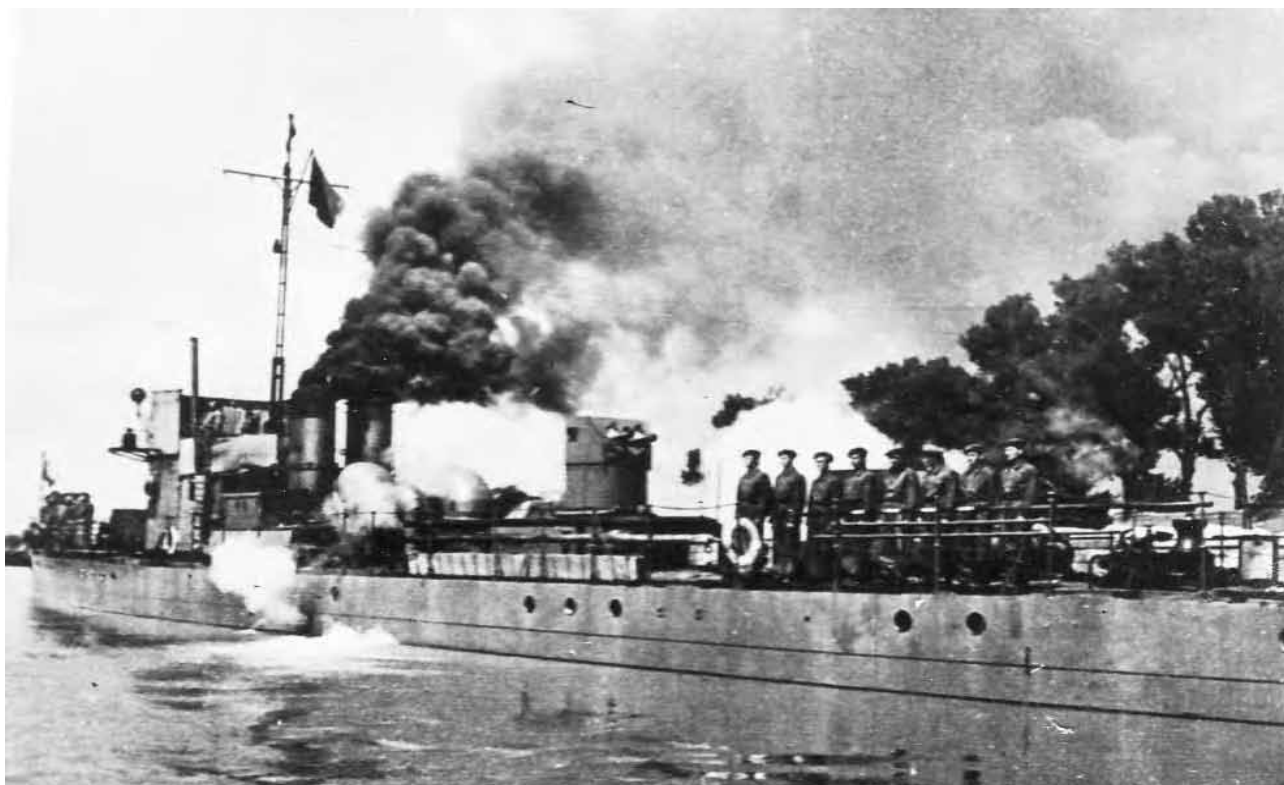
Návrh Vodného diela Bratislava je v súčasnosti **ideový návrh a predbežný koncept** pripravený **do diskusie**, spracovaný do štúdie pod názvom „**Vývoj rieky a komplexné riešenie medzi vodnými dielami Freudenau a Gabčíkovo**“. Jeho cieľom je čo najkomplexnejšie vyriešenie existujúcich problémov, čo najlepšie využitie prírodných zdrojov a vytvorenie čo najlepších podmienok pre vodohospodársky manažment a starostlivosť o prírodné prostredie.

Literatura

- 1) **Gril L.**, 2009: Integrated River Engineering Project on the Danube to the East of Vienna, Budapest, January 29th 2009 www.donau.bmvit.gv.at
- 2) **Jungwirth M.**, : (Univ. of Nat. Sciences & Applied Life Sciences, Vienna, Austria)The “Integrated River Engineering Project for the Danube East of Vienna” (IREP) and its effects on the ecology of the river-floodplain system. PowerPoint presentation: Biodiversity of surface waters, floodplains and groundwater, 29/30 October, Bonn
- 3) **Hohensinner S.**, 2008: Rekonstruktion ursprünglicher Lebensraumverhältnisse der Fluss-Auen-Biozönose der Donau im Machland auf Basis der morphologischen Entwicklung von 1715-1991, Thesis: Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades an der Universität für Bodenkultur Wien, Wien, Juni 2008
- 4) **Reckendorfer W., Schmalfluss R., Baumgartner C., Habersack H., Hohensinner S., Jungwirth M., Schiemer F.**: The Integrated River Engineering Project for the free-flowing Danube in the Austrian Alluvial Zone National Park: contradictory goals and mutual solutions. Large Rivers Vol. 15, No. 1 – 4. p. 613-630, Mai 2005
- 5) **Wirtschaftskammer Wien**, Verkehrswirtschaftliche Schriftenreihe, Veröffentlichung V1, “Die Donau als Großschiffahrtsstraße, Wien, Springer Verlag, 1941.”
- 6) **Carl Manzano**: The Integrated River Engineering Project on the Danube East of Vienna Requirements from the ecology site (www.icpdr.org/icpdr-files/13303)
- 7) **Hohensinner S.**, 1995: The Danube River in the Austrian “Obere Donautal” Annex 2 – Haidvogel et al.: Description of Reference Conditions of the Austrian Danube. Guidance paper – Reference Conditions and typology of the Austrian Danube
- 8) **bmvit viadonau**, 2006: Flussbauliches Gesamtproject Donau Östlich von Wien.
- 9) **Fischer-Antze T., Gutknecht D.**, 2009: Untersuchungen zur flussmorphologischen Charakteristik der Donau östlich von Wien, Österr. Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 154. Jg., Heft 1-3/2009 und Heft 4-6/2009, 41-53 p.
- 10) **Blaschke A. P., Schmalfuß R.**, 2009: Die donauarmen Grundwasserverhältnisse östlich von Wien. , Österr. Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 154. Jg., Heft 1-3/2009 und Heft 4-6/2009, 121-126 p.
- 11) **Manzano C.**, 2009: Das Flussbauliche Gesamtprojekt aus Sicht des Nationalparks Donau-Auen. , Österr. Ingenieur- und Architekten-Zeitschrift, 154. Jg., Heft 1-3/2009 und Heft 4-6/2009, 225-229 p.
- 12) **Österreichische Donaukraftwerke A. G. Wien, Hydroconsult Bratislava**, 1989: Vorprojekt, Donaukraftwerk – Vodné dielo na Dunaji Wolfsthal - Bratislava
- 13) **Konzultačná skupina PODZEMNÁ VODA s.r.o.**, 2013: Vývoj rieky a komplexné riešenie medzi Vodnými dielami Freudenau a Gabčíkovo. Štúdia

Hlídková loď President Masaryk

Jan Gazdík - iDNES.cz 20.1. 2013



Loď Masaryk hlídkovala od roku 1932 až do začátku druhé světové války na Dunaji pod československou vlajkou. Poté ji Německo zabavilo a přejmenovalo na Bechelaren

Mohou mít i suchozemci válečné námořnictvo? V případě prvorepublikového Československa tomu tak bylo. Země měla parníky, ledoborec i pobřežní dělostřelectvo. Největší vojenské plavidlo nazvané Masaryk sloužilo i ve válce. Do muzea se však nedostalo, svazáci ho rozřezali na šrot.

Z nejnovější studie Ivo Pejčocha z Vojenského historického ústavu vyplývají zajímavé detaily. "Historie československé válečné flotily je sice součástí našich dějin, až doposud se jí ale věnovaly jen technicky zaměřené publikace či časopisy a to ještě v omezené míře," vysvětluje motivy svého bádání.

První československou vojenskou lodní jednotkou se stal Námořní oddíl, vybudovaný legiemi na Dálném východě. V roce 1918 disponoval ve Vladivostoku parníky Směličak a Naděžnyj a později i ledoborcem Streljok. Vedle nich disponovali čs. legionáři malými parníky Sibirjak a Feodosia na jezeře Bajkal. Na svých palubách nesly houfnice - 16. srpna 1918 se tyto dva parníky zúčastnily boje s rudými jednotkami, při němž zničily bolševický ledoborec Bajkal.

"Historie československého námořnictva se odvíjí ještě z dob Rakouska-Uherska, v jehož marině měli Češi - zejména na ponorkách - hojně zastoupení," připomíná Pejčoch.

Český původ měl i konstruktér námořních bitevních lodí admirál Markus Popper či kontraadmirál Bořivoj Radoň.

Čechy s Moravou patřily navíc k průmyslově nejrozvinu-



Dělové čluny československé říční flotily



Část československé říční flotily pod Bratislavským hradem

tějším a tudíž i nejvzdělanějším zemím habsburského mocnářství a u maríny nemohli sloužit lidé bez technického vzdělání. A už jen na okraj: plzeňská Škodovka patřila k předním výrobcům kanónů na námořní bitevní lodě a křižníky.

Mariňáci v roli pěšáků či pobřežních dělostřelců

Není také příliš známo, že z námořníků právě zaniklé rakousko-uherské maríny byly v krátkém čase postaveny čtyři setniny, nasazené do pozemních bojů na Maďarskem okupovaném jižním Slovensku. Nedávni námořní dělostřelci obsluhovali dvě baterie s protiletadlovými kanóny Škoda vz. 12 ráže 90 mm. Toto pobřežní dělostřelectvo chránilo ústí řeky Ipel a Hron před nájezdem maďarských hladinových sil.

Češi, tedy bývalí rakouští mariňáci, byli navíc oblečeni do námořnických stejnokrojů. Při postupu vnitrozemským Slovenskem museli působit přinejmenším exoticky.

Boje na Slovensku byly podle Pejčocha nejdramatičtějším nasazením československých lodních sil v období první republiky. Jejich další působení mělo již mírový charakter. Ještě v roce 1919 plnil oddíl i různé pomocné úkoly. Námořní doplňovací kádr se tak například podílel na ostraze nádraží Praha-Nusle a Praha-Vršovice.



Hlídky na Dunaji. V pozadí jsou dělové čluny československých námořníků

Krátce poté bylo ovšem těleso čs. námořnictva v Litoměřicích a námořní prapor v Bratislavě zrušeny a namísto nich vznikly dva oddíly. Jeden opět na Labi v Litoměřicích, kde se vedla evidence československých námořníků, a druhý na Dunaji v Bratislavě.

Snění Čechů o moři

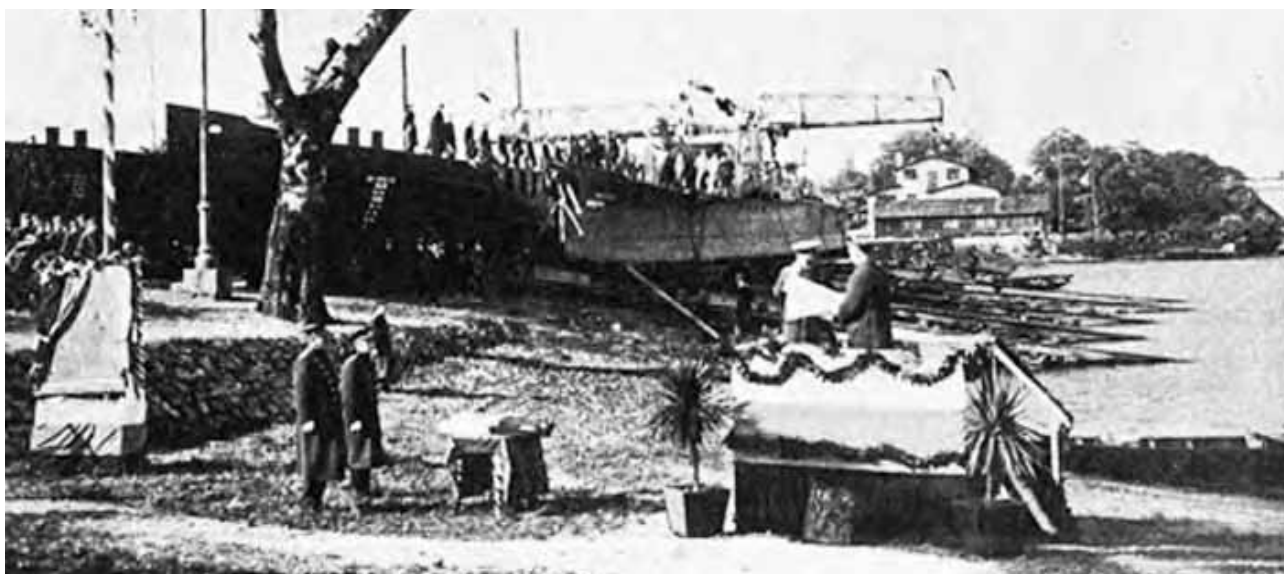
V prvních měsících a dokonce i letech po vzniku Československa se představa o tom (jak zmiňuje historik Pavel Kosatík v knize České snění), že by Češi mohli mít moře, načas stala i politickým požadavkem, prosazovaným nejvyššími reprezentanty státu. Po roce 1918 nebyl zcela výjimečným názor, že Československo si "své" moře zaslouží i vzhledem k třem stovekám let utrpení pod vládou Habsburků, ale i jako kompenzaci za pomoc československých legií mocnostem Dohody.

Veřejnosti nebyl podle Kosatíka neznám názor Masarykův (míněný ovšem jako požadavek etický, nikoliv politický), vyjádřený i v Hovorech s TGM: "Pravda, chybí nám moře, nám chybí vědomí, že na druhé straně je také svět; sedíme jako žaby v rybníce a kuňkáme na sebe."

V počátcích mírové konference proto vedení československé delegace (konkrétně předseda vlády Karel Kramář, ale i ministr zahraničí Edvard Beneš) usilovalo o zajištění československého přístupu k Jadranu ve formě takzvaného koridoru.

S mořem se například v uměleckých kruzích počítalo jaksí předem: malíř Vojtěch Hynais zařadil mezi své návrhy prvních československých známek také motiv lodí plující po širém moři. A jak zmiňuje Pavel Kosatík, ještě v roce 1926 vydal spisovatel Josef Muldner traktát Slovanický přístup k moři, v němž versailleský mír z roku 1919 odsoudil jako mír pro ČSR nespravedlivý. "Jenom moře odchovává velké státy," stěžoval si, "velmoc, která by nehraničila s mořem, není velmocí." Z čehož plyne, že ten kdo nemá moře, úplně samostatným ani být nemůže.

Dnes můžeme jen spekulovat, nakolik se snění Čechů a Slováků o moři promítlo i do budování válečného loďstva a tedy i do stavby největšího vojenského plavidla na území bývalého Československa - na svou dobu mohutné hlídkové lodi *President Masaryk*, která byla spuštěna na vodu 19. října 1930. Jejího uvedení do provozu o dva roky později



Loď byla slavnostně spuštěna na vodu v roce 1930, uvedena do provozu pak o dva roky později

později se zúčastnilo i mnoho bývalých českých námořníků z dob Rakouska-Uherska.
Kázeň, vlhko a askeze

“Přišlo to poněkud pozdě - v té době bylo už letectvo, které mohlo chránit přístupy po vodních tocích, na velmi slušné úrovni. Naopak v roce 1919 by mělo spuštění Masaryka nesrovnatelně větší význam,” konstatuje Ivo Pejčoch.

