

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3
95



Pravidelně na vydávání našeho časopisu přispívají:

 <p>VODNÍ STAVBY PRAHA</p> <p>STAVEBNÍ DIVIZE PRAHA 05</p>	 <p>EKOTRANS MORAVIA a.s.</p>	
 <p>VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA š. p.</p> <p>840 00 Bratislava, Karloveská 2, P.O.Box 45 Tel.: 07/792 111, 727 822, Fax: 07/727 667</p>	 <p>VODNÍ CESTY s.r.o.</p>	
 <p>AQUAVIA s.r.o.</p>	 <p>CONTRANS s.r.o.</p>	
 <p>PODZIMEK & SYNOVÉ - S.R.O. STAVEBNÍ A MONTÁŽNÍ FIRMA</p>	 <p>EUROKAI BOHEMIA a. s.</p>	
<p>P & S</p> <p>akciová společnost</p>	 <p>ČESKÉ PŘÍSTAVY a. s.</p>	 <p>STROJÍRNY PODZIMEK</p>
<p>POVODÍ MORAVY</p>	 <p>ČSPL a.s.</p>	 <p>AQUA TIS CONSULTING ENGINEERS</p> <p>BOTANICKÁ 56 656 32 BRNO Tl.: 05/41 31 12 36</p>
 <p>MAVEL®</p> <p>VODNÍ ELEKTRÁRNY HYDROELECTRIC POWER PLANTS WASSERKRAFTANLAGEN</p>	 <p>CPVS</p>	
 <p>OLPRAN Ltd.</p> <p>Libušina 101 772 00 OLOMOUC</p>	 <p>TRINECKÉ ŽELEZÁŘNY, A.S.</p>	

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.

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

It's a magazine for ecological, economical and technical aspects of inland shipping and waterways in ČR, Europe and all other continents.

Redaktor:

Mgr. Josef Smrťák tel. (02) 243 10 834

Redační rada:

Ing. Jaroslav Kubec, CSc. (předseda), Ing. Jiří Čuba, Ing. Petr Forman, Prof. Ing. Václav Hálek, DrSc., Ing. Karel Horyna, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Josef Matějčík, CSc., Ing. Josef Podzimek, Ing. Pavel Šesták, Ing. Petr Šotola, Ing. Karel Trejtnar, CSc.

Články lze podle autorovy volby publikovat česky nebo slovensky, německy a anglicky, přičemž se vždy připojuje resumé ve zbývajících jazycích. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Příspěvky se redakčně upravují, mohou být i kráceny.

Die Artikel werden nach Wunsch des Autors in tschechisch oder slowakisch, in deutsch und englisch veröffentlicht, wobei immer eine Zusammenfassung in den jeweiligen anderen Sprachen hinzugefügt ist. Die nicht geforderten Manuskripte und Lichtbilder werden nicht zurückgesandt. Die Artikel werden redaktionsgemäß angepaßt und dürfen auch verkürzt werden.

The articles can be published by author's wish in czech or slovak, in german or english, whereby always a summary will be added in the other languages. The not requested manuscripts and photographs are not send back. The articles are adapted by editor and they may be even abridged.

Vydává NADACE VODNÍCH CEST

Na Pankráci 53 a 57

140 00 Praha 4.

Fax: (02) 42 36 23

Objednávky a inzerce:

Hana Hakrová, tel. (02) 49 93 47

Vychází čtvrtletně

Cena jednoho čísla 35,-Kč, roční předplatné vč. poštovného 180,-Kč

Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha,

čj. NP 415/1994 ze dne 25.2.1994

Ing. Petr Forman

Ostravsko a plavba

Die Region von Ostrava und die Binnenschiffahrt

Region of Ostrava and inland navigation

2

Ing. Zdeněk Kolář

Nové úkoly státní správy v dopravě při rozvoji vodních cest

Neue Aufgaben der Staatsverwaltung im Transportbereich

die mit der Entwicklung der Wasserstraßen verbunden sind

New tasks of the state transport administration in the sphere

of waterway development

7

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Proč není Ostrava napojena na síť vodních cest?

Warum existiert noch keine Anknüpfung von Ostrava

an das europäische Wasserstraßennetz?

Why does not exist any connection of Ostrava

with the European waterway network?

9

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Napojení Ostravska na síť evropských vodních cest (severní alternativa)

Anschluß des Ostrava Regions auf das europäische

Wasserstraßennetz (Nordalternative)

Connection of the Ostrava region with the European inland waterway

network (northern alternative)

16

Mgr. inž. Zbigniew Zubrzycki

Varianty modernizace Oderské vodní cesty podle Studie

přizpůsobení řeky Odry evropskému systému vodních cest

Varianten der Modernisierung der Oderwasserstraße

Variants of the modernization of the Oder waterway

28

Ing. Jiří Čuba, Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Variantní řešení vodní cesty DOL v úseku Dunaj-Hodonín

Alternative Lösung der Donau-Oder-Wasserstraße in der

Strecke Donau-Hodonín

Alternative solution of the Danube - Oder - waterway -

- section Danube - Hodonín

35

JUDr. Jozef Krajčovič

Problémy plavebnej prevádzky na Dunaji a zasilateľská

ponuka dopravných služieb

Probleme des Schifffahrtsbetriebes an der Donau und

Angebot von Speditions - und Transportdiensten

Problems of the inland navigation traffic on the Danube

and offer of forwarding and transport services

42

Zprávy ČPVS

Die Gerichte ČPVS

Information ČPVS

51

Ing. Jan Novotný

Povodí Moravy, a.s. a Baťův kanál

Povodí Moravy, a.s. und der Baťa Kanal

Povodí Moravy, a.s. and the Baťa Canal

52

Ing. arch. Ivo Ondračka

Možnosti využití Baťova kanálu pro turistický ruch

Möglichkeiten der touristischen Ausnutzung des Baťa Kanals

Possibilities of tourist activities on the Baťa Canal

54

Na titulní straně obálky: Velká plavební komora stupně Rózanka na Odře ve Wroclawi má užité rozměry 196x9,6 m. Za povšimnutí stojí, že vlastní plavební komora je poněkud širší a k omezení šířky dochází jen v ohlavičích. Toto řešení, u starších stupňů na Odře obvyklé, komplikuje manévrování tlačných souprav nejen při vjezdu, ale i při výjezdu z komor. Druhá plavební komora u tohoto stupně je umístěna v odděleném kanálu na protějším (levém) břehu řeky. (Foto Jaroslav Kubec)

OSTRAVSKO A PLAVBA

Ing. Petr Forman, Vodní cesty, s.r.o., Praha

Mnohokrát již bylo řečeno, že vodní doprava má v západoevropských státech mnohem významnější postavení, než u nás. Dominantní úlohu má plavba v těchto zemích zejména v mezinárodních přepravách, kde přes 35 % veškerého zboží putuje s vysokou efektivností po evropských vnitrozemských vodních cestách.

Ještě častěji bylo řečeno, že Česká republika - respektive úspěch jejího hospodářství - a zahraniční obchod jsou téměř synonyma. Zdálo by se, že stačí sečíst jedna a jedna a shledat, že vodní dopravu budou všichni rozumní hospodáři vehementně podporovat a vytvářet tak jeden z významných pilířů pro zdárné řešení této jednoduché rovnice. Skutečnost je ale, jako u nás mnohé, zcela jiná a po desetiletích neekonomiky hluboce deformovaná. A tak naše země, jakkoli závislá na exportu výrobků (a importu surovin) převáží po vodě jen zhruba 1 % zboží a naše zahraniční plavba dosahuje asi 1,5% podílu na přepravních výkonech. Zdá se, že při zahraničních přepravách našeho zboží raději platíme drahou cizí železnici (drahou alespoň v těch zemích, kde jsou normálnější ceny než třeba ve Slovinsku, Polsku nebo Ukrajině, kde drahé teprve budou), nebo dokonce ještě dražší a zoufale neekologické kamiony, než abychom hleděli vytvořit podmínky k tomu, jak platit méně. A nejen méně, ale také alespoň z podstatné části platit domácím dopravcům, plavidlům pod českou vlajkou. Možná je ovšem i druhá verze, totiž že snad čekáme, že se Evropa se svým 35% zastoupením vodní dopravy postupně přizpůsobí našemu 1 %, a tím se své komparativní výhody dobrovolně vzdá.

Hlavní příčinou tohoto neutěšeného a nevyváženého stavu dopravní na-

bidky pro náš zahraniční obchod je samozřejmě dlouholeté opomíjení rozvoje a modernizace rozhodujících částí vodních cest. Pokud se zamyslíme nad hlubšími souvislostmi, zdá se, že nepřízeň minulého režimu vůči plavbě pramenila zejména z těchto faktorů:

- a) dlouholetá orientace zahraničního obchodu především na SSSR prakticky vylučovala soustavnější využívání plavby;
- b) tzv. socialistická ekonomika neakcentovala principiální snižování nákladů a vzhledem k pokrouceným tržním vztahům je neuměla ani odpovědně posoudit.

Cenové deformace přetrvávají dodnes, takže řada východoevropských a středoevropských železničních společností (kupř. polské PKP nebo slovinské SŽ) ještě stále nabízí ceny, které jsou pro naše tranzity k námořním přístavům více než příznivé. To vede k příjemnému pocitu, že se nic neděje a že není potřeba nic měnit. Skutečnost je ovšem jiná: po-

stupné „zabydlování“ transformujících se zemí v tržním mechanismu a postupné sblížení s EU povede jednoznačně k tomu, že i tyto dráhy se budou nutně pohybovat se svou nabídkou v evropských cenách, které jsou zpravidla 3 až 4krát vyšší, než jsme zvyklí v našem prostředí. Pro ilustraci: zatímco například České dráhy účtují u vnitrostátních přeprav průměrně (vážený průměr) 0,58 Kč na jeden tunokilometr, u francouzských SNCF bychom zaplatili asi 1,63 Kč/tkm a německým DB dokonce 2,37 Kč/tkm. Jestliže tedy dnes platíme tyto ceny západním železnicím, nepochybně je časem budeme platit i těm východnějším. A proto ještě jedna ilustrace: našim rejdařům, kteří s ohledem na mezinárodní smlouvy musí používat prakticky „evropské“ ceny, se při zahraničních relacích platí průměrně 0,66 Kč/tkm, německí rejdaři účtují průměrně 0,72 Kč/tkm - rozdíl rozhodně nepodstatný, a tedy neavizující žádné podstatné budoucí změny.



Plavba v laterálním průp. u Wrocławi (pod plavební komorou Zaccisce). Tzv. "kombi" sestava, složená z motorové nákladní lodi tlačící člun, celk. nosnost 1000 t

Vážnou překážkou rozvoje vodních cest a vodní dopravy u nás je tradiční odpor některých „zastánců“ železnic. Ti se totiž obávají, že plavba by mohla postavení železnic ohrozit. Tento jejich předsudek ovšem obsahuje několik základních omylů. Za prvé: měli by být schopni rozlišit mezi zahraničními železnicemi, kde by snad mohlo dojít k přelíčení části výkonů na lodi našich rejdařů, a samotnými Českými železnicemi, které v zahraničí nedopravují a nikdy dopravovat (respektive inkasovat!) nebudou a které tedy zahraničními aktivitami českých lodí nejsou nijak ohroženy. Za druhé: ve vnitrostátních přepravách jsou České dráhy plavbou téměř neotřesitelné, protože rozměry našeho státu vylučují dlouhé přepravní vzdálenosti, kde by plavba mohla (s výjimkou přímých přeprav) být konkurentem. Za třetí: konkurence není sama o sobě zločinem, ale v tržním hospodářství právě naopak. Za čtvrté: rozbor statistik zemí EU za posledních 20 let ukazuje, že plavba kupodivu nekonkuruje ani tolik železniční, jako spíše silniční dálkové dopravě, což je jistě žádoucí. A konečně za páté: například existence přístavu v Hodoníně by byla nikoli škodou pro České dráhy, ale naopak ziskem - ČD totiž dnes nemohou na jihu nabídnout to co jini: překlad zboží na vodní dopravu a mimo jiné i proto budou ztrácet severojižní tranzity. Na tom jen málo změní jakkoli velkorysá modernizace železničního koridoru. Zdá se ale, že přece jenom i řada železničních odborníků začíná uznávat, že symbióza vnitrostátní železniční dopravy s „přeshraniční“ plavbou je a stále více může být tržně i ekologicky účinnou nabídkou.

Ostravsko

Region, který si pro stručnost dovolím nazývat Ostravskem (jakkoliv si dobře uvědomuji hospodářský a kulturní potenciál kupříkladu Třinecka, Těšínska nebo Opavska), má některé důležité zvláštnosti. Prvou je vysoká koncentrace obyvatelstva a ekonomických aktivit, které patří mezi základy hospodářství České republiky. Přitom jde o produkci převážně přepravně náročnou jak na dovoz surovin, tak na expedici vý-



Hlivický průplav, plavební komora Nová Wies (přímé plnění)

robků. Druhou zvláštností - v podstatě protikladnou k první - je relativní dopravní odlehlost této aglomerace od ostatních částí státu a od hlavních evropských trhů. To je samozřejmě vážným limitujícím faktorem pro další hospodářskou úspěšnost. Nelze přehlédnout, jak důrazně si tento aspekt na Ostravsku uvědomují a jak usilují o zlepšení této nepříznivé situace: aktivity o urychlení stavby dálnice a moderní železnice do tohoto regionu jsou dostatečně známé a široce publikované. Do tržně fungující dopravní soustavy ovšem neoddělitelně patří také vodní cesty a vodní doprava. To se nepochybně zvláště týká Ostravska. V Evropě vlastně neexistuje aglomerace podobného významu, která by neměla napojení na kvalitní systém vodní dopravy - ať už říční, námořní, popřípadě pobřežní, nebo dokonce všechny. Co vlastně pro obdobné průmyslové aglomerace vodní doprava znamená? Především nízké přepravní náklady, a to jak při dovozu surovin, tak při vývozu hotových výrobků. Ilustrativní jsou hodnoty z Německa, kde je silniční, železniční i vodní doprava téměř rovnocenně rozvinuta: 1 tunokilometr po silnici tu stojí 24,8 feniku, po žele-

zniční 12,8 feniku, po vodě 3,9 feniku. Lodní doprava tedy přijde zhruba 3krát levněji než železniční a 6krát levněji než silniční - navíc za propastně menších škod na životním prostředí. Proto jsou vodní cesty podstatnou složkou evropského dopravního systému a jsou samozřejmou součástí rozvojových plánů Evropské unie i jednotlivých zemí.

Ostravsko zatím výhody plynoucí z vodní dopravy nemá. Tato absence má svou historii. O napojení Českého království na evropské veletoky uvažoval asi jako první Otec vlasti Karel IV., inspirovaný splavňovacími počiny svého velkého vzoru Karla Velikého. V 17. století sepsal významný učenec Lothar Vogemont velice vespělý traktát „O možnosti, způsobu a významu propojení řek Dunaje, Odry, Labe a Visly“. V roce 1901 byl říšským sněmem konečně přijat tzv. vodocestný zákon, který stanovil velmi realistický postup výstavby vodních cest v Rakousku - Uhersku. Z tohoto programu bylo poměrně dost (ale zdaleka ne všechno) realizováno na Labi a Vltavě, ale prakticky nic v povodích moravských řek - a to přesto, že už c. a k. monarchie považovala plavební napojení

Ostravska, hornoslezské pánve a Haliče na Dunaj za vrcholně důležité - i když se tehdy ovšem neuvažovalo s vyústěním průplavu do „pruské“ Odry, ale do Visly.

Ostravsko se přirozeně vždy silně orientovalo na možnost využití Odry, jejíž splavnost byla na počátku století na přijatelné evropské úrovni. V období mezi světovými válkami se Odře dostalo ze strany Polska i Československa dosti velkého zájmu; smutnou shodou historických okolností se však skutečné práce na propojení Odry směrem k hranicím ČSR zahájily až v prvních měsících II. světové války a pochopitelně brzy skončily. Dodnes však z té doby v Polsku existuje provozuschopný, byť jen šestikilometrový úsek tzv. Kedzierzynského kanálu, odbočujícího z kanálu Gliwického.

Po roce 1945 vlády Polska a Československa mnohokrát deklarovaly zájem na prodloužení oderské vodní cesty do oblasti Ostravska a na přípravě propojení Odry - Dunaj, bohužel však zůstalo vždy jen u slov - a to přesto, že realizaci těchto projektů (naposledy v loňském roce) několikrát vysoce pozitivně posoudila a doporučila odborná komise při EHK/OSN. Nevykonalo se však opět nic. Stručně lze konstatovat, že bývalé socialistické státy vodní dopravě

nepřály, a to s obdivuhodnou důsledností.

Plavba

V důsledku řady výše zmíněných faktorů v našich zemích vodní doprava stagnovala nebo dokonce upadala - relativně i absolutně. Tomu odpovídala i péče o vodní cesty a zejména o jejich rozvoj: úseky, rozhodující pro mezinárodní přepravy, mají parametry z počátku století nebo vůbec neexistují. Jak si tedy dnes plavebně stojí ČR a co z toho vyplývá pro severní Moravu?

1. Naše republika má dnes jedinou splavnou řeku, která jej spojuje se světem - Labe. Kvalita, efektivnost a pravidelnost plavby na této vodní cestě, tedy vlastnosti nezbytné pro dobrou nabídku zákazníkům, jsou ovšem narušeny tím, že v rozhodujícím úseku (u nás Ústí n. L. - státní hranice, v Německu státní hranice - Magdeburk) jsou po značnou část roku omezené ponory a v některých letech je plavba i po několik týdnů úplně zastavena. Vzdor těmto podmínkám, které omezují obchodní manévrovací prostor plavebních podniků vůči speditérům a přeprávcům, se daří plavbu udržet a po jistém několikaletém propadu dokonce opět zvolna zvyšovat její výkony.

Nepříznivé plavební poměry se alespoň v Německu podstatně vylepší v nejbližších 4 - 5 letech po realizaci plánované obnovy regulačních úprav. Uskutečnil-li se v krátké době odpovídající úpravy i na našem území, bude dopravní nabídka Labe sice ne ideální, ale velmi slušná a hodnotná. I pro severní Moravu tak vzroste výhodnost například existujícího labského přístavu v Kolině a zvláště připravovaného přístavu v Pardubicích.

2. Přímý přístup k **Dunaji** jsme ztratili rozdělením bývalého Československa. Moravské, ale ve svém důsledku i slovenské Pomoraví tak pozbylo nejen spojení s Podunajím, ale také s hospodářsky nejvýznamnější evropskou oblastí v Porýní a světovým přístavem Rotterdam. Je totiž smutnou ironií, že právě v době dělení federace byl otevřen dlouho očekávaný průplav Rýn - Mohan - Dunaj, který tuto cestu nabízí. Na stále rostoucích přepravách touto výhodnou vodní spojnici se tedy zatím nepodílíme. Proto je tolik důležité, zda se podaří spolu se slovenskými a rakouskými partnery zřídit plavební spojení Dunaj - Hodonín/Holíč. Existence „dunajského“ přístavu na moravsko-slovenském pomezí bude mít samozřejmě velký význam i pro Ostravsko, protože tudy mohou proudit jak suroviny (ať už z Ukrajiny přes Izmail nebo z Brazílie přes Rotterdam), tak hotové výrobky prakticky do celého světa.

3. Nejdůležitější by měla být pro Ostravsko **Odra**, protože její přivedení jako splavného toku na území aglomerace se jeví technicky nedosažitelnější; je nejbliže a není potřeba překonávat žádná rozvodí evropských řek. Přesto je tu několik obtíží, ovšem jen zdánlivě nepřekonatelných:

a) v dolním úseku Odry na rozhraní mezi kanalizovaným a regulovaným tokem u Dolnego Brzegu se řeka po desetiletí přirozeně zahlubuje a dnešní stav zkracuje plavební období na pár desítek dnů v roce: tento problém by však měl být brzy odstraněn, protože polští kolegové velmi vážně při-

Hlivický průplav - plavební komora Labedy



pravují výstavbu plavebního stupně Malczyce, snad dokonce již v roce 1997;

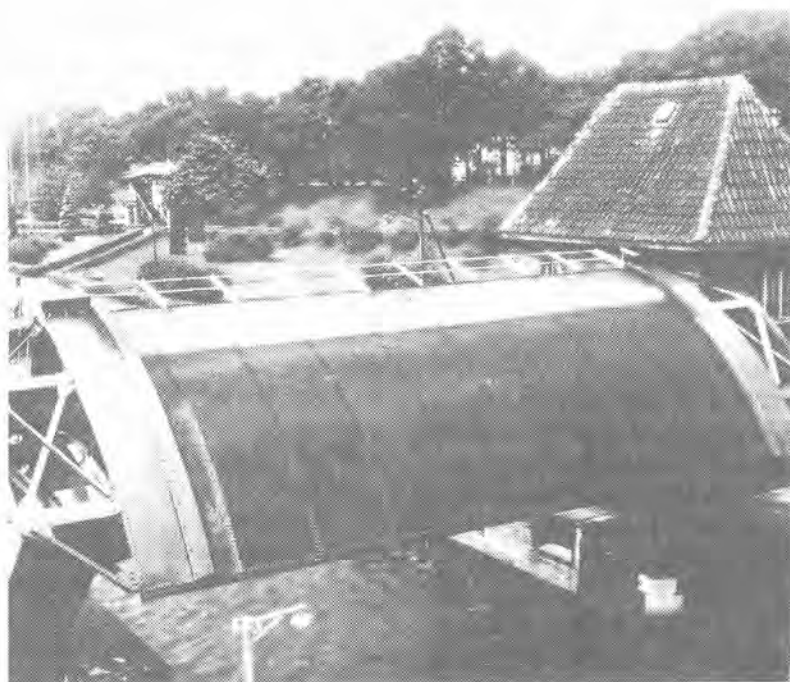
b) dále proti proudu trpěl přes 50 let kanalizovaný úsek Odry mezi Dolnym Brzegem a Kozlím menší údržbou a vlastně i nulovou modernizací, takže neodpovídá současným evropským parametřím: otázka modernizace je problém jistě dlouhodobý, ale i současný stav umožní plavbu lodí o nosnosti 600 tun - a to je téměř srovnatelné s dnešním Labem, které je však od „bran“ Ostravy vzdálenější („lomená“ přeprava je dražší, přímé plavební napojení náklady naopak dále snižuje);

c) plavební spojení Kozlí - Ostrava Bohumín se v projektech po léta spojovalo s některými rozsáhlými vodohospodářskými funkcemi (přehradní nádrž Racibórz, odvodnění pokleslých poddolovaných území), což tuto výstavbu problematizovalo a hlavně prodražovalo: vodní cestu mezi Kozlím a Bohumínem není z mnoha důvodů nutné ani účelné v tomto případě s dalšími vodohospodářskými funkcemi spojovat; nejlépe se jeví vůbec opustit ratibořskou „nádržní“ variantu a soustředit se na podstatně jednodušší připojení od Kedzierzynského kanálu.

d) v Polsku ani v ČR není peněz nazbyt a plavba se tradičně (?) považuje za luxus, který může (jak se tvrdí již po desítky let) počkat, „až na to budeme mít“: plavba není výsledkem dobré ekonomické situace, ale jednou z jejích podmínek. Ani potenciální hokynář nemůže se zřízením obchodu čekat na to, až na něj „bude mít“. Dálnice, železnice a vodní cesta jsou prvotním vkladem pro rozvoj regionu. Naopak: soulad záměrů Polska a ČR, bude-li jej dosaženo, otevírá možnost získání „evropských“ financí.

Ostravsko a plavba

V ceně každého výrobku jsou obsaženy také veškeré náklady na dopravu v celém logistickém řetězci od získání suroviny až po dodání výsledného produktu zákazníkovi. To



Plavební komora Różanka na Odře u Wrocławu - fáze spuštění segmentových zdvižných vrat v horním ohlavi (5x foto autor)

jsou tzv. distribuční náklady, které dosahují přes 40 % (ale také i 60 % a více) z hodnoty výrobku. Nedaří-li se tyto náklady snižovat, ochromuje se konkurenceschopnost celých re-

gionů. Naopak podpora konkurenční schopnosti formou kvalitní dopravy na kvalitních dopravních cestách je nedumpingovou metodou zvyšování exportní výkonnosti ekonomiky.

Pro dobré postavení Ostravska na zahraničních trzích by bylo samozřejmě nejlepší, kdyby měla zavedenu vodní dopravu až „na dvůr“. To je ovšem představa málo aktuální. Ale i přístav v Hodoníně přinese významně zlepšení oproti dnešnímu stavu. Lomená doprava typu železnice/voda bude znamenat následující úspory v jednotlivých přepravních relacích:

Ostrava - Rotterdam	75 USD/t
Ostrava - Hamburk	25 USD/t
Ostrava - Linec	6 USD/t
Ostrava - černomoř. příst.	70 USD/t

Tyto hodnoty odpovídají při střízlivě odhadnutém objemu přeprav (3,5 mil. tun/rok) úspoře u ostravských přepravců ve výši 175 mil. USD/rok, v optimálním cílovém stavu (10 mil. tun/rok) dokonce 500 mil. USD/rok. Podstatné je opět připomenout, že těchto úspor se nedosáhne na úkor Českých drah, ale zahraničních dopravců. A naopak: čeští přepravci by tak získali nové tržby ve výši až 87,5 mil. USD/rok, v cílovém stavu 250 mil. USD/rok. Z toho všeho rezultují i zvýšené příjmy státního rozpočtu o 86,5 mil. USD/rok, v cílovém stavu až 247,5 mil. USD/rok. K tomu lze přičíst řadu vedlejších efektů, mezi něž patří zlepšení ekologických parametrů dopravy, zachování a zvýšení zaměstnanosti, zlepšení postavení Českých drah v severojižních relacích, vodohospodářské efekty a řada dalších výhod.

Závěry

Co je tedy potřeba v nejbližší době vykonat:

1. Formulovat zájmy a potřeby regionu a jednotlivých významných podniků a ty uplatnit u našich politických a vládních kruhů. Tyto zájmy je nutné poměřit perspektivou nejméně příštích deseti let a dále.
2. Soustředit síly na aktuální možnosti pro zvýšení kvality a dostupnosti plavby, tj. zlepšení plavebních podmínek na Labi, včetně prodloužení splavnosti do Pardubic a zřízení plavební odbočky Dunaj - Hodonín/Holíč.
3. Prosadit vznik odborné polsko-české skupiny, která by pro obě vlády

zpracovala v nejkratším možném období kvalifikované technické, ekologické, ekonomické a finanční podklady pro zlepšení plavby na Odře a její přiblížení Ostravsku; tyto podklady by pak měly být základem pro mezinárodní jednání a příslušnou mezinárodní smlouvu.

4. Souběžně je nutné společně hledat možné zdroje financování jak ve veřejných zdrojích, tak u evropských struktur a evropských i světových finančních kruhů.

Je nepochybné, že severní Morava a horní Slezsko tu budou jako pojem existovat i bez dálnic, železnic a vodních cest. Jako prosperující region se však mohou prosadit právě jen s kvalitním napojením na evropské a světové trhy i zdroje surovin. Věříme, že postupně formulování regionálních postojů v rámci celého fungujícího českého státu, fungující střední Evropy a fungující Evropy bude tou nejlepší cestou k jejich dosažení.

(Připraveno k semináři Přínos vodní dopravy k růstu ekonomiky průmyslu severní Moravy v říjnu 1995.)

ZUSAMMENFASSUNG

Die Region von Ostrava und die Binnenschifffahrt

Der Vergleich der wirtschaftlichen Situation in Westeuropa und in der Region von Ostrava zeigt, daß die Anknüpfung auf das Wasserstraßennetz eine wichtige Bedingung für die weitere Entwicklung dieser Region darstellt. Es ist also empfehlenswert, die folgenden Maßnahmen zu realisieren:

- 1) *Interessen und Bedürfnisse der Region und der wichtigsten Industriebetriebe klar zu formulieren und in politischen Kreisen zur Geltung bringen.*
- 2) *In der ersten Phase die vorhandenen Möglichkeiten der Binnenschifffahrt (Elbe) sowie kurzfristig realisierbaren Wasserstraßen (Zweigkanal Donau-Hodonín) auszunutzen.*

3) *Eine tschechisch-polnische Fachgruppe zu gründen, die die Bedingungen für die Verbesserung der Oderwasserstraße sowie für die Anknüpfung von Ostrava an den schiffbaren Abschnitt der Oder untersuchen wird (mit dem Ziel, das notwendige bilaterale Abkommen vorzubereiten).*

4) *Die Möglichkeiten der Finanzierung der erwähnten Vorhaben aus öffentlichen (nationalen und internationalen) Quellen zu ermitteln.*

SUMMARY

Region of Ostrava and inland navigation

Comparison of the present economic situation in the West-European countries with the situation in the region of Ostrava shows that the closer liaison between this region and the European inland navigation network represents an important condition of the future regional development.

Following measures can be therefore recommended:

- 1) *Interests and needs of the region (including interests of main industrial undertakings) must be clearly formulated and enforced in political circles.*
- 2) *It is necessary - in the first stage - to make better use of existing waterways (Elbe) and of prepared ones (connection, Danube - Hodonín).*
- 3) *A special group of Czech and Polish experts ought to be founded in order to evaluate the possibilities of the improvement of the Oder waterway in Poland as well as of the construction of a new waterway from Kožle to Ostrava. This group can prepare a bilateral treaty concerning the realization of both projects.*
- 4) *It is necessary to evaluate the financing of both above mentioned projects by means of public sources (both national and international).*

Nové úkoly státní správy v dopravě při rozvoji vodních cest

Ing. Zdeněk Kolář, Ministerstvo dopravy ČR

Obchodní plavbě slouží v ČR v současné době pouze 303 km souvislé labsko-vltavské vodní cesty s přímým napojením na rozsáhlou síť západoevropských vodních cest. Tato vodní cesta je využívána zejména pro nákladní dopravu. Kromě ní jsou využívány i další vodní cesty, a to pro místní nebo příležitostnou, zejména veřejnou osobní vodní dopravu. Mezi takové vodní cesty patří např. přehradní nádrže na Vltavě a další vodní nádrže, na nichž se provozuje i sportovní a rekreační plavba.

Využívání labsko-vltavské vodní cesty pro dopravu zboží má dlouholetou historii. Rozsáhlé úpravy vodní cesty byly v minulosti prováděny na základě tzv. Vodocestných zákonů z let 1901 a 1931. Po 2. světové válce byly práce na úpravě vodní cesty z důvodu jiných priorit omezeny.

Po delší přestávce byly v 60. letech provedeny rekonstrukce jezů na dolním Labi. Rozsáhlejších úprav doznala labská vodní cesta v 70. letech na základě rozhodnutí o zásobování elektrárny ve Chvaleticích uhlím kombinovanou dopravou železnice-voda. V 80. letech došlo také k úpravám na Vltavě pro zajištění celoročního plavebního provozu.

I když byla v roce 1982 vládou bývalé ČSSR schválena koncepce rozvoje vodních cest, převážná část těchto záměrů nebyla realizována. Omezené prostředky v minulých letech způsobily, že nedošlo k rozšíření sítě vodních cest ani k její modernizaci a jednotlivé objekty na stávajících vodních cestách mohly být pouze udržovány. Tento stav má za následek prohloubení rozdílu v technických parametrech vodní cesty oproti ostatním cestám jiných dopravních oborů (parametry používaných dopravních prostředků v železniční a silniční dopravě se zvýšily, ale velikosti plavidel s ohledem na parametry vodní cesty se nezměnily).

Proto také byl v materiálu o dopravní politice na devadesátá léta, která byla projednána ve vládě ČR v roce 1993, v části týkající se vodní dopravy uveden požadavek na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN a zajištění územní ochrany pro možné napojení ČR na dunajskou vodní cestu. Jako další požadavek bylo uplatněno převedení kompetencí k vodním cestám z MŽP na MD. Vláda ČR nakonec svým usnesením č. 455/93 přijala pouze náměty obsažené v této koncepci s tím, že budou dále konkretizovány v jednotlivých zpracovatelských etapách. Předložený návrh dopravní politiky proto zůstává oficiálním koncepčním dokumentem resortu dopravy.

Přijetím nového zákona o vnitrozemské plavbě parlamentem dne 25.5.1995 je péče o rozvoj a modernizaci vodních cest dopravně významných svěřena do působnosti Ministerstva dopravy ve spolupráci s ústředním vodo hospodářským orgánem.

Mezi využívané vodní cesty dopravně významné stanovené přímo zákonem je zařazen:

- vodní tok Labe od říčního km 102,2 (Chvaletice) na státní hranici SRN
- vodní tok Vltavy
 - a) od říčního km 91,5 (Třebenice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín,
 - b) od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebenice) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun.

Do kategorie využitelných vodních cest dopravně významných, uvedených v příloze zákona, jsou zařazeny:

- vodní tok Labe od říčního km 148,7 (Opatovice) po říční km 102,2 (Chvaletice)
- vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec
- vodní tok Bečvy od Přerova po soutok s vodním tokem Moravy
- vodní tok Odry od Polanky nad Odrou po státní hranici s Polskem,
- vodní tok Ostravice od ústí Lučiny po soutok s vodním tokem Odry,
- vodní tok Berounky od říčního km 37,0 (Beroun) po přístav Radotín,
- vodní tok Ohře od říčního km 3,0 (Terezín) po soutok s vodním tokem Labe.

Prvořadým úkolem je v současné době připravit materiál pro vládu s návrhem programu rozvoje vodních cest minimálně na období 10 let, včetně rozvojových záměrů ve vodních cestách i pro další období. I když ze závěrů dřívějších studií je zřejmé, že při přímé dopravě a stejné přepravní vzdálenosti jsou náklady vodní dopravy při vnitrostátních přepravách o cca 5-10 % nižší oproti železniční dopravě, při zahraničních přepravách je úspora však podstatně vyšší. Tak např. v relaci ČR-Hamburk se dají předpokládat úspory ve výši cca 28 DM/t oproti železniční dopravě a v případě realizace i jen dílčího propojení na Dunaj by úspory na dopravném mohly činit až 26 USD/t. Že jde o reálná čísla, je možné dokumentovat na údajích uvedených EHK při přepravě zboží po Dunaji do přístavu Rotterdam.

		DM/t	
	silnice	železnice	voda
Vídeň	110,62	124,77	64,47
Bratislava	110,62	126,54	69,01
Budapešť	123,90	134,50	72,56
Bělehrad	188,50	151,31	77,87

Vedle různých již dříve zpracovaných studií dílčích úseků vodních cest bude pro vypracování návrhu programu rozvoje vodních cest důležitým podkladem i přesnější stanovení výhledových přepravních objemů za před-



pokládáné situace na budoucím dopravním trhu s ohledem na průkaz efektivnosti záměru.

Pro nejbližší období bude v rámci programu rozvoje vodních cest nutné zabezpečit:

- zlepšení plavebních podmínek v úseku Ústí n.L. - státní hranice tak, aby bylo docíleno stejných podmínek jako na navazujícím německém úseku Labe, jehož úprava je navržena Radou EU do programu modernizace vodních cest EU. V rámci úprav se předpokládá zabezpečení plavebních hloubek 160 cm po dobu nejméně 345 dní v roce,
- prodloužení splavnosti Labe v úseku Chvaletice-Pardubice, včetně výstavby veřejného přístavu v Pardubicích,
- zabezpečení potřebné modernizace stávajících objektů labsko-vltavské vodní cesty s cílem dosažení odpovídajících parametrů V. mezinárodní klasifikační třídy.

Do programu budou též zahrnuty některé akce ve veřejných přístavech, zaměřené na zlepšení podmínek pro obsluhu plavidel a modernizaci dopravní obsluhy přístavů.

Pro širší zapojení vodní dopravy do mezinárodních přeprav bude v rámci programu navržena příprava realizace napojení dolní Moravy na dunajskou vodní cestu, která se zprovozněním průplavu Rýn-Mohan-Dunaj stala důležitou transevropskou magistrálou. Tímto napojením by bylo možné získat vyšší kvalitu z hlediska parametrů vodní cesty, neboť i po realizaci úprav německého úseku Labe zůstane úsek mezi Magdeburkem a naší státní hranicí pouze regulovaný. Ponory plavidel budou v tomto úseku i nadále závislé na vodním stavu (průtocích vody v řece). V případě splavnění dolní Moravy by bylo možné z Ostravska např. přes uvažovaný přístav Hodonín výhodně dopravovat zboží do oblasti Černého, ale i Severního moře a všech důležitých center Evropy.

Perspektivně je třeba uvažovat i s možností využití Odry za úzké spolupráce s Polskem. V současné době se však podle informací z polského ministerstva dopravy uvažuje pouze o modernizaci dolní Odry a stávající kanalizovaný

úsek Odry by neměl doznat podstatnějších změn. Obdobně jako v případě dolní Moravy je však třeba aktualizovat ve spolupráci s Polskem stávající řešení splavnění s ohledem na předpokládanou perspektivní integraci evropských vodních cest, včetně uvažovaného průplavního spojení.

Všechny uvedené záměry, sledující rozvoj vodní dopravy, jsou programem, jehož realizace je závislá na řadě podmínek. Mimo jiné i na podpoře hospodářské sféry, která by lacinou dopravou mohla pouze získat.

