

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2014



*Velký čínský průplav*

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



**Povodí Moravy, s.p.**

Dřevařská 11, 601 75 Brno

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



**Povodí Vltavy, státní podnik**

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

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



**Povodí Labe, státní podnik**

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



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

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394  
e-mail: [vrvv@vrvv.cz](mailto: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](mailto: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](http://www.pod.cz)



**ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU**

APL - Asociace lodního průmyslu

U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5

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



**projektová a inženýrská činnost**

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492

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



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

**SWECO**

PRAHA  
Táborská 31  
Tel. 291 102 242  
[paha@sweco.cz](mailto:paha@sweco.cz)

BRNO  
Minská 18  
Tel. 541 214 973  
[brno@sweco.cz](mailto:brno@sweco.cz)

OSTRAVA  
Varenská 49  
Tel. 596 638 329  
[ostrava@sweco.cz](mailto:ostrava@sweco.cz)

ČESKÉ BUDĚJOVICE  
Zátkovo nábřeží 7  
Tel. 386 103 611  
[c.budajovice@sweco.cz](mailto:c.budajovice@sweco.cz)



**Pöyry Environment a.s.**

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

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



**Zakládání staveb, a.s.**

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4

Tel.: 244 004 111

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

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

**METROSTAV**



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

**PSG – International a.s.**

Kišchova 1732/5 140 00 Praha 4

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

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



**akciová společnost**

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

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



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

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

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



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

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

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



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

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

**ČSPL**



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

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

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



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

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



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

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



**ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



**INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA**

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

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

tel./fax: 312 283 702, 718

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

e-mail: [kozyeny.petr@volny.cz](mailto:kozyeny.petr@volny.cz)

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

e-mail: [petr.kozyeny@petrkozyeny.cz](mailto:petr.kozyeny@petrkozyeny.cz)



**Národní strojírenský klastř, z. s.**

Ruská 2887/101, 703 00 Ostrava – Vítkovice

Telefon: 595 957 008, E-mail: [klastr@nskova.cz](mailto:klastr@nskova.cz)

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



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8

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



### STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

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



### Ředitelství vodních cest ČR

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



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY

### Agentúra rozvoja vodnej dopravy

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

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

### REDAKČNÍ RADA

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

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

### Objednávky a inzerce:

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

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

### DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

### Obsah

Úvodní slovo ministra zemědělství ČR Ing. Mariana Jurečky.....	2
<b>Vodní dílo Štvanice slaví 101 let</b> Michaela Pohůnková.....	3
<b>Zpráva o průzkumné plavbě „Odrizněme Odru od mýtů“</b> Ing. Josef Tobola.....	4
<b>Konec mýtů na Odře</b> Vojtěch Mynář.....	7
<b>Otvorenie I. etapy Zemplínskej vodnej cesty</b> Ing. Eva Kolesárová.....	8
<b>INWAPO: Mezinárodní jednání o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe</b> Ing. Nina Šmidrkalová.....	10
<b>Čína se zajímá o spolupráci na rozvoji českých vodních cest a plavby</b> Tomáš Kolařík.....	14
<b>Putování po čínských vodních cestách (2. část)</b> Tomáš Kolařík.....	15
<b>Vodní cesty, česká zakletá princezna - Nedostatečné povědomí o strategickém projektu Dunaj-Odra-Labe</b> Ing. Jiří Kotrba, Tomáš Kolařík.....	22
<b>Zákon o líniových dopravních stavbách</b> Ing. Petr Forman.....	26
<b>Stanovisko k věcnému záměru zákona o líniových dopravních stavbách</b> Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.....	27
<b>Dopis předsedy vlády ČR Bohuslava Sobotky ve věci rozvoje vodních cest.....</b>	28
<b>Návrh usnesení vlády ČR k záměru zákona o líniových dopravních stavbách.....</b>	30
<b>Závěry konference TRANSPORT - vodní cesty jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury.....</b>	31
<b>18. ročník mezinárodní konference TRANSPORT</b> Ing. Ivan Hošek.....	32
<b>Výzva hospodářských komor ČR, Polska a Slovenska k rozvoji vodních cest.....</b>	34
<b>Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2014 uděleny.....</b>	35
<b>OPD2 a vodní cesty</b> Ing. Petr Forman.....	36
<b>Stanovisko – připomínky k dokumentaci Evropské komise a k Operačnímu programu Doprava 2014–2020 (OPD)</b> Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.....	37
<b>Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje</b> Ing. Jan Bukovský, Ph.D.....	39
<b>Litva skončila s plynovou závislostí na Rusku, Impozantní náklad na palubě vnitrozemské lodi</b> Z domácího tisku.....	41
<b>Významné postavení plavby ve světě.....</b>	42
<b>Kniha BEZPEČNOST, HROZBY A RIZIKA V 21. STOLETÍ.....</b>	43
<b>Novinky Pražské paroplavební společnosti</b> Bc. Jan Hamza.....	44
<b>Vznikl Vševitavský spolek. Sjednocuje lidi od řeky</b> Martin Baroš.....	47
<b>Mořští kajákáři si oblíbili dolní Vltavu aneb plavba Praha-Mělník</b> Vítek Jindřel.....	48
<b>Vědci odhalili největší obchodní dálnici pravěku</b> Z domácího tisku.....	50
<b>Vltavu v Praze mohou brázdít vodní tramvaje</b> Z domácího tisku.....	51
<b>Život není takový - je úplně jiný (55)</b> Ing. Josef Podzimek.....	52



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Nová třetí paralelní plavební komora Shaobo na velkém (císařském) průplavu v Číně otevřená plavbě v roce 2012 (rozměry 260 x 23 x 5 m)

Foto: Tomáš Kolařík

# Úvodní slovo ministra zemědělství ČR



Vážení čtenáři,

letos se konají oslavy 101. výročí existence vodního díla Štvanice na ostrově, který bezpochyby dotváří krásnou scenérii řeky Vltavy v Praze. Oslavu bylo nutné posunout od stého výročí v r. 2013 o jeden rok, neboť loňská povodeň připravila vodohospodářům zcela jiné starosti než vzpomínku na historii ostrova Štvanice.

Dnešní podoba Štvanice je výsledkem profesionálně odvedené práce českých vodohospodářů, techniků a architektů. Představuje komplex stavebních objektů velmi harmonicky sladěných – pevného Helmovského jezu a malé vodní elektrárny na horní špičce ostrova, vorové propusti u holešovického – tedy levého – břehu a pohyblivého jezu s plavebními komorami při karlínském břehu pod Hlávkovým mostem. Kromě vodní cesty umožňuje ostrov křížení silniční a tramvajové dopravy. Navíc na dolním okraji překlenuje Vltavu železniční most – Negrelliho viadukt, který byl do r. 1910 nejdelším mostem v Evropě. A připomeneme-li trasu metra v podzemí, lze bez výrazné nadsázky prohlásit, že **ostrov Štvanice je významnou dopravní tepnou Prahy**. Plavební komory jsou významnou součástí vltavské vodní cesty (a proplaví se jimi ročně více než 10 000 různých plavidel), malá vodní elektrárna vyrábí průměrně 19 GWh/rok a sportovní kanál i vorová propust slouží sportovní i rekreační plavbě.

Již 101 let Štvanice slouží všem zmíněným moderním a zčásti i některým původním účelům. Při ohlédnutí za historií tohoto významného ostrovního komplexu s pře-

kvapením zjišťujeme, co vše se zde odehrávalo – štvanice psů na zvěř v dřevěné aréně, existovala zde pražská ledárna, restaurace s tanečními sály, porodnice apod. Již v roce 1565 zde byly uspořádány veřejné závody ve střelbě z ručnic a s odstupem 400 let odtud vysílala Československá televize. V pestrém výčtu bylo by možné pokračovat dál.

Malá vodní elektrárna i komplex Štvanice přežily dvě velké povodně a všechna díla a zařízení jsou díky péči Povodí Vltavy s. p. v bezvadném stavu.

Nelze opomenout, že historie i vybavení Štvanice souvisí velmi úzce se splavněním Vltavy od Mělníka proti proudu řeky, které bylo zahájeno projektem „kanalizování“ řek z roku 1901. **Splavnění vodních toků – Labe a Vltavy – pokračovalo výstavbou dalších stupňů s plavebními komorami na obou řekách a mělo by i nyní pokračovat, neboť jde o ekologicky pozitivní a nízkonákladovou možnost přepravy velkých nákladů.** V tomto smyslu také Ministerstvo zemědělství v roli zakladatele státních podniků Povodí podporuje spolupráci v oblasti rozvoje a zkvalitnění vodních cest. Rovněž jejich údržba, zejména odstranění následků povodní, je předmětem podpor zabezpečovaných mnou řízeným resortem. Uvítáme další prohloubení spolupráce s Ministerstvem dopravy zejména s ohledem na nutnost zapojení finančních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury tak, aby se podmínky pro plavbu zlepšily a hlavně byly udržitelné.

Komplexu na Štvanici a jejím správcům přeji do dalších let úspěchy, zachování historického odkazu a také další rozvoj tohoto díla.

Ing. Marian Jurečka  
ministr zemědělství



# Vodní dílo Štvanice slaví 101 let

Michaela Pohůnková – Povodí Vltavy státní podnik



Vodní dílo Štvanice v Praze slaví letos 101. výročí. Akci k této příležitosti slavnostně zahájil ministr zemědělství Marian Jurečka.

„Vodní dílo Štvanice více než sto let vykonává svoji vodohospodářskou funkci a už několikrát prokázalo, že dokáže odolat i tak náročné zkoušky, jako byly povodně. Stále slouží k přepravě lodí, rekreaci a výrobě elektřiny. Dnešní podoba vodního díla Štvanice je výsledkem profesionálně odvedené práce českých vodohospodářů, architektů a techniků. Je ukázkou zdařilého propojení techniky, elegance a funkčnosti,” řekl ministr zemědělství Marian Jurečka.

Součástí slavnostního setkání bylo i předání ceny

Ing. Libora Záruby. Hlavním smyslem této ceny je ocenění konkrétní osoby, která vykonala významnou aktivitu prokazatelně směřující k rozvoji vodních cest a plavby v České republice. Cenu si tentokrát odnesl Ing. Jiří Kremsa a Ing. Petr Forman (viz. str 35).

Vodní dílo Štvanice je soubor vodohospodářských staveb, vybudovaných počátkem minulého století na pražském ostrově Štvanice, ve formě nábrežních zdí, Helmovských jezů, vorové propusti, plavebních komor a malé vodní elektrárny. Stavba samotného komplexu probíhala v letech 1907–1913 a realizovala ji firma Müller a Kapsa.

U levého břehu je situován pevný jez s charakteristickým půdorysným tvarem písmene S. Jez je pevný betonový, obložený kamennými kvádry. Vlevo je umístěna vorová propust. Přímo na špičce ostrova Štvanice je malá vodní elektrárna, která v roce 1984 prošla kompletní rekonstrukcí.

„Tato pohledově vysoce exponovaná budova elektrárny ve středu Vltavy leží na území pražské památkové rezervace a v roce 2002 byla prohlášena kulturní památkou. Vážím si, že mohu být u toho, kdy toto vodní dílo překročilo 100 let a jeho funkci nijak významně neohrozily ani povodně ani jiné hydrologické extrémy v minulých letech,” řekl generální ředitel Povodí Vltavy Ing. Petr Kubala.

Další částí vodního díla jsou plavební komory pod Hlávkovým mostem, které jsou velmi intenzivně využívány, zejména pro rekreační plavbu, a pohyblivý jez situovaný mezi pravým vltavským břehem a zdí plavební komory. Pod jezem je provozován sportovní vodácký kanál.

Slavnostní setkání u příležitosti 100. výročí existence této stavby bylo plánováno již na minulý rok, avšak červnová povodeň 2013 připravila vodohospodářům jiné starosti, a tak toto setkání proběhlo až letos při oslavě 101 let.



# Zpráva o průzkumné plavbě „Odřízneme Odru od mýtů”

Ing. Josef Tobola – český spoluorganizátor průzkumné plavby

Dne 24. září 2014 vyplula ze Štětína a dne 2. října 2014 doplula do Koźle klasická říční loď typu BP-500 (zatížení 500 tun – rozměry 45x9 m) s tlačným člunem Dommil-3 s vybavením a měřícím zařízením, které mělo **prověřit dva hlavní parametry omezující plavbu na oderské vodní cestě, tj. průjezdnou výšku pod mosty a plavební hloubku**. Na lodi byly naloženy dvě řady kontejnerů. Spodní kontejnery byly obvyklé (průmyslové, nákladní). Horní vrstva byla tvořena obytnými, sanitárními kontejnery a zasedací místností, což byla kombinace dvou obytných kontejnerů. Kontejnery byly uspořádány napříč k ose plavidla. Jejich výška je v kombinaci  $2 \times 2,6 \text{ m} = 5,2 \text{ m}$ . Pod nimi bylo dno člunu o výšce 0,4 m, který se přidal k celkové výšce nákladu a dával celkovou výšku 5,6 m lodě se standardními kontejnery. Konferenční kontejner měl výšku o 20 cm vyšší, než je standardní výška kontejneru. To znamená, že skutečná výše této testovací soupravy byla součtem  $2,6 + 2,8 + 0,4 = 5,8 \text{ m}$ . Od této hodnoty musí být odečten ponor lodi, který je variabilní v závislosti na hmotnosti nákladu a / nebo předřadníku. Pořadatelem akce bylo Sdružení polských kapitánů a otcem myšlenky byl předseda této organizace kpt. Czesław Szarek, který nejen poskytl své loď, ale významně se podílel na financování celé akce. **Po celou dobu plavby byli přítomní 3 kapitáni a lodní personál a pracovníci firmy Apogeo, která prováděla měření hloubky hloubkovým sonarem ve spojení s GPS a odesláním pulzů po 1 sekundě, kdy každý impuls měl striktně přiřazenou délku a šířku souřadnic (tedy ve vztahu k rychlosti v lodi na dně – po cca 4 m)**. Měření bylo zapsáno do souboru a může být kdykoliv prokázáno vzhledem k mapám a umístěním v korytě řeky. Měření průjezdné výšky pod mosty se skládalo ze skutečné výšky naloženého plavidla, která se snížila jeho ponořením a výškou od vodní hladiny na horní nejvyšší části lodi (v tomto případě jeho nákladu). Pak geodetickou latí byla měřena vzdálenost od tohoto bodu ke spodní části konstrukce mostu, pod kterým se plouvalo. Údaje jsou zaznamenány v tabulce, v níž každému mostu je přiřazena hodnota, která se vztahovala k hladině vody v nejbližším měřícím monitorovacím místě (informace prostřednictvím internetu z hydrometeorologických služeb IMGW).

**Na přídi lodě byly umístěny 4 vlajky (polská, německá, česká a vlajka EU), což charakterizovalo složení účastníků plavby a evropský význam Odry.** Po celou dobu plavby byla přítomná Gabriela Tomik, zplnomocněnkyně



Tlačná souprava, která podnikla Rejs prawdy, připlouvá do přístavu v Krapkowicích

primátora Kedzierzyna–Koźle pro Odru a zástupci polských podnikatelských subjektů, kteří mají zájem obnovit plavbu ze Štětína do Koźle. Při zahájení se konala tisková konference, které se zúčastnili zástupci místní a krajské samosprávy, přístavu Štětín, zástupci vysokých škol, turistických organizací a řady novinářů.

**Taktéž v průběhu plavby se na jednotlivých zastaveních kanaly schůzky se zástupci samospráv a novináři, ale i s poslanci polského a evropského parlamentu, kteří podporují tuto akci a zavázali se prosazovat myšlenku obnovy plavby po Odře s spojením do ČR a následně s koridorem D-O-L.** Českou stranu v průběhu plavby reprezentoval Ing. Josef Tobola, člen ČPVŠ, který zde rovněž zastupoval spolupořadatele akce, společnost Trans International Logistic Centrum (která připravuje nadnárodní logistické centrum Gorzyczki-Věřňovice a mimo jiné přístav Bohumín-Ostrava). **Závěrečné části plavby se zúčastnila čtyřčlenná delegace statutárního města Ostravy, vedené zastupitelem a bývalým europoslancem Vojtěchem Mynářem, která se rovněž zúčastnila závěrečné hodnotící konference u primátora Kedzierzyna–Koźle a jejíž účast byla významně zaznamenána v polských sdělovacích prostředcích.**

## Uváděné a skutečné parametry Oderské vodní cesty

Dle nařízení vlády Polské republiky ze dne 7. 5. 2002 § 2 odstavce 1. 2., bod. 3 o vnitrozemských vodních cestách jsou třídy Ia, Ib, II a III regionální a třídy IV, Va a Vb - vodní cesty mezinárodního významu. Citované nařízení rovněž obsahuje dodatek č. 1, který specifikuje parametry, na jejichž základě byly klasifikovány vodní cesty v Polsku. K dispozici je tam tabulka s naprosto nečitelnými poznámkami pod čarou, které mimo jiné určují průjezdnou výšku mostů tzv. WWŽ (vysoká plavební hladina). Pozoruhodnou skutečností je, že nelze zjistit, za jakých podmínek byl stanoven ukazatel WWŽ. Na otázku Rady kapitánů o vysvětlení vodopravních úřadů (UZS a RZGW), tyto taktéž nebyly schopny jednoznačně určit kritéria, na základě kterých jsou stanovené úrovně ukazatele WWŽ na měřících stanicích vztahujících se k jednotlivým betonovým mostům nad řekou.

Oderská vodní cesta mezi Wrocławí a Štětínem je složená ze sekcí s různými třídami. Mezinárodní parametry obdržel pouze úsek z Hohensaaten – ř. km 664,9 k ústí jezera Dabie – ř. km 741,6. Na dlouhém úseku volně tekoucí Odry (tedy od posledního plavebního jezu v Brzegu Dolnym po proudu řeky) je Odra zařazena do II. třídy splavnosti. To zařazení se provedlo na základě ukazatelů WWŽ týkajících se průjezdů pod mosty a minimální hloubky – tzn. tranzitní hloubky. Kanalizovaná Odra (od hráze v Brzegu Dolnym do Koźle) je klasifikována jako třída III. Plavba měla ukázat, že parametry Oderské vodní cesty jsou výrazně podhodnoceny. Navzdory mnoholetému zanedbávání, což vedlo k devastaci stavebních regulačních zařízení (ostruh, výhonů) a nedostatku jakékoliv údržby, průměrná hloubka řeky stále má minimální III. třídu splavnosti a po opravě několika míst s naplaveninami, jejíž umístění přesně definují výsledky plavby – do IV. třídy splavnosti.

**Reálné průjezdné výšky pod mosty a neskeslené a zastaralé ukazatele WWŽ ukázaly, že modernizace Odry do IV. třídy je velmi schůdná a zároveň zisková.**

### Výsledky průzkumné plavby

Průzkumná plavba (podle svého pojmenování) „vyvrátila mýty“, které zpochybnilly pravdivost předpokladů ve studiích, na které se snadno odvolávají instituce zodpovědné za stav a rozvoj vodních cest:

#### **1. údajně více než 50 mostů je nutno zvednout, aby se mohlo mluvit o modernizaci do IV. třídy (mezinárodní)**

Celá trasa byla proplutá s nálezem naloženým do výšky 5,2 m s rezervou nejméně 1 metr což znamená, že všechny mosty s oscilační hladinou vody v horní střední hladině má průjezdnou výšku více než 6 metrů nad vodou. Byla zpracována podrobná tabulka obsahující parametry pro každý z mostů na řece Odře, příslušné údaje a velikosti měřené během zkoušky a odkazující na příslušné údaje pro daný most ve vazbě na měřený stav v příslušné měřicí stanici. Je k dispozici řada fotografií, které ukazují fakta a byly natočeny příklady označené a čitelné měřících latí na mostních pilířích, které mají informovat kapitány lodí o výši plavební výšky při uvedeném stavu vody. Ve většině případů tyto latě nejsou vůbec, nebo jsou nečitelné. Fotografické materiály a videozáznamy jsou ve vlastnictví Rady kapitánů a mohou být předloženy kdykoli.

Aplikovaný člun typu BP-500 (kapacita 500 tun) by mohl pojmout 20 kontejnerů, a pokud by všechny měly maximální hmotnost – vážil by pouhých 500 tun, což by mělo za následek maximální ponor 1,6 m. Měření hloubkoměrem hloubky zaručují průchod takového nákladu, i když by vodní hladina byla mnohem nižší než v průběhu předmětné plavby. V případě, že člun by byl skutečně naložen kontejnery (každý by vážil 25 tun) – zvýšil by se ponor lodě a průjezdné výšky mostů by byly ještě větší.

**Závěr: Po úpravě v současné době platných ukazatelů WWŽ, které byly stanoveny na úrovni značně překračující stav vody, uváděny IMGW jako poplašný stav, není nutné zvyšovat žádný z mostů za účelem modernizace Odry do třídy IV.**

#### **2. příliš malé hloubky**

Na hraničním úseku řeky Odry v oblasti Gozdowic, v úseku 400 m na polské straně, jsou zničeny regulační ostruhy. Řeka (největší hloubka) je zde předmětem nekontrolovaného pohybu ze strany na stranu. Téměř každý den se vytváří mělké vody (tzv. nánosy) s hloubkou klesající na 1,5 m. Další obdobný úsek se vyskytuje v ústí Warty. To dává celkem asi 1 km, ve srovnání s více než 600 kilometry Odry, kde jsme měřili dokonalým zařízením pro měření hloubky spojením prostřednictvím GPS a údaj ze sonaru neklesl pod 2,5 m (průměr 3,1 m).

**Závěr: Po rekonstrukci regulačních staveb na obou březích řeky Odry (ostruh, výkonů) a vhodném profilování dna řeky je IV. třída reálná.**

#### **3. příliš nízké vodní zdroje v povodí pro plavbu na Odře v plánované IV. třídě**

Během průzkumné plavby orgán odpovědný za hospodaření s vodou v retenčních nádržích v povodí Odry začal s vypouštěním vody z jezer Nysa a Otmuchow ve výši 30 m<sup>3</sup>/s, což zvýšil dne 26. 9. až na 40 m<sup>3</sup>/s. Současně z nádrže Turawa bylo vypouštěno 10 m<sup>3</sup>/s. Kromě toho bylo obrovské množství kubických metrů vypuštěno na úseku Brzeg Dolny-Rędzin tak, že turistické lodě, ukotvené v přístavu Uraz stály v blátě.

Během tohoto období Odra měla na vodočtu v Miedoni stavy do 2 m a nebylo vynuceno takové vypouštění vody k udržení navigace na úseku střední Odry (Wrocław-ústí řeky Nisy Lužické). Ukazuje se, že na rozdíl od vyjádření různých autorů – Odra má dostatečné vodní zdroje v povodí, jelikož si mohli dovolit tyto zásahy v období, kdy to nebylo nutné.

**Závěr: Při uplatňování vhodného vodního hospodářství, spočívající v zadržování vody v obdobích zvýšené hladiny a uvolňování během období s nízkým stavem umožní – prodlužování doby dobrých plavebních podmínek na řece Odře volně proudící, je to možné, aby po výstavbě nádrže Racibórz Dolny multifunkční akumulační nádrže a nikoliv suchého poldru, plavba na Odře s parametry IV. třídy byla možná po většinu roku.**



Tlačná souprava v koncovém oderském přístavu ve městě Koźle

## Shrnutí

1. Převážení dvou vrstev kontejnerů po Odře je možné již nyní. Žádný z mostů se nemusí zvednout, protože průjezdné výšky jsou dostačující pro tento účel. Je nutné provést indexaci nastavení ukazatelů velké splavné vody (WWŽ), podle kterých se zavádí minimální průplavní výška pod mosty, co přímo ovlivňuje třídu vodních cest.

2. Používané v současné době ukazatele WWŽ značně překračují poplašný stav, ale rovněž stav varování nastavený Institutem meteorologie a vodního hospodářství. Plavba nad úrovní varování je nebezpečná pro lodě a jejich posádky a vodní díla (včetně regulačních). Doprava za stavu ohrožení přináší zvýšené riziko pro hráze v případě střetu s lodí, což může být podnětem pro proces narušení valů a zaplavení rozsáhlých oblastí – včetně těch, které obývají lidé.

Závěr je jasný: nejvyšší hladina vody, kdy plavba je v bezpečná, je nanejvýš stejná jako stav varování, a to při správném vymezení plovoucími značkami plavební cesty (farwateru).

Návrhy kapitánů – jako organizátora plavby a signatáře výzkumu a měření – ve věci revize ukazatelů WWŽ budou předloženy příslušnému úřadu vnitrozemské plavby. Je povinností tohoto úřadu provést dle zákona legislativní opatření zaručující především bezpečnost plavby a ne uměle zvyšování počtu splavných dní v roce. Vodní cesta je ve skutečnosti oficiálně uzavírána po překročení hladiny vody definované ukazatelem WWŽ. Zrealnění ukazatelů WWŽ bude mít vliv na možnosti plavby (nejen tuzemskými vlastními lodí) s objemnými a velkoprostorovými – ne jako teď ve výjimečných případech na speciální jednorázového povolání a jednorázových, vyšších pojistných sazeb.

3. Po opravě několika úseků, limitujících v současné době hloubky vodní cesty, a obnovení plavby v celé délce Odry volně tekoucím úsekem bude možno využít maximální ponor v současné době používaným lodním parkem, což je důležité nejen pro přepravu kontejnerů a objemných nákladů, ale i jakýchkoliv jiných druhů zboží (kusových, sypkých).

4. Použití senzorů na mostech, automaticky měřících vzdálenost od spodní části konstrukce mostu a aktuálního stavu vody a ukazující výsledek viditelný z velké dálky na LED displeji, napájeném solárním panelem, není v XXI. století žádný problém a je levnější než malování a každoroční rekonstrukce malby na pilíři mostu. Označení omezující průjezd mostů by měly být umístěny na břehu (nikoliv umístěny na mostu), a to v přiměřené vzdálenosti před stavbou tak, aby kapitán byl schopen zastavit a zajistit dobalastování lodí. Tento prostor nemůže být doprovázen zákazem kotvení, protože to je automatické vyloučení této možnosti.

5. Jak vodní zdroje povodí Odry, tak její hydrologické vlastnosti nabízejí příležitosti pro využití říční dopravou a předurčují je pro vytvoření plavby o mezinárodních parametrech. Mimořádně naléhavé je dokončení a uvedení do provozu vodní nádrže Malczyce. Obdobně jak se podařilo mobilizovat síly a prostředky pro rychlé rozebrání a postavení plavební komory Różanka, mělo by se jednat stejně v případě Malczyc a přijmout další kroky k realizaci vodních děl v Lubiażu a Ścinawie, které přispějí k potlačení erozních procesů probíhající nyní pod vodním dílem Brzeg Dolny.