Masaryk však každopádně budil svými rozměry i výzbrojí úctu: délkou 50 m, šestimetrovou šířkou, pohonem dvou parních turbín o výkonu 2 300 koňských sil, rychlostí 31 km/h, výzbrojí čtyř kanónů ráže 66 mm, čtyř kulometů, minami, které mohl klást, ale i posádkou 46 mužů. Pejčoch vypátral dosud žijící členy posádky dělových člunů. A jejich výpovědi svědčí o mimořádně tvrdém výcviku, zimě a neustálém vlhku. Při odpočinku se nemohli ani pořádně natáhnout. “Na službu ale kupodivu vzpomínali rádi,” dodává historik.

Autor mnoha prací o československé lodní plavbě Miroslav Hubert, jenž sloužil v padesátých letech minulého století na dělovém člunu, líčil životní podmínky těmito slovy: “Při delších plavbách jsme spali v kormidelně. Vše bylo prosycené zápachem paliva a mazadel. Jídlo bylo jen studené - nebylo ho kromě motoru na čem ohřát.”

Válku přežil, zničili ho až svazáci

Až do nacistické okupace se President Masaryk soustředil na cvičné a hlídkové plavby. Slovensko jako satelit nacistického Německa pak předalo všechna větší vojenská plavidla Říši. Masaryk byl přejmenován na Bechelaren. Už po prvních provozních zkouškách však nacisté rozhodli, že ho zmodernizují - kulometry nahradily rychlopalné kanóny.

Až do roku 1943 Masaryk sloužil jako součást ochrany dunajské říční flotily před útoky jugoslávských partyzánů. Poté byl opět modernizován - parní turbíny nahradily dva šestiválcové ponorkové diesely MAN a na palubu byly instalovány dva ponorkové kanóny ráže 88 mm, které nahradily původní kanóny.

V samém konci války ukořistily v Linci Bechelaren americké jednotky. Do Československa se loď vrátila až v roce 1947. Po několika pokusech ji modernizovat či jinak využít “její značnou tažnou sílu” anebo ji přeměnit na výletní loď, z ní bylo nakonec demontováno vše, co se dalo upotřebit. Trup Presidenta Masaryka sloužil až do roku 1978 jako pracovní ponton Slovenských loděnic v Komárně.

“Smutnou tečku za někdejší chloubou československého vojenského loďstva udělali až svazáci v rámci tehdejší akce “Z”. Trup Presidenta Masaryka rozřezali na šrot. Pokud by vydržel v Komárně jen o jedenáct let déle, mohl se z torza největší válečné lodi stát velmi vzácný muzejní exponát. Věčná škoda,” povzdechl si Ivo Pejčoch.

Sonda do jídelníčku lodníků

Už letmý pohled do jídelníčku, který Ivo Pejčoch našel v archivech, nabourává mýty o zdravé stravě našich předků založené na minimu masa a živočišných tuků. Ke snídani byla zpravidla jen káva. Kaloriemi naopak překypovaly večeře. V jednom měsíci si námořníci mohli k obědu vybrat tyto polévky: fazolovou, bramborovou, rýžovou, zapraženou, flíčkovou a nudlovou. K hlavnímu jídlu se nabízely zásadně jen knedlíky, brambory a makarony. Ochucovalo je vepřové či hovězí s gulášem, hovězí maso s povidly či fazole na kyselo. Třikrát měsíčně bylo i zelí. K večeři pak k černé či bílé kávě si strážníci mohli dát knedlík s povidly, vuřt se zelím a bramborami, buchtu s povidly, nudle s mákem, salám, špek či rizoto.

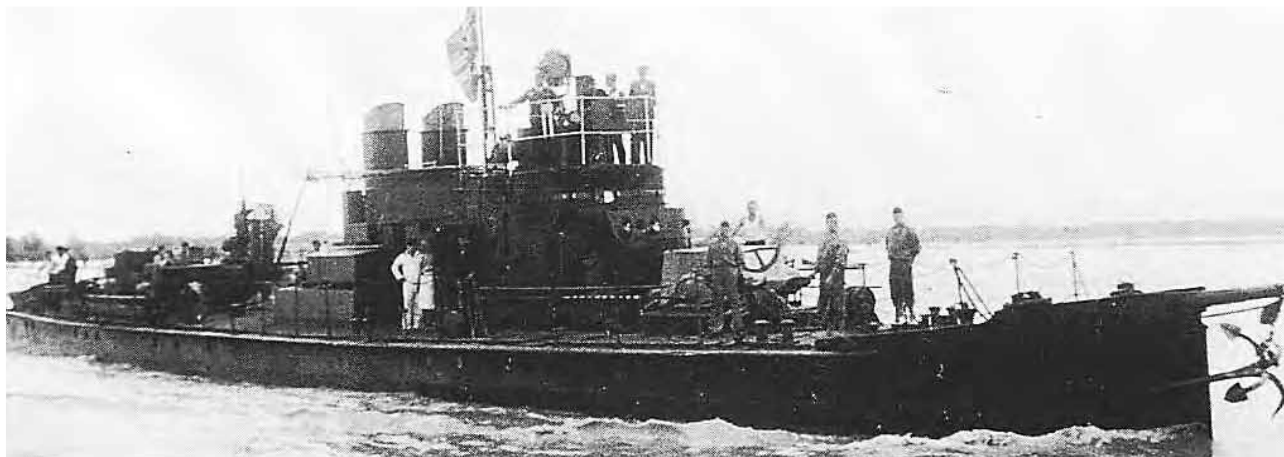
Vojenské lodě dnes

Používají se především v zemích s mohutnými toky v nepřístupné či drsné krajině, jako je Rusko, některé africké anebo jihoamerické státy. Plní tam zejména hlídkové a strážní úkoly. Na hladiny slovenských či dokonce českých toků se však s největší pravděpodobností tento druh zbraně už nikdy nevrátí.

Pozoruhodné hlášení

Z hlášení čs. námořního doplňovacího kádru nasazeného proti Polákům v bojích na Slovensku v roce 1919:

“10 legionářů polských se usadilo ve vsi Pekelníku. Námořníci, kteří dostali rozkaz Poláky vyhnat, byli přivítáni na okraji obce střelbou ze všech stavení, jíž se účastnilo též místní obyvatelstvo, poštvané proti Čechům pátery Machanem a Sýkorou, kteří slibují lidu hory doly od Poláků. Po přestřelce, při níž ztratili 3 zajatce a 3 mrtvé, Poláci ustoupili. Námořníci vnikli do jistého stavení, odkud na ně bylo stříleno a majitele jeho zatkli. Žena jeho měla na plotně hrnec vařící vody, kterou chtěla vylít na námořníky. Bylo jí v tom však zabráněno jedním námořníkem, který ji hrnec puškou vyrazil. V nastálé mlze z rozlité vody žena padla nešťastnou náhodou na bajonet a v deseti minutách skonala.”



Hlídková loď pod říšskou vlajkou. Loď byla dlouhá 47,5 metru o váze 185 tun, posádku tvořilo až 46 mužů a byla vyzbrojena čtyřmi děly ráže 66mm, později nahrazeny dvěma ponorkovými kanóny ráže 88 mm, a čtyřmi těžkými kulometry

Česká plavba přežije

Kpt. Jiří Pastuch – kapitán zahraniční plavby

Za uplynulých dvacet let jsme se stali svědky postupné likvidace české lodní dopravy, jejíž tradice sahá do daleké minulosti. Poslední události týkající se nápadu přední odbornice na obranu státu a lodní dopravu, Karolíny Peake, zrušit Státní plavební správu a Ředitelství vodních cest zvedlo ze židli řadu odborníků i lidí, pro které je česká plavba srdeční záležitostí. Jelikož jsem s lodmi a evropskými řekami spojil svůj život a patřím do té druhé skupiny, chtěl bych se vyjádřit k tomuto nesmyslnému kroku.

Na první loď, vlečný člun 615 tehdejší Československé plavby labsko-oderské jsem nastoupil v červnu 1972 a od té doby se plavím téměř na všech evropských řekách a mohu tak sledovat rozvoj a podporu lodní dopravy na západ od naší hranice.

Říční doprava u nás neměla nikdy na různých ustlání, ale přesto byla neoddelitelnou a v mnoha ohledech i nenahraditelnou součástí dopravního systému. Nenahraditelnou například při přepravě nadměrných a těžkých kusů. Zúčastnil jsem se historické plavby v létě 1977 za extrémně nízkého vodního stavu na Labi, kdy pět motorových nákladních lodí za doprovodu vlečného remorkéru přepravilo z mělnického přístavu do Hamburku části rotační pece, každý o váze 144 tun, pro cementárnu kdesi v Africe. Dobrodružná plavba probíhala za obrovského zájmu tehdejších německých médií, zásilka byla přepravena bezpečně a včas.

Málokdo dnes ví, že obrazovky pro první československé barevné televizory byly z Japonska do Hamburku dopraveny námořní lodí a odtud pak po Labi na mělnické překladiště. Lodmi byly do hamburských přístavů dopravovány tlačnými čluny i osobní automobily Škoda – 44 vozů na jednom. Ještě připomenu Závod přepravy energetického uhlí; 68 tlačných souprav pendlovalo s nákladem 1000 tun z Prosmyk do chaletického přístavu odkud byla uhlím zásobována tamější elektrárna. Kolik vlaků denně dnes brázdí železniční koleje se svým prašným nákladem a kolik energie při tom spotřebují?

A že vltavsko-labská vodní cesta neztratila nic ze svého významu i v současnosti, svědčí nedávná přeprava 3 ks segmentů pro rotační mlýn o váze 144 tun a průměru 8,80 m, která byla uskutečněna tlačným soulodím remorkéru TR 31 a pontonu Baris 1 pod vlajkou českého rejdářství Eures s.r.o.

Nemá smyslu se rozepisovat o hustotě lodního provozu na západoevropských vodních cestách; důležitá je podpora, jíž se jí dostává v jednotlivých zemích – miliardové investice pro modernizaci Dortmundsko-emžského a Středozemního kanálu, Labe překlenuté akvaduktem pod

Magdeburkem. V Holandsku se v současnosti prodlužují plavební komory na řece Maas tak, aby byla splavná pro soulodí o délce 180 metrů a standardní šířce 11,40 m. Letos 22. května otevřela nizozemská ministryně dopravy nový přístavní bazén Maasvlakte 2, kterým se zvětšila plocha rotterdamského přístavu o 20% a překladní kapacita kontejnerů se dvojnásobila. Práci zde našlo 6000 zaměstnanců. **Pro nás je ale zajímavá skutečnost, že ačkoliv původní rozpočet činil 1,7 miliardy Eur, výstavba 700 ha velkého překladiště spolykala o 155 milionů Eur méně.** Všechny nově budované, či rekonstruované vodní cesty, pak odpovídají nejvyšší bezpečnostním standardům, moderní lodě z velké většiny s dvouplášťovou konstrukcí obsluhuje dostatečně kvalifikovaná posádka, což umožňuje kontinuální, dvacetičtyř-hodinový provoz. A co silnice a kamiony? Stačí si ráno pustit dopravní zpravodajství Radiožurnálu, nebo ČT 24...

Děk likvidační politice bývalých českých vlád byli nuceni čeští rejdáři přenést své aktivity mimo ČR a další ukončili svou činnost. A tak zcela běžně lze potkat lodě pod modrobílo-červenou vlajkou na vodách Rýna, v Antverpách a nebo i na vodním spojení Rýn-Mohan-Dunaj. Tuto spojnici Severního a Černého moře jsem proplul oběma směry, za kormidlem tlačného soulodí o rozměrech 180x11,40 m s nákladem 2200 tun obilovin směrem severním a se stejným množstvím železné rudy nazpět, již mnohokrát. Nejenom na lodi, ale i vyjíždka na kole podél řek a kanálů stojí zato – to jen zcela okrajově k rekreačnímu využití.

Závěrem snad jen několik čísel z mé praxe. Jsem zaměstnancem společnosti, která se zabývá přepravou nebezpečných chemických látek a kapalných plynů.

První příklad: TMS o nosnosti 1860 tun s nákladem kyseliny sírové mezi německými přístavy na Rýně a převážně Antverpami stihne v průběhu jednoho roku cca 140 plaveb s plným nákladem, to znamená, že bezpečně přepraví v průměru 260 000 tun produktu. Druhý příklad: TMS o nosnosti 1848 tun s nákladem 1300 tun kapalného plynu, např. propan butanu, ve stejném časovém úseku, na stejné trase vykoná cca 120 plaveb (delší doba nakládky a vykládky). A opět kalkulačka hovoří zcela jasně – průměrně okolo 150 000 tun plynu.

Kolik je to kamionových souprav, nechť si každý spočítá sám.

Vítám proto iniciativu prezidenta Miloše Zemana k zahájení přípravných prací na projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v němž vidím budoucnost české vodní dopravy. A jsem přesvědčen, že zatímco mnozí ze současných politiků zmizí zanedlouho v propadlišti dějin, česká plavba přežije.



Stý ročník Primátorek

Josef Blecha – předseda Českého veslařského klubu Praha



Silné mládeži - opoře vlasti foto: Jiří Koliš

Veslování patřilo mezi nejstarší a nejrychleji se rozvíjející sporty na území současné České republiky. Už v srpnu 1884 za účasti pěti klubů (VK Blesk, VK Lev Roudnice nad Labem, KV Mělnických, ČAC Roudnice nad Labem, ČVaBK Praha) byla založena Ústřední jednotka veslařů z Čech (ÚJVzČ). Po svém vzniku v roce 1885 přibyl i VK Slavia. Aktivita českých veslařů existovala i na poli diplomatickém. Josef Rössler-Ořovský se zúčastnil jako zástupce Ústřední jednoty veslařů z Čech na prvním kongresu Mezinárodní veslařské federace (FISA) a podařilo se mu dosáhnout, aby ÚJVzČ byla přijata jako národní svaz. Úroveň českých veslařů pak dokumentoval na mistrovství Evropy 1895 a 1896 skifař Langhans, který získal do pokladnice českých veslařů první dvě bronzové medaile.

Výborné výsledky se staly trnem v oku rakouskému a německému svazu, které se v zostřené národnostní situaci domluvily a vyhlásily českým veslařům bojkot. Čeští veslaři se nesměli zúčastňovat jejich soutěží a pro všechny rakouské a říšskoněmecké kluby platil současně zákaz startu na závodech pořádaných Čechy. To způsobilo tažká úplnou izolaci českých veslařů. Až do roku 1909 měli vedle Jarního skulérského závodu (založil ho již v roce 1895 Josef Rössler-Ořovský) již jen mezinárodní regatu, vzhledem k německému bojkotu jen slabě a nepravděelně obesílanou z ciziny. Hledala se tedy možnost vytvoření nové soutěže.

Závod osmiveslic se však mohl stát sourozencem skifařského Jarního skulérského závodu teprve tehdy, když se v českých klubech objevil dostatečný počet lodí.

Osmiveslice totiž v prvním desetiletí 20. století měly jen Slavia a ČAC Roudnice nad Labem.

V roce 1909 však zakoupily nové lodě další dva pražské kluby ČVK a VK Blesk, a tak se dostalo podpory myšlenkám na jejich závodní využití.

Výsledkem úvah představitelů Českého veslařského klubu o nové soutěži byl dopis předsedy správního výboru J. Rennera, jednatele J. Wihana a náčelníka F. Kašpara. MUDr. František Kašpar, který vzhledem ke svému postavení, kdy byl členem devadesáticenné rady starších zjistil, že pražská obec by byla ochotna věnovat cenu pro sportovní závod, tedy jménem svého klubu požádal pražskou městskou radu o patronát i o cenu.

Slavná městská rada královského hlavního města Prahy

vyhověla a darovala celkem 500 korun. 350 korun bylo na pořízení putovní ceny a 150 korun na zakoupení českých odznaků.

Primátorský štít s proslulým nápisem Silné mládeži – opoře vlasti vytepal podle návrhu arch. Františka Kavalíra z mědi ciselér R. Schorch. Odznaky byly zlatníkem vyrobené secesní medaile.