ZUSAMMENFASSUNG

Neue Aufgaben der Staatsverwaltung im Transportbereich, die mit der Entwicklung der Wasserstraßen verbunden sind

Ein neues Binnenschiffahrtsgesetz, das am 25. Mai 1995 genehmigt worden war, herantragt die Kompetenz im Bereich der Wasserstraßenentwicklung auf das Verkehrsministerium. Um die neuen Aufgaben dieses Ministeriums zu präzisieren, ist es notwendig, einen Regierungsdokument über das Entwicklungsprogramm vorzubereiten. Vorläufig kann man diese Prioritätsprojekte voraussetzen:

- *Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen in der Strecke Ústí nad Labem - Staatsgrenze mit dem Ziel, identische Tiefgänge wie an der deutschen Strecke (nach der Realisierung der Maßnahmen, die im BVWP 92 enthalten sind) zu gewährleisten (Tiefe 160 cm während 345 Tage im Jahr);*
- *Schiffbarmachung der Elbe zwischen Chvaletice und Pardubice;*
- *Modernisation der vorhandenen Elbe - und Moldau - schleusen nach der Anforderungen der Klasse V;*
- *Vorbereitung des Anschlusses auf die Donau und event. auch auf die Oder.*

SUMMARY

New tasks of the state transport administration in the sphere of waterway development

On 25th may 1995 the new Inland navigation act was sanctioned. According to this act, the ministry of transport takes over the competence in the sphere of waterway development. In order to specify precisely the new tasks connected with the above mentioned act, a government decree about the future programme ought to be prepared. Priority will be probably given to the following projects:

- *improvement of conditions in the section Ústí nad Labem - state border in order to secure the same draughts as in the German section of the river Elbe after the modernization planned i.e. depth of 160 cm during 345 days in a year);*
- *making the stretch Chvaletice - Pardubice on the river Elbe navigable;*
- *modernization of locks on the rivers Elbe and Vltava in order the reach the parameters of the class V;*
- *preparing of the connection with the river Danube and - possibly - with the river Oder as well.*

Proč není Ostrava napojena na síť vodních cest?

Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Nadace vodních cest

Jen málo středisek těžkého průmyslu ve střední a západní Evropě postará napojení na vodní cesty. Nedávno dokončené splavnění Saary v SRN vyloučilo z tohoto skromného seznamu sárskou průmyslovou oblast, takže snad již posledním příkladem průmyslového centra s vážnými hospodářskými handicapami v oblasti dopravy je Ostravsko. Jeho napojení na evropskou plavební síť se nepodařilo dodnes prosadit, a to vzdor tomu, že tato oblast leží na trase již dlouho diskutované transevropské plavební magistrály prvořadého významu, tj. propojení Dunaj - Odra - Labe (D-O-L), a navíc na úseku její možné první etapy, navazující na dosavadní koncový bod oderské vodní cesty v Kozlí, vzdálený jen asi 60 km od hranice České republiky. Co je příčinou neúspěchu všech dosavadních snah o realizaci tohoto záměru?

Legenda a skutečnost

Tam, kde není po ruce racionální odpověď na uvedenou otázku, otevírá se volné pole dohadům a legendám. Uveďme alespoň ty nejčastější:

1. Nové vodní cesty již nemají význam za situace, kdy vnitrozemská plavba v celé Evropě klesá a na některých vodních cestách již zcela zaniká nebo dokonce už zanikla. Autoři podobných výroků si samozřejmě nedali práci s tím, aby se seznámili s běžně publikovanými statistickými daty či s oficiálními prognózami z hospodářsky vyspělých států (např. ze země EHS). Pak by totiž zjistili, že výkony docilované na vodních cestách v posledních desetiletích (stejně tak jako v prognostických údajích do roku 2010) nejenže neklesají, nýbrž stoupají, a to často podstatně rychleji než na železnicích (např. v SRN). Vodní cesty se tedy účinně podílejí na tolik potřebném útlumu bouřlivého růstu silniční nákladní dopravy. Skeptici mají pravdu jen v tom, že na určitých vodních cestách komerční vodní doprava již skutečně neexistuje. Zapomínají pouze dodat, že v takovém

případě jde o vodní cesty staré 150, 200 i více let, přizpůsobené svými parametry i technickou úrovní konkurenci tehdejších formánů. Silničním povozům se miniaturní čluny na těchto vodních cestách podobaly i pohonnými jednotkami - tedy koňskou silou. Stejně seriózní jako jejich argumenty by tedy bylo např. tvrzení, že nové vysokorychlostní železnice nemají smysl, neboť koněpřežná dráha z Českých Budějovic do Lince musela být pro nehospodárnost dávno zrušena.

2. Česká republika je "střechou Evropy", neboť jejím územím probíhá hlavní evropské rozvodí, oddělující povodí Dunaje od povodí řek ústících do Severního a Baltského moře. Převedení vodní cesty D-O-L přes tuto střechu představuje technicky nesmírně náročný, ne-li neřešitelný problém. Takové tvrzení se zdá věrohodné a závažné, ovšem pouze do okamžiku, kdy se začneme zabývat konkrétními čísly. Pomíneme-li četné menší historické průplavy, které již "střechu Evropy" úspěšně a při použití dřívějších omezených technických prostředků zdolaly, je první moderní vodní cestou překonávající hlavní evropské rozvodí průplav Rýn-Mohan-Dunaj (R-M-D), jehož vrcholová zdrž leží ve výši 406 m nad mořem. Na labské větvi propojení D-O-L se však vystačí s vrcholovou zdrží na kótě 395 m n.m. - tj. o 11 m nižší - a na oderské větvi dokonce s výškou 275 m nad mořem, což je o 131 m níže. Tato větev, využívající příznivé morfologie Moravské brány, je tedy nejjednodušší transevropskou vodní cestou vůbec. Česká republika je - stejně jako Slovensko, jižní Německo či střední Francie - "střechou Evropy", disponuje však absolutně nejnižším místem této střechy. Používání této metafory je tedy zavádějící.

3. Efektivnost vodní cesty D-O-L není dostatečná, resp. není prokazatelná. Tento oblíbený argument je v rozporu s výsledky četných ekonomických rozborů, mj. se dvěma elaboráty mezinárodních expertních skupin ustanovených Evropskou hospodářskou

komisí při OSN v Ženevě z let 1981, resp. 1993, které efektivnost jasně prokázaly. Tyto studie byly v orgánech EHK/OSN v Ženevě přijaty a schváleny s doporučením, aby zainteresované státy podnikly v souladu s těmito expertizami kroky ke konkrétní realizaci výstavby. Skutečností ovšem je, že doklady o efektivnosti vodní cesty jsou na oficiálních místech přijímány neochotně, neboť vytvářejí nebezpečí konkurence při dělení veřejných prostředků na dopravní (či vodohospodářské) investice a mohly by způsobit odsunutí jiných prosazovaných záměrů (např. v železniční či dálniční síti), a tak končí většinou ekonomická posouzení propojení s pozitivními výsledky někde v archivech.

4. Vodní cesta D-O-L je gigantickým projektem, jehož realizace je nad síly našeho hospodářství. V současné době, kdy má slovo "gigantický" zvlášť pejorativní přízvuk, stačí pouhé podezření z "gigantománie", aby byla vodní cesta odsouzena k ztracení. Autoři výtek tohoto druhu si ovšem neuvědomují, že výstavba sítě vodních cest se uskutečňuje po etapách, stejně jako výstavba či modernizace silniční, dálniční či železniční sítě, přičemž tyto etapy nejsou samy o sobě nikterak extrémně nákladné. Zajištění etapové výstavby propojení D-O-L by si například - pokud by cílový termín dokončení celé vodní cesty neměl být příliš vzdálený - vyžádalo z každoročně vynakládaných investic na celkovou dopravní infrastrukturu asi takový podíl, jakým se vodní doprava podílí na krytí celkového dopravního výkonu. Tento podíl dosahoval v bývalé ČSFR necelých 5%. Je možné pokládat záměry, které by zatěžovaly investiční výdaje rezortu dopravy pěti procenty za gigantické a zároveň všechny ostatní dopravní investice (vyžadující zbývající 95%) za zcela samozřejmé a přiměřené?

5. S výše uvedenou legendou souvisí i oblíbená epiteta, hovořící o vodní cestě jako o "komunistickém projektu", "Štrougalově projektu" apod.



Obr. 1. Protestní akce hnutí Duha na Horním náměstí v Olomouci v dubnu 1994 (foto L. Lachman)

Původ tohoto označení souvisí patrně s usnesením vlády bývalé ČSSR č. 299/74 (tj. pocházejícím z doby, kdy byl jejím předsedou skutečně dr. Štrougal), které uložilo územní hájení trasy propojení D-O-L s cílem, "aby nebyla výstavba tohoto propojení v budoucnu znemožněna nebo ztížena". Účel tohoto usnesení nespochyboval však v podpoře myšlenky vodní cesty, nýbrž naopak v rázném utlumení snah o její realizaci. Záměr na výstavbu propojení D-O-L se žádné z komunistických vlád nezamlouval. Krátce po únorovém puči byly veškeré přípravné práce na propojení D-O-L zastaveny. Úvahy o tomto záměru byly zcela vymýceny ze stránek odborného i běžného tisku. Bulletin Společnosti D-O průplavu (v době, kdy ještě nebyla tato zájmová společnost definitivně rozpuštěna) byly prohlášeny za důvěrné a jejich rozšiřování bylo striktně omezeno jen na členy společnosti. Teprve určité politické uvolnění v šedesátých letech vedlo ke zrušení embarga a nakonec i ke zpracování tzv. Generálního řešení propojení D-O-L, jež pokládaly některé odborné a hospodářské kruhy (vedení některých ostravských podniků, z politiků např. J. Smrkovský) za signál k postupnému zahájení konkrétní přípravy a snad i výstavby. Tu se ukázalo, že spontánní aktivitu je třeba v rámci všeobecné "normalizace" radikálně zastavit. Proto vzniklo citované vládní usnesení, jehož obsah by se dal do srozumitelné češtiny přeložit asi slovy: "Přestaňte už konečně otravovat stranu a vládu

s realizací, která nebyla a není v zájmu politické orientace státu. Musí vám stačit, bude-li území pro propojení zatím hájeno, avšak veškeré další práce se s okamžitou platností zastavují." Šlo tedy vůbec někdy o "komunistický projekt"? Ostatně, kdyby se politická orientace státu měřila podle délky nově vybudovaných či modernizovaných vodních cest, byla by zdaleka nejkomunističtějším státem Evropy v poválečných letech jednoznačně SRN.

6. Uvedme konečně legendu nejrozšířenější: podle ní by výstavba vodní cesty nepřijatelným způsobem ohrozila životní prostředí. Obavy tohoto druhu jsou zcela pochopitelné a pramení z dlouholetého podceňování interakcí mezi hospodářským rozvojem a kvalitou životního prostředí za minulého režimu (i dříve), které mělo v řadě případů vážné negativní důsledky. Pracovníci, kteří se zabývají zpřesňováním technického řešení vodní cesty, je nikterak nepodceňují a snaží se o stálý kontakt s odborníky - ochranáři. Výsledkem vzájemného kontaktu jsou četné a někdy i radikální změny tohoto řešení, vyvolané nejen potřebou minimalizace negativních ekologických důsledků, ale i snahou o maximalizaci obdobných důsledků pozitivních (obnova původního vodního režimu v lužních lesích, ohrožených v důsledku dřívějších zásahů vysycháním apod.). Snahou je, aby celková bilance důsledků výstavby vodní cesty byla pozitivní, stejně tak jako je nesporné (a o tom nepochybují vět-

šinou ani ekologičtí pracovníci) pozitivní bilance provozu vodní cesty v důsledku transformace dělby přepravní práce ve prospěch ekologicky vhodnějších druhů dopravy. Konflikty mezi oběma "tábory" se tak postupně odstraňují. Hovoříme-li však přesto v této souvislosti o legendě, je to dáno něčím jiným: ani v této sféře nelze činit kategorické závěry bez hlubší znalosti věci. Mnohé, tzv. "iniciativy" si potřebují k získání pocitu vážnosti a záslužnosti své činnosti vytvořit vhodného "nepřítele", který by byl pokud možno snadno napadnutelným terčem jejich neohrožených útoků. Propojení D-O-L - jakožto projekt "nepotřebný", "gigantický" a "komunistický" - se k tomu samozřejmě nesmírně hodí. Podrobné seznámení s ním po stránce technické, funkční a ekologické se ovšem pokládá za zbytečnost. Tak vznikají paradoxní až trapné situace, které nemají se seriózním dialogem obou "táborů" nic společného. Jeden příklad za všechny: Důležitou funkcí propojení jsou i účinky v oblasti vodního hospodářství a kvality vody. Spočívají zejména:

- v podstatném zvýšení nízkých průtoků v řece Moravě až na několiknásobek, a to přívodem kvalitnější vody do jejího koryta;
- v citelném zlepšení kvality vody v této řece jak v důsledku uvedeného zvýšení nízkých průtoků, tak vlivem zlepšení kyslíkové bilance toku;
- v nesporném zlepšení rybného bohatství v řece a rozšíření životního prostředí pro ryby a další faunu průplavními úseky.

Reálnost dosažení těchto cílů je doložena teoreticky, experimentálně i zkušenostmi z podobných staveb v cizině. Tato fakta však zřejmě nevedla příslušníkům hnutí Duha, aby uspořádali na jaře 1994 v Olomouci happening (obr. 1), při kterém rozhořčeně protestovali proti "zhoršení" čistoty vody v Moravě a dalším katastrofálním důsledkům, včetně úhynu ryb atd. vlivem vodní cesty, k čemuž údajně dojde "odváděním alespoň poloviny nízkých průtoků z řeky Moravy do průplavu". Je třeba něco dodat?

Ani jeden z uváděných argumentů tedy nemůžeme pokládat za objektivní příčinu, kvůli které nebylo možno a nelze s etapovou výstavbou vodní cesty začít. Příčiny jsou proto

zřejmě zcela jiné. Abychom si je mohli přiblížit, je třeba uvést některá méně známá historická fakta.

Malý exkurz do (starší) historie

Konstatování v závěru předchozího odstavce není zcela přesné. S výstavbou vodní cesty totiž již započato bylo, a to na více místech a vícekrát. Je poučné si uvědomit, za jakých okolností k tomu došlo.

Historie propojení D-O-L v jeho moderním pojetí začíná datem 11. června 1901, kdy vstoupil v bývalém Rakousku-Uhersku v platnost zákon č. 66 ř. z., zvaný vodocestný zákon, který stanovil jasný program rozvoje vodních cest v Rakousku. V programu byly obsaženy čtyři hlavní záměry. Pro posouzení jejich náročnosti uvedme jejich procentní podíl na tehdy předpokládaných celkových investičních nákladech:

1. Průplav Dunaj-Odra - 16,6 %
2. Průplav Vltava-Dunaj, včetně kanalizování Vltavy v trati Praha-České Budějovice - 30,8 %

3. Labská větev průplavu Odra-Dunaj z Přerova do Pardubic, včetně kanalizování Labe v trati Mělník-Hradec Králové (popř. Jaroměř) - 27,4 %
4. Spojení průplavu Dunaj - Odra s Vislou, kanalizování Visly a její spojení s Dněstrem - 25,2 %
Celkem 100 %

Šlo tedy o velmi ambiciózní program, na kterém se podílelo propojení D-O-L (položky 1 a 3 po odečtení nákladů na kanalizování Labe) 32 %, tj. necelou třetinou. Realizace programu měla být zahájena roku 1904 a ukončena do 20 let.

Bezprostředně po schválení zákona bylo nařízením Ministerstva obchodu ze dne 11. října 1901 č. 163 ř. z. zřízeno Ředitelství pro stavbu vodních cest, které bylo realizací programu pověřeno.

Je třeba připustit, že dvacetiletá lhůta na uskutečnění celého programu byla při tehdejších technických možnostech příliš krátká. Navíc se daly při realizaci programu očekávat politické obtíže, vyplývající

ze specifických okolností, které prosazování zákona v parlamentu doprovázely. Realisticky uvažující odborníci proto již při přijetí zákona odhadovali, že realizace navrhovaného programu si vyžádá podstatně delší dobu. Důležité však je, že se s výstavbou skutečně započalo. Bylo tomu tak proto, že existoval jasný a legislativně podložený program a odpovědnost za jeho uskutečňování byla jednoznačně přenesena na kompetentní a odborně fundovaný orgán. Příznivě působilo i to, že výstavba se soustřeďovala na území jediného státu (dokonce jen na území jedné části monarchie, neboť žádná trasa se nedotýkala území tehdejšího Uherska). Nebyla proto nutná žádná mezinárodní jednání, a to dokonce ani s Německem, na jehož tehdejší území v Kozlí končila splavná trať Odry. Průplav Dunaj-Odra vedl totiž jen k Bohuminu a nepokračoval dále ke Kozlí, nýbrž přes Petrovice u Karviné ke Krakovu a tedy k Visle. Přecházel tedy na území tehdejší Haliče, náležející Rakousku.



Obr. 2. Koblovský jez na Odře - stav výstavby 19. května 1936

Až do vzplanutí první světové války se podařilo především rozvinout práce na středním Labi, na Visle a na propojení mezi průplavem Odra-Dunaj a Vislou v oblasti Krakova. Za investici na vlastním propojení D-O je možno pokládat dokončenou přehradu u Bystřičky v blízkosti Vsetína, která měla za úkol zásobit vrcholovou zdrž tohoto průplavu vodou.

Dnes jsou již zbytečně akademické úvahy o tom, v jakém termínu by mohl být celý program splněn - nebýt první světové války a rozpadu monarchie.

Nově vzniklá Československá republika se ocitla - pokud jde o realizaci propojení D-O-L - ve zcela jiné situaci, neboť o území, kterým původně uvažovaná trasa mezi Vídní, Krakovem a Pardubicemi procházela, se dělily tři státy: Československo, Rakousko a Polsko. Situace se částečně zjednodušila úpravou projektu: severní vyústění bylo přesunuto z Krakova do Kozlí (tedy skutečně na Odru) a odbočení z Dunaje bylo přemístěno na československé území, tj. do Devína. Pobřežními státy pak zůstaly Československo a Německo. Výhodou ovšem bylo to, že v Československu byla zachována organizační struktura zajišťující kontinuální pokračování přípravných prací a následné výstavby, tj. Ředitelství pro stavbu vodních cest, jehož sídlo bylo přeneseno z Vídně do Prahy. Přípravné práce se tedy ani ve změnách hospodářských a politických poměrech nezastavily. Později byly legislativně zajištěny i tzv. vodohospodářským zákonem z roku 1931 č. 50 Sb. z. a n. Již ve třicátých letech došlo k obnovení stavebních prací na trase propojení D-O, a to na Odře u Ostravy, kde byl v letech 1934 až 1937 vybudován jez u Koblova (obr. 2 a 3), vytvářející svým vzdušným prvou zdrž na trase propojení. Zároveň byla upravena i přilehlá říční trať.

Přibližně ve stejné době vznikly podobné říční zdrže i na řece Moravě, které jsou - podle současného názoru na řešení - rovněž integrálními součástmi budoucí plavební trasy. Na rozdíl od koblovského jezu, který byl vybudován již vědomě jako součást propojení, byly ovšem jezy na řece Moravě zřizovány pro jiné účely a jejich zahrnutí do trasy D-O nebylo původně uvažováno (ta byla v době první republiky řešena jako zcela samostatný průplav, od řeky Moravy



Obr. 3. Pohled na hotový Koblovský jez pokládaný ve své době za "prvé zdymadlo průplavu D-O"

důsledně oddělený). Příznivou shodou okolností však zdrže na řece Moravě dobře vyhovují podélnému profilu vodní cesty, takže mohla být později koncepce příslušného úseku revidována a trasa do těchto zdrží přesunuta.

Dodejme, že koblovský jez již neexistuje, neboť byl vážně poškozen důlní činností a musel být posléze demontován.

Nutnost úzké spolupráce s Německem na přípravě propojení byla v předválečném Československu o to naléhavější, že téměř celá první etapa - za kterou byl tehdy jednoznačně pokládán úsek Kozlí-Ostrava - ležela na německém území. Významnou diplomatickou aktivitu k rozvoji československo-německé spolupráce na propojení vyvinul roku 1932 i tehdejší ministr zahraničí dr. Edvard Beneš, který byl zastáncem výstavby průplavu i později, již ve funkci prezidenta republiky. I německá strana (a osobně tehdejší kancléř Kurt von Schleicher) se stavěla k otázce propojení příznivě. Dvoustranná jednání nabývala na intenzitě i přes nástup Hitlera k moci v roce 1933 a přes zhoršující se atmosféru ve vzájemných vztazích. S postupujícím mocenským tlakem Německa se však dostávala československá strana do role podřízeného partnera. Německý zájem o realizaci propojení (zejména mezi Dunajem a Odrou) přitom postupně rostl: tato trasa byla pokládána za stejně důležitou - ne-li důležitější -

než nákladnější propojení Rýn-Mohan-Dunaj. Po mnichovském diktátu došlo dne 19. listopadu 1938 k podpisu Československo-německé smlouvy o společné výstavbě průplavu D-O, jejíž zásady již citelně odrážely dominující postavení Německa. Je nutno však přiznat, že přes rozdílnost názorů obou partnerů na některé prvky řešení (německá strana např. usilovala o přeložení jižního vyústění průplavu zpět do Vídně, čemuž se československá strana bránila) byly zájmy obou signatářů smlouvy v podstatě identické - oběma šlo o rychlé vybudování vodní cesty. V době podpisu se počítalo s neprodleným zahájením výstavby a jejím dokončením do šesti let. K zahájení skutečně o rok později došlo - to však již republika neexistovala a na protektorátní vládu zůstala jen role pasivního pozorovatele. Ke slavnostnímu prvnímu výkopu (erster Spatenstich) při severním vyústění vodní cesty do dnešního Hlivického průplavu na tehdejší německém (dnes polském) území se dne 8. prosince 1939 osobně dostavil i ministr Rudolf Hess (obr. 4). To na jedné straně svědčí o důležitosti, které tehdejší Německo výstavbě průplavu přisuzovalo, na druhé straně je to však zřejmě důvodem, proč se dnes o této významné události nehovoří. Není asi taktické spojovat myšlenku průplavu s jednou z nejčernějších kapitol našich dějin - a tím méně s jedním z pohlavářů nacistického režimu^x).

Ať již byl začátek výstavby jakkoli "ozdoben" dobovými nacistickými symboly, skutečností zůstává, že se podařilo - do doby, kdy si porážky nacistických vojsk na všech frontách vynutily důslednou restrikcí veškeré investiční činnosti nesouvisějící přímo s válečným úsilím - téměř kompletně vybudovat asi 6 km nové vodní cesty. Tento úsek byl později - již po válce, kdy se ocitl na území Polska - zprovozněn alespoň do té míry, aby mohl sloužit jako plavební odbočka k závodovému přístavu velkého chemického kombinátu. Prakticky současně bylo započato s pracemi i od jihu, tj. od Vídně. Po zániku ČSR totiž německé úřady snadno prosadily návrat do "videnské" trasy na vlastním (po "anšlusu" Rakouska) území, takže získali kontrolu i nad nejjihnější částí průplavu, která tedy opět zcela mijela území Slovenska, které po vzniku Slovenského státu 14. března 1939 na vedení průplavu od Devína po vlastním území ztratilo zájem. Vyhloubený jižní úsek od videnské čtvrti Lobau po obec Groß Enzersdorf je dlouhý rovněž asi 6 km. K přerušení prací na něm došlo ze stejných důvodů jako u úseku severního. Na rozdíl od něj však nebyl doposud aktivován. Mezitím se stal vyhledávanou rekreační oblastí Vídně a místy i cenným přírodním fenoménem.

Máme-li se pokusit o jistou generalizaci historického vývoje, bylo by možno říci, že:

1. Výstavba propojení D-O-L byla již nejméně 2krát legislativně zajištěna a technicky dokonale připravena.
2. Rychlé zahájení praktické realizace této akce - ke kterému v obou případech došlo - bylo usnadněno skutečností, že se záměr teritoriálně týkal buď jediného státního útvaru, takže nebyly nutné

složitě mezinárodní dohody, anebo se týkal dvou států, které měly shodné cíle a projevíly konstruktivní přístup. V obou případech existoval vyhraněný politický zájem, který byl garancí, že se příprava neutápěla v byrokratických průtazích.

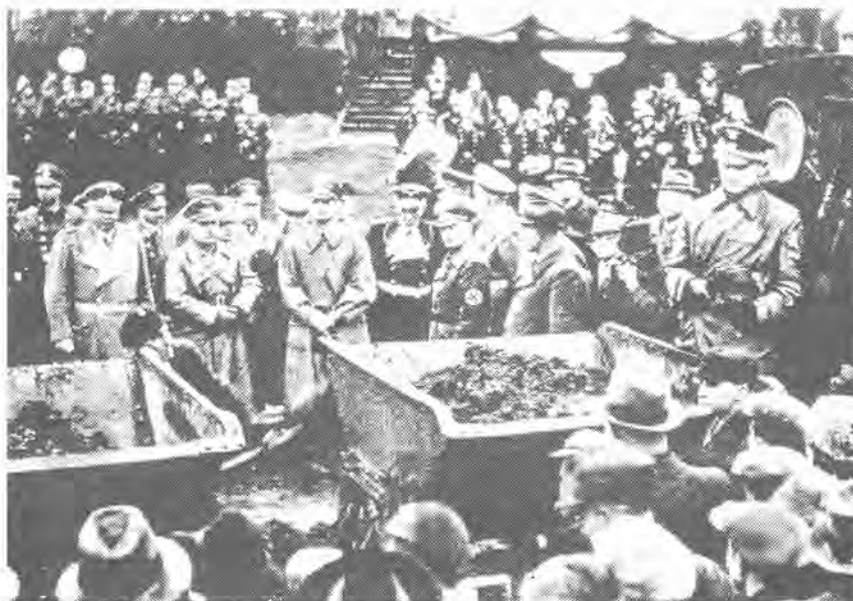
3. Rozhodující roli přitom hrála existence adekvátní organizační struktury, pověřené přípravou a výstavbou propojení a vybavené potřebnými kompetencemi (Ředitelství pro stavbu vodních cest v bývalém Rakousku-Uhersku a později v Československu, obdobné organizace v Německu).

Právě to, že v dalším vývoji po roce 1945 nebyly už takové předpoklady splněny, dává výstižnou odpověď na otázku uváděnou v titulu příspěvku. Blíže to vysvětluje další kapitola.

Co přinesla poslední desetiletí

V prvních válečných letech se zdálo, že obnova dvakrát násilně přerušovaných stavebních prací na propojení D-O-L bude celkem snadná. Po změnách evropských hranic a opětovém návratu jižní části průplavu do "devínské" trasy na území Československa bylo sice opět třeba dosáhnout dohody dvou partnerů, tj. Československa a Polska, šlo však o země spřátelené nebo - jak zněl oblíbený slogan - "bratrské". Začátkem konstruktivní československo-polské spolupráce v oblasti vodní cesty D-O-L měla být smlouva o vzájemné hos-

podářské spolupráci obou států ze 4. července 1947, na základě které byl sestaven československo-polský komitét pro záležitosti vodní cesty Odra-Dunaj. Po tomto slibném startu však všechny konstruktivní snahy postupně zanikly v neplodných byrokratických formalitách, typických pro režimy, které byly postupně nastoleny v obou zemích. Ztráta seriózního zájmu o rozvoj vodních cest ve všech komunistických zemích souvisela s jejich politickou a hospodářskou orientací na východ, tj. do směrů, pro které byla rozhodující zejména železniční doprava. Nemalelou roli hrála pravděpodobně i skutečnost, že vodní cesty měly - ve srovnání se železnicemi - nedostatečný vojensko-strategický význam. V Československu bylo jasným výrazem nové orientace zrušení osvědčeného Ředitelství pro stavbu vodních cest, ke kterému došlo na základě výnosu ministerstva techniky č. 44/60 pres. ze dne 29. ledna 1949, tedy necelý rok po únorovém puči. Organizace, která přežila několikrát změnu politického systému i dvě světové války se stala pro "budování socialismu" a "boj za mír" nepohodlnou. Bohužel ani dnes, téměř 45 let od vydání citovaného výnosu a šest let od listopadu 1989, který znamenal konec totalitního režimu, nebyla vytvořena za zrušené "Ředitelství" adekvátní náhrada, takže zmrazení rozvoje vodních cest trvá. Ani novela Zákona o vnitrozemské plavbě ze dne 25. května 1995, která přesunuje



Obr. 4. Slavnostní první výkop na průplavu Dunaj - Odra dne 8. prosince 1939

x) Autor se samozřejmě obává, že by mohl uveřejněním dokumentární fotografie ze svého archivu inspirovat další legendu již nikoliv o "komunistickém", nýbrž pro změnu o "nacistickém" projektu. Na druhé straně se však domnívá, že nelze zamlčovat skutečně historické události, byť k nim došlo za okolností ne právě příjemných. Ostatně: mohl by někdo zavrhnout německé dálnice z meziválečné doby jako "nacistické projekty" jen proto, že při jejich zahajování či slavnostním otevření nechyběli představitelé fašistického režimu?

kompetence v oblasti rozvoje vodních cest konečně z resortu životního prostředí do resortu dopravy, nenašla zatím adekvátní odezvu.

K podobnému vývoji došlo i v Polsku. Přestože byly vyhlášovány ambiciózní plány na modernizaci oderské vodní cesty, podařilo se z nich uskutečnit tak málo, že tato vodní cesta - kdysi jedna z nejvýznamnějších v Evropě - podléhá postupné degradaci. Dnes není ani zdaleka v takovém stavu, aby mohla být pokládána za vyhovující přístupovou cestu k propojení D-O-L. Alarmující je zejména stav řeky pod posledním stupněm kanalizované oderské trati v lokalitě Brzeg Dolny, kde se dno pod stupněm snížilo vlivem dlouholetého působení eroze natolik, že překonání dolního záporníku vstupní plavební komory je mož-

né jen za vyššího vodního stavu, tj. zcela výjimečně. Tato situace začala být kritická již před 25 lety. Již tehdy se ukázalo, že je třeba bezodkladně vybudovat následující stupeň u Malczyc a následky eroze kompenzovat. K zahájení výstavby tohoto stupně však dodnes nedošlo, takže v současné době je oderská vodní cesta vlastně rozdělena na dva nesouvislé úseky: regulovanou a kanalizovanou trať, vzájemně oddělené neprůchodnou plavební komorou stupně Brzeg Dolny. Uvědomíme-li si ovšem, že "garantem" rozvoje polských vodních cest má být resort životního prostředí, přestaneme se tomuto vývoji divit.

Určité naděje na zastavení nepřiznivého vývoje na Odře a na obnovení konstruktivních kroků k realizaci napojení Ostravska na Odru byly spojovány se záměrem na

výstavbu velké nádrže na polské Odře u Ratiboře, jejíž vzdutí má dosahovat až na území ČR. Tato nádrž by měla ve spolupráci se systémem již vybudovaných nádrží podstatně zvyšovat průtoky na regulované Odře v obdobích sucha. Zároveň by její jezero nahradilo asi 1/3 z celkové délky vodní cesty od Kozlí po státní hranici. Zdálo by se tedy, že její výstavba je v zájmu obou sousedních států, takže česká strana může vyjít svým polským partnerům vstříc souhlasem s pokud možno vyšší kótou vzdutí v nádrži (s výškou nadržení totiž ekonomická výhodnost nádrže výrazně roste) a naopak polská strana podpoří realizaci splavnění zbývajících dvou třetin říční trati v časové návaznosti na výstavbu nádrže. Namísto toho se desítky let trvající jednání stala jen byrokratickými manévry a zbytečnou ztrátou času: k oboustranně výhodnému řešení se nedospělo.

Drobnou epizodou v pokusech o napojení Ostravska na síť vodních cest byly zkušební plavby na trase Kozlí-Bohumín, organizované koncem sedmdesátých let hlavně z popudu Vítkovických železáren (obr. 5). Jejich účelem bylo:

- prokázat, že existující říční trať je - za dostatečně vysokých průtoků - již dnes alespoň nouzově splavná pro soupravy omezených rozměrů a velmi omezeného ponoru;
- prověřit rozsah potřebných (více méně nenáročných) zásahů (vypouštění nadlepšovacích vln pro jednotlivé transporty, drobné úpravy plavební dráhy, nová plavební komora v Kozlí s většími rozměry), které by postupně zajistily možnost občasných přeprav nadgabaritních výrobků, tj. zejména komponent jaderných elektráren z Vítkovických železáren.

Ani tento krok však - přes dílčí příznivé výsledky zkušebních plaveb - neukázal schůdnou cestu k překonání mrtvého bodu, ve kterém se snahy o napojení Ostravska k síti vodních cest již po desítky let nacházejí. Původně plánovaný jaderný program se neuskutečnil, takže naléhavost přeprav nadgabaritních zásilek navrhovaným improvizovaným způsobem pomínula. Ekonomická přeprava konvenčního zboží by si naopak vyžádala pravidelný provoz při dostatečně velkém ponoru, a tedy i zcela jiný přístup a náročnější technické zásahy.



Obr. 5. Ze zkušebních plaveb na Odře v úseku Kozlí - Bohumín. Polský remorkér typu Loś u provizorního překladiště Kopytov (foto 4x archiv autora)

Zanedbávání rozvoje vodních cest v posledních desetiletích není možno pokládat za specifika bývalého Československa a Polska. Zcela identická situace existovala i v bývalé NDR, kde vedlo soustavné omezování prostředků na rozvoj či dokonce i na pouhou údržbu vodních cest např. k vážnému zhoršení plavebních podmínek na Labi. Sjednocení Německa přineslo okamžitý a radikální obrat zásluhou toho, že byly v nových spolkových zemích neprodleně založeny prvky osvědčené organizační struktury SRN: Vodohospodářská a plavební ředitelství a jim podřízené Vodohospodářské a plavební úřady (WSD a WSA). Tato organizační struktura podléhá Spolkovému ministerstvu dopravy a zajišťuje investiční rozvoj vodních cest na základě přidělení ze státního rozpočtu, jehož prostředky na rozvoj infrastruktury dopravy jsou spravedlivě rozdělovány všem dopravním oborům. Odstranění následků macešského přístupu k vodním cestám je věnována prvořadá pozornost: převážná část nově zahajovaných projektů ve smyslu Plánu rozvoje spolkových dopravních cest (BVWP) ve sféře vodních cest se týká Labe a návazných průplavů na území bývalé NDR. Investičně představují tyto projekty 92 % z úhrnu nákladů na nově zahajované akce. Tato skutečnost ostře kontrastuje s vývojem v České republice i v Polsku.

Pokusme se v závěru konečně přesněji specifikovat odpověď na otázku, proč se dostal záměr realizace propojení D-O-L i jeho možné první etapy mezi Kozlím a Ostravou v posledních padesáti letech do mrtvého bodu. Z uvedených skutečností vyplývá:

1. Příčinou, proč se rozvoj vodních cest, propojení D-O-L i jeho prvních etap nemůže hnout z místa, není:
 - ani údajná neperspektivnost vodní dopravy,
 - ani technická nenáročnost potřebných zásahů,
 - ani jejich nedostatečná ekonomická efektivnost a
 - tím méně investiční náročnost,
 - ani - a to v žádném případě - jejich poplatnost totalitnímu období a samozřejmě

- ani rozpor se zájmy ochrany životního prostředí.

2. Těmito příčinami naopak jsou:

- naprostá absence jasné odpovědnosti za rozvoj vodních cest jakožto integrální součásti dopravní infrastruktury, která by měla být ekonomicky posuzována a investičně zajišťována ve vztahu k jiným záměrům v této infrastruktuře;

- neexistence organizační struktury, která by byla touto odpovědností fakticky pověřena;

- přežívající praktiky z minulého totalitního období projevující se jednak představami o prioritním postavení železniční dopravy, jednak nepružnou byrokracií, neschopnou iniciativy;

- skutečnost, že územní pruh, potřebný pro realizaci propojení D-O-L podle současné koncepce, prochází územím několika států - dokonce více států než kdykoliv předtím (ČR, Slovensko, Polsko a Rakousko), přičemž v důsledku již uvedených příčin neexistuje účinný mechanismus, který by dílčí a ne vždy zcela konformní zájmy těchto států dovedl koordinovat a garantovat tak jednotný a účinný postup.

Tato odpověď samozřejmě vyvolává další otázku, tj. jak by bylo možno tyto překážky odstranit. To je však již tématem jiného příspěvku.

ZUSAMMENFASSUNG

Warum existiert noch keine Anknüpfung von Ostrava an das europäische Wasserstraßennetz?

Ostrava ist wahrscheinlich das einzige wichtige europäische Zentrum von Kohlenförderung und Stahlindustrie, das noch keinen Wasserstraßen - anschluß hat - obwohl diese Stadt an der Trasse der künftigen transeuropäischen Magistrale Donau-Oder-Elbe liegt. Die Ursache besteht nicht in technischen Schwierigkeiten oder in ungenügender Rentabilität dieses An-

schlusses. Auch die Befürchtungen, daß die Wassestraße nicht umweltverträglich oder politisch nicht mehr aktuell ist, sind ganz unbegründet. Der kurze historische Überblick zeigt, daß die einzige Ursache liegt in der langjährigen Abwesenheit eines für den Wasserstraßenbau verantwortlichen Organes mit klaren Kompetenzen in der Tschechischen Republik sowie in Polen.

SUMMARY

Why does not exist any connection of Ostrava with the European waterway network?

The region of Ostrava is probably the only European important centre of coal mining and steel industry without connection to the inland waterway network - in spite of the fact that this region is crossed by the route of the future transcontinental waterway Danube-Oder-Elbe.

It is not caused by technical complications or by insufficient economic effectiveness of this waterway. Also apprehensions concerning the apparent negative environmental impact of the waterway or political problems connected with it are groundless. A short historical outline shows that the only cause of this fact consists in the total and long-time absence of responsible authority in the sphere of waterway development in the Czech Republic as well as in Poland.

Změna adresy:

NADACE VODNÍCH CEST
Na Pankráci 53 a 57
140 00 Praha 4

Napojení Ostravska na síť evropských vodních cest (severní alternativa)

Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Nadace vodních cest

Účelem příspěvku s názvem "Proč není Ostrava napojena na síť vodních cest?" byl rozbor skutečných i zdánlivých příčin, které až doposud bránily napojení Ostravska na síť evropských vodních cest. Snad se v tomto příspěvku podařilo výstižnou odpověď najít. Zůstala však otázka, jak existující překážky eliminovat a dosáhnout tak cíle, o který už desítky let marně usilují generace techniků i národohospodářů.