**6. Rada kapitánů zastává stanovisko, že by měla být co nejdříve přijatá vhodná politická, organizační a legislativní rozhodnutí, která nejen určí skutečné parametry oderské vodní cesty, ale také prověří všechny dosavadní studie, zpracované na základě existujících falešných podkladů. Jedná se především o náklady na obnovení dopravní funkce Odry a modernizaci na vyšší třídu, kterou – jak bylo prokázáno výzkumnou plavbou – dlouhodobě má. Jedná se o možnost získání finančních prostředků z Evropské unie ve významném množství očekávaných nákladů na modernizaci vodní cesty do mezinárodní třídy (IV. nebo V.). Odra se taktéž může zařadit do sítě koridorů TEN-T, které vytvářejí podmínky pro dynamický rozvoj mnoha oblastí – a to nejen v Polsku, ale také v České republice, na Slovensku a v Německu.**



Účastníci akce Rejs prawdy při zahájení plavby ve Štětíně



# Konec mýtů na Odře

## Vojtěch Mynář – bývalý europoslanec

**V závěru měsíce září vyjela z polského Štětína do Kędzierzyn-Koźle, a to z iniciativy Rady kapitánů říčních lodí Polska, loď na výzkumnou plavbu s motem „odíráme Odru z mýtů“!**

Oderská tlačná souprava je přizpůsobena projektu. Místo nákladu byly na lodi uloženy kontejnery ve dvou řadách nad sebou přizpůsobeny k ubytování vč. sociálního zařízení, konferenční místnosti a nezbytným technickým zázemím. Umístění kontejnerů simuluje skutečnou plavbu s nákladem a patřičnou zátěží. Na lodi byly instalovány přístroje, které měří hloubku, ponor a výšku horní hrany nákladu.

Během plavby se podjíždělo pod 44 mosty a projelo 24 zdymadly. Výsledky průzkumné plavby mají otevřít dialog o zavedení vodní přepravy kontejnerů po Odře. Všechny výsledky dokazují, že se jedná o reálnou možnost přepravy nákladů a to již nyní bez jakýchkoliv úprav koryta řeky (jedná se o úsek Štětín-Kędzierzyn-Koźle). Průzkum a jednoznačná fakta vyvrátila veškeré mýty o nesplavnosti řeky Odry.

Účastníci projektu z Polska a České republiky na vlastní oči potvrzují skutečné podmínky, které otevírají první kroky pro převážení nákladů vodní cestou. Jde o zásadní krok ke změně orientace v logistice vodní dopravy.

Následná mezinárodní konference 2. 10. 2014 ve městě Kędzierzyn-Koźle vyhodnotila veškeré získané informace a navrhla další postup, který se týká také možnosti splavnění řeky Odry až do Ostravy.

Pro tuto část se připravuje studie proveditelnosti, která má celkově záměr podpořit. Jde o velký krok na cestě k možnému dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Podporu vyjádřili členové komise posilující ekonomický rozvoj města Ostravy, kteří se projektu účastnili, stejně jako řada významných hostů a specialistů na vnitrostátní nákladní přepravu.



Trasa průzkumné plavby po oderské vodní cestě



Průzkumná plavba po oderské vodní cestě

## 2. VÁNOČNÍ ZVONOHRANÍ

Přijďte si poslechnout 2. vánoční zvonohraní na hladině Vltavy

dne 23.12.2014 od 19:30 do 20:30.

Nejlepší poslech a pohled z Karlova mostu.



# Otvorenie I. etapy Zemplínskej vodnej cesty

**Ing. Eva Kolesárová** – Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. OZ Košice, Správa povodia Bodrogu, Trebišov



Účastníci slávnostného odomknutia vodnej cesty v Strede nad Bodrogom dňa 18. októbra 2013

Oblasť Medzibodrožia patrí z hľadiska krajinej ekológie medzi výrazné dominanty Východoslovenskej nížiny. Je neodmysliteľnou súčasťou regiónu Južného Zemplína, ku ktorému sa viaže história vodohospodárskych úprav stará viac než 160 rokov.

Pred vybudovaním hrádzí v 19. storočí vtekalo do Východoslovenskej nížiny päť riek – Latorica, Uh, Laborec, Ondava a Topľa v tvare roztvorenej dlane a vytvárali obrovské močarisko až po riekku Tisu. Vodohospodárskymi úpravami vznikla rieka Bodrog, ktorá je v určitom zmysle umelo vytvorenou riekou. Pozostatkami sú mnohé mŕtve ramená, nachádzajúce sa v okolí rieky Bodrog tak na slovenskej ako aj vo väčšej miere na maďarskej strane. Je to vlastne jediná rieka na Slovensku, ktorá nemá prameň, pretože vznikla sútokom dvoch riek – Ondavy a Latorice.

Myšlienka splavniť túto riekku, ako aj rieky Latorica

a Laborec vznikla v 70-tych rokoch minulého storočia, už vybudovaním priemyselného prístavu v Ladmovciach, a mala svoje opodstatnenie v snahe podporiť nákladnú lodnú dopravu medzi hranicou SR-MR a haťou Vojany na priemyselné účely regiónu.

Túto myšlienku sa do projektu „Zemplínska vodná cesta“ podarilo rozpracovať Slovenskej technickej univerzite v Bratislave, Stavebnej fakulte, katedre hydrotechniky v rokoch 2006 - 2008 v rámci projektu cezhraničnej spolupráce Interreg III/A v spolupráci so Slovenským vodohospodárskym podnikom, š.p. OZ Košice, Správou povodia Bodrogu Trebišov. Postupne, s rozvojom regiónu, hlavne v oblasti agroturistiky a vinohradníctva v známej Tokajskej oblasti sa postupne začala rozvíjať aj rekreačná plavba, ktorú výrazne podporilo otvorenie hranice s Maďarskom. Plavba cez hranicu bola povolená občanom EÚ od 8. júla 2006 a od 1. januára 2008 bola táto plavba povolená aj v rámci Schengenského priestoru. To bolo vážnym signálom k tomu, že projekt Zemplínskej vodnej cesty je potrebné postupne naplniť a začať s jeho realizáciou.

Následne na to Štátna plavebná správa v Bratislave vydala Plavebné opatrenie č.34/2010, ktorým sa vydal Poriadok k plavbe plavidiel na vodných cestách Bodrog, Laborec a Latorica, ktoré tvoria Zemplínsku vodnú cestu IV. triedy medzinárodného významu. Týmto opatrením sa na zaistenie bezpečnosti a plynulosti plavebnej prevádzky vydal Poriadok k plavbe na vodných cestách v úseku riek Bodrog v rkm 65,310 – 50,010; Latorica v rkm 9,860 – 0,000; a Laborec v rkm 11,170 – 0,000; čo bolo hlavným dôvodom pre správcu plavebnej cesty – SVP, š.p. OZ Košice, Správu povodia Bodrogu Trebišov neodkladne začať s jej vyznačením a zabezpečením jej prevádzky.

Tak vznikla investičná akcia, ktorej realizácia sa predpokladá v dvoch časových etapách. Práce na I. etape –



I veľké lode sa plaví po Bodrogu

vyznačenie plavebnej cesty na rieke Bodrog realizovala Správa povodia Bodrogu, Trebišov vlastnými kapacitami v období 11/2011 – 09/2013. Na 15 km dlhom úseku vodnej cesty bolo umiestnených na pobrežných pozemkoch 96 znakov, ktoré slúžia pre navigáciu plavidiel. Rozmery znakov a ich súčasti boli vyhotovené podľa odporúčaní Dunajskej komisie. Vzhľadom k stavu koryt a ich parametrom sa nepredpokladalo použitie plávajúcich znakov. Parametre vodnej cesty podľa Plavebného poriadku sú: min. plavebná hĺbka 350 cm podľa vodočtu v Strede nad Bodrogom, max. plavebná hĺbka 510 cm, min. šírka plavebnej dráhy 30 m. Na Bodrogu sa môžu plaviť lode max. dĺžky 70 m a šírky 12 m. U veľkých plavidiel je max. rýchlosť 7 km/hod. U malých plavidiel rýchlosť nie je obmedzená. Celkové náklady SVP, š.p. na realizáciu I.etapy vodnej cesty predstavovali čiastku 68 238 €.

Otvorenie I. etapy Zemplínskej vodnej cesty sa konalo jej „slávnostným odomknutím“ dňa 18. októbra 2013 v Strede nad Bodrogom za účasti generálneho riaditeľa SVP, š.p. Banská Štiavnica, Ing. Mariána Supeka, zástupcov Ministerstva dopravy SR, Agentúry rozvoja vodnej dopravy v Bratislave, vodohospodárskej organizácie ĚM-VÍZIG Miskolc, Stavebnej fakulty STU v Bratislave, Štátnej plavebnej správy, zástupcov orgánov štátnej správy a miestnej samosprávy, ako aj užívateľov plavebnej cesty. Po predstavení projektu a jeho samotnej realizácie nasledovala plavba po Bodrogu a prehliadka vodnej cesty až po hranice s Maďarskom.

Aj keď Bodrog je veľmi krátka rieka, je to rieka dvoch tvárí. V hornom úseku je to viac-menej rieka tečúca lesom s minimálnymi známami civilizácie, v dolnom úseku rieky už cítiť turistický ruch, ktorý dotvárajú kompy, domčeky, oddychové zóny na pobreží. Celý Bodrog prechádza vinárskymi oblasťami od Slovenska až po maďarský Tokaj, tzv. Tokajská vínná cesta, kde sú bohaté možnosti pre degustáciu tokajských vín. Špecifickosť tokajského vína je daná práve riekou Bodrog vo forme mikroklímy, ktorú v oblasti svojho toku vytvára. Z hľadiska zemepisného je zaujímavý fakt, že najnižšie položené miesto Slovenska v nadmorskej výške 94,3 m n. m. je miesto, kde rieka Bodrog opúšťa územie Slovenska a vteká do Maďarska. Na tomto mieste sa nachádza pláž a pätník s týmto údajom.

Zaujímavosťou v okolí Zemplínskej vodnej cesty je naozaj neúrekom, ale o tom je treba sa prísť osobne presvedčiť a spoznať krásy tohto nevšedného kúta Slovenska.

Sme radi, že aj slovenskí vodohospodári na východe Slovenska majú svoju Zemplínsku vodnú cestu, ktorá určite prispeje k rozvoju regiónu, turistického ruchu a otvorí aj nové možnosti cezhraničnej spolupráce.

*Článok byl poskytnut ze slovenského odborného časopisu Vodohospodársky spravodajca.*

#### LEGENDA:

- **REGULOVANÁ ČASŤ TOKU**
- **NEREGULOVANÁ ČASŤ TOKU**
- **JESTVUJÚCA HAŤ**
- **NAVRHOVANÁ HAŤ**
- ▲ **NAVRHOVANÝ PLAVEBNÝ STUPEŇ**
- ⊕ **JESTVUJÚCI PRÍSTAV**
- ⊕ **NAVRHOVANÝ PRÍSTAV**
- ⊗ **ŠPORTOVÝ PRÍSTAV**
- ⊕ **RIEČNY HRANIČNÝ PRECHOD**
- **JESTVUJÚCI MOST**
- **NAVRHOVANÁ KOMPA**



Mapa vodnej cesty na Bodrogu

## INWAPO: Mezinárodní jednání o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ing. Nina Šmidrkalová – Ředitelství vodních cest ČR



Mezinárodní jednání o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe na palubě osobní lodi Arnošt z Pardubic

Pan Dabrowski přivítal dne 15. září 2014 na palubě osobní lodi Arnošt z Pardubic všechny zúčastněné, představil plán jednání Mezinárodní diskuse o problematice vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a informoval o jeho průběhu. Toto první jednání na téma vodní koridor Dunaj-Odra-Labe se konalo v rámci projektu INWAPO v Pardubicích, druhé jednání se uskutečnilo v listopadu 2014 v Benátkách. Dále informoval o neúčasti zástupců Rakouské republiky a Spolkové republiky Německo. Německá strana přislíbila projednání této problematiky separátně v říjnu letošního roku v Brně na pracovní skupině pro integrované využití funkcí Labe. Rakouská strana zaslala oficiální vyjádření dopisem ve smyslu, že v současné době pro ně není propojení Dunaj-Odra-Labe prioritou a že mají omezené finanční a personální zdroje.

Pan Vojtěch Dabrowski přednesl prezentaci na téma vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v mezinárodním kontextu.

- Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe se řeší delší dobu. V rámci územního plánování hájíme území pro ustálenou trasu. Existuje tedy trasa, která je hájená generelem. Před 5 lety započala další intenzivnější jednání, kdy vyplynulo z usnesení vlády, že je po-

třeba zpracovat důkladnou analýzu vodního koridoru D-O-L, a to z hlediska ekonomického, vodohospodářského, ekologického, dopravního, energetického a z hlediska životního prostředí. Výsledky z této analýzy měly být podkladem pro rozhodnutí vlády o dalším postupu. Ministerstvo dopravy mělo zajistit finanční prostředky na tuto studii. Naskytla se možnost financování z projektu INWAPO, zde byly prostředky finanční omezené, a tak se jednalo o zpracování studie v menším rozsahu s tím, že to bude výstup, který bude předložen vládě, která rozhodne o potřebnosti další, obsáhlejší studie. Následně došlo k několika změnám v obsazení Vlády ČR a současně proběhlo několik organizačních změn na Ministerstvu dopravy ČR i Ředitelství vodních cest ČR, které měly zajistit zpracování analýzy. Následně se rozhodlo, že se zpracuje studie mimo projekt INWAPO, a to Ministerstvem dopravy. Po další personální změně ve vládě se došlo k závěru, že je třeba vyhotovit syntézu již zpracovaných studií zabývajících se územím a návrhem vodního koridoru D-O-L.

- V současné době se zpracovává souhrnný materiál, který má vyhodnotit údaje z existujících studií. V rámci této analýzy je hodnoceno 51 studií, práce ještě nejsou ukončeny. Cílem je referovat oblasti, které jsou již dostatečně vyřešeny a naopak najít místa, která řešena nejsou, nebo kde je nutno aktualizovat, aby se mohla dokončit zadávací dokumentace pro novou studii. Výstupy z této analýzy by měly být k dispozici koncem tohoto roku.
- Situace v mezinárodní oblasti: V období před 5 lety proběhlo jednání na úrovni náměstků ve věci potřeby vodního koridoru D-O-L. Shrnutí z těchto jednání je, že slovenská strana se k D-O-L staví kladně s tím, že je potřeba řešit trasu tak, aby nebyla kolizní a aby byla zachována priorita vodní cesty Váh. Polská strana se staví k záměru rovněž kladně za předpokladu podpory zachování záměru v TEN-T, což se nepodařilo, s žádostí o podporu modernizace a rozvoj infrastruktury vodních cest v Polsku. Stanovisko německé strany je, že se to přímo nedotýká jejich působnosti; bylo upozorněno na problém s oderskou vodní cestou a návaznost na tento koridor z druhé strany (od Německa přes Polsko) s tím, že probíhá příprava nové koncepce kategorizace tříd vodních cest na území Spolkové republiky Německo. Ta již byla částečně schválena. Rakouská strana se vyjadřuje, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe není prioritou, ale přislíbila poskytnutí podkladů, zejména kapacit, přepravních proudů, prognóz v dopravě. Ve vztahu k Evropě byl vodní koridor D-O-L při poslední revizi vyřazen z TEN-T z důvodu nedostatečné podpory všech zainteresovaných států a zajištění v daném funkčním období a v souvislosti s vyřazením oderské vodní cesty ze sítě TEN-T.
- Paní Tomik reprezentuje primátora města Kędzierzyn-Koźle. Představila napojení oderské vodní cesty na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.
- Přístav Kędzierzyn-Koźle je největší říční přístav v Polsku, který má 3 km překladní hrany a je v dnešní době bohužel nefunkční.
- Existuje legislativa v oblasti vod, kterou Polsko musí implementovat do roku 2015.
- Oderská vodní cesta je mezinárodní spojnice tří států – českého, polského a německého. Zavázali jsme se k této spolupráci. Je povědomí o nutnosti posunu těchto jednání na nižší regionální úroveň.
- Je důležitý kontext napojení na ostatní dopravní síť vodních cest.
- V listopadu 2013 byl zahájen projekt CETC (Central-European Transport Corridor), jehož součástí je i řeka Odra o délce 800 km. Celý tento koridor je 1600 km dlouhý. V tomto projektu jsou zahrnuty všechny dopravní módy – železniční, silniční a vodní.
- Nebylo by dobré uvažovat o ukončení vodní cesty na území Polska a nepropojení vodní cesty na ČR.
- Plán realizace projektů v Polsku pro kategorizaci třídy III.: Od Koźle po Brzeg Dolny je kanalizovaný úsek o délce 186 km třídy III. Bude se obnovovat a plavební komory se upraví, aby splňovaly III. třídu. Pokud by se přistoupilo k „modernizaci“, tak by muselo být dle zákonů budováno o třídu výš, tedy na IV. třídu. Je zájem, aby tento úsek splňoval podmínky a požadavky pro dopravu nákladů – export i import. Nyní probíhají úpravy vodohospodářských zařízení a jsou požadavky a tlak ze strany dopravců, aby byl zajištěn provoz a podmínky pro přepravu. Úsek od Brzegu Dolnego po Nysy Luzickiej je středním úsekem o délce 261 km a současně nejsložitějším úsekem, kde chybí několik staveb jezů, nyní odpovídá II. třídě dle mezinárodní klasifikace vodních cest. S podporou samospráv a menších celků se dělá vše pro modernizaci a zatřídění do vyšší třídy. Tento malý úsek vlastně rozhoduje

Paní Gabriela Tomik přednesla prezentaci na téma oderská vodní cesta a její rozvoj v souvislosti s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe.



*Během plavby si účastníci jednání prohlédli plánované místo odbočení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z labské vodní cesty*

o celém úseku a možnostech dopravy na Odře, tedy o 650 km. Základem je vybudování vodního díla Malczyce a dalších dvou plavebních komor, každá z nich by ovlivnila cca 30 km, a to je to nejnultnější, co je třeba realizovat, aby byla Odra splavná s požadovanými parametry. Stavba PK Malčice byla zahájena v roce 1996 a měla být hotova v roce 2006, což se bohužel dosud nepodařilo. Od ústí Nysy Lužické po Štětín je Odra volně tekoucí. Tento úsek splňuje základní parametry a je splavný celoročně. Úsek Nisy-Warta je hraničním úsekem a je plánováno podepsat dohodu o regulaci tohoto úseku.

- V Polsku nebyly uznány podmínky pro zařazení do sítě TEN-T.
- V současné době jsou vodní cesty spravovány Ministerstvem infrastruktury a Ministerstvem životního prostředí. Je snaha, aby správa byla koncentrována pouze pod jednu instituci, a to Ministerstvo životního prostředí.
- Byl vytvořen program-strategie, který zahrnuje plán rozvoje vodní dopravy pro období let 2014–2020 s výhledem do roku 2030. Podařilo se vytvořit komplexní dokument, který zahrnuje železniční, silniční i vodní dopravu a specifikuje oblasti, které by mohly být spolufinancovány z evropských fondů. Hejtmani severozápadního Polska přijali usnesení, že bude přijata strategie, aby Odra získala prioritu. Byla založena „oderská charta“, která by měla naměřovat úkoly a úkony tak, aby do roku 2020 Odra splnila technické parametry III. třídy a do roku 2030 IV. třídy. Každý kraj má zpracovat program „regionální kontrakt“, kde jsou zahrnuty veškeré úkoly daného kraje a způsob financování. To je jeden z posunů, že existuje legislativa o rozvoji vodních cest.
- Přístav Štětín je velký přístav, kde měla přístavní hranu i Česká republika, a má velký zájem obsluhovat dopravu do ČR.
- Na Odře se dopravují výrobky z Wrocławu do Štětína o výšce více jak 6 m, tedy není pravda, že by mosty

na Odře neměly potřebnou podjezdnou výšku.

- Je vyvíjen nátlak, aby úsek Kožle-Ostrava byl realizován. Předpokladem je i vypracování studií.

Paní Marta Wolska, zástupkyně Ministerstva infrastruktury a rozvoje Polské republiky, sdělila následující:

- Strategie rozvoje dopravy pro období let 2014–2030 je jediným programem, který nastiňuje rozvoj vodních cest v Polsku. Jsou zde reálné cíle k realizaci do roku 2020 a perspektiva do roku 2030. Celkem je v Polsku 3500 km vodních cest. Úkolem je i získání informací o reálném stavu parametrů vodních cest, kdy pouze 10% skutečně odpovídá skutečnosti a 90% je pouze na papíře.
- Odra je vedena pouze ve III. třídě. Samozřejmě pokud budou potřebné dokumenty a specifikace, tak bude snaha o modernizaci do IV. třídy.
- Polská strana vlastní implementační dokument, který udává vše o rozvoji infrastruktury a obsahuje celkem 25 projektů, které budou realizovány do roku 2020. Všechny zmíněné projekty jsou akceptovatelné a splňují podmínky financování z kohezních fondů. Nejvíce akceptovatelné projekty pro financování jsou projekty týkající se Odry, týká se to 8 projektů.
- Důležitým cílem je rozhodnutí o propojení Dunaj-Odra-Labe, a to nejpozději do roku 2020. Nelze vyloučit dřívější rozhodnutí, pokud k tomu budou potřebné dokumenty a podklady.
- Finance, které jsou na modernizaci námořního rozvoje se týkají i vnitrozemských vodních cest.
- Důležitý fakt je, že takový dokument-strategie existuje.

Pan Ing. Jan Bukovský, zástupce ŘVC ČR, přednesl prezentaci na téma Potenciál rozvoje vnitrozemských vodních cest v ČR s ohledem na spojení Dunaj-Odra-Labe.

- Ředitelství vodních cest má na starosti investice do vodních cest, rozvoj a provozování přístavní infrastruktury.
- Hovoříme o vodní síti udávané dohodou AGN, která



Vplouvání do plavební komory Pardubice

udává standardy promítané do TEN-T. Jedná se o síť železniční, silniční a vnitrozemských vodních cest. Střední Evropa trpí absencí spojení mezi třemi hlavními řekami – Dunajem, Odrou a Labem.

- Vnímáme hlavní význam vnitrozemské vodní dopravy v rámci světového trhu. Význam námořních přístavů není vázán pouze na evropské, ale i globální trhy. Česká republika má tu nevýhodu, že nemá kvalitní návaznost na námořní přístavy a řada podniků je vázána a limitována pozemní dopravou – silniční a železniční, která je drahá. Majoritu má doprava ze Severního a Baltického moře.
- Vodní doprava je flexibilní. Limity jsou nižší než u jiné dopravy.
- Potenciál vidí Česká republika ve zboží z východní Asie, kdy cenu dopravy zboží tvoří z 20% námořní doprava a z 80% vnitrozemská doprava. Spolehlivá a kvalitní vnitrozemská vodní doprava by srazila celkovou cenu o 40%. Je důležité se zabývat dopravou ve střední Evropě.
- Síť vodních cest v ČR je tvořena labsko-vltavskou vodní cestou, která měří 338 km a je zahrnuta v TEN-T. Je zařazena do IV. a V. třídy dle mezinárodní klasifikace vodních cest. Pro rekreační plavbu je využívána horní Vltava o délce 146 km v I. třídě a Baťův kanál o délce 72 km ve třídě 0.
- Hlavní problém jsou dvě úzká místa – oblast Děčína, kde je připravován záměr na výstavbu plavebního stupně Děčín. Primárně se řeší zaklesnutí hladiny v dobách, kdy se tento dostává pod ekonomickou únosnost. Druhým úzkým místem je chybějící napojení pardubické aglomerace, které by mělo být vyřešeno plavebním stupněm Přelouč II.
- Vodní koridor D-O-L je rozdělen do tří větví: oderské, labské a dunajské. Dunajská větev má následující předpokládané parametry: délka 120 km, 10 plavebních komor s výškovým rozdílem 70 m (jedná se o českou část této větve, která je stabilizována). Oderská větev je dlouhá 103 km, předpokládá se výstavba 9 plavebních komor. Labská větev je nejnáročnější část. Její předpokládaná délka činí 154 km, nacházelo by se zde 15 plavebních stupňů.

Pan Roman Cabada, zástupce Agentury rozvoje vodní dopravy Slovenska, sdělil následující:

- Agentura rozvoje vodní dopravy Slovenska je institucí s obdobnou náplní jako Ředitelství vodních cest v ČR. Vodní cesty na území Slovenské republiky jsou Dunaj, Váh, výhledově sledované vodní cesty jsou Nitra a Hron, na východě Slovenska se jedná o Bodrog. Vyhláškou jsou vodní cesty dělené na sledované vodní cesty, které jsou splavné a využívány pro dopravu a výhledově sledované vodní cesty, jež jsou určeny pro budoucí splavnění. Mezinárodní vnitrozemská vodní doprava je provozována pouze na Dunaji.
- Vodní cesta Váh je zařazena do sítě TEN-T a mluví se o ní jako o cestě s označením E 81.
- Mezi projekty v rámci připravovaného operačního programu infrastruktury na roky 2014–2020 byl zařazen projekt na řešení a zajištění parametrů plavební dráhy na Dunaji nad Bratislavou v ř. km 1880,26–1862,0. Dalším projektem je zpracování studií a výzkumné práce, které se týkají řeky Váh v jejím dolním toku. Patří sem mj. pasportizace objektů vodní cesty v úseku Sereď-Hlohovec, výzkum, příprava a realizace plavebního objektu na stavbě Kolárovo na řece Váh a probíhající zpracování modelového výzkumu vodního díla Kolárovo s ohledem na plavební bezpečnost.
- Realizace infrastruktury vodní cesty na Váhu je v plánu v horizontu 10–20 let. Komplikace jsou při jednání s ostatními správci plavebních objektů a majiteli vodních elektráren, což jsou soukromé subjekty.
- **Propojení D-O-L na řeku Moravu je morálně podporováno, ale v současnosti nejsou k dispozici žádné finanční prostředky.**

Pan Matej Vaníček, zástupce Ministerstva dopravy SR, sdělil, že s ohledem na stávající stanovisko rakouské strany se jeví jako vhodné, aby byla sledována a prověřena rovněž varianta propojení vodního koridoru D-O-L na řeku Váh v oblasti mezi Veselím nad Moravou/Hodonínem a Piešťany/Novým Mestom nad Váhom.



Pohled na Kunětickou horu z paluby lodi

# Čína se zajímá o spolupráci na rozvoji českých vodních cest a plavby

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

V letošním roce zorganizovala Plavba a vodní cesty o.p.s. několik setkání českých vodocestných expertů se zástupci čínské ambasády v Praze v čele s ekonomickým konzulem Chengem Yongru, polskou pracovní skupinou Čínské rozvojové banky a zástupci čínské stavební společnosti Sinohydro z Vratislavi.