Tak se zrodil závod, který letos oslaví konání 100. ročníku (103 let od svého vzniku).

Vybrána byla trať s cílem mezi pražskými mosty tak, aby Pražané mohli sledovat závod v co nejvyšší počtu.

Daní tomuto cíli byla zatáčka, jejíž regulérnost je zajišťována bójkami ukotvenými po 700 m trati, kdy každá loď musí objet svou. Nesprávné projetí je důvodem k diskvalifikaci.

K prvnímu ročníku Primátorek se přihlásily čtyři osmiveslice, na start však přijely pouze tři, protože ČAC Roudnice se pro poruchu na lodi nakonec nemohla zúčastnit. Dobový záznam v tisku popisuje závod takto:

„Od startu prudce vyráží Blesk, který brzy dotahuje ČVK. Slavia na bojce č. 4 je značně hendikepována silným větrem vanoucím od levého břehu. Za zatáčkou dotahuje, vyrovnává se na úroveň vedoucího Blesku. ČVK je asi o půl lodi zpět. V dalším průběhu však Blesku docházejí síly a ČVK se dotahuje téměř na úroveň Slavia. Boj mezi těmito dvěma loděmi trvá až do cíle, kam vjíždí Slavia o špičku před ČVK v čase 7:03 min. Blesk zůstal o další loď zpět.“

První Primátorský závod osmiveslic o čestnou putovní cenu městské rady královského hlavního města Prahy, pořádaný v Praze v neděli dne 19. června 1910 o 11. hodině dopolední pod protektorátem slavné městské rady královského hlavního města Prahy a pod záštitou Svazu českých veslařských klubů, dal postupně vzniknout soutěži, která patří k nejproslulejším v českém sportu.

Primátorky se rychle staly každoroční součástí pražského sportovního i společenského programu. Před 1. světovou válkou nalezl na pražskou vodu cestu pouze jeden mimopražský klub – VK Jordán Tábor. Překvapil druhým místem ve 2. ročníku a jednalo se vlastně i o mezinárodní premiéru v rámci Primátorek. Tábořskou posádku totiž tvořili polští studenti místní hospodářské akademie. Počet startujících lodí zůstal ovšem velmi skromný, vždyť české veslařské kluby vlastnily jen výjimečně tak drahé lodě, jakou byla osmiveslice. Navíc platilo od roku 1921 také pravidlo, že z každého klubu se smí zúčastnit jen jedna loď. O rok později se ČAC Roudnice postaral o první výhru mimopražského klubu. Mezi favority od konce dvacátých let patřil i KV Mělnických, kde začal svou kariéru i jeden z neúspěšnějších účastníků celé historie, Vojtěch Hvězda. V kronice je jeho podpis mezi vítězi poprvé u zápisu z roku 1927. Kromě osmi vítězství (z 18 startů v lodí) v barvách KV Mělnických, VK Slavia a ČVK slavil později nepočítaně úspěchů i jako trenér ATK, ÚDA, Dukly Terezín a Dukly Praha.

Na prahu druhé světové války vyhráli poprvé moravští veslaři (1940 ČVK Brno). Následovala série ČVK Praha (pětkrát za sebou), kterou vyrovnali až pražští vojáci na přelomu 60. a 70. let a překonali teprve v letech osmdesátých, kdy začala jejich naprostá převaha v československém, a později českém veslování.



Vítězové 2. ročníku Primátorek ČVK - 1911 - archiv Jiřího Koliše

Společenský převrat v roce 1948 výrazně poznamenal i Primátorky.

V roce 1949 se objevuje v přehledu vítězů poprvé armádní klub, a to ve společenství dvou klubů; ovšem za jménem ATK se skrývali veslaři ČVK. Loděnice ČVK byla i sídlem začínajícího armádního klubu.

Mezi vítězi se objevují noví, neočekávaní vítězové z venkovských klubů (Olomouc, Břeclav, Terezín).

Dlouhá léta od založení Primátorek nemohla projít bez jejich změn.

Proměnlivost dostal tento závod snad do vínku, když původně byl zvolen svatováclavský termín (28. září), který ovšem nebyl z „technických důvodů“ hned v ustavujícím roce 1909 dodržen. Změnám podléhala však i dráha, cíl se stěhoval nahoru či dolů po proudu a měnil i břehy. První Primátorky se jely 19. června a toto datum je blíže létu než jaru. Přesto se tradicí a „jarním termínem“ zaklínaly desítky pamětníků. Pohled na data ukazuje, že ani v dávné minulosti nebyl dodržován zcela ortodoxně. Také další ročníky byly vypsány na neděli kolem poloviny měsíce června. Teprve v roce 1925 se dá mluvit o jarním termínu, tehdy ČAC Roudnice získala své čtvrté vítězství během pěti let, již 31. května. Nečekáný skok v kalendáři (další ročníky se opět pořádaly přibližně v polovině června) měl na svědomí Olympijský kongres 1925, pořádaný v Praze za účasti prvního předsedy Mezinárodního olympijského výboru Pierre de Coubertina, který právě v Praze z tohoto postu odstoupil. Primátorky se staly součástí sportovních oslav kongresu.

V období první republiky se závody zpravidla v první červnové dekádě a platilo to i na válečné roky 1939 až 1944. Pouze roku 1942 po atentátu na Heydricha se vzhledem k zákazu veškerých sportovních akcí jelo teprve po ukončení stanného práva – 25. července. Rovněž v roce 1945 konec války odsunul Primátorky z tradičního termínu, a tak ČVK Praha prodloužil svou vítěznou sérii až na 15. červenec.

Poválečná léta držela tradiční termín první dekadý června, ovšem v padesátých letech přišel – jistě také z důvodu stále dřívějšího zahájení tréninku – posun na přelom května a června. Poslední víkend v květnu se závodilo takřka vždy od roku 1959 po celá 60. a téměř celá

70. léta. K zásadnímu přelomu došlo v roce 1979, kdy se jely Primátorky na sklonku září – 28. 9. a 29. 9.

Jarní tradice byla obnovena v roce 1988, kdy byl pořadatelem ČVK.

U tradičního jarního termínu se pak již zůstalo. Výjimečný ročník byl také v roce 1984 – to se kvůli pracovní sobotě jely Primátorky poprvé v novodobé historii v jednom dni. Proslulost závodu o Primátorský štít nepřináší jen dlouhá tradice, nýbrž také netradiční dráha se zatáčkou. V některých dobách nebyla (z různých důvodů) ctěna tato zvláštnost a závodilo se na jiné trati. V pozicích navržených výborem ČVK se v paragrafu jedna píše o závodě „na vzdálenost nejméně 2000 m mezi Braníkem kolem nábřeží až po novoměstský jez“. Zápis v kronice u 3. ročníku (1912) potvrzuje dráhu se zatáčkou. „Start o 11. hodině dopolední u jižní části ostrova Schwarzenberského, cíl u podskalského podběří naproti smíchovské Aréně. Bojky čítají se od pravého břehu po proudu.“ Cíl byl v těchto dobách vždy volen tak, aby byl v dosahu nedělních vycházek Pražanů. Ti rádi spojili čas před obědem s návštěvou Primátorek a dlouhá desetiletí sledovaly vrchol domácí veslařské sezóny tisíce diváků; za druhé světové války vzrostl jejich počet na desetitisíce.

Tradiční a populární zatáčka však nevydržela po celou dobu existence Primátorek. Již na počátku druhé světové války nastala odchylka. Start byl posunut k severnímu cípu dnešního Veslařského ostrova a cíl byl mezi mosty Palackého a Jiráskovým na úrovni loděnice VK Slavia. Závodilo se tedy na tzv. „dolní“ dráze. Primátorky sice přišly o svou zatáčku, zůstaly však přístupné obecnstvu. Horší následky mělo přesunutí závodu na „horní“ neboli „mistrovskou“ dráhu s cílem na Stadionu vodních sportů na Císařské louce. Tam se jelo poprvé v roce 1959. Návrat na tradiční trať se uskutečnil v roce 1967, ovšem mezitím větší vzdálenost nové trati od centra města znamenala ztrátu publika, které se po osmi letech, i vzhledem ke změně životního stylu (volné soboty, chaty a chalupy), již nikdy na pražská nábřeží nevrátilo v původním počtu.

V posledních deseti letech se dohodou pražských veslařských klubů (ČVK, Blesk, Slavia, Smíchov a Bohemi-



Vítězové 2. ročníku Primátorských osmiveslic - 1911 - archiv Jiřího Koliše



Obrovskou popularitu Primátorských osmiveslic dokládá snímek z roku 1913 - archiv Jiřího Koliše

ans), které se spojily a vytvořily Pražský veslařský svaz, ustavil společný organizační výbor. V němž má každý klub svého zástupce. Spoluprací klubů se podařilo sjednotit a stále zlepšovat pořádání Primátorských osmiveslic, což se projevilo nárůstem počtu diváků. K dalšímu zlepšení organizačního úsilí a spokojenosti diváků i závodníků přispěla v roce 2009 uzavřená spolupráce s Mather Activation, která je i spolupořadatelem Jizerské padesátky. Tento závod se dostal i do povědomí zahraničních veslařských svazů. To se projevilo i startem německých mistrů světa z roku 2006 a několika dalších zahraničních posádek. V původním vypsání bylo dokonce stanoveno, že se primátorský závod koná samostatně mimo den jiných pražských veslařských závodů. Tento princip byl zrušen už v roce 1933 spojením Primátorských osmiveslic s Jarním skulérským závodem. V roce 1934 přibyl závod Ženských osm a k další změně došlo až v roce 1958. Tehdy byl založen závod osm starších dorostenců (později juniorů) o Zlaté veslo hlavního města Prahy, jen o rok později (1959) jely poprvé skifařky o Stuhu Podolí. V roce 1973 při příležitosti 60. ročníku Primátorských osmiveslic přidal pořadatel z ČVK závod veteránských osm mužů. O více než 20 let později vznikla podobná soutěž pro ženy (1996). Počet soutěží pro mládež rozšířil v r. 1988 závod určený dorostencům ve věku 16 až 17 let, který nese nyní název Cena Vltavy – Memoriál Jindřicha Gottwalda. V posledních letech byly ještě zařazeny osmy dorostenek, osmy staršího a mladšího žactva. Primátorský pořad se tak stal svátkem královské disciplíny veslování, osm.

Více info o stých Primátorských osmiveslicích na:
www.primatorky.cz

Rámcové závody jezdící se při příležitosti závodu Primátorských osmiveslic

Jarní skulérský závod Rösslera-Ořovského

O vznik závodu se zasloužil před více než stoletím (1895) známý „otec“ řady sportů v Čechách Josef Rössler-Ořovský. Ten založil v roce 1895 Český Sculling Cercle, tedy klub pro podporu skulování. Český Sculling Cercle založil v roce svého vzniku Jarní skulérský závod, který měl být jedním ze způsobů, jak získat prostředky na zahraniční starty. V roce 1933, kdy byl závod termínově připojen k Primátorským osmiveslicím, byl také pojmenován po svém zakladateli Josefu Rösslerovi-Ořovském, který v lednu 1933 zemřel. V současné době se závodí již o druhou trofej. Původní cena byla vyzývací a vítěz obdržel zlatou sošku a zlatou medaili. První trofej získali do svého vlastnictví definitivně skifaři VK Slavia. Druhá cena, kterou věnovala Ústřední jednota veslařů z Čech, se stala věčně putovní a o stříbrný pohár se závodí dodnes.

Zenské osmy

Založení Ženského veslařského klubu Praha, který byl ženskou částí ČVK, v roce 1931 posunulo ženské veslování z víceméně rekreační podoby na vyšší stupínek. Závod ženských osm byl prvně odstartován 10. června 1934 a tři zúčastněné posádky (ŽVK Praha, VK Libeň, Sokol Smíchov II) absolvovaly vzdálenost 1200 metrů. Původní putovní cenu – velkou plastiku akademického sochaře Ladislava Tomana – věnoval tehdejší trenér Ženského veslařského klubu Praha prof. ing. Alois Houba. Soutěžilo se o ni až do konce 50. let, kdy byla při dopravě vážně poškozena a dalších dvacet let nebyla předávána. Obnovení plastiky zajistil v roce 1978 ČVK a od tohoto roku opět putuje po vítězných posádkách. Medaile pro jednotlivé členky posádky věnuje Magistrát hl. města Prahy. Až do roku 1951 se jezdilo na plátových lodích, teprve po tomto datu začaly ženy soutěžit na lodích závodních. Několikrát se však závod pro nedostatečný počet přihlášených lodí nekonal (1937–40, 1942, 1947).

Skif žen o Stuhu Podolí

Tento závod je ženskou obdobou Jarního skulérského závodu. Platilo pro něj od prvního ročníku až do roku 1994 stejné ustanovení jako pro skifaře. Startovat směly pouze ty veslařky, které nezískaly titul v kterékoliv párové disciplíně na domácím šampionátu. Zakladatelem se stal opět ČVK Praha, ovšem v roce 1959 pod dlouhým názvem Spartak Závod 9. května. Ten pořídil za přispění tehdejšího ONV Praha 15 věčně putovní cenu. Jako první ji získala pozdější mistryně Evropy na skifu z roku 1962 Alena Postlová. Do roku 1984 jezdily skifařky na trati 1000 m, po prodloužení dráhy žen Mezinárodní veslařskou federací na 2000 m, se i tento závod přizpůsobil pravidlům a od roku 1985 se jezdí o Stuhu Podolí na trati dvou kilometrů. Tradice boje o Stuhu Podolí byla přerušena jen jednou a to teprve nedávno. V roce 1992 se nejelo, neboť se přihlásila pouze jedna skifařka a závod pochopitelně odpadl.

Osmy juniorů o Zlaté veslo

Jedná se o první závod pro mládež v rámci pořadu Primátorských osmiveslic. Jako vložený závod se osmy starších dorostenců jezdily neoficiálně již od r. 1950. Zlegalizován byl závod v roce 1958, kdy Praha 4 věnovala putovní cenu. Iniciátorem akce byl dlouholetý trenér mládeže ČVK – Bohumil Vácha, který později tragicky zahynul. Zpočátku se závodilo na plátových lodích a na vzdálenost jednoho kilometru. Od čtvrtého ročníku již juniorské osmy jezdí na závodních lodích a trať se tehdy prodloužila v souladu se změnou závodních pravidel pro tuto kategorii na 1500 metrů. K poslední změně v délce trati došlo opět v závislosti na úpravě pravidel Mezinárodní veslařské federace, která v polovině 80. let prodloužila

trať pro ženy a juniory na 2000 m. V souvislosti s mezinárodním názvoslovím také došlo k přejmenování na závod juniorů.

Osmy dorostenců o Cenu Vltavy – Memoriál Jindřicha Gottwalda

I tento závod byl založen z podnětu veslařského klubu ČVK Praha. Je určen dorostencům ve věku 16 a 17 let a jezdí se na trati o délce 1500 m. Poprvé byl závod vypsán při příležitosti 75. Primátorek v roce 1988 a veslařský klub Spartak Praha 4 – ČVK věnoval věčně putovní cenu. Autorkou skleněné plastiky je akademická sochařka Gizela Saböková. V roce 1991 se stal závod také Memoriálem Jindřicha Gottwalda, dlouholetého předsedy ČVK Praha a významného činovníka československého veslování

Veteránské osmy mužů

Rozvoj veteránské veslování ve světě inspiroval v roce 1973 funkcionáře ČVK, aby při příležitosti jubilejního 60. ročníku Primátorských osmiveslic přidali do programu závod také pro ty veslaře, kteří již v hlavní soutěži nestartují. Zakladatelé věnovali pro vítěze putovní cenu – dřevěný štít. Závodí se na typickou veteránskou vzdálenost jednoho kilometru. Řadu let se jezdilo jen v jediné kategorii a v sobotu, protože mezi startujícími bývá řada funkcionářů, kteří mají povinnosti při nedělním programu Primátorek. V 90. letech stoupl počet kategorií, někdy až na pět. Velmi pozoruhodný byl ročník 1990, kdy se v posádce vyšehradského Blesku s smíchovské Tatry objevilo několik emigrantů, kteří do vlasti léta nemohli nebo nejedli. V sestavě Provažník, Líbal, Pulkrábek, Mrvík, Schmidt, Pojezný, Toček, Čermák – Koníček nechyběl ani olympijský vítěz z Říma na dvojskifu Pavel Schmidt. Dnes již bohužel dva z těchto slavných, Pavel Schmidt a Julius Toček nejsou mezi námi. V roce 1992 se jel závod veteránů poprvé jako mezinárodní.