Daný úkol je však nutno blíže specifikovat, resp. poněkud zúžit, a to takto:

1. Nebudeme se zabývat otázkou, proč je napojení Ostravska na síť vodních cest potřebné. To neznamená, že bychom tuto otázku podceňovali. Jednoznačnou a kladnou odpověď na ni však již daly dřívější ekonomické rozborů propojení Dunaj-Odra-Labe, jehož je napojení Ostravska možnou první etapou. Na ně můžeme čtenáře odkázat.
2. Tento příspěvek má být věnován - v souladu s tematickou náplní tohoto čísla - v podstatě otázce napojení na splavnou Odru. Nebudeme tedy zkoumat otázku, je-li v první fázi účelnější usilovat o napojení k Dunaji (jižní alternativa) nebo o napojení k Odře (severní alternativa). Jižní alternativa je řešením technicky i provozně jednoznačně výhodnějším, neboť Dunaj a celá transevropská vodní cesta Rýn-Mohan-Dunaj patří k provozně nejdokonalejším a dopravně nejdůležitějším součástem evropské plavební sítě (obr. 1). Její realizace by však byla nákladnější a vyžádala by si i delší dobu. Severní alternativa není zdaleka tak nákladná a mohla by být realizována v nejbližších letech. Její nevýhodou však je to, že navazuje na oderskou vodní cestu, která neodpovídá kritériím platným pro tzv. "evropské vodní cesty mezinárodního významu" ve smyslu nové Klasifikace evropských vodních

cest, přijaté jak orgány EHK/OSN v Ženevě, tak v rámci CEMT v Paříži. Nesplňuje také současné požadavky na spolehlivost plavebního provozu. Navíc je dnes ve velmi špatném stavu, který hraničí na rozhraní její kanalizované a regulované trati se stavem havarijním. Pokud má být s jižní alternativou vůbec srovnatelná, je nutno vycházet z předpokladu, že nejpozději současně s realizací vlastního napojení v trase Ostrava-Kozlů dojde i k radikálním zásahům na polské Odře.

Má-li tedy být tento příspěvek komplexním posouzením problematiky severní alternativy, nemůžeme se v dalším soustředit pouze na úsek mezi Ostravou a Kozlím, kde dnes končí splavná trať Odry. Je nutno si všimnout i dalších návazných úseků Odry až do místa, odkud je její splavnost již vyhovující jak po stránce spolehlivosti provozu, tak po stránce klasifikační. Dodejme ještě, že podle výše zmíněné klasifikace patří mezi "evropské vodní cesty mezinárodního významu" pouze ty, které vyhovují alespoň třídě IV, přičemž při modernizaci existujících vodních cest se požaduje dodržení kritérií alespoň třídy Va a při výstavbě nových úseků sítě dokonce alespoň třídy Vb. Přehled klasifikačních kritérií pro třídy přicházející v úvahu na Odře a na přilehlých vodních cestách je uveden v tabulce 1.

Současný stav a výhled cest v trase severní alternativy

Má-li se docílit při napojení Ostravska na plavební síť maximálního efektu, je třeba zajistit pokud možno přímý kontakt hlavních přepravečů s vodní dopravou, tj. maximálně eliminovat relativně nákladnou předchozí či následnou dopravu po železnici či silnici (s výjimkou dopravy závodového charakteru). K hlavním přepravečům patří především hutě, tj. zejména Nová huť, a.s., ve které se soustředí po útlumu vysokopecního

provozu ve Vitkovicích podstatná část výroby surového železa a kam tedy bude směřovat největší podíl přísunu surové rudy a dalších surovin. V tomto závodě existují též nejlepší podmínky pro vznik perspektivního ústředního vysokopecního provozu. Dále patří k důležitým přepravečům podniky těžící a exportující uhlí, zejména OKD, a.s. Centrem důlní těžby se v posledních letech definitivně stala východní (karvinská) část revíru. Konečně uveďme i koksovny a velké závody chemického průmyslu.

Aby byla uvedena podmínka splněna, je třeba posunout koncové body plavebního napojení jednak proti proudu Odry až do prostoru Mariánských Hor a po Ostravici do bezprostřední blízkosti Nové hutě. Popis trasy severní alternativy začneme tedy z těchto bodů.

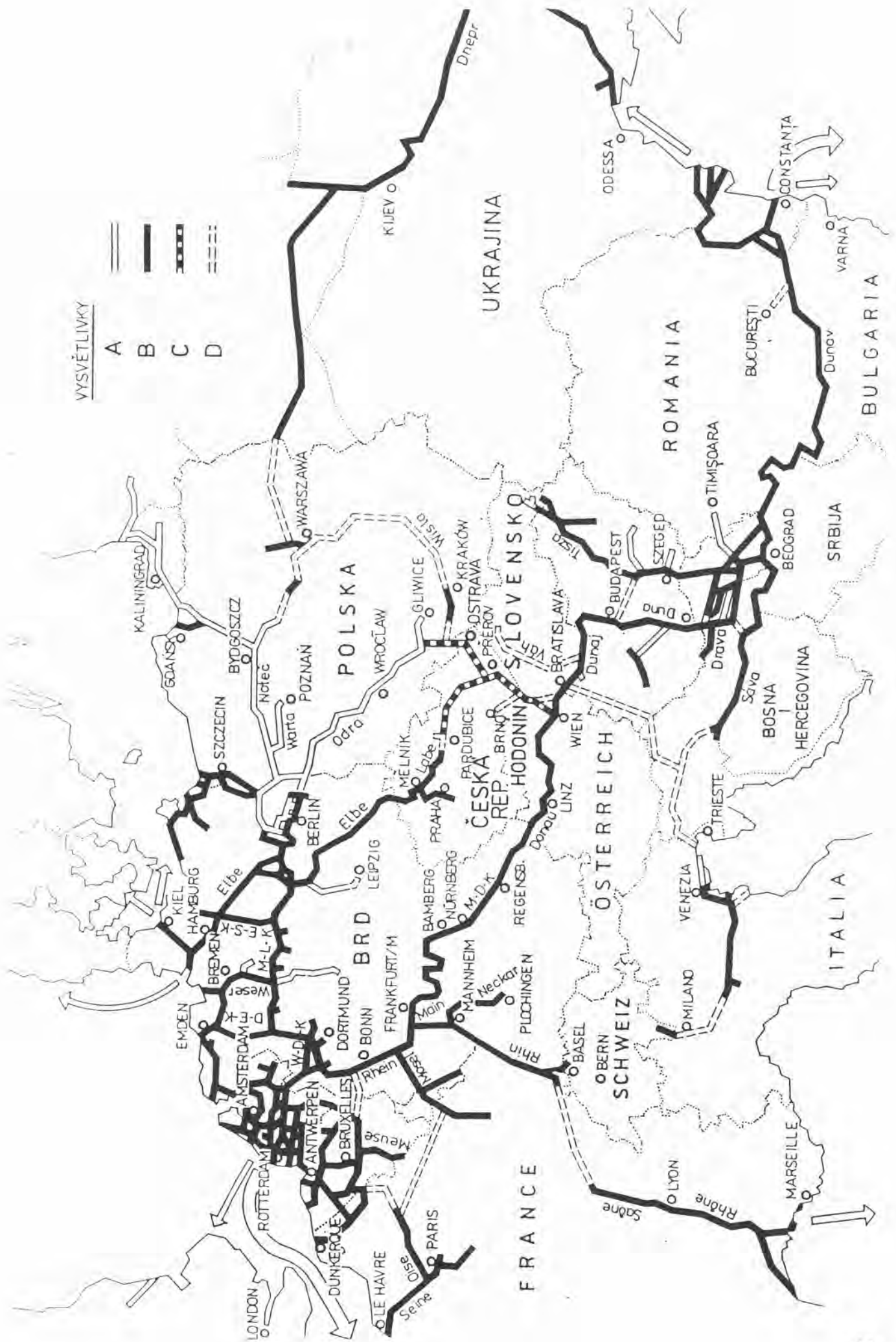
Odra a Ostravice na území České republiky

Délka trasy od předpokládaného překladiště v Mariánských Horách (pro MCHZ-Dusikárny a kombinát Šverma) po ústí Olše, kde Odra definitivně opouští území ČR, činí asi 19 km. Uvedené překladiště leží ve zdrži Přívov, asi 1 km proti proudu od jezu ve Lhotce (obr. 1 bar. příl.), který již udržuje hladinu na kótě definitivní 204,2 m n.m., takže se dá říci, že příslušná část zdrže až k překladišti je už dnes splavná a nevyžaduje prakticky žádné další úpravy. Budoucí plavební komora stupně Přívov má být v krátkém pravobřežním laterálním průplavu mezi starým dolem Odra a ostravskou čistírnou odpad-

Obr. 1. Mapa evropských vodních cest: A - regionální vodní cesty vyhovující alespoň třídě II nebo III, popř. cesty odpovídající vyšší třídě, avšak poskytující jen nedostatečně plavební hloubky; B - vodní cesty mezinárodního významu (třída IV a vyšší); C - propojení D-O-L; D - ostatní důležité plánované vodní cesty

VYSVĚTLIVKY

- A 
- B 
- C 
- D 



nich vod. Další část říční trati (obr. II) na území ČR má již - díky dřívějším úpravám - vyhovující směrové parametry (s výjimkou hraničních meandrů). Dostatečných hloubek by mělo být dosaženo jednak vzdutím stupně Kopytov v hraniční trati Odry, jednak prohrábkou dna, která je na svém poproudním konci u obce Vrbice jen nepatrná, směrem proti proudu se však její hloubka velmi citelně zvyšuje. Zdá se proto, že by bylo účelné revidovat navrhovanou kótu vzdutí stupně Kopytov. Zatím se uvažuje pouze s kótou 196,5 m n.m. Tato hodnota byla omezena dřívějšími prognózami důlních poklesů v prostoru Hrušov - Koblav. Vzhledem k ukončení důlní činnosti v ostravské části pánve však k velkým poklesům terénu zřejmě již nedojde. Proto by bylo vhodné prověřit reálnost vzdutí na kótě 198,0 až 200,0 m n.m.^{X)}

Toto zvýšení by podstatně zjednodušilo návaznost na stupeň Přívoz i na předpokládaný první stupeň na Ostravici u Muglinova. Jeho reálnost by ovšem bylo třeba potvrdit hydrogeologickým průzkumem. Kritériem bude ovšem i možnost zvýšení mostů v Bohumině, zejména železničního mostu na trati Bohumin-Chalupki, který by vyžadoval zvýšení o několik

X) Předválečné úvahy o kanalizování Odry předpokládaly, že hydrostatická hladina pod stupněm Koblav bude na kótě 197,0 m n.m. a nad Koblavem na kótě 203,0 m n.m.

metrů a není příliš vzdálen od existující železniční stanice Chalupki na polském území. Ostatní mosty a objekty proti proudu nekladou zvýšení vzduté hladiny překážek. Malou úpravu by si nejvýše vyžádala clona na likvidaci ropných havárií u Hrušova (obr. III), jež bude však po zřízení stupně u Kopytova, který její funkci snadněji a spolehlivěji nahradí, vlastně zbytečná.

Ve zdří Kopytov se předpokládá další závodové překladiště v Přívoze (pro kombinát Svoboda) a centrální ostravský přístav v prostoru vytěžených šterkoven mezi Vrbicí, Pudlovem a Antošovicemi. Tento přístav by sloužil hlavně přeprávcům, kteří nezískají přímý přístup k vodní cestě, a dále překlada kusového zboží, zejména v kontejnerech. Nabízeli by i rozsáhlé plochy pro rozvoj přístavní průmyslové a skladovací zóny, kde by bylo možno umísťovat nové provozy, které mohou z přímého napojení na vodní dopravu profitovat. Podobnou funkci - hlavně pokud jde o návaznost na průmyslovou a skladovací zónu a manipulaci s kontejnery - by měl mít i přístav umístěný u mošnovského letiště, tj. v místě, kde by se měly stýkat všechny dopravní obory od železniční, silniční a letecké až po vodní dopravu. Ten by však byl od severu dosažitelný až v další etapě výstavby.

Splavnění Ostravice bylo podrobně vyřešeno studií z roku 1962 (existují ovšem i podklady starší). Toto

splavnění lze velmi snadno realizovat v délce asi 7 km od ústí řeky po existující most u Rudné ulice v Kunčičkách, resp. po spádový stupeň umístěný proti proudu těsně nad železničními mosty, umožňujícími přechod trati ČD Polanka-Český Těšín a závodové železniční trati spojující Novou huť s Vítkovicemi přes Ostravici (obr. 5). Dále proti proudu by bylo splavnění již obtížné. Příslušný úsek řeky má mimořádný sklon, neboť v něm přechází Ostravice do hluboké poklesové kotliny, vytvořené důlní činností v poli Zárubek. Lokalita Kunčičky je ovšem velmi výhodná, protože na pravém břehu řeky a v její bezprostřední blízkosti leží existující homogenizační skládka rudy pro Vítkovice (obr. 2 a V). Celkový výškový rozdíl v trase splavnění Ostravice by bylo možno pravděpodobně překonat dvěma stupni: v profilu silničního mostu v Muglinově (vzdutí na kótě asi 206 m n.m.) a proti proudu od železničního mostu trati ČD Ostrava - Frýdek-Místek (vzdutí asi 212 m n.m.). Průchod centrem města je velmi snadný díky dostatečnému rozpětí a vyhovujícím výškám mostů. V době dokončování studie z roku 1962 představovaly vážnější překážku jen dva mosty: železniční na hlavní trati mezi Přívozem a Hrušovem a dále most Pionýrů u nové radnice. Oba tyto mosty byly však mezitím uspokojivým způsobem rekonstruovány. Opětné zatarasení centra města nehrozí, neboť Ostravice po ústí Lučiny byla v rámci novely zákona o vnitrozemské plavbě ze dne 25. května 1995 zařazena mezi tzv. využitelné vodní cesty, což investory případných dalších mostů a jiných objektů zavazuje k respektování požadavku na budoucí splavnění. Velkou výhodou splavnění Ostravice je to, že by vzdutá a relativně stabilní hladina byla výrazným a vitálním městotvorným prvkem, zejména v úseku s vybudovanými nábřežními zdmi (zhruba mezi Sýkorovým mostem a novou radnicí - obr. VI) a u Komenského sadů (obr. 3), kde by byly odstraněny i hygienické a estetické závady při obnažování dna za nízkých průtoků. Kamenem obložené nákladné nábřežní zdi, vytvářející 55 m široký obdélníkový profil v centru města, se bez zvýšení a stabilizované hladiny v korytě Ostravice vlastně ani nemohou architektonicky uplatnit. Je samozřejmé,



Obr. 2. Pohled z mostu Rudné ulice proti proudu Ostravice do prostoru možného přístavu ostravských hutí; vlevo vyčnívají mostové jeřáby vítkovického rudiště

že detailní dořešení splavnění Ostravice si vyžádá úzkou spolupráci s architekty - urbanisty i ekology, neboť by mělo být spojeno s celkovou asanací okolí řeky (Černá louka, devastované území na místě bývalé koksovny Karolina a Žofínské huti, okolí zrušené jámy Zárubek), s rehabilitací městských nábřeží, výstavbou cyklistických stezek a zařízení pro rekreační a sportovní plavbu, s dotvořením biokoridoru atd.

Z klasifikačního hlediska by měla Odra na území ČR - jakožto budoucí tranzitní vodní cesta mezinárodního významu - odpovídat třídě Vb. Měla by též poskytovat hloubky odpovídající přípustnému ponoru 2,8 m. Podjezdna výška mostů nad nejvyšším plavebním stavem by měla činit alespoň 7 m. Na Ostravici, která bude mít charakter odbočky, by stačilo aplikovat podjezdové výšky jen 5,25 m a třídu Va. Navíc by mohla být plavební dráha pouze jednosměrná s výhybnami ve vhodných místech. Je samozřejmé, že v prvních letech provozu se vystačí s menšími hloubkami, tj. s přípustným ponorem jen 1,6 m, který je obvyklý na polské Odře.

Úsek státní hranice - Kozlí

Základním elementem tohoto úseku vodní cesty má být nádrž u Ratiboře v Polsku, která by měla doplnit dosavadní systém nádrží, jejichž pomocí se nadlepšují plavební hloubky na regulovaném úseku řeky. Vzhledem k příznivým parametrům by nádrž Ratiboř mohla mít na zlepšení plavebních podmínek v regulovaném úseku rozhodující vliv. Vyplývá to především z toho, že dosavadní nádrže (Otmuchów a Głębinów na Kladské Nise, Dzierzno na Dramě, tzv. "velké" Dzierzno na Klodnici, Turawa na řece Mala Panew, nejnověji i Mietków na řece Bystrzyca) mají celkový objem 546,3 mil. m³ při užitkovém objemu 373,3 mil. m³, zatímco celkový objem ratibořské nádrže v zatím nejvyšší uvažované variantě vzduť (196,5 m NN) by činil 302,0 mil. m³, z čehož by připadlo na užitkový objem 267,0 mil. m³. To je více než 70 % toho, co poskytují všechny zatím existující nádrže. Pokud by se dokonce podařilo prokázat (ve vztahu k revizi výšky vzduť ve zdrži Kopytov, o které byla zmínka v předchozí kapitole) možnost urči-



Obr. 3. Pohled z tzv. vodovodní lávky proti proudu Ostravice za vyššího stavu vody evokuje představu o vzhledu říční trati (výšce hladiny) po výstavbě stupně Muglinov

tého zvýšení hladin v nádrži Ratiboř, např. alespoň o 1 - 2 m, dosáhlo by se zvýšení užitného objemu o cca 44 až 88 mil. m³, takže by nádrž poskytla prakticky stejný objem jako všechny nádrže dosavadní. Uvážíme-li navíc, že střední roční odtok v profilu hráze dosahuje cca 1700 mil. m³, vycházel by i při užitném objemu součinitel akumulace $300/1700 = 0,176$. Tato poměrně nízká hodnota zabezpečuje příznivou efektivnost funkce nádrže spočívající v transformaci průtoků. Ostatní nádrže jsou méně účinné, neboť byly vybudovány na menších tocích a nemohou zpracovávat tak velký odtok. Uvedené nádrže na Kladské Nise vykazují např. součinitel akumulace 0,269. Výstavbu nádrže Ratiboř v pokud možno největší variantě můžeme tedy pokládat za prvořadý požadavek rehabilitace oderské vodní cesty.

Vzhledem k tomu, že vzduť v nádrži ovlivňuje velmi negativně i odtokové poměry na území ČR, je volba vzduť samozřejmě závislá na stanovisku české strany. Desítky let trvající jednání zástupců obou sousedních států však sotva vedly k uspokojivému řešení: doposud dohodnutá maximální hladina na kótě 195,08 m n.m. je sotva optimální - znamená spíše nehospodárné využití jinak výhodného přehradního profilu. Polští projektanti se v poslední době snaží o zlepšení efektivnosti nádrže jednak získáním dodatkového prosto-

ru pod kótou maximálního nadržení řízenou těžbou šterkopisku z budoucího jezera, jednak rozdělením celé nádrže na dvě: horní u obce Buków a dolní u města Ratiboř. Toto rozdělení umožňuje etapovou výstavbu a tedy dřívější dosažení alespoň částečných efektů. Kromě toho bude možno snížit minimální hladinu v dolní (ratibořské) nádrži, a tím získat další užitný objem na úkor stálého nadržení. Z hlediska definitivního stavu vodní cesty, která by byla od státní hranice po Ratiboř vedena po hladině nádrže, není toto rozdělení příliš výhodné, neboť vyžaduje vložení dalšího stupně (Buków) do podélného profilu. Pro případnou etapovou výstavbu (zprovoznění vodní cesty ještě před dokončením dolní nádrže) je ovšem rozdělení výhodou.

Hladina pod ratibořskou hrází má být na kótě 182,0 m n.m. Sestup k ní by vyžadoval relativně vysokou plavební komoru, překonávající rozdíl hladin asi 13 m, popř. větší. Při uvedené hladině je možno vcelku snadno převést vodní cestu východním (odlehčovacím) ramenem řeky Odry okolo města Ratiboř. Tato část řeky je již budoucí plavbě přízpůsobena. Dále se nabízejí v podstatě dvě varianty (obr. 4). Tzv. říční varianta využívá až do Kozlí Odry, tj. zdrží vytvořených novými jezy Grzegorzowice a Bierawa, jakož i existující zdrže jezu v Kozlí. Tato zdrž je již plavebně přístupná zásluhou existující plavební komory

u jezu. Její rozměry jsou však velmi omezené (41,9 x 5,35 m), takže odpovídá jen požadavkům na I. třídu. Celkový rozdíl hladin od hráze v Ratiboři (dolní hladina) až k přístavu Kozlí, který se nachází ve zdrži Januszkowice, činí $182,0 - 165,35 = 16,65$ m a mohl by být tedy celkem snadno překonán třemi plavebními komorami nízkého až středního spádu u uvedených jezů. Druhá varianta - kanálová - by spočívala ve výstavbě max. asi 27 km dlouhého průplavu na pravém (východním) břehu Odry. Ten by navazoval na hotový úsek průplavu D-O (sloužící tč. jako plavební odbočka k dusikárnám v Kedzierzyně) a obešel by se zcela bez plavebních komor, neboť uvedená odbočka, resp. zdrž Nowa Wieś na Hlivičském průplavu, do které odbočka ústí, je rovněž na kótě 182,0 m n.m. Sestup ke Kozlí by pak zprostředkovaly existující dva stupně na Hlivičském průplavu (Nová Wieś a Kłodnica). V poslední době byla zpracována i kompromisní říční kanálová varianta, při které by odpadla říční zdrž Grzegorzowice. Nezdá se však, že by přinašela zvláštní výhody.

Nejsnadnější a nejrychlejší řešení by pravděpodobně spočívalo v realizaci kanálové varianty současně s nádrží Buków, přičemž by plavba v pro-

storu budoucí dolní nádrže mohla být vedena v podstatě současným korytem řeky za předpokladu vzduší vody provizorním objektem (základem budoucího definitivního funkčního objektu dolní nádrže). Náklady takového řešení by nebyly velké a navíc by nebyla realizace - přistoupili-li polská strana v dohledné době k realizaci nádrže Buków - náročná ani časově.

Po klasifikační stránce je třeba obdobně jako v ČR aplikovat třídu Vb s event. dočasnými úlevami, hlavně pokud jde o přípustný ponor.

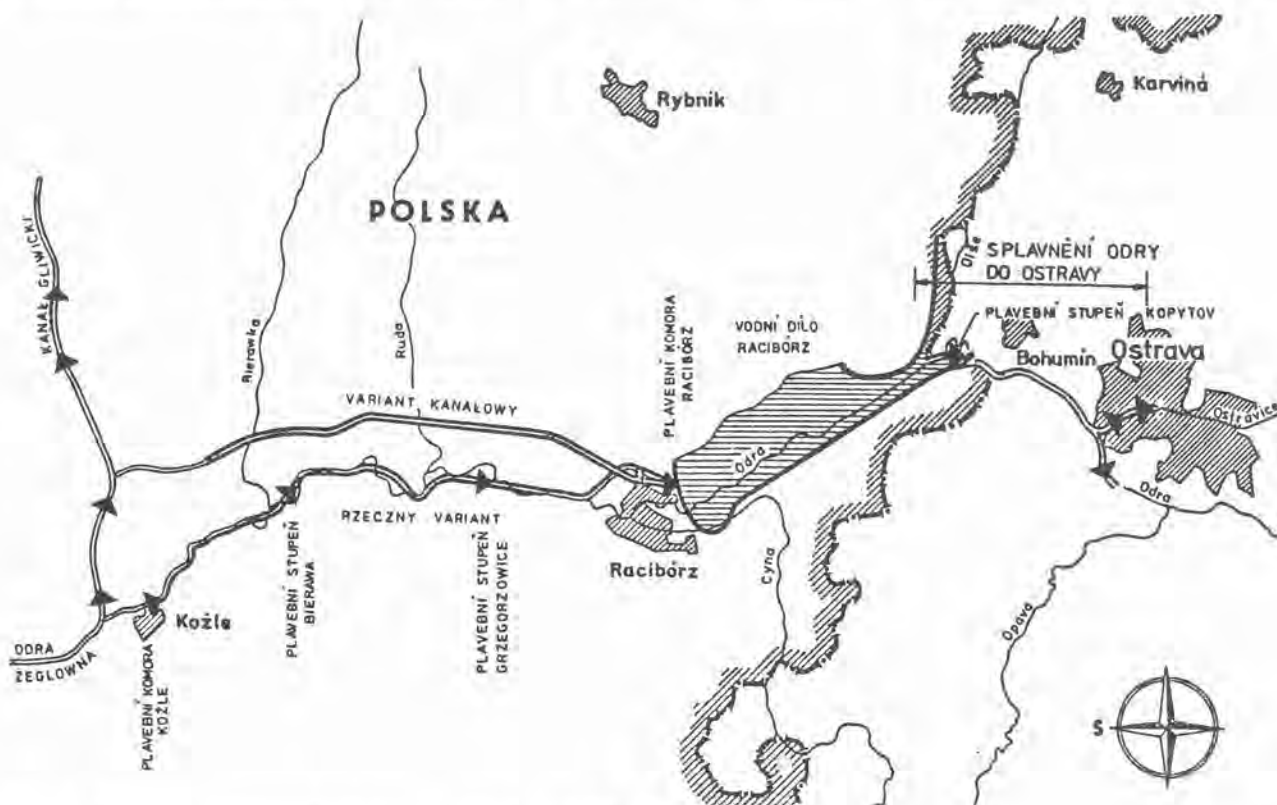
Hlivičský průplav

V případě aplikace kanálové varianty by součástí trasy byl i kratší úsek Hlivičského průplavu, včetně dvou stupňů na něm. Tento průplav odpovídá v současné době jen III. třídě, a to zejména pro nedostatečnou délku plavebních komor: jejich rozměry dosahují pouze 72 x 12 m, takže je nutno i běžné tlačné soupravy oderského typu pro plavbu po průplavu dělit a vytvářet kratší soupravy s jediným člunem. Toto omezení však zatím nepředstavuje žádnou vážnou překážku, stejně tak jako některé velmi nízké mosty nad průplavem (nejnižší z nich vykazuje

podjezdnou výšku jen 4,06 m). V budoucnu se počítá s úpravou průplavu podle požadavků třídy Vb.

Kanalizovaná trať Odry

Kanalizovaný úsek Odry od Kozlí po stupeň Brzeg Dolny má celkovou délku 187 km. Kanalizování proběhlo po etapách. V období 1891 - 1895 bylo zřízeno 12 stupňů od Kozlí po ústí Kladské Nisy. Stupně byly vybaveny hradlovými jezy (obr. VII) a malými plavebními komorami - jejich rozměry jsou cca 55 x 9,6 m. Stejně plavební komory byly zřízeny u starých pevných jezů pod ústím Kladské Nisy (Olawa, Brzeg) a v městské trati ve Wrocławu. Následná etapa proběhla v letech 1905 - 1917. Tehdy bylo zřízeno dalších 7 stupňů až po Řezdin pod Wrocławu, a to již s velkými plavebními komorami rozměrů 187 x 9,6 m. Zároveň byly tyto velké plavební komory doplněny i na všech starších stupních, kde jsou tedy k dispozici plavební komory dvojité. Další výstavba vycházela již ze snah o umožnění plavby větším typům lodí, které se začaly objevovat již před válkou. Tak vznikly další plavební komory rozměrů již 225 x 12 m u stupňů Januszkowice a Řezdin. V padesátých letech byla kanalizová-



Obr. 4. Schéma vodní cesty Ostrava - Kozlí a nádrže Ratiboř

NAPOJENÍ OSTRAVSKA NA SÍŤ EVROPSKÝCH VODNÍCH CEST

Foto: J. Kubec

Obr. I. Jez na Odře v Ostravě-Lhotce, zajišťující hladinu ve zdrži Přívoz.



Obr. II. Pohled po proudu Odry od Hrušova směrem k Vrbici. Upravená trať umožňuje vedení plavební dráhy poloměrem cca 800 m. Snímek byl pořízen za vyššího vodního stavu, aby podpořil představu o pravděpodobné výšce hladiny v budoucí zdrži Kopytov (pokud by byla na kótě okolo 200 m n.m.).



Obr. III. Speciální clona na likvidaci ropných havárií na Odře u Hrušova. Kdyby byl včas vybudován stupeň Kopytov, který by plnil danou funkci daleko spolehlivěji, nebylo by třeba tento objekt vůbec zřizovat.

Obr. IV. Pohled z mostu Rudné ulice proti proudu Ostravice k železničním mostům v Kunčičkách a ke spádovému stupni.



Obr. VI. Pohled ze Sýkorova mostu po proudu Ostravice k nové radnici - úsek s vybudovanými nábřežními zdmi. Snímek byl pořízen v období vyšších průtoků. V suchých obdobích bývá koryto téměř prázdné.



Obr. V. Vítkovice rudiště (homogenizační skládka) na levém břehu Ostravice.



Obr. VII. Hradlový jez Rogów na Odře je ještě ve funkci, i když od jeho dokončení uplynulo více než 100 let.



Obr. VIII. Nejnovější plavební komora (190 x 12 m) na Odře u Zwanowic.

Obr. IX. Proplavovací tlačné soupravy ve velké plavební komoře stupně Rogów. Vlevo je malá plavební komora.



Obr. X. Nový sektorový jez na řece Odře u Różanky ve Wrocławu, který nahradil původní hradlový jez.



Obr. XI. Stavba nového jezu Rogów na Odře. Snímek zachycuje stav prací v červenci 1995. Dvě pole nového klapkového jezu jsou hotova, v pravobřežní jímce se buduje třetí pole a malá vodní elektrárna.

Obr. XII. Míjení plně naložené poproudni tlačné soupravy s 1000 tunami uhlí s protiproudni prázdnu soupravou v dolní rejdě plavební komory Różanka.



vaná trať prodloužena výstavbou stupně Brzeg Dolny, který je vybaven plavební komorou stejných rozměrů. Obnovení úsilí o dostavbu plavebních komor šířky 12 m, která je v Evropě v podstatě standardem, představuje plavební komora u stupně Zwanowice (obr. VIII), která má rozměry 190 x 12 m a byla dokončena nedávno. Bohužel, po tomto slibném začátku další výstavba širších plavebních komor opět ustala.

V současné době je tedy na celé kanalizované Odře 23 stupňů, z nichž většina je vybavena zastaralými plavebními komorami o rozměrech 187 x 9,6 m + 55 x 9,6 m (obr. IX, a na titulní straně). Ve dvou případech jsou k dispozici jen samotné plavební komory rozměrů 187 x 9,6 m (stupně Lipki a Ratowice). Tyto případy jsou vzhledem ke stáří plavebních komor z hlediska spolehlivosti provozu kritické. Lepší situace je tam, kde je sice k dispozici pouze jediná, zato však novější plavební komora (Brzeg Dolny) a nejlepší u stupňů vybavených jednak starší velkou plavební komorou, jednak druhou moderní plavební komorou o šířce 12 m (Rędzin, Janowice, Zwanowice). Celkově je šířka 12 m k dispozici u čtyř stupňů - dva z nich jsou po proudu od přístavu Wrocław a jejich zásluhou je tento přístav přístupný širším plavidlům.

Vzhledem k parametrům plavebních komor i plavební dráhy odpovídá kanalizovaný úsek vcelku bez výjimek třídě III podle mezinárodní klasifikace^{x)}. Velkým handicapem tohoto úseku byly samozřejmě staré hradlové jezy, které bylo nutno sklápat nejen při nebezpečí příchodu velkých vod, ale i v období možného výskytu ledových jevů. To si vynucovalo - resp. ještě vynucuje - sezonní provoz při délce plavebního období jen asi 275 dnů, což je pro moderní vodní dopravu, má-li být platným elementem dopravního systému, samozřejmě nepřijatelné. Proto byla zahájena soustavná přestavba všech hradlových jezů, které byly nahrazovány (s využitím zkušeností

z české labsko-vltavské vodní cesty) nejprve sektorovými hydrostatickými jezy, později klapkovými jezy s hydraulickým pohonem pomocí servomotorů umístěných v pilíři (obr. X a XI). Výměnu zastaralých jezů je možno pokládat za celkem nejspěšnější aktivitu při rozvoji oderské vodní cesty v posledních letech. Z celkového počtu 18 hradlových jezů je již nahrazeno - nebo téměř nahrazeno - 15 a náhrada zbývajících je jen otázkou krátké doby. Je tedy možno předpokládat, že na kanalizované Odře bude již v blízké budoucnosti možný celoroční provoz. Uspokojivě se též podařilo realizovat dílčí korekce plavební dráhy (hlavně v přístupových kanálech k plavebním komorám), což umožnilo přechod na relativně progresivní metody tlačné plavby, využívající tlačných souprav o délce přes 100 m. Dnes obvyklé tlačné soupravy na kanalizované Odře sestávají z remorkérů typu Bizon o délce 20,2 m a výkonu 294 kW, které utlačí dva tlačné čluny typu BP 500 o rozměrech 45,0 x 9,0 m a nosnosti 500 t. Celková délka soupravy je pak 110,2 m a její nosnost při ponoru 1,6 m, kterému je kanalizovaná trať přizpůsobena, je 1000 t (obr. 5 a XII).

Dá se tedy říci, že díky vhodné plavební technologii bude možno kanalizovaný úsek Odry po dokončení modernizace jezů pokládat za vodní cestu únosné kvality, a to přes omezení přípustného ponoru na skromnou hodnotu 1,6 m a omezení šířky plavidel na 9 m. Tyto handicapy jsou kompenzovány relativně velkou délkou tlačných souprav. Na závalu zatím není ani velká řada příliš nízkých mostů (kritériu výšky 5,25 m nad nejvyšším plavebním stavem dnes nevyhovuje asi 17 mostů), neboť intenzivní přepravy kontejnerů nelze v dohledné době předpokládat.

Určitým problémem budou ovšem další úpravy kanalizovaného úseku, které by měly zajistit splnění kritérií platných pro "evropské vodní cesty mezinárodního významu", což si vyžádá ve smyslu klasifikace některé radikální zásahy. S radikální přestavbou počítaly již i projekty z konce šedesátých let, které vlastně dnes už měly být - podle tehdy předpokládaných harmonogramů - kompletně realizovány. Podle těchto projektů měl být počet stupňů radikálně snížen (z 23 na 15 až 17), což by vedlo

k prodloužení střední délky zdrží, ke snížení počtu potřebných jezů i plavebních komor a dokonce ke zvýšení hloubky v některých úsecích spojených zdrží. Nakonec se však od tohoto náročného záměru upustilo a přistoupilo se k řešení, které vyžadovalo minimální investiční náklady v první fázi, avšak vytvořilo četné překážky pro realizaci fázi dalších - tj. k již zmíněné náhradě zastaralých jezů u existujících stupňů beze změny jejich lokalizace. Tato lokalizace je však v řadě případů tak nevýhodná, že téměř neumožňuje dostavbu plavebních komor o délce 190 m (třída Vb), včetně dostatečně dlouhých rejd, jejichž osa by měla být přímá a totožná s osou plavební komory, aby se umožnilo manévrování dlouhých a tuhých tlačných souprav. Proto se vyskytly v poslední době i názory, že by bylo účelnější budovat v rámci modernizace zatím jen plavební komory rozměrů cca 125 x 12 m, odpovídající třídě Va. Definitivní rozhodnutí zatím nepadlo.

Regulovaná trať Odry a systém nádrží pro nadlepšování průtoků

Regulovaná trať Odry je kritickou částí celé vodní cesty. Koncentrace průtoků v plavební dráze systémem výhonů nestačí v suchých obdobích k zabezpečení dostatečné plavební hloubky. Proto byly na přítocích Odry postupně vybudovány nádrže (zmiňované již v předchozí kap.), které v suchých obdobích nadlepšují průtoky a zvyšují tak plavební hloubky natolik, aby byl možný provoz alespoň s omezeným ponorem na 1,3 m, popř. jen 1,1 m. Uvedená minimální hodnota odpovídá ponoru používaných tlačných remorkérů. Při marži 10 cm^{x)} odpovídají uvedené ponory hloubce 1,4 m, resp. 1,2 m. To znamená, že při hloubkách menších než 1,2 m je nutno plavbu běžných oderských plavidel zcela zastavit. Představu o výskytu různých hloubek na úseku od posledního stupně Brzeg Dolny po ústí Lužické Nisy za 19leté období 1961 - 1979 uvádí tabulka II. Je z ní zřejmé, že:

1. V daném období byla plavba možná jen v průměru po 285 dnů

^{x)}Tato marže je přípustná při plavbě po proudu. Při plavbě proti proudu se požaduje 15 cm.

^{x)} V praxi se sice někdy uvádí, že kanalizovaný úsek odpovídá jen II. třídě, resp. hovoří se o tom, že první etapou modernizace má být jeho přizpůsobení parametrům třídy III. Jde však o nepřesnou interpretaci zásad klasifikace, o čemž svědčí tabulka I.

v roce, zatímco po zbývajících 80 dnů musela být pro nedostatek hloubek či pro jiné překážky (ledové jevy, které ovšem nehrály podstatnou roli) zastavena. Nadlepšování průtoků tedy zatím nestačilo k udržování celoroční plavby.

2. Hloubka, překročená v průměru po 240 dnů v roce, se v uvedeném období pohybovala mezi 140 až 150 cm, což by odpovídalo ponoru asi 130 až 140 cm. To je o něco méně, než doporučuje mezinárodní klasifikace pro III. třídu (160 cm - tabulka I).