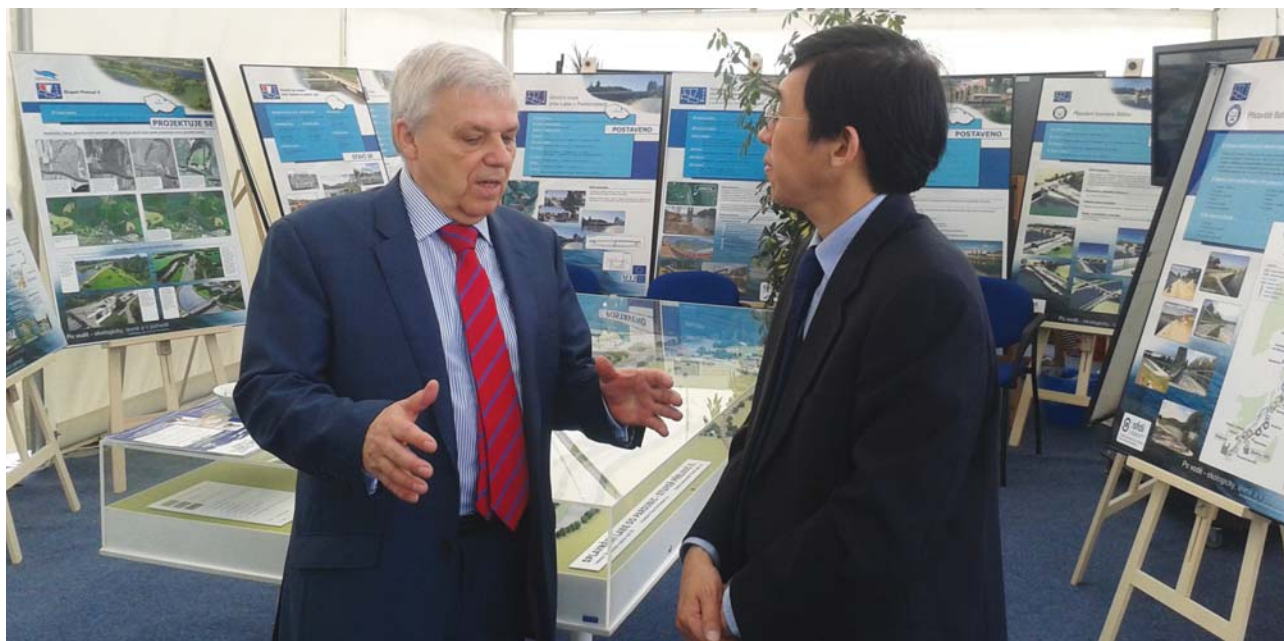
Tématem jednání byly možnosti spolupráce na rozvoji vodních cest ve střední Evropě, tedy při dokončení vod-

ního koridoru Dunaj-Odra-Labe včetně plavebního stupně Děčín a splavnění Labe do Pardubic a rozvoji přístavů a české říční flotily.

Čínské společnosti se o tento typ projektů zajímají dlouhodobě a spolupracují na výstavbě infrastrukturních projektů např. v Srbsku (modernizace železnic, příprava projektu vodní cesty Dunaj-Soluň), Maďarsku, Rumunsku a Polsku.



*Zástupci čínské ambasády v Praze, polská pracovní skupina Čínské rozvojové banky a zástupci čínské stavební společnosti Sinohydro při diskusi s vodocestnými odborníky*



*Náměstek ministra dopravy Karel Dobeš a ekonomický konzul čínské ambasády Cheng Yongru diskutují o možné spolupráci ve stánku Ředitelství vodních cest ČR na výstavě Lodě na vodě 2014*

*Foto: MDČR*



# Putování po čínských vodních cestách (2. část)

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

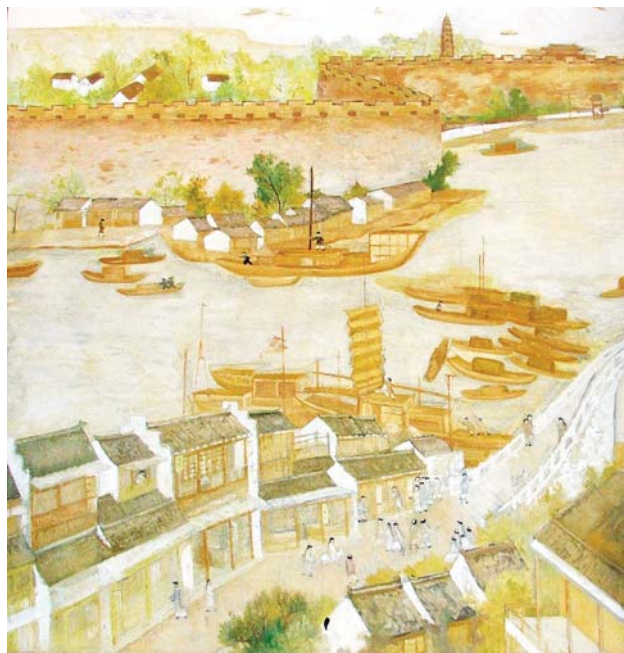
Foto: autor a archiv

*Pokračování článku uveřejněného v časopise Vodní cesty a plavba 4/2013 na str. 46 až 55.*

## Město Yangzhou a Velký císařský průplav

Hlavním cílem mé cesty do Číny byla akce s názvem Světová vodocestná konference & Čínské světové vodocestné expo v Yangzhou. Šlo o velkou akci se stovkami účastníků a pro město Yangzhou se jednalo o prestižní událost, což bylo znát na každém kroku. Toto pětimiliónové město má bohatou historii spojenou s Velkým císařským průplavem vedoucím napříč východní Čínou od Pekingu po město Chang-čou o celkové délce 1776 km. Nejstarší část průplavu byla vybudována v 5. století př. n. l., různé samostatné úseky byly spojeny za vlády dynastie Suej na přelomu 6. a 7. století. I když se dnes severní část průplavu v blízkosti Pekingu plavebně nevyužívá, ve své střední a jižní části je průplav plně využit. Předpokládané přepravy ve střední části jsou 100 milionů tun ročně a komodity tvoří zejména cihly, šterk, písek, motorová nafta a uhlí. Některé historické plavební komory na průplavu jsou ještě dnes v provozu. Během naší exkurze u města Yu Gaoyou jsme mohli vidět, že průplav je skutečně plně využit a také důsledně modernizován – na průplavu byly v nedávné době postaveny nové plavební komory a další objekty, jako například průplavní mosty. Na průplavu je využívána především technologie vlečné plavby. Navštívili jsme také starou poštovní stanici, ve které krátce pobýval také Marco Polo

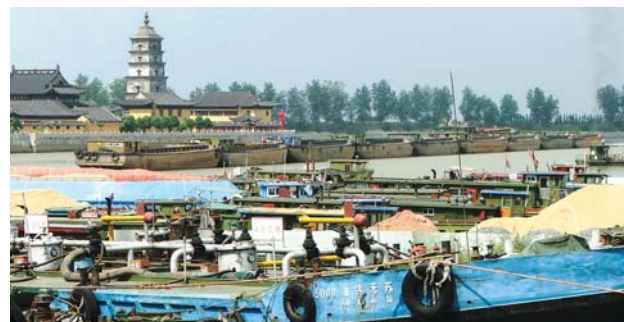
na svých cestách po Číně. Takových stanic bylo dříve na průplavu stovky a využívaly přednosti rychlé a spolehlivé vodní dopravy.



Stará kresba plavby na Velkém císařském průplavu u města Yu Gaoyou



Mapa moderní trasy Velkého císařského průplavu v Číně v délce 1776 km



Provoz na Velkém císařském průplavu u města Yu Gaoyou (současný pohled na stejné místo)



Jedna ze dvou plavebních komor Shaobo starší generace na Císařském průplavu o rozměrech 230x23x5 m



Slavnostní otevření třetí paralelní plavební komory Shaobo v roce 2012



Nová třetí paralelní plavební komora Shaobo na císařském průplavu otevřená plavbě v roce 2012 o rozměrech 260x23x5 m



Dlouhá lodní souprava u plavební komory Shaobo



Poštovní stanice Yu Gaoyou na Velkém císařském průplavu, ve které pobýval Marco Polo

**Parametry Velkého císařského průplavu**

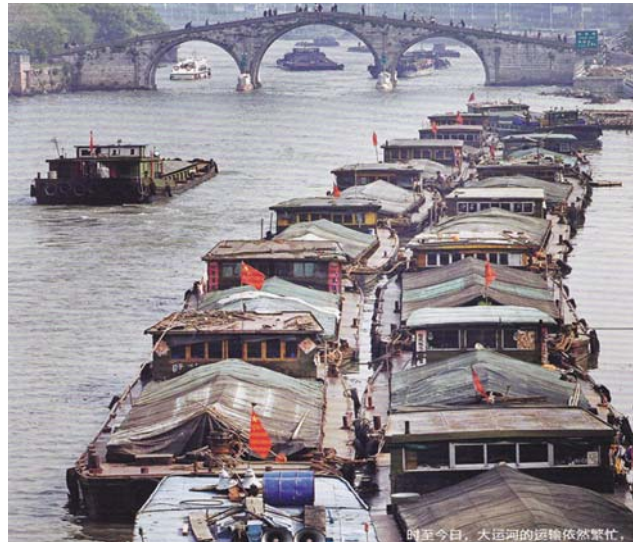
- Délka průplavu: 1776 km
- Šířka průplavu: min. 100 m
- Počet plavebních komor: 24
- Celkový počet plavebních komor v Číně: přes 800 m
- Počet mostů přes průplav: 60
- Rozměry plavebních komor 230x20–23x4–5 m, 260x23x5 m



Největší průplavní most v Asii u města Chuzhou v Číně křižuje zavlažovací kanál Subei Zdroj: Panoramio, gunnet



Vlečná souprava u průplavního mostu u města Chuzhou v Číně. Zdroj: Panoramio,



Plavba na staré části císařského průplavu

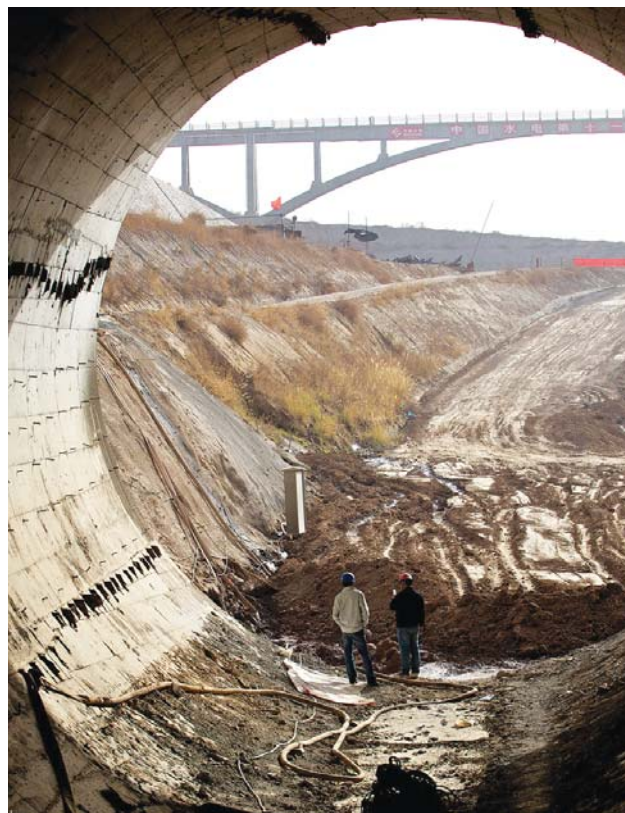


Známky s motivy císařského průplavu



### Projekt transferu vody

Další zajímavým místem na průplavu byla přečerpávací stanice v Yangzhou, kterou tvoří čtyři budovy s celkovou kapacitou přečerpávání vody 400 m<sup>3</sup>/s. Tato stanice byla postavena v 80. letech v rámci projektu přesunu vody z vodnatého jihu na vodohospodářsky deficitní sever a přečerpává vodu z Dlouhé řeky do Velkého císařského průplavu, na kterém jsou postaveny další stanice, které čerpají vodu dále na sever, poté je voda poslána tunely pod Žlutou řekou, aby samospádem dotekla do rezervoáru Tianjin o kapacitě 1 bilionu m<sup>3</sup>/rok. V tomto případě se jedná o východní větev projektu. Střední větev by měla v roce 2014 začít odvádět vodu z povodí Dlouhé řeky do Pekingu (také pomocí tunelu pod Žlutou řekou) a západní větev má v budoucnu pomocí dlouhých tunelů převádět vodu z Dlouhé řeky do povodí Žluté řeky v jejím horním toku. Na všech větvích vznikly zajímavé a svou velikostí ohromné vodohospodářské stavby – přehrady, jezy, tunely, viadukty, průplavní mosty, čerpací stanice atd. Díky tomuto projektu se také uskutečnila rozsáhlá modernizace velkého průplavu – např. nový průplavní most u města Chuzhou.



Velká čerpací stanice v Yangzhou je počátkem východní části projektu přesunu vody z jihu na sever

Tunely obří šyby pod Žlutou řekou postavené v rámci projektu transferu vody z jihu na sever



*Symbolem Yangzhou je obloukový most se třemi věžemi*

### Zahrady UNESCO

Přímo v centru města Yangzhou se nachází nádherné zahrady se „Štíhlým západním jezerem“, které jsou zařazeny spolu s historickým centrem města na seznam památek UNESCO. Centrum města je se zahradami propojeno kanály, takže jsme měli možnost vše navštívit lodí.

### Konference Yangzhou

Samotná konference se konala v nově postaveném konferenčním centru na břehu Velkého císařského průplavu, který má jednotlivé konferenční sály stylově pojmenované po velkých světových průplavech - Suez, Panama a Moskva.

Představitelé státu a regionů zahájili konferenci s příslibem, že budou pokračovat v harmonickém rozvoji vodních cest a plavby, a to jak nákladní, tak osobní a rekreační. Zároveň dochází s rozvojem turismu i k lepší péči o historické průplavy a památky související s plavbou. I proto je cílem dosáhnout zařazení čínského průplavu mezi památky UNESCO. Vzhledem k množství účastníků musely být příspěvky rozděleny do jednotlivých menších sálů.



*Pagoda v zahradách Štíhlého západního jezera*

V rámci přednášek, které jsem shlédl se řešily především sociální dopady přestavby měst, obzvláště zajímavá byla přednáška o nevyužitých vodních cestách v Indii. V Číně také nyní řeší otázku legalizace rekreační plavby pro kterou se sice podmínky zlepšují, ale neexistují zkušenosti s jejich zaváděním, chybějí přístaviště apod. V rámci své přednášky jsem představil rozvoj vodních cest v České republice a velký ohlas vyvolala část prezentace věnovaná vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe. Konference byla jedna velká show a čekal nás bohatý doprovodný program, obyvatelé města a obcí, které jsme navštívili nám mávali, zpívali a tančili.

Lidé z venkova asi nejsou na „bělochy“ příliš zvyklí, takže jsme byli neustále ve středu pozornosti.



*Plné kotviště turistických lodí*



*Nově postavené konferenční centrum v Yangzhou, místo konání konference*



Slavnostní zahájení konference



Předání knihy Křižovatka tří moří starostovi města Yangzhou Minyangu Zhuovi



„Družba“ s čínskými studenty

O naše názory se zajímal také čínský tisk, ovšem zveřejněné články byly upraveny ve stylu: Česká republika se chce učit od Velké Číny.

#### Z místního tisku

##### Poučit se v Yangzhou o zkušenosti z ochrany kanálů

„Češi právě začali s ochranou svých kanálů,“ řekl Tomáš Kolařík s úsměvem a dodal, že přichází do Číny, aby získal zkušenosti z ochrany kanálů.

„České kanály jsou umístěny hlavně v Praze, v hlavním městě České republiky, a jsou využívány především pro turistiku a dopravu.“

Tomáš Kolařík řekl: „V porovnání s dalšími zeměmi má v ochraně kanálů Česká republika ještě mnoho co udělat“ a dodal: „Existoval kanál, kterému se říkalo Bat'úv, který se kdysi používal k nákladní dopravě, ale potom byl pohřben pod zemí. Na začátku 90. let byl ale znovu obnoven. K rozvoji turistického ruchu v nínách starých továren podél kanálů nás inspirovají kanálová města po celém světě.“ Tomáš Kolařík řekl, že Yangzhou přijalo mnoho užitečných opatření k ochraně velkého císařského kanálu včetně obnovy kanálu a památek podél něj. Všechno toto je také to, co potřebují Češi udělat. „Doufám, že ochrana kanálů v Yangzhou může poučit naši správu kanálů.“



Západní experti na vodní cesty se stali věčným objektem místního tisku

#### Šanghaj

Během své cesty jsem měl možnost dvakrát navštívit Šanghaj, byť to byly krátké zastávky jen na jednu noc, tak ve mně toto velkoměsto zanechalo velký dojem. Čisté, moderní, s historickými čtvrtěmi majícími svůj vlastní architektonický styl – britský, francouzský, americký. Celé město postavené na vysušených mokřadech je navíc proknané kanály, takže velice připomíná Nizozemí, tedy až na ta tropická horka.

Město se také v posledních letech velice zdařile vyrovnalo s úpravou nábřeží na historickém nábřeží Bund. Místo nevzhledných betonových nábřeží, za kterými se tyčily několika úrovně dálniční křižovatky jsou dnes na nábřeží parky a architektonicky zdařilá plovoucí mola pro osobní plavbu.



Historický pohled na čtvrt Bund v polovině 30. let 20. století



Současný pohled na historickou čtvrt Bund na nábřeží řeky Huangpu



*Novým obchodním centrem Šanghaje se stala protilehlá čtvrť Pudong s charakteristickou Perlovou věží*



*Moderní tvář Šanghaje*



*Denní pohled na Šanghaj ve smogovém oparu*



*Šanghaj je protkaná sítí menších řek a kanálů*



*Hustý lodní provoz na řece Huangpu při pohledu z hotelového pokoje*

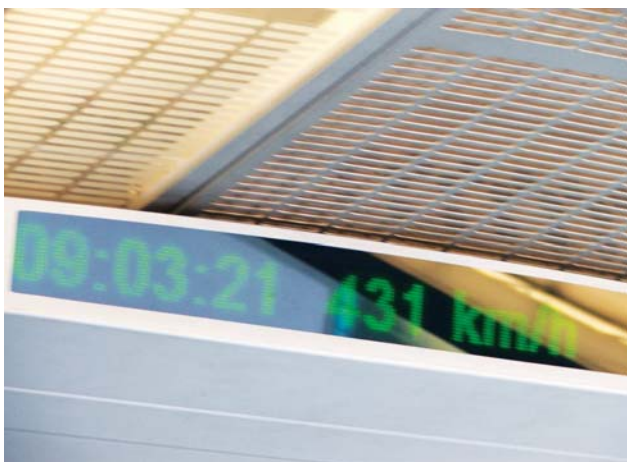
Jako fanoušek železnice jsem si nenechal ujít zážitek z cesty nejrychlejším vlakem světa na šanghajské letiště. Světoznámý vlak Maglev vznášející se na magnetickém „polštáři“ urazí při cestovní rychlosti 430 km/h vzdálenost 30 km za 7 minut a 20 sekund. Rychlostní rekord tohoto vlaku 501 km/h byl dosažen 12. listopadu 2003, což je nejvyšší rychlost ze všech komerčně provozovaných drah. Trať byla postavena v letech 2001 až 2003.



Šanghajský Maglev na letišti Šanghaj-Pudong



Šanghajský Maglev projíždí okolo mostní výhybky



Cestovní rychlost Maglevu je 431 km/h

## Rusko

A jako třešinku na dortu jsem měl při svém zpátečním letu do Prahy s přestupem v Moskvě výhled z letadla na veletok řeky Volhy a také na Moskevský průplav na kterém, jak je vidno z fotografie, také vznikají nové maríny a přístaviště pro rekreační a osobní plavbu.



Trasa letu z Pekingu do Moskvy



Moskevský průplav při pohledu z přistávajícího letadla



Nové přístaviště pro rekreační lodě na Moskevském průplav

# Vodní cesty, česká zakletá princezna Nedostatečné povědomí o strategickém projektu Dunaj-Odra-Labe

Jiří Kotrba, ředitel Strojírny Podzimek a Tomáš Kolařík - šéfredaktor, Plavba a vodní cesty o.p.s.

## Kdo může za to, že se dosud nerealizuje nejvýznamnější projekt České republiky, koridor DOL?

Od malička posloucháme pohádky a v nich jako jeden muž držíme palce princovi při získávání ruky krásné a pracovité Popelky. Fandíme princovi i Popelce a jsme rádi, když se konečně domluví. I vodní hospodářství má svoji Popelku, která čeká na svého prince. Čeká, čeká ... více než 100 let. Jak dlouho ještě bude čekat, než Popelka najde svého ženicha k radosti (a užítku) celé české společnosti? Odpověď je jednodušší, než jsme si sami ochotni připustit. Bude čekat tak dlouho, dokud princovi a Popelce v jejich snažení nebudou fandit všichni diváci a posluchači.

Máme latentní neschopnost vytvořit celospolečenskou poptávku po realizaci navýsost strategického projektu v ČR a máme tak za jeho neuskutečnění a odkládání největší díl odpovědnosti. Hledáme hrdinu, který to za nás udělá. Náš princ však nemá svůj fanklub. Za současných podmínek po něm chceme nemožný úkol. Chceme, aby získal svoji vytoženou lásku veřejnému mínění a publiku navzdory. Ale co víc, lid tento příběh nezajímá, nesleduje ho s očima na štipkách, je jim lhostejný stejně tak, jako jim byl fuk uplynulých sto let. Chudák princ se snadno stává terčem nepřejícníků a v očích našince z něj snadno udělají lumpa, podvodníka, nepřítele lidu, v lepším případě jen snilka nebo blázná. Náš národ „českých bratří“ umí vytvořit dostatečně husté křoví, a manipulanti se najde vždycky dost. Chudák náš princ, zahyne sotva se přiblíží první překážce.

Co chybí? V naší komunitě chybí osvěta, apoštolové, věrozvěsti, jako byli Cyril a Metoděj. Lidé, kteří by „nové křesťanství“ byli ochotni srozumitelně, vlídně a trvale hlásat dnešním bezvěrcům (a také být ochotni za to trpět). V mediální záplavě informací, dezinformací a lží to neovládne dvanáct apoštolů, ale apoštolů bude muset být víc, odhaduji to na 1 258. Potom nemusíme čekat staletí, než se toto „křesťanství“ bude učit ve školách a než se vystaví a vysvětlí nové kostely. Kdo bude takovým věrozvěstem, poslem šíření nové víry? Kdo bude tím, který dokáže přesvědčit publikum, že vodní cestou on sám, jeho obec či město získá stabilitu, jistotu, příjem,

práci, stálý zdroj vody,lepší si bonitu svoji půdy, vzroste cena jeho nemovitostí a obec bude lépe chráněna před povodní? Který apoštol si vezme na svá bedra to, že děti školou povinné budou znát pojem plavební komora a zdymadlo stejně dobře, jako pojem letiště či zastávka vlaku nebo autobusu? Kdo zajistí, že mapa ČR ve školních učebnicích bude mít zakreslenou plánovanou trasu koridoru DOL? Jak je možné, že ani po 113 letech veřejnost neví, že již zákonem Františka Josefa I. byla schválena výstavba průplavu Dunaj-Odra-Labe? A že se nic neděje, když tento zákon dosud není naplněn? Projekt, který může zajistit náš prosperitu tisíckrát lépe, než 10 montovaných automobilů je tiše obcházen a potlačován. Nic proti automobilkám, jen si myslím, růst HDP lze podpořit i jinak než rychlejším běháním trasy 100m na čas. To vědí i čínští investoři, kteří se o investice do tohoto projektu zajímají.

Že se o podporu projektu má starat někdo jiný a ne my sami? Znáte slogan podnikatele Tomáše Batí? Ten zní: „*Mysli globálně, jednej lokálně*“.

Necháváme se vmanipulovat do obranné pozice. Je to tak pohodlné. Již jsme si zvykli očekávat útok a pak jej „vtipně a za pomoci dokonalých technických výpočtů a simulací odrazit a slavně zvítězit“. Je to vždy smutné a Pyrhovo vítězství. Čekáme, namísto toho, abychom jako ti apoštolové šířili ve svém okolí novou víru. Začít musíme každý u sebe a následně rozšiřovat okruh svého vlivu a své působnosti. Nejprve směrem do vzdělání a osvěty lidí. Jen tak můžeme směřovat k cíli. Trvale, vlídně a se selským rozumem v hrsti. Někteří naši politici nás odbývají tím, že existuje neviditelná ruka trhu. Další nás úspěšně vmanipulovali porovnávat vodní cestu s dalšími způsoby dopravy (silnice, železnice, vzduch), jakoby vodní cesty sloužily jen dopravě. A každý přece dobře ví, říká, že nejvíc potřebujeme opravit rozbité silnice a rozšířit metro v Praze, že?! Pravda je taková, že vodní cesta není jen „cesta“. Můžete využít železnou kolejnici k zavlažování? Můžete zodpovědně prohlásit, že bydlení u dálnice je zdravé a že je to správná adresa? Znamená více silnic a více železnic

řešení budoucího nedostatku vody a podzemní vody zvláště?

A co tzv. ochránci přírody? Jaké nové pravdy nám budou hlásat, až se za třicet let naplní předpovědi jejich kolegů klimatologů o tom, že se v důsledku klimatických změn v ČR rozšiřují oblasti sucha a vodního deficitu? Už se to netýká jenom Znojemska a Břeclavska. Z toho nicneděláním či spíše aktivní blokací přijímání účinných preventivních opatření jde až strach. Počinání neradikálnějších „ochránců“ by mělo být posuzováno jako trestný čin. „*Nejlepší doba vykopat studnu byla před třiceti lety. Druhá nejlepší doba je teď*“, říká staré čínské přísloví.

Třím vodních cest není nic jiného, než kvalita života a život jako takový. Nedají se s ničím srovnávat. Vodní cesty jsou v první řadě voda. A voda je energie, surovina, prostředí, živel a div světa. Na rozdíl od výše zmíněných dopravních módů je vodní cesta živý organismus. Nemůže tak být srovnávána a degradována na úroveň jakýchkoli a pouhých cest.

Máme malé štěstí, že se úsilím Ředitelství vodních cest ČR dokázala oživit a následně prodloužit trasa Baťova kanálu a nyní se realizuje projekt Dokončení splavnění Vltavy do Českých Budějovic. Tyto dva projekty by měly po svém dokončení veřejnosti otevřít oči a pomoci našim novým apoštolům.

Naše firma Strojírny Podzimek u toho byla a radujeme se z nově vytvořeného prostředí podél horního toku Vltavy. Předkládáme trochu informací o dodané technologii.

Jezovské klapy, dolní a horní vrata plavební komory České Vrbné. Klapy jsou hydraulicky ovládané. Jsou dvě a každá z nich je dlouhá 22,5m, široká 4,6m a váží každá přes 28t.



Klapkový jez České Vrbné





Osazování jezové klapky v Českém Vrbném

Dolní a horní vrata plavební komory Hněvkovice jsou hydraulicky ovládaná. Horní jednokřídlá desková vrata mají šířku 6 metrů a výšku 10,5 metrů a hmotnost 25 tun. Dolní podjezdná stavidlová vrata jsou o rozměrech 6,8 x 10,7 metrů a váze bezmála 35 tun jsou zavěšena na dvou Gallových řetězech a spouštěna do hloubky téměř 21 metrů.



## PLAVEBNÍ KOMORA HLUBOKÁ A SPORTOVNÍ PŘÍSTAV HLUBOKÁ.

Zatímco sportovní přístav je právě ve výstavbě a Strojírny Podzimek sem dodávají pouze zdvižný mostek o hmotnosti cca 15tun do přístaviště, zdvihatelny na dvou hydraulických válcích, pak plavební komora byla zprovozněna v létě roku 2013. O tom, jak se mění krajina k životu a život k lepšímu je nejlepší se osobně přesvědčit. Člověku přichází na mysl, že slavný výrok cimmanologů „V Českých Budějovicích by chtěl žít každý“ je právě nyní naplňován.