Veteránské osmy žen

Závod veteránských osmiveslic žen se poprvé objevil v programu Primátorek v roce 1996 jako odnož od původně společného závodu veteránských osem. Oficiálně tedy závod založen nebyl, ale byl jak Českým veslařským svazem, tak i organizátory z SK Smíchov přirozeně přijat a i dalšími pořadateli je respektován. Vznik závodu lze přisoudit zájmu bývalých závodnic o veteránské veslování. Častá účast posádek na veteránských srazích ukázala, že existuje velká naděje, že se do závodu přihlásí dostatečný počet lodí.

Žákovské osmy

V roce 2012 byly nově mezi rámcové závody zařazeny osmy staršího žactva, kde jsou požadovány čisté klubové



1923 - VK Slavia za cílem foto bratři Deglové - archiv Jirího Koliše



ČVK na Primátorkách 1932, foto: PPS



Primátorky 2003 - foto: Jiří Koliš

posádky. Společenství jsou povolena jen klubům s malým počtem mladých závodníků. Ceny věnovali starostové MČ Praha 4 a MČ Praha 5.

Dalšími žákovskými disciplinami jsou nově párové osmy mladšího žactva, které se jezdí v mixovaných sestavách, kluci i holky společně.

Historie ČESKÉHO VESLAŘSKÉHO KLUBU

Založení ČVK Praha spadá do doby politických a národnostních třenic vzniklých po roce 1897, kdy rakouský liberální ministr Badeni vydal jazyko-právní nařízení, která stavěla český jazyk na roveň německého jazyka, což vyvolalo nevoli Němců. To se mimo politického života projevilo také v životě sportovním. Vídeňský Ruderverband důsledně bojkotoval české kluby v naději, že vývoj českého veslařství znemožní. Pražský RC Regata, který se zúčastňoval pražských závodů a zachovával loajální postoj k českým klubům, nebyl členem rakouského Ruderverbandu; byl však nucen roku 1905 podat tomuto svazu přihlášku a byl také přijat. Tím byla dosažena dokonalá izolace českých klubů.

VK Blesk měl tehdy silnou seniorskou čtyřku a těžce nesl takovou odloučenost. Proto podal také rakouskému svazu přihlášku. Ta však byla zamítnuta hned na výborové schůzi svazu. Protičeský směr ve Vídni udržovali delegáti německých veslařských klubů ze zemí Koruny české pod vedením litoměřických veslařů.

RC Regata v Praze sám pocítoval nepříjemné následky zákazů startů s českými veslaři a již v příštím roce, na jaře 1906, žádal na valné schůzi rakouského veslařského svazu o povolení zúčastnit se všech mezinárodních veslařských závodů v Praze, bez ohledu na to, pořádají-li je

členové rakouského svazu či nikoli. Valné shromáždění pořádané ve Vídni mělo 26 delegátů veslařských klubů, mezi nimi i delegáty z Prahy, Brna, Břeclavi, Litoměřic, Děčína. Návrh RC Regata rozpoutal bouřlivou debatu. Litoměřický delegát Dr. Riefenstahl návrh RC Regata potíral a zdůrazňoval, že německé veslařské kluby jsou především kluby národními a jako takové nemohou připustit styk s Čechy. Napadl pražské Němce jako podatele návrhu a mluvil o nich jako „o tzv. němčích“, což u nich vyvolalo velké rozhořčení. Při hlasování potom nebylo dosaženo potřebné dvoutřetinové většiny a RC Regata se pražských závodů zúčastnit nesměl.

Takové byly poměry těsně před vznikem ČVK Praha. Tehdy VK Slavia měl dvojí klubové místnosti a loděnice – první v bývalé Kartounce pod Palackého mostem na Smíchově, které používali veslaři připravující se k závodům, druhé prostory na Střeleckém ostrově byly pro širší členstvo. V roce 1905 měla VK Slavia pořádat mezinárodní závody. Tehdy se správní výbor klubu usnesl, aby místnosti na Smíchově byly uzavřeny a všichni klubový život se soustředil na Střeleckém ostrově. S tím nesouhlasila část členstva, hlavně ti mladší, kteří chtěli pokračovat v závodním výcviku, i kdyby pražské závody neměly být pořádány.

Tak vznikla roztržka, která vyvrcholila a skončila začátkem října 1905 vystoupením části členstva v čele s dlouholetým předsedou Josefem Rennerem.

Josef Renner, který vlastnil několik závodních a cvičných lodí, se rozhodl založit nový klub. Zajistil bývalé místnosti VK Slavia v bývalé Kartounce u Palackého mostu na Smíchově. Místnosti potřebovaly úpravy, proto byla prozatím pronajata místnost v hostinci U Záboje, kde probíhaly pravidelné schůzky ve středu a v sobotu.

Tam se také v sobotu 25. listopadu 1905 konala ustavující schůze ČVK Praha a předsedou byl zvolen Josef Renner. Klub na ustavující schůzi měl 32 členů, každý s povinným vkladem 50 korun.

Když však mělo dojít k této platbě, počet členů se změnil na polovinu.

Začátek byl opravdu těžký. Přistupovali však noví členové, a tak již v únoru 1906, před zahájením první sezóny, měl ČVK Praha již 37 členů. Josef Renner přinesl do vlnu novému klubu lodní materiál důstojný jakostí i počtem.

Byly to 4 závodní čtyřky, 1 gigová čtyřka, 1 holandská dvojka, 4 skify, 1 skul, 3 joly a 2 pramičky, celkem 16 lodí. Zařízení klubu bylo dokončeno v březnu 1906. Klubovní místnosti tvořily 2 velké loděnice, šatna a salónek. Nábytek do salónku daroval Josef Renner.

V loděnici byla zařízena sprcha napájená ruční pumpou z Vltavy. Největší část prací na úpravě nové klubovny vykonali členové sami.

V dubnu 1906 začal první trénink závodníků nového klubu pod vedením ing. Richarda Dobrovského. ČVK Praha vstoupil do sportovního života a začal svou slavnou historií. Již v prvním roce získal několik vítězství a během několika let se stává předním veslařským klubem.

Členové klubu se však dlouho ze své loděnice netěšili. Koncem roku 1908 dostal klub ze svých místností v bývalé Kartounce výpověď. Pokladna byla prázdná, a tak byl dán návrh na likvidaci klubu pro nedostatek financí na stavbu nové loděnice. Ale opět to byl Josef Renner, který svým vystoupením na schůzi dovedl vzkřísit u členstva nadšení a obětavost. Členstvo se na základy nové loděnice částečně složilo.

Od knížete Schwarzenberga byl pronajat v Podolí pozemek, zakoupen dřevěný hudební pavilón z Jubilejní výstavy, který byl na jaře 1909 na novém místě postaven, a lodě byly přeneseny do této loděnice. V novém pro-

středí se pak začal rychle rozvíjet čilý ruch a brzy se dostavily první úspěchy.

Celková situace vedla správní výbor ČVK Praha k myšlence založení nového závodu, který by využil ke své propagaci respektu vybraného protektora.

Oslovena byla městská rada královského hlavního města Prahy. Myšlenka byla tehdejšími magistrátem akceptována a uvedena v život.

Věhlas a vážnost závodu rychle rostla.

Loděnice s klubovnou v Podolí sloužila ČVK téměř 40 let. Ještě před druhou světovou válkou připravoval výbor klubu výstavbu nové klubovny, neboť z dosavadních pozemků dostal ČVK Praha výpověď vzhledem k plánované nové pravobřežní komunikaci.

Byl již vypracován projekt moderní loděnice. Přišel však rok 1939, druhá světová válka a všechny plány musely být odloženy na neurčito.

Teprve po válce bylo započato s přípravou stavby nové loděnice na Schwarzenberském ostrově.

Výstavby se zúčastnili všichni členové, kteří odpracovali tisíce hodin, a vlastníma rukama tak postavili moderní loděnici.

Nová loděnice na veslařském ostrově, stejnou má i VK Blesk, byla opravdovým mistrovským dílem architekta, který projektoval loděnici opravdu nadčasově a dodnes patří k nejmodernějším i nejhezčím.

Celých 50 let veslování na Veslařském ostrově probíhalo v klidném a velmi příjemném prostředí a také bezpečně. Nikdo nikdy nepředpokládal, že se dožijeme povodně v takovém rozsahu, jaká nás potkala v roce 2002.

Vltava v místě Veslařského ostrova stoupla přibližně o 5 metrů a budova loděnice byla zatopena do výše 1 metru nad úroveň podlahy 1. patra. Po opadnutí vody se nám naskytl obraz naprosté zkázy. Všeude silné nánosy bahna, celý vnitřek budovy mokrý. Znamenalo to odstranění omítek, obkladů i dlažeb, o parketách nemluvě. Všechna okna a vrata rozlámána, zničena. Přestože jsme se snažili práce na obnově loděnice provádět co nejrychleji, hlavní rekonstrukční a opravné práce se podařilo dokončit až v roce 2005. Věříme, že příští povodeň bude lépe zvládnuta zejména díky vyčištění říčních koryt a posílením protipovodňové funkce Vltavské kaskády.

ČVK Praha v československém veslování byl vždy na předních místech. Nelze vypočítávat řadu vítězství. Stačí jen připomenout, že v Primátorskách zvítězil šestnáctkrát a je po Dukle Praha nejčastějším vítězem. Získal stovky titulů mistrů a přeborníků republiky v kategoriích mužů, žen i mládeže. Nejúspěšnějším členem klubu v poválečné historii byl kormidelník Miroslav Koranda, který se se slavnou třeboňskou čtyřkou stal olympijským vítězem i mistrem Evropy a získal s nimi i další medaile. Z ČVK Praha vyšli mistři Evropy Andrs, Bartáková, Postlová, všichni odchovanci trenéra Františka Bartáka, který celý svůj život obětavě pracoval pro svůj klub.

V každé ze závodnických generací bylo vždy několik závodníků, kteří působili v československé, později české, veslařské špičce nebo ve střediscích vrcholového sportu.

Z největších postav slavné primátorské éry před, v průběhu a po druhé světové válce jsou to např. Křížek, Petříček, Roubík, bratři Miloslav a František Havlenové, Kozlík, Kalaš, Polaněcký, Vaněk, Herey, Heřmánek, Mejta, a slavný Vojta Hvězda, zakladatel armádního tělovýchovného klubu (ATK) nyní Dukly Praha.

Od šedesátých let to byli např. Knejp, Josef a Pavel Blechové, Zavadil, Karas, Lorenc, Ludvík a Jan Walischové, Milota, Hudeček, Viktor a Miloš Kaucký, Fryš, Rydelová, Dušek, Procházka, Soukupová, Valenta, Heran, Vacovský a další. V posledních letech byli členy reprezentač-

ních posádek mužů i žen naši odchovanci Blecha, Zavadil, Telenská, Zavadilová, Hoffman, Malinský, Knob, Karásek, vesměs medailisté z MS juniorů.

Medaile z MS seniorů získali Blecha, Malinský a Soukupová. Později se k úspěšným závodníkům řadí Karban, Dohnal, Nováková a další.

ČVK Praha je zařazen do sítě sportovních center mládeže, které umožňují rozšířit závodnické řady a zajistit nadějším kvalitní sportovní přípravu. Z tohoto SCM v našem klubu se podařilo vychovat celou skupinu kvalitních závodníků, kteří se svými výkony dostali do reprezentačních výběrů.

Skupina juniorů tvořila větší část osmy juniorů, která po velmi kvalitních výkonech s převahou vyhrála mistrovství světa.



Primátorky 2006 - foto: Jiří Koliš



Primátorky 2011 - veslice míjí nákladní tlačnou soupravu pod Vyšehradem - foto: Jiří Koliš

Část členů této osmy se potom uplatnila i v reprezentačním týmu ČR (Neffe jr., Friedberger, Straka a Zof). Na olympijské hry 2008 do Pekingu se kvalifikovali K. Neffe jr. s trenérem P. Blechou.

Že veslování je více méně rodinný sport, v němž na sebe navazují generace, dokazují K. Neffe, syn slavného reprezentanta a několikanásobného vítěze Primátorek a J. Zof, vnuk podobně úspěšného reprezentanta J. Starosty. Rekordmanem Primátorek je i odchovanec ČVK, Petr Blecha, který v nich dokázal zvítězit dvanáctkrát.

Pro překonání krize klubu, která vznikla odchodem hlavního trenéra, celé řady svěřenců a ztrátou SCM, se v roce 2007 sestavila skupina mladých, částečně placečných trenérů. Výsledky jejich práce, kterou vykonávali s obrovským zapálením a nadšením na sebe nenechaly dlouho čekat. Klub začal stoupat v žebříčku Českého poháru z 23. místa, kde se klub pohyboval ve své krizi do roku 2007, až k bronzové příčce kterou klub získal v letech 2011 a 2012, především díky mládeži, která vyhrála pohár v letech 2009, 2010 a 2011.

Sílu současného ČVK Praha lze vyjádřit i v počtu získaných medailí z mistrovských závodů, kterých je od roku 2008 do konce roku 2012 celkem 251 z toho 110 zlatých, 69 stříbrných a 72 bronzových.

ČVK Praha už opět patří mezi kluby, které úspěšně zasobují reprezentační družstva a armádní oddíl veslování Dukla Praha.

V posledních letech naši závodníci úspěšně reprezentují především v juniorských kategoriích. V roce 2010 náš klub měl v juniorské reprezentaci 18 závodníků a 2 trenéry. Mezi reprezentační úspěchy našich závodníků patří například 3. místo 2-junioři na MEJ 2012 (Humpolec, Nový), 3. místo 8+junioři na MEJ 2011 (Kučera, Vodička, Souček, Brodníček, Nový, Humpolec), 3. místo 4-juniorky na MEJ 2011 (Weissová, Nentvichová), 4. místo 4-juniorky na MEJ 2012 (Heranová, Weissová), 4. místo 8+junioři na MEJ 2012 (Šimánek, Šágr, Pilc), 5. místo 2-junioři na MSJ 2012 (Humpolec, Nový), 5. místo 8+ juniorky MSJ 2010 (Janatová), 6. místo 8+junioři MSJ 2010 i 6. místo 8+junioři MSJ 2011 (Kučera, Vodička, Souček, Brodníček, Nový, Humpolec, Mika), 8. místo 4-juniorky MSJ 2011 (Weissová, Nentvichová, 9. místo 4-juniorky MSJ 2010 (Nentvichová, Nováková, Mlčochová), 13. místo 2-junioři MSJ 2010 (Humpolec, Nový).

Ad Fontes – plovoucí informační centrum na Baťově kanálu

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

V pátek 31. května 2013 slavnostně zasedla ve Spytihněvi správní a dozorčí rada Baťův kanál, o.p.s. Jediným tématem jednání, kterého se zúčastnila i spousta hostů, byl křest nové lodi.