V každém případě byla v uvedeném období neúnosná střední délka plavební přestávky, takže již s ohledem na tuto hodnotu nelze hovořit v případě regulovaného úseku Odry o spoehlivé vodní cestě. Situace je o to vážnější, že v extrémně suchých letech se tato přestávka dále citelně prodlužuje. Navíc se v posledních letech přípustné plavební hloubky značně zhoršily v důsledku nedostatečné údržby trati a - v případě průběžné plavby z kanalizovaného úseku na regulovaný úsek či naopak - v důsledku toho, že vlivem erozních účinků se dno řeky pod stupněm Brzeg Dolny silně prohloubilo, takže se kritériem staly hloubky nad dolním

záporníkem této plavební komory. Nedávná série suchých let v kombinaci s tímto problémem způsobila katastrofální prodloužení plavební přestávky v průběžných relacích vodní dopravy, a to v roce 1990 na 345(!) dnů, v letech 1991 a 1992 vždy na 293 dnů a v roce 1993 na 302 dnů. V současné době nelze již o průběžné plavbě na Odře prakticky vůbec hovořit. Je proto nesmírně naléhavá výstavba dalšího stupně, který by následky zaklesnutí dna pod stupněm Brzeg Dolny odstranil. Tento stupeň má být vybudován v lokalitě Malczyce. Jeho stavba se však již po

Tab. I Zkrácený přehled klasifikačních kritérií podle mezinárodní klasifikace evropských vodních cest, schválené orgány EHK při OSN v Ženevě a Konferencí ministrů dopravy evropských států (CEMT) v Paříži; jsou uvedeny pouze třídy, přicházející v úvahu na Odře a přilehlých vodních cestách.

Kategorie vodní cesty	Třída vodní cesty	Rozměry přípustného plavidla nebo tlačné soupravy ¹⁾ (m)			Podjezdná výška mostů nad nejvyšším plavebním stavem ⁴⁾ (m)
		Délka	Šířka	Ponor	
Regionální vodní cesty	I	41,0	4,7	1,4	3,0
	II	57,0	7,5 až 9,0	1,6	3,0
	III	60,0 ²⁾ až 70,0 118,0 ³⁾ až 132,0	8,2 až 9,0	1,6 až 2,0	4,0
Vodní cesty mezinárodního významu	IV	80,0 až 85,0	9,5	2,5 až 2,8	5,25 nebo 7,0
	Va	95,0 až 110,0	11,4	2,5 až 4,5	5,25 nebo 7,0
	Vb	95,0 ²⁾ až 110,0	11,4	2,5 až 4,5	7,0 nebo 9,1 (výjimečně 5,25)
		172,0 ³⁾ až 185,0			

Poznámka:

¹⁾ Dolní hranice rozměrů je kritériem pro zařazení vodní cesty do dané třídy, horní je závazná pro novou výstavbu a modernizaci. Hodnoty ponoru jsou doporučené. Výjimečně se s ohledem na místní podmínky připouští i ponor menší. U vodních cest s kolísajícími plavebními hloubkami (regulované řeky) má být doporučený ponor zabezpečen alespoň po 240 dnů v průměrném roce.

²⁾ Jednotlivá plavidla.

³⁾ Tlačné soupravy.

⁴⁾ U vodních cest mezinárodního významu je možno volit mezi některou z uvedených hodnot. Při podjezdné výšce 5,25 m je možná přeprava kontejnerů ve dvou vrstvách, při hodnotě 7,0 m ve třech a při hodnotě 9,1 m ve čtyřech vrstvách nad sebou.

Tab. II Plavební hloubky na regulované Odře (úsek Brzeg Dolny - ústí Lužické Nisy); střední hodnoty v období 1961 - 1979.

	Hloubka (cm)							Střední počet dnů plavebního provozu	Střední délka plavební přestávky ve dnech
	120	130	140	150	160	170	180 a více		
Střední počet dnů, kdy byla příslušná hloubka k dispozici	12	20	21	20	29	26	157	285	80
Střední počet dnů, kdy byla příslušná hloubka překročena	285	273	253	232	212	183	157	285	80

zhruba 20 let odkládá a podle posledních informací nejsou zajištěny prostředky na zahájení této stavby ani v roce 1996.

Provozní podmínky na regulované Odře se mírně zlepšují směrem po proudu, zvláště pod ústím řeky Warty. Od Hohensaaten, při vyústění průplavu Havola-Odra, je již k dispozici pro plavbu do Štětína západní rameno Odry (prohíhající převážně po německém území), které poskytuje trvale dostatečné plavební hloubky, umožňující plavbu s ponorem 2 m.

K obnovení pravidelného plavebního provozu na Odře je tedy bezpodmínečně nutná urychlená výstavba stupně Malczyce. Ani potom však nebude regulovaná Odra zdaleka odpovídat požadavkům na "evropskou vodní cestu mezinárodního významu", zejména pro nedostatečné plavební hloubky a provozní nespolehlivost. Budou proto nutná další opatření. V úvahu přicházejí dvě varianty:

1. První variantou je další výstavba akumulčních nádrží. Toto řešení má určitou výhodu spočívající v tom, že umožňuje etapizaci: ponorové podmínky a spolehlivost provozu by se mohly postupně zvyšovat s růstem akumulčního objemu v nádržích. Jeho slabinou je však to, že každý další centimetr ponoru by musel být zaplacen stále vyššími nároky na tento objem, přičemž by se parametry doporučených ve smyslu klasifikace pro třídu Va, resp. Vb stejně nedosáhlo. Ani při úplném vyrovnání průtoků v průběhu roku na konstantní hodnotu (což je zcela teoretická a nerealizovatelná možnost) by nebyl garantován ponor větší než 1,5 až 1,6 m. Výstavba nádrží je tedy řešením neperspektivním.
2. Druhou variantou je kanalizování celého úseku až po Hohensaaten, resp. v první etapě alespoň po odbočení průplavu Odra-Spréva u Fürstenbergu. Tento průplav totiž již umožňuje přístup plavidel přes Berlín k západoevropským vodním cestám a nabízí vcelku únosné parametry. Umožňuje též objíždku pro plavidla směřující do Štětína. Trasa této objíždky by vedla od Fürstenbergu do Berlína a odtud průplavem Havola-Odra zpět k Odře u Hohensaaten. Znamenala by sice značné pro-

dloužení trasy, nabízela by však trvale dostatečný ponor. Problémem v každém případě zůstává nákladnost kanalizování a časová náročnost realizace. Od stupně Brzeg Dolny až po Fürstenberg počítají nejnovější polské studie se 16 a po Hohensaaten dokonce s 23 novými stupni (včetně stupně Malczyce). Etapizace výstavby je přitom málo účelná, neboť definitivního zlepšení ponorů se dá docílit až dokončením posledního stupně v kaskádě.

Problém radikálního zdokonalení regulovaného úseku Odry je tedy velmi obtížný a - porovnáme-li rozsah potřebných prací s doposud skromnými až nulovými prostředky věnovanými na rozvoj oderské vodní cesty - jeho řešení se zdá být v nedohlednu.

Jediná cesta, která by mohla být schůdnou, by měla - podle názoru autora - spočívat v těchto krocích:

1. Doplnit dosavadní systém nádrží v nejkratší době ještě jednou, avšak maximálně účinnou nádrží (tedy zřejmě nádrží u Ratiboře), aby se dosáhlo alespoň základního zlepšení spolehlivosti oderské vodní cesty do doby, než se podaří zcela kanalizovat úsek do Fürstenbergu. Kombinovat hospodaření v této nádrži s možnostmi, které nabízejí nádrže v povodí Odry nad ní, tj. na území ČR - zejména s největší nádrží u Slezské Harty, která bude mít po svém dokončení v nejbližších měsících celkový objem 217,5 mil. m³ a užitkový objem 209 mil. m³. Stavba nádrže byla vyvolána předpokládaným nárůstem nároků na pitnou vodu, který však po uplatnění tržních cen není zdaleka tak dramatický, jak se předpokládalo, takže nádrž zatím bude mít značné rezervy.
2. Zavést na regulovaném úseku nízkoponorové tlačné remorkéry o ponoru okolo 0,9 m (obvyklé na Labi) a vypouštět v kritických obdobích z nádrží pouze tolik vody, aby byla zachována možnost provozu při tomto ponoru. Tím by se umožnilo racionálnější hospodaření vodou v systému nádrží a radikální zkrácení plavebních přestávek; s velkou pravděpodobností by byly zřejmě úplně eliminovány.
3. Kompenzovat úbytek nosnosti člunů při snížení ponoru až na 0,9 m v kritických obdobích využitím skutečností, že regulovaná Odra odpovídá vlastně již nyní (samozřejmě

až na přípustné ponory) třídě Va, tj. zavádět postupně čluny o šířce 11,4 m. Jejich nasazení v průběžných relacích by si samozřejmě vyžádalo, aby se pokračovalo ve výstavbě komor o šířce 12 m na kanalizovaném úseku, a to soustavně od Wroclawi směrem proti proudu.

4. Zjednodušit (po přednostní výstavbě stupně Malczyce) kaskádu následujících stupňů, zejména snížením jejich počtu, a to pomocí kombinace říčních stupňů s kratšími laterálními průplavy. Poslední z laterálních průplavů by měl být vyústěn přímo do průplavu Odra-Spréva nad plavební komoru Fürstenberg, tj. do zdrže, jejíž hladina je ve výšce 40,84 m n.m. Tím se sníží výškový rozdíl mezi stupněm Malczyce (dolní voda) a koncem dílčího kanalizovaného úseku po Fürstenbergu na cca 64 m. Tuto výšku by bylo možno snadno překonat maximálně osmi stupni na laterálních průplavech. Pak by si celá tato první etapa kanalizování vyžádala včetně Malczyce maximálně devět stupňů na rozdíl od doposud uvažovaných 16. Také na dalším úseku, kde zatím polské studie počítají s dalšími sedmi stupni (jejichž výstavba již není - s ohledem na možnost popsané objíždky - tak naléhavá), by se dalo pomocí dílčích laterálních průplavů dosáhnout snížení počtu zdří. V SRN byl ostatně publikován námět na řešení úseku Hohensaaten-Frankfurt nad Odrou průběžným laterálním průplavem. Pokud by zdrž pod Frankfurtem měla kótu asi 17 m n.m., dalo by se z ní přejít do zdrže Fürstenbergu na průplavu Odra-Spréva krátkou spojkou s jedinou plavební komorou o spádu 24 m a ušetřit tak všech sedm zmíněných říčních stupňů. Popsaný námět by si samozřejmě vyžádal podrobnější studii.

Průplavní spojení vedená od Odry k západu

Směrem k západu a tedy k těžišti evropské plavební sítě vedou z Odry dva průplavy, a to jednak průplav Odra-Spréva od Fürstenbergu, jednak průplav Odra-Havola od Hohensaaten. První z nich odpovídá třídě III - rozměry plavebních komor na něm činí 67 x 8,5 m a přípustný ponor je 1,75 m. Počítá se s jeho úpravou podle požadavků třídy Va nebo Vb, příslušné investice však zatím nebyly

do plánu spolkových dopravních cest (BVWP 92) zařazeny, takže se s nimi patrně nedá počítat do roku 2010. Má-li průplav Odra-Spréva ve vztahu k současné kvalitě řeky Odry více než uspokojivé parametry, může být hodnocení druhého spoje ještě příznivější. Na průplavu Odra-Havola se mohou používat lodě a tlačné soupravy o šířce 8,25 m a ponoru 2 m a částečně i lodě odpovídající IV. třídě. Technicky by byl možný i průjezd plavidel o šířce 11,4 m, neboť na každém stupni je k dispozici alespoň jedna plavební komora 12 m široká, tento průjezd je však zatím vázán na jednorázové povolení. Modernizace průplavu je zařazena do BVWP 92 a bude tedy dokončena do roku 2010. Jejím cílem je zajištění parametrů třídy Vb s ponorem omezeným zatím na 2,2 m, přičemž bude připraven pozdější přechod na ponor 2,8 m.

Oba jmenované průplavy se spojují v oblasti Berlína, odkud jsou dále k Labi a k Rýnu k dispozici ještě dokonalejší vodní cesty (Havola, průplav Labe-Havola, tzv. Mittellandkanal), odpovídající již v podstatě IV. třídě. Jejich probíhající přestavba má za cíl dosažení třídy Vb a ponoru 2,8 m, což odpovídá mj. tlačným soupravám o nosnosti okolo 4000 t, tj. 4krát větším než na Odře při využití plného ponoru.

Průplavní spojení vedená od Odry na východ

Existující spojení od Odry přes Wartu, Noteć a Bydhošťský průplav směrem k Visle, umožňující i průběžnou plavbu dále na východ až do Kaliningradské oblasti Ruska (s použitím dolní Visly, Nogatu a vodních cest v oblasti dolních toků Pregoly a Němenu), odpovídá třídě II, což je dáno rozměry existujících plavebních komor (57 x 9,6 m). Průběžná plavba je však limitována kolísajícími hloubkami na regulovaném úseku řeky Noteć, na Wartě a na Visle. Jde tedy o vodní cestu jen podmíněně vyhovující, jejíž modernizace není v dohledné době pravděpodobná.

V Polsku se živě diskutuje možnost výstavby jižněji vedeného propojení mezi Odrou a Vislou, tj. o tzv. Slezském průplavu. Ten by měl odbočovat z vodní cesty O-D severně od Ratiboře a dosáhl by Visly v blízkosti města Oświęcim. Byl by asi 77 km dlouhý a měl by mít devět stupňů,

umožňujících výstup na hladinu vrcholové zdrže (kóta 258 m n.m.) o 76 m a opětý sestup k Visle o 31,5 m. Celkem tedy jde o překonání spádu 107,5 m.

Zastánci tohoto záměru zdůrazňují jeho význam pro zhodnocení kanalizované Visly mezi městy Oświęcim a Krakov. Tento cca 90 km dlouhý úsek se šesti stupni vznikl kombinací úseků splavnovaných v různých dobách. Nejstarší zásahy zde byly uskutečněny ještě za Rakouska-Uherska v rámci tzv. vodocestného zákona z roku 1901, kdy byl průplav D-0 veden vlastně do Krakova. Tři stupně, odpovídající IV. třídě, byly vybudovány krátce po druhé světové válce a konečně výstavba tří dalších byla zahájena v rámci ambiciózního a politicky prosazovaného programu tzv. "Velké Visly", vyhlášeného roku 1978. Když byl uvedený program - jakožto v daných podmínkách nereálný - odvolán, byla výstavba opět zastavena a ne zcela dokončené stavební práce zakonzervovány^{x)}. Výsledkem popsaného vývoje je torzo poměrně velkoryse koncipované a téměř dokončené vodní cesty. Tento úsek je zcela izolován od souvislé plavební sítě, neboť poproudí úsek

^{x)} Dá se právem předpokládat, že nekritické protěžování Visly mělo vliv i na útlum rozvoje oderské vodní cesty. Dnes je však již zbytečné, aby se důvody tehdejších tendencí rozebíraly.

Visly pod Krakovem (resp. pod stupněm Przewóz) je prakticky nepoužitelný. Definitivní dokončení izolovaného krátkého úseku by bylo bez odstranění této izolace dopravně naprosto zbytečné. Toho nelze dosáhnout v dohledné době dokončením splavnění střední a dolní Visly; kanalizování 799 km dlouhého úseku je úkolem v současné době sotva splnitelným. Naproti tomu připojení krakovské Visly k Odře 77 km dlouhým průplavem by mohlo mít větší naději na úspěch.

Nejde samozřejmě jen o zhodnocení investic, které by jinak ležely ladem. Na kanalizovaném úseku horní Visly leží řada důležitých zdrojů a cílů přeprav, jejichž napojení na souvislou plavební síť je naléhavé. Uvedme např. hutní kombinát Nowa Huta u Krakova, který má dokonce vlastní (a zcela nevyužitý) přístav. Kromě toho by připojení na Odru umožnilo ekonomicky účelnou další etapovou výstavbu pod Krakovem, jež by vedla k postupnému připojování dalších zdrojů a cílů - např. oblasti těžby síry u Tarnobrzegu. Značný význam by mělo i připojení Visly - a tím i celé evropské plavební sítě - na systém širokorozchodných železnic Ruska a Ukrajiny. Širokorozchodná spojka od ukrajinské hranice do Hornoslezské pánve křížuje Vislu u města Baranów Sandomierski, tj. asi 140 km od téměř splavného úseku u Krakova; tento bod by byl dosažitelný za cenu



Obr. 5. Tlačný remorkér typu Bizon se dvěma čluny při plavbě proti proudu horní rejdou plavebního stupně Rogów (foto autor)

výstavby dalších asi sedmi stupňů. Z hlediska Ostravska by se napojením vodní cesty na širokorozchodnou síť otevřela další výhodná možnost přisunu ruských a ukrajinských rud. Realizaci Slezského průplavu by se tedy docílilo výhodné výchozí situace pro etapové rozšiřování sítě vodních cest v jižním Polsku. Ostatně již síť vodních cest se zabezpečenými plavebními hloubkami, daná kanalizovanou Odrou, Hlivickým průplavem, prodloužením splavného úseku Odry do Ostravy, Slezským průplavem a krakovskou Vislou by představovala souvislý systém o délce okolo 500 km, schopný atrahovat přepravní proudy z vlastního okolí.

Zdá se, že koncepce Slezského průplavu by se dala poněkud zjednodušit tím, že by se místo jeho odbočení přesunulo až na území ČR a trasa byla vedena ze zdrže stupně Kopytov přes Petrovice u Karviné k Visle. Tím by se docílilo:

1. Snížení překonávaného spádu min. o 15 m a tedy i úspory jednoho až dvou stupňů, jakož i zkrácení průplavní trasy, neboť by bylo možno navázat na Vislu v některém vhodném místě už pod nádrží Goczalkowice.
2. Vedení průplavu ve společném koridoru se stávající hlavní železniční trati Bohumín-Petrovice u Karviné-Oświęcim při současném zlepšení směrových poměrů této tratě v místě rozvodí jejím přeložením do vrcholové zářezí, čímž by se usnadnilo plánované zvýšení traťových rychlostí na ní. Ve stejném koridoru by mohla procházet i perspektivní vysokorychlostní trať.
3. Pokud by průplav křížil u obce Drogomyśl Vislu úrovně a příslušně výšce byla přizpůsobena i vrcholová zdrž, bylo by možno převádět event. nadbytečné průtoky gravitací Visly do ratibořské nádrže, a tím dále zlepšit její regulační schopnost.
4. Jestliže by česká strana přispěla na výstavbu části trasy vedené po území ČR, snížila by se investiční náročnost pro polskou stranu a zvýšila by se rentabilita celé investice. Investiční spoluúčast české strany by byla do určité míry kompenzována přibližným vodní cesty ke Karviné a tedy i k těžišti uhelné pánve. Bylo by pravděpodobně možné obsluhovat nakládací překladiště na vodní cestě baňskou drahou.
5. Dořešením odbočení Slezského průplavu od vodní cesty D-O by se

umožnilo i posunutí kopytovského jezu nad tzv. hraniční meandry a zachování tohoto zajímavého přírodního fenoménu.

Není třeba zastírat, že tento námět je do určité míry návratem ke koncepci, uplatňované v rakouských projektech ze začátku století. Vyžadoval by samozřejmě důkladné studijní prověření.

Východisko z patové situace

Shrme-li uvedené údaje o současném stavu vodních cest v trase severní alternativy, je možno dosti výstižně hovořit o patové situaci. Izolovaná výstavba (či spíše dostavba) vodní cesty na území ČR nemá smysl bez realizace úseku od hranic do Kozlí. Ta se však neobejde bez česko-polské dohody, která je zatím v nedohlednu. I kdyby se podařilo této dohody dosáhnout, vyvstane další překážka - zablokování průběžné plavby na Odře trvalým odkládáním výstavby stupně Malczyce. Ani po zřízení tohoto stupně nebude však stav regulovaného úseku uspokojivý a dosavadní představy o jeho řešení nedávají naději, že by mohly být vůbec v dohledné době dovedeny k realizaci. Východisko z této situace nebude lehké a bude vyžadovat zcela nový a radikálně odlišný přístup.

V již citovaném článku "Proč není Ostrava napojena na síť vodních cest" bylo naznačeno, že soustavný rozvoj plavební sítě v dané oblasti vyžaduje:

- a) naprosto shodný přístup, resp. jasně formulovaný společný zájem partnerů (států) k danému záležitosti;
- b) jednoznačně stanovené kompetence a akceschopnou organizační strukturu, která je schopna tyto kompetence pružně a nebyrokraticky naplňovat.

Formulace společného zájmu

Na realizaci záměrů v trase severní alternativy má zájem především Polsko a ČR, v druhé řadě pak SRN jako další pobřežní stát na Odře a konečně i Rakousko a Slovensko jako pobřežní státy propojení D-O-L.

Oba hlavní zainteresované státy hodnotí však priority jednotlivých dílčích záměrů zcela odlišně. V Polsku je právem chápán problém modernizace již existující oderské vodní

cesty - zejména jejího regulovaného úseku - jako zcela prvořadý a pro další rozvoj polské vodní dopravy téměř existenční. Náklady, které by si vyžádala výstavba nového úseku od Kozlí k Ostravě se v dané situaci jeví jako neúčelné, ba i škodlivé, neboť by odčerpávaly prostředky potřebné pro dosažení uvedeného prioritního cíle. Z hlediska ČR je naopak pochopitelné stanovisko, pokládající nápravu dlouholetého zanedbávání vodní cesty v Polsku za jakousi samozřejmost, se kterou se polská strana dokáže lehce vyrovnat, zatímco za prioritu se pokládá výstavba úseku Kozlí-Ostrava. Obdobně je pro zlepšení podmínek na regulované Odře, které tíží polskou stranu, potřebné co největší zvýšení hladin v plánované nádrží Ratiboř, zatímco české straně by vyhověly hladiny co nejnižší, popř. úplná rezignace na stavbu této nádrže. Při této protichůdnosti zájmů hlavních zainteresovaných stran je samozřejmě pokrok v další přípravě severní alternativy nemožný, jak ostatně dosavadní dvoustranná jednání dostatečně prokázala.

Na druhé straně je více než pravděpodobné, že při uplatňování dosavadního izolovaného přístupu k rozvoji oderské vodní cesty jako celku se již nepodaří dosavadní sestupný trend jejího významu zvrátit. Rozpětí mezi kvalitou této vodní cesty a požadovanou úrovní na mezinárodních vodních cestách západně od Odry poroste a nakonec vyvstane otázka, má-li vodní doprava na Odře ještě perspektivu a není-li další udržování existujících - převážně již historických - objektů zbytečným anachronismem. Vážnost situace je možno nejlépe ilustrovat na srovnání výsledků v roce 1994 dokončené "Studie přizpůsobení řeky Odry systému evropských vodních cest" (zpracovatel Navicentrum Wrocław, zadavatelé rezorty životního prostředí a dopravy). Tato studie došla k názoru, že k dosažení tohoto cíle by bylo třeba vedle důkladné modernizace kanalizovaného úseku vybudovat na regulované trati dalších 23 stupňů. Srovnáme-li tento závěr se skutečností, tj. s váhavým uvolňováním prostředků na dílčí zásahy na kanalizované trati a dvacetiletým odkládáním výstavby prvního z řady nových stupňů u Malczyce, není třeba dalšího komentáře.

Je tedy nejvyšší čas, aby se spojilo úsilí ČR i Polska - a do značné míry

i ostatních zainteresovaných států - k rehabilitaci Odry jakožto vodní cesty, tj. aby se přikročilo k přípravě a realizaci oboustranně výhodného řešení, jehož každý prvek bude více nebo méně k této rehabilitaci přispívat. První etapa takového řešení by měla zahrnovat tyto kroky:

1. Urychlené zřízení stupně Malczyce.
2. Výstavbu další a poslední nádrže s co největším regulačním účinkem, tj. pokud možno velké nádrže umístěné v hydrologicky výhodném profilu. Touto nádrží by měla být nesporně nádrž u Ratiboře s co nejvyšší kótou nadržení, kterou by mohla česká strana tolerovat po zvážení:
 - ještě únosných rizik na území ČR, ohroženého vzdušným;
 - rozsahu čerpání z nízko položených ploch;
 - nové situace po ukončení uhelné těžby v ostravské části revíru;
 - revidované (pravděpodobně vyšší) hladiny v nádrži Kopytov.Je samozřejmé, že rizika a nevýhody pro ČR budou váženy ve vztahu k výhodám, které přinese současné splavnění úseku státní hranice - Kozlí. Bez tohoto předpokladu jsou jakékoliv diskuse o zvýšení zatím dohodnuté výšky hladiny bezpředmětné.
3. Podrobný návrh a zavedení společného hospodaření vodou v nádržích na území ČR a v nádrži Ratiboř s cílem optimalizace plavebních podmínek na regulované Odře až do doby, než její kanalizování (uskutečňované nejlépe kombinovaným způsobem) dosáhne až k Fürstenbergu.
4. Nasazení nízkoponorových tlačných remorkérů labského typu na regulovaném úseku a úprava režimu nadlepšování tak, aby byl s vysokou garancí zabezpečen ponor 0,9 m.
5. Výstavbu vodní cesty v úseku Kozlí-Ostrava současně s realizací horní nádrže nad Ratiboří (Buków), jakožto vstřícný krok k tolerantnímu přístupu ČR ve věci výšky hladiny v nádrži a k nabídce na částečné využití nádržních prostorů na území ČR pro zlepšení situace na regulované Odře (Slezská Harta). Zdá se, že nejvýhodnější by bylo použití kanálové varianty.

6. Postupnou přestavbu kanalizovaného úseku Odry podle požadavků třídy Va, která ještě nevyvolá velké směrové korekce, umožní však definitivně plavbu lodí o šířce 11,4 m, a tedy i zvýšení nosnosti lodí i souprav na celé Odře i při velmi omezených ponorech na regulovaném úseku.

7. Postupnou realizaci opatření, která umožní převést na Odru další významné přepravní proudy, a to hlavně takové, které nepřecházejí na regulovanou trať (připojení horní Visly). Tímto způsobem je možno docílit zlepšení rentability všech výše uvedených zásahů.

Vyjmenovaná opatření tvoří komplexní program, jehož rozpracování včetně stanovení potřebných investičních nákladů, technického upřesnění, posouzení rentability jednotlivých kroků a harmonogramu je třeba zajistit s ohledem na nutnou objektivitu a na širší okruh zainteresovaných států z mezinárodních zdrojů (PHARE atd.), a to na základě důkladné úvodní studie, zadané konkurzem, ke kterému by měly být přizvány zkušené a nezávislé (tj. např. německé či nizozemské) zahraniční firmy.

Kompetenční a organizační otázky

Není snad třeba zdůrazňovat, že garantem přípravných prací - a tím méně vlastní realizace - nemůže být žádná česká či polská organizace. Akceschopné organizace odpovědné za rozvoj vodních cest v těchto zemích prostě neexistují. Dokonce i kompetence věcně dotčených ministrů v těchto státech jsou natolik mlhavé, že meziministerská jednání by mohla sotva přinést jiné výsledky než jednání minulá.

Jedinou cestou je tedy založení mezinárodní kapitálové společnosti (akciové společnosti, společnosti s ručením omezeným), ve které by byli zejména zástupci důležitých přepraveců i dopravců z České republiky a Polska, popř. i ze SRN a možná i z Rakouska a Slovenska. Shromáždění soukromého kapitálu v takové společnosti samozřejmě neznamená, že by i realizace celé výstavby byla kryta soukromými zdroji. Ta musí být zajištěna převážně z veřejných zdrojů, nemá-li být vodní cesta ve srovnání s jinými dopravními cestami (želez-

nice, silnice, dálnice), dotovanými zcela nebo v rozhodující míře z veřejných prostředků, nepřipustně diskriminována. Mezinárodní kapitálová společnost však může nejlépe koordinovat různé dílčí zájmy, získávat prostředky z mezinárodních i národních zdrojů a účelně s nimi hospodařit. Příkladem může být třeba zajištění splavnění Mosely na základě spolupráce SRN, Francie a Lucemburska, které bylo výsledkem mezinárodní společnosti s ručením omezeným. V daném případě šlo o podstatně rozsáhlejší projekt než v případě akcí specifikovaných v předchozí kapitole, který zahrnoval 270 km nové vodní cesty třídy Vb, 14 poměrně vysokých plavebních stupňů a 11 nových vodních elektráren. Přesto byl realizován v krátké době, nepřesahující 8 let (mezistátní smlouva mezi třemi uvedenými státy o splavnění řeky byla uzavřena 24. října 1956, slavnostní uvedení do provozu se odehrálo 26. května 1964).

Je samozřejmé, že kapitálová společnost, která má účelně nakládat s veřejnými prostředky, musí být v přiměřené míře kontrolována státními orgány, resp. musí být vázána smlouvou s příslušnými vládami. Příprava takové smlouvy bude tedy - vedle zajišťování mezinárodních zdrojů na úvodní studii, zmíněnou v předchozí kapitole - hlavní aktivitou v první fázi její existence. Společnost musí mít v dobrém slova smyslu funkci politicko-hospodářské lobby. Ve vztahu k tomu, co bylo řečeno o způsobu a rychlosti realizace splavnění Mosely, bude odpověď na tuto otázku i odpovědí na to, jak jsou Česká republika a Polsko připraveny na vstup do Evropy.

ZUSAMMENFASSUNG

Anschluß des Ostrava Regions auf das europäische Wasserstraßennetz (Nordalternative)

Die Nordalternative des Wasserstraßenanschlusses von Ostrava besteht in der Schiffbarmachung der Oder zwischen Kozle und Ostrava sowie im Ausbau des kurzen Stichkanals zu den Eisenwerken Vítkovice und Nová hut, der den Fluß Ostrava ausnutzen kann. Der Ausbau dieses Anschlusses ist jedoch sinnvoll

nur mit der gleichzeitigen Modernisierung des regulierten Abschnittes der Oderwasserstraße in Polen, der zur Zeit für die durchgehende Schifffahrt kaum verwendbar ist. Beide Vorhaben haben aber ein gemeinsames Element - nämlich das Staubecken an der Oder bei Racibórz, das etwa 30 % der neuen Wasserstraße zwischen Kožle und Ostrava darstellen soll und gleichzeitig auch entscheidende Menge des Zuschußwassers für den regulierten Oderabschnitt besichern kann. Diese Tatsache kann einen Grund für die enge tschechische und polnische Zusammenarbeit im Bereich der Entwicklung des Wasserstraßennetzes darstellen.

SUMMARY

Connection of the Ostrava region with the European inland waterway network (northern alternative)

The northern alternative of the connection between Ostrava and inland waterway network consists in the following measures:

- making the river Oder between Kožle and Ostrava navigable;
- construction of the short branch canal to the iron works Vítkovice and Nová huť that could make use of the river Ostravice.

Construction of this connection would be - nevertheless - efficient only in case of modernization of the

regulated stretch of the river Oder in Poland. This stretch is - at present - hardly utilisable for through navigation. Both projects have a common element: the dam near Racibórz. The artificial lake in Racibórz will create about 30 per cent of the new waterway between Kožle and Ostrava. At the same time, it can improve the navigation depths in the regulated stretch of the river Oder in dry periods very substantially. This fact can be considered as a basis for the close collaboration of Czech Republic and Poland in the sphere of waterway development.

Sdružení pro obnovu a rozvoj severní Moravy a Slezska

Tato organizace je zájmovým sdružením právnických osob založeným a registrovaným ve smyslu ustanovení § 20 Občanského zákoníku.

"SDRUŽENÍ" reprezentuje 80 průmyslových, obchodních, vzdělávacích a municipálních organizací. Členské organizace disponují majetkem ve výši cca 90 miliard Kč a zaměstnávají 171 000 pracovníků.

Posláním "SDRUŽENÍ" je:

- přispívat formou především koordinačních a iniciačních aktivit k rozvoji severní Moravy a Slezska a jeho přetváření v moderní evropský průmyslový, obchodní, vzdělávací a kulturní region
- vytváření podmínek pro všestrannou spolupráci se zahraničními podniky a organizacemi
- podpora podnikatelských aktivit, vytváření příznivého investičního klimatu, podpora restrukturalizace průmyslu
- vytváření předpokladů pro zlepšování životního prostředí.

Mezi nejvýznamnější realizované aktivity "SDRUŽENÍ" patří:

- založení UNION BANKY, a.s., Ostrava
- založení FREE ZONE Ostrava, a.s.
- založení Sdružení pro výstavbu dálnice D-47
- založení Sdružení pro modernizaci II. železničního koridoru

- účast na řešení projektu komerčního využití letiště Ostrava-Mošnov
- iniciace řešení projektu modernizace energetických zdrojů a sítí.

V roce 1995 jsou "Sdružením" podporovány a koordinovány tyto hlavní rozvojové záměry regionálního charakteru:

- Modernizace II. železničního tranzitního koridoru Rakousko-Břeclav-Přerov-Ostrava-Polsko s odbočnou větví Přerov-Česká Třebová
- Výstavba dálnice D 47 Brno-Ostrava-Polsko
- Rekonstrukce a rozvoj energetické základny regionu
- Rozvoj prostoru letiště Ostrava-Mošnov
- Sklad ropných produktů
- Severojižní propojení evropských plynovodů
- Koordinace řešení regionální dopravy (vzájemná vazba železniční, silniční a letecké dopravy)
- Komplexní informační centrum
- Podpora technologických parků a podnikatelských center.

Sídlo SDRUŽENÍ: Nemocniční 13, 702 00 OSTRAVA

Tel.: 069/ 6116372

069/ 6117222

Fax.: 069/ 6115805

Varianty modernizace Oderské vodní cesty podle Studie přizpůsobení řeky Odry evropskému systému vodních cest

Mgr. inž. Zbigniew Zubrzycki, NAVICENTRUM Wrocław

Na objednávku Ministerstva dopravy a mořského hospodářství a též ochrany prostředí, přírodních zdrojů a lesnictví vypracovala projektová organizace NAVICENTRUM ve Wrocławu „Studii přizpůsobení řeky Odry evropskému systému vodních cest“.

Základním posláním studie bylo hledání odpovědi na otázku - zda je možné Odru zapojit do evropského vnitrozemského dopravního systému na úrovni odpovídající mezinárodním normám a zda je to ekonomické.

Komplexní charakter studie si vyžádal řešení technických, ekologických, organizačních, ekonomických i právních otázek ve spolupráci s vědeckými specialisty, mimo jiné z Gdaňské univerzity, Slezského institutu v Opolí, Institutu ochrany prostředí i z Hydroprojektu Wrocław.

Základní charakteristika Odry

Podle velikosti je Odra druhou největší řekou v Polsku, ale je první

řekou z hlediska dopravního využití. Její délka je 845 km, z toho 742 km v Polsku. V délce 8 km tvoří hranici s Českou republikou a v délce 179 km se Spolkovou republikou Německo.

Připojení Odry k ostatním systémům vodních cest je možné na západ kanály Odra - Spréva a Odra - Havola a na východ vodní cestou Odra - Wisla.

Plocha povodí zaujímá 120 000 km², z toho v Polsku 106 000 km². Patří k řekám chudým na vodu. Střední roční odtok činí cca 16 mld. m³ a v porovnání s Labem je menší o 30 % a s Rýnem až o 50 %. Rovněž objem velkých nádrží, které mohou průtoky Odry posílit ročně o 350 mil. m³ neodpovídá potřebám. Podle stavu regulace a vybudované vodní cesty možno Odru členit do následujících úseků:

- 8 km dlouhý úsek hraniční Odry s ČR.
- 70 km dlouhý úsek horní volně tekoucí Odry od ústí Olše do Koz-

li, kde se na oderskou vodní cestu napojuje Gliwický kanál spojující v délce 41 km přístav Gliwice s Odrou, je omezeně splavný pro malé lodě. Úsek vodní cesty nad Kozlím není prakticky plavebně využíván. Experimentální plavby potvrdily potenciální možnost dopravního využití tohoto úseku.

- 187 km dlouhý úsek Odry od Kozlí po Brzeg Dolny je kanalizován 24 plavebními komorami garantujícími stálou plavební hloubku 1,8 m v plavebním období od 15. 3. do 15. 12.
- 439 km volně tekoucí Odry od stupně Brzeg Dolny do Štětina je charakterizováno plavebními hloubkami závislými na přirozených průtocích doplněných průtoky z retenčních nádrží. Špatný stav regulačních staveb a omezené zdroje pro nadlepšování způsobily zmenšení minimálních hloubek vody zejména na úseku od stupně Brzeg Dolny po ústí řeky Warty, a tím i zkrácení plavebního období. Jedině na úseku od zaústění vodní cesty Odra - Havola do Štětina není plavební provoz ovlivňován.

Technický stav vodní cesty



Delší čas probíhající modernizace kanalizované Odry byla zaměřena na přestavbu jezů a též na rekonstrukce plavebních komor. Práce byly provedeny s vysokým nákladem. Po dokončení rekonstrukcí jezů zbývá provést ještě přestavbu tří jezů. Z důvodů nedostatku prostředků nebyly zahájeny práce na střední a dolní regulované Odře.