## Vodní cesty ve světě jsou v módě

V našich novinách se nedočteme o projektech, které jsou právě nyní připravovány nebo realizovány po celém světě! Několik příkladů za všechny:

### NĚMECKO

O našem severním sousedovi se říká, že je velice ekologický a že klade velký důraz na železniční dopravu včetně výstavby vysokorychlostních železnic. Ale proč Němci nemají snahu, tak jako ČR, prosazovat stavbu nových vodních cest? - Protože již mají síť vodních cest dokončenou!



Průplavní most Magdeburg

Německo se ale v současné době věnuje masivní modernizaci svých takřka 5 000 km mezinárodních vodních cest. Největší stavbou poslední doby na německých vodních cestách byl 1 km dlouhý průplavní most u Magdeburgu propojující vodní cesty Mittleland Kanal a Elbe-Havel-Kanal mimoúrovňově nad řekou Labem.

Druhou nejzajímavější realizací, která stále probíhá, je výstavba nového lodního zdvihadla Niederfinow na vodní cestě propojující námořní přístav Štětín a Oderskou vodní cestu s Berlínem a západoevropskou sítí vodních cest - a po labské vodní cestě i s Českou republikou. Pro představu o jak velkou stavbu se jedná několik údajů o stavbě: celková výška 54,55 m, šířka 46,40 m, délka 133 m, beton a železobeton asi 65 000 m<sup>3</sup>, betonářská ocel 8 900 t, přesuny zeminy asi 400 000 m<sup>3</sup>, ocelové štětovnice 40 000 m<sup>2</sup>, váha vany lodního výtahu naplněná vodou okolo 9 800 t. Nové lodní zdvihadlo má umožnit přepravu kontejnerů a zkapalněného zemního plynu LNG moderními říčními plavidly.



Stav výstavby nového lodního zdvihadla Niederfinow v květnu 2014

## FRANCIE

Také Francie v posledních letech významně modernizuje své mezinárodní vodní cesty. A aby zvýšila význam své vodocestné dopravní infrastruktury, zahájila před více

než 10 lety přípravu výstavby nové 105 km dlouhé vodní cesty Seina-severní Evropa, která má propojit vodní cesty Pařížské aglomerace s evropskou sítí vodních cest.

Dalším vodocestným projektem připravovaným ve Francii je průplav Saõna-Mosela

o délce asi 180 km. Tento průplav se má stát důležitým prostředkem pro odlehčení severo-jížního dopravního koridoru po roce 2025 a jeho hlavním významem bude propojení evropské sítě vodních cest se Středozemním mořem (přístav Marseille).

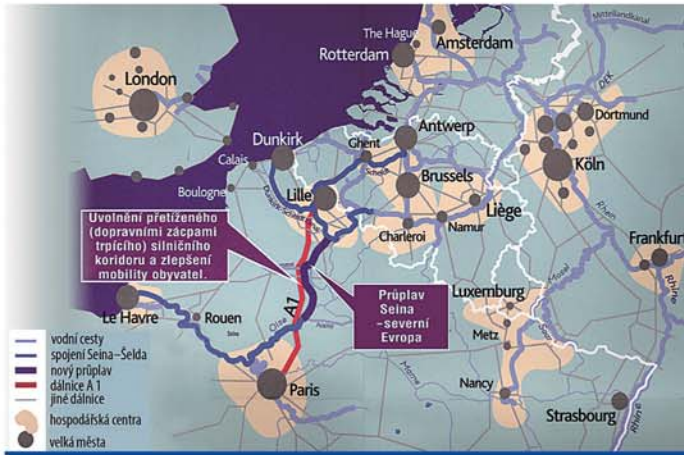


Schéma souběhu trasy vodní cesty Seina-severní Evropa s přetženou dálnicí A1



Vizualizace průmyslové zóny Marquion na vodní cestě Seina-severní Evropa

## CHORVATSKO

V minulých letech byly zahájeny práce na 1. etapě výstavby nové vodní cesty pro-

pojující řeku Sávu s Dunajem. Průplav Dunaj-Sáva o délce 60 km bude do budoucna představovat pro Chorvatsko strategické spojení, kterým jejich lodě „obeplují“ Srbsko

a zkrátí si cestu do střední a západní Evropy. Velký význam bude mít také pro protipovodňovou ochranu.

## POLSKO-BĚLORUSKO-UKRAJINA

V letošním roce bylo vystupňováno úsilí Ukrajiny a Běloruska o obnovu vodní cesty spojující Černé a Baltské moře řekou Dněpr, průplavem Dněpr-Bug a řekami Bug a Visla. Dnes je však řeka Bug od běloruských hranic po Varšavu nesplavná a bude podél ní nutné postavit cca. 180km dlouhý laterální plavební kanál. V současné době se připravuje zpracování studie proveditelnosti, která bude financovaná z prostředků EU. Předpokládá se, že by mohlo jít o jeden z hlavních projektů integrace Ukrajiny do EU.



Mapa vodní cesty spojující Černé a Baltské moře



Nová plavební komora Kobrin na průplavu Dněpr-Bug byla uvedena do provozu v roce 2009

## EGYPT

Velkým překvapením bylo zahájení výstavby nového Suezského průplavu dne 5. srpna 2014, které vyhlásil egyptský prezident Abdal Fattáh Sísí. Ihned po slavnostním zahájení se daly do práce stovky buldozerů, nákladních aut a na 7 500 dělníků, aby do 12 měsíců pod dohledem a s pomocí armády vykopali souběžně se stávajícím průplavem novou vodní cestu, která umožní proplout přes Egypt více a větším námořním lodím, než je možné nyní. Pro porovnání: původní Suezský průplav se stavěl mezi lety 1859 a 1869, tedy 10 let!



Americká letadlová loď USS AMERICA proplouvá Suezským průplavem



Egyptský prezident Abdal Fattáh Sísí zahájil 5. srpna 2014 výstavbu nového Suezského průplavu



Stovky buldozerů, nákladních aut a na 7 500 dělníků zahájilo 5. srpna 2014 výkop nového Suezského průplavu

## ITÁLIE

V severní Itálii probíhají rozsáhlé práce na dokončení vodních cest, které před desítkami let

zanechali dělníci a stroje rozestavěné a stavenišť bez užitku chátrala. Dnes díky financím z EU Italové dokončují práci svých předků. Jedná se o vodní cesty mezinárodního významu v povodí

řeky Pád v prostoru mezi Milánem a Benátkami. Na projekční přípravě těchto vodních cest pracovali také čeští inženýři v čele s Ing. Janem Kareisem ze společnosti Vodní cesty a.s.

## PANAMA

Před 100 lety 15. srpna 1914 proplula americká loď SS Ancon jako první loď vůbec Panamským průplavem. Panamský průplav

o délce 77,1 km je doposud největším plavebním dílem na světě. Avšak po 100 letech je již průplav dnešním lodím malý a tak již od roku 2007 po národním referendu, kdy se pro rozšíření průplavu vyslovilo 76,8 % obyvatel, probíhá

výstavba třetí řady plavebních komor nové generace. Ty by měly být dokončeny příští rok (2015) a budou, samozřejmě, největší na světě: délka 426,72 m, šířka 54,86 m a hloubka 18,29 m.



Vizualizace plavebních komor na pacifické straně Panamského průplavu



Vizualizace plavebních komor na atlantické straně Panamského průplavu



Výstavba nových plavebních komor probíhá ve dne...



... i v noci

## NIKARAGUA

Zatímco Panama staví třetí řadu nových obřích plavebních komor, Nikaragua se rozhodla pro výstavbu nového konkurenčního průplavu. Podle dostupných informací by celková délka nového průplavu (včetně plavební dráhy v jezere) měla být asi 270 km a plavební komory ještě větší než na Panamském průplavu. Stavbu a finance by měli zajistit Číňané a vojenskou ochranu Rusko. Stavba má být zahájena ještě letos v prosinci (2014) a dokončena v roce 2019. Tedy během 5 let!

Vrátíme-li se k pohádce, ptám se vás, páni ministři, prokurátoři, slovní soudci, páni strážmistři, kriminologové, advokáti, vyšetřovatelé, psychiatři, páni docenti daktyloskopie, psychologie, patologie, nemocí zhoubných nemocí zjevných, nemocí latentních, vynálezcové zámeků patentních, jak pomůžeme té naší Popelce?



Navrhovaná trasa Nikaragujského průplavu

# Zákon o liniových dopravních stavbách

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

Programové prohlášení současné vlády uvedlo mezi svými cíli mj. vznik zákona o liniových dopravních stavbách. Cílem toho zákona nemá být nic menšího, než urychlení přípravy staveb dopravní infrastruktury, a tím i urychlení jejich výstavby. Právě těžkopádnost a komplikovanost přípravné fáze se oprávněně uvádí jako jedna ze zásadních překážek toho, aby se stav a kvalita našich dopravních cest začala blížit běžnému stavu v západní Evropě. Proto odborná veřejnost záměr na sepsání a přijetí takového zákona bezvýhradně přivítala.

Plavební a vodocestná komunita od samého počátku bedlivě sledovala, zda se navrhovaný zákon bude – vedle dálnic, vybraných silnic a železnic – týkat také dopravně významných vodních cest. Ne že by snad byla pochybnost o tom, že vodní cesty jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury. O tom – kromě logiky – zcela jasně hovoří klíčové zákony, jako zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), zákon č.104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, nebo zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Jenže zákony jsou jedna věc a špatné zkušenosti věc druhá...

Představitelé Ministerstva dopravy neustále ujišťovali, že vodní cesty opominuty nebudou. **Vrcholného ujištění se pak dostalo předsedovi ČPVŠ panu doc. Juráškoví od samotného předsedy vlády České republiky.** Ten ve svém dopise (přesné citace jsou uvedeny ve Stanovisku ČPVŠ) navíc zmiňuje zapojení Ředitelství vodních cest ČR do procesu přípravy zákona. To se také skutečně dělo, a vodní cesty skutečně byly součástí připravovaného textu. Vše se tedy zdálo být v pořádku. Ale ouha! Od jisté doby přestali být pracovníci ŘVC ČR zváni na příslušná jednání, aniž by kdo řekl, proč se tak stalo.

„Vysvětlení“ jsme se dočkali až na podzim tohoto roku, kdy byl do mezirezortního připomínkového řízení zaslán Věcný záměr zákona o liniových dopravních stavbách. A v tomto návrhu – světe, div se! – již vodní cesty nebyly. Dokonce se jim dostalo explicitivního vyloučení s lakonickým vysvětlením: **„Vzhledem k technickým a na ně navazujícím odlišnostem v právní úpravě realizace staveb vodní dopravní infrastruktury se navrhuje ponechat úpravu této oblasti mimo rámec navrhovaného zákona.“** Na to, že návrh zákona má přes 50 stran textu, je to opravdu velmi úsporné! Ještě zlověstnější je ale věta před touto popravou: **„Tyto liniové stavby by byly proto v novém zákoně označeny jako veřejně prospěšné stavby.“** Aby bylo jasno, liniovými stavbami se v tomto návrhu definičně rozumí „stavby dálnic, silnic

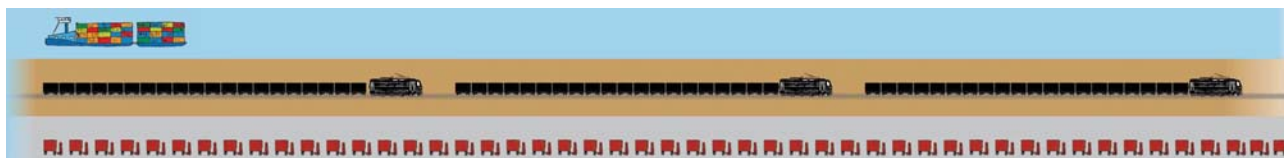
1. třídy a železnic – kategorie drah celostátních i regionálních...“ **Všechny tyto stavby mají tedy podle předloženého návrhu požívat nejen dobrodiní urychlení přípravy staveb, ale také označení za stavby veřejně prospěšné. Všechny – kromě vodních cest.** Safra, není to tak trochu laciná diskriminace? Není to narušení dopravního trhu? Představme si, že by se někdo pokusil z péče tohoto zákona vyřadit jednou hloupou a ničím nepodloženou větou například dálnice, nebo železnice! **Ano, zní to dost nepravděpodobně, že. Leč vodní doprava a vodní cesty jsou již tak zdecimované, že si vůči nim lze dovolit všechno, tedy i to nepravděpodobné. Prý za tím stojí nesouhlas Ministerstva zemědělství, ale to se mi opravdu, ale opravdu nechce věřit.** Ostatně, rozporů s různými rezorty se návrhu zákona dostalo několik desítek, takže zpracovatelé návrhu zákona by měli řešit všechny. Leč pouze tento jediný, a při tom naprosto zásadní, „vyřešili“ (pokud tento rozpor vůbec existoval) hanebnou kapitulací.

## A aby toho nebylo málo:

- o vyřazení vodních cest z návrhu zákona nevěděl (podle jeho vlastních slov) ministr dopravy;
- nevěděli o tom ani příslušní náměstci, ředitelé odborů, nebo ředitel ŘVC ČR;
- informováni nebyli ani rejdaři – ti naopak dostali na jednání tripartity v červenci 2014 ujištění o podpoře vodní dopravy;
- nevěděli o tom ani další odborné kruhy, které byly po celou dobu ujišťovány o opaku.

Co dodat. Návrh zákona byl dne 3. listopadu 2014 předložen vládě s celou řadou trvajících, nevyřešených rozporů. Lze doufat, že jej v této podobě vláda odmítne, a vrátí k přepracování. A musíme doufat – respektive vynaložit veškeré úsilí – aby nové znění nepřipustilo degradaci vodních cest. Podklady k tomu zpracovatelé rozhodně mají – Ministerstvo dopravy dostalo v rámci připomínkového řízení důrazné výhrady a současně věcné návrhy od řady ministerstev a institucí.

Dále uvedené stanovisko Českého plavebního a vodocestného sdružení podpořené Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy ČR bylo zasláno kompetentním činitelům Ministerstva dopravy: prvnímú náměstkú ministra dopravy panu Mgr. Milanu Feranecovi, náměstkú ministra dopravy panu Ing. Ladislavu Němcovi a vrchnímú řediteli sekce legislativně právní panu Mgr. Tomáši Dundrovi.



Vodní cesty, železnice a silnice jsou základní součástí dopravní infrastruktury evropských zemí

# Stanovisko k věcnému záměru zákona o liniových dopravních stavbách



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

Vnitrostátní plavební a vodocestná odborná veřejnost, soustředěná zejména v Českém plavebním a vodocestném sdružení (dále jen ČPVS) a v Sekci vodní dopravy Svazu dopravy České republiky prosazuje již po několika letech vytvoření speciálního zákona o liniových dopravních stavbách. Je přirozené, že v rámci tohoto zákona by měla být soustředěna infrastruktura všech základních dopravních modů pozemní dopravy, tj. železniční, silniční a vodní.

ČPVS si je vědomo důležitosti zařazení vodních cest do zákona o liniových stavbách, a proto přijalo již na své 20. valné hromadě dne 2. 4. 2014 usnesení, ve kterém mj. žádalo Ministerstvo dopravy, aby nedopustilo při jeho přípravě opomenutí vodních cest v jeho ustanoveních. Usnesení bylo zasláno i premiérovi Bohuslavovi Sobotkovi dopisem ze dne 15. 4. 2014.

**Pan premiér ve svém dopise ze dne 11. 6. 2014 k této záležitosti mj. uvedl: „Ve věci přípravy zákona o liniových stavbách mi dovoluje Vás ujistit, že se počítá se začleněním infrastruktury vodní dopravy do tohoto zákona.** Za tím účelem je do procesu přípravy tohoto zákona přímo zapojeno Ředitelství vodních cest České republiky“. Vzhledem k tomu, že v úvodu dopisu se konstatuje, že text vychází z podkladů Ministerstva dopravy a Ministerstva zemědělství se dalo předpokládat, že Ministerstvo dopravy tím bude plnit i výše uvedenou část usnesení 20. valné hromady ČPVS.

Počátkem října předložilo Ministerstvo dopravy k připomínkám věcný záměr zákona o liniových dopravních stavbách (dále jen věcný záměr zákona). **První pohled do návrhu věcného záměru zákona ukázal, že osobní ujištění premiéra o zařazení infrastruktury vodní dopravy do zákona nebylo vůbec respektováno. Stejně tak je věcný návrh zákona v hrubém rozporu s koaliční smlouvou,** kde se uvádí: Podpoříme rozvoj vnitrozemských vodních cest, především pak projekty na zlepšení plavebních podmínek na Labi (plavební stupeň Děčín, Přelouč)..., a také s výsledky nedávného jednání **tripartity** dne 28. 7. 2014, kde vláda slíbila podporu rozvoje vodní dopravy.

Bohužel je třeba konstatovat úplnou ignoranci resortu dopravy ke své odpovědnosti za jeden z nejekologičtějších dopravních modů, tedy vodní dopravy. Je zřejmé, že zpracovatelský odbor nechal na vědomí svou odpovědnost za objektivní zpracování tohoto zákona, při úplném pomnutí výše uvedeného stanoviska premiéra Sobotky, jako předse- dy vlády České republiky odpovědného za řádný chod celého státu. Totéž platí i vzhledem k řadě dalších příslibů vlády a jejích jednotlivých členů.

**Vzhledem k výše uvedenému uplatňujeme zásadní připomínku k předmětnému věcnému záměru zákona a to zařadit infrastrukturu vodní dopravy, tj. vodních cest do zákona o liniových dopravních stavbách.**

## **Zásadní připomínka:**

**Na str. 5, část. A. kap. 1, úvodní odst. věcného záměru zákona doplnit takto:**

**„...zahrnuté stavby dálnic, rychlostních silnic, silnic**

## **I. třídy, železnic celostátních i regionálních a dopravně významných vodních cest a všechny stavby a ...“**

Obdobně je třeba upravit (doplnit) i řadu dalších obdobných ustanovení, jako např. na str. 48 část B kap. 1 podkapitola – Jediný úřad, druhý odst. a dále pojem liniové dopravní stavby uvedený na str. 51 část B kap. 3.1 věcného záměru.

**Zdůvodnění:** *Dopravně významné vodní cesty jsou zvláštními právními předpisy postaveny na roveň citovaných silnic a železnic. Působnost v oblasti péče o rozvoj a jejich modernizaci vykonává Ministerstvo dopravy<sup>1)</sup> a jsou financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury<sup>2)</sup>. Dopravní infrastruktura zahrnuje např. stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi související zařízení<sup>3)</sup>. Kromě toho zařazení infrastruktury vodní dopravy do zákona o liniových stavbách potvrdil i premiér Sobotka, jak je uvedeno výše.*

*Konstatace na str. 48 část B kap. 1, podkapitola – Jediný úřad, druhý odst. záměru: „Vzhledem k technickým a na ně navazujícím odlišnostem v právní úpravě realizace staveb vodní dopravní infrastruktury se navrhuje ponechat úpravu v této oblasti mimo rámec navrhovaného zákona“ je příliš vágní, ve své podstatě nepřavdivý, a svědčí o neochotě se touto problematikou zabývat.*

Další připomínky vycházejí z částečných nesrovnaností v jednotlivých částech a kapitolách věcného záměru.

**1. Ve všech částech věcného záměru počínaje cca 16. stránkou je třeba při uvádění investorů Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uvádět i Ředitelství vodních cest (ŘVC).**

*Zdůvodnění: Na str. 13 věcného záměru je mezi investory ŘVC zařazeno.*

**2. V části A kap. 1.2.1 Další dotčené orgány státní správy vypustit Plavební úřad.**

*Zdůvodnění: Ve smyslu zvláštního právního předpisu<sup>1)</sup> je pro výkon státní správy v plavbě zřízena Státní plavební správa. Pojem plavební úřad se sice v tomto zvláštním právním předpise vyskytuje, nikoliv však jako správní orgán.*

V Praze dne 9. října 2014.

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. v.r.

předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

<sup>1)</sup> Zákon č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>2)</sup> Zákon č.104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně....., ve znění pozdějších předpisů.

<sup>3)</sup> Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

# Dopis předsedy vlády ČR Bohuslava Sobotky ve věci rozvoje vodních cest



**Bohuslav SOBOTKA**  
Předseda vlády České republiky

Praha  června 2014  
Č. j. 8115/2014-OSV

Vážený pane předsedo,

odpovídám na Váš dopis týkající se usnesení 20. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení.

Na základě podkladů, které jsem si vyžádal z Ministerstva dopravy a Ministerstva zemědělství k jednotlivým ustanovením, Vám sděluji následující.

Vytvoření podmínek pro výstavbu plavebních stupňů na Labi v Děčíně a Přelouči je i součástí Programového prohlášení vlády České republiky, resp. Koaliční smlouvy na volební období 2013 - 2017. I z toho je zřejmé, že vláda vnímá význam vnitrozemské vodní dopravy, a to zejména nákladní dopravy po labské vodní cestě, neboť labský multimodální koridor je nejvýznamnějším proudem zboží českého exportu i importu. Současná nespolehlivost plavebních podmínek na řece Labi před hranicemi se SRN je bohužel dlouhodobě neřešenou překážkou a tzv. úzkým hrdlem. Význam labské vodní cesty dnes podtrhuje i její zařazení do tzv. core-network TEN-T. Plavební stupeň Děčín a Přelouč, tj. podpora kvalitní vodní dopravy, patří mezi priority vlády v oblasti dopravy.

V říjnu 2013 byl Evropskou komisí vydán program podpory vnitrozemské plavbě s názvem NAIADES II. Jedním z hlavních pilířů tohoto programu je podpora zapojení vnitrozemské plavby do multimodálních logistických řetězců. To znamená, že zvláštní pozornost je věnována právě rozvoji přístavů jako multimodálních logistických center. Podrobnější informace k jednotlivým výzvám k předkládání projektových žádostí bude Evropská komise zveřejňovat postupně. Ujišťuji Vás, že resort dopravy bude této formě podpory věnovat patřičnou pozornost, zejména z pohledu možnosti zapojení do jednotlivých projektů.

Otázka uzavření nové Česko - německé mezivládní dohody o labské vodní cestě je řešena v rámci stálé Česko - německé pracovní skupiny pro integrované využití funkcí Labe. Na posledním zasedání této skupiny, které proběhlo ve dnech 19. a 20. května 2014 v Niederfinowě, německá strana požádala, aby jako první krok byla provedena podrobnější analýza oblastí, které by měly tvořit právní rámec předemtné smlouvy. Následně se předpokládá vytvoření časového harmonogramu pro přípravu bilaterální dohody.

Problematiku povýšení stávající Česko - polské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, která pracuje na základě Memoranda o spolupráci na přípravě realizace oderské vodní cesty ze dne 12. dubna 2000 ve znění dodatku ze dne 28. dubna 2010, na vládní úroveň, je česká strana připravena otevřít při jednáních s polskou stranou jak na pracovní úrovni, tak i na úrovni náměstků ministrů příslušných resortů.

Ve věci přípravy zákona o liniových stavbách mi dovoluete Vás ujistit, že se počítá se začleněním infrastruktury vodní dopravy do tohoto zákona. Za tímto účelem je do procesu přípravy tohoto zákona přímo zapojeno Ředitelství vodních cest České republiky.

Pro úplnost dodávám, že Ministerstvo zemědělství dlouhodobě usiluje o úpravu zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, tak, aby z tohoto fondu mohly být poskytovány finanční prostředky nejen na výstavbu a modernizaci vodních cest, ale také, stejně jako u jiných dopravních odvětví, na jejich opravy, údržbu a provoz.

Vážený pane předsedo, velice si vážím Vaší odborné činnosti v oblasti vodní dopravy a zároveň oceňuji výsledky práce Českého plavebního a vodocestného sdružení. Přeji Vám ve Vaší práci mnoho úspěchů.

S pozdravem



Vážený pan  
doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.  
předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení  
Holešovický přístav 1146  
170 00 Praha 7



Vizualizace plavebního stupně Přelouč

zdroj: ŘVC ČR

**Je nutné zcela odmítnout  
návrh na usnesení vlády ČR  
k Zákonu o liniových stavbách,  
který se pokouší zatemnit obecný pojem  
vodních cest jako nedílné součásti  
dopravní infrastruktury ČR (liniových staveb)**

**I.**

Návrh

**USNESENÍ**

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne ..... č. ....

k věcnému záměru zákona o liniových dopravních stavbách

V l á d a

- I. s c h v a l u j e věcný záměr zákona o liniových dopravních stavbách s úpravami podle připomínek obsažených ve stanovisku Legislativní rady vlády a podle připomínek vlády,
- II. u k l á d á ministru dopravy
  1. zpracovat a vládě do 30. června 2015 předložit návrh zákona ve smyslu bodu I tohoto usnesení,
  - 2. ve spolupráci s ministrem zemědělství do návrhu zákona dopracovat zařazení nových staveb na vodních cestách.**

Provedou:

ministři dopravy,  
zemědělství



# Vodní cesty České republiky, jejíž hlavní osou je nedokončený VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE, jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury !

Níže uvedení odborníci v oblasti dopravy, územního plánování a veřejné správy České, Polské a Slovenské republiky na konferenci TRANSPORT 2014 v Ostravě podpořili a odhlasovali následující závěr:

**„Vložit vodní cesty jako takové do věcného záměru zákona o liniových stavbách, ze kterých byly taxativně vypuštěny; vodní cesty jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury“.**

Bálková Petra – Moravskoslezský kraj  
Bartoš Pavel – Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje  
Biksadský Jiří – Povodí Odry, státní podnik  
Blažek Antonín – VUZ, a.s.  
Boublík Miroslav – Moravskoslezský kraj  
Březina Edvard – Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta  
Bulawa Vlastimil – Moravskoslezský kraj  
Buraczyński Adrian – Magemar Polska Sp. z o. o.  
Cieñciała Jiří – vládní zmocněnec pro Moravskoslezský a Ústecký kraj  
Ciesielski Jacek – Remontowa Lighting Technologies S.A.  
Czene Pavel – VÍTKOVICE POWER ENGINEERING a.s.  
Čuba Petr – Skanska a.s.  
Děd Zdeněk – Metrostav a.s.  
Dobeš Karel – Ministerstvo dopravy  
Drozd Jaroslav – Zlínský kraj  
Elbl Václav – Moravskoslezský kraj  
Fiedlerová Eva – Statutární město Ostrava  
Fojtů Lubomír – Ředitelství vodních cest ČR  
Forman Petr – Societas Rudolphina o.s.  
Hadrava Pavel – OKD, a.s.  
Hanuš Ivo – Věvyslanectvo Slovenskej republiky, Praha  
Havlík Daniel – Moravskoslezský kraj  
Heczko Eduard – Statutární město Havířov  
Hiltavský Martin – Statutární město Ostrava  
Hlavoň Ivan – Vysoká škola logistiky o.p.s.  
Holica Petr – Svaz průmyslu a dopravy ČR  
Hořelica Zbyněk – Státní fond dopravní infrastruktury  
Hošek Ivan – Plavba a vodní cesty o.p.s.  
Hrivňáková Lenka – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s.  
Humlíčková Libuše – Statutární město Ostrava  
Ilík Jan – Ministerstvo dopravy ČR  
Jaszczuk-Jezierska Edyta – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Kalupová Blanka – Vysoká škola logistiky o.p.s.  
Kamińska Agata – European Consulate  
Kavan Pavel – Zlínský kraj  
Klich Miroslav – České dráhy a.s.  
Komínek Radovan – Dopravní projektování spol.s r.o.  
Kopecký František – Ředitelství silnic a dálnic  
Kubiczek Roman – TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.  
Kuboš Karel – Moravskoslezský kraj  
Kučera Jaroslav – Zlínský kraj  
Kuchtová Dagmar – Svaz průmyslu a dopravy ČR  
Kupka Vlastimil – Moravskoslezský kraj  
Lasák David – Dopravní projektování spol.s r.o.  
Lazar Jiří – Statutární město Ostrava  
Lukáš Libor – Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě  
Macura Lumír – Město Bohumín  
Mácha Radúz – Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje  
Makarčuková Těšana – Vysoké učení technické v Brně - Fakulta stavební  
Malá Petra – Pars Děčín spol.s.r.o.  
Mana Vladimír – Ministerstvo životního prostředí ČR  
Menšík Ladislav – Statutární město Ostrava  
Merunka Jan – Metrostav a.s.  
Mišák Stanislav – Zlínský kraj  
Mišura Ján – Slovenská obchodná a priemyselná komora Žilina  
Mokrý Ivan – Žilinský samosprávny kraj  
Muras Ivo – Moravskoslezský kraj  
Mynář Vojtěch – Statutární město Ostrava  
Niemic-Butryn Monika – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  
Novák Petr – Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Novák Václav – Státní plavební správa  
Olszewska Anna – Konzulat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Ostrawie  
Pácl Martin – Statutární město Ostrava  
Palkovská Věra – Město Třinec  
Papíková Monika – Bezpečně technologický klastr, o.s.  
Paskovská Markéta – Asental Land, s.r.o.  
Paszkiwicz Remigiusz – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Pelikánová Karin – Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje  
Podgórski Andrzej – Rada Kapitanów  
Podzimek Josef – Plavba a vodní cesty o.p.s.  
Procházka Tomáš – Moravskoslezský kraj  
Pyč Dorota – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  
Rampula Bohumil – Rail Cargo Logistics - Czech republic s.r.o.  
Řehulka Hubert – SHB, akciová společnost  
Říman Antonín – Statutární město Ostrava  
Santarius Andrzej – AWT Rekulтивace a.s.  
Santarius Pavel – Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje  
Silarski Witold – APOGEO Sp. z o.o.  
Sirovátka Michal – SILNICE a ŽELEZNICE  
Sosna Luděk – Ministerstvo dopravy ČR  
Stareček Václav – KB - BLOK systém, s.r.o.  
Stichová Anežka – Vysoké učení technické v Brně - Fakulta stavební  
Sury Pavel – Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Svobodová Kateřina – Vysoké učení technické v Brně - Fakulta stavební  
Szarek Czesław – Rada Kapitanów  
Šestáková Anna – Vysoké učení technické v Brně - Fakulta stavební  
Škaroupka Dan – Statutární město Brno-Magistrát města Brna  
Šoltés Ladislav – TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.  
Štrba Jozef – Žilinský samosprávny kraj  
Šudřich Pavel – Moravia Consult Olomouc a.s.  
Tomaszewski Sławomir – European Consulate  
Tomášková Marcela – Asental Land, s.r.o.  
Tomik Gabriela – Rada Kapitanów  
Toś Arkadiusz – Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Pradze  
Třebal Zdeněk – VÍTKOVICE Doprava,a.s.  
Turovský Jan – Statutární město Ostrava  
Urban Ludvík – České dráhy a.s.  
Urbanec Jiří – ŠKODA VAGÓNKA a.s.  
Uziębło Jerzy – Remontowa Lighting Technologies S.A.  
Vach Igor – SILNICE a ŽELEZNICE  
Vajda Ctibor – Moravskoslezský kraj  
Zahorski Rafał – Magemar Polska Sp. z o. o.  
Zátopek Zdeněk – Statutární město Ostrava  
Żebrowski Edward – Remontowa Lighting Technologies S.A.  
Žádník Libor – Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě  
Kubáček Jiří – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja Slovenskej republiky  
Frič Dalimil – Ostrava - bezpečná doprava  
Slavíková Marta – EZUS TRITIA  
Tobola Josef – TILC Sp. z o.o.  
Szreder-Piernicka Aneta - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście  
Chmielowski Piotr - Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

# 18. ročník mezinárodní konference TRANSPORT

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

Dne 4. 11. 2014 Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje uspořádalo 18. ročník mezinárodní konference TRANSPORT.

Diskusních panelů se zúčastnili významní představitelé odborných institucí a společnosti z České republiky, Polska a Slovenska, náměstek ministra dopravy ČR Karel Dobeš, náměstkyně ministryně Ministerstva infrastruktury a rozvoje Polské republiky Dorota Pyć, náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Daniel Havlík, místopředseda Žilinského samosprávného kraje Jozef Štrba, zmocněnec vlády pro Moravskoslezský a Ústecký kraj Jiří Cieniata.



Priority dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje a regionů tří sousedících zemí jsou koordinovány v rámci Evropského seskupení pro územní spolupráci (ESÚS) TRITIA a byly tematicky zaměřeny na urychlení a dokončení dopravních staveb v rámci „slezského kříže“. Jednalo se také o výhledových projektech dopravní infrastruktury, které mají probíhat Moravskoslezským krajem, o rychlých železničních spojeních nebo oderské vodní cestě.

Jak zaznělo, kvalitní dopravní infrastruktura je klíčovým faktorem rozvoje podnikání, konkurenceschopnosti, a tedy i zaměstnanosti. Dopravní síť na území Moravskoslezského kraje se postupně zlepšuje, ale stále ještě není dostatečná. Prioritním cílem je zajistit, aby se naprostá většina podniků nacházela nejdále 30 minut cesty od hlavní evropské dopravní sítě TEN-T, která má být vytvořena s perspektivou do roku 2030 a plnit funkci dopravní páteře jednotného trhu. „Celkový objem finančních prostředků alokovaných pro Moravskoslezský kraj v roce 2015 činí 5 808 620 000 korun dohromady za všechny zdroje, tedy národní i z operačních programů EU,“ upřesnil Zbyněk Hořelica, náměstek ředitele SFDI.

V rámci doprovodných jednání se uskutečnilo dne 3. 11. 2014 zasedání signatářů Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji za účasti náměstka ministra dopravy Kamila Rudoleckého. V rámci konference také proběhlo bilaterální jednání náměstků ministrů zodpovědných za dopravu v České republice a Polsku nebo bilaterální jednání generálního ředitele SŽDC Pavla Surého s jeho protějškem z PKP PLK SA Remigiuszem Paszkiewiczem.

**K problematice vodní dopravy na řece Odře v rámci předpokládaného rozvoje oderské části víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, byly uvedeny následující prezentace:**

Petr Forman, poradce ministra dopravy ČR: „Česko-polskou spolupráci musíme umocnit – ODERSKÁ VODNÍ CESTA DUNAJ-ODRA-LABE.“

Gabriela Tomik, zmocněnkyně primátora města Kędzierzyn-Koźle pro řeku Odru a Andrzej Podgórski, viceprezident Rady Kapitanów, Wrocław: „Rejs badawczy Odrą od Szczecina do Koźla – raport (Výzkumná plavba po Odře ze Štětína do Koźlí – zpráva).“

Aneta Szreder-Piernicka, ředitelka prodeje a marketingu, SZCZECIN-SVINOÚSTÍ NÁMOŘNÍ PŘÍSTAVY: „Brána pro mezinárodní obchodní výměnu České republiky.“

Rafał Zahorski, předseda správní rady přístavu zúčastněných stran Rady, Szczecin: „Ujście Odry – brama transportu wodnego dla Europy Środkowej (Ústí řeky Odry – brána vodní dopravy pro střední Evropu).“

Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR: „Budoucnost vodních cest v České republice v mezinárodním kontextu.“

Prezentace jsou uvedeny k nahlédnutí na webové stránce: [www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/section/konference/transport2014](http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/kestazeni/section/konference/transport2014)

K výhledovým projektům nadnárodního významu v Mo-

ravskoslezském kraji, v prezentaci „Aktuální stav projektové přípravy dopravních staveb baltsko-jaderského koridoru“ Luděk Sosna, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, k vodním stavbám v Česku uvedl: „Dokončuje se analýza cca 50 studií o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe, části jejich doporučení budou implementovány do zadání studie proveditelnosti a zahájení prací na studii proveditelnosti se předpokládá v 1. pololetí roku 2015.“

S velkou pravděpodobností lze uvažovat, že začíná práce na studii proveditelnosti k dokončení víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Lze jen doufat, že potenciál tohoto projektu bude prověřen odpovědně ze všech aspektů, i s přínosy pro rozvoj regionů Česka a okolních států.

V rámci studie bude vhodné provést souběžně aktuální prověření přeshraničního úseku vodní cesty Kožle-Ostrava. Zejména tento projekt se jeví jako realizovatelný v poměrně blízkém časovém období a mělo by být známo

jeho ekonomické vyhodnocení analýzou výnosů a nákladů. Zejména už proto, že v současnosti polská strana je tomuto projektu nakloněna.

Moravskoslezský kraj i přilehlá polská vojvodství, jejich podniky i obyvatelstvo, se po léta potýkají s obtížemi, spojenými s útlumem tradičních hospodářských aktivit – těžbou uhlí, hutnictvím a chemickým průmyslem. Vodní cestu Kožle-Ostrava, tedy napojení „slezského kříže“ na oderskou vodní cestu a námořní přístavy v Polsku považujeme za významný aktivizační krok, který přinese nejen dlouhodobý prospěch zdejším podnikům, mj. zajistí stále komplikovanější transport nadrozměrných strojírenských výrobků, ale i tolik potřebná pracovní místa. A to nejen při výstavbě vodní cesty, ale následně trvale i při jejím provozu.

**Na konferenci byly přijaty následující závěry a výzva vládám České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky:**



## závěry

### Účastníci 18. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT 2014

#### POTVRZUJÍ

nutnost vzájemné informovanosti a koordinaci zúčastněných zemí i regionů v rámci:

- \* panevropských dopravních multimodálních koridorů Balt-Jadran a Rýn-Dunaj procházejícími územím Moravskoslezského kraje
- \* Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA, které tvoří Moravskoslezský kraj, Opolské vojvodství, Slezské vojvodství a Žilinský samosprávný kraj.

#### POŽADUJÍ

- A) dokončit výstavbu významných dopravních staveb v rámci tzv. Slezského kříže na území Moravskoslezského kraje, zejména
- výstavbu komunikace I/11- I/57 ve směru (Opole-) Krnov - Opava - Ostrava - Český Těšín - Třinec (- Žilina)
  - modernizaci rychlostní komunikace R48 včetně souvisejících staveb
  - III. národní železniční koridor v úseku Dětmorovice - Český Těšín, včetně modernizace železniční stanice Český Těšín
- B) v souvislosti s výstavbou významných dopravních staveb v sousedních krajích, zejména
- dokončit dálnici D1 a rychlostní silnice R 55 a R 49 na území Zlínského kraje a R6 na území Trenčínského samosprávného kraje
  - dokončit rychlostní silnici R35 (Mohelnice - Sedlice) jako další kapacitní napojení Moravskoslezského kraje ve směru na Prahu a urychlení příprav silnice R52 (Pohořelice-Mikulov) ve směru na Vídeň
  - provést urychlenou modernizaci železniční tratě Brno-Přerov jako klíčového úseku severo-j jižního spojení na území České republiky a podmínku kvalitního propojení východních krajů České republiky
  - dokončit na území Žilinského samosprávného kraje výstavbu dálnice D3 a rychlostní silnice R5
  - provést na území Slezského vojvodství a Opolského vojvodství urychlenou modernizaci železničních tratí Petrovice u Karviné/Zebrzydowice - Katowice a Bohumín - Opole - Wrocław
- C) vložit vodní cesty jako takové do věcného záměru zákona o líniových stavbách v České republice, ze kterého byly taxativně vypuštěny; vodní cesty jsou nedílnou součástí dopravní infrastruktury
- D) obnovit dopravní funkci řeky Odry od Štětína do Kožle a urychlit přípravné práce na vládní úrovni v České republice, Polsku i Slovensku za účelem splavnění řeky Odry v přeshraničním úseku Kožle-Ostrava a splavnění řeky Váhu po Žilinu; v této souvislosti zřídit funkci vládních zmocněnců v dotčených zemích za účelem efektivní koordinace
- E) zařadit do sítě TEN-T v rámci její nejbližší předpokládané revize:
- silniční a železniční spojení Ostrava - Opava - Krnov - Bartultovice (- Opole)
  - vodní cestu Odry v rámci evropského vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe
- F) postupovat podle Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury Moravskoslezského kraje z roku 2013
- G) prověřit trasu vysokorychlostní tratě na území Moravskoslezského kraje a Slezského vojvodství; iniciovat jednání mezi Českou republikou a Polskem o stabilizaci hraničního bodu
- H) zpracovat koncepci rozvoje dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti pro oblast Moravskoslezského kraje i Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA s přesahem na sousedící regiony.

**Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.**  
**Krajská hospodářská komora Moravskoslezského kraje**  
**Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilinská RK**  
**Regionalna Izba Gospodarcza w Katowicach**  
**Opolska Izba Gospodarcza**

u příležitosti konání 18. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT v Ostravě

**v y z ý v a j í**

- vlády České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky,
- příslušná ministerstva České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky zodpovědná za vodní infrastrukturu

aby se zasadily o přípravu k realizaci úseků vodních cest na území České republiky, Polska a Slovenské republiky v rámci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe podle požadavků hospodářské a podnikatelské sféry. Jedná se zejména o

- **Oderskou vodní cestu a její splavnění v úseku Kožle – Ostrava**
- **Vážskou vodní cestu a její splavnění až do Žiliny**

Signatáři této výzvy současně

- nesouhlasí s propojením vodní cestou Ostravy a Žiliny trasou vedenou Jablunkovským průsmykem a Kysuckým regionem; doporučují pro tento úsek využít modernizovanou železniční trať.
- podporují plánované propojení Odry a Dunaje řekou Moravou v jižní oblasti České republiky a Slovenské republiky,
- navrhují zvážit propojení novou trasou Komárno - Piešťany - Veselí nad Moravou – Přerov – Ostrava – Kožle.



Jan Březina  
předseda představenstva  
Krajská hospodářská komora  
Moravskoslezského kraje

4.11.2014  
Ostrava



Ján Mišura  
ředitel  
Slovenská obchodná a priemyselná  
komora. Žilinská Regionálna Komora



Tadeusz Donocik  
předseda představenstva  
Regionalna Izba Gospodarcza  
w Katowicach



Henryk Galwas  
předseda představenstva  
Opolska Izba Gospodarcza



Pavel Bartoš  
prezident  
Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje

# Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2014 uděleny

Správní rada Plavba a vodní cesty, o.p.s. spolu s redakční radou časopisu Vodní cesty a plavba po konzultacích s celou řadou vodohospodářských, investorských, plavebních, projekčních, provozních a dodavatelských subjektů a po zasedání k tomuto účelu ustavené poroty, rozhodly v souladu s příslušným statutem udělit za rok 2014 dvě

**Ceny Ing. Libora Záruby,**

a to pánům

**Ing. Jiřímu Kremsovi  
a Ing. Petru Formanovi**

Oba laureáti jsou považováni za odborníky ve svém oboru a svou dlouholetou činností ve vodohospodářském a vodocestném oboru se zasloužili o rozvoj vodních cest a plavby v ČR:

**Ing. Jiří Kremsa**

- 1) za příkladnou práci při modernizaci, správě a údržbě labské vodní cesty;
- 2) za obětavou činnost v oblasti vodní dopravy.

**Ing. Petr Forman**

- 1) za příkladnou práci při modernizaci labsko-vltavské vodní cesty;
- 2) za prosazování dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe;
- 3) za obětavou činnost v oblasti vodní dopravy.



Ceny byly slavnostně předány generálním ředitelem státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petrem Kubalou během oslav 101. výročí vodního díla Štvanice za účasti ministra zemědělství Ing. Mariana Jurečky. Vyřezávané vodní cesty byly předány Ing. Josefem Podzimkem a doc. Ing. Pavlem Juráškem.

Foto © Štěpán Rusňák, Paroplavba Praha

Uděluje společnost  
**Plavba a vodní cesty o.p.s.**



a redakce časopisu

**VODNÉ CESTY  
VODNÍ CESTY  
A PLAVBA**

za podpory



# OPD2 a vodní cesty

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

Zkratka OPD znamená Operační program Doprava, číslice 2 značí to, že je druhým dotačním programem tohoto jména z fondů EU. Zatímco první OPD se týkal programovacího období 2007–2013, OPD2 je určen k podpoře výstavby dopravní infrastruktury pro léta 2014–2020. Ano, podle svého časového určení by již měl fungovat, leč všechny operační programy mají tak trochu zpoždění. Ale to by ještě nebylo to nejhorší. Špatné je, že při jeho přípravě, tvorbě a schvalování trvají neustálé spory o to, zda a jakým způsobem zde budou do možnosti financování zahrnuty i vodní cesty.

První větší souboj o vodní cesty se odehrával již při přípravě Sektorové strategie Doprava 2 (SeStra 2), jejíž existence a schválení byly nutnými podmínkami ještě před tvorbou textu OPD2. **Firma, která zpracovávala posouzení z hlediska životního prostředí (SEA), dávala po celou dobu přípravy a projednávání SeStra 2 najevo, že bude využívat svého postavení k tomu, aby výstavba vodních cest „neprošla“. Zde ale tyto jednostranné a populistické plány ještě nevyšly. Strategie byla po těžkých jednáních schválena včetně vodních cest (díky, MD a další!).**

Dalším místem střetu byla Dohoda o partnerství, tedy střešová dohoda mezi ČR a Evropskou komisí, která vymezuje prostor pro všechny operační programy. Jednání o obsahu této dohody se odehrávala především mezi Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR) a Ředitelstvím EK pro regionální rozvoj (DG Regio). Také zde se rozhořel boj o vodní cesty. DG Regio zde zřejmě poměrně pasivně tlumočilo stanoviska Ředitelství EK pro životní prostředí (DG Envi), které se pod různými záminkami ostře stavělo proti možnosti financování vodních cest z prostředků EU. **Je to neuvěřitelný paradox – všechny „dopravní“ dokumenty volají po větším budoucím uplatnění vnitrozemské plavby, ale paralelně se jiné součásti evropských orgánů tváří, jako by toho šlo dosáhnout bez příslušných vodních cest.** V tomto směru také zaráží zřejmá pasivita Ředitelství EK pro dopravu (DG Move), které při vyjednávání nebylo schopno kontrovat postojům DG Envi. Možná je to důkazem toho, že orgány Evropské komise nejsou až tak nadnárodní, jak se nám někdy tvrdí – v DG Envi totiž na vysokých postech pracují zástupci ČR, kteří se kdysi i na domácí půdě ostře vůči vodním cestám vymezovali. Bohužel, v DG Move ČR tak výrazné zastoupení nemá...

**Nicméně se podařilo za cenu vcelku nepatrných ústupků vodní cesty v Dohodě o partnerství udržet** (ty ústupky se rovnaly vcelku běžným požadavkům – nové stavby musí projít při posuzování EIA a také musí být ekonomicky výhodné; tyto podmínky jsou samozřejmostí, výjimečné je pouze to, že jsou tu znovu a neorganicky explicitně vypíchnuté). Dík za tento úspěch patří částečně Ministerstvu dopravy, ale zejména pak hlavnímu vyjednavci, tedy Ministerstvu pro místní rozvoj. Zvláště tehdejší ministryně paní Mgr. Věra Jourová v tomto směru zaujala zcela nekompromisní postoj, a zařadila při vyjednávání

vodní cesty mezi ta témata, ze kterých prostě neustoupí.

**Zdálo se tedy, že věc je pozitivně uzavřena. Leč – protiplavební lobby připravila třetí úder:** připomínky EK k textu OPD2 (nevíme přesně, které ředitelství – DG – tyto připomínky vyhotovilo) šlo daleko nad rámec zásad, sjednaných v Dohodě o partnerství, a vyslovilo požadavky další. Nebudu psát o všech, protože jsou vzpomenuty ve Stanovisku ČPVŠ. Zmíním se jen o dvou z nich, které považuji za nejzákladnější:

- EK zmiňuje nízké objemy zboží, přepravované lodní dopravou, a implicitně podmiňuje případné investice do vodních cest nápravou tohoto stavu. Přitom je jasné, že je tomu právě naopak – dokud se nezlepší žalostný stav dnes klíčových vodních cest v ČR, výkony se jen těžko zlepší.
- EK uvádí, že investice do vodních cest zatím nebude považovat za uznatelné, a že po 30. červnu 2016 může ČR požádat (po splnění oněch „nad rámecových“ požadavků) o změnu tohoto postoje. Základnost – kromě celkové neodůvodnitelné nevrážitosti – spočívá v tom, že tím se prakticky promrhá období „národních balíčků“ finančního nástroje CEF (Connecting Europe Facility), který prioritně podporuje dva typy dopravní infrastruktury, železniční a vodní. To až příliš zavání účelovostí!

**Pikantní je ještě jedna skutečnost: Projekty vodních cest na Labi a Vltavě, protože jen o ty se v OPD2 jedná, jsou zařazeny do nového znění nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T).** Chtějí nás snad, zřejmě čeští environmentální „velvyslanci“ v DG Envi (protože právě jejich činnost za tím cítím), vystavit vedle ekonomických ztrát i tomu, že nenaplníme toto nařízení – se všemi sankcemi, které z toho mohou vyplynout?

**Jak tedy dál? Podle mého názoru zbývá jedině: Ministerstvo dopravy se musí při dalším projednávání OPD2 plnou vahou postavit za vodní cesty v ČR – tak, jako to učinilo Ministerstvo pro místní rozvoj při jednání o Dohodě o partnerství, které je navíc nadřazeným dokumentem.** Ministerstvo dopravy to aktuálně dokázalo například při jiné výhradě EK, kde připomínka mířila proti financování železnic mimo rámec TEN-T. Rezort dopravy ve své odpovědi napsal, že to je pro ČR **zcela neakceptovatelné** – a to, na rozdíl od vodních cest, šlo, zopakujme to, o trasy mimo TEN-T. Pokud to ministerstvo umí říci u (v podstatě) regionálních železničních tratí, tím spíše to musí říci u jediného zatím existujícího plavebního spojení ČR s evropskou sítí vodních cest a námořními přístavy.

**Návrh, jak v této věci dále postupovat, zpracovalo i České plavební a vodocestné sdružení, a zaslalo je kompetentním činitelům Ministerstva dopravy: náměstkům ministra dopravy panu Ing. Ladislavu Němcovi a panu Mgr. Kamilu Rudoleckému, řediteli odboru strategie panu Ing. Luďku Sosnovi, Ph.D., jeho prostřednictvím vrchní ředitelce úseku fondů EU a strategie paní PhDr. Ivě Šolcové a řediteli odboru fondů EU panu Mgr. Ing. Marku Pastuchovi.**

# Stanovisko – připomínky

## k dokumentaci Evropské komise CCI 2014CZ16M1OP001 – připomínky k Operačnímu programu Doprava 2014–2020 (OPD)



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

Výbor Českého plavebního a vodocestného sdružení, které soustřeďuje širokou vnitrostátní plavební a vodocestnou odbornou veřejnost, na svém zasedání dne 6. 11. 2014 diskutoval o připomínkách Evropské komise k Operačnímu programu Doprava 2014–2020, na základě čehož bylo připraveno toto stanovisko.

V roce 2009 byla vypracována a oponována Studie o zbožových proudech a dopravních koridorech mezi Českou republikou a Evropou. Studie zahrnovala všechny tři základní dopravní mody, železniční, silniční a vodní. Na vypracování studie se podíleli odborníci z Dopravní fakulty, Stavební fakulty a konzultační firma v oblasti dopravy a dopravního inženýrství CityPlan, s.r.o. Studie byla vypracována z prostředků Ministerstva dopravy.

Tato velmi obsáhlá studie, kromě analytické části zahrnovala i prognózu rozvoje předmětných dopravních koridorů pro léta 2015 a 2025.

Konkrétně v dopravním koridoru na Hamburk, a další severomořské přístavy, využívající labskou vodní cestu, by bez zapojení vodní dopravy nebyl možný nárůst přepravních objemů uvažovaný v roce 2025. Studie jasně zdokumentovala, že pro zabezpečení uvažovaných přepravních objemů je bezpodmínečně nutno zlepšit plavební podmínky na úseku Labe Střekov-Hřensko.

Bez zlepšení plavebních podmínek na Labi by se z předpokládaného přepravního objemu cca 13,9 mil. t přepravilo po železnici 40%, silnici 53% a po vodní cestě 7%. Při zlepšení plavebních podmínek na Labi by se mohl zvýšit přepravní objem na cca 15,0 mil. t při dělbě přepravní práce mezi železnici 33%, silnicí 35% a vodní cestou 32%. O výhodnosti tohoto řešení z hlediska vlivu na životní prostředí není třeba ani hovořit.

Z výše uvedeného vyplývají i **zásadní připomínky k materiálu Evropské komise**, které uplatňujeme jako texty vypořádání k jednotlivým připomínkám EK.

**SO 1.2: Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy.**

### Text EK:

(49) Komise bere na vědomí úmysl ČR investovat do dalšího rozvoje vnitrozemských vodních cest. V tomto ohledu je nutné implementaci této části programu věno-

vat zvýšenou pozornost vzhledem k:

**Text vypořádání MD:** -

**Text vypořádání ČPVS:** -

### Text EK:

Předchozím ne zcela optimálním výsledkům implementace tohoto odvětví v období 2007–2013 (některé naddimenzované/nedostatečně využívané investice, značný počet zrušených projektů).

### Text vypořádání MD:

Konstatování o omezených efektech projektů realizovaných s podporou EU v období 2007–2013 je částečně pravdivé. Omezené dosahované efekty jsou zapříčiněny nekompletností sítě labsko-vltavské vodní cesty, která stále trpí strukturálními úzkými místy, jež se na rozdíl od původních předpokladů z roku 2006, když byl OPD schvalován, stále nepodařilo vyřešit. Klíčovým problémem je právě nedosažení potřebných povolení těchto klíčových staveb. V případě projektů určených pro rekreační plavbu jsou efekty omezovány prodloužením realizace projektů na celém tahu, kdy díky nekompletnosti vodní cesty se zatím nedosahuje původně očekávaných přeprav.

**Text vypořádání ČPVS:** Souhlasí s MD

### Text EK:

Předběžným analýzám naznačujícím nízké objemy vnitrozemské vodní přepravy – v případě jejich potvrzení by došlo k negativnímu ovlivnění životaschopnosti a udržitelnosti potenciálních projektů.

### Text vypořádání MD:

Současné přepravní výkony vodní dopravy jsou opravdu nízké. Z tohoto důvodu ŘVC momentálně zahájilo práce na komplexním tahovém marketingovém posouzení nákladní plavby na celé labsko-vltavské vodní cestě, jež tu dosud chybělo a jehož absence byla vytýkána i ze strany různých kontrolních orgánů

### Text vypořádání ČPVS:

Jednoznačná konstatace o neznalosti prognózy přepravních objemů je pro ČR **zcela neakceptovatelná**. Současné přepravní výkony vodní dopravy jsou opravdu nízké. Jsou však převážně ovlivněny současnými nevhodnými plavebními podmínkami při nízkých vodních stavech v oblasti dolního Labe v úseku Střekov-Hřensko.