Tato loď byla postavena v rámci projektu *Přes hranice po Baťově kanálu* realizovaného z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Slovenská republika Fondu mikroprojektů spravovaného Regionem Bílé Karpaty. Přeshraničním partnerem projektu bylo město Skalica. Dotace z prostředků ERDF je ve výši 30 000 EUR. Projekt byl také podpořen dotacemi z rozpočtu Zlínského i Jihomoravského kraje. Oba dva kraje podpořily tento projekt částkou 100 000 Kč.

Loď bude sloužit jako plovoucí turistické informační centrum. Dle potřeby bude putovat po přístavech včetně slovenské Skalice a podávat informace o turistických možnostech a atraktivitách tohoto krásného regionu. A to nejen z té moravské, ale i slovenské strany.

Plavidlo navrhnul a postavil Stanislav Hampala ze Spytihněvi, proto zde také byla loď slavnostně pokřtěna. Kmotrem je kapitán Ladislav Hábl z Charvát u Olomouce. Pan kapitán Hábl byl od počátku devadesátých let u snah znovuobnovení plavby na Baťově kanálu. Mnohdy za cenu vlastního sebeobětování stál za kormidlem remorkéru Bobra nebo lodi Tomáš Baťa – prvních vlašťovek. Následně odvezl tisíce turistů na lodi Danaj a Konstancie. Dodnes ho můžeme vídat v kapitánské uniformě na lodi Morava. Je nám ctí mít takového kmotra.



Křest lodi Ad Fontes

No a jméno lodi? Bylo vybráno **Ad Fontes**, což latinsky znamená K Pramenům. Konkrétně k pramenům poznání, vědomostí. Pěkně se hodí k účelu lodi – plovoucímu turistickému informačnímu centru. A jistý dvojsmysl to má i ve smyslu pramenů řek. Vždyť z Baťova kanálu se můžeme dostat k pramenům Moravy, Kotojedky, Mojeny, Dřevnice, Březnice, Olšavy, Bobrovce, Okluky, Svodnice, Veličky...

Podél Baťova kanálu a tím vlastně podél hranic ČR a SR se pohybuje spousta pěších, cyklistů i turistů na lodích. Zvláště pokud je v nějakém přístavu pořádána akce je koncentrace těchto osob velká i v řádech stovek. Těmto návštěvníkům regionu často chyběly informace o možnostech, produktech a službách, které se zde poskytují. Na druhou stranu je zde spousta poskytovatelů služeb, prodejců turistických produktů a výrobců tradičních místních

výrobků, kteří chtějí a potřebují předat informace o svých nabídkách turistům. I místní a regionální orgány potřebují účinně oslovovat a informovat návštěvníky regionu. To vše bez ohledu na hranice ČR a SR, které region protínají.

Myšlenka pořízení lodi, která bude sloužit jako plovoucí turistické informační centrum, může tuto problematiku výrazným způsobem vyřešit. Velkou výhodou lodi – plovoucího turistického informačního centra je jeho mobilita. Plovoucí informační centrum se může pohybovat po Baťově kanálu dle potřeby (pořádání akcí) jak v ČR, tak i v SR. Navíc je plovoucí turistické informační centrum zajímavé svou atraktivností. Umístění na lodi je pro turisty zajímavé a více motivuje k návštěvě a zjišťování informací.

Ideálním řešením je mít v každém atraktivním místě turistické informační centrum – pevnou stavbu s plným zázemím a stálým personálním obsazením. Toto řešení je ovšem velmi nákladné jak investičně, tak provozně. V dlouhodobém horizontu ovšem s rozvojem turistické infrastruktury tímto směrem na Baťově kanálu počítáme.

Provozně vhodným řešením je pořízení mobilního turistického informačního centra, které bude reagovat na pořádané akce a předpokládané větší koncentrace turistů. V prostředí turistické vodní cesty Baťův kanál je ideálním řešením mobilního informačního centra plavidlo. Loď, která bude zakotvená v místě konání akce. Atraktivnost lodí bude vybízet k návštěvě a tím pádem povede k výraznému zvýšení informovanosti.

Jedná se o ocelové malé plavidlo s vlastním strojním pohonem s maximální obsaditelností 12 osob.

Konstrukce plavidla byla navržena na základě projektu schváleného Státní plavební správou. Konstrukce je tvořena s příčným vyztužením dna a boků a podložena výpočtem podle empirických vzorců pravidel Českého lodního a průmyslového registru pro klasifikaci a stavbu plavidel. Trup lodě je vyroben z ocelového plechu tloušťky 4 mm, mezižeburní rozteč je 550 mm. Použitá metoda svařování konstrukce trupu je v ochranné atmosféře CO₂.

Nástavba lodě je provedena z ocelového plechu o tloušťce 3 mm. Tvořena je nosnou konstrukcí ocelových profilů, na které je přivařena plechová obšívka. Vnitřní ostění provedeno z masivních dřevěných obkladů v kombinaci s vodovzdornou dřevěnou překližkou. Tepelná izolace provedena minerální vlnou. Okna z polykarbonátu vsazená do kovových rámsů s dřevěným obkladem částečně otevíratelná pro zajištění kvalitního větrání.

Plavidlo je koncipováno jako uzavřené s členěním na tři vnitřní prostory, kde v předním prostoru je kancelář a zázemí pro personál. Ve střední části lodi je vyvýšená kormidelna tvořena samostatným prostorem pro vůdce plavidla, toaleta a spojovací průchod. V zadní části vlastní prostory informačního a společenského centra pro veřejnost. Vstup do lodi je ze zádi.

Na lodi jsou rozvody elektroinstalace, osvětlení, osvětlení, připojení výpočetní techniky, povinná poziční světla. Na lodi je možné používat informační a prezentační technika (PC, dataprojektor, apod.). Na plavidle jsou rozvody vody na toaletu a zázemí pro personál. Loď je vybavena tankem na užitkovou vodu o obsahu 200 l a tankem na odpadovou vodu s připojením na venkovní odsávání od-



Loď Ad Fontes v babickém přístavišti

padní vody. Loď může přijímat signál wi-fi (je jí vybavena většina přístavišť na Baťově kanálu). Veřejnost tak bude moci získávat informace i z internetu (jízdny řády, apod.).

Pohon lodě je zajištěn závěsným motorem Yamaha o výkonu minimálně 25 HP ovládaným z kormidelního stanoviště pomocí bovdenového vedení uloženého pod palubou.

Realizace projektu byla podpořena dotací 100 tis. Kč z rozpočtu Jihomoravského kraje a 100 tis. Kč z rozpočtu Zlínského kraje.

TENTO MIKROPROJEKT JE SPOLUFINANCOVÁN EVROPSKOU UNIÍ, Z PROSTŘEDKŮ FONDŮ MIKROPROJEKTŮ SPRAVOVANÉHO REGIONEM BÍLÉ KARPATY.

Rozměry plavidla

Celková délka:	10,00 m
Celková šířka:	3,00 m
Ponor:	0,25 m
Výška pevného bodu:	2,40 m
Rychlost:	cca 12 km/h

Vnitřní rozměry salónu (prostory TIC) 3,80 x 2,50 m

Střední prostor (kormidelna, průchod, WC) 2,00 x 2,50 m

Kancelář (šatna, zázemí pro personál) 2,50 x 2,50 m

Stojná výška ve všech vnitřních prostorech je 195 cm.



STAVÍME PROFESIONÁLNĚ



Spolehlivý dodavatel staveb hydrotechnických, vodovodů a kanalizací, čistíren odpadních vod a úpraven pitné vody.

SMP CZ, a. s., Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8

www.smp.cz

Nové překladiště šterkopísku v Troji

Ing. Jan Nárovec – Vodní cesty a.s.



Stavba na Vltavě na ř. km 46,395 – ř. km 46,605 slouží k přistávání, stání a vykládce plavidel s nákladem šterkopísku pro výrobu betonových směsí. Část 1. (dolní) v délce 90 m slouží pouze k stání prázdných plavidel čekajících na odplutí, část 2. (horní) v délce 90 m slouží k přistávání a stání plných plavidel. Plná plavidla budou přistávat pouze k horní části přístaviště (část 2.), zde se předpokládají nárazy přistávajících naložených plavidel.

Mezi oběma částmi je mezera v délce 31 m pro stání pontonu s překládacím mechanismem. Plná loď se na místo vykládky dostane posunutím podél stěny směrem po vodě, během vykládání se plavidlo posouvá směrem po proudu řeky z části 2. na část 1. Obsluha překladiště (plavidel) používá během provozu obslužní lávku na koruně přístavní hrany tvořené sloupy s opeřením.

Překladiště bude provozováno pouze za plavebních průtoků tj. do max. průtoku 450 m/s, od tohoto průtoku nebude v přístavu žádné plavidlo.

Umístění stavby zcela respektuje návrh projektové dokumentace stavby č. 0079 *Špejchar – Pelc – Tyrolka, Zařízení staveniště ZS 5 Troja, výroba betonových směsí – 2. etapa, ZS 5 03.33 přístav*, s úpravou délky obou částí, které jsou zkráceny z původní délky 120 m na 90 m a tím je zkrácena i celková délka překladiště z 271 m na 211 m. Dále se liší konstrukčním řešením některých částí konstrukce (především opeření, sloupy a lávka).

Umístění roviny opeření a roviny břehových sloupů vzpěr zůstává zachováno. Přístavní konstrukce jsou ocelové svařované z válcovaných profilů.

Horní část překladiště

Tato část slouží k přistávání naložených lodních souprav (TČ 1000 + TR 500) hmotnosti 1320 t.

Je navržena na síly od nárazu přistávajících plavidel, úvazné síly plavidla, síly od větru a hydraulický odpor plavidla. Délka části je 90 m, a její konstrukci tvoří opeření, sloupy opeření, vzpěry a lávka.

Dolní část překladiště

Tato část slouží pouze k stání vyložených plavidel před odplutím (neslouží k přistávání plavidel) a je navržena na úvazné síly plavidla, síly od větru a hydraulický odpor plavidla. Délka části je 90 m, a její konstrukci tvoří opeření, sloupy opeření, vzpěry a lávka.



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



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

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

Veletrh Boat Expo 2013

Letošní, již 3. ročník veletrhu Boat Expo bude skutečným svátkem všech milovníků lodí a vodních sportů. Od 21. do 24. listopadu 2013 se uskuteční společně s veletrhem Diving Expo, Moderní rybář a nově s veletrhem 4x4 Drive na výstavišti v Holešovicích. K vidění bude spousta novinek domácí i zahraniční produkce a nebude chybět ani bohatý a atraktivní doprovodný program.

Na veletrhu Boat Expo se představí naprostá většina vystavovatelů z předchozích ročníků, ale také mnoho firem, které mají na veletrhu svou premiéru. Jednou z nich je například společnost Phoenix-Zeppelin, zástupce a distributor dvou významných značek na českém trhu. Od firmy Caterpillar, představí lodní motor Cat 3406E MARINE o výkonu 300 kW a nejnovější model lodního motoru Cat C9 ACERT™ MARINE o výkonu 205 kW. Oba stroje jsou svými rozměry i charakteristickou barvou nepřehlédnutelné, a i když na veletrhu nenajdou nového majitele, určitě se stanou meeting-pointem řady návštěvníků. Zajímavá také bude expozice značky Fischer Panda, výrobce lodních elektrocentrál a elektropohonů připravil pro letošní sezonu řadu novinek a společnost Phoenix-Zeppelin usiluje o jejich, co nejpočetnější zastoupení na veletrhu Boat Expo.

Na návštěvníky ovšem čeká na veletrhu Boat expo další překvapení. Souběžně s veletrhem se mimo tradičního

veletrhu Moderní rybář představí nový veletrh SUV automobilů a čtyřkolek – 4x4 Drive. SUV automobily využívá drtivá většina majitelů lodí pro jejich přepravu, také mnoho rybářů preferuje prostornost, pohodlí a pasivní bezpečnost SUV automobilů a jejich možné využití v terénu při cestách za rybolovem. Z prvotních reakcí oficiálních importérů a „autohausů“ lze očekávat velmi širokou nabídku automobilů mnoha značek.

Součástí veletrhů je doprovodný program, který využije rozsáhlých venkovních prostor výstaviště Praha Holešovice. Velmi atraktivním doplněním budou například zkušební jízdy prezentovaných automobilů a čtyřkolek. Dále jsou připraveny odborné semináře a konference, ale i odlehčené debaty na téma cestování a v neposlední řadě odpočinkové zóny v podobě stylových plážových barů a hracích ploch.

Tak pokud patříte k lidem, kteří sní romantický sen o širém moři, volnosti a svobodě, který je s námořní plachetnicí a vodními sporty spojen, pak vás rádi přivítáme na veletrhu Boat Expo, jenž vám rozšíří poznatky o současných moderních trendech a novinkách v oblasti, potápění, lodní techniky a rybolovu včetně komplexního vybavení, bezpečnosti a následného řešení vašich potřeb.

Více info na: www.boatexpo.cz



**Výletní
a restaurační loď CZECHIE**

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

Přístaviště Na Františku, Praha 1
Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965
rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz

Konference Odra 2013 v Kedzierzyn-Kozle

Řeka Odra se snad probudí...

Miroslav Chýlek – Progresstv

V poslední červnový týden se za účasti mnoha odborníků, představitelů okolních států, regionální politické reprezentace a zástupců celorepublikových orgánů Polska uskutečnila v kulturním domě města Kedzierzyn-Kozle konference s obsažným programem na téma vodních cest. My, co již mnoho let sledujeme dění na Odře a spíše úpadek vodní infrastruktury a minimalizaci provozu na vodě, jsme pozorně vnímali vystoupení jednotlivých představitelů a zástupců odborné veřejnosti.

Je skutečností, že se v Polsku postupně probouzí i když to probuzení trvá dlouho a moc stojí. Za dobu stagnace a nechuti se rozhodnout přišlo po úpadku společnosti ODRATRANS i o přístav v Kedzierzyn-Kozle, kde ještě v roce 2000 se obsluhovalo přes cca 5 mil. tun energetického uhlí a vozilo vodou do tepláren na Odře.

Dnes z tehdy fungujícího přístavu, který ještě v roce 1989 vypravil do Třineckých železáren přes 9 mil. tun substrátů a pelet, zůstaly jen smutné trosky a mlčící pustina s postupně zarůstající krajinou. Ránu z milosti přístavu dala železniční společnost PKP, která tuto významnou křižovatku a velkokapacitní překladiště trvale odstříhla od kolejového napojení.

Nelze se divit poslanci polského sejmku Piotru Chmielevskému, že poměry v rámci jednoho ministerstva přirovnal k našemu známému a tolik mnohdy přirovnávanému Kocourkovu, kde se z jedné strany boří a z druhé staví a to vše bez výsledku. I když Poláci začínají velmi realisticky uvažovat a vidí reálné dění, a podobně jako u nás oprašují plány a koncepce z 80. let minulého století, odborná veřejnost pod tíhou argumentů uznává, že tehdy to fungovalo a výkony Oderské plavby se jeví v dnešních poměrech jako nedostupná a vysněná čísla. Příčin úpadku je mnoho a podobně jako u nás na mnohá místa a úřady nastoupili podobní ekoteroristé nakažení obdobou české pravdoláscky a pod tíhou pseudorevolučních změn nechali zchátrat infrastrukturu, která existuje i ve vyspělé západní Evropě a bezvadně funguje, jak podotkli i hosté ze západních ambasad této konference. Například od zástupce Holandského království, původem občana Polska, mohli polští rodáci slyšet řadu doporučení a postřehů. Že voda, vodní cesty a říční systémy nejen Holandsko a Německo dovedly k prosperitě a pro tyto země rozšíření vodní dopravy přineslo mnoho dobra a vodní cesty a jezera se časem staly součástí krajiny a krajobrazu – dnes si zde krajinu bez toho nelze představit.