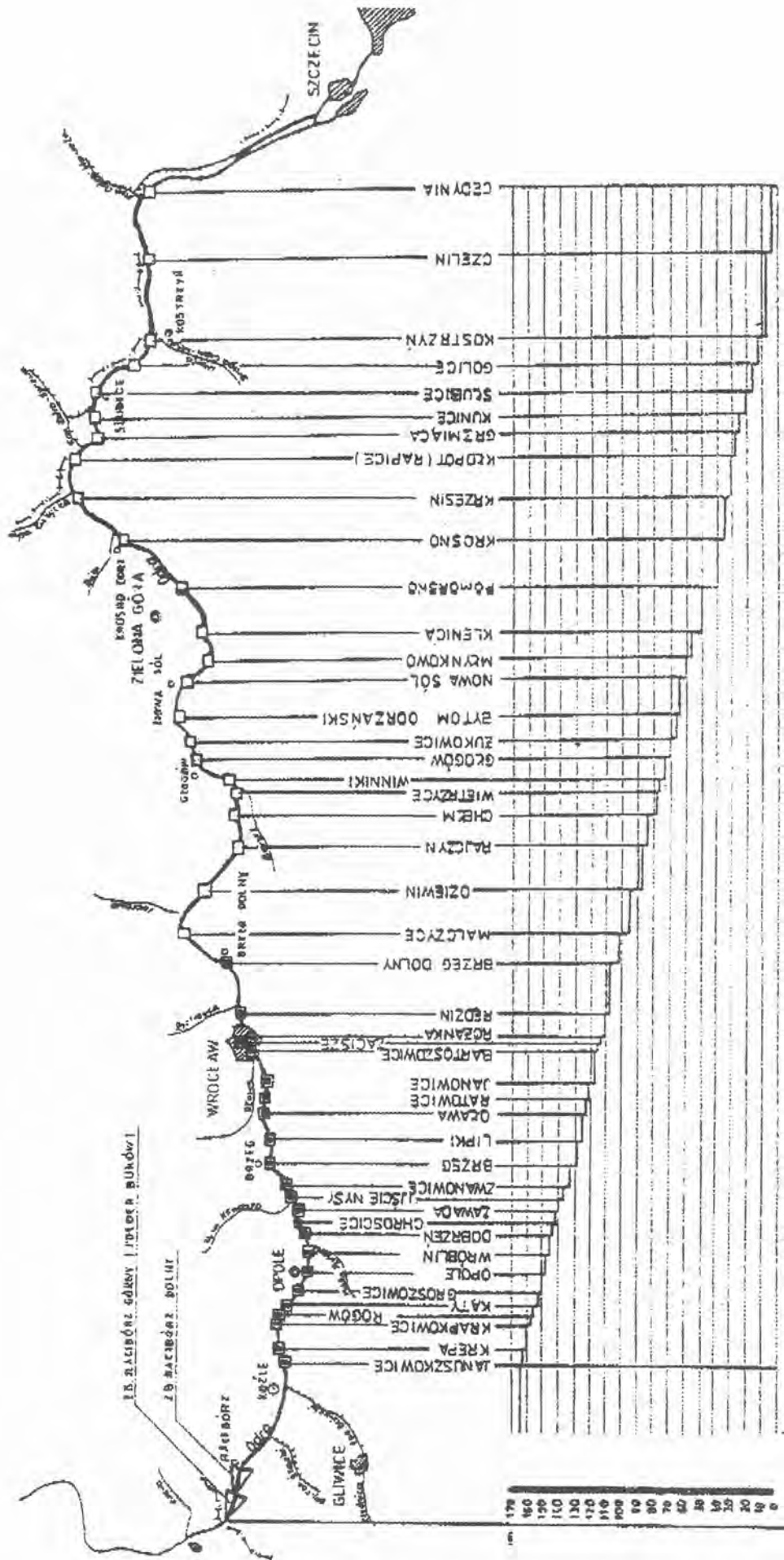
Relativně vysoká dopravní spolehlivost, jakou se podařilo získat díky mnohaletým regulačním a kanalizačním pracím i akumulaci vody v nádržích k nadlepšování průtoků, se řadu let systematicky snižuje vzhledem k zbrzdění rozvoje stavebních a regulačních prací na vodní cestě. To je důvod stálého zhoršování relace



Hlivický průplav

Koncepcie modernizace řeky Odry

-  — existující stupně
-  — projektované stupně



Odra GÓRNA
 projekt ujętowiennid
 Inżynier rzeczno-kanalowy
 1:50,5 km H: 31,15 m
 projekt 5. śluza 120x5000



Plavební komora Dzierzno (foto 2x P. Forman)

mezi velikostí průtoků a plavebními hloubkami zejména na střední regulované Odře. Drastickým příkladem degradace vodní cesty je přerušení kanalizace vodní cesty na stupni v Brzegu Dolnym. V důsledku eroze dna koryta Odry pod plavebním stupněm v Brzegu Dolnym snižuje se hloubka vody na dolním prahu plavební komory a hrozí tak přerušení průběžné plavby. Dodatečné ztížení plavby z téhož důvodu přineslo zařízení koryta u stupně (o 2 m) a jeho zajištění 30 m pod stupněm.

Velký vliv na zhoršení dopravní spolehlivosti i oderské vodní cesty má rovněž suché období v letech 1990 - 1993. V důsledku těchto nepříznivých okolností klesly výkony plavby na Odře od roku 1980 ze 14,1 mil. t na 5,5 mil. t. V nejsušším roce 1993 na úseku Wrocław - Štětín byla plavba prakticky zcela přerušena.

Varianty modernizace cesty

Zapojení Odry do systému evropských vodních cest předpokládá stavbu kvalitativně nové vodní cesty, jejíž parametry budou odpovídat Vb. třídě vodních cest podle klasifikace CEMT z roku 1992.

Ve studii uvedená „cílová“ varianta předpokládá realizaci v délce cca 35 let. V této variantě bylo zahrnuto:

- Splavnění úseku Odry nad Kozlím po hranici s Českou republikou - od stupně Kopytov je vodní cesta vedena částí nádrže Ratiboř s plavební komorou v tělese hráze, následně laterálním kanálem odbočujícím z Odry a vedeným ke stupni Przewoz a dále Odrou ke stupni Kozlí.
- Vybudování druhé řady 19 plavebních komor na existujících plavebních stupních o rozměrech 190 x 12 m.
- Vybudování 23 nových plavebních stupňů počínaje stupněm Malczyce po ústí Warty s plavebními komorami o rozměrech 190 x 12 m.
- Korekce nevyhovujících oblouků řeky.
- Přestavba mnoha silničních a železničních mostů.

Kanalizací uvedeného úseku se získá na celé vodní cestě hloubka 2,5 m. Realizací této varianty vznikne 700 km vodní cesty o roční přepravní kapacitě 52 mil. t zboží. Vzniknou podmínky pro spojení Odry s Dunajem.

Vzdálený horizont relace cílového řešení a s tím spojené nezbytné finanční prostředky odhadnuté na 59,6 bln. Zl. v úrovni cen 1992 vedly ke vzniku „střední“ varianty, která počítá s termínem realizace v roce 2015. Tato varianta počítá na celé

vodní cestě s dosažením minimálně III. třídy vodních cest. Na vyznačených úsecích bude přihlédnuto k použití parametrů cílové varianty. Navržen je takový způsob rekonstrukce, aby každý její krok neznemožnil pozdější realizaci cílového stavu.

V této variantě rekonstrukce se sleduje získání vodní cesty s ještě nejednotnými parametry a s nevelkým prodloužením kanalizovaného úseku o stupně Malczyce a Dzierwin. Pod těmito stupni se předpokládá modernizace a obnova zničených regulačních staveb, korekce oblouků, rekonstrukce erozí postižených úseků a provedení místních průkopů atp. Na stávající kanalizované trati se počítá s rekonstrukcí malých plavebních komor o rozměrech 55 x 9,6 m na parametry alespoň 125 x 12 m. Na stupních, kde je pouze jedna plavební komora bude doplněna druhá komora o rozměrech 190 x 12 x 3,5 m.

Při realizaci „střední“ varianty vznikne modernizovaná vodní cesta se stavbami následujících nejednotných parametrů:

- Na úseku Kozlí - Lubiaż bude tranzitní hloubka 1,8 m po celé plavební období. Bude možné využití lodí s ponorem 1,6 m, šířkou 11,4 m a nosností 800 t.
- Na úseku Lubiaż - ústí Warty bude dosažena tranzitní hloubka 1,7 m a pod tímto úsekem bude tranzitní hloubka 2,0 m

Kapacitní možnosti takto modernizované vodní cesty se odhadují na 27,7 mil. t, což pokryje potřeby předpokládané v roce 2015. Náklady na realizaci této varianty se odhadují na 12 bln. Zl. V této částce jsou též zahrnuty náklady na podíl plavby na realizaci nádrže Ratiboř a Kamieniec Zabkowicki, které garantují dosažení tranzitních hloubek na regulované Odře.

Závěr

Uvedené informace týkající se studie jsou stručné a útržkovité, neboť mají jen naznačit současné představy o koncepci oderské vodní cesty. Celá studie obsahuje širokou analýzu vnějších i vnitřních podmínek, výpočet ztrát a zisků, harmonogram realizace a má posloužit ke vzniku představy o budoucnosti prakticky jediné významné vodní cesty v Polsku.

ZUSAMMENFASSUNG

Varianten der Modernisierung der Oderwasserstraße nach der Studie „Anpassung der Oder zum europäischen Wasserstraßensystem“

Heutige Verhältnisse auf der Oder sind kaum tragbar; besonders die durchgehende Schifffahrt ist infolge des schlechten Standes des regulierten Abschnittes fast unmöglich. Die beendete Studie schlägt also vor:

1) Langfristig (Ausbauzeit 35 Jahre) die Parameter der Klasse Va zwischen tschechischer Grenze und Szczecin zu besichern.

Das bedeutet vor allem:

- Kanalisierung der ganzen regulierten Strecke mit 23 neuen Stufen;
- Ausbau von 19 neuen Schleusen (190 x 12 m) auf dem kanalisiertem Abschnitt;
- Umbau von scharfen Kurven, Brücken usw.

2) Kurzfristig (bis 2015) eine mittlere Variante zu realisieren.

Diese Variante voraussetzt:

- Nur zwei neuen Stufen und Regulierungsmaßnahmen unterhalb von Brzeg Dolny;
- Neue große Schleusen (190 x 12 m) nur dort, wo nur Einzelschleusen am kanalisiertem Abschnitt vorhanden sind - sonst nur kleinere Schleusen (125 x 12 m).

Diese mittlere Variante wird die Benutzung von 11,4 m breiten Schiffen mit begrenzten Tiefgang ermöglichen.

SUMMARY

Variants of the modernization of the Oder waterway according to the study „Securing a compatibility of Oder river with the European waterway system“

Present conditions on the river Oder are very unfavourable - especially the long-distance transport is nearly paralysed by obstacles on the

regulated section. The study that has been finished proposes:

1) In far future (construction time of 35 years) to secure parameters of the class Va. This project contains (before all):

- canalization of the whole regulated section by means of 23 new locks and dams;
- construction of 19 new locks (190 x 12 m) on the canalized section;
- reconstruction of bends, bridges etc.

2) In nearer future (till 2015) to realize the so called „middle solution“ consisting of:

- only two new lock and dams and improving of the remaining part of the regulated section;
- new great locks (190 x 12 m) only at that dams where single locks only are at present; other existing dams ought to be completed by smaller locks only (125 x 12 m);

This „middle solution“ will secure operation of vessels having a beam of 11.4 m and a limited draught.

VYUŽITÍ VODNÍCH CEST PRO PŘEPRAVY HUTNÍCH MATERIÁLŮ

Ing. Jaromír Vlček, Vítkovice, a.s.

Doprava je v rámci provozu hutního podniku jedním z velmi důležitých článků výrobního cyklu, neboť značný přísun surovin, vlastní interní přepravy a následná expedice výroby válcovaného materiálu se nemalou měrou podílejí na výrobních nákladech podniku.

V současné době, kdy v Evropě a prakticky na celém světě byly vybudovány kapacity přesahující současnou spotřebu, představuje boj za zefektivňování výroby a snižování nepříznivých vlivů na životní prostředí ten nejdůležitější faktor pro přežití lidstva.

Vítkovice jako jeden ze tří ostravských podniků s úplným hutnickým cyklem se pochopitelně tomuto tren-

du nevyhýbají. Předpokládáme, že jsou všeobecně známy iniciativy našeho podniku ke splavnění řeky Odry až do Ostravy, popř. zahájení přípravných prací na plavebním spojení Ostravska s Dunajem. Všechny tyto snahy byly zaměřeny na využití té nejefektivnější dopravy pro podnik. Realizace této myšlenky však skončila na nedostatečném zájmu státu na takovéto výstavbě i na nepochopení polské strany při požadavku na regulaci Odry.

Jaká je současná situace ve Vítkovicích - a obdobně i NH Kunčice a TŽ Třinec? Vzhledem k denní výrobě cca 2000 t válcovaného materiálu lze expedici zajistit jen při využívání železniční dopravy buď přímo k odbě-

rateli, nebo s pomocí kombinované přepravy, a to jak s říční (labskou neb výjimečně dunajskou cestou), tak s mořskou dopravou do mimoevropských destinací. V malém měřítku pro exportní destinace využíváme i silniční přepravy.

Válcované výrobky nejsou pro většinu odběratelů materiálem s časově přesně vymezeným termínem dodání a dobou přepravy. Většina zákazníků se zaměřuje především na celkovou co nejefektivnější cenu daného výrobku v místě určení či na hranici ČR. Vzhledem k cenovým relacím vodní, železniční a silniční dopravy do zemí západní Evropy, kdy voda znamená jednoznačně nejnižší náklady, využíváme pro přepravy do západoevrop-

ských námořních i říčních přístavů především osvědčené labské trasy s překladem v Děčíně, Ústí n. L. a Mělníku.

Přepravy profilů, trubek a surového železa jsou řešeny bez technických problémů. Velkou pozornost jsme museli a stále musíme věnovat překládce našeho nejdůležitějšího exportního artiklu - plechů, u kterých dochází dosti často k poškozování hran kovovými vázacími mechanismy a upevňovacími. U těchto přeprav také záleží na kvalitě podkládání plechů na meziskladce i v lodi, aby se vyloučily reklamace pro vlnitost plechu.

Nejdůležitější přepravní směry jsou tyto:

Pro země Beneluxu, severní a jižní Ameriky jde především o přístavy Antwerpy a Brémy, kde jsou cenová nabídka a četnost odjezdů lodí pro zákazníka nejvýhodnější. V posledních letech dochází k omezování přeprav přes přístav Hamburk.

Velkou konkurencí např. pro přepravy do středomořských přístavů jsou možnosti polských přístavů. Zde je jedinou nevýhodou menší počet lodí vyjíždějících s běžným nákladem do celého světa. Pokud však je linka zavedena, je po stránce ekonomické vždy polský přístav pro nás i pro kupující výhodnější. Navíc tu hraje roli i rychlá železniční přeprava z Ostravy do přístavu a praktické zrušení jedné mezipřekládky, což snižuje možnosti poškození.

Využívání dunajské cesty, v minulosti často používané ve směrech do Turecka, Řecka a na Blízký východ, není v současné době tak aktuální jednak vlivem jugoslávské krize a s ní spojených komplikací, jednak i zvýšením cen železničních přeprav na slovenském úseku. Z cenových důvodů rovněž zatím nevyužíváme nabídky lodní přepravy kanálem Rýn-Mohan-Dunaj, i když je tam zaručena trvalá splavnost.

Pro vyšší využití dunajské cesty je velkou konkurencí aktivita slovinského přístavu Koper a chorvatské Rijeki. Oba tyto přístavy zavádějí

služby i dopravní servis pro vzájemný obchod ekonomicky přijatelné.

Charakter válcovaného materiálu (vysoká specifická váha a rozměry) prakticky znemožňuje využívání kontejnerů.

Ani v současnosti, ani ve výhledovém období se nepředpokládá přeprava válcovaného materiálu vodní cestou pro tuzemské zákazníky a Slovensko. Nutnost mezipřekládky a celkové krátké vzdálenosti vodní přepravy do doby vybudování přístavu v Ostravě vylučují.

S ohledem na vzdálenost a především na stávající ceny přeprav předpokládáme, že ani případný přístav v Hodoníně by podstatně ekonomicky nezměnil názor na využití dunajské cesty.

Posledním využívaným druhem přepravy jsou nákladní auta a návoze. Srovnání železničních tarifů a nákladů na silniční přepravy mluví v relacích do Německa a Beneluxu zcela ve prospěch silničních přeprav i při současných čekacích dobách na hranicích. Navíc k tomu přistupuje celková rychlost dodání zboží, a to především z důvodů urychlení koloběhu plateb. V našich podmínkách přepravujeme hlavně profily a trubky do délky 14 m a plechy do šířky 2,5 m.

Ve zvyšování rozsahu silničních přeprav nám brání především kapacita výpraven, a to jak po stránce technické, tak i po stránce administrativní (vypisování dokladů, celní záležitosti apod.).

Na závěr musíme zdůraznit, že velmi často při návštěvách jiných válcoven i našich odběratelů závidíme přímý přístup na vodní cestu. V našich podmínkách i v dohledné budoucnosti musíme počítat se dvěma stávajícími základními možnostmi expedice a ty pak vylepšovat natolik, aby nedocházelo k reklamacím ať už pro poškození překládkou, nebo pro přílišný výskyt rezu způsobený délkou přepravy a skladování. Důležitou podmínkou je udržení tarifů, aby přepravní náklady nezatěžovaly nadměrně

celkovou cenu u finálního odběratele, a tím nekomplikovaly prodejnost hutního materiálu.

ZUSAMMENFASSUNG

Ausnutzung der Wasserstraßen für den Transport von metallurgischen Erzeugnissen

Vitkovice AG stellt eine der drei Eisenhütten mit komplettem Produktionszyklus in Ostrava dar. Tägliche Produktion von Walzmaterialien in Vitkovice AG beträgt 2000 t. Die Benutzung der billigen Binnenschifffahrt ist deswegen sehr aktuell und für die Konkurrenzfähigkeit dieser AG besonders wichtig. Die Aktivität dieser AG im Bereich der Vorbereitung des Wasserstraßenanschlusses von Ostrava ist bekannt. Zur Zeit wird jedoch für den Export von metallurgischen Erzeugnissen dieser AG nur die Elbewasserstraße benutzt; dabei ist es freilich notwendig, Eisenbahntransport zwischen Ostrava und Elbehäfen (Děčín, Ústí, Mělnik) auszunutzen.

SUMMARY

Utilization of inland shipping for the transport of metallurgical products

Vitkovice, joint stock company, is one of the three iron works with complete production cycle in Ostrava. 2000 tons of steel are produced by roll stands of this factory daily. Utilization of cheap transport rates of inland shipping is therefore for this company (as well as for its ability of competition) very important. The company is therefore interested in the construction of a connection of Ostrava with the network of European waterways. At the time being, only the Elbe waterway can be used. The inland ports on this river (Děčín, Ústí, Mělnik) can be from Ostrava reached by railway transport only.

VÝZNAM VODNÍ CESTY D-O-L PRO REGION OSTRAVSKA

Ing. Ivan Jendrulek, Třinecké železářny, a.s.

Význam přímého propojení Dunaje, Odry a Labe po vodě pro Českou republiku asi netřeba zdůrazňovat. Jeho realizace umožní přímé spojení po vodě k mořím na severu i jihu, umožní přímé vodní spojení s rozsáhlými územími západní i východní Evropy. Pro orientaci uvádím, že podle časopisu Doprava je v SRN podíl vodní dopravy na přepravních výkonech 20 %, zatímco u nás jen 3,8 %. Ostravsko je region se silnou přepravní zátěží zejména hromadných substrátů, ale i kusového zboží. Toto množství lze odhadnout na 30-35 mil. tun, což je asi 30-35 % z celkového přepraveného objemu celé ČR po železnici v roce 1994. Proto má vybudování průplavu D-O-L pro tento region ještě větší význam než pro ostatní části republiky.

Na malém území ostravského regionu je koncentrována obrovská přepravní potřeba, která bude přetrvávat i v budoucích letech. Ať chceme, či nechceme, uhlí se v regionu bude těžit ještě hodně dlouho, hutní podniky, cementárny a chemické podniky zřejmě budou fungovat v regionu i nadále.

Při posuzování výhodnosti vodní cesty D-O-L nutno rovněž přihlídnout k tomu, že v současné době chybí konkurence monopolnímu pře-

pravnímu systému - železnici. Hromadná potřeba surovin a materiálu stejně tak jako přeprava uhlí a cementu nevyžaduje rychlost - tyto materiály jsou přímo předurčeny pro přepravu po vodě. Spojení regionu po vodě s Labem, Odrou a Dunajem zajistí přepravní toky ve všech žádoucích směrech a umožní volbu levných variant přepravy.

Konkrétně umožní např. směřování přísunu rud vodní cestou z východu i ze zámoří všemi třemi alternativami (Rotterdam, Constanta i Štětín). Stejně možnosti se naskýtají i při exportu, a to nejen do zámoří. Svůj význam má i částečná realizace vodní cesty - např. splavnění Odry do ČR nebo Moravy do Hodonína. I částečné využití by znamenalo významné zlevnění dopravy surovin a zboží od zámořských přístavů i opačně. Zejména splavněním Odry do ČR by se mohla využít prakticky celá síť vnitroněmeckých vodních cest (mj. v SRN bude do r. 2012 investováno více než 30 mld. DEM). Tato cesta by mohla být využita především pro export produkce regionu, zejména válcovaných výrobků, produktů chemického průmyslu a cementu.

Nezanedbatelná by byla rovněž možnost alternativního importu ropy a ropných produktů říčními tankery,

této alternativě nutno přikládat strategický význam z celostátního hlediska.

I bez komplikovaných propočtů je možno vycházet z faktu, že ve světě je vodní doprava vždy levnější než železniční, která je navíc směřována přes více států, což ji s ohledem na tarifní politiku drah těchto států dále prodražuje. Pokud by byla zvažována šance dovážet rudu z Krivovžorské rudné báze říčně mořskými loděmi přímo do Hodonína a zároveň byla vzata v úvahu myšlenka vyššího využití přístavu Constanta pro dovoz rudy ze zámoří (lze přivést až 120 kt v jedné dávce), je možné uvažovat (při zajištění technických podmínek pro tuto přepravu) o tom, že minimálně polovina dodávek těchto rud by byla vedena vodními cestami proti proudu Dunaje a Moravy.

A to není vůbec zvažováno, že tuto rudu lze dopravovat rovněž z Rotterdamu, Antwerpu, popř. z Brém, i když v dnešní době je nutno tyto přístavy brát spíše jako dražší. Ale co neudělá konkurence: z praxe lze uvést mnoho případů prudkého poklesu cen za dopravu a překlad z tohoto důvodu. Je však třeba jednat rychle, neboť Poláci zajišťují investiční krytí na dobudování rudného přístavu v Severním přístavu Gdaňsk a pro realizaci této

Tab. 1 Možné výnosy vodní cesty - úspory přepravců

ROK	1995		2000	
	tarif Kč/t ²⁾	reálná cena Kč/t	tarif Kč/t ³⁾	reálná cena Kč/t
1. Přepravné Třinec Bratislava příst. přes Břeclav - železnice ¹⁾	360	200	580	420
2. Přepravné Třinec - Hodonín - železnice	145	100	230	185
3. Přepravné Hodonín - Bratislava vodní cesta	80	80	100	100
4. Součet železnice a vodní cesta (2+3)	225	180	330	285
Rozdíl železnice - kombinace železnice - vodní cesta (1-4)	135	20	250	135

Poznámka:

- 1) Jde o výhodnější variantu přepravy do Bratislavy (méně výhodná je přes Čadcu).
- 2) Jde o součet tarifů ČD a ŽSR.
- 3) U železniční dopravy je předpokládán 10 % meziroční nárůst při zachování absolutního rozdílu tarif - smluvní cena.

akce provádějí mohutnou kampaň i na Ostravsku.

Totéž, i když v menším měřítku, se týká i exportu. Třinecké železářny např. ještě v roce 1990-1991 exportovaly přes přístav Bratislava cca 340 kt válcovaných výrobků ročně. Pravda, ceny dopravného na železnici do slovinských a chorvatských přístavů od této doby silně poklesly, takže tato cesta je nyní levnější než tehdejší dunajská, předpokládám však, že i na vodní cestě jsou značné ekonomické rezervy, které při působení konkurence dokáží snížit náklady, a tím i sazby za říční přepravu na ještě nižší úroveň.

Podceňuje se rovněž fakt, že existence přístavu Hodonín při vybudování vodní cesty Hodonín - Dunaj s velkou pravděpodobností přeměruje současnou tranzitní přepravu z Polska, vhodnou pro říční provoz, na tento přístav. Tyto úvahy by měly být podporovány zejména dvěma faktory, tj. vybudováním koridoru sever - jih (Petrovice - Břeclav), což podstatně zvýší propustnost této trasy pro nákladní dopravu (koridor vede přes Hodonín) a dále skutečností, že do Bratislavy nutno z Polska vést tranzit vždy přes dva státy (ČR a Slovensko), a to, jak bylo uvedeno již dříve, výrazně zdražuje železniční dopravu. Proto odhady o možných objemech, které lze převést na vodní dopravu (ve výši 10, resp. 5 % z železniční dopravy, což bylo uvedeno v nedávno dokončené studii Transconsultu), stejně tak jako představy, že vybudování přístavu Hodonín nezvýší objem tranzitní dopravy po železnici do a z Polska, nutno považovat za silně pesimistické.

Vybudování železničního koridoru II by tedy nemělo být vzájemnou konkurencí mezi železnici a vodní dopravou, ale realizace obou akcí by měla jejich využití spíše podporovat, neboť Hodonín, jak už bylo uvedeno, leží v ose již zmíněného koridoru a tento fakt by významnou měrou přeměroval tranzitní dopravu sever - jih na trasu železničního koridoru.

Jako příklad výhodnosti vodní cesty proti dopravě železniční lze uvést již dříve vypracované porovnání obou druhů přeprav v úseku Hodonín - Bratislava (viz tabulka I). Dá se zhruba předpokládat přímá úměra přínosů v závislosti na přepravovaném objemu a délce přepravy po vodě i pro

další úseky předpokládaných vodních cest. U níže uvedeného případu jde o orientační údaje a východisko trasy je žel. stanice Třinec.

Sazba za překlad není zahrnuta, neboť je předpokládána stejná hodnota jako v přístavu Bratislava. Pokud budou v Hodoníně stanoveny preferenční sazby za překlad, očekávaný efekt bude přiměřeně vyšší.

Z výše uvedeného vyplývá, že pouze vybudování a provozování části průplavu D-O-L v trase Dunaj-Hodonín může pro tuzemské podniky znamenat přínos z předpokládaných přeprav:

$3\ 600\ 000\ t \times 135 = 486\ \text{mil. Kč/rok.}$

Tento přínos nutno považovat za minimální, neboť všechny podniky nemají smluvní ceny na železnici a tranzit po železnici do Bratislavy přes ČR a SR je pro ně značně dražší než přepravné použité v tabulce I.

Pokud vycházíme ze strážlivých odhadů potřeb a produkce zboží, surovin a materiálu, pak lze předpokádat, že po vodě by mohlo být přepraveno 2 - 4 mil. tun rud, 1 - 1,5 mil. tun válcovaného materiálu, 0,5-1 mil. tun uhlí a koksu, 300 tis. tun cementu, dále kovový odpad, těžké strojírenské výrobky, automobily, chemické produkty rovněž ve výši 300 tis. tun. Netroufám si ani přibližně určit potřebu přepravy stavebních materiálů, dřeva a dalších potřeb a produktů regionu. Lze s jistou pravděpodobností stanovit, že minimální přepravní potřeba regionu v obou směrech činí cca 5,0 mil. tun, maximální 7 mil. tun. Nutno zdůraznit, že uvedená čísla představují strážlivou potřebu regionu pro přepravu po vodě a nezahrnují tranzit po úplném ukončení vodní cesty D-O-L, který by nesporně celkovou sumu přepraveného materiálu významně zvýšil. Na tomto místě třeba zdůraznit, že průplav D-O-L má význam zejména pro mezinárodní a tranzitní přepravu. Nezanedbatelné budou rovněž přepravy vycházející z potřeb dalších podniků mimo uvažovaný region, z nichž některé (např. štěrkopisky ze Střední Moravy a jiné) nelze považovat za nevýznamné.

Myslím, že s odpovědnou přípravou na komplexní řešení vodní cesty a napojením zdejšího regionu a dalších území na Dunaj, Labe a Odru je nejvyšší čas začít. Je třeba upozornit,

že propojením severu a jihu se intenzivně zabývají naši sousedé - Slováci, kteří chtějí dokončit vážskou kaskádu a propojit vodní cestu na Polsko.

Závěrem je nutné uvést ještě další fakta: Realizace vodní cesty umožní rozvoj regionu a dalších území přilehlých k vodní cestě při citlivém začlenění vodní cesty do krajiny a respektování přírodních zákonitostí při projekci, výstavbě a užití lze konstatovat, že realizace D-O-L a vyvolaných investic bude znamenat nesporný ekologický přínos pro okolní krajinu. Pro praktické příklady nemusíme chodit daleko - stačí podrobné seznámení s již vybudovaným průplavem Rýn - Mohan - Dunaj.

ZUSAMMENFASSUNG

Bedeutung der Donau - Oder - Elbe-Wasserstraße für die Region von Ostrava

Die Region von Ostrava stellt einen Schwerpunkt des Gütertransportes in der ČR dar. Die Realisierung der D-O-E-Wasserstraße hat also für diese Region eine entscheidende Bedeutung. Man kann voraussetzen, daß eine Transportmenge von mindestens 5 Mio. t/Jahr (oder sogar 7 Mio. t/Jahr) von Export - und Importverkehr die künftige Wasserstraße übernehmen kann. Dazu kann man mit bedeutenden Transittransporten rechnen.

SUMMARY

Importance of the D-O-E waterway for the region of Ostrava

The region of Ostrava can be considered as the main centre of cargo transport in the Czech Republic. The future D-O-E connection will have - therefore - an extraordinary importance for this region. A yearly volume of 5 mil. tons (or even 7 mil. tons) of export and import traffic (coal, iron, ore, steel etc.) can be transferred to this waterway. Additionally, a substantial part of transit transport can be taken over.

Variantní řešení vodní cesty D-O-L v úseku Dunaj-Hodonín

Ing. Jiří Čuba, Aquatis
Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Nadace vodních cest

Zhodnocení dosavadního vývoje koncepce vodní cesty

Základním faktorem v návrhu trasy i podélného profilu první etapy vodní cesty D-O-L mezi Dunajem a oblastí jižní Moravy je volba místa, kde má vodní cesta odbočit z Dunaje, resp. rozhodnutí, po kterém břehu Moravy má být vedena. Prakticky se nabízejí dvě alternativy - tj. buď odbočení ve Vídni (čtvrť Lobau), nebo při ústí řeky Moravy u Devína. Volba výsledné alternativy je ovlivňována jednak technickými, jednak politickými aspekty.

Z technického hlediska je vhodnější situovat odbočení do Vídně (Lobau), a to z těchto důvodů:

1. Vzhledem ke značnému sklonu Dunaje se pohybují hladiny v profilu Lobau v průměru o 15 m výše než v profilu Devín. Průplav odbočující u Lobau nemusí tedy překonávat tak velký rozdíl hladin, což se projeví úsporou jedné až dvou plavebních komor.

2. Vodní cesta má mít i významnou vodohospodářskou funkci, tj. má sloužit k převádění dunajské vody do oblastí s napjatou vodohospodářskou bilancí (jižní Morava, Záhorie). Tato funkce je reálná pouze za předpokladu separace relativně kvalitní vody z Dunaje a znečištěné vody v Moravě, jak bylo prokázáno řadou studií [1]. Těto základní podmínce profil Lobau plně vyhovuje, zatímco profil Devín nikoliv; zpětné přečerpávání v trase vyúsťující u Devína by znamenalo pouze vícenásobnou recirkulaci vody z řeky Moravy a vážně by ohrozilo kvalitativní bilanci v řece.

3. Odbočení v profilu Lobau je zcela nezávislé na výstavbě dalších energeticko-plavebních stupňů na Dunaji, zatímco devínská alternativa je reálná pouze za předpokladu zřízení vodního díla Wolfsthal-Bratislava pod ústím Moravy (nemá-li být vzdutí tohoto vodního díla prozatím nahrazeno provizorním stupněm ve výústní trati řeky Moravy). Vzhledem k zatím ne-

známému termínu výstavby vodního díla Wolfsthal-Bratislava či dokonce s ohledem na nevyjasněnou otázku, bude-li vůbec realizováno (existují totiž také varianty využití vodní energie Dunaje i bez tohoto vodního díla, např. se stupněm nad ústím Moravy v blízkosti Hainburgu), znamenala by dnes volba devínské alternativy prakticky zablokování výstavby první etapy na neurčitou, v každém případě však dlouhou dobu.

4. Jistou výhodou profilu Lobau je i to, že výústní trať vodní cesty D-O-L, včetně přístavu Lobau na jejím počátku, již byla těsně před druhou světovou válkou vybudována, takže může být výstavbou vodní cesty v této trase zhodnocena (i když jen částečně, neboť velká část vyhloubeného průplavu se v průběhu let proměnila ve vyhledávanou rekreační oblast).

Určitou roli hraje z technického - či spíše provozního - hlediska i to, jak volba alternativy vyústění ovlivní přepravní vzdálenosti v dálkových přepravách mezi přístavy na propojení D-O-L a Dunajem. Vídeňská alternativa je výhodnější pro přepravy směřující na horní Dunaj a Rýn, devínská naopak pro přepravy k dolnímu Dunaji a Černému moři. Vzhledem k tomu, že druhá skupina přeprav bude podle existujících prognóz významnější, svědčí toto kritérium (jako jediné) spíše pro devínskou alternativu. Ve srovnání s předchozími argumenty, podporujícími naopak jednoznačně vídeňskou alternativu, nemá však tato skutečnost rozhodující váhu.

Politická hlediska se projevují jednak zájmem či nezájmem příslušného státu o vedení vodní cesty po svém území a o využití z toho plynoucích výhod (komparativní výhody z hlediska lokalizační strategie a podpory rozvoje hospodářství v přílehlé oblasti), jednak snahami o přiblížení křižovatky vodních cest, která se odbočením průplavu vytvoří, k přístavním kapacitám na vlastním úze-

mi, jejichž rozvoj by mohl být blízkostí této křižovatky příznivě stimulován. Prakticky jde o konkurenci přístavů Vídeň a Bratislava. Je ovšem nutno konstatovat, že souvislost mezi alternativním odbočením vodní cesty D-O-L a rozvojem jednoho či druhého přístavu se přeceňuje, resp. že se v tomto případě uplatňují spíše emocionální a nikoliv racionální přístupy. Parametry Dunaje a vodní cesty D-O-L mají být totiž zcela totožné (až na přípustnou velikost tlačných souprav), takže se na obou vodních cestách bude používat stejných typů plavidel a nevzniknou nároky na překlad v místě odbočení vodní cesty.

Velmi poučná je rekapitulace historického vývoje projektu vodní cesty D-O-L zaměřená na to, jak se politická hlediska v různých obdobích uplatňovala:

- a) při zpracování prvního moderního projektu vodní cesty po vydání tzv. vodocestného zákona v bývalém Rakousku-Uhersku roku 1901 svědčila politická i technická hlediska shodně pro vídeňskou alternativu; trasa vodní cesty nikde neprotínala žádné cizí území a neprotínala ani uherské (dnes slovenské) území - dokonce se jej ani nedotýkala;
- b) po vzniku první republiky převládla politická hlediska nad technickými a trasa byla od Lanžhota k jihu přeložena na levý břeh Moravy, takže trasa protínala Záhorie, byla vyústěna u Devína a zcela míjela území Rakouska;
- c) po "anšlusu" Rakouska Německem, vzniku protektorátu a samostatného Slovenského státu převzaly iniciativu plně německé úřady a prosadily opět technicky výhodnou vídeňskou alternativu. Slovenský stát ostatně ztratil jakýkoliv zájem o vedení vodní cesty po svém území. V tomto období byla také zahájena konkrétní výstavba v trase vídeňské alternativy - byl rozestavěn úsek asi 6 km dlouhý. Přibližně stejně

dlouhý úsek byl vybudován i na opačném konci propojení od Odry, resp. od Hlivického průplavu;

- d) po obnovení ČSR v roce 1945 se historie opakovala - byla opět preferována politická hlediska a trasa se opět vrátila do devínské alternativy;
- e) během jednání na mezinárodní úrovni v sedmdesátých a osmdesátých letech (v orgánech EHK/OSN v Ženevě) požadovala rakouská strana, aby byla zvážena i vídeňská alternativa. Výsledkem těchto jednání byl kompromis, spočívající ve vedení vodní cesty po československém území od Devína a v návrhu sekundární odbočky od Záhorské Vsi a Angern do Lobau.

V podstatě tedy vývoj dospěl k myšlence dvojitého vyústění - jak u Vídně, tak v Devíne. Po rozpadu ČSFR v závěru roku 1992 se však politické klima opět změnilo a ukázalo se, že dané řešení je značně problematické, a to z těchto důvodů:

1. Vodní cesta mezi Dunajem a Hodonínem je vedena po území tří států, jejichž zájmy nejsou zcela identické, takže rychlé dosažení dohody o rychlém zahájení výstavby je sotva schůdné. V této souvislosti není bez zajímavosti poznatek, že vodní cesta byla nejbližší ke své realizaci - popř. byla dokonce rozestavěna - v obdobích, kdy její trasa ležela na území jediného státu (v době býv. Rakousko-Uherska či v době německé okupace Rakouska a českých zemí).
2. Dvojí vyústění vodní cesty je nesporně nákladné, takže v první etapě bude nutné omezit investice na realizaci pouze jedné alternativy a druhou zatím časově odsunout. Vychází tedy otázka, která z obou variant má být pokládána za prioritní. Navíc je situace komplikována skutečností, že vídeňská alternativa již neprobíhá v důsledku zmíněného kompromisu výlučně po rakouském území, nýbrž přechází v trase Angern - Záhorská Ves - Jakubov na slovenské území, takže při volbě této technicky vhodnější varianty se problém tří států na trase první etapy neodstraní.
3. Rozdílnost stanovisek všech tří

stran je značná a může být charakterizována takto:

- rakouská strana preferuje jednoznačně prioritní výstavbu vídeňské alternativy;

- z hlediska české strany by mohlo být po rozpadu federace stanovisko v podstatě indiferentní; s ohledem na popsané posouzení obou alternativ a zejména vzhledem k nebezpečí odkladů realizace devínské alternativy (bude-li slovenská strana nadále trvat na požadavku současné výstavby vodního díla Wolfsthal-Bratislava na Dunaji) se však mínění jednoznačně přiklání k vídeňské alternativě;

- stanovisko slovenské strany je zatím nejasné, resp. nejednotné. Vycházíme-li z oficiálních vyjádření odpovědných bratislavských ministerstev, kolísá toto stanovisko od zcela negativního postoje k vodní cestě D-O-L při současné jednoznačné preferenci vážské vodní cesty a jejího průplavního spojení k Odře či Visle [2], přes podmiňování výstavby první etapy vodní cesty realizací vodního díla Wolfsthal-Bratislava a její omezení pouze na devínskou větev [3] až po nezájem. Pozitivní vztah k realizaci mají ovšem regionální orgány, zastupující města a okresy v oblasti Záhoria, které zřejmě velmi dobře chápou šance, spojené s hospodářským rozvojem v oblasti slovenského úseku vodní cesty.