V roce 2009 byla vypracována a oponována Studie o zbožových proudech a dopravních koridorech mezi Českou republikou a Evropou. Studie zahrnovala všechny tři základní dopravní mody, železniční, silniční a vodní. Na vypracování studie se podíleli odborníci z Dopravní fakulty, Stavební fakulty a konzultační firma v oblasti dopravy a dopravního inženýrství CityPlan, s.r.o.

Tato velmi obsáhlá studie, kromě analytické části zahrnovala i prognózu rozvoje předmětných dopravních koridorů pro léta 2015 a 2025.

Konkrétně v dopravním koridoru na Hamburk, a další severomořské přístavy, využívající labskou vodní cestu,

by bez zapojení vodní dopravy nebyl možný nárůst přepravních objemů uvažovaný v roce 2025. Studie jasně zdokumentovala, že pro zabezpečení uvažovaných přepravních objemů je bezpodmínečně nutno zlepšit plavební podmínky na úseku Labe Střekov-Hřensko.

Bez zlepšení plavebních podmínek na Labi by se z předpokládaného přepravního objemu cca 13,9 mil. t přepravilo po železnici 40%, silnici 53% a po vodní cestě 7%. Při zlepšení plavebních podmínek na Labi by se mohl zvýšit přepravní objem na cca 15,0 mil. t při dělbě přepravní práce mezi železnici 33%, silnicí 35% a vodní cestou 32%. O výhodnosti tohoto řešení z hlediska vlivu na životní prostředí není třeba ani hovořit.

#### **Text EK:**

Obávám v souvislosti s životním prostředím, zejména s ohledem na soulad s příslušnými ustanoveními environmentální legislativy EU a ČR (viz také Část 11 s dalšími připomínkami k Prohlášení SEA pro tento program).

#### **Text vypořádání MD:**

Aspekty vlivů na životní prostředí, resp. na přírodu, musí být řešeny v rámci standardních povolovacích procesů. Klíčovým handicapem je stále nedokončení procesu EIA na plavební stupeň Děčín, který odstraňuje hlavní strategické úzké místo.

**Text vypořádání ČPVS:** Souhlasí s MD.

#### **Text EK:**

Omezené administrativní a absorpční kapacitě na straně příslušných orgánů státní správy a příjemců.

#### **Text vypořádání MD:**

S limitovanou administrativní kapacitou na straně příjemce ŘVC ČR souhlasí a v rámci plánu na posílení kapacity počítá s řešením nedostatku systemizovaných míst organizace.

**Text vypořádání ČPVS:** Souhlasí s MD.

#### **Text EK:**

O podpoře ESIF pro vnitrozemské vodní cesty je tedy možné uvažovat až po vyřešení výše uvedených otázek. V době do 30. června 2016 by se české úřady měly zaměřit na vyřešení výše uvedených otázek s ohledem na další rozvoj vnitrozemských vodních cest, aby bylo možné u relevantních projektů na základní síti TEN-T dosáhnout požadované připravenosti a zralosti. Administrativní kapacitu dotčených příjemců je nutné posilovat např. opatřeními technické asistence; je nutné zajistit správnou implementaci příslušné environmentální legislativy a provést další přípravné činnosti (např. nezávislé a důkladné studie proveditelnosti, environmentální studie, technické studie, analýzy nákladů a přínosů).

Žádáme, aby české úřady do textu programu doplnily následující dva odstavce:

*“V souladu s čl. 65, odst. 9 Nařízení EU č. 1303/2013 nebudou investice do vnitrozemských vodních cest považovány za uznatelné v rámci tohoto programu, s výjimkou aktivit spojených s budováním kapacit a přípravou projektů, a to až do předložení požadavku na úpravu tohoto programu dle následujícího odstavce.*

*České orgány jsou oprávněny, v souladu s čl. 30 Nařízení EU č. 1303/2013, předložit Komisi po 30. červnu 2016 žádost o úpravu tohoto programu v otázce způsobilosti financování infrastruktury vnitrozemských vodních cest. Tato žádost bude mimo jiné obsahovat zprávu o provedených činnostech dle předchozího odstavce a výsledcích těchto aktivit, podrobný seznam infrastrukturních projektů připravených k implementaci v rámci programu*

*do konce období 2014–2020 včetně důkazů o prokázání souladu s příslušnými environmentálními zákony, odkazů na relevantní povolení týkající se životního prostředí, lokality a stavby, a zdůvodnění ekonomické životaschopnosti projektů. Komise následně žádost posoudí postupem stanoveným v čl. 30 Nařízení EU č. 1303/2013.”*

#### **Text vypořádání MD:**

Vzhledem ke skutečnosti, že doložení povolení strategických projektů není v roce 2014 reálné, doložení komplexního ekonomického hodnocení bude uskutečněno ze strany ŘVC ČR až v 1. Q. 2015 a financování dílčích projektů se v letech 2015 a 2016 soustředí na instrument CEF, je navržené odložení počátku uznatelnosti spolu s doložením povolení strategických staveb a jejich ekonomické smysluplnosti do června 2016 akceptovatelné. Pro lepší vypovídací schopnost navrhuje následující doplnění důvodu pro odložení. Důvodem je, aby nebylo odložení uznatelnosti vykládáno ze strany některých orgánů nesprávně a bylo v konečném důsledku problémem při povolovacím procesu staveb: „Z důvodu chybějících povolení pro klíčový projekt v době schválení operačního programu nebudou v souladu s čl. 65, odst. 9 Nařízení EU č. 1303/2013 investice do vnitrozemských vodních cest považovány za uznatelné v rámci tohoto programu, s výjimkou aktivit spojených s budováním kapacit a přípravou projektů, a to až do předložení požadavku na úpravu tohoto programu dle následujícího odstavce...”

#### **Text vypořádání ČPVS:**

Stálé oddalování realizace staveb vodní dopravy, zejména pak přípravy stavby plavebního stupně Děčín je pro ČR **zcela neakceptovatelné**. Deklarovaný postoj EK by při jeho akceptování ze strany ČR vedl k prodloužení a dalšímu zhoršování této kritické situace.

V závěru výše uvedené velmi obsáhlé a fundované Studie o zbožových proudech a dopravních koridorech mezi Českou republikou a Evropou je mj. uvedeno:

- Prognóza přepravních objemů mezi ČR a severomořskými přístavy založená na celkové prognóze přeshraničních přepravních objemů ve vztahu ke kapacitám dopravních cest odhalila značnou **závislost na kvalitě labské vodní cesty v ČR**.
- Vzhledem ke značnému vyčerpání kapacity silniční dopravní cesty a úplnému vyčerpání železniční dopravní cesty je růst přepravních objemů na maximální hodnoty možný jen při **zapojení labské vodní cesty** do přeprav. I kdyby růst byl pomalejší než prognózovaný, dojde k popsání stavu jen později.
- Dále lze konstatovat, že **zesílení** zbožového toku do severomořských přístavů po **železnici** je možné **jen rádoově o procenta**. Ani kapacita **silniční dopravní cesty nebude** stačit poptávce po přepravě z a do severomořských přístavů, nehledě na **nežádoucí přesun** přepravy na **silnici z hlediska životního prostředí**. **Bez zlepšení plavebních podmínek** na příhraničním úseku dolního Labe **nelze** tedy počítat s tím že by vodní doprava převzala zátěž ze železniční a silniční dopravy. Existuje vládní pracovní skupina řešící negativní přístup Ministerstva životního prostředí k výstavbě plavebního stupně Děčín tak, aby mohla být schválena EIA a zahájena co nejdříve vlastní stavba.

V Praze dne 8. listopadu 2014.

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

předseda Českého plavebního a vodocestního sdružení





## Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

### V Petrově začaly stavební stroje hloubit nový přístav

Dne 17. října 2014 byla slavnostně zahájena stavba nového přístavu v Petrově, který bude sloužit malým člunům a hausbótům putujícím po Baťově kanále. Na dosud nevyužívaném pozemku vedle plavebního kanálu začaly stroje hloubit přístavní bazén pro 45 lodí. Přístav začne sloužit během plavební sezóny roku 2015 a vyřeší se tak současný kritický nedostatek stání pro lodě, jež omezuje další rozvoj plavby a podnikání na vodní cestě. Investorem projektu je Ředitelství vodních cest.

„Jsem rád, že dnes Ředitelství vodních cest ČR plní slib, který jsem před rokem na Baťově kanále krátce po mém jmenování do funkce ředitele vyslovil. Začíná stavba nového moderního přístavu pro pětadvacet lodí, z toho pro dvě velké osobní lodě, který přinese zcela nové podmínky pro bezpečné kotvení lodí,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů. V přístavu budou moci stát lodě déle než v současnosti, takže turisté pohodlně navštíví obec i okolí. Lodě se budou moci napojit na elektrickou síť, čerpat pitnou vodu a zajištěn bude také odběr odpadních vod či komunálního odpadu. V přístavu bude také umožněno bezpečné tankování pohonných hmot a do budoucna se uvažuje o pořízení jeřábu na zvedání lodí z vody. „Bez kvalitní přístavní infrastruktury nefunguje žádná vodní cesta,“ dodal.

„Když naši dědové stavěli vodní cestu, měli velmi dobrou ruku, protože ji vedli přímo vedle domů v obci. Až nyní oceňujeme, že Petrov leží přímo na vodní cestě. Je nám ale líto, že většina z turistů obec nenavštíví a jede dál. Když jsme do územního plánu před lety prostor pro přístav umísťovali, vypadal jen jako sen. Tento sen se ale dnes začíná opravdu plnit a my se těšíme na příští rok, kdy zde první lodě zakotví,“ uvedla starostka obce Petrov Eva Mlýnková.

Plavba po Baťově kanále se pro letošní rok uzavírá, přehradí jej dočasná hrázka a úsek kolem přístavu bude

až do dubna příštího roku vypuštěn. „Do příští sezóny musíme postavit novou hráz kolem přístavu a ocelové konstrukce mol, aby se opět Baťův kanál napustil a plavba byla v květnu obnovena,“ upřesnil za zhotovitele stavby Labské stavební a strojní společnosti, s.r.o., Václav Růžička. Celkové náklady na stavbu dosáhnou 35 milionů korun a jsou financovány Státním fondem dopravní infrastruktury. Obec Petrov zajistí vybudování parkoviště a příjezdu k přístavu.

Přístavní infrastruktura má vliv na cestovní ruch celého Baťova kanálu, který se v posledních letech stal velmi vyhledávanou turistickou lokalitou. V letošní plavební sezóně ho navštívilo 75 tisíc turistů. V minulosti byla zejména v rámci investic Ředitelství vodních cest ČR vybudována souvislá síť veřejných přístavišť na celé vodní cestě. Další růst využívání vodní cesty nyní naráží na nedostatečnou kapacitu pro stání lodí. Stavba zároveň zvýší bezpečnost plavebního provozu, kterou v současnosti ohrožují lodě kotvící podél břehu kanálu, které mohou zapříčinit vznik kolizí s proplouvajícími plavidly.

Klíčové pro další rozvoj plavby na Baťově kanále je jeho prodloužení se sever i na jih. „Napojení na Hodonín vyžaduje postavit plavební komoru Rohatec a rozšířit 800 m starého kanálu. Na tyto stavby bylo letos v září vydáno územní rozhodnutí,“ uvedl Lubomír Fojtů. „Územní rozhodnutí na plavební komoru Bělov, která zpřístupní Kroměříž, je zatím závislé na vydání výjimek z ochrany chráněných druhů živočichů,“ dodal.

„Zahájení stavby přístavu je krásný dárek k 80. výročí zahájení stavby Baťova kanálu, který jsme oslavili 13. října,“ těší Vojtěcha Bártka, ředitele obecně prospěšné společnosti Baťův kanál.

Ředitelství vodních cest ČR připravuje do budoucna výstavbu i dalších přístavů, jako např. Napajedla-Pahrbeek, ale jejich příprava je zatím na samém počátku.



## PLAVEBNÍ KOMORA BRANDÝS NAD LABEM je od 19.11. opět v provozu,

skončila první dlouhá odstávka, během níž se injektovala rubová strana zdí, kompletně se zasanovaly dlouhé obtokové kanály sloužící pro plnění a prázdnění plavební komory a vyměnila se kompletní elektroinstalace. Práce budou pokračovat během zimy střídavým přerušováním provozu na několik dnů, během něhož bude prováděna injektáž na obvodu dna plavební komory. Výsledkem bude příprava podloží pro druhou odstávku, která vypukne v září 2015 a během 2 měsíců bude pod ochranou této jímký z injektáže vybouráno původní dno a vybetonováno nové, přikotvené do skalního podkladu.



## NA PLAVEBNÍ KOMOŘE VELKÝ OSEK se dokončují práce na nové pravé zdi plavební komory obrácené směrem ke břehu.

Původní zcela degradovaná betonová zeď byla téměř kompletně vybourána a zřízena je nová s povrchem ze železobetonových panelů. Je to osvědčená technologie užitá na řadě dalších komor na Labi, která slaví výročí 20 let prvního uplatnění v Brandýse nad Labem. Původní ocelová poklopová horní vrata jsou pryč, je vybetonováno uložení pro nová vrata, která se na místo osadí během příští odstávky na podzim 2015. Od poloviny prosince se tak plavební komora vrátí do provozu, nyní i s kompletně novou elektroinstalací a modernizovaným velínem.



Betonáž pravé zdi plavební komory Velký Osek

## NA DOLNÍM LABI BYLA DOKONČENA SÍŤ 5 PŘÍSTAVIŠŤ pro osobní a rekreační lodě,

poslední dosud nezahájené zbývá v Litoměřicích, kde dosud nejsou vyřešeny majetkoprávní podmínky, ale věříme, že pro sezónu 2015 se podaří jej postavit.

## Byla zahájena stavba poslední chybějící plavební komory na Vltavě na jezu Hněvkovice

Ředitelství vodních cest ČR jako státní investor předalo 4. prosince 2014 staveniště poslední chybějící plavební komory na jihočeské Vltavě ve Hněvkovicích u Týna nad Vltavou. Vítěz výběrového řízení zahájí počátkem příštího roku stavební práce a v září 2016 bude nová plavební komora hotova. Během léta 2016 se tak po 10 letech práce propojí Orlická přehradní nádrž s Českými Budějovicemi a bude možné nerušeně plout po 98 km překrásné vodní cesty.

„Jedním z mých prvních úkolů po jmenování do funkce bylo spustit transparentní výběrové řízení na dodavatele staveb. V lednu 2014 Ředitelství vodních cest ČR zahájilo otevřené zadávací řízení na dokončení Vltavské vodní cesty mezi vodním dílem Hněvkovice a Týnem nad Vltavou a dnes podepisujeme s vítězem smlouvu,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Velký důraz jsme věnovali otevřené soutěži mezi stavebními firmami, obdrželi jsme 8 nabídek a rozhodla nejnižší nabídková cena 197 mil. Kč bez DPH,“ dodal. Původně projektantem předpokládaná cena byla 396 mil. Kč.

Zhotovitelem stavby je sdružení firem Metrostav a.s. a Zakládání staveb a.s. Vznikne zde nejen nová plavební komora na současném jezu Hněvkovice, ale vyřeší se všechny překážky bránící plavbě mezi přehradní hrázi Hněvkovice a okrajem města Týn nad Vltavou. Zmodernizuje se tak rovněž navazující polovina jezu Hněvkovice včetně nového rybího přechodu, pod existující plavební komorou na přehradní hrázi Hněvkovice se rozšíří rejda o čekací stání plavidel a konečně současné koryto řeky od jezu Hněvkovice po okraj Týna nad Vltavou, které je pro plavbu příliš mělké, bude prohloubeno. „Musím zdůraznit, že nikde nebude koryto řeky rozšiřováno, hladinu řeky zde udržují dosavadní jezy, břehy zůstanou beze změny a dojde ke zlepšení funkce současných dvou bočních ramen pro život ryb“, upřesnil Jan Bukovský z Ředitelství vodních cest ČR. Tak jako u Hluboké nad Vltavou po pár měsících nikdo nepozná, že v korytě řeky pracovaly stroje.

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



## Litva skoncovala s plynovou závislostí na Rusku

zdroj: Novinky.cz – 27. října 2014



Plovoucí zásobník na zkapalněný zemní plyn Independence připlouvá do litvského přístavu Klajpeda. Foto: Ints Kalnins, Reuters

Litva končí se závislostí na dodávkách zemního plynu od ruského plynárenského gigantu Gazprom. Do přístavu Klajpeda dorazil plovoucí terminál, který umožní Litvě, Lotyšsku a Estonsku získávat z alternativních zdrojů zkapalněný zemní plyn (LNG). Informuje o tom agentura AFP.

Terminál – loď Independence dlouhou 294 metrů – pronajala Litvě na deset let norská společnost Høegh LNG. Vilnius tak bude moci v příštím roce nakoupit od norského Statoilu 540 milionů krychlových metrů plynu a následně pak, po vypršení kontraktu s Gazpromem, každoročně importovat až čtyři miliardy kubíků této energetické suroviny.

To je podstatně více, než kolik do země přicházelo z Ruska. Loni Litva nakoupila 2,7 miliardy kubíků plynu.

Komisař Evropské unie pro energetiku Günther Oettinger označil příplutí terminálu do Klajpedy za velký krok Litvy k diverzifikaci zdrojů zásobování plynem, což zajiš-

tuje tržní cenu a zaručuje dodávky pro Pobaltí.

“Výzva plynové bezpečnosti pro Evropu vyžaduje rychlé jednání a Litva nám nyní ukázala, jak se to dělá,” citovala agentura AFP z Oettingerova prohlášení.

Litva a stejně tak Lotyšsko a Estonsko – bývalé sovětské republiky a od roku 2004 členové EU – jsou na dodávkách ruského plynu zcela závislé. Klajpedský terminál nyní budou moci využívat k přepravě zkapalněného plynu cisternami i Riga a Tallinn.

V důsledku ukrajinské krize a úloze Moskvy v ní – mimo jiné i využití ceny zemního plynu jako nátlaku na prozápadní ukrajinskou vládu – vyvstaly v řadě evropských zemí obavy, že by Rusko mohlo v budoucnu obdobným způsobem zneužít svého monopolního postavení i vůči nim.



Litavští námořníci vytaženou vlajkou zdraví příjezd plovoucího zásobníku na zkapalněný zemní plyn Independence. Foto: Ints Kalnins, Reuters

## Impozantní náklad na palubě vnitrozemské lodi

www.paluba.eu – zdroj: www.schuttevaer.nl

Přeprava nadrozměrného nákladu po nizozemských vodních cestách posunula limity přeprav vodní dopravy. Vzhledem k výšce 32 m a šířce 14 m vytvářel přepravovaný náklad neuvěřitelnou podívanou, a to zejména proto, že velkoobjemové nádrže stály ve svislé poloze jedna vedle druhé. Celá přeprava vyžadovala zprůsvětlená bezpečnostní opatření, i když podle kapitána Arjana van Loona šlo navzdory větru vše dobře.

Dopravu zajišťovala loď Dortsman 2 (135x17,10 m). K přesnému manévrování využíval kapitán devět kamer umístěných na palubě na stranách a vpředu a také radar. K navigaci lodi kapitán dále sdělil: „Také jsme měli na přídí hlídku, která byla stále v kontaktu. Kvůli bezpečnosti jsme mohli plout pouze za denního světla. Celá cesta trvala dva dny, k dispozici bylo vždy 16 hodin času. Byla to první cesta, budou další dvě, loď Ms Felicitas vezla také několik nádrží.“

Přeprava se zdařila, i když jak prozradil kapitán: „Vítr dosahoval pro tuto přepravu maximální možné síly, stupně 4 až 5. Pohon lodi o síle 1700 koní, ale vše zvládl. Možnosti a bezpečnost přepravy také dvakrát revidovaly dozorující orgány, zda je vůbec s takovým nákladem možné plout. Nakonec vše dobře dopadlo. Podařilo se také poukázat na velké možnosti vnitrozemské lodní dopravy.“



Na nizozemských vodních cestách se zvedacími mosty je možné přepravovat i velmi vysoké nadrozměrné náklady



# Významné postavení plavby ve světě

## EFIP: Vnútrozemské prístavy diskutovali o Európskych otázkach na Dunaji

Vnútrozemské prístavy sa 28.3.2014 spoločne stretli v Bratislave na výkonnom výbore Európskej Federácie Vnútrozemských prístavov.

Prístavy prebrali viaceré politické témy, ktoré sú v súčasnosti na programe v Bruseli. Nová politika TEN-T, zostáva jedným z hlavných predmetov záujmu. Hlavnou charakteristikou novej TEN-T politiky je jej zameranie na multi-modalitu. To je vhodné pre potreby vnútrozemských prístavov, ktoré sú prirodzene multi-modálne. Po prvý krát z finančných prostriedkov budú teraz vyčlenené prostriedky pre rozvoj multi-modálnych základní a ich prepojení. Vnútrozemské prístavy vidia, že je to dôležitá príležitosť.

Počas verejného zasadnutia, Petar Margjić, Generálny Riaditeľ Dunajskej Komisie, poskytol náhľad na aktuálne priority Dunajskej Komisie. Nedostatočná údržba dopravnej cesty na Dunaji je významným problémom vnútrozemských prístavov. Zlyhanie niektorých krajín pri dodržaní ich sľubu zabezpečovať údržbu Dunaja, ohrozuje bezpečnosť a nákladovo efektívnu splavnosť rieky s katastrofickými dôsledkami pre sektor a príslušné odvetvie.

Stretnutie EFIP bolo organizované slovenským členom združenia spoločnosťou Verejné prístavy, a.s. prevádzkovateľom verejných prístavov, ktorý spravuje prístavy Bratislava, Komárno a Štúrovo. Popoludní, počas plavby loďou, mali účastníci možnosť oboznámiť sa s plánovanými infraštruktúrnymi projektmi. Tieto projekty sa týkajú modernizácie prístavnej infraštruktúry: Modernizácia infraštruktúry v nákladnom prístave BA a dobudovanie vyvážovacích prvkov v nákladnom a osobnom

prístave BA (inžinierske siete)

Modernizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch v nákladnom prístave BA

Prezident EFIP Jean-Louis Jérôme povedal: „Európska komisia považuje vnútrozemské prístavy za kľúčové uzly trans-Európskej dopravy. Toto bola prvá etapa. EFIP a prístavy teraz čaká ťažká práca na pretvorení tejto úvahy na projekty.“ Jozef Moravčík, predseda predstavenstva Verejné prístavy, a.s. povedal: „Bola to dobrá skúsenosť organizovať takéto stretnutie. Sme vďační za podporu našich infraštruktúrnych projektov zo strany EFIP.“



Jean Louis Jérôme, Kathrin Obst a Jozef Moravčík

## Na VD Gabčíkovo sa rozširuje osobná lodná doprava

Od novembra 2014 sú na Dunaji v prevádzke nové pontóny potrebné pre osobnú lodnú dopravu medzi Bratislavou, Čunovom, Hamuliakovom a Šamorínom. Pontóny o ktorých sa hovorilo vyše desať rokov sa dnes stali skutočnosťou. Na žiadosť obcí v povodí Vodného diela Gabčíkovo ich vybudovala Vodohospodárska výstavba, š.p. Prístavné plávajúce móla sú prvým potrebným krokom k realizácii projektu rozšírenia osobnej lodnej dopravy na vodnom diele.

Lodná osobná doprava je vo svete bežným druhom dopravy. Všade tam, kde to umožňujú podmienky vodných plôch a riek, využívajú vyspelé krajiny popri cestnej či železničnej sieti aj domovské vody. Takýto druh dopravy umožňuje riešiť prímestskú i turistickú prepravu. Tak ako miestni obyvatelia radi využijú možnosť rýchleho presunu loďou namiesto hustej cestnej premávky, aj turisti často uprednostnia zážitkový presun po vode, ktorý im dovolí spoznať Bratislavu a príslušné územia trochu inak.

Aby sa však projekt rozšírenia osobnej lodnej dopravy mohol realizovať, bolo potrebné najprv zriadiť vyhovujúce prístaviská. Myšlienku výstavby prístavných mól iniciovali starostovia obcí Šamorín, Hamuliakovo a Čunovo a ich vybudovanie zabezpečila Vodohospodárska výstavba, š.p. ako správca Vodného diela Gabčíkovo. V rámci plávajúcich betónových mól bude priestor aj na čakáreň, občerstvovacie

stánky, či nevyhnutné sociálne zariadenia.

V Šamoríne je prístavné mólo kotvené pri novom jazdecskom areáli, v Hamuliakove pri výjazde z centra obce na hrádzku, pričom súčasťou je aj nové parkovisko. V Čunove je mólo upevnené na prístavnej hrane oproti Areálu vodných športov na divokej vode. V štádiu rokovania je mólo v centre Bratislavy a vhodnosť jeho umiestnenia tak, aby bolo možné prepojenie lodného spojenia na mestskú hromadnú dopravu, prípadne na ďalšie pripravované lodné linky.

Pontóny v Šamoríne a Hamuliakove sú plávajúce betónové s rozmermi 20x10 metrov a nosnosťou 50 ton. Pontón v Čunove je plávajúci betónový pontón s rozmermi 20x7 metrov a nosnosťou 30 ton.

„Nové móla predstavujú pre obce Čunovo, Hamuliakovo a Šamorín bránu, ktorou je možné dostať sa na tieto miesta aj z vody. Ludom tak chceme dať možnosť komfortnej prístupovej cesty do týchto obcí.“ Povedal generálny riaditeľ VV, š.p. Ladislav Lazár, ktorý je zároveň aj splnomocnencom vlády SR pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros. Zároveň vyjadril želanie, aby boli móla dostupné a funkčné pre kohokoľvek, kto bude chcieť navštíviť tieto obce loďou.

Výstavba mól je prvým krokom potrebným k projektu rozšírenia lodnej dopravy na tomto úseku Dunaja. V ďalšej

etape je plánovaná výstavba menších mol pre malé lode. V poslednej etape sa bude v spolupráci s obcami hľadať riešenie pre zriadenie pravidelnej linky, ktorá by premávala medzi Bratislavou a spomínaným obcami na Dunaji.