Viděl jsem výraz mnohých hrdých představitelů lodních společností a výrobců plavidel jak litovali toho, co se za posledních 20 let naprosto promarnilo a zda je cesta to napravit. Kapitáni říčních lodí v závěrečné diskusi upozorňovali na neúnosný stav plavby a to, že nízký stav vody a malá regulace brání rozvoji ale také má ekonomické důsledky pro výrobce lodí, kteří nejsou schopni plavidla odtransportovat k zákazníkům a musí je hotové znovu rozebrat, naložit na kamiony a drazce převést a někde u zákazníka smontovat... a kde pak je ekonomika a konkurenceschopnost???

Bohužel zde vstoupil i nový fenomén, který doposud sice nebyl tak citelný ale pro další dění je rozhodující – nedostatek vody obecně a tím i zcela nový význam pro

vodní koridor Dunaj-OdraLabe a zejména pro severojižní propojení Dunaj-Odra. Zde si to Polsko uvědomuje a začíná masivně pracovat na vodních stavbách, takže Zbiornik Raciborski není již jen záměrem ale stavba má již reálné obrysy a mnohé stavby s tím spojené, či navazující na jeho zprovoznění jsou v běhu či dokonce postaveny.

Ano, v Polsku poznali, že bez vody není života a racionálně tomu přizpůsobili ekologické myšlení, což je velký kontrast ve srovnání s našimi ekology, kteří nevědí o čem mluví a o čem mnohdy píšou. Beru si z toho závěr, že Odra je pro Poláky řekou života a ti se snaží aby se přes ní a po ní vrátila do mnoha měst a obcí Horního Slezska i prosperita.

A co u nás? Navážeme na pokusy Ing. Rudolfa Pešky, tehdejšího generálního ředitele Vítkovic ze 70. a 80. let, a nezkusíme Odru oživit nejen pro vodáky, ale i pro ekonomiku, kterou Morava a Slezsko tak zoufale potřebuje... Řešení a snaha je, ale vodu z Dunaje potřebujeme stejně jako Polsko, protože bez vody není života a mnozí po letošním suchém létě jsou donuceni o tom přemýšlet.



Konference Odra 2013



Konference se zúčastnili i studenti z místní školy vnitrozemské plavby



Nejbližší přístav ČR na Odře – nákladní přístav v Kedzierzyn-Kozle dnes zeje prázdnotou

Plavadla 2013 (23.-26.6.)

Společná česko-polská akce pro oživení Odry. Začátek akce Plavadla byl v českém Bohumíně a přes polskou Raciborz se dostala do cíle v Kedzierzyn-Kozle. Jedním z organizátorů této akce byl i propagátor vodáctví na Odře Ing. Josef Tobola, který při této akci slavnostně uvedl a pokřtil moravskoslezského a polského průvodce pro plavbu po příslušných řekách v pohraničí – tedy nejen Odra, ale také Opava, Moravice a další.

Završení oslav Plavadla 2013 bylo v duchu sportu, legrace, společenského setkání a života v průběžném přístavu malých plavidel v polském Kedzierzyn-Kozle, kde byla k vidění i řada českých sportovních plavidel.



Sportovní loď v přístavu malých plavidel v Kedzierzyn-Kozle



Završení akce Plavadla 2013 k polském měšť Kedzierzyn-Kozle

Ing. Leopold Zubek odešel



Leopold Zubek se narodil v Ostravě v roce 1940 v rodině příslušníka české policie. Po absolutoriu stavební fakulty na VUT v Brně (obor hydrotechniky) nastoupil začátkem roku 1963 do tehdejšího Krajského vodohospodářského rozvojového a investičního střediska (KVRIS) v Ostravě do odboru vodohospodářského rozvoje. Tam ve skupině, zabývající se problémy zásobování vodou, již záhy projevil svůj talent, když začal uplatňovat modernější pojetí šetření zásobní funkce nádrží v časových řadách (byť tehdy většinou grafickými metodami) proti předchozím zde zavedeným spíše konzervativnějším přístupům. Nad problematikou nádrží, z nichž některé na severní Moravě již tehdy byly vybudovány a další se pro žízňící průmysl a obyvatelstvo teprve chystaly, získal brzo patřičný nadhled, a nebylo pochyb, že s touto erudicí přejde po delimitaci KVRIS v roce 1966 na nově zřízené Ředitelství vodních toků (ŘVT) – Správa povodí Odry, jehož dnešním pokračovatelem je Povodí Odry, s.p. V této organizaci pak setrval 25 let, během nichž svůj zájem a kvalifikaci v oboru nádrží dále prohluboval a jeho výrazné prosazení se v tom směru projevilo i tím, že začátkem sedmdesátých let se v Povodí stal vedoucím odboru vodohospodářského rozvoje. Přitom jeho „kádrový profil“ pro tehdejší dobu žádný patřičný lesk neměl – nikdy do té doby, ani poté (do roku 1990), nebyl členem žádné politické partaje, otec byl prvorepublikový policajt a matka Němka z Mikulova. Během působení v roli vedoucího odboru úspěšně prosazoval chápání především

multifunkčního fungování nádrží v širším pojetí vodohospodářské soustavy a tímto přístupem podstatně přispěl k pokrytí dalších nároků na nové zdroje vody. Do prostoru severní Moravy a Slezska s napjatou vodohospodářskou bilancí byly tehdy umísťovány nové průmyslové kapacity (v polovině sedmdesátých let Elektrárna Dětmorovice a o deset let později celulózo-papírenský komplex Biocel). Jeho „rukopis“ tehdejších přístupů a řešení zůstal zde patrný dodnes, ať již jde o celkové pojetí a chápání funkce všech prvků vodohospodářské soustavy jako spolupracujícího celku: nádrže, převody vody, průtočnost říčních úseků, kompenzace průtoků do oddálených profilů a v neposlední řadě vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Platí to tak i přesto, že doba se dnes podstatně změnila, když narovnáním hodnotových vztahů v hospodářství a restrukturalizací průmyslu potřeba vody v regionu povodí poklesla proti dřívějšímu téměř o polovinu.

Jeho společenská a politická angažovanost v období sametové revoluce a těsně po ní měla za důsledek, že byl Leopold Zubek v roce 1990 zvolen poslancem do České národní rady a působil několik dalších let v Praze. Po ukončení mandátu poslance v roce 1996 působil ve státní správě, na ministerstvu dopravy, později, po jeho založení, na Ředitelství vodních cest.

V závěru své profesní kariéry pracoval Leopold Zubek 6 let jako ředitel sekretariátu Mezinárodní komise pro ochranu Odry v polské Wroclawi. Tato práce ho naplňovala uspokojením a i po odchodu do důchodu v roce 2006 spolupracoval s touto komisí prakticky do svých posledních dnů, v době, kdy již bojoval s těžkou nemocí.

Dne 28. 2. 2013 nás Polda opustil. Nezapomeneme.

Ing. Jiří Maníček



Leopold Zubek a Jaromír Šlachta



Milý Poldo,

stala se velká chyba, že Ti píši tam nahoru až dnes. Na druhou stranu je to možná dobře, neboť krátce

po Tvém odchodu bych si musel u Tebe stěžovat, jako u aktivního spoluvůrce obnovení Ředitelství vodních cest (ŘVC), že jeho existence po 15 letech je opět víc jak ohrožena. Dnes 1. července 2013 jsem si přečetl v E15.cz velký titulěk ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST SE RUŠIT NEBUDE. Tak Ti milý Poldo mohu radostně sdělit, že ŘVC – v jehož řadách jsi po roce 1996, kdy Ti skončil mandát poslance České národní rady, krátce pracoval – je zachráněno. Takže milý příteli, můžeme oba společně zvolat:

*Všechno je v hajzlu,
nic není ztraceno.*

Jiří Suchý

Tím jsem propojil naše mládí i současnost a nyní mi dovol, abych zavzpomínal ještě na tři výrazné části našeho života, které nás propojily.

Pracoval jsi v Povodí Odry 25 let. Já v Povodí Vltavy 28 let. Oba jsme zastávali funkci vedoucího odboru vodohospodářského rozvoje povodí.

Druhá úzká spolupráce vznikla po sametové revoluci 1989, kdy Ty jsi přešel do politiky a já zakládal akciovou společnost Ekotrans Moravia pro postupnou přípravu a realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Třetí etapa naší spolupráce nastala, když jsem začal po restituci křížit se svými syny Janem a Martinem naše znárodněné rodinné firmy. Tehdy jsi jako aktivní člen ODS organizoval v roce 1995 návštěvu tehdejšího předsedy vlády ČR Václava Klause do rodného města světového ekonomy prof. J. A. Schumpetera, kterým je město Třešť na Vysočině, které je také hlavním sídlem Seskupení firem Podzimek. Návštěva vyústila v založení Nadace J. A. Schumpetera, jejímž čestným prezidentem se stal Václav Klaus, a jeho následnou návštěvou sídla nadace, které je ve firmě Podzimek a synové. Této návštěvy jsi se bohužel nezúčastnil, stejně jako dalších návštěv předsedy Parlamentu i prezidenta ČR v Třešti.



Prezident Václav Klaus na návštěvě areálu firem Podzimek: „Neříkejte mi, že to bylo minule tak červený?“ Jan, Martin a Josef Podzimkovi: „Nebylo.“

Přesto, nebo právě proto, Ti Poldo za to patří stále můj velký dík. Krátce na to v roce 1996 jsme spolu a s dalším kamarádem Jaromírem Šlachtou a Petrem Formanem zažili hezkou historku. Do svého bytu ve Frýdku-Místku jsi pozval novopečeného ministra dopravy ČR Ing. Martina Římana. Tehdy jsem se ho zeptal, jak se o něm, starostovi z Frýdku-Místku, pan premiér dozvěděl. Odpověď si pamatuji dodnes.

„Pan premiér pověřil své emisary, aby sehnali nového ministra, který by splňoval tři podmínky: má to být neznámá tvář, má být z Moravy a bude nejlepší, když to bude ženská.“

Podivil jsem se.

„A to jste vy, pane ministře?“

„Ano, to jsem já. Ale to není všechno. Já jsem měl být ministrem životního prostředí a o tom, že jsem ministrem dopravy, jsem se dozvěděl až z telefonu sekretářky pana premiéra při cestě vlakem do Prahy.“

Dál jsem se neptal a začali jsme nového ministra dopravy zasvěcovat do problematiky průplavu Dunaj-Odra-Labe a darovali panu ministru knihu Vodní cesty světa, která autorské dvojici Jaroslav Kubec a Josef Podzimek právě vyšla.

Vždy jsi byl blízko Nadace vodních cest a našeho časopisu stejného jména. Když se v roce 2001 nadace transformovala na obecně prospěšnou společnost s obráceným názvem Plavba a vodní cesty o.p.s., stal jsi se členem její správní rady.



Zasedání správní rady Nadace vodních cest v roce 1995 od leva Josef Podzimek, Leopold Zubek, Jaromír Šlachta, Vladimír Komárek

Pak se naše cesty rozešly. Ty jsi se stal, jako vysoce kvalifikovaný vodohospodář, ředitelem sekretariátu Mezinárodní komise pro ochranu Odry a já, kromě rodinných firem, se nejvíce angažuji pro obnovení prací na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Tak vidíš, jak se naše cesty stále potkávají.

Vážený příteli, milý Poldo, měl jsem Tě rád a vážil jsem si Tvé práce i Tebe osobně. Měj se tam nahoře dobře a drž mi v okruhu našich přátel dobré místo.

Tvůj Josef Podzimek - Egil

Hotelová loď PRESIDENT

Ing. Jan Viček - Odbor plavby, Ministerstvo dopravy ČR

Projekt hotelové lodě PRESIDENT je důkazem toho, že předběhnout dobu a být vizionářem se neseťkává v době snahy o realizaci nápadu s pochopením a teprve čas ukáže, že nápad byl správný, životaschopný a ekonomicky opodstatněný. A takových vizionářských projektů bylo ve firmě EKOTRANS MORAVIA a.s. mnoho (namátkou uvedme např. plovoucí hotel, kombinovaná kontejnerová doprava, vytváření společných podniků se silnými partnery v zahraničí, balená pitná voda, restaurační loď v Praze a mnoho dalších).

Dnes bych se chtěl věnovat představení projektu hotelové lodi PRESIDENT a porovnat tento koncept s podobnými loděmi dnes běžně fungujícím v Evropě a běžně zájždějími také po Labi na Vltavu až do Prahy. A proto vznáším také dotaz, zdali by nebylo zajímavé takovému porovnání podrobit i všechny další vizionářské projekty, které s velkým předstihem připravovala právě společnost EKOTRANS MORAVIA a.s. (dále jen ETM a.s.)

Vraťme se však k projektu hotelové lodě PRESIDENT. Tento koncept vznikl v roce 1990 (projekt byl dokončen v únoru 1991) a jeho cílem bylo nabídnout zcela novou turistickou atrakci v Sasku a Čechách na řekách Labi a Vltavě. Projekt chtěl ukázat zahraničním turistům malebné území kolem Labe a Vltavy od Dráždan, přes Česko-saské Švýcarsko, Portu Bohemicu, vinařské kraje kolem Žernosek, Roudnice n. L. a Mělníka až do Prahy a případně až pod Slapskou přehradu. Projekt tohoto typu nebyl ničím novým v Evropě, protože podobné lodě a turistické koncepty se již dávno realizovaly především na Rýně a Dunaji, avšak na Labi a Vltavě to byla určitě nová věc. A celý tento koncept se na Labi a Vltavě musel vypořádat se zcela specifickými podmínkami provozu, od nízkých vodních stavů na regulovaném Labi pod Střekovem až po nízké mosty na Hořínském kanálu. Navíc projekt řešil i problémy s úplně zastavenou plavbou z důvodu nízkých vodních stavů a naopak nabízel jednoduché zvýšení hotelové kapacity v Praze, která byla v 90. letech v Praze velmi poddimenzována. Technici z Českých lo-

Výletní loď "President" bude mít následující technické parametry:-

Celková délka	104,0 m
Šířka	10,4 m
Najvyšší pevný trnit	4,5 m
Posoc	0,85 m
Maximální rychlost (max.)	15,0 km/h
Počet kajut pro pasažery	44
Velikost kajuty	12,2 m ²
Počet pasažerů	88
Počet kajut pro posádku	11
Počet členů posádky	25

Pohonný systém loď zajistí 2 vodomety Schottel hnané dvěma diesely motory o celkovém výkonu 750 kW. Pro zlepšení nautických vlastností bude loď dále vybavena ankormidlovacím zařízením Schottel. Z navigačních pomůcek bude instalován radar s výchylkoměrem a echolot.

Na horní - "Vltavské palubě" bude umístěno 20 z celkového počtu 44 kajut pro pasažery, dále luxusní restaurace s kapacitou 90 míst, bar, recepce a vyhlídkový salón, který bude možno upravit jako kongresový sál. Na dolní - "Labské palubě" bude zbyvajících 24 hostinských kajut, sauna se galériem a melou posilovnou, kadeřnictví a 11 kajut lodní posádky.

Vybavení hotelové části je navrženo tak, aby vyhovovalo parametřům kategorie xxxx.