4. Současné oficiálně platné řešení je zbytečně nákladné i proto, že přesunem vodní cesty mezi lokalitami Kúty a Devínské Jazero na popud ochránců přírody z řeky Moravy do souběžného průplavu se vídeňská větev značně a zbytečně komplikuje, neboť musí křížovat nízké území mezi Jakubovem a Záhorskou Vsí poměrně vysokým dokonale těsněným násypem a poté mimoúrovňově i řeku Moravu 900 m dlouhým akvaduktem. Krátký úsek Jakubov - Záhorská Ves - Angern je tedy nejnákladnější součástí vodní cesty mezi Dunajem a Hodonínem: představuje jen 10 % její celkové délky, podílí se však na celkových investičních nákladech více než 40 %.

Ve snaze o eliminaci nevýhod současného řešení zpracovali autoři

studii variantního řešení s těmito cíli:

1. Navrhnout trasu používající jen rakouské a české území a vyžadující tedy jen dvoustranná mezinárodní jednání.
2. Vyloučit komplikované prvky řešení (akvadukt přes Moravu, vysoké násypy).
3. Zachovat možnost připojení překladišť na slovenském území k vodní cestě - pokud si to bude slovenská strana přát - a vyjít tak vstříc regionálním zájmům v oblasti Záhoria.
4. Zachovat možnost pozdější dostavby devínské alternativy, pokud o ni projeví slovenská strana zájem.

Technické řešení

Navrhovaná rakousko-česká varianta (obr. 1, 2) navazuje na plavební kanál Vídeň - Angern an der March směrově i výškově, tj. s hydrostatickou hladinou na kótě 151,5 m n. J. To odpovídá variantě 3.5 podle platné rakouské studie [4].

Směrově přechází trasa u Angern an der March do trasy železniční tratě Vídeň-Břeclav, pro niž je navržena souběžná přeložka. U lokality Wutzelberg opouští vodní cesta drážní těleso a pokračuje paralelně s ním okolo lokalit Stillfried a Grub an der March v celkové délce asi 10 km.

V trase železniční přeložky je navržen i cca 700 m dlouhý železniční tunel, který protíná výběžky vysokého terénu.

V případě, že by se nepodařilo záměry na železnici a na vodní cestě vzájemně koordinovat a uvolnit tak pro vodní cestu koridor, naskýtají se další dvě náhradní varianty. Rozhodnutí mezi doporučeným řešením a variantami by si vyžádalo hlubší porovnání a mohlo by být uskutečněno v případě zájmu o realizaci, resp. při stanovení podrobných nákladů. Je ovšem nutno zdůraznit, že navržená přeložka železnice má širší význam než pouze uvolnit prostor pro vedení průplavu. V daném úseku se totiž počítá s úpravou pro traťovou rychlost 200 km/h a radikální rektifikace existujících poloměrů zakřivení je stejně nutná.

V dalším průběhu trasy vodní cesty je navrhováno mírné odklonění železnice západním směrem, což si vyžaduje další asi 4 km dlouhou



VÝROBNÍ PROGRAM

kolečnice
válcovaný drát
betonářské oceli hladké i žebírkové
jemná a střední tyčová ocel
nosníky
úhelníky rovnoramenné i nerovnoramenné
drobné kolejivo
odlitky ze šedé litiny a ocelolitiny
výrobky strojírenské metalurgie
granulovaná drť



TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, AS.

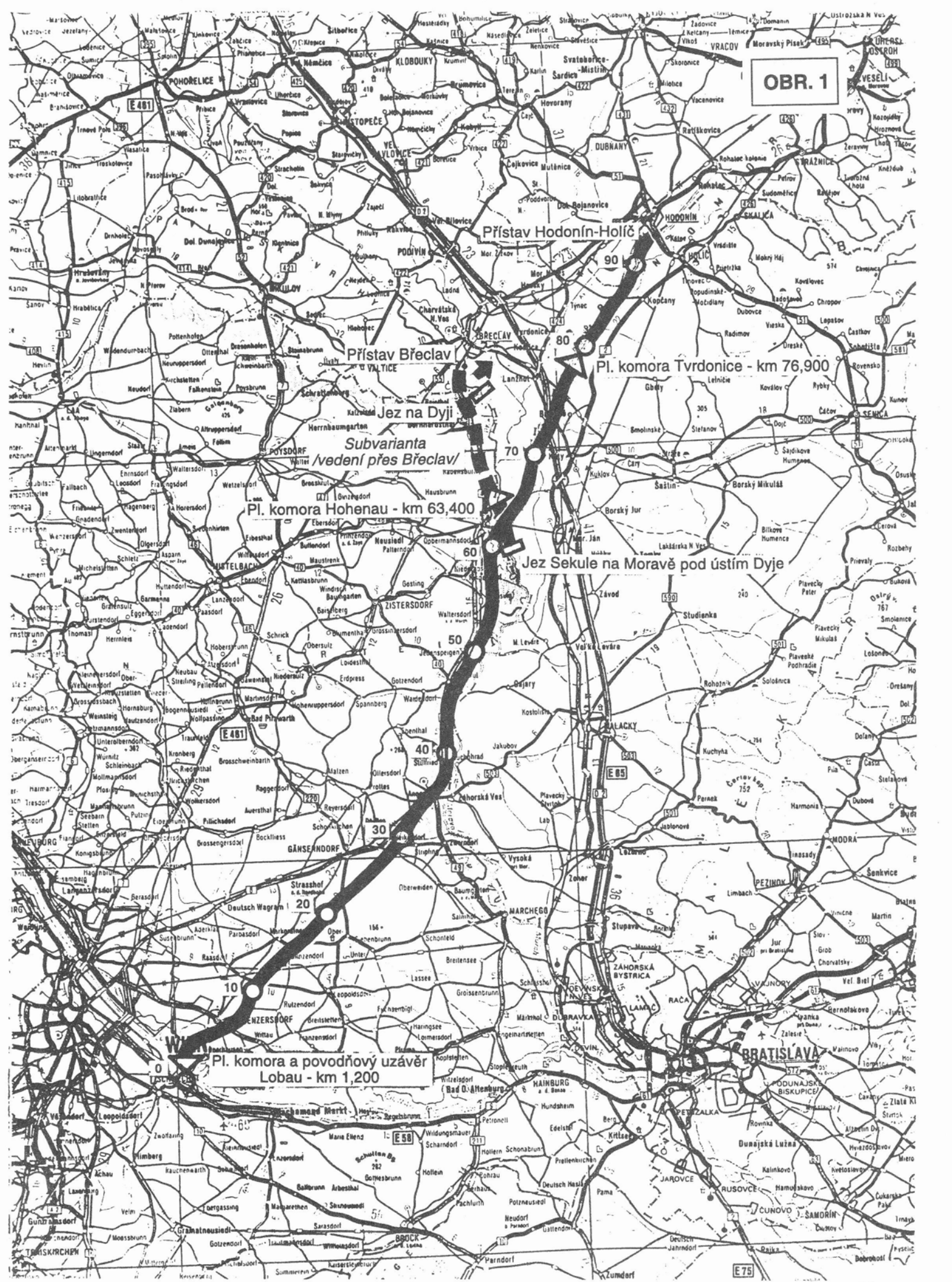
CZ 739 70 Třinec tel.: 0659/411 11 fax: 0659/218 31 tlx. 52211 trzel c

ZNOVUOTEVŘENÍ BAŤOVA KANÁLU 27. 5. 1995

Foto: V. Komárek



OBR. 1



Přístav Hodonín-Holíč

Přístav Břeclav

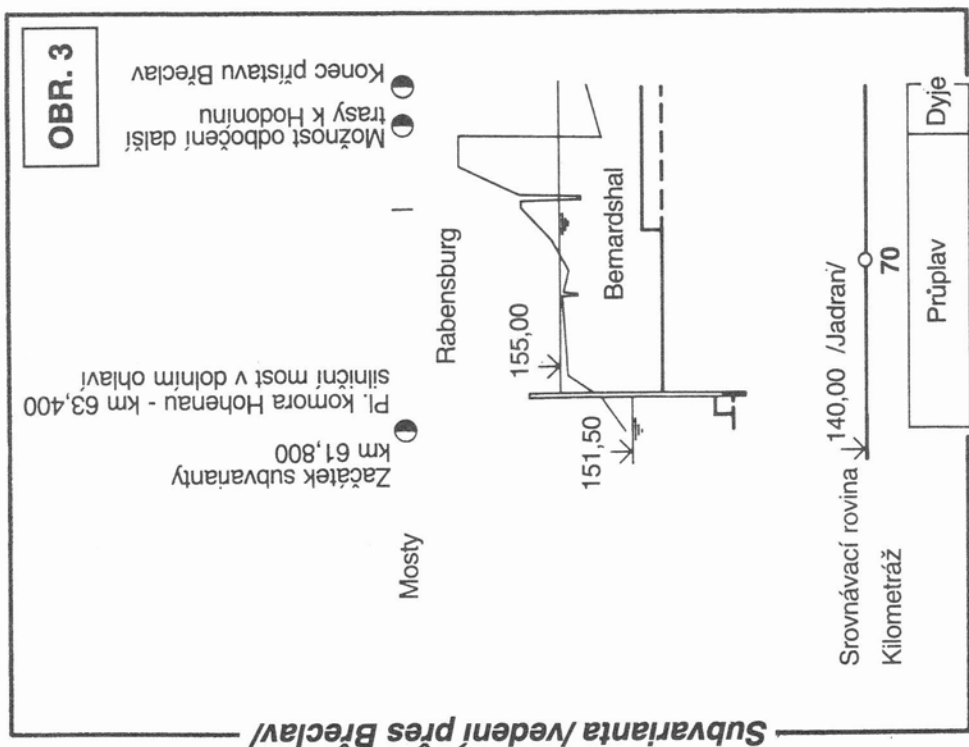
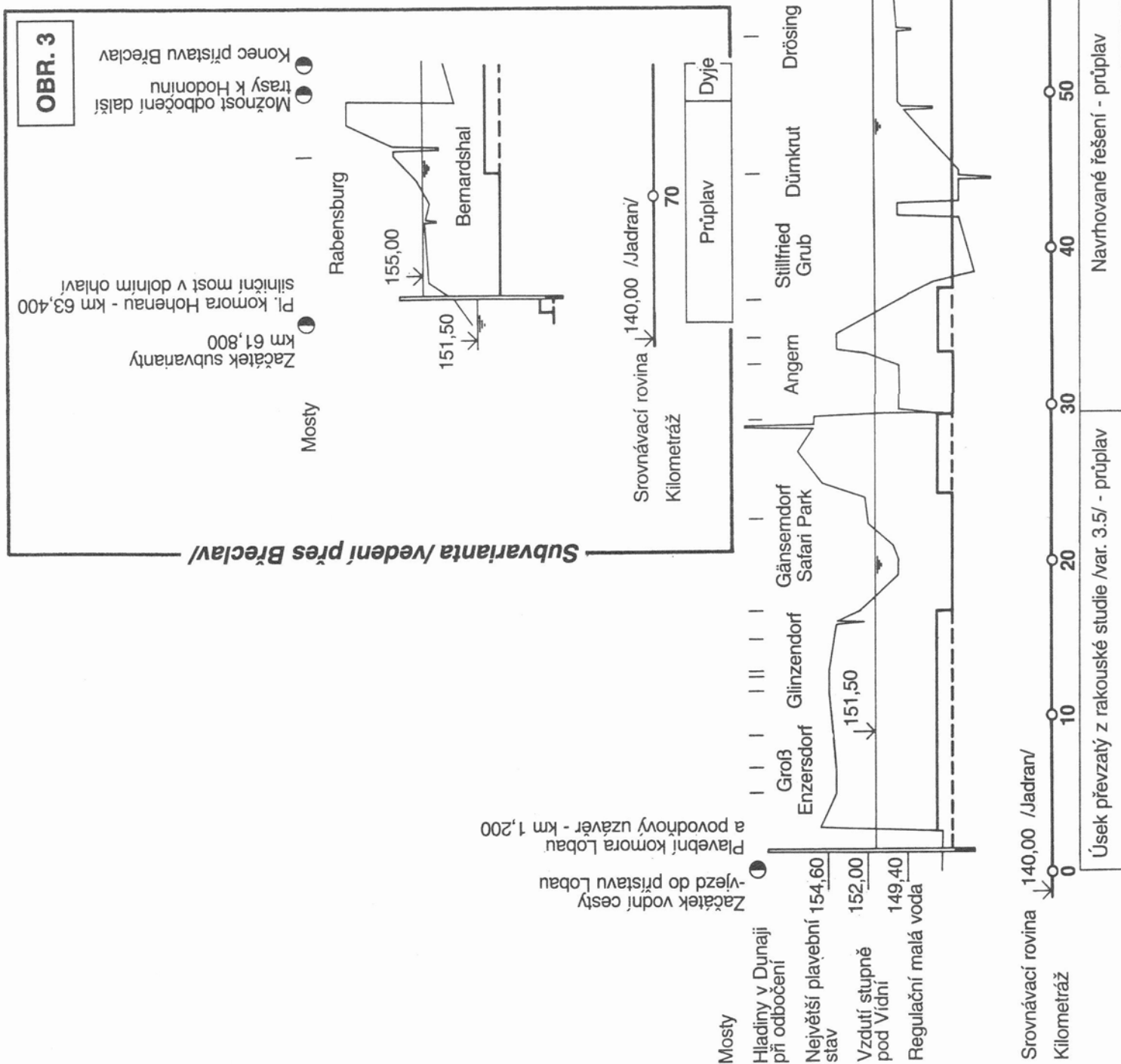
Jez na Dyji

Subvarianta vedení přes Břeclav

Přístav Hohenau - km 63,400

Jez Sekule na Morávě pod ústím Dyje

Přístav a povodňový uzávěr Lobau - km 1,200



přeložku, která současně zlepší směrové poměry na železnici. Zhruba v km 44,0 souběh obou dopravních cest končí a vodní cesta se odklání východním směrem, aby obešla část obce Dürnkrot. Poté táhlým obloukem sleduje opět trať, avšak již ve větší vzdálenosti. Zhruba v km 58,0 se otáčí doprava a připojuje se ke korytu Moravy těsně pod ústím Dyje. Zde je možno ukončit průplavní úsek a navázat na dosavadní trasu vodní cesty vedenou řekou Moravou.

Od doposud platného řešení se kanalizování příslušného úseku Moravy neliší z hlediska trasy prakticky vůbec, změn by však doznal podélný profil. Namísto jezu u Kút s hladinou 153,0 m n.m. by byl zřízen jez pod ústím Dyje s hladinou na kótě pouze 151,5 m n.m. Vzdutá hladina v řece by byla o něco vyšší nebo stejná jako za současného stavu, kdy je udržována provizorními jezy či stupni, a to až po provizorní balvanitý stupeň nad mostem silnice Lanžhot-Kúty. Určitým problémem by bylo napojení na zdrž stupně Tvrdonice, který by bylo třeba posunout o něco níže po proudu a doplnit krátkým laterálním průplavem, vedeným buď po levém (slovenském) břehu od zmíněného balvanitého stupně až nad most hlavní trati Břeclav-Bratislava, nebo po pravém břehu na území ČR od tohoto železničního mostu k nejbližší konkávě toku. V obou případech by bylo výhodou, že by zdvižení železničního mostu a přilehlých traťových úseků nemuselo být tak citelné jako při současném řešení. Pravobřežní varianta laterálního průplavu by si vyžádala snížení hladin nad balvanitým stupněm asi o 1,5 m, což by bylo nutno kompenzovat opatřením, umožňujícím umělou infiltraci do nevelké dotčené oblasti lužních lesů.

Z popisu vyplývá, že trasa sice zcela míjí slovenské území (s výjimkou laterálního průplavu u stupně Tvrdonice, pokud by byla zvolena jeho levobřežní varianta), používá však hraničního úseku Moravy, jejíž levý břeh je slovenský. Nutnost jednání se slovenskou stranou by se tedy v této variantě zcela nevyloučila, jednalo by se však pouze o zajištění souhlasu se vzdutím nad jezy pod ústím Dyje a u Tvrdonic, což je záležitostí více méně lokálního rázu. Na druhé straně má toto řešení výhodu, že umožňuje zřízení překladišť (přístavů) v Brod-

ském a Holiči a tedy i uspokojení zájmů záhorského regionu.

Pokud by byla jednání se slovenskou stranou přece jen neúspěšná - což je málo pravděpodobné, je možno volit subvariantu odbočující v km 61,8 vodní cesty ještě na rakouském území, vedenou dále po území Rakouska plavebním kanálem východně od Hohenau. Z důvodu vhodné kombinace výškového a směrového řešení je zde navržena plavební komora Hohenau, která umožní výstup z kóty 151,5 na kótu cca 155,0 (Jadran), tj. má spád asi 3,5 m. Nad plavební komorou obchází trasa obec Rabensburg a dospívá ke státní hranici mezi Rakouskem a Českou republikou, kterou protíná v km 75,8. Krátce za hranici vstupuje do upraveného koryta řeky Dyje a dosahuje k přímé trati, dané výústní částí odlehčovacího ramene Dyje (obcházejícího Břeclav). Tuto přímou trať je možno přebudovat na přístavní bazén se dvěma překladními hranami o délce až 1000 m, nacházející se v těsné blízkosti průmyslového areálu v Břeclavi-Pošturně. Zavlečkování přístavu ze stanice Břeclav by bylo snadné, vlečka by sledovala hlavní trať Břeclav-Vídeň. Přístav Břeclav by byl i přístavem pro Brno, vzdáleným od hlavních brněnských závodů jen 50-60 km a propojeným s nimi dálnicí i hlavní trati. Z popsané trati je možno odbočit, což by umožnilo další vedení trasy upraveným korytem Dyje a event. dále průplavem po pravém břehu Moravy až k Hodonínu, tj. podle trasy, kterou zpracoval již dříve Aquatis Brno. Takové řešení by se území SR ani nedotýkalo (obr. 1, 3).

Parametry vodní cesty

Předpokládá se výstavba vodní cesty třídy Vb podle mezinárodní klasifikace, a to pro přípustný ponor 2,8 m. Základní profil průplavních úseků je lichoběžníkový, má šířku v hladině 52,5 m, hloubku 5 m a svahy ve sklonu 1 : 2,5. Ve stísněných úsecích je uvažován ekvivalentní obdélníkový profil o šířce 40 m a hloubce 5 m. Placha profilu činí 200 m². V netěsněných úsecích se připouští prozatímní snížení hloubky na 4 m (při zachování možnosti dodatečného prohloubení), v říčních úsecích o dostatečné šířce je pokládána za dostačující hloubka 3 - 3,3 m. Plavební

komory mají rozměry 190 x 12,5 m a hloubku záporníků 4,5 m. Minimální poloměr zakřivení trasy činí $R_{\min} = 800$ m, v říčních úsecích se výjimečně připouštějí i poloměry menší ($R = 500$ až 600 m).

Podjezdná výška mostů nad nejvyšší plavební hladinou se uvažuje 7 m.

Vztah k životnímu prostředí

Navrhovaná trasa je vedena v podstatě mimo území uvažované ke zřízení národního parku "Donau-March-Thaya Auen" na rakouském území a zcela se vyhýbá i komplexu lužních lesů mezi Moravou a Dyjí na Moravě. Nezařezává se nikde pod úroveň podzemních vod v nivě a nemůže způsobit jejich snížení - spíše nabízí jejich zvýšení. Zlepšení hladinového režimu nad ústím Dyje v rámci rehabilitace lužních lesů by bylo ovšem - v případě subvarianty přes Břeclav - nutno řešit separátně.

Význam pro vodní hospodářství

Navržené řešení plně vyhovuje přívodu dunajské vody do přilehlé oblasti. Nespornou výhodou je i nižší hladina v úseku Lobau-Hohenau (151,5 m n. J., oproti 153,0 ve variantě základní), což umožňuje gravitační odběr po delší dobu a snížení nároků na čerpání. Po případné výstavbě vodního díla pod Vídní budou hladiny v Dunaji trvale nad kótou 151,5 m n. J. a gravitační odběr bude možný stále.

Ekonomické důsledky

Příznivý vliv bude mít zřejmě vyloučení akvaduktu a vysokých násypů v přilehlém úseku Angern-Jakubov.

V případě subvarianty přes Břeclav by se citelně snížily náklady na 1. etapu, která by končila v břeclavském přístavu a byla tedy ve srovnání s trasou do Hodonína podle základního návrhu o 18,7 km (tj. o cca téměř 20 %) kratší. Přiměřeně by se sice zdražily další etapy, při zahrnutí faktorů času by to však nehrálo podstatnou roli.

Závěry

Navrhované variantní řešení vytváří schůdnější podmínky pro další mezinárodní jednání a pro snížení nákladů

na výstavbu vodní cesty. Principiálně vlastně představuje návrat do původních a optimálních představ o vedení vodní cesty výlučně po pravém břehu Moravy, které byly opuštěny z politických důvodů a ze setrvačnosti odmítány i v dobách, kdy neexistoval pro vedení trasy po levém břehu žádný racionální důvod.

Za zmínku ještě stojí, že variantní řešení nevyklučuje dostavbu devínské alternativy - pokud k ní bude chtít slovenská strana po výstavbě vodního díla Wolfsthal-Bratislava přikročit, a to v trase mezi Marcheggem a Weikendorfem, vedené po rakouském území podél existující dráhy Marchegg-Gänserndorf. Terén pro vedení této spojky je příznivý a umožňuje překonání celkového spádu v jediném stupni s plavební komorou vysokou 13,1 m.

Literatura a použité prameny:

- [1] Kubec, J.: Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe jako přivaděč dunajské vody do vodohospodářsky pasivních povodí. Vodní hospodářství, 1995, č. 4 a 5.
- [2] Vyjádření Ministerstva hospodářství SR zn. 462/810 ze dne 27/9 1994.
- [3] Vyjádření Ministerstva zemědělství SR zn. 993/94-800 ze dne 31/8 1994.

- [4] Grundlagenstudie zum Donau-Oder-Elbe/Projekt aus österreichischer Sicht. Zottl/Erber - ÖIR Wien, listopad 1989.

ZUSAMMENFASSUNG

Alternative Lösung der Donau-Oder-Wasserstraße in der Strecke Donau - Hodonin

Die Strecke Donau - Hodonin wurde in der Vergangenheit in verschiedenen Varianten gelöst. Dabei waren nicht nur technische, sondern vor allem politische Aspekte maßgebend. Die heutige Lösung - die ein Resultat der früheren Entwicklung darstellt - rechnet mit der Trasse Wien (Lobau) - Angern - Jakobov - Kúty - Hodonin, die drei Staaten (Österreich, Slowakei und Tschechischer Republik) durchläuft. Man kann also große Schwierigkeiten im Rahmen der Bauvorbereitung erwarten. Die alternative Lösung hat nicht nur politische, sondern auch technische Vorteile und wird wahrscheinlich billiger sein. Dabei bleibt die Möglichkeit, die slowakischen Anforderungen (sekundäre Mündung der Wasserstraße in der Nähe von Bratislava - Devín, Häfen in der Nähe von Kúty und Holič) zu befriedigen.

SUMMARY

Alternative solution of the Danube - Oder - waterway - section Danube - Hodonin

The section Danube - Hodonin was solved in many variants in the past. These variants were influenced not only by technical aspects, but also (and particularly) by political circumstances. The present solution - that represents a result of former evolution - is characterized by the route crossing three countries: Austria, Slovakia and Czech Republic. One can therefore foresee substantial complications in the phase of preparation and construction of the waterway. Alternative solution and construction of the waterway. Alternative solution uses a different route touching only Austrian and Czech territories. This solution is more simple and offers not only political but also technical advantages (including lower investment cost probably). At the same time, the demands of the Slovak side (possibility of a secondary branch from Bratislava - Devín and of inland ports in Kúty and Holič) can be preserved.

Představuje se Československá plavba labská, akciová společnost, Děčín

Československá plavba labská, a.s., se sídlem v Děčíně nabízí své služby zákazníkům již od roku 1922. Během své existence patřila vždy k významným společnostem jak velikostí, tak postavením na dopravním trhu ve vnitrozemské vodní dopravě doma i v zahraničí.

V současnosti jsou služby společnosti soustředěny do pěti hlavních oblastí:

- vnitrostátní a mezinárodní vnitrozemská vodní doprava;
- překladní a skladovací služby v přístavech v ČR;

- mezinárodní zasilatelství;
- opravy a výroba plavidel;
- překladní, skladovací a obchodní služby v zahraničí.

K tradičním činnostem společnosti patří přeprava zboží po Vltavě a Labi na území ČR. Přednosti vodní dopravy jsou využívány zejména při přepravách hromadných substrátů, kde se dlouhodobě prokazuje schopnost vodní dopravy poskytovat nejen kvalitní služby, ale i zajímavé ceny.

Z loňských asi čtyř milionů tun přepravených v tuzemsku představují uhlí, písek, hlína, suť či zemina asi

3,8 miliónu tun. Stojí-li přeprava jedné tuny uhlí po železnici na vzdálenost 150 km asi 120 Kč, je stejně dovozně po vodě jen asi 80 Kč. Je však nutné objektivně přiznat, že tato přepravní výhoda je v některých případech negativně ovlivňována náklady za nutné překládání při přechodu zboží z železnice nebo silnice na vodu a naopak.

Ve vztahu se zahraničím přepravuje ČSPL pro své zákazníky zboží nejen ve své tradiční relaci do a z Hamburku, ale i do ostatních evropských přístavů. Přepravy do a ze zemí Beneluxu např. patří k dynamicky se

rozvíjejícím relacím, vždyť do Rotterdamu, Amsterdamu a Antverp plují plavidla naší společnosti denně. Rovněž přepravy do ostatních labských přístavů v nových spolkových zemích patří v důsledku stavební činnosti k oblastem, kde vodní doprava účinně řeší stále stoupající požadavky na přepravu stavebních hmot.

Nelze však říci, že bychom opomněli nabízet služby do dalších přístavů Evropy, jako například do Štětína, avšak zejména současné ceny polské a německé železnice v relacích souběžných s vodní cestou nám neumožňují výrazněji se prosadit na dopravním trhu

Zbožím, které co do objemu patří v zahraničních přepravách k hlavním komoditám, přepravovaným plavidly naší společnosti, jsou ferromateriály, hnojiva, krmný hrách, slad, řepkový šrot, krmné šroty, fosfáty apod. Výhodou, kterou mimo jiné vodní doprava v exportu, ale zejména v importu nabízí, je předání zboží přímým překladem do a z námořní lodí, což výrazně snižuje náklady za překlad v námořním přístavu.

Oblasti, kde se však přednosti vodní dopravy projevují velmi zřetelně, je přeprava těžkých a nadrozměrných kusů. ČSPL nabízí přepravu předmětů až 65 metrů dlouhých, 8,5 m širokých a až 5,5 metrů vysokých. Naložit do plavidla jsme schopni kusy o váze až 240 tun. Přeprava takovýchto kusů po železnici nebo silnici je obtížná a srovnáme-li cenu za přepravu, je přeprava po vodě v relaci Česká republika - Nizozemí (z přístavu Mělník) pětikrát až osmkrát levnější než přeprava po silnici.

Po vodě také ČSPL spolehlivě přepravuje osobní a nákladní automobily. Tato oblast patří díky dlouholetým zkušenostem k činnostem, které chceme intenzivně rozvíjet.

Významnou se v posledních letech stala přeprava kontejnerů, kde naše společnost mohla využít zkušenosti získaných již od šedesátých let. Nárůst objemu kontejnerů, požadavky zákazníků a možnosti, kterými naše společnost disponuje, nás vedli k rozhodnutí tyto pravidelné kontejnerové přepravy po Labi obnovit. V současnosti nabízíme odjezdy z Prahy a Hamburku kontejnerovou linkou

s pracovním názvem Labe/Elbe Container Line.

S činností ČSPL v zahraničí jsou spjaty její aktivity v přístavu Hamburk, kde má společnost vybudované obchodní zázemí. Překlad a skladování nabízí "Elbe Terminal Hamburg", k jehož standardním službám patří mimo jiné pravidelné odjezdy z tohoto terminálu do přístavů severní Afriky.

Přístavy naší společnosti v ČR, ať již vlastní (Děčín, Lovosice, Chvalětice), nebo provozované na pronajatých plochách (Ústí, Mělník, pražské přístavy), uskladní zboží na volné ploše, kryté rampě nebo v krytém skladu a zajistí přechod zboží mezi vodní, železniční a silniční dopravou, přičemž není neobvyklé, že zboží manipulované v přístavu se vůbec vodní dopravou nedotkne.

Mezi přístavní služby patří i kompletace, přebalování, vážení, označování apod. a také kvalifikovaná vykládka nebo nakládka zboží z a do kontejnerů. Trend přeprav volně loženého zboží v exportu chceme v našich přístavech posilovat dalšími investičními akcemi.

ČSPL pro své zákazníky nejen přepraví zboží mezi českým vnitrozemským a zahraničním říčním nebo námořním přístavem, ale na jejich přání zajistí i komplexní spediční služby v přístavech ČR i v ostatních říčních a námořních přístavech v celém logistickém řetězci. Služby spedice přitom nejsou vůbec vázány na vodní dopravu. K pravidelně poskytovaným standardním službám spedice ČSPL patří i kamionové a železniční přepravy.

V neposlední řadě ČSPL plavidla nejen opravuje, ale i staví. V Chvaleticích se nyní staví již druhá říčně pobřežní loď typu Labe (do 1500 tun nosnosti) podle předpisů GL (první již půl roku přepravuje zboží mezi Norskem a Anglií). Loděnice v Křešicích před nedávnem dokončila stavbu tzv. "okysličovací lodi" pro berlínské jezero a má zadánu stavbu říčně pobřežní lodí typu Rýn (do 3 tis. tun nosnosti).

ČSPL nabízí své služby zákazníkům jako spolehlivý partner již 73 let. Jsem přesvědčen, že i v dalším období bude servis poskytovaný naší společností na vysoké odborné úrovni

k plné spokojenosti nejen současných, ale i budoucích zákazníků akciové společnosti Československá plavba labská.

JUDr. Miloslav Spěváček
obchodní ředitel

ZUSAMMENFASSUNG

Die Tschechoslowakische Elbeschiffahrt AG, Děčín, stellt sich vor

Die Tschechoslowakische Elbeschiffahrt AG wurde schon im Jahre 1922 gegründet. Diese Gesellschaft bietet nicht nur Transportdienste (besonders zwischen Tschechischer Republik und Seehäfen wie Hamburg, Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam), sondern auch Umschlag, Lagerung, Speditionsdienste, Schiffsreparaturen und Bau von Binnen- sowie FlußSeeSchiffen. Spezielle Vorteile bringt den Kunden der Schwerlasttransport (Einheiten mit der Länge von 65 m, Breite von 8,5 m, Höhe von 5,5 und Gewicht von 240 t können problemlos transportiert werden) sowie Transport von Personen- und Lastwagen. Man kann voraussetzen, daß die AG diese Dienste künftig sogar in größerem Ausmaß anbieten wird.

SUMMARY

The Czechoslovak Elbe Shipping Company, joint stock company, introduces itself

The Czechoslovak Elbe Shipping Company operates since 1922 in the spheres of river transport (especially between Czech Republic and important sea ports - Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam etc.) of transshipment and storage of goods, of forwarding business and of repair and construction of vessels including combined river-sea ships. Special services are offered in the sphere of transport of heavy and outsize collis (objects having a length of 65 m, width of 8,5 m, height of 5,5 m and weight of 240 tons can be transported without any problem) as well as in the sphere of transport of cars and lorries. It can be presupposed that the above mentioned services will be offered even in the greater extent in the future.

PROBLÉMY PLAVEBNEJ PREVÁDZKY NA DUNAJI A ZASIELATEĽSKÁ PONUKA DOPRAVNÝCH SLUŽIEB

JUDr. Jozef Krajčovič, Slovfracht, a.s., Bratislava

HISTORICKÉ POZNATKY O PLAVBE PO DUNAJI

Prvé zachované poznatky o plavbe po Dunaji sú zo 7. stor. pred n.l., keď sa grécke plavidlá z Čierneho mora preplavili až ku Kataraktom (železným vrátam). Vtedajšie grécke lode, poháňané veslami a plachtami, boli predovšetkým určené na vojenské účely. Obchodná plavba sa začala rozvíjať až po založení gréckych kolónií v povodí Dunaja.

Politicko-mocenským záujmom slúžil Dunaj za vlády Rimanov, ktorí ho využili na uľahčenie vpádu do ríše Dákov, prepravujúc na lodiach légie, vojenský materiál a potraviny. Vtedajšie rímske loďstvo bolo zložené z vojenskej flotily - *naves longae* a obchodnej flotily - *naves onerariae*, ktoré pre ich dunajskú príslušnosť hlásali zásadu „*navigare necesse est - plaviť sa je potrebné*“. Mohutná rímska flotila ovládla celý Dunaj na niekoľko storočí. Počas posledných 400 rokov rímskeho panstva bola dunajská plavba veľmi intenzívna. Obchodné vzťahy, ktoré sa v tomto období rozvíjali, boli upevnené aj po formálno-právnej stránke, ale intenzita týchto úprav v oblasti Dunaja nedosahovala taký význam, ako tomu bolo na Nile, Eufrate, Tigri, Dnepri, Volge a Done. Stojí však za zmienku spomenúť, že v období Rímskej ríše existovala sloboda plavby na týchto riekach, čo v nemalej miere prispelo k rozvoju riečnej plavby. Tento stav vyplýval z rímskeho práva, podľa ktorého splavné rieky nemôžu byť predmetom súkromných práv (*res communes omnium*), a preto boli rovnako prístupné všetkým riekoplavcom. Zánikom rímskeho impéria zanikla na pol tisícročia aj plavba po Dunaji.

Začiatkom stredoveku a v čase sťahovania národov v dôsledku nájazdov Vandalov, Gótov a Avarov nastáva úpadok v rozvoji lodnej dopravy po Dunaji. Napriek tomu, že v 6. stor. sa

opätovne nadviazalo obchodné spojenie s Čiernomorím, vpádom Maďarov do Panónskej nížiny nastalo prerušenie obchodnej plavby na dve storočia. Určité oživenie rozvoja európsko-ázijského výmenného obchodu a mocenských záujmov prinieslo 12. storočie. Zároveň sa už začali zakladať aj plavebné spoločnosti starajúce sa o školenie lodníkov a udržiavanie plavebnej dráhy. Úpadok plavby po Dunaji nastal začiatkom 13. storočia. Feudálne spoločenské vzťahy v hospodárskej oblasti nevyhnutne viedli k regionalnosti, čo nepriaznivo ovplyvňovalo rozvoj obchodu a tým aj lodnej dopravy. Rôzne poplatky a mýta, ktoré vyberali na hornom Dunaji, tak civilné, ako aj cirkevné vrchnosti, zvyšovali už i tak prívisok náklady na lodnú dopravu, ktorá sa - ak k tomu prirátame aj časté prepádanie lodí a nezmyselný zákon o dotknutí sa dna - za takýchto podmienok stávala nerentabilnou a hlavne nespoľahlivou. Na dolnom a strednom úseku Dunaja bol úpadok plavby navyše urýchlený tureckou nadvládou, kde obchodná plavba stratila význam a plavidlá sa výhradne využívali na vojenské účely. To spôsobilo, že na dlhšiu dobu bola prerušená prírodná obchodná a kultúrna spojnica strednej Európy s blízkym a ďalekým východom a najmä s oblasťou Stredomorja, ktorou bol Dunaj od rímskych dôb. Až 16. storočie prináša na Dunaji oživenie. Dunaj ako dopravná tepna slúži každému, kto mal odvahu vyplávať. Sotva zmizli Turci, na obzore je tridsaťročná vojna a v zhustenom slede udalostí nemožno vynechať napoleónsku éru. Dunaj sa stáva frekventovanou dopravnou tepnou a v tomto období sa začala éra jeho mapovania a dokumentovania.