Slávnostné otvorenie nového móla

**Bc. Martina Špániková**

- Vodohospodárska výstavba, štátny podnik



## Kniha BEZPEČNOST, HROZBY A RIZIKA V 21. STOLETÍ

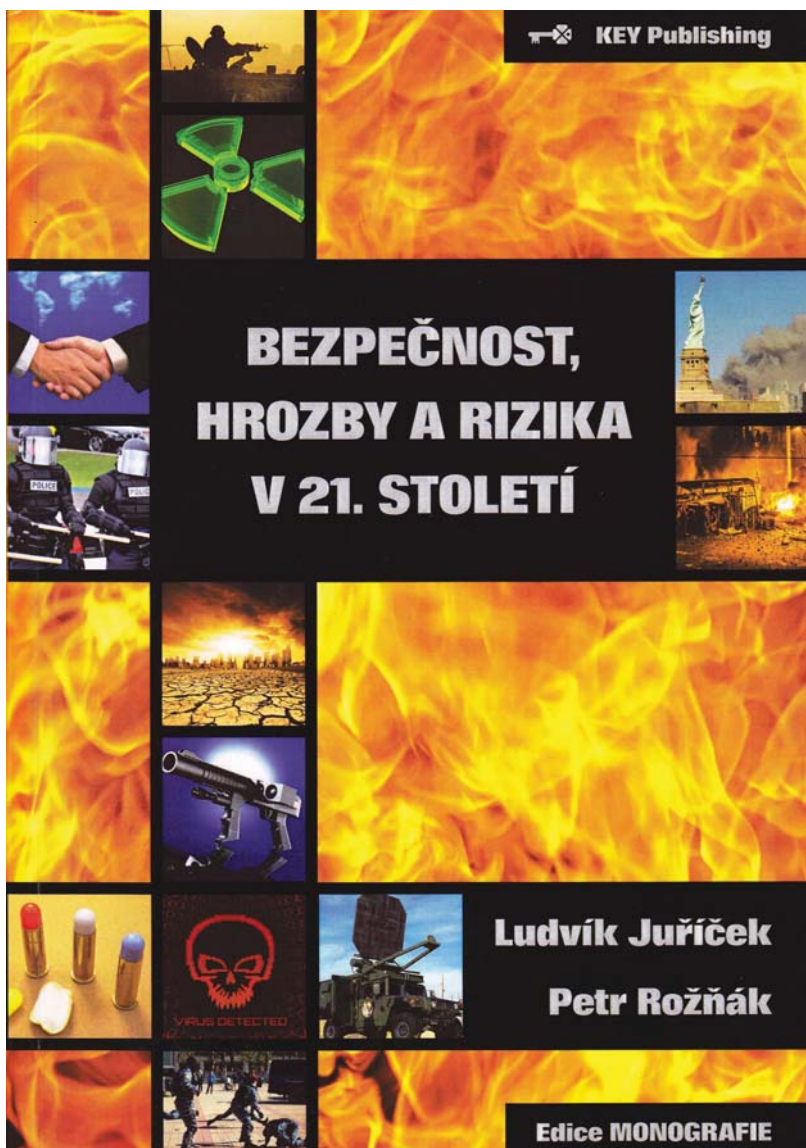
V letošním roce vydalo nakladatelství KEY Publishing knihu BEZPEČNOST, HROZBY A RIZIKA V 21. STOLETÍ autorské dvojice doc. Ing. Ludvík Juříček, Ph.D. a Dr. Petr Rožňák, CSc., která se zabývá riziky a hrozbami pro lidskou společnost. Kniha se zabývá také otázkami, jak by se měl stát na tyto rizika připravovat.

**V této oblasti se kniha věnuje i dopravní infrastruktuře státu a negativně hodnotí, že Česká republika doposud nebyla schopná vybudovat vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a vysokorychlostní železnici, což ovlivňuje i bezpečnost státu.** Autoři uvádí, že by „česká hedvábná vodní obchodní cesta“ byla velkým hospodářským impulsem a přínosem nejen pro ČR, ale pro celou Evropu a její význam by se dotýkal velkou měrou také základním podmínkám její ekonomické bezpečnosti mj.:

- schopnosti státu realizovat vojenskou mobilizaci,
- zajištění dodávek energetických surovin,
- zabránění rozevření nůžek nerovností v nespravedlivých hospodářských vztazích.

Poprvé tak vychází publikace věnující se bezpečnostním otázkám a hrozbám současného světa, která zohledňuje pozitivní význam vodních cest.

Redakce - Tomáš Kolařík



# Novinky

## Pražské paroplavební společnosti

**Bc. Jan Hamza – předseda představenstva PPS**

### Praha má dvě nové kulturní památky – historické parníky Vyšehrad a Vltava

Historické parníky Pražské paroplavební společnosti (PPS) *Vyšehrad* a *Vltava* obdržely rozhodnutím Ministerstva kultury památkovou ochranu. Tyto lodě jsou neodmyslitelnou součástí pražského koloritu a zároveň posledními funkčními českými historickými parníky. *Vyšehrad* letos 1. května oslavil 75. výročí spuštění na vodu, *Vltava* je o dva roky mladší. Oba parníky reprezentují typická plavidla stavěná pro pražskou paroplavbu v letech 1865–1949. Od svého spuštění na vodu vystřídaly – často vlivem politických změn – několik názvů a prošly různými přestavbami, plně se však zachovaly jejich trupy a unikátní parní stroje. *Vltavu* před několika lety PPS citlivě podle dobových pramenů zrekonstruovala do původní podoby z r. 1940.

„Vedení Pražské paroplavební společnosti si je plně vědomo své zodpovědnosti vůči tradicím firmy a historickému dědictví, které převzalo,“ říká výkonný ředitel PPS Štěpán Rusňák. „Proto jsme prohlášení parníků za kulturní památky sami iniciovali a dobrovolně tak na sebe uvalili dodržování nelehkých podmínek památkové ochrany.“ Péči PPS o historická plavidla vysoce oceňují i odborníci v zahraničí, což dokladovalo například předloňské pozvání parníku *Vltava* do Drážďan na oslavy 175. výročí Saské paroplavby. *Vltava* a *Vyšehrad* každoročně převezou tisíce pasažérů na trasách od Slapské přehrady po Mělník.

Pražskou paroplavební společnost založil v roce 1865

pozdější legendární primátor František Dittrich a je tak jednou z nejstarších stále fungujících firem v ČR. V současnosti je součástí skupiny Evropská vodní doprava, která je největším lodním dopravcem v zemi.

Podrobnější údaje a jízdní řády naleznete na stránkách [www.paroplavba.cz](http://www.paroplavba.cz), kde rovněž najdete fotografie v tiskové kvalitě volně k dispozici.

### Lod Labe získala Modrou stuhu za rychlostní rekord

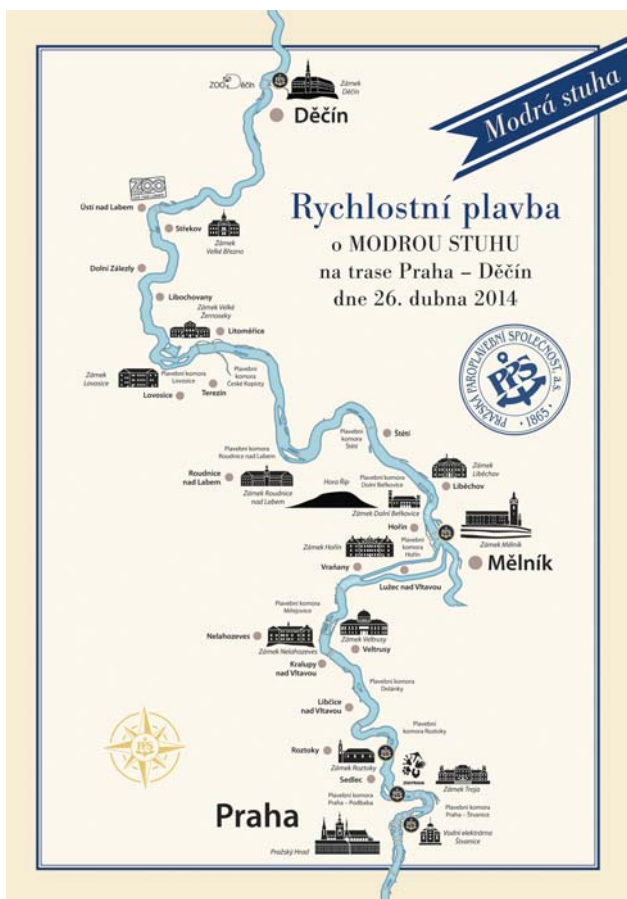
Stanovení rychlostního rekordu na trati Praha–Děčín a získání symbolické české Modré stuhu bylo cílem unikátní plavby nově zrekonstruované lodi Labe z flotily Pražské paroplavební společnosti – Prague Boats v sobotu 26. dubna 2014. Průběh napínavého klání s časem ze studia na palubě lodi v přímých vstupech pro své posluchače přibližoval Český rozhlas, na regulérnost pokusu o zápis do České knihy rekordů dohlédli zástupci agentury Dobrý den, přímo pro pasažéry lodi jízdu komentoval historik labské a vltavské plavby Ing. Miroslav Hubert.

Na trasu z Prahy do Děčína vypluly parníky poprvé už před 162 lety a i s jejich historickým jízdním řádem se bude tato plavba porovnávat. Lodě však tehdy nemusely překonávat zdymadla. „Lod Labe se podrobila rekonstrukci a jsme rádi, že ji můžeme při této příležitosti předvést v plné síle,“ řekl výkonný ředitel Pražské paroplavební společnosti Štěpán Rusňák.

Lod k závodu s časomírou odstartoval v 7:00 hod. z přístaviště Pražské paroplavební společnosti Na Františku



*Parníky Vyšehrad a Vltava se letos staly kulturními památkami*



Trasa rychlostní plavby osobní lodě Labe z Prahy do Děčína

starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký.

Plánovaný časový harmonogram:

- 7:00 Praha Na Františku – zahájení akce
- 7:25 Praha – Štvanice
- 8:10 Praha – Podbaba
- 9:00 Roztoky
- 9:50 Dolánky
- 10:40 Mířejovice
- 12:00 Hořín
- 12:30 Dolní Beřkovice
- 13:20 Štětí
- 14:10 Roudnice nad Labem
- 15:00 České Kopisty
- 15:50 Lovosice
- 18:00 Střekov
- 20:00 Děčín

Posádce se podařilo dodržet časový harmonogram, kolem poledne dorazila k soutoku Vltavy s Labem v Mělníku a v Děčíně zakotvila po 12 hodinách, 59 minutách a 33 sekundách. Cestou loď zastavila ve víc než deseti přístavištích a proplula dvanácti plavebními komorami a pod 39 mosty.

Modrá stuha je prestižní ocenění, jenž se od roku 1838 uděluje lodím, které nejrychleji přeplují Atlantik z New Yorku do Evropy. Česká obdoba Modré stuhu je určena pro velké osobní lodě.

### Pražská paroplavba pokřtila nejmodernější českou loď

Loď Grand Bohemia představující to nejlepší z evropské lodní techniky byla slavnostně představena a pokřtěna Pražskou paroplavební společností – Prague Boats



Osobní loď Labe v plavební komoře Hořín při plavbě o Modrou stuhu

ve středu 7. května 2014 v 11:00 hod. ve svém ekologickém přístavišti Na Kampě. Na Vltavu tak přibyla zcela nová loď postavená přímo pro naši metropoli a její podmínky po dlouhých třiceti letech.

„Je to ohromná událost, jsme velice, velice šťastní, že se to podařilo“ řekl výkonný ředitel Pražské paroplavební společnosti Štěpán Rusňák. „Jízda na Grand Bohemii je úžasný zážitek, těšíme se, až si ho užijí i naši cestující. Dostala jméno Bohemia jako odkaz na hrdou českou tradici naší firmy a Grand, protože je nejen u nás naprostou špičkou. Je to prostě velká věc.“

Grand Bohemia je jednopalubová se zvýšenou kormidelnou a posuvnou prosklenou střechou. Pojme až 160 cestujících. Postavili ji za čtyři měsíce v německé loděnici Derben podle vlastního projektu, který však Pražská paroplavba vylepšila a modifikovala pro místní podmínky. Při stavbě Grand Bohemie se uplatnily nejmodernější technologie a inovace v lodním inženýrství. Splňuje nejpřísnější evropské normy, je prakticky bezhlučná a produkuje naprosto minimum emisí. Cestujícím poskytne maximální bezpečnost, komfort a dokonalý výhled na pražské panorama.

Loď byla pokřtěna za účasti předních osobností speciálním sektem Grand Bohemia připraveným přímo pro tuto příležitost. Jejím uvedením do provozu potvrzuje spojená flotila Pražské paroplavební společnosti – Prague Boats své výsadní postavení mezi lodními dopravci.

Grand Bohemia je pro Pražskou paroplavební společnost dárkem, který v předstihu přispívá k oslavám jejich 150. narozenin příští rok. Společnost byla založena v roce 1865 jako ryze česká společnost pozdějším legendárním pražským primátorem Františkem Dittrichem a je



GRAND BOHEMIA ve svém domovském kotvišti na Kampě v Praze

tak jednou z nejstarších fungujících zdejších firem. Spojená flotila Pražské paroplavební společnosti – Prague Boats disponuje téměř třemi desítkami lodí včetně historických parníků Vyšehrad a Vltava, vloni prohlášenými Ministerstvem kultury za kulturní památky. Již před uvedením Grand Bohemie do provozu bylo součástí této flotily i pět nejnovějších velkých lodí v Praze.

#### **Technické údaje lodi Grand Bohemia:**

Délka: 37,59

Šířka: 5,68

Výtlak: 76,5 tun

Investor: Pražská paroplavební společnost a.s. a Prague Boats s.r.o.

Autor designu: Markus Bole

Místo stavby: Loděnice Derben

Doba stavby: 120 dní (1. 1. 2014–30. 4. 2014)

Datum spuštění na vodu: duben 2014

Úpravy interiéru: Vera Hampf

Úpravy projektu lodi: Pražská paroplavební společnost a Prague Boats

Kapacita: 160 osob

Obsaditelnost při stolové úpravě s rautem: 120 osob

Motor: VOLVO PENTA

Výkon motoru: 169 kW (226 koňských sil)

Lodní šroub: 5 listů

Rychlost: 20 km/h (patří mezi nejrychlejší velké osobní lodě v Praze)

Pohodlí cestujících: speciálně izolovaná paluba proti hluku a vibracím

#### **Ekologičnost, inovace, komfort:**

- Mimořádně nízké emisní hodnoty, naprosto tichý chod motoru

- Plně automatizovaná bezobslužná strojovna

- Moderní výkonná klimatizace, která zaručí dokonalý tepelný komfort a výbornou viditelnost v deštivém počasí

- Posuvná prosklená střecha s dokonalým výhledem

Bezpečnost cestujících: 7 bezpečnostních přepážek.

Je postavena v podélné pevnostní konstrukci, která je používána u námořních lodí

Domovské přístaviště: ekologické přístaviště Kampa

Doba přejezdu do Prahy: 4 dny

Optimální hladinu řeky Vltavy zajistilo: POVODÍ VLTAVY s.p.

Pomoc při překonání úseku Hřensko-Střekov: remorkér BESKYDY



Nejmodernější loď české osobní plavby GRAND BOHEMIA při cestě do Prahy na Hořínském plavebním kanále



# Vznikl Vševeltavský spolek. Sjednocuje lidi od řeky

Martin Bartoš

**Problematickou situací, v níž není občanský hlas tolik slyšet, má za cíl změnit nové občanské uskupení Vševeltavský spolek. Její členská základna se skládá z občanů, kteří svojí činností utvářejí každodenní život na řece a chtějí se spolupodílet na jejich rozvoji.**

Vševeltavský spolek vznikl v červnu letošního roku. Jeho hlavním posláním je reprezentovat a na veřejnosti artikulovat veřejné zájmy občanů, kteří na březích Vltavy a Berounky aktivně působí. Jde o široké spektrum subjektů - volnočasové kluby vodních sportů, živnostníci, ale také zástupci odborných vodohospodářských institucí. Podobně všeobjímající názorová platforma u břehů nejdůležitějších českých řek zde doposud chyběla. Spolek totiž nepředstavuje pouze občanské, ale rovněž odborné uskupení. Má vlastní expertní orgán, který disponuje dostatečným mandátem a kompetencí na posuzování plánů o územním rozvoji řek a břehů ze strany státní a městské správy. Ne všechny předložené návrhy rozvoje jsou podle spolku ideální a především nejsou konzultovány s lidmi, kterých se bytostně týkají. Přesně těmito nedostatky trpí také nejnovější pražský návrh „Koncepte pražských břehů“, navrhuující mnoho změn, týkajících se lodní dopravy, využití náplavek a okolí Vltavy. Pražský magistrát tuto zcela nedořešenou koncepci předběžně odsouhlasil, čímž pouze urychlil vznik Vševeltavského spolku.

Předsednictvo spolku je přesvědčeno, že dokument nesplnil základní kritéria návrhu na změnu veřejného prostoru, jakým se bezesporu Koncepte pražských břehů snaží být. První problém spatřuje v autorském týmu, který koncepci připravil. Architekti z Kanceláře veřejného prostoru Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy pod vedením Tomáše Ctibora jednoduše nejsou vodohospodářskými odborníky, takže se ve studii dopustili na mnoha místech faktických chyb a jejich plány tak působí až amatérsky. Autoři koncepce chtějí diktovat podmínky fungování subjektům na řece a jejich březích, aniž si uvědomují, že je toto v působnosti vodohospodářských institucí a orgánů, památkových odborů a v neposlední řadě vlastníků břehů a přístavů.

Druhý neméně podstatný nedostatek studie spočívá v naprosté ignoraci názorů lidí od řeky, kterých se navrhované změny týkají. Koncepce předpokládá na několika místech redukování, resp. ukončení některých stávajících projektů, které fungují více jak 20 let a utvářejí přirozený život na řece. Týkají se i v poslední době velmi populárního využívání tzv. „náplavky“, tedy Rašínova nábřeží v úseku mezi Jiráskovým mostem a železničním mostem u Výtoně. Z místa se během několika málo let stal živý veřejný prostor s bohatým kulturním programem. I to je dnes ohroženo.

Čímž se dostáváme ke třetímu a možná nejzávažnějšímu bodu koncepce, kterou spolek kritizuje. Koncepce je totiž poplatná pouze omezeným zájmům. Kancelář veřejného prostoru totiž spolupracovala na jejím vzniku úzce se zástupci největší pražské firmy provozující lodní dopravu – EVD a Pražské paroplavební společnosti. Spolek se tak důvodně obává monopolizace tohoto prostoru. Ta by mohla navíc probíhat velmi nenápadně, ukrytá za vznešenou proklamaci studie o navrácení veřejného prostoru občanům Prahy.

Spolek nyní zvažuje konkrétní kroky, kterými zahájí veřejnou diskusi, a bude vyvíjet snahu změnit kontroverzní body koncepce s přihlédnutím ke zdravému rozumu. Cílem spolku je totiž sladit potřeby příslušných radnic, magistrátů, architektů a občanů s potřebami subjektů, kteří na březích Vltavy a Berounky dlouhodobě aktivně působí.

Již nyní je však zřejmé, že se u pražských břehů zformovala silná názorová platforma, která je natolik kompetentní, že její hlas bude slyšet. Zastupuje totiž široké názorové spektrum, od klubů vodních sportů, majitelů a provozovatelů kulturních podniků, plovoucích zařízení a přístavů, majitelů nemovitostí na říčních březích, vodohospodářských odborníků, architektů a občanů se zájmem o rozvoj řek a jejich okolí.

Členem se může stát každý plnoletý občan, živnostník nebo klub České republiky, který se ztotožňuje s cíli a posláním Vševeltavského spolku.

Další informace o spolku a o členství naleznete na internetových stránkách [www.vseveltavskyspolek.cz](http://www.vseveltavskyspolek.cz)



## MEMORANDUM VŠEVELTAVSKÉHO SPOLEKU

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

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

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

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

**Zdeněk Bergman**  
předseda

**Miloslav Černý**  
místopředseda

**Pavel Chrobok**  
místopředseda

# Mořští kajakáři si oblíbili dolní Vltavu aneb plavba Praha-Mělník

**Vítek Jindrle – Grónský klub**

Dalším příkladem rozvoje mořského kajakingu (sea kayaking) na českých vodních cestách je pravidelná plavba z Prahy do Mělníka. Její historie není dlouhá, první se konala v roce 2008. Od té doby její popularita stoupá. Prvního ročníku se zúčastnilo 5 kajaků, letošního už více než 50.

Podle všech měření je trasa z Troje (startuje se pod kanoistickým kanálem) k mostu za soutokem Vltavy a Labe v Mělníce, dlouhá zhruba 45 km. Po cestě jsou 3 komory:  
Klecany: říční kilometr 37,5 km  
Dolanská komora: říční kilometr 26,7 km  
Miřejovice: říční kilometr 18,0 km

Proplavení komorami probíhá většinou bez problémů a všichni se zatím do komor vejdemé najednou. V tomto ohledu byl vtipný hlavně 3. ročník. Proslavil se při ní pohotový komorník v Miřejovicích. Když viděl pestrobarevnou squadru, která se mu nahrnula do komory, opustil dobrovolně teplo svého velínu a s rukama v kapsách komentoval to nadělení slovy: „Tedy už jsem komoroval le-dacos, ale eskymáckou vesnici ještě ne!“

Při 6. ročníku jsme si zase užili společné komorování s remorkérem, což byl pěkný zážitek.

Doba jízdy bývá každý rok podobná. Startuje se kolem půl osmé a dojezd bývá ve chvíli, kdy se začíná stmívat, tedy kolem páté hodiny odpolední.

Jezdí se na lodích „všech barev a vůní.“ Kromě plastových mořských singlů a deblů se jezdí v kompozitových lodích, jelo se na plátěných skin-on-frame, k vidění bývá překližková stich-and-glue loď a občas se dostaví i krátké kajaky. Jediné, co jsem ještě nezaznamenal, je účast raftů a stand-upů. Ale kdo ví, co nás ještě čeká.



Začátek plavby v Praze pod trojským jezem (2011)



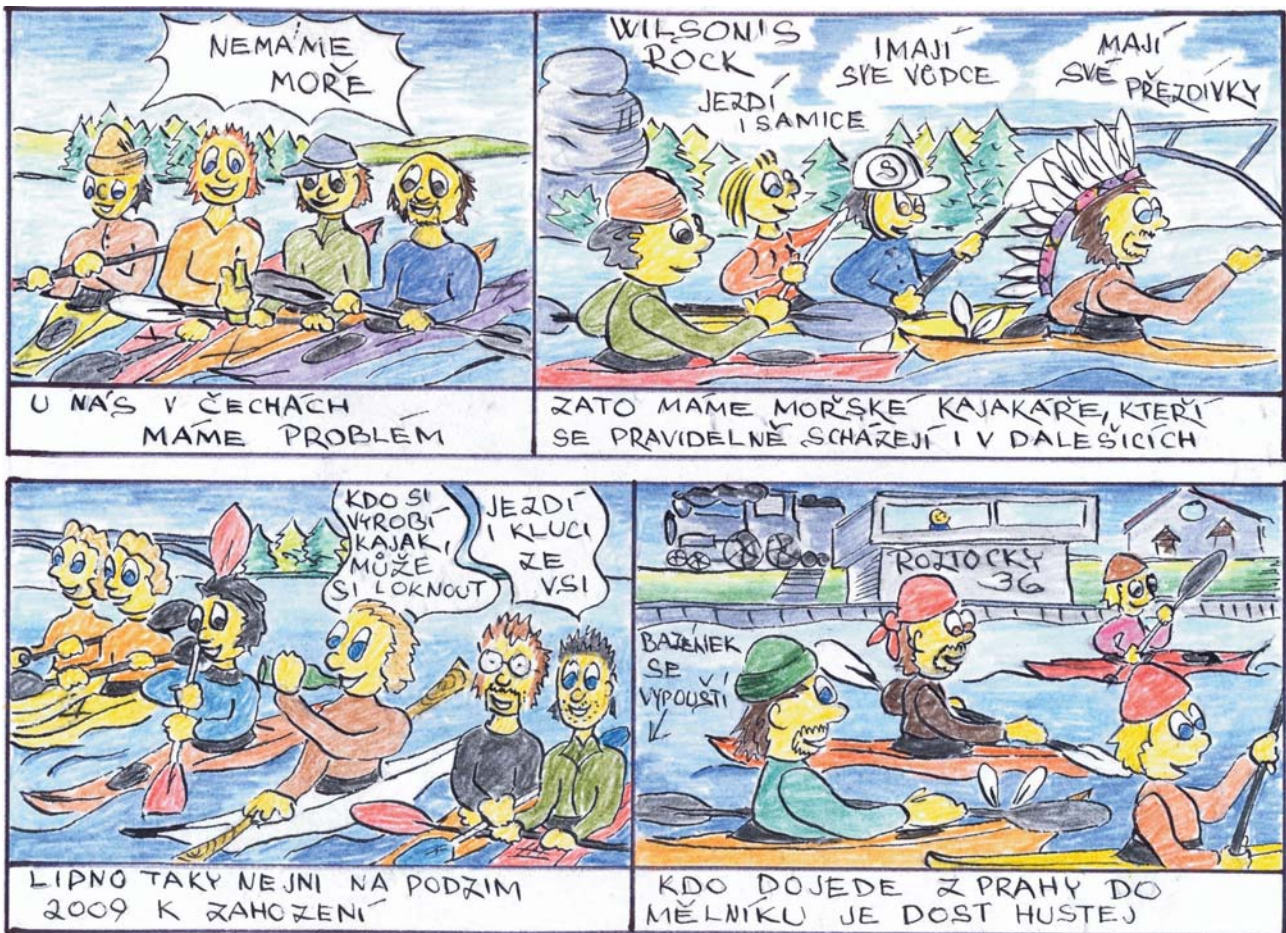
Proplavení kajakářů plavební komorou Miřejovice (2010)



Cíl plavby Mělník (2008)



V plavební komoře zdymadla Dolany (2008)



Vodácký komiks

**Příklad ze zahraničí**



Vodní sporty na vodních cestách - příkladem, že i na velké vodní cestě může vedle sebe existovat i rekreační/sportovní činnost a nákladní plavba je průplav Rýn-Mohan-Dunaj v Německu. Na obr. veslaři na úseku u Norimberku  
Zdroj: L. Kenzel – Wikipedia

## Vědci odhalili největší obchodní dálnici pravěku Dunaj byl důležitou obchodní cestou již v pravěku, tvrdí vědci

Prima ZOOM

Řeka Dunaj byla již v pravěku důležitou obchodní cestou a je prý i jednou z nejstarších vodních cest na světě. Tvrdí to rakouští archeologové, podle nichž to vyplývá z výzkumu kamenných artefaktů v oblasti Mühlviertel na severu Rakouska. Archeologové tam našli mimo jiné doklady kultury datované do třetího tisíciletí před naším letopočtem.

Jde především o nástroje z pazourku a nezpracovanou kamennou surovinu. Pazourek byl tehdy prý cosi jako „exportní hit“ a jeho rozbor zde dokládá export z oblasti jižního Německa, konkrétně Bavorska. Pazourek byl podle archeologa Alexandra Binsteinera „ocelí doby kamenné“, vyrábělo se z něj vše, co sloužilo k řezání nebo propichování.

Scénář takového pravěkého „obchodu“ není znám – obchodníci buď mohli zboží dovézt přímo k zákazníkům, nebo se mohli sejít například na půli cesty, na jakémsi „trhu“. Případně skupiny z Rakouska podnikaly cesty za surovinou do oblasti Německa. K říční dopravě se zřejmě používaly čluny vydlabané z jednoho kusu dřeva.

Vydání studie k této problematice se podle Binsteinera plánuje na nadcházející rok.

V Bavorsku byly v pravěku tři velké oblasti – Arnhofen, Baiersdorf a Flintsbach – odkud se stovky let „vyvážely“ pazourky do Horních Rakous. Tato bavorská kultura se podle agentury APA vyznačovala chovem zvířat, její nositele jednoznačně identifikuje jejich keramika, kterou zdobili typickými vypíchanými vzory a ornamenty. Při hledání nových sídlišť se pravděpodobně kdysi po Dunaji

dostali do oblasti Mühlviertel. Později této vodní cesty využili i k obchodování s lidmi ze svého původního domova.