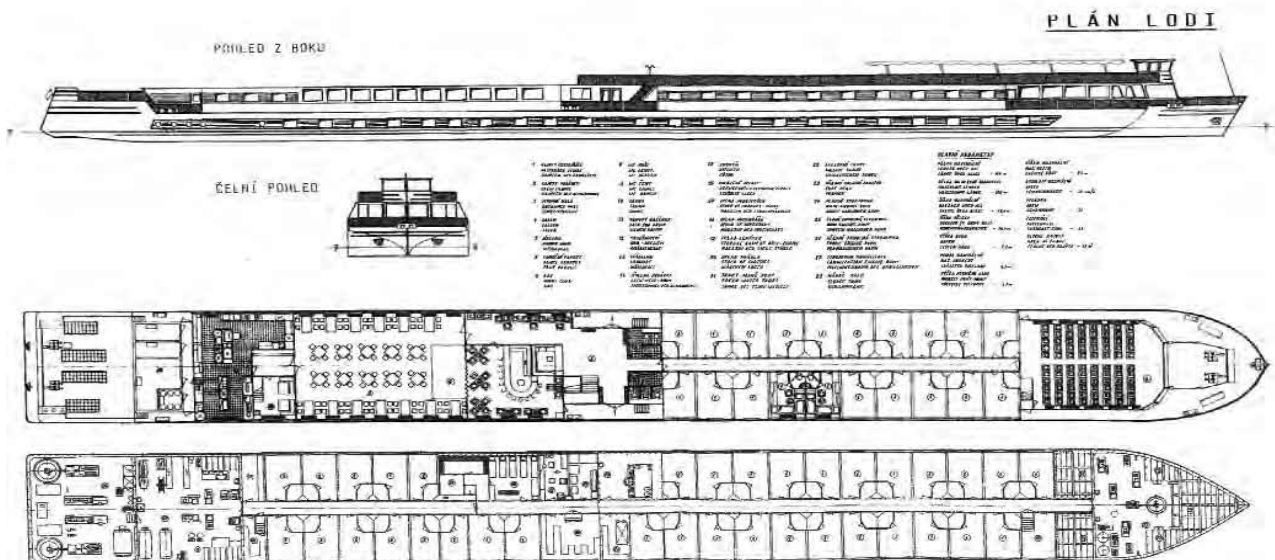
Kajuty pro pasažery budou dvoulůžkové (rozumí se 2 samostatné lůžka), všechny klimatizované s vlastní sprchou a WC. Budou zařízeny komfortním nábytkem, bostáe budou mít k dispozici

Technické parametry lodi PRESIDENT

dědic pod vedením ředitele Ing. Bretla a odborníci z ETM a.s. pak vytvořili projekt hotelové lodě, která by vyhovovala všem těmto omezujícím podmínkám. Pro představu otiskují technické parametry a generální plán plavidla, který byl zpracován ve studii ETM a.s. z roku 1991:

Ve studii byly podrobně zpracovány veškeré potřebné údaje – viz kopie z obsahu studie.

Zastavte se u kapitoly Náklady na výstavbu lodi. V této kapitole jsou podrobně zpracovány výrobní náklady na stavbu lodě, které jsou sumarizovány v závě-



Generální plán lodi PRESIDENT

rečné tabulce:

Je zajímavé, že z dnešního srovnání lze konstatovat, že vypočítaná cena (9,6 mil. DM) odpovídá ceně cca 180 mil. Kč a takováto výrobní cena je pro srovnatelnou loď reálná i v dnešní době.

Dále pak studie pokračuje podrobným a variantním výpočtem ekonomické efektivnosti celé investice a provozu hotelové lodi. Zjednodušeně lze říci, že efektivnost projektu vyžadovala cca 70% vytížení lodi. I toto číslo dnes snese srovnání se současnými provozovanými loděmi obdobného typu. Do Česka, respektive až do Prahy, dnes zajíždí cca 10 lodí hotelového typu různých západoevropských firem (viz. foto takovéto lodí ze štanické komory v Praze) a jejich provoz se dle mých informací vyplácí (jinak by samozřejmě nejzdily). Kapacita těchto lodí je dopředu i na rok až dva vybuchována.

A proč se tedy projekt ve své době nezrealizoval? Jednoduše proto, že ETM a.s. nenašla financování tohoto

vlastní zkušenost z tehdejší doby. Jako ředitel závodu vodní dopravy v ETM a.s. jsem byl vyslán vedením ETM a.s. do Vídně k prvotřídní evropské bance Bank Austria představit projekt a pokusit se zajistit úvěr na financování projektu. Vydal jsem se tedy ve své luxusní zelené Škodě 120 GLS do Vídně, vyzbrojen projektem, kolegyní Koláčkovou coby tlumočnicí a boží prostotou. Poprvé jsem po revoluci nemířil do Vídně za nákupy na Mexiko-platz, ale do špičkové rakouské banky žádat o úvěr 10 milionů marek. Před bankou však bylo problematické zaparkovat, protože veškerý prostor před bankou byl zaplněn černými limuzínami převážně značek BMW a MB. Nakonec jsem našel místočko ve druhé řadě černých limuzín, a tak jsem zde s úlevou svoji hráškově zelenou Š 120 GLS mezi těmito váženými značkami zanechal.

Jednání v bance probíhalo na první pohled velmi přátelsky, představitelé banky si celý projekt poctivě vyslechli, pokývali hlavami, převzali si materiály, pozvali nás do jejich závodní jídelny na oběd a po exkurzy po budouvě banky se s námi rozloučili se slovy, že dají brzo vědět jejich rozhodnutí. Tak jsme poděkovali, vyšli jsme ven z budovy banky a já jsem s hrůzou zjistil, že luxusní Š 120 GLS zmizela! Po chvíli zmateného hledání jsme se vrátili na vrátnici banky a zavolali jsme policii. Ta nám sdělila, že auto bylo odtazeno a udali nám adresu. Museli jsme tedy obětovat další nemalé peníze za taxíka, který nás odvezl až na periferii Vídně, kde jsme se s naším miláčkem opět setkali. Avšak jaké bylo mé překvapení, když za vydání auta požadovali 2600 šilinků! To byla pro nás astronomická částka, ale nakonec nám nezbylo nic jiného, než sesypat všechny valuty, co jsme měli, zaplatit a tentokrát i vynechat nákupy na Mexiko-platze.

A jaký byl výsledek mé mise s žádostí o úvěr ve Vídni? Banka nám nakonec úvěr odmítla, my jsme loď nepostavili a projekt skončil v šuplíku. Místo získání 10 mil. marek jsem do vídeňské pokladny přispěl z vlastní kapsy neskuřečných 2600 šilinků a získal jsem pocit velkého neporozumění od našich nových kapitalistických přátel i velké křivdy spáchané na mé, před bankou parkující Š 120 GLS. Dnes si na celý tento příběh vzpomenu vždy, když vidím v Praze kotvící zahraniční hotelové lodě pod cizí vlajkou a přemýšlím, jestli tehdejší odmítnutí poskytnutí úvěru nebylo jen klasickým odbouráním konkurence a v podstatě „ukradením“ nápadu a celého konceptu.

PRESIDENT

EKOTRANS MORAVIA a.s.

České loděnice, Praha a.s.

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE
2. TECHNICKÝ POPIS LODI
3. PARAMETRY VODNÍ CESTY, PLAVEBNÍ PODMÍNKY
4. NÁKLADY NA VÝSTAVBU LODI
5. PROVOZNÍ NÁKLADY - PROPOČET
6. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ
7. POPIS TRASY A NAVŠTĚVOVANÝCH MÍST

Obsah studie lodi PRESIDENT

projektu a to i přesto, že se vedení firmy o financování lodi velmi intenzivně snažilo.

Chtěl bych na dokreslení této snahy připomenout

Specifikace jednotlivých subnákladů			
Polozka:			
15 300	Kotelní vrátky (4 ks) Kotelní záleží	50 000,- DM 14 750,- DM	
	celkem	184 750,- DM	
15 400	- motor DFLUZ (2 ks) - převodovky STOMAG (2 ks) - vodomety SCHOTTEL (2 ks) - synchronizovací kuželozní SCHOTTEL - osvětlovací zařízení TRILON - DFLUZ	309 280,- DM 223 000,- DM 567 000,- DM 122 190,- DM 101 950,- DM	
	celkem	1 324 300,- DM	
15 500	- pneumatiková kanalizace TRILION-DFLUZ	40 000,- DM	
15 600	- cedar DFLUZ - posilovací svazky - video (7 ks) - rádioradiolony stálice - počítač PC AT - mobilní anténa vč. rozvodu - radiolance	29 000,- DM 1 000,- DM 2 050,- DM 25 000,- DM 47 500,- DM 11 100,- DM 6 000,- DM	
	celkem	121 600,- DM	
15 700	- výřezová dveře od fy HERMEX	257 200,- DM	
15 800	- sanitární jádra (55 ks) - televize (30 ks) - žaluzie (20 ks) - minipax + technická (50 ks) - video o velikostnímu ústrojí - vybavení předělov - vybavení kuchyně - chladicí boxy - sauna vč. vybavení	393 000,- DM 30 000,- DM 5 000,- DM 20 000,- DM 14 500,- DM 38 200,- DM 250 000,- DM 9 500,- DM 4 400,- DM	
	celkem	9 598 000,- DM	
	zakroužkovaně	9 600 000,- DM	
	- solarium		3 000,- DM
	- hudebnictví vč. vybavení		5 100,- DM
	celkem		778 100,- DM
	specifikované položky celkem		2 725 850,- DM
	zakroužkovaně		2 726 000,- DM
Na základě vyžadovaných nákladů zpracoval projektant výčetní cenou České loděnice Praha a.s. cenovou kalkulaci v následujícím členění:			
	materiál		93 705 000,- Kčs
	náklady na zpracování vč. zisku		58 126 000,- Kčs
	úplaty		16 487 000,- Kčs
	mana v Kčs		160 370 000,- Kčs
	mana v DM (1 DM = 13,30 Kčs)		9 198 000,- DM
	mana za projektovou, výrobní a předávací dokumentaci		400 000,- DM
	celkem		9 598 000,- DM
	zakroužkovaně		9 600 000,- DM

Náklady na výstavbu lodi PRESIDENT

Život není takový – je úplně jiný (51)

Ing. Josef Podzimek

Lid má bojovat o zákon jako o hradbu

Herakleitos, 530–480 př. n. l.

*Mému veškerému ministerstvu uloženo jest,
uvést ve skutek tento zákon*

František Josef I., 1901

Máte pravdu, pane prezidente. Když si uvědomím, že poslední zákon o vnitrozemské plavbě byl vydán v roce 1995 a i ten se průplavu D-O-L vyhnul, tak je nejvyšší čas vydat nový. Trochu jsem naivně posledních 20 let věřil, že D-O-L popostrčí kupředu příslušná vládní usnesení, ale těch bylo za toto období vydáno téměř deset, a to nepočítám různá memoranda i rezoluce EU, a nic, ale vůbec nic se nestalo. Spíše se to víc zamotalo.

O speciálním zákonu D-O-L mluvíme také více jak deset let a stále čekáme, že se jeho přípravy ujme příslušné ministerstvo nebo nově zřízené Ředitelství vodních cest (1998), ale také stále nic. Řešilo se pouze, za kolik a kdo by tento zákon eventuálně připravil. Celé poslední čtvrtstoletí jsme měli v čele státu vlády, které očividně vodní koridor D-O-L nechtěly, a tak všechna vládní usnesení jsou z pera úředníků, kteří dobře věděli, že mají zadání již tak nepochopitelnou a zamotanou stavbu ještě více zkomplikovat, oddálit či zlikvidovat na „věčné časy“. V tom jim vydatně pomáhali zelení aktivisté, lobbistické skupiny i my sami svojí nerozhodností a nejednotností.

Nyní nastala nová epocha vývoje. Nejvyšší muž ve státě, nový prezident České republiky, po 5 letech studií došel k závěru, že jde o nejdůležitější projekt pro Českou republiku, a úřednická vláda, byť v demisi, vodní koridor D-O-L dala do svého programového prohlášení:

„Vláda bude usilovat o vytvoření předpokladů pro dosažení splavnosti Labe. Vláda rovněž podpoří zpracování komplexní studie proveditelnosti a SEA vodního díla Dunaj-Odra. K tomu bude usilovat o zajištění nezbytných dohod ve věci tohoto díla se sousedními státy. Vláda vytvoří předpoklady pro způsobilost tohoto projektu k financování z fondů EU.“

I toto programové prohlášení vlády je trochu terminologicky nepřesné, tápající a neúplné, i když jsme se snažili jej opravit, ale přesto to je velký krok kupředu. Aby měla další nová vláda, která vzejde z nových voleb, při formulování svého programového prohlášení vlády snadnější práci, rozhodli jsme se uposlechnout hlavu státu a zadali jsme zpracování věcného záměru zákona o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. A proto, že tuto práci zatím nezadalo ani ministerstvo dopravy ČR, ani ŘVC ČR, ani hejtmani krajů ČR, ujala se tohoto kroku obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty. Asi je to tak správné. Vznikne tak dokument, který budou ovlivňovat především odborníci, a teprve potom se bude postupně posunovat do verze bližší realitě možného schválení. Uvědomil jsem si to tehdy, když první nabídka zněla: „Výpracuji návrh, který by sněmovna přijala.“ V rozporu s logikou jsem požadoval primárně vypracovat návrh, který by se nejvíce přibližoval požadavku: „*stručnou formou podchytit celou podstatu, historické postavení a význam vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe včetně nutných organizačních a finančních kroků.*“ Při této debatě jsme se dostali k poznání, že ani odborníci, kteří se celý život průplavem zabývají, se neshodnou, co je jeho nejdůležitější podstatou, prioritou a rozsahem.

*Já si myslím, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe
by si rozhodně vyžadoval speciální zákon*

Miloš Zeman, 2013

Nejprve se debata přesunula k názvu zákona. Tvrdohlavě jsem trval na názvu vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, ke kterému jsme se dopracovali před více než pěti lety a který nejvíce vystihuje jeho komplexnost. Jsem ze své osobní zkušenosti přesvědčen, že dodnes ani odborníci léta spojení s D-O-L, na rozdíl od našeho prezidenta, nepochopili důležitost tohoto názvu. Sám jsem při rozhovoru pro náš časopis Vodní cesty a plavba ještě před prezidentskou volbou byl Milošem Zemanem opraven: „*Pane Podzimku, nepleťte se, není to průplav, ale vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.*“ Tato osobní zkušenost mne přesvědčila, že Miloš Zeman, jako ekonom a prognostik, po pětiletém studiu materiálů, které jsem mu poskytl, pochopil celý rozsah problému. Jsem osobně přesvědčený, že je to v naší zemi jediný vysoce postavený politik či státní úředník, který vodní koridor D-O-L pochopil v celé jeho složitosti a významu pro prosperitu České republiky, jako jediného státu ze všech 28 zemí EU, který není přímo, nebo kvalitní vodní cestou nepřímo, spojený s mořem.

Byl mi také předložen víc jak šestistránkový materiál, co všechno má věcný záměr zákona obsahovat a jakou musí mít strukturu. Přiznám se, že jsem tento materiál nečetl a číst nebudu, abych ještě na začátku neztratil přesvědčení, že může existovat vláda, parlament i senát, který schválí materiál k přípravě a realizaci nejvýznamnějšího projektu pro naši zemi, aniž bude poplatný něčemu, někomu či vžitým formalitám. Zvláště když to žádá a pochopí prezident republiky. Pokusím se proto formulovat, co by zákon o D-O-L měl obsahovat, a to jako úplný laik v životě politickém, ale jako technik, který se projektem zabývá více jak 50 let na různých pozicích provozu, údržby a výstavby objektů na vodních cestách České republiky a se znalostí vodních cest celého světa.

Co by měl věcný záměr zákona obsahovat:

Naprostý přesný název Zákon o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. A aby se nezapomnělo třeba na Baťův kanál, nebo horní Vltavu, mohl by se tento název případně ještě rozšířit o slova „...a navazujících vodních cest.“

Konstatování, že nejde o novou výstavbu, ale o dokončení vodní cesty, jejíž budování bylo nařízeno zákonem č. 66 o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek z 11. června 1901, a jehož pokračování bylo upřesněno zákonem č. 50 Sb./1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu úrodných přehrad a pro využití vodních toků.