Ďalší rozvoj riečnej plavby umožnilo až nové usporiadanie spoločensko-ekonomických formácií v dôsledku vzniku kapitalistického spôsobu vý-

roby a obchodu. Významným činiteľom, ktorý kvalitatívne a kvantitatívne vplýval na rozvoj riečnej plavby, bol vynález parného stroja v 18. stor. a jeho uplatnenie na riečnych a námorných lodiach. S nastupujúcim 150-ročným obdobím pary, nastalo skutočné obdobie rozmachu plavby po Dunaji. Tento kvalitatívny prevrat vo vývoji riečnej nákladnej dopravy sa odzrkadlil aj v prístupe k právnym úpravám na Dunaji vzhľadom na to, že dunajská magistrálna tepna bola prostriedkom na zabezpečenie sféry vplyvu v balkánskej oblasti v prospech vtedajších mocností. Rovnaký význam pre rozvoj dunajskej riečnej plavby mal Viedenský kongres v roku 1815, kde bola prijatá zásada neobmedzenej slobody plavby na riekach, ktoré pretekajú alebo hraničia s niekoľkými štátmi. Mocensko-politický boj o ovládnutie Dunaja v hospodárskej oblasti bol završený až v roku 1856 Parížskym mierom, kedy bol Dunaj po prvýkrát v histórii vyhlásený za medzinárodnú rieku so slobodou plavby, ktorú mali zabezpečovať dve ustanovené dunajské komisie. Komisia podunajských štátov (KPS) však zanikla v krátkom období, hoci jej existencia mala mať trvalý charakter. Európska dunajská komisia (EDK), ktorá bola zriadená len na dočasné dvojročné funkčné obdobie rozšírila svoju právomoc Berlínskou zmluvou z roku 1878 po prístav Galati a Londýnskym dohovorom z roku 1883 až po prístav Brailu. Tým sa vlastne stala *de facto* (vskutku) a *de iure* (podľa práva, formálne) štátnym orgánom pre správu plavby na dolnom úseku Dunaja, čo znamenalo umožnenie politického a hospodárskeho ovládania podunajských/prídunajských štátov veľmocami členských nepodunajských štátov EHK, ktorými boli Anglicko, Francúzsko, Prusko a Sardínia. Jediný podunajský štát Rumunsko sa stalo členom EHK až v roku 1876. Po

skončení prvej svetovej vojny, ešte pred uzavretím mierových zmlúv, bola administrácia Dunaja riadená vojenskou správou. Spočiatku to bolo Veliteľstvo spojeneckých vojsk (VSV) a neskôr Medzinárodná spojenecká komisia (MSK), zložená zo zástupcov USA, Anglicka, Francúzska a Talianska. Prvoradou úlohou MSK však bolo zabezpečiť Dunaj pre vojenské záujmy, ako náhradu za zničenú a nespoľahlivú železničnú dopravu. Obchodno-prepravné záujmy zohrávali v tomto období iba postranný záujem. Úprava režimu plavby na Dunaji v zmysle mierových zmlúv bola riešená na Medzinárodných konferenciách v Paríži v roku 1920 a 1921, kde bola vypracovaná medzinárodná zmluva o Dunaji, tzv. Dunajský štatút, na základe ktorého bol Dunaj rozdelený na dva administratívne úseky, a to na Riečny Dunaj (od prístavu Ulm po prístav Brailu), ktorý spravovala novovytvorená Medzinárodná dunajská komisia (MDK) a Primorský Dunaj (od prístavu Braila po ústie Čierného mora), ktorý spravovala predtým zriadená Európska dunajská komisia (EDK), ktorej bola ponechaná predchádzajúca vecná a miestna právomoc s tým, že jej zloženie sa zmenilo na Anglicko, Francúzsko, Taliansko a Rumunsko. Výsledkom takéhoto rozloženia záujmových sfér je aj zloženie obchodného loďstva pôsobiaceho na tomto významnom európskom veľtoku. V tomto období už samozrejme existujú alebo vznikajú plavebné spoločnosti iných podunajských alebo pridunajských štátov. ČSPD - Československá plavba dunajská, ú.s., vznikla v júni 1922, pri 50 miliónovom účastníckom kapitále štátu a 20 miliónovom bankovom účastníckom kapitále. Pri založení mala spoločnosť 126 najrôznejších kontribučných plavidiel chatrného technického stavu a dve nedokonalé prekladiská. Aj za tejto situácie preplavila už v roku 1923 vyše stotisíc ton a v roku 1926 viac ako štvrt milióna ton substrátov. Sinajská dohoda z roku 1938 a Bucurestská dohoda z roku 1939 znamenali zvýraznenie ústupkov fašistickým štátom, až do začiatku druhej svetovej vojny, kedy sa správa celého toku Dunaja riadila veľmocenskými záujmami Nemecka. Rozvoj obchodného loďstva však v tomto období nezaznamenal výrazný rozmach a jeho činnosť bola

podmanená vojnovým záujmom. Rovnako ČSPD bola premenovaná na SDP - SLOVENSKÁ DUNAJ PLAVBA.

Po skončení druhej svetovej vojny sa situácia radikálne zmenila, lebo nové usporiadanie politických síl v Európe umožnilo prijať také právne úpravy režimu plavby po Dunaji, ktoré najlepšie zodpovedali záujmom podunajských alebo pridunajských štátov. Otázka režimu plavby po Dunaji bola riešená v roku 1946 na Mierovej konferencii v Paríži a na zasadnutí Rady zahraničných ministrov v New Yorku. V roku 1948 na konferencii Rady zahraničných ministrov v Beograde nepodunajské štáty naďalej trvali na výsadách, ktoré mali v EDK, avšak podunajské štáty tieto požiadavky jednomyseľne odmietli. Podpísaním Dohovoru o režime plavby po Dunaji (Belehradská konvencia) dňa 18. augusta 1948 bola zriadená jednotná správa celého toku Dunaja s vytvorením Dunajskej komisie (DK), ktorej členmi sa stali iba predstavitelia podunajských alebo pridunajských štátov. Členstvo Rakúska a Nemecka bolo postupne riešené vývojovým trendom v hospodársko-politických vzťahoch. Týmto spôsobom boli zamietnuté ničím neodôvodnené záujmy nepodunajských mocností na spravovaní Dunaja, ako aj ich snaha zaviesť do medzinárodne právneho režimu Dunaja zásady Barcelónskej konvencie a jej Štatútu z roku 1921. Pre-

dovšetkým však treba podotknúť, že Režim plavby po Dunaji sa nevzťahuje na Kilijské rameno hoci je splavné a nachádzajú sa v ňom kedysi najfrekventovanejšie ukrajinské riečnomorské prístavy pre preklad tovarov z riečnych lodí na lode námorné a opačne. Rozsiahly rozvoj medzinárodných obchodných vzťahov po druhej svetovej vojne a aktívne zmeny, ktoré nastali predovšetkým v obnove vojnou zničeného národného hospodárstva, ako aj proces hospodárskej integrácie, nevyhnutne viedli k rastúcim nárokom na medzinárodnú dopravu ako celok, nevynímajúc riečnu dopravu. Medzinárodný rozvoj výmenných tovarových vzťahov a tomu zodpovedajúci vývoj v oblasti poskytovania zahranično-hospodárskych služieb, pri zabezpečovaní prepravy tovarov po vode v záujme uskutočňovania obchodných transakcií, bol charakterizovaný narastajúcimi požiadavkami prepravcov na lodných dopravcov v snahe o spravodlivejší rozvrh práv a povinností medzi účastníkmi dopravného procesu. Vytvorením a činnosťou Dunajskej komisie (DK) však neboli uspokojené záujmy dunajských dopravcov vo vzťahu k zahraničnému obchodu. V tejto súvislosti už v roku 1955 vzniká nová medzinárodná mimovládna organizácia „Konferencia riaditeľov dunajských plavieb (KRDP)“, ktorá stanovila základné podmienky legislatívnej úpravy pre-



Osobní přístav v Bratislavě (foto 2x P. Neset)

pravných vzťahov medzi dopravcami, podpísaním tzv. Bratislavských dohôd. Hoci ide o multilaterálnu úpravu vzťahov, ktorá nie menej ako štyridsať rokov subsidiárne pôsobí pri národných všeobecne záväzných právnych normách, nemožno konštatovať, že pre súčasné obdobie ide o vyhovujúci stav aj napriek ich perfektnému a detailnému rozpracovaniu, ktoré nemajú v Európe obdobu. Povojnové tri desaťročia 20. storočia, boli skutočným rozvojovým obdobím lodnej dopravy na medzinárodnom európskom veľtoku, ktorým Dunaj nesporne je. Zahraniciňný obchod v plnom rozsahu využíval prednosti lodného dopravného potenciálu, ktorý sa pružne prispôboval jeho záujmom vzhľadom na ekonomickú a ekologickú prepravu najmä hromadných substrátov (bulk carga, rinfuzy), a to v pevnom alebo kvapalnom skupenstve. Veľkokapacitné nákladné plavidlá zoskupené v objemovo a rozmerovo rozsiahlych konvojoch, neboli schopné dodržiavať náročné grafikóny obratovosti, a to aj pri zanedbávaní plánovaných údržieb technického stavu a na úkor ich technickej spôsobilosti. Na riečne dopravné spoločnosti boli neustále kladené požiadavky na obnovu a rozširovanie dopravného potenciálu o ďalšie veľkokapacitné plavidlá a výkonné remorkéry. Priepustnosť železničných tratí bola značne obmedzená a ich počet nedostačujúci.

SÚČASNÉ POZNATKY O PĽAVBE PO DUNAJI

Na prelome 20. storočia, koncom osemdesiatich a začiatkom deväťdesiatich rokov je celosvetové dianie sprevádzané prevratnými politickými, ekonomickými a hospodárskymi udalosťami, ktoré podstatnou mierou pôsobenia usmerňujú ďalší vývoj lodnej dopravy na európskych vodných tokoch. Rozpad svetovej socialistickej sústavy a rozsiahla renesancia kapitalistickej svetovej sústavy uprednostňuje vznik sociálno-trhových spoločností, a tým aj nové rozdelenia záujmových sfér, ktoré bezprostredne a nekompromisne ovplyvňujú:

- vznik balkánskej krízy - hospodárske embargo OSN voči Srbsku, a v tej súvislosti aj

enormné zníženie objemu preprav na dolnom úseku Dunaja a nepredpokladané zvýšenie objemu preprav na hornom úseku,

- ekonomicky rentabilné využívanie prepojenia Severného mora s Čiernym morom - kanálom Rhein - Mohan - Dunaj (RMD),
- zánik/premenovanie a vznik dunajských plavebných spoločností,
- vznik partikulárnych lodných dopravcov, agentských organizácií a multimodálnych operátorov,
- vznik medzinárodného politicko-vodohospodárskeho sporu pri výstavbe Sústavy vodných diel Gabčíkovo/Nagymaros,
- zmenu prepravovanej komodity,
- zmenu dopravného potenciálu,
- činnosť doterajších a vznik nových prevádzkovateľov prekladu v dunajských prístavoch a iných organizácií,
- budovanie nových malých a výkonných prekladísk, vyhovujúcich požiadavkám priameho prekladu carga s bezprostredným napojením na cestnú a železničnú dopravnú sieť,
- budovanie nových dopravných tepien s napojením na európsky vodný koridor - splavenie Moravy a Váhu,
- vznik poskytovania nových zahranično-obchodných činností a zahranično-hospodárskych služieb, vrátane poskytovania komplexných komplementárnych služieb obchodu s hmotným tovarom.

Balkánska kríza a jej politicko-spoločenský dôsledok sa prejavil aj v medzinárodno-právnom precedense, t.j. v slobode plavby po Dunaji. Hospodárske embargo voči krajinám novej Jugoslávie, no najmä voči podunajskému Srbsku a jeho protiopatrenia voči rezolúciám OSN sú vážnym zásahom do *Belehradskej konvencie*, ktoré spochybňujú právnu silu tohoto záväzného aktu medzinárodného významu. Plavebný úsek Dunaja, na ktorý sa vzťahuje blokáda, možno takpovediac považovať za národný, so všetkými dôsledkami uplatnenia lokálnych opatrení, vrátane aplikácie tranzitných a iných poplatkov. Tranzitné prepravy je možné realizovať len na základe povolenia Sankčného výboru OSN v zmysle rezolúcií OSN - 724, 787, 820 a za doprovodu taxatívne

určeného „*monitoring arrangements*“. Prvá polovica deväťdesiatich rokov je teda poznamenaná prebytkom dopravného potenciálu a nedostatkom tovarovej ponuky v smerovaní na stredný a dolný Dunaj a zvýšené obavy prepravcov sú logickým výsledkom smerovania zámorských tovarov cez horný úsek Dunaja do prístavov Beneluxu. Ale to je už iné spektrum aktualizovaných záujmových sfér odvetvia lodnej dopravy a medzinárodného zasielateľstva.

Kanál Rhein - Mohan - Donau (RMD) a jeho prednosti sú nesporne tou najaktuálnejšou udalosťou tohoto storočia. Menej známe sú však iné okolnosti komplikujúce činnosť subjektom zainteresovaným v prepravnom procese. Hoci existujú nemecko-slovenské bilaterálne zmluvy a cenníky, ako napr. *Tarif für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen* a tiež aj súborná úprava západoeurópskych národných noriem, upravujúcich prepravnoprávne vzťahy z roku 1993 - pod názvom *Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR)*, alebo opatrenia Rýnskej Komisie a pod., absentuje v tomto vzťahu existencia mimovládnej medzinárodnej organizácie, zaoberajúcej sa rovnakou sférou záujmov, ako napr. KRDP na Dunaji. Precedentné je napr. aj uplatnenie prepravných podmienok v zmysle Bratislavských dohôd (VPPT) na splavných tokoch ES. Existenčne zaujímavou oblasťou je predovšetkým doterajšia nefunkčnosť *Dispašných kancelárií a Rozhodcovského súdu* s medzinárodným zastúpením, ktorého sídlom mala byť Bratislava, ako stred na tejto takmer 4 000 km dlhej transeurópskej vodnej magistrále, zaradenej prakticky na celom úseku do triedy Va. Nižšie parametre sú už len na mohánskom úseku Asschaffenburg/Bamberg, na úseku dunajských meandrov medzi Deggendorfom/Regensburgom v okolí mesta Straubing, na dunajskom úseku medzi Viedňou/Bratislavou a na dunajskom úseku Nagymaros/Gabčíkovo. Spojenie Severného mora s Čiernym morom a samozrejme s celou Európou predpokladá aj slobodu plavby po Dunaji pre lode plávajúce pod cudzou vlajkou.

Dunajské plavebné spoločnosti netvorili výnimku pri presadzovaní organizačno-realizačných a hospodár-

slovfracht



INTERNATIONAL FEDERATION
OF FREIGHT
FORWARDERS ASSOCIATIONS

SLOVFRACHT a.s.

pre medzinárodné zasielateľstvo a dopravu

P.O.BOX 14
Pribinova 24
810 11 BRATISLAVA

tel.: (07) 361-308, fax: (07) 368-706, 368-716
modem: (07) 361-313, telex: 927-88,927-89

ŠPEDÍCIA S TRADÍCIOU zabezpečí

1. Dopravu celododných nákladov po Dunaji do prístavov Stredozemného mora a cez Rhein - Main - Dunaj kanál do Nemecka, Švajčiarska, Francúzska a Beneluxu, vrátane skladovania a knihovania lodného priestoru v prístavoch Bratislava, Komárno
tel.: (07) 367-974, (0819) 3753
 2. Medzinárodnú prepravu zásielok do zámoria v kontajneroch i konvenčne (exportne i importne)
tel.: (07) 368-720
 3. Zbernú službu zásielok z Bratislavy a Prievidze kamiónovou prepravou v exporte i importe od hmotnosti 15 kg do 15 ton po celej Európe a tiež do Iránu, Sýrie, Turecka a na Maltu a Cyprus
tel.: (07)210 4007, (0862) 225-36, 268-95, 221-42
 4. Celokamiónové prepravy zásielok vrátane nadrozmerných preprav po celej Európe (s možnosťou ďalšej prepravy do zámoria)
tel.: (07) 368-040, (0862) 221 42
 5. Prepravu leteckého carga (v exporte i importe) na všetky medzinárodné letiská v Európe i vo svete, vrátane následnej prepravy k zákazníkovi
tel.: (07) 361-308
 6. Železničnú prepravu zásielok v tuhom, tekutom i plynnom skupenstve v rámci celej Európy
tel.: (07) 368-712
- Využite náš servis v prekladisku v Čiernej nad Tisou a v Čope
tel.: (07) (0949) 925-95, 922-10
7. Sťahovanie osobných zvrškov v Európe i v zámori
tel.: (07) 368-720
 8. Poisťovanie prepravných zásielok v tuzemsku i v zahraničí
tel.: (07) 368-720
 9. Colné odbavovanie zásielok v exporte i importe vo verejnom colnom sklade v prístave Bratislava a v Prievidzi

**Kupujte Váš tovar a predávajte Vaše výrobky s našimi službami
UŠETRÍTE ČAS A PENIAZE!**

ských zmien podriaďujúcich sa vplyvom liberalizácie a požiadavkám trhového mechanizmu. Výsledný efekt však doposiaľ nezaznamenal výrazné a túžobne očakávané výsledky obdivuhodných prínosov. Ako príklad možno uviesť medzinárodný hospodársky plavebný podnik INTERLIGHTER, ktorý pri svojej nie príliš dlhej dobe trvania oproti ostatným dunajským plavebným spoločnostiam, keď už zaznamenával existenčný vrchol lukrativnosti, práve v období rokov 1990-1995 zápasí s vnútroorganizačnou a existenčnou krízou. Najsamprv nástupníctvo po SDP - Sovietskej dunajskej plavbe prevzala UDP - Ukrajinská dunajská plavba a napokon NOVOSHIP z Novorosijska. Samotná UDP prijala pozmeňujúci názov UDASCO - Ukrainian Danube Shipping Company. Taktiež ČSPD - Československá plavba dunajská, n.p., pod vplyvom súdobých udalostí a vzniku SR bola premenovaná na SPD - Slovenskú plavbu dunajskú, š.p. Obdivujúco potešiteľnou skutočnosťou však zostáva rozhodnutie labských riekoplavcov, ktorí aj napriek úprave v názve a iným zmienam (ČSPLO, n.p) zotrvali na pôvodnej verzii svojho názvu ČSPL - Československá plavba labská, a.s., a to preto, že práve ich plavidlá brádzia aj vody Dunaja a kotvia v jeho prístavoch s vlajkou po dlhé roky tak dobre na Dunaji známou.

Partikulárny lodný dopravcovia v tomto prechodnom období neboli predurčení do pozície usmerňovateľa nových realizačných podmienok prepravy tovarov po európskych vodných tokoch, a to ani nie tak pre administratívne prekážky, ako jednoducho z dvoch základných príčin. Plavebné spoločnosti na Dunaji mali štátny charakter a silné monopolné postavenie, ktoré si vzhľadom na nedostatok tovaru v podstate doposiaľ svojim veľkolepým dopravným potenciálom udržali, hoci aj s malým počtom plavidiel vyhovujúcich plavbe po kanály RMD a ostatných kanalizovaných európskych vodných tokoch. Malé rejdarské partikulárne spoločnosti sice de iure jestvujú, ale vzhľadom na nedostatok finančných prostriedkov znemožňujúcich zakúpenie dopravného potenciálu, de facto prevádzkovo stimulujú svoju realizačnú činnosť, ako napr. DOMARIN CARGO SLOVAKIA, s.r.o., alebo

ANRO či ECHOTRANS. Oproti tomu iné zahraničné plavebné spoločnosti, špekulatívne v záujme získania max. výhod v dunajských prístavoch, prekvapujúco rýchlo zriaďujú svoje dcérske rejdarské filiálky v štátoch svojho záujmu a svoje plavidlá nechávajú registrovať pod vlajkou tohto sídelného štátu. Národným príkladom v SR je dcérska plavebná spoločnosť rakúskej plavby DDSG - SLOVCARGO, s.r.o., ktorá svojho času disponuje s jedným plavidlom MNL/SYLVIA, vyhovujúcim požiadavkám plavby po kanalizovaných európskych tokoch s vysoko kvalifikovanou posádkou kapitánov z SPD.

Viaceri národný multimodálny operátor (MTO) v systéme RO/RO prepáv (fishyback) na Dunaji jestvujú už dávnejšie (ako napr. bulharsko-nemecká spoločnosť SOMAT), avšak vznikajú aj novší, ako napr. v SR s.r.o. CORALL. Tento prepravný systém ešte len očakáva existenčný rozmach v najbližšej budúcnosti. Agentovaním plavebných spoločností na Dunaji sa v minulosti recipročne zaoberali priamo rejdarské firmy. V súčasnom období vznikajú nové spoločné špecificky formované agentské spoločnosti brookerského zamerania, úzko špecializované na komoditno-teritoriálny rešerš a tovarové zabezpečenie obchodnej flotily zriaďovateľa. Klasickým príkladom takejto spoločnej agentskej firmy je napr. česko-ukrajinská s.r.o. DANUMAR Service s 51 % kapitálu ČECHOFRACHTu, a.s., Praha a s 49 % kapitálu UDASCO, a.s., Izmail.

Medzinárodný **politicko-vodohospodársky konflikt** medzi dvomi podunajskými štátmi (Slovensko/Maďarsko) je tým najjasnejším dôkazom tejto doby, že rieky už nielenže nespájajú doposiaľ priateľské štáty, ale na základe mocensko-lokálnych záujmov ich aj rozdeľujú. Vzdialený je čas vzájomného usporiadania sporu, a tým aj čas úplného dokončenia samotného vodného diela Gabčíkovo, nevraviac už o začatí výstavby VD - Nagymaros. Práve tento plavebný úsek si vyžaduje z hľadiska bezpečnosti plavby primerane náležitú pozornosť nielen vodohospodárov, správcov toku, ale aj jeho užívateľov, t.j. samotných lodných dopravcov, a to v bezprostrednom vzťahu k prepravcom a zaručenej spoľahlivosti prepravy substrátov.

Prepravovaná komodita takpovediac z večera do rána zmenila svoju charakteristickú štruktúru. Z výhradne hromadných substrátov v pevnom a kvapalnom skupenstve, ktoré v predchádzajúcom období prevažovali (rudy, uhlie, keramické suroviny, vykurovacie oleje, mazut, nafta, benzín, oxidačná zmes atď.) a taktiež kusových tovarov (fluting, ferromateriály, vrecovaná kalciovaná sóda a cement, potravinárske produkty a pod.) sa v súčasnom období najviac prepravujú potravinárske a krmivové voľne ložené substráty (sušený hrach, sójový šrot, pokrutiny, lisovaný slad, obilie, repka olejnatá, cukrovarnícke repné rezky, slnečnica, melasa atď.), ba dokonca aj uhlie, koks, železný koncentrát, luženec, magnezit, pelety, voľne ložený cement, kazivec, ferromangán, zinok, olovo, makulár, fluting a ferromateriály všetkých druhov. Nemenej zaujímavé dopyty, ktoré doposiaľ kulminujú na stanovení indikatívnej prepravnej sadzby, sú aj na prepravy bauxitu, medeneho koncentráta, celulózy, magnezitových tehál, vrecovaného cementu na paletách, lucernovej úsušky, surového železa v bochnikoch, profilovej ocele, hutných profilov, ropných produktov, vrecovanej potravinárskej múky na paletách, petrokoksu, železného šrotu, koľajníc, reziva atď. Preprava veľkopriestorových kontajnerov FEU-40" alebo TEU-20" je zatiaľ iba sporadická, nakoľko prevažne ide o tovary s požiadavkou na kontinuálnu segregovanú modalitu prepravy, teda jej neprerušovanú vysokorýchlostnú účelovosť. Tovarové ponuky sú adresné v konkrétnych dimenziách prepravy po Dunaji a samozrejme aj v nadväznosti na zámorské, železničné a cestné spojnice, hlavne však pre nadgarbitné a ťažké zásielky.

Dopravný potenciál súčasnej dunajskej flotily pozostáva prevažne z tlačných remorkérov (napr. komárňanský typ - TR 1000) a bezposádkových tlačných nákladných člnov bez vlastnej trakčnej jednotky (napr. DE 1600, TČ 1500, TTČ 1500) alebo motorových nákladných lodí (napr. DNL 2000) a samozrejme iných druhov a typov vyhovujúcich požiadavkám plavby po Dunaji. Požiadavkám plavby na trans- európskych vodných magistrálach sa prispôbujú aj veľké dunajské a svetové lodnice, ktoré vývojovo vy-



Tlačná souprava Javorina na rakouském Dunaji u Heinburgu

rábajú ekonomicky optimálne plavidlá, vykazujúce za určitých daných podmienok minimálnosť celkových nákladov na jednotku prepravovaného tovaru a jednotku prepravnej vzdialenosti, ako aj technicky optimálne plavidlá s najpriaznivejšími technickými ukazovateľmi, ktorými sú napr.

- hmotnosť plavidla na jednotku výtlaku alebo na jednotku nosnosti,
- hrubá alebo čistá nosnosť na jednotku výtlaku alebo na jednotku vlastnej hmotnosti plavidla,
- hodinová prepravná kapacita na inštalovaný výkon vlastnej trakčnej jednotky.

Slovenské lodenice, a.s., Komárno sa vyspelo a urýchlene vysporiadali s rébusom kladených požiadaviek na dopravný potenciál, výsledkom čoho su nové prototypy motorových nákladných plavidiel „NL-EMS, NL-RYN, NL-WESER, NL-ELBE, NL-AMUR, RMNL-2700“. Pre požiadavky multimodálneho dopravného systému nemeckí lodári v Emdene vyrábajú plavidlá typu „TSL-katamaran“ v klasickom vyhotovení, ako aj vo vyhotovení „SWATH“ pre 12 európskych nákladných člnov bez vlastnej trakčnej jednotky typu „E-II“. Američania vypracovali systémy „CAPRICORN“ a „CAPRICOL“ pre transatlantické nosiče s úplným naplavovaním člnov typu „JUMBO“,

ktoré sú vlastne rozmerovo približne zhodné s dunajskými člmi typu Dunaj-Európa. Uvedené technológie sú náročné na veľké investície a vyžadujú rozsiahlu koncentráciu tovaru. V konkrétnych podmienkach budú premávať na dlhých prepravných riečnych a morských „range trasách“, teda až do miest, kde tomuto druhu prepráv nie sú schopné konkurovať žiadne iné druhy dopravných systémov.

Prevádzkovanie prekladu a skladovania, ako aj **opravárenstvo** jednoznačne vyplývalo z monopolného postavenia štátnych rejdárskych spoločností v šiestich podunajských štátoch a prakticky bez väčších úprav zostalo doposiaľ nezmenené. V dunajských prístavoch síce vznikajú malé partikulárne súkromné spoločnosti, ktoré v podstate participujú na hlavných prekladno/skladovacích a opravárenských činnostiach mamutích spoločností, avšak vo svojej podstate nie sú tým pravým konkurenčným postrachom, ale skôr iba akýmsi prepletencom rôzne pospájaných rodinných a iných záujmov, ktoré skôr či neskôr podľahnú revitalizačným aktivitám dopravných koncernov. Pre ilustráciu možno spomenúť takéto spoločnosti v bratislavskom prístave, ktorými sú „PORT SERVIS, WIEN CONT, SLOVAPOL“ a samozrejme aj ďalšie, ktorých existenčné bytie je v poslednej miere predsa len závislé na

dobrej vôli takpovediac pána domu.

S prognózou vybudovania **malého a výkonného prekladiska** pre konvenčnú a multimodálnu dopravu s výkonom priameho predkladu a bezprostredného prepojenia prístavu na železničné a cestné spojnice sa už v samých existenčných prvopočiatoch zaoberala partikulárna rejdárska spol. s r.o. DOMARIN CARGO SLOVAKIA. Prístav mal byť situovaný na šikmej rejde kanála, priamo pod priehradou Gabčíkovo, a to v polovici plavebnej trasy medzi prístavom Bratislava/Komárno. Samozrejme, že pre oblasť severnej Moravy a Sliezska bude zaujímavý prístav Žilina na v budúcnosti splavnenom Váhu, alebo podaktorý iný prístav na prípadne splavnenej rieke Morave. Najveľkolepejšie postavenie na tejto trans-európskej vodnej magistrále má doposiaľ zaznávaný rumunský čiernomorský prístav Constanta, ktorý sa chce stať druhým európskym Rotterdamom, vychádzajúc pritom zo svojej strategickej polohy v obchodovaní medzi východom a západom, Európou a Blízkym východom či Áziou. Veď aj Irán onedlho ukončí výstavbu ropovodu, ktorý z prístavu Constanta povedie do západnej Európy. Momentálne sú však príďaleko časy, keď sa v dunajských prístavoch ČSSR prekladalo viac ako 12 mil. ton tovarov ročne.

S istotou môžeme tvrdiť, že vnútrozemské československé rieky boli oddávna napojené na najstaršie trasy komunikačných systémov v Európe. Počnúc 19. storočím na vnútrozemských európskych vodných cestách nechýba vyznačenie plánovaného prepojenia Dunaj - Odra - Labe (DOL). Začiatok histórie DOL technickí historiografovia kladú do roku 1653. Vtedy sa uzniesli moravské stavy splavniť Moravu a spojiť ju s Odrou. Niečo sa muselo okolo tohto problému diať aj pred týmto uznesením a tak po súčasnosť môžeme bez obavy z historickej nepresnosti hovoriť o 350 ročnej histórii DOL. Po viacerich projektoch v realizácii narazíme iba na rad regulačných úprav, ktoré sa mnohokrát alebo zväčša nekryjú s potrebami budúcej plavebnej cesty alebo na zbytky kombinovaného tzv. *Batovho kanála*, ktorý slúžil pre lokálne potreby a pre Zlínsky obuvnícky a strojársky priemysel. Záujem mnohých moravských pod-

nikov o vodnú dopravu, ako aj iné aspekty viedli koncom osemdesiatych rokov k založeniu akciovej spoločnosti EKOTRANS MORÁVIA. Na rozdiel od všetkého, čo je doteraz o kanály známe a čo by sa mohlo nazvať obdobím 350 rokov tvorivého stagnovania, Ekotrans svoju činnosť začal. Súčasná doba však postihla aj samotných aktérov založenia spoločnosti, ktorí napokon začali veľmi citlivo zaobchádzať s touto tri a pól storočia starou myšlienkou. Táto oblasť však jednoznačne zapadá do príspevku spol. s r.o. VODNÍ CESTY Praha.

Na rozdiel od rieky Moravy, slovenskou energetickou a dopravnou chrbticou sa stala rieka Váh s celkovým spádom 556 m a dĺžke toku 390 km, ktorá v úvahách dávnych plavebných projektoch vystupovala ako rieka skutočne „*par excellence*“. Na Váhu bola veľmi intenzívna plťoplavba až do obdobia tesne po druhej svetovej vojne. Po výstavbe podstatnej časti vážskej kaskády (ide o úsek pod Žilinou) sa s ohľadom na uplatnený kanálový variant dostala do aktuálnej podoby možnosť použiť Váh s celým radom laterálnych kanálov na prepojenie Dunaj - Odra. Ak uvážime výhody - takmer hotových kanálových úsekov - má táto úvaha reálnu podobu. Keby sa za koniec plavebného úseku považovala Žilina, nakoľko proti Vrútkam možno očakávať objektívne ekologické námietky (Strečnianska tiesňava), tak by sa jednalo o niečo viac ako 200 km plavebnej dráhy. Je viac ako pravdepodobné, že oživením „*Jantárovej cesty*“ slovenskou vážskou akciovou spoločnosťou SAVAS a dobudovaním projektu „*Vážskej vodnej magistrály*“ sa docieli prepojenie Baltského mora s Dunajom, čím bude zabezpečená integrácia Slovenska do európskych dopravných štruktúr. Napokon tomu napomáha aj Programové vyhlásenie vlády SR, ktoré podporuje splavnenie Váhu, ako vodnej cesty medzinárodného významu v rámci integrovanej celoeurópskej magistrály vodných tokov, prieplavov a kanálov (ICMVTPK), s cieľovým splavnením Váhu a vybudovaním minimálne desiatich prístavov a niekoľko prekladísk miestneho významu do roku 2000. V prípade realizácie 4. etapy splavnenia Váhu, uvažuje sa o kanálovom prepojení Váh - Odra a s presunutím koncového prístavu na území

SR zo Žiliny do Čadce, čo môže byť ešte zaujímavejšie pre severomoravskú a sliezskú priemyselnú oblasť vzhľadom na blízkosť železničnej trati a cestnej diaľnice D-18. Napokon komplexnú pozornosť tejto oblasti venoval prvý „*Slovenský plavebný kongres - PLANC*“, ktorý sa konal začiatkom roku 1995 v Bratislave.

Nová orientácia v oblasti **zahranično-obchodných činností a zahranično-hospodárskych služieb** sa prejavuje v poskytovaní komplexných komplementárnych služieb obchodu s hmotným tovarom. V súlade s ponímaním interpretácie sa jedná o obchodovateľné služby nadväzujúce na vlastný obchod a obchodné operácie s hmotným tovarom, tzv. neviditeľný obchod. Prepravné služby tvoria najvýznamnejšiu časť komplementárnych služieb celosvetového objemu, pričom zahrňajú celý komplex činností, úkonov a aktivít súvisiacich s procesom premiestňovania tovarov, vrátane premiestnenia samotného, t.j. dopravnej služby. Preprava je teda výsledným efektom premiestňovacieho procesu (dopravy), čiže ide o vlastnú výslednú zmenu priestorového bytia v čase. V širšom ponímaní ide o označenie všetkých činností a aktivít zahrňujúcich samotný premiestňovací proces ale aj doplnkové úkony s týmto procesom súvisiace, ako sú napr. komoditno-teritoriálny rešerž, akvizícia, zasielateľstvo, brokerstvo, poistenie carga a zodpovedností, colné konanie, nakládka/vykládka/uskladnenie carga, reklamačné konanie, povolovacie konanie, ponukovo-dopytové konanie, cenovo-sadzobné konanie, agentovanie, tovarovo-kontrolné konanie, rozhodcovské konanie, súčinnosť s medzinárodnou komoditnou burzou, ako aj časť logistických aktivít. V Slovenskej republike sídli pomerne značná časť firiem známych zahraničných zasielateľských spoločností, ktoré sa okrem iných zasielateľských aktivít zaoberajú aj vnútrozemskou lodnou dopravou tovarov. Pre ilustráciu hodno spomenúť aspoň tie najznámejšie, ako napr. Kühne & Nagel, s.r.o., IFC Transport, a.s., Hano & Lacko, s.r.o., River Marine Service, s.r.o. a pod.

Dominantné postavenie má však predurčené už štyri desaťročia renomovaná zasielateľská firma „*Slovfracht, a.s.* pre medzinárodné za-

sielateľstvo a dopravu“. Pochopiteľne aj tejto zasielateľskej firmy sa dotkli súdobe vplyvy. Najsamprv mala v názvosloví „*Metrans*“ potom „*Čechofracht*“, avšak štruktúra činnosti sa v podstate nezmenila, ba čo viac, pod tlakom požiadaviek príkazcov sa dokonca renovovala, rozšírila a skvalitnila. Na základe členstva vo Zväze zasielateľov Slovenska (ZZS) sa jej činnosť podriaďuje zásadám Všeobecných zasielateľských podmienok a používaniu dokumentov Medzinárodnej federácie zasielateľských zväzov FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés. Pochopiteľne, že svoje dominantné postavenie potvrdzuje aj členstvom v iných organizáciách, ako napr. Zväz hraničných zasielateľov, Slovenská obchodná a priemyselná komora (SOPK), Bratislavská medzinárodná komoditná burza (BMKB), Slovenský plavebný kongres (SPK) atď. Ved' len BMKB uzavrela obchody za prvý polrok 1995 v hodnote 624 399 505,00 SK, a to je už čo povedať. Medzi základné druhy burzových obchodov patria aj *pomocné burzové obchody*, ktorými sú najmä *poistné zmluvy, zmluvy o uskladnení, zmluvy o preprave vecí a zasielateľské zmluvy*, ktoré majú bezprostrednú súvislosť s burzovými obchodovateľnými komoditami. Na základe rozhodcovskej doložky *Rozhodcovský súd BMKB* môže riešiť aj spory z mimoburzových obchodov, ak predmetom zmluvy je tovar, s ktorým sa obchoduje na BMKB, a to hlavne s vysokou profesionalitou a rýchlosťou rozhodovania (do troch mesiacov). Úspešnú a serióznu oblasť spolupráce udržiava Slovfracht s renomovanými slovenskými a českými podnikmi zahraničného obchodu (PZO), ako napr. Koospol, Petrimex, Kerametal, Drevoúnia, Chemopetrol a pod. Nemalú mieru pozornosti venuje aj vysokému školstvu na Slovensku a iným vzdelávacím organizáciám, poskytovaním odborne fundovaných informácií z oblasti medzinárodného zasielateľstva.

ZASIELATEĽSKÁ PONUKA KOMPLEMENTÁRNÝCH SLUŽIEB SLOVFRACHTU

Všestrannosť zasielateľského zamerania Slovfrachtu je daná tradičným dlhoročným historickým vývojom

a nenahraditeľnými skúsenosťami z čias spoločnej československej štátnosti a federatívneho usporiadania. V neposlednom rade sú to však novodobé skúsenosti a subsidiárne súčinná spolupráca so zriaďovateľskou organizáciou Čechofracht Praha vo všetkých globálnych sférach činnosti. Profesionalizmus a perfekcionizmus v nezanedbateľnom ponímaní spočíva prevažne v osobnostnom kvociente (PQ) riadiaceho manažmentu. Komplexnosť poskytovania komplementárnych služieb obchodu s hmotným tovarom nadobúda výrazne postavenie prejavu v nasledovných oblastiach zasielateľsko-realizačného etablovania sa najmä:

- v sprostredkovanom zabezpečení všetkých konvenčných a špecifických druhov dopravy, objemovo plnohodnotných ucelených zásielok, zberných zásielok a osobných zvrškov v priestorovo neobmedzenom celosvetovom rozsahu,
- v operatívnom poskytovaní informácií o indikatívnych sadzobných úrovniach a najoptimálnejších relačných smerovaniach v rámci logistickej aktivity,
- v zabezpečení prekladných operácií a uskladnenia zásielok v obchodných a verejných colných skladoch,
- v poistení carga/casca a iných rizík, vyplývajúcich z prepravno-právnych a zodpovednostných vzťahov subjektov zúčastnených v prepravnom procese,
- v zabezpečení colného konania splnomocneným zastupovaním a výkonom certifikovanej colnej deklarácie, vrátane úverovanej úhrady colného dlhu za zmluvného partnera,
- v kvalifikovanom umožnení reklamačného a rozhodcovského konania v prípadných prepravno-právnych sporoch,
- v radikálnej zákonom stanovenej úhrade finančných záväzkov,
- v zmluvnej podstate akejkoľvek činnosti.

O podrobnejších súčasných problémoch a svojráznych aktivitách si zasielateľ vyhradzuje právo bezpro-

stredne informovať účastníkov seminára o prínose vodnej dopravy pre priemysel severnej Moravy.

ZUSAMMENFASSUNG

Probleme des Schiffahrtsbetriebes an der Donau und Angebot von Speditionen - und Transportdiensten

Der Verfasser informiert sehr kurz über die historische Entwicklung der Donauschiffahrt. Mehr ausführliche Information führt man über die internationalen Verträge an, die im 19. und besonders im 20. Jahrhundert vereinbart wurden und für den heutigen Stand der Donauschiffahrt maßgebend sind. Die Gegenwart der Schiffahrt an der Donau wird durch die folgenden Aspekte (sei es negativ oder positiv) beeinflusst:

- Balkankrisis (Embargo gegen Serbien und Notwendigkeit, die Transportaktivität mehr oder weniger nur auf den oberen Flußabschnitt zu verschieben),
- Eröffnung des Main-Donau-Kanals (Verbindung Nordsee - Schwarzes Meer),
- Änderungen in der Organisation der Donauschiffahrtsgesellschaften,
- Streit über die hydrotechnische Anlage Gabčíkovo - Nagymaros,
- Änderungen in den Güterarten,
- Tätigkeit der vorhandenen und Entehung von neuen Umschlagsbetrieben in Donauhäfen,
- Ausbau der neuen leistungsfähigen Umschlagsanlagen,
- Ausbau der neuen Transportwege,
- Einführung von neuen kommerziellen Tätigkeiten und Diensten im Bereich des Außenhandels.