Dunaj ze současných archeologických výzkumů vychází jako stále důležitější obchodní spojnice. Díky analýze nalezených artefaktů se dají sledovat cesty od těžby suroviny po dodání konečnému uživateli.

V oblasti Mühlviertel mohlo žít na jednom sídlišti 50 až 100 lidí. Experti chtějí nalezené artefakty i výrobní odpad z kamenné industrie podrobit ještě důkladnějšímu srovnání, a doložit tak pravidelné obchodní kontakty mezi sledovanými oblastmi.



Vorová plavba na řekách přetrvávala až do 20. století. Na obrázku vory ve městě Pířerov v roce 1727  
zdroj: SOKA Pířerov



Pro dopravu po pravěkých vodních cestách se používaly nejčastěji dlabané dřevěné čluny, nebo vory

## Vltavu v Praze mohou brázdit vodní tramvaje

Stáňa Sedová – Právo, 8. září 2014

Další nápad na odlehčení pražské dopravy jsou pravidelné linky lodí, které by spojily vltavské břehy. Se zavedením vodních tramvajů přišel Jan Skalický, kandidát na starostu Prahy 5 za hnutí Pro Prahu a exšéf vodních cest. Nápad se líbí i pražskému dopravnímu podniku.

Vodní tramvajové linky by podle autora nápadu mohly ulevit každodenním zácpám, zejména po vltavských březích, a rychle a pohodlně by spojily místa, kde povrchová doprava vázne.

„Vodní tramvaje se budou pohybovat v rámci jedné jezové zdrže, aby cestující nemuseli trávit dvacet minut v plavební komoře. Plánovaná podoba moderních vodních tramvajů s elektrickým pohonem, které pojmu zhruba 30 osob a budou uzpůsobeny pro přepravu kočárků, invalidních vozíků a kol, brázdí vodní hladiny například v Marseille, Krakově, Ženevě či Istanbulu,“ říká Jan Skalický.

V koncepci vodních tramvajů se počítá s dobudováním

potřebné infrastruktury přístavišť, kde bude možno zakotvit, natankovat nebo odevzdat odpad. Přístaviště a další vodní infrastruktura je podle Skalického financovatelná ze státního rozpočtu a z fondů EU.

„Máme vytipováno 23 nových přístavišť, která budou navazovat na cyklostezky a další volnočasové aktivity. Vodu chceme využít zejména při přepravě obyvatel, vodní tramvaje zavedeme například pomocí systému vodní obslužnosti ze Smíchova do Podolí,“ dovysvětlil kandidát na starostu Prahy 5.

Ředitel Dopravního podniku hl. m. Praha Jaroslav Ďuriš řekl, že se mu návrh vodních tramvajů i jejich podoba líbí. „Dovedu si představit zapojení vodní dopravy do systému pražské MHD v širším měřítku než dosud. Nicméně celkové koncepční řešení musí projít schvalovacím procesem města,“ reagoval na dotaz Práva Ďuriš.

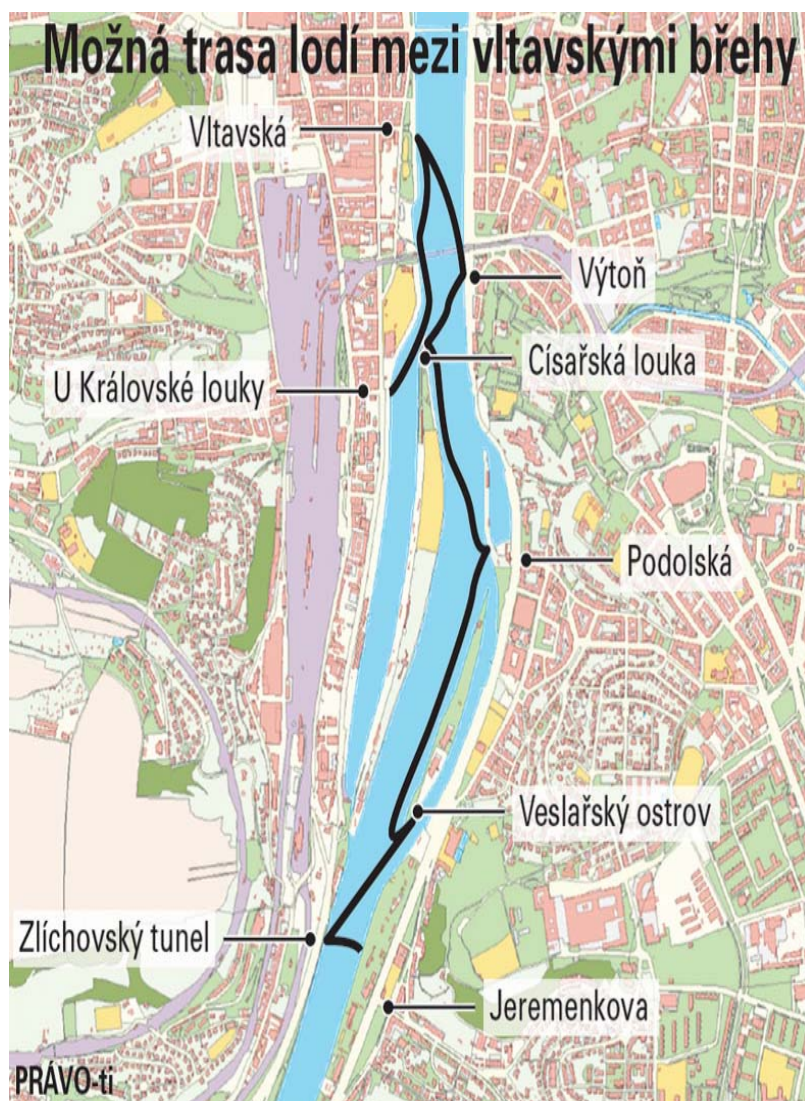
Vodní tramvaj se v Praze objevila již před šesti lety při rekonstrukci Vyšehradského tunelu. Dočasná náhradní vodní tramvaj mezi Podolskou vodárnou a Výtoň tak pomohla vyřešit jinak neřešitelnou dopravní situaci v oblasti tunelu.

### Zatím chybí návaznost další dopravy

Návrhy na pravidelné vodní linky se v minulosti už Pražská paroplavební společnost (PPS) zabývala několikrát.

„Kvůli plavebním komorám by bylo možné vést tuto dopravu jen z Prahy 2 a 5 na jih, řekněme od Palackého náměstí do Modřan, až tam je v tomto směru plavební komora. A na sever směrem do Holešovic. Nicméně nikdy se skutečně zařízení podobného systému nezrealizovalo. Zatím tyto úvahy narážejí i kvůli tomu, že chybí návaznost další dopravy na tyto linky,“ vysvětlil předseda představenstva PPS Jan Hamza s tím, že však není seznámen s konkrétním projektem bývalého šéfa Ředitelství vodních cest.

Zatím má PPS dvě pravidelné vodní linky, a to na Slapy, která funguje už od roku 1865, a oblíbená linka vozíků cestujících po řece do Zoo Praha. „Tato linka existuje už šedesát let. A nyní uvažujeme o jejím posílení v období Vánoc, abychom ztraktivnili tento ekologický způsob dopravy. Další rozšiřování pravidelné vodní dopravy je skutečně zatím jen ve fázi úvah,“ zdůraznil Hamza.



Plánovaná trasa vodních tramvajů

# Život není takový – je úplně jiný (55)

Ing. Josef Podzimek

*Minulost neznáme,  
současnost pomlouváme,  
budoucnosti se bojíme.*

Josef Podzimek

## Šunka a džem, šunka a džem

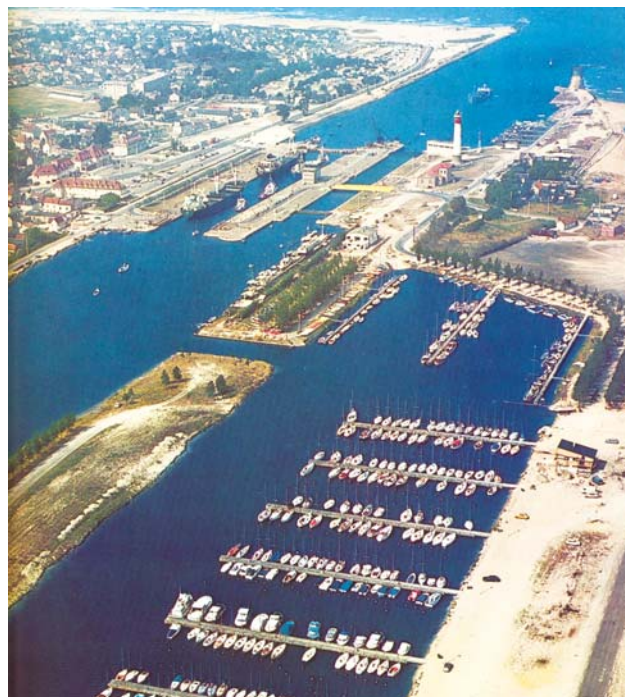
Tato dvě slova stále opakuoval do vysílačky velitel anglického výsadku major John Howard, který se svými muži v kluzáku velmi tvrdě přistál dne 6. června 1944 krátce po půlnoci u mostu Pegas (Pegasus Bridge) na Caenském plavebním kanálu v Normandii. Byl to smluvený signál o obsazení dvou strategických mostů.

Heslo šunka znamenalo, že anglický výsadek téměř bez boje obsadil most Pegas, a heslo džem oznamovalo, že spojenci mají ve svých rukou most přes řeku Orne, plynoucí souběžně s plavebním kanálem. Proč to sděluji našim čtenářům a právě dnes? Protože již víc jak 20 let každou dovolenou trávím ve Francii právě u pláže v blízkosti těchto mostů. Od roku 1994, kdy zde probíhaly velké oslavy při příležitosti 50 let od vylodění spojeneckých armád, se chystám něco napsat o Caenském plavebním kanále. Ale vždy se mi naskytlo něco z plavebního hlediska zajímavějšího, a tak jsem to odložil.

Nejdřív jsem chtěl vyzkoušet plavbu na největším vznášedle na světě (Hovercraft), které překoná kanál La Manche za 50 min (Vodní cesty a plavba č. 4/2003). Pak to byla návštěva anglického Andertonu, nejstaršího svíslého lodního zdvihacího zařízení na světě (1875), které slouží dodnes na krátkém průplavu mezi řekou Weaver a průplavem Trend and Mersey (Vodní cesty a plavba č. 3/2004) a před pěti roky jsem toužil vidět nejvyšší most světa u Millau ve Francii a následně mohutný most v Normandii přes řeku Seineu u přístavu Le Havre (Vodní cesty a plavba č. 2/2009)

Avšak letos při 70. výročí Dne D, kterým se označuje vylodění spojeneckých vojsk, jsem si řekl, že musím alespoň částečně splatit dluh našim čtenářům. Ale hlavně mě uchvátila historie vylodění tak, že jsem neodolal, abych se s vámi o některé údaje, byť velmi stručnou formou, nepodělil. O této události bylo napsáno již tolik, že je troulalost se k ní opět vracet v našem časopisu Vodní cesty a plavba, ale přesto se odvážím.

**Caenský plavební kanál** byl vybudován v roce 1850, aby spojil přímořské město Ouistreham s hlavním městem Normandie Caen. Tento kanál 14 km dlouhý vede souběžně s řekou Orne a zajišťuje dostatečnou plavební hloubku pro námořní plavidla. Hladinu v kanále při odlivu zajišťují dvě paralelní plavební komory v Ouistreham o rozměrech 225 x 28,45 m (západní PK) a 181 x 18 m (východní PK) pro plavidla s ponorem až 7,75 m.



Plavební komory, sportovní přístav a maják Ouistreham

Plavební kanál ústí do námořního přístavu Caen s kapacitou 2,5 mil. tun/rok. Po Caenském kanálu se přepravuje hlavně koks, dřevo, naftové deriváty, ocel a potraviny. Velké hutní závody zpracovávají železnou rudu z blízkých ložisek, po Lotrinsku druhých nejbohatších ve Francii.

Tento kanál umožnil rozvoj ocelářského průmyslu, který tvoří základ ekonomické prosperity Caen. Ale je zde i univerzita založená v roce 1432, na které dnes studuje 30 000 studentů. Ve městě Caen, které bylo při invazi spojeneckých vojsk v roce 1944 z 75 % zničeno, žije dnes 113 000 obyvatel.

Každý rok zde fotografuji lodě, maják, přístav pro námořní lodě, rybáře a jsem okouzlen neopakovatelnou atmosférou místa.





Ale vraťme se k historii 70 let staré, kterou stále žijí okolí pláží v Normandii. Právě letos mě tato událost oslovila více než kdy jindy. Snad proto, že jsem si uvědomil, jak mír je důležitý, ale křehký. Z televize každý den na nás útočí konflikty na Ukrajině, v Sýrii či v Palestině. Ale právě v Normandii v Den D se rozhodovalo, kam až zasáhne sféra vlivu Sovětského svazu – dnes Ruska. A bylo to i u mostu Pegas přes Caenský kanál. Dnes tu stojí muzeum, které vše připomíná. Bylo vybudováno v místě, kde první výsadek kluzáků se roztrhl o primitivní dřevěné zátarasy. Tyto plážové zátarasy z dřevěných kúlů, plošin, z ocelových traverz a hrotů si pár dní před invazí spokojeně prohlížel velitel německé armády polní maršál Erwin Rommel.



Právě on a údajně i Adolf Hitler věřili, na rozdíl od jiných německých generálů, že k vylodění spojeneckých vojsk dojde právě v Normandii. Rommel pak v klidu odletěl do Berlína na oslavu narozenin své manželky. Předpověď počasí hlásila několik dní špatného počasí, které nepřípuštělo ohrožení nepřítelem z moře ani z nebe. Ale generál Dwight Eisenhower dostal informaci od meteorologických stanic z Arktidy, že špatné počasí se na jeden den zlepšilo. Rozhodl se a dal příkaz k akci. Do kapsy si dal pro jistotu dva projevy do rozhlasu. Jeden vítězný a druhý pro případ, že by se vylodění nepovedlo. Tehdy by válka podle současných odhadů trvala o rok déle. Krom toho J. V. Stalin naléhal na otevření druhé fronty a hrozilo, že by generalisimus zahájil separátní jednání s Němci.

Nechme kdyby a seznáme se s čísly o vylodění. Sám Winston Churchill prohlásil, že invaze v Normandii byla nejsložitější a nejobtížnější operace, která se kdy v historii odehrála.

Invazní flotilu tvořilo 7000 lodí a vylodovacích plavidel.

Na nich se plavilo 197 700 mužů z osmi spojeneckých zemí. Vyloděvalo se na pěti normandských plážích: Utah, Omaha, Gold, Juno a Sword.



Nemohu a nechci popisovat celou akci, a tak se opět vrátíme na pláž Sword a na most Pegas vedoucí přes Caenský plavební kanál. Studuji materiály a nestačím se divit. Cítuji z knihy *Den D očima přímých účastníků* od Davida Howartha z kapitoly Britský výsadek.

Na východě invazního pobřeží jsou tři vodní cesty. Již zmíněný Caenský kanál a řeka Orne. Ve vzdálenosti 8 km pak řeka Dives. Hlavním úkolem anglické divize s menším uskupením Francouzů bylo ochránit dva mosty. A to přes Caenský kanál a řeku Orne. Další pět malých mostů přes řeku Dives měl výsadek za úkol zničit. Dále bylo nutno obsadit silnou baterii pobřežní obrany v Merville nedaleko ústí řeky Orne.

DAVID HOWARTH

# DEN D

OČIMA PRÍMÝCH ÚČASTNÍKŮ

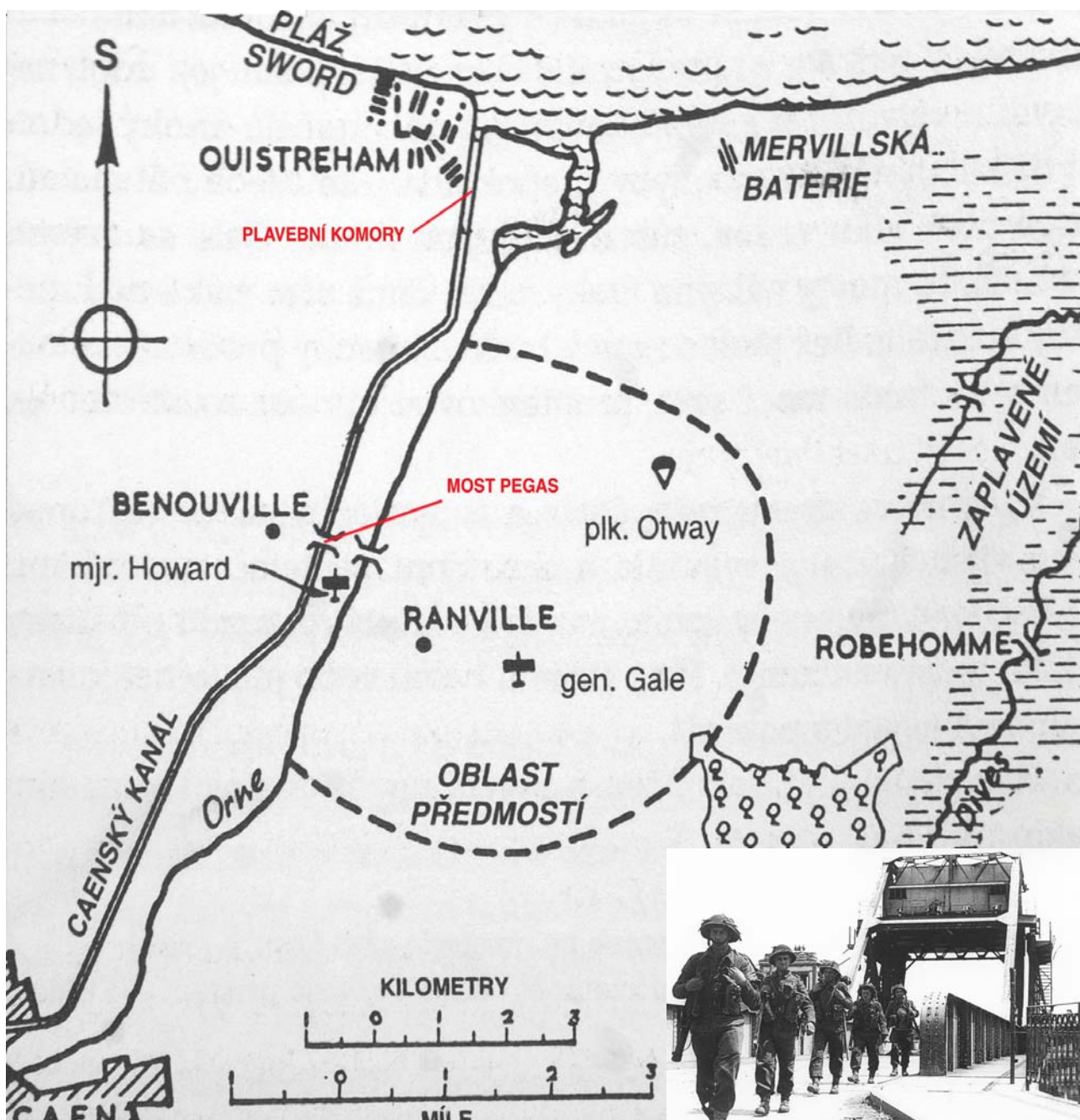
6. ČERVNA 1944



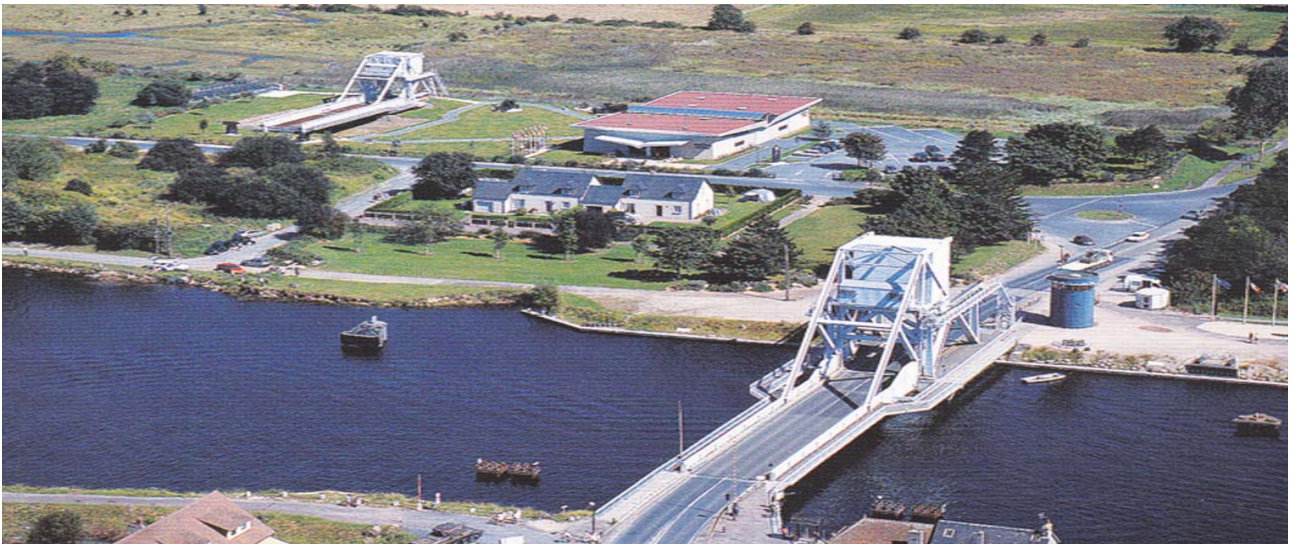
Jednotka kluzáků plánovala přistání u mostů přes řeku Orne a Caenský kanál na 0.20 hod. Větší kluzák přepravil 30 mužů, vozy nebo dělostřelectvo, menší kluzák přepravil 13 vojáků s výzbrojí nebo džíp, malý automobil nebo dělo.

Úsvit nastal v 5.30 hod. Britská rozvědka se od místních špiónů-amatérů dozvídá, že oba mosty jsou podminované a trvale hlídány. To by tedy znamenalo provést útok ve zlomku vteřiny a zaútočit náhle, aby si Němci ani nestihli uvědomit, co se děje. To byla ovšem pouze ideální varianta, protože piloti kluzáků museli mosty nalézt v úplné tmě. Navíc piloti svému generálovi slíbili, že se pokusí zřítit se šesti kluzáky během tří minut, se třemi u každého mostu několik kroků od mostních pilířů. První náraz byl ničivý. Kluzák na zem narazil v rychlosti 140 km/hod. a řítil se po maličkém poli za ohlušujícího hluku praskajících a lámajících se kúlů, než se roztránil na kusy.

Hlídku na mostě té noci držel mladý německý voják Helmut Römer. Když viděl pád prvního kluzáku, myslel si, že to je bombardér. Nikdo mu neřekl nic jiného, než že se čeká nálet na Caen. Takže když proti němu po mostě vyrazili muži s černými obličejí, byl naprosto ohromen. Vrhel se do zákopu, což bylo jediné, co mohl udělat. Ale poddůstojník velící strážci začal střílet po prvních mužích, kteří se po mostě blížili. Pak se jich však do zákopů naválila další vlna a posádka mostu se rozutekla a zmizela. Tři minuty po přistání byl útok úspěšně dokončen. Ženisté našli dráty vedoucí k minám pod mostem a odpojili je. Samotná nálož na místě nebyla. Našli ji později ve skladišti u předmostí.







Šel jsem se opět podívat na most Pegas, abych si alespoň trochu ujasnil, co se to 6. června před 70 lety stalo.

U paty nového mostu je muzeum připomínající události před 70 lety a před ním jako exponát původní most. Na protějším břehu je dnes instalována tématická výstava.



Nic jsem nepochopil, ale uvěřil, že to tak skutečně bylo. Vždyť přes most se dnes valí jedno auto za druhým.



Najednou začne cinkat zvonec, auta se zastaví a most se zdvihá.

Jdu se podívat na tu velkou loď, co bude proplouvat. Nestačím se divit. Hlučící silniční doprava se zastaví, aby po vodě mohly v klidu tiše proplout dvě malé plachetnice.

Řekl jsem si, tak to má být. Udělal jsem pár fotografií a šel jsem si do blízké restaurace dojíst čerstvého lososa. Ale aby si čtenáři nemysleli, že tu jinak nic nepluje, přidám několik dalších fotografií z plavebního provozu na kanále Caenském.





severu začalo ozývat hlubší dunění, které bylo tak silné, že rozechvívalo zem. Na mostě přes kanál jeden z Howardových desátníků strnul a zaposlouchal se: „Slyšíte to, pane?“ řekl. „To jsou lodě.“

My, kteří na tyto události vzpomínáme, můžeme jen konstatovat: Nebylo to lehké, ale díky hrdinům z normandských pláží žijeme dnes v míru. Alespoň v našich končinách.

.....  
Použitá literatura:

*DEN D očima přímých účastníků* - David Howarth  
*Ports de plaisance Français - grande encyclopedie alpha de La Mer* - 1972

*Les plages du Débarquement* Smord,  
*de Pegasus Bridge á Caen* - 2012

Pak jsem si řekl, že není náplní časopisu *Vodní cesty* a plavba pokračovat v popisu dalších událostí Dne D. Pouze ocituji z výše uvedené knihy:

*Za úsvitu však ti, co přežili, slyšeli něco, co je povzbudilo. Kromě zvuku letadel, bomb a lehkých zbraní se od*





Webové stránky:  
<http://www.smp.cz>



Ředitelství společnosti:  
Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8



Ústředna: (+420) 222 185 111  
E-mail: [ou@smp.cz](mailto:ou@smp.cz)



## VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA a. s.



- ◆ Řízení investičních procesů (příprava, realizace, uvádění do provozu)
- ◆ Identifikace, formulace a příprava VH projektů pro získání podpory z EU a státních zdrojů
- ◆ Zpracování žádostí o poskytnutí finančních dotací
- ◆ Projektování vodohospodářských staveb
- ◆ Koncepční a studijní práce v oblasti vodního hospodářství
- ◆ Zpracování tendrové dokumentace a organizace veřejných soutěží
- ◆ Technicko-ekonomické a finanční analýzy, zpracování studií proveditelnosti
- ◆ Zpracování Plánů oblastí povodí ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/60/ES
- ◆ Koncepce, strategické plánování a matematické modelování v oblasti vodního hospodářství
- ◆ Výkon technicko-bezpečnostního dohledu na vodohospodářských dílech III. a IV. kategorie
- ◆ Výkon koordinátora BOZP dle zák. č. 309/2006 Sb.
- ◆ Zpracování koncesních projektů a organizace koncesních řízení, optimalizace provozních vztahů

150 56 Praha 5 - Smíchov  
tel: 257 110 338

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



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

## 2. VÁNOČNÍ ZVONOHRAŇÍ na Vltavě dne 23. 12. 2014



Zal. 1896  
**PODZIMEK**  
**118**



ZVONAŘSTVÍ  MANOUŠEK 



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