Bylo by vhodné uvést, že vodní koridor je součástí přístupové smlouvy ČR do EU a je v souladu s rezolucí Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 1473 ze dne 25. 11. 2005 či dalších významných dokumentů vydaných v ČR a EU.

Podpořit tvrzení, že nejde o nový projekt, stručným přehledem již vybudovaných vodních děl na Labi, Odře a Moravě, včetně prostavěných částky procentuálně vztažené k úplnému dokončení D-O-L.

Důrazně uvést všechny přínosy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe:

V oblasti vodní dopravy jako nedílné součásti dopravní soustavy České republiky i propojené soustavy evropských vodních cest;

Zdůraznit jeho přínos jako cenového regulátoru, význam pro zahraniční obchod a konkurenceschopnost našeho průmyslu a zemědělství;

Zdůraznit, že jde o transevropskou dopravní cestu, která propojí síť evropských vodních cest, poskytne ČR kvalitní přístup k mořím a jejich přístavům a dá možnost volby v „mírových“ i krizových obdobích (přeprava tekutého plynu, ropy a dalších surovin);

V oblasti vodního hospodářství s hlavním aspektem na protipovodňovou ochranu přílehlých území, udržení vody v krajině a přečerpávání vody pro zemědělství a průmysl i pro zajištění zásobování pitnou vodou vodohospodářsky deficitních oblastí zvláště střední Moravy; je nutno zajistit zákonem urychlené jednání na půdě Dunajské komise a s příslušnými zeměmi o přečerpávání vody z Dunaje po vzoru průplavu Dunaj-Mohan.

Zdůraznit ekologické přednosti vnitrozemské vodní dopravy a vodního koridoru D-O-L v oblasti související s emisemi CO₂ a dalšími škodlivými emisemi, nehodami, hlukem apod.; upozornit na posílení územního systému ekologické stability včetně budování nových biotopů a jejich propojení;

Definovat energetické funkce D-O-L výstavbou průtočných a přečerpávacích elektráren; připomenout význam vodní dopravy pro budování dalších bloků jaderných elektráren a jejich provozu (doprava nadrozměrných nákladů, chladicí voda); konstatovat, že jde o nezastupitelný regulátor výroby el. energie včetně kompenzace výpadků solárních a větrných elektráren;

Význam pro hospodářství – okamžitá výstavba více-modálních logistických center a průmyslových zón (Ostravsko a další); podpora zemědělství – rybolov, závlahy a levnější doprava zemědělských produktů a surovin;

Výrazný přínos pro turistiku a sport – nové možnosti v rozvoji těchto aktivit v návaznosti na rozvoj regionů, zlepšení života a zdraví obyvatel; rozvoj sídel s možností v Evropě a ve světě oblíbeného bydlení u vody a na vodě.

Dlouhodobé a významné zvýšení zaměstnanosti v ČR a střední Evropě při výstavbě a provozu vodního koridoru D-O-L.

Rozhodující projekt pro možnost čerpání evropských dotací po roce 2015 na nadnárodní infrastrukturní projekty. Formulovat zákon tak, že jde především o zájem ČR

v kontextu celé EU a uchovat si kontrolu nad celým projektem. Nevymlouvat se na stanoviska sousedních států. My je musíme získat a zainteresovat, a ne se ptát, jestli my, Češi, ten projekt máme chtít. Jde o zájem ČR, která je „srdcem Evropy“ s nejnižším místem (Moravská brána) mezi rozvodím Dunaje a Odry. To je naše rodinné stříbro, které musíme zhodnotit. Zde musí jít o jednoznačné konstatování a ne o výměnný obchod jako v případě zákona z roku 1901 (za výstavbu alpské železnice).

Univerzálnost projektu D-O-L musí být hlavní a přesně definovanou částí zákona. Musíme se poučit právě ze zákona z roku 1901, kde jeho zpochybňování bylo právě založeno na v zákoně zdůrazněných dopravních přednostech a na opomenutí potřeb zemědělství a energetiky.

Dále důležitým aspektem zákona musí být jeho přesně definovaný územní rozsah:

- právě název vodní koridor D-O-L umožňuje neoddělovat, ale do zákona začlenit jako první etapu dokončení D-O-L vodní dílo Děčín a vodní dílo Přelouč na Labi;
- nezavíral bych oči jako dosud nad všeobecně známou pravdou, že k plnosplavnosti je výhledově nutno počítat na Labi ještě se stupněm Malé Březny;
- dokončení splavnění Vltavy do Českých Budějovic je nutno zahrnout do zákona jako vodní cestu napojenou na vodní koridor D-O-L;
- připustit splavnost Labe do Hradce Králové;

Významnou částí zákona musí být územní ochrana trasy D-O-L s možností její optimalizace a s přesně určeným termínem. Současná územní ochrana nesmí být zrušena dříve, dokud nebudou schváleny dílčí úpravy.

Musí být termínově stanoveno rozhodnutí o zásadní koncepci vedení trasy D-O-L (Moravou do Dunaje, průplavem z Moravy do Dunaje, průplavem z Moravy do Váhu a Dunaje).

Zákonem musí být stanovena projektová koordinace dalších významných staveb. Jde zejména o nově navrhovaná zásadní protipovodňová opatření s povodňovou ochranou poskytovanou D-O-L (společná hrázová tělesa suchých poldrů, silničních a železničních staveb, využití funkce bypassů kolem měst apod.). Současně návrhy trasy vysokorychlostní železnice a vodního koridoru D-O-L musí být koordinovány tak, aby došlo k celkovým úsporám (souběh tras obou infrastrukturních staveb, stejné minimální poloměry oblouků, využití hrázových těles a tunelů, minimalizace zemních prací).

SEVERNÍ, BALTSKÉ, ČERNÉ.
Ke všem třem mořím může v nejbližších desetiletích vést z Česka společná cesta po vodě pro nákladní i rekreační lodě. Sen o velkém průplavu má svou historii, svou romantiku i tvrdé ekonomické důvody. Přesto zůstáváme jediným průmyslovým státem Evropy bez společného přístupu k moři. Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe byl místo povětivého posouzení dosud spíše obětí politiky.

ČEŠI – NÁROD TŘÍ MOŘÍ

PLÁNY NA SPOJENÍ ČESKÝCH ŘEK S MOŘEM EXISTUJÍ OD DOB KARLA IV.

HISTORIE S NÁDECHEM romantiky pochází z 19. století Karla IV., který chtěl připojit své území k mořím a k Baltu, a ke střední Evropě. Vizey z Labe, Odry a Dunaje se staly součástí jeho plánů. V roce 1842 byl schválen zákon o vodní dopravě, který měl umožnit spojení těchto řek s mořem. Až o více než 150 let později se projekt objevil jako součást evropské infrastruktury. V roce 1901 byl schválen zákon o vodní dopravě, který měl umožnit spojení těchto řek s mořem. Až o více než 150 let později se projekt objevil jako součást evropské infrastruktury. V roce 1901 byl schválen zákon o vodní dopravě, který měl umožnit spojení těchto řek s mořem.

Koordinovat vydávání pozemků v rámci církevních restitucí s územní ochranou D-O-L (poučit se z dálnice do Hradce Králové – p. Havránková).

Musí se přesně, avšak střízlivě definovat zatřídění příslušných úseků vodního koridoru D-O-L podle klasifikace vodních cest v Evropě s možnou etapizací jejího zlepšování. Zákon se musí vypořádat se snahou definovat, co je to malá a velká plavba, ale vždy s nadřazeným obecným pojmem vodní doprava.

Neméně důležité je vyřešit, byť výhledově, velmi těžkou otázku, pod jaký rezort přípravu, realizaci a provoz vodního koridoru D-O-L začlenit. Poučit se z historie: ministerstvo veřejných prací, ÚSVH – ústřední správa vodního hospodářství bez ministra, ministerstvo lesního a vodního hospodářství, ministerstvo životního prostředí až po špatně definovatelnou „spolupráci“ ministerstva dopravy a ministerstva zemědělství. Poučit se ze zahraničí: průplav Rýn-Mohan-Dunaj, průplav Seina-Sever a další – například mezinárodní projekt splavnění Mosely a k tomu ustavená mezinárodní akciová společnost s účastí 3 států. Uvážit také možnost podobné, ale samostatné, instituce jako je SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury).

Samostatně je nutné řešit Ředitelství vodních cest a jeho posílení pro možnost aktivního plnění zákona o vodním koridoru D-O-L.

Uvážit zřízení fondu D-O-L po vzoru zákona pro splavnění řek z roku 1931. Vyvarovat se chyby tohoto zákona, který preferoval české řeky na úkor řeky Moravy (kritika Tomáše Bati: „*O zemi Moravskoslezské zmiňuje se tento zákon jako o neznámé zemi, v níž otázky vodocestné se ponechávají k rozřešení soukromým podnikatelům, kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský.*“)

Jelikož jde o dlouhodobý a zásadní projekt pro naši zemi, je nutno vytvořit kontrolní systém věcného i časového plnění s týmem odborníků, odpovědných přímo vládě. **Nenajde-li se lepší způsob, tak vytvořit vládního zmocněnce pro vodní koridor D-O-L.**

Usilovat o zařazení vodního koridoru D-O-L mezi prioritní projekty dopravní infrastruktury EU. Vzorem nám může být prioritní projekt č. 30 pro realizaci vnitrozemské vodní cesty Seina-Šelda, nazývaný průplav Seina-Sever, nebo prioritní projekt č. 18 – vodní cesty Rýn/Maasa-Mohan-Dunaj. K dosažení tohoto cíle musí být zákonem uloženo uchování vodního koridoru D-O-L mezi dopravními projekty evropského významu TEN-T.

Tím jsme se dostali snad k poslednímu problému. Zákon o D-O-L musí definovat financování. Musí umožnit kombinaci státních, evropských i soukromých finančních prostředků. Také musí řešit etapizaci. Doporučuji žádnou etapu – s výjimkou VD Děčín, VD Přelouč

a dokončení horní Vltavy – nedefinovat a ponechat na vývoji, který určí, kde je potřeba největší, příprava nejpokročilejší a průchodnost nejreálnější. Každou etapu lze definovat jako téměř soběstačnou a užitečnou. Příkladem může být výstavba průmyslové zóny Norimberk, která byla téměř dokončena o 10 let dříve, než byla napojena na průplav Rýn-Mohan-Dunaj.

Milý čtenáři, rozhodl jsem se toto povídání, které navazuje na padesát předchozích článků pod názvem Život není takový – je úplně jiný, psát úplně z hlavy, bez opisování z mnoha dřívějších materiálů, i bez pročení pravidel pro vytvoření věcného záměru zákona. Bude zde nutno jistě mnoho potřebných částí doplnit, ale má to jednu přednost – jde pouze a pouze o zdravý rozum, nezatížený často nepotřebnými politickými, rezortními či lobbistickými znalostmi, které často brání rozhodnutí a tak oddalují stále a stále dokončení vodního koridoru D-O-L a to napříč politickými stranami, režimy i válkami. Pakliže to není právě primárním úmyslem.

Na kompromis je času dost, neboť vyznávám heslo Napoleona Bonaparta: *ODVAŽ SE A PAK SE UVIDÍ.*

K tomu musím přidat z Mudrosloví národu slovanského ve příslovích od F. L. Čelakovského: *ZÁKON JAK ZVON; KDOŽ HO SLYŠÍ, NEBIJE-LI SRDCE.*

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

Zdeněk Žák, ministr dopravy v demisi

Byli bychom blázni, kdybychom kanál Dunaj–Odra–Labe nechtěli stavět

★ Rozhovor



Roman Šitner

roman.sitner@economia.cz

HN: Prosazujete i vybudování kanálu Dunaj–Odra–Labe. Proč?

Jestli to chcete vědět, přečtěte si knihu Jana Antonína Bati *Budujeme stát pro čtyřicet milionů*.

HN: A je nějaká aktuální studie?

Tak ta je jasná. Jde o jednu z posledních příležitostí, jak tady velkou věc zainvestovat z evropských peněz. Byli bychom blázni, kdybychom to neudělali.

HN: A nepřipravil by kanál o zakázky například ČD Cargo, které je v problémě?

Vůbecne, to je úplně falešná stopa. To nejsou soupeři. Naše civilizace je závislá na energiích, které se dovážejí – hlavně ve formě ropy – z ob-

lastí reprezentovaných nám nepřátelskými kulturami. Musíme se zajímat, jak tato rizika diverzifikovat. Musíme klást důraz na energie, kde jsme soběstační, to jest elektrickou energií a pak na energii, kterou jsme schopni lépe distribuovat.

Pokud je dnes levnější dovézt uhlí z Vietnamu než ho kopat v Karvině, a hrozí, že nám někdo zavře kohouty s ropou, tak potřebujete kanály, jak sem to uhlí dostat. Železniční doprava je ekologická, ale je mnohem dražší právě pro obrovské množství dopravovaných substrátů.

HN: Není lepší dát ty peníze do vysokorychlostních tratí?

My ale chceme obojí. Kdo má dobrý projekt, tak si ho obhájí, kdo nemá žádný, nedostane nic, kdo má deset projektů, dostane na deset projektů. Výsledek našich válek s Evropou je, že se nám vzdalují vysokorychlostní tratě i voda.

HN: A v čem je chyba?

Myslím, že se o to dřív moc nebojovalo a teď už se bojuje. Je to s kanálem pět minut po dvanácté, ale věříme, že se to dá zachránit.

PONDĚLÍ 19.08.13

Technologie pro vodní cesty a protipovodňovou ochranu

Protipovodňová ochrana membránového typu paláce Žofín, Praha



Palác Žofín byl při katastrofálních povodních v roce 2002 zcela zatopen

Protipovodňová ochrana membránového typu Main Point Karlín, Praha

Přístavní molo - Veslařský klub Smíchov, Praha



OCELOVÉ KONSTRUKCE JEZŮ A PLAVEBNÍCH KOMOR
České Vrbné Hluboká nad Vltavou



Hněvkovice



Strojírny Podzimek, s.r.o.
Čenkovská 1060
589 01 Třešť

Jez České Vrbné



www.podzimek.cz/machinery





Dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe: Není otázkou zda, ale kdy!

2039

Ministerstvo dopravy ČR zahájilo k 1. září 2013 přípravu dokončení vodního koridoru D-O-L. **Příprava a realizace této koncepce nese všechny znaky moderních metod integrovaného plánování. Ministerstvo dopravy ČR bude proaktivně spolupracovat s ostatními resorty, stejně jako s kraji, obcemi a zájmovými svazy.**

Víceúčelový vodní koridor Dunaj–Odra–Labe je koncepcí zahrnující velké množství vodohospodářských staveb s vazbou na rozvojové infrastrukturní projekty regionů, měst a obcí. Jednotlivé dílčí úseky mají multifunkční efekt a budou mít okamžitý přínos pro protipovodňovou ochranu území nebo hospodářský a regionální rozvoj. Velký důraz bude kladen na problematiku ochrany životního prostředí.

Základní milníky koncepce:

Studie proveditelnosti	2013 – 2014
Jednání s okolními státy na vedení trasy a financování	2013 – 2017
Jednání s kraji a obcemi, aktualizace územních plánů	2014 – 2017
Zpracování koncepce a posouzení v procesu SEA	2014 – 2015
Realizace úseků vodního koridoru s protipovodňovou funkcí	2018 – 2022
Postupné dokončení vodního koridoru D-O-L pro plynulou vodní dopravu a zajištění multiplikačních efektů - po úsecích	2023 – 2039



„Koncepcí dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe s tak zásadními multiplikačními efekty celé řady oborů je apolitickým a nadčasovým rozhodováním. Myšlenky našich úspěšných předků je potřeba uvádět do obrazu současných potřeb a výrazné rozvojové příležitosti je poskytnout pro další generace, které chtějí hrdě žít a pracovat v České republice.“

Zdeněk Žák, ministr dopravy