Diese Aspekte werden im Artikel ausführlich analysiert. Dabei informiert der Verfasser über das Angebot der Firma Slovfracht AG. Diese Firma vermittelt sämtliche Transportdienste, Umschlag und Lagerung, informiert über die günstigsten Transportvarianten und sichert weitere Tätigkeiten, die mit dem internationalen Transport verbunden sind.

SUMMARY

Problems of the inland navigation traffic on the Danube and offer of forwarding and transport services

In the article a short information about the historical evolution of inland navigation on the river Danube is given. In more detail the international agreements are described that were closed in the 19th and especially in the 20th century. These agreements are decisive for the present situation of Danubian shipping. This situation is - of the same time - influenced by the following aspects (whether in a positive or in a negative way):

- Balkan crisis (embargo against Serbia, concentration of the navigation traffic mainly to the upper reach of the river),
- opening of the Main-Danube canal (connection North Sea - Black Sea),
- changes in the organization of Danubian shipping companies,
- controversions concerning the hydrotechnical structure Gabčíkovo - Nagymaros,
- changes of commodities transported,
- acitivity of existing transshipment companies and rise of new ones,
- construction of new reloading devices with a high capacity,
- construction of new transport ways,
- offers of new commercial activities and services in the sphere of international trade.

These aspects are analysed in the article in more detail. At the same time, information about the acivity of Slovfracht, joint stock company, is given. This company offers arrangement of all forwarding and transport services including transshipment and storage of goods, gives information about optimum transport variants and provides all activities in the sphere of international transport.

BUDE VYUŽÍVÁN PARDUBICKÝ PŘÍSTAV?

Ing. Roman Linek, předseda představenstva a ředitel a.s. Přístav Pardubice

V čísle 2/1995 časopisu Vodní cesty a plavba byl uveřejněn článek, který uváděl základní fakta o vzniku a cílech a.s. Přístav Pardubice.

Dovolil bych si touto cestou k němu doplnit několik aktuálních údajů z valné hromady a především na něj navázat pojednáním o zbožovém marketingu provedeném v 1. pol. 1995.

Valná hromada a.s. Přístav
Pardubice 21.6.1995

Na tomto řádném zasedání vedle procedurálních záležitostí padlo především rozhodnutí o navýšení základního jmění. Toto navýšení bylo schváleno tak, aby se stávajících 17 akcionářů (města Pardubice a Přebor, Povodí Labe, a.s., Hradec Králové, České přístavy, a.s., Praha, ČSPL, a.s., Děčín, CEVA, a.s., Prachovice, COMET, s.r.o., Hradec Králové, UNICO, a.s., Pardubice, Solné mlýny, a.s., Olomouc, DMP, a.s., Pardubice, Interbau Pardubice, První pardubická stavební, s.r.o., ČKD, a.s., Hradec Králové, Transporta, a.s., Chrudim, Vodní stavby, a.s., Praha, Cheming, a.s., Pardubice, Autosklo Šimek, s.r.o.) rozšířilo o dalších pět akcionářů (Synthesia, a.s., Pardubice, Vodní cesty, s.r.o., Praha, Kovošrot, s.r.o., Děčín, ŽDAS, a.s., Žďár nad Sázavou, IPS, a.s., Praha) s obdobnými právy jako mají zakladatelé společnosti.

Dále byl na tomto jednání pozitivně hodnocen fakt, že byl 18. května osobně ministři dopravy předán v letošním roce zpracovaný investiční záměr: Splavnění Labe do Pardubic a přístav Pardubice, a to včetně návrhu financování. Ministrem PhDr. Janem Stráským bylo při jednání přislíbeno, že je v plánu vlády v 1. pol. roku 1996 se zabývat rozvojem vodních cest v ČR a že tento materiál bude jedním ze stěžejních podkladů. Tento fakt v den konání valné hromady písemně potvrdil i náměstek ministra dopravy ing. Ivan Foltýn.

Souvislosti zbožového marketingu

V rámci výše zmíněného investičního záměru byl v období únor až

duben prováděn zbožový marketing ze spádové oblasti možného přístavu a přístavní zóny v Pardubicích. Nelze zpochybňovat jeho opodstatněnost, protože často zaznívá argument - PROČ PRODLUŽOVAT VODNÍ CESTU, KDYŽ TO NIKDO NECHCE.

Tento průzkum vycházel z několika základních premis. Především se ptal, kolik tun zboží ročně by bylo přes pardubický přístav transportováno v roce 1995, kdyby zde již existoval. Dále byl zkoumán výhled na nejbližších 5 let (tedy za dobu, kdy by mohl být tento koncový labský přístav realitou). Do průzkumu se nepřipouštěly žádné hypotetické údaje a co nebylo potvrzeno statutárem dané firmy, bylo uvedeno pouze pod čarou a nebylo s tím při ekonomickém hodnocení nijak kalkulováno. Důležitou roli pochopitelně hrály i svým způsobem ojedinělé výhody, kterých by v pardubické přístavní zóně šlo využít. Jde zejména o dobře vlečkové napojení na hlavní železniční koridor i budovanou dálniční síť, dostatek kvalifikovaných pracovních sil (aglomerace Chrudimska, Pardubicka a Královéhradecka prezentuje téměř 0,5 milionu obyvatel) možnost plošného rozvoje přístavní průmyslové zóny (1 etapa 14,5 ha vše nad Q 100), geografické položení Pardubic do středu ČR, bezprostředně sousedící mezinárodní veřejné letiště a fungující Free zone a další.

Výsledky, které jsou shrnuty do investičního záměru dokázaly, že reálný zájem o využívání potenciálního pardubického přístavu EXISTUJE. Již v letošním roce by se po proudu odsud dopravilo 459 tisíc tun zboží a proti proudu by mohlo přijít 401 tisíc tun zboží. S přihlédnutím k faktu, že jde převážně o zahraniční přepravu, není výsledných 860 tisíc tun za rok nezajímavých. Akční rádius nezahrnuje pouze východní Čechy, ale i oblast podstatné části Moravy (Ostravsko, Olomoucko, Brno, Žďár nad Sázavou).

Celkem 22 firem, které zatím o tento přístav projeví zájem, lze rozdělit do čtyř skupin.

První tvoří strojírenské podniky ze spádové oblasti, které své výrobky

exportují prostřednictvím německých či holandských námořních přístavů. Namátkově lze uvést ZVV Hradec Králové, ŽDAS Žďár n. Sáz., Zetor Brno či Továrny mlýnských strojů Pardubice. U těch, kteří produkují objemné finální výrobky, nebude problémem v přístavní zóně provádět kompletaci výrobků tuzemskými pracovníky silami a dále zboží exportovat v takové velikosti, která je možná pouze s využitím vodní dopravy.

Druhou skupinu tvoří hromadné substráty, které bývají nejtýpější pro vodní dopravu všude na světě. V případě Pardubic by šlo především o sůl, cement, pisky, šterky, slad, olejnatá semena, různé škroby a za jistých předpokladů i o uhlí. Zde by šlo dobře využít sklady "uprostřed republiky" a výhodný průběžný pozemní transport po celém jejím území. Sem lze zařadit např. CEVU Prachovice, Solné mlýny Olomouc, BMC Praha a další.

Samostatný pohled si zaslouží přeprava chemikálií a souvisejících surovin. Zde se nelze nezmínit o Synthesii Pardubice a eventuálně PARAMU Pardubice. Za sledování stojí i možná vnitrozemská přeprava mezi severočeskými a východočeskými chemickými, doprava chemických hnojiv, sody a nelze vyloučit ani ropné produkty.

Poslední skupinu tvoří transport ocelářských výrobků, železného šrotu a druhotných surovin jako jsou plasty, sklo či papír. O tento transport a skladování v Pardubicích projeví zájem především COMET Hradec Králové (dříve Kovošrot), Nová huť Ostrava a Třinecké železářny Třinec.

Pod zmíněnou čarou - tedy jako hypotetické zboží, které by tudy šlo, KDYBY - lze zahrnout dopravu Ferud z Hamburku či Rotterdamu českými dopravci přes Labe do Pardubic a železnici dále na Ostravsko. Tento problém si však zaslouží samostatný rozbor a není předmětem tohoto článku. Obdobně je to s dopravou tekutých asfaltů do německého vnitrozemí či s případným získáním tranzitu (zejména kontejnerového) na kombinovanou cestu železnice - voda přes území ČR.

Nelze při komplexním posouzení opomenout ani tarifní "vodní politiku" a i tarify dalších druhů dopravy, překladní a skladovací poplatky či výsledné hospodářsko-politické přínosy. Mezi ně patří především zmírnění časté neprůjezdnosti hraničních přechodů a stále se zvyšující přetíženosti silnic a dálnic nákladní dopravou. Je nutné také uvést, že skončením přepravy energetického uhlí do elektrárny Chvaletice v průběhu roku 1996 by se bez dosplavnění do Pardubic stala z cca 90 % již vybudovaná kanalizovaná labská vodní cesta rázem nevyužitou. A to by (nejen z hlediska možných 860 tisíc tun zboží z pardubické přístavní hrany, které zatím využívá pozem-

ních cest) nemělo být cílem nikoho, kdo žije, vyrábí, dopravuje či vládne v ČR.

ZUSAMMENFASSUNG

Wird der Hafen Pardubice ausgenutzt werden?

Der Artikel informiert über die Resultate der letzten Generalversammlung von AG "Přístav Pardubice, a.s." (Hafen Pardubice) und über die Umfrage, die die künftige Umschlagsmenge in dem geplanten Hafen ermitteln soll. Bisherige Resultate sind optimistisch: man kann eine Menge von mindestens 0,86 Mio. t jährlich erwarten.

SUMMARY

Inland port of Pardubice - will it be adequately utilized?

The article brings information about the last general assembly of the "Přístav Pardubice, a.s." (Inland port of Pardubice, joint stock company), as well as about the inquiry that ought to specify the probable volume of goods that will be unloaded in this future inland port. The results are optimistic: one can expect a volume of 0,86 mil. tons in a year.

ZPRÁVY



Po 2. valné hromadě sdružení, konané 13. 4. 1995 se výbor ČPVS sešel na dvou řádných a dvou mimořádných zasedáních, a to ve dnech 14. 6., 19. 7., 31. 7. a 4. 8. V tomto období:

- Na žádost Ministerstva dopravy ČR vypracoval výbor oponentní posudek technicko-ekonomické studie „Splavnění Moravy v úseku Dunaj-Hodonín“, předložené spol. s r.o. Transconsult Hradec Králové, a byl zastoupen při oponentním řízení. Výbor zastává jednoznačný názor o celospolečenské potřebě a ekonomické výhodnosti tohoto záměru.
- Výbor zhodnotil pozitivně průběh a závěry 2. valné hromady ČPVS.
- Iniciativně se zapojil do příprav 1. odborné výstavy o labské vnitrozemské plavbě „LABE 2000“, která bude instalována ve dnech 6. - 7. října 1995 na lodi WAHA v Praze na nábreží u Rudolfiny.

ČPVS bude mít spolu se Státní plavební správou a s Nadací vodních cest na této výstavě svůj panel. Výbor rozhodl, že ČPVS převezme garanci sympozia, které se bude konat při příležitosti této výstavy.

- Výbor pověřil předsedu zasláním dopisu ministru dopravy České republiky na podporu zařazení Labe od Mělníka po státní hranici se SRN do VI.b klasifikační třídy podle nově schválené mezinárodní klasifikace vnitrozemských vodních cest.
- Výbor se rozhodl prodloužit činnost odborných pracovních skupin Vodní cesta Dunaj-Hodonín a Parametry vodních cest v ČR do 31. 12. 1996.
- Na podnět pracovníků Ministerstva dopravy ČR se výbor velmi podrobně zabýval problematikou marketingové studie vodní dopravy v České republice, jejíž zpra-

cování zadalo toto ministerstvo u Dopravního rozvojového střediska. Výbor přispěl k přehodnocení a zpřesnění zadání této studie, k rozšíření řešitelského kolektivu a k odpovídajícímu finančnímu zabezpečení. Zástupci výboru se budou zúčastňovat pravidelných konzultací během dalšího řešení. Pro redakci závěrečné zprávy výbor doporučil místopředsedu ing. P. Formana.

- Po dohodě se sekretářem národního komitétu AIPCN ing. M. Němcem se výbor rozhodl připravit za Českou republiku referát pro mezinárodní konferenci AIPCN, která se bude konat ve dnech 1. - 5. 9. 1996 v Gdaňsku. Podle finančních možností se této konferenci zúčastní delegovaní členové výboru ČPVS.

Prof. ing. Pavel Gabriel, DrSc.

POVODÍ MORAVY, a.s., A BAŤŮV KANÁL

Bařův kanál, jehož oficiální název při založení zněl "Vodní cesta Otrokovice - Rohatec", vznikl z popudu firmy Bařa ve Zlíně. Ta v tehdejší době vlastnila Ratiřkovické doly a hodlala levně dopravovat lignit, kterým se topilo v elektrárně, do Otrokovic, čímž se následně zlevnila výroba elektrické energie pro firemní koředělný závod. Plavební kanál byl postaven v letech 1934-1938 v době, kdy na střední Moravě probíhaly úpravy řeky Moravy, byly budovány nové jezy a závlahová zařízení.

Plavební cesta začínala v Otrokovicích, kde byly dílny na opravu lodí, přístav a překladiště. Odtud pokračovala po řece Dřevnici a Moravě až po Spytihněv, kde začíná plavební kanál. Kanálem byla trasa vedena do Starého Města, kde se vracela zpět na Moravu a po ní pak až do Veselí. Nad Veselským jezem odbočoval znovu do kanálu, ve Vnorovech křiřžovala úrovně Moravu, u Strážnice říčku Veličku a odtud směřovala k Rohatci, kde končila.

Celková délka vodní cesty je 51,20 km, z této délky asi polovina cesty vede korytem řeky Moravy a polovina plavebním kanálem. Výškový rozdíl počátku a konce plavební cesty je 18,20 m. Je překonáván 14 komorami, z toho devět na kanále a pět u jezů na řece Moravě.

Kanál plavební cesty má lichoběžníkový profil o šířce dna 6 - 12 m, sklon svahu 1 : 2 a nejmenší hloubku (min. pro původní plavbu) 1,5 m. Komory mají délku 38,50 - 56,50 m, šířku 5,20 m a hloubku záporníků 1,50 m. Lodě používané na této cestě měly rozměry 38,00 x 5,00 x 1,20 m a nosnost 150 tun.

Provoz lodí (člunů) na kanále byl v prvopočátcích zabezpečován potahem (koňmi, později traktorem), pro který byla podél kanálu i pod mosty vybudována takzvaná potahová stezka. Později byly čluny taženy remorkéry.

Zvláštností na plavební cestě bylo překonání řeky Moravy nad Vnorovským jezem. To bylo řeřeno lanovkou, která přetahovala čluny z plavebního kanálu přes řeku Moravu nazpět do kanálu.

Vzhledem k poslání kanálu - umožňovat přepravu suroviny, materiálu

a zboží a překládat je na pozemní dopravu, bylo nutno na trase kanálu vybudovat překladiště. Hlavním překladištěm byl samostatný objekt vybudovaný za Rohatcem, kam byla přivedena železniční vlečka. Po ní byl lignit dopravován železničními vagóny a zvláštním zvedacím zařízením byl obsah vagónů přesypáván do člunů.

Podle dochovaných záznamů si práce a náklady na vybudování kanálu vyžádaly 35 mil. Kč a po válce v roce 1945 na odstranění válečných škod dalších 21 mil. Kč (poválečné měny).

Počátky plavby po Bařově kanále se datují do roku 1939, kdy 22. února Zemský úřad v Brně po kolaudaci vodní cesty vydává firmě BATA "výměř" s návrhem zápisu do vodní knihy Okresního úřadu ve Zlíně. V červenci roku 1939 byla utvořena Moravská plavební a. s. "Morava",

která požádala o plavební koncesi, kterou jí Ministerstvo obchodu po doručení Československého plavebního úřadu v září 1939 udělilo.

Plavba na kanále pak byla za různých povolení provozována zhruba až do roku 1960. Od té doby proběhla řada jednání týkajících se dalšího provozu plavby, především však souvisejících s jejím zrušením.

S konečnou platností udělalo "tečku" za snahou o rozvoj plavby na plavebním kanále Otrokovice - Rohatec v roce 1972 Federální ministerstvo dopravy tím, že na žádost n.p. Svit Gottwaldov zruřilo legislativu této vodní cesty.

Od tohoto termínu je kanál využíván jen jako zdroj povrchové vody pro závlahy, pro napouřštění rybníků k chovu ryb i jako vodní plocha s vlastním číslem rybářského revíru.

Koncem 80. let se opět objevují iniciativy, jejichž zájmem je zpro-



Plavební komora Staré Město (foto J. Pospíšil)

voznit tuto opuštěnou vodní cestu. Hlavním důvodem byla především komerční těžba šterkopísku v údolní nivě řeky Moravy na k.ú. Babice, Huštěnovice i Spytihněv, jakož i snaha levnější přepravy, a to nejen sypkých substrátů, ale i kusových zásilek (zejména kontejnerů). Nutno však uvést, že snahou nebylo jen zprovoznění popisovaného úseku "Bařova" kanálu, ale i propojení na dopravně významný uzel Lanžhot - Brodské a odtud na Dunaj.

Iniciativa vzešla především z tehdejšího JZD Agrokombinát Slušovice, který na toto téma zajišťoval zpracování studie u tech. útvaru Povodí Vltavy Praha za spolupráce Výzkumného ústavu dopravního, Státní plavební správy Přerov i Povodí Moravy Brno. Pokračovatelem této myšlenky se pak stala akciová společnost EKOTRANS Moravia, která dodnes předkládá řadu materiálů propagujících plavbu nejen na Bařově kanále, ale vodní dopravu jako takovou vůbec.

Z prvopočátků činnosti této a.s. byly Povodím Moravy Brno, do jehož správy a údržby kanál po zrušení plavební cesty přešel, zpracovány dílčí dokumentace na jeho zprovoznění. V roce 1989 byla projekčně dokončena tzv. I. etapa zprovoznění - tj. úseku od zaústění Dřevnice do Moravy, kanálovým úsekem od jezu Spytihněv po řeku Moravu ve Starém Městě až po moravní jez s plavební komorou v Nedakonících. Jde o úsek podle původního dělkového značení mezi km 1,100 až 26,149 - tj. 25,049 km. V následujících měsících pak došlo k realizaci navržených opatření, která spočívala v

- odstranění cca 60 000 m³ nánosů v předmětném úseku kanálu,
- opravách veškeré technologie plavebních komor,
- výrobě a částečném osazení dalb a nástupních můstků,
- opravě stavebních částí plavebních komor,
- terénních a plošných úpravách profilu kanálu a údržbě břehových porostů.

Tyto práce zahrnuté do I. etapy byly realizovány nákladem cca 10 mil. Kč prostřednictvím Povodí Moravy i cizích dodavatelů. Nelze nepřipomenout, že největší díl práce nesli na bedrech pracovníci Povodí Moravy, závodu Uherské Hradiště, kteří měli souběžně se svými pracovními po-

vinnostmi připravit splavnění předmětného úseku k termínu 30. června 1990.

Během dokončování stavebních prací však poněkud ustal zájem a.s. Ekotrans o zprovoznění kanálu, a tak byly dokončovací stavební práce pozastaveny.

Od poloviny roku 1994 se začínají znovu projevovat iniciativy na zprovoznění plavby na "Bařově kanále". Vůdčí institucí je tu opět Ekotrans Moravia, dnes již pod názvem Etmas, dále pak Sdružení obcí a měst při plavební cestě, kde zaujímá vůdčí místo Veselí n. M. Dále se o splavnění Bařova kanálu zajímá Spolek pro podporu Pomoraví.

První dvě jmenované iniciativy za účinné spolupráce Povodí Moravy, a.s., zaměřují první kroky plavby do oblasti turistického využití. Po dohodě se Státní plavební správou, která vycházela v maximální možné míře vstříc tomuto záměru, byly provedeny propagační plavby v úseku Staré Město - Nedakonický jez, a tím bylo vlastně potvrzeno, že v upraveném úseku lze provozovat plavbu po drobných dokončovacích pracích takřka okamžitě.

Záměr, využít plavbu na kanále v první fázi pro turistické účely, byl dokonce projednáván za mezinárodní účasti se snahou navázat i na mezinárodní projekt OVERTURE pod názvem "Vnitrozemské vodní cesty a rozvoj venkovského osídlení" (Blatnice 28.7.1994, informační zahraniční cesty Holandsko, Anglie).

Rozvíjející se znalosti a přibývajících provozních zkušeností byly hlavním motivem ke svolání další schůzky propagátorů plavby, kde byly nastíněny další kroky k uskutečnění sledovaného cíle.

Ačkoliv je snahou obnovit plavbu na maximálně možném úseku původní plavební cesty, není pro tento krok dostatek finančních prostředků.

Aby však vyřčená myšlenka a doposud provedené pokusy nezůstaly jen v závěrech jednání, byla v roce 1995 zahájena zkušební plavba v úseku mezi Kunovským jezem po Spytihněvský, popř. Bělovský jez. Jde výhradně o turistické vyhlídkové nebo propagační plavby, které dají pro příští období obrázek o tom, jak plánovat další využívání této plavební cesty.

Dále bylo dohodnuto připravovat pro blízkou budoucnost prodloužení

doposud upraveného úseku kanálu do města Strážnice. Tato lokalita byla vybrána záměrně, a to především s ohledem na bohaté kulturní památky, které se v městě Strážnice nacházejí.

Tento záměr však představuje:

- a) prověřit a zaměřit dalších cca 17 km plavební cesty,
- b) zpracovat projektové dokumentace na čištění komor, min. 50-60 % plavební cesty kanálem a upravení toku do komory v Uh. Ostrohu,
- c) stavebně opravit pět plavebních komor,
- d) provést kompletní rekonstrukci technologie v plavebních komorách a přechodu přes Moravu v nadjezi Vnorovy,
- e) vybudovat přístaviště.

V porovnání s realizací I. etapy a s ohledem na nové cenové relace předpokládáme min. náklady 15 - 20 mil. Kč. Vynaložení tak obrovských nákladů není Povodí Moravy, a.s., schopna provést na úkor ostatní údržby, a proto je třeba hledat zabezpečení finančních prostředků i jinými cestami, např. formou příspěvků, sponzorstvím apod.

Co říci na závěr. Jak bylo dříve uvedeno, vypadá to, že v otázkách znovuoživení plavby na Bařově kanále se blýská na lepší časy. Svítá naděje, že popisované vodohospodářské dílo, které je už neodmyslitelně spjato s jižní Moravou, bude opět alespoň zčásti sloužit účelům, pro které ho budovala generace našich otců.

Ing. Jan Novotný
Povodí Moravy, a.s.
závod Střední Morava
Uherské Hradiště

ZUSAMMENFASSUNG

Povodí Moravy, a.s., und der Bařa Kanal

Povodí Moravy, a.s., (Marchflußgebietbehörde, AG) besorgt den Betrieb von hydrotechnischen Anlagen (Talsperren, Wehre) im Marchflußgebiet, d.h. auch vom sg. Bařa Kanal. Diese Wasserstraße wurde in Jahren 1934-1938 errichtet, um transport von Lignit und anderen Schüttgüter in kleinen Kähnen (mit der Leistungsfähigkeit von nur 150 t) zu ermöglichen. Seit 1960 ist Kanal

praktisch außer Betrieb. Es ist aber aktuell, diese Wasserstraße mindestens für Sportschiffe wieder zu eröffnen. Die erste Etappe der notwendigen Erneuerungsarbeiten ist schon fertig, die weitere wird vorbereitet.

SUMMARY

Povodí Moravy, a.s., and the Bat'a Canal

Povodí Moravy, a.s., (Morava river administration, joint stock company) secures operation and maintenance of hydrotechnical structures (dams, weirs) in the Morava river basin - i.e. also of the so called Bat'a Canal. This waterway was constructed in 1934-1938 in order to enable transport of lignite and other bulk cargoes in small barges having a capacity of 150 tons only. Since the year 1960

no commercial transport on this waterway exists. At present, one tries to reopen the waterway for pleasure crafts. The first stage of the necessary restoring works has been already finished, another one is being prepared.

Možnosti využití Baťova kanálu pro turistický ruch

Mezi velmi zajímavé stavby na řece Moravě patří tzv. Baťův kanál. Jde o kombinovaný vodní kanál určený pro závlahy, odvádění přivalových vod a plavbu. Kanál spojuje Otrokovice a Rohatec, měří 51,2 km, asi polovina cesty je vedena korytem řeky Moravy a polovina umělým plavebním kanálem. Výškový rozdíl začátku a konce plavební cesty je 18,2 m a je překonáván 14 plavebními komorami. Kanál byl vybudován v letech 1934-38 převážně ze státních prostředků, pouze na financování vlastních plavebních zařízení se podílela firma Baťa. Tato vodní cesta byla využívána a.s. "Morava" (dceřiná Baťova společnost) od r. 1939 na dopravu lignitu z dolů v Ratiškovicích. Celá stavba byla vnímána ne jako čistě komerční akce, ale spíše jako ukázka možnosti využití vodní cesty v návaznosti na stále obnovovanou myšlenku kanálu Odry - Dunaj. To dokládají i výsledky hospodaření plavební společnosti v letech 1939-1944, kde se zisk pohybuje pouze v rozmezí 20-40 tis. Kč ročně (1). Po válce pokračovala v omezené plavbě a.s. Svit, kromě lignitu se také dopravoval šterk. V roce 1960 byla plavba ukončena (2).

Větší rekonstrukce části kanálu proběhla ke konci osmdesátých let, odkdy je prakticky zprovozněna celá horní část kanálu - z Otrokovic až do Uherského Ostrohu v délce cca 36 km. Oprava byla iniciována JZD Slušovice, NHKG Ostrava a později i Ekotransem Moravia a byla financována ze státních prostředků.

V rámci turistiky byl do r. 1994 využíván cca 8 km dlouhý úsek řeky mezi Otrokovicemi a rekreačním střediskem Pahrbeek. Nízké zisky z do-

pravy nakonec vedly ke zrušení plavby.

Když se zamyslíme nad minulostí této vodní cesty, jasně vyniká rozdíl mezi vizí o propojování různých částí Evropy systémem vodních cest iniciovaný z této části Moravy a možnostmi a skutečnými investicemi v této oblasti. Zdá se, že především chybí reálný a dobře propracovaný záměr, který by využil vybudované dílo tak, aby se logicky začlenilo do krajiny. Takovýto přiměřený projekt by mohl přinést užitek celému regionu - zhodnotit vynaložené úsilí a obohatit krajinu o přiměřeně využitý nový funkční prvek.

Díky několika iniciativám Okresního úřadu Hodonín a řady měst a obcí ležících na kanálu se zástupci státní správy i samosprávy mohli seznámit s využitím obdobných vodních cest ve třech západoevropských regionech. Jde o projekt organizace OVERTURE - "Vnitrozemské vodní cesty a rozvoj venkovského osídlení". Projekt se zabývá novým využitím již vybudovaných vodních cest. Jde vždy o relativně zaostalé regiony s vysokou mírou nezaměstnanosti, kde se realizují investice na obnovu vodních cest.

V severoholandské provincii Groningen je nutno stále udržovat a pečlivě sledovat hustou síť odvodňovacích kanálů. (Zvednutí hladiny spodní vody ničí zemědělské plodiny, vlivem povodní může dojít k záplavám rozsáhlých území.) Kanály dříve částečně sloužily i pro nákladní dopravu, ovšem dnes se od tohoto využití ustupuje, protože není ekonomicky výhodné. Místní vláda se snaží zlepšit ekonomickou situaci rozsáhlou automatizací technických zařízení kanálů (mostů, plavebních

komor) a budováním turistických parků, které pak slouží pro rozvoj individuální a skupinové turistiky. Přes poměrně neatraktivní krajinu a ne příliš příznivé podnebí pomáhá postupný rozvoj především vodní turistiky zvyšovat přitažlivost této oblasti. Jde o větší atraktivitu území nejen pro turistiku, ale i pro drobné podnikání i investice velkých firem. Je zajímavé, že požadavky na rozvoj turistiky i podnikání jsou obdobné - pěkný vzhled obcí i měst, bohaté přírodní zázemí, rozvinutá občanská vybavenost, spokojenost obyvatelstva s místem svého bydliště. Tak rozvoj turistického ruchu vytváří dobré podmínky pro rozvoj celého regionu. Při financování dochází ke spojení zdrojů místní vlády, centrální vlády, EU a soukromých investorů.

Rozsáhlý projekt obnovy krajiny je realizován v anglickém hrabství Lancashire. Jde o oblast "Černé země", kolébku průmyslové revoluce, dnes v hlubokém ekonomickém rozpadu. Prosperitu do této oblasti přinesly právě umělé plavební kanály, po kterých se dopravovala levná bavlna z kolonií k textilním továrnám roztroušeným podél jejich břehů. Dnes se zde projevují všechny příznaky hospodářské recese - prázdné budovy, nezaměstnanost, migrace obyvatelstva do jiných oblastí aj. Plavební kanály jsou prázdné, jejich využití pro nákladní dopravu je neefektivní.

Projekt obnovy (2) stimuluje formou sdružených investic všechny pozitivní aktivity v regionu. Mezi nejvýznamnější (a finančně nejméně náročné) patří rozvoj turistického ruchu, především vodní turistiky. S tímto je spojena obnova přírodního

prostředí a snaha o nové využití rozsáhlých a prázdných průmyslových areálů podél kanálů. Při rozvoji turistiky se ukázalo, že je nutné vybudovat především potřebné zázemí - kapacity občanské vybavenosti, kulturní aktivity, obnova přírodně zajímavých lokalit. Zajímavé je využití řady opuštěných továren a technických památek (mosty, železnice) jako muzeí průmyslové revoluce.

Na investicích se z cca 40 % podílí soukromý sektor, zbývající část je tvořena spojením prostředků EU, centrální vlády a místní vlády.

Celkově lze říci, že v obou případech jde o turisticky poměrně nezajímavá území (charakteru našeho Ostravska), s nepříznivými klimatickými podmínkami (časté srážky) a v hospodářské recesi. Zajímavé je, že projekty hospodářské obnovy celých regionů kladou velký důraz na rozvoj turistického ruchu - a realizace v této oblasti jsou úspěšné. Oživení v oblasti turistiky přináší větší zájem investorů. Úspěchy v investování jsou ovšem podmíněny finanční účastí státu, EU a místních vlád, kterým postačuje dlouhodobá návratnost s velmi malým úrokem. Některé dotace (granty) jsou nevratné.

Vstupní podmínky našeho regionu jsou ovšem výrazně jiné. Především jde o turisticky podstatně atraktivnější oblast. Vhodné klimatické podmínky v letním období, síť kulturních památek, další atraktivita (CHKO, pěstování vína aj.) vytvářejí dobré podmínky pro rozvoj turistiky. Zahraněční účastníci semináře o možnostech využití Bařova kanálu pro turistický ruch definovali naše základní problémy:

1. Nedostatek vyjasněné turistické strategie pro celý region nedává seriózní podklad k rozvoji vodní cesty.
2. Nedostatek finančních zdrojů neumožňuje serióznější přeměnu vodní cesty pro turistický ruch.
3. Vodní cesta leží na území tří okresů - rozdělení státní správy ztěžuje koordinaci a operativní rozhodování.
4. Některé úseky vodní cesty jsou ekologicky velmi citlivé, což omezuje množství možných lokalit rozvoje turistického ruchu.

Tyto negativní stránky se projevují např. při ekonomickém neúspěchu turistické plavby u Napajedel, nebo v nepřipravenosti území pro turistický

ruch - nedostatek dobře značených informačních center, cyklistických stezek, kvalitních ubytovacích kapacit apod. Stávající turistika se projevuje spíše negativně - jako masový turismus - kdy se na několika lokalitách koncentruje celý turistický ruch oblasti. Tyto lokality se ovšem rychle devastují a dochází k zániku jejich typické atmosféry a lidských vztahů. Je vhodnější podporovat náročnější individuální a skupinovou turistiku, kdy se po krajně nezávisle pohybují skupinky turistů a podílejí se na životě místních obyvatel.

Z uvedeného vychází současná představa turistického ruchu na kanálu. Řešené území by leželo mezi Zlínem a Hodonínem s tím, že v pozdějších etapách se uvažuje po dostavbě dalších komor s využitím celého toku řeky Moravy i odlehčovacího ramene. Tím by bylo možné na větší části toku realizovat atraktivnější plavbu v okruzích. Realizace by se dělila na jednotlivé etapy, podmínkou zprovoznění každé etapy by bylo dobudování alespoň nejjednodušší infrastruktury v jejím okolí. Nutnou podmínkou je sloučení několika druhů investic - od státních až ke spoluúčasti soukromého kapitálu.

Dalším významným předpokladem je vznik nového subjektu, který by se snažil překonat rozdělení státní správy. Tento subjekt by se měl stát nositelem projektu využití Bařova kanálu pro turistiku. V současnosti se předpokládá vznik Sdružení obcí a měst podél Bařova kanálu pro rozvoj turistického ruchu. Sdružení by mělo koordinovat investice jednotlivých sídel v oblasti, zajišťovat informace o území z hlediska využití investic v turistickém ruchu a podněcovat další rozvoj turistiky.

Základním bodem realizace je Projekt rozvoje turistiky na Bařově kanálu. Ten by měl vytipovat vhodné lokality pro turistický ruch a zajistit soulad s územními plány jednotlivých sídelních útvarů. Dále by měl vymezit technické podmínky plavby (soulad s jednotlivými manipulačními řády) a rámcově vymezit náročnost jednotlivých investic, zvláště provozních nákladů. Projekt se soustředí na investičně a provozně co nejméně náročný způsob plavby po kanále.

Běžná půjčovna lodí by mohla být malou rodinnou firmou, ve vhodné lokalitě na břehu kanálu, spojenou

například se zámečnictvím. Zde by mohlo dojít k výrobě i údržbě jednoduchých lodí. Zákazník by po krátkém zaškolení dostal loď a kliku pro otevírání plavebních komor. Předpokládá se běžné využití dvou základních typů lodí - malých člunů se spalovacím nebo elektrickým motorem na jednodenní vypůjčení nebo větších obytných lodí pro vícedenní plavbu. V turisticky nejvýznamnějších lokalitách lze předpokládat využití jednoduchých motorových prámů s možností občerstvení a luxurnějších člunů. Četné bude pravděpodobně i používání vlastních plavidel majitelů chat podél řeky.

V současnosti existuje velká šíře názorů na využití Bařova kanálu. Řada ochránářských organizací hodnotí jeho minulou výstavbu negativně, jako násilný zásah do krajiny, jeho využití pro turistický ruch nepovažuje za vhodné vzhledem k tomu, že by mohlo dojít k rušení řady živočichů.

V současnosti se začíná diskutovat názor ochrany Bařova kanálu jako státní technické památky. Vyhlášením za památku by se otevřela možnost zhodnocení této čisté funkcionalistické architektury, dnes přirozeně zapadající do přírodního prostředí. Zároveň by tato památka spojila čtyři městské památkové zóny a vytvořila další tlak na zajištění jejího trvalého provozu. Ve spojení s dalšími technickými díly na řece (mechanické jezy, elektrárny, závlahový systém) by zde mohl vzniknout komplexní systém staveb, dokumentujících soužití člověka s řekou v tomto regionu. Ovšem pokud by toto vyhlášení zabránilo další výstavbě v okolí kanálu, nebo znemožnilo postupnou automatizaci komor, mohlo by se stát jen dalším důvodem pro pokračující devastaci kanálu.

Obce a města by v podstatě přivítaly turistické využití kanálu, které představuje zlepšení možnosti zaměstnanosti a zvýšení atraktivity celého regionu.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá, že v území existuje řada zcela protikladných návrhů a úsilí, které úspěšně blokují jakékoliv využití této vodní cesty. Je třeba si uvědomit, že vzhledem k tomu, že zde není žádný silný investor, může se znovuvyužití kanálu podařit jen tehdy, budou-li s ním souhlasit všechny strany a bude-li všeobecně akceptovatelné. Něco

zakázat, zkritizovat, umí každý. Ovšem naopak věcně argumentovat, hledat řešení, něco, co dnes nefunguje zprovoznit a udržet v provozu - to je problém, který jsme zatím nevyřešili. Zdá se mi, že dnes nejvíce chybí otevřená diskuse na toto téma. Diskuse, která by přinesla nové názory i myšlenky. Potřebujeme podněty, které by ještě více zrealnily přiměřené využití toho, co dnes jen chátrá v krajině. Jsem přesvědčen, že společným úsilím řady zúčastněných by se to podařilo. I bez cizích prostředků.

Ing. arch. Ivo Ondračka
koordinátor INWARD projektu
OVERTURE
Městský úřad Veselí nad Moravou

- [1] Výsledky hospodaření Plavební společnosti Morava 1939 - 1945, archiv a.s. Svit
[2] Sborník přednášek ze semináře Možnosti využití "Bařova kanálu" pro turistický ruch, Blatnice 28.7.1994
[3] Leeds and Liverpool Canal Corridor - Economic Development Plan Summary, zpracovala PIEDA, 1986

ZUSAMMENFASSUNG

Möglichkeiten der touristischen Ausnutzung des Bař'a Kanals

Der Beitrag erklärt die Probleme, die mit der touristischen Schifffahrt

auf dem Bař'a Kanal verbunden sind und bringt Beispiele der ähnlichen Ausnutzung der alten Kanäle in England und in Niederlanden.

SUMMARY

Possibilities of tourist activities on the Bař'a Canal

The article explains problems connected with the utilization of Bař'a Canal for pleasure crafts and brings examples of a similar utilization of obsolete canals in Great Britain as well as in Netherlands.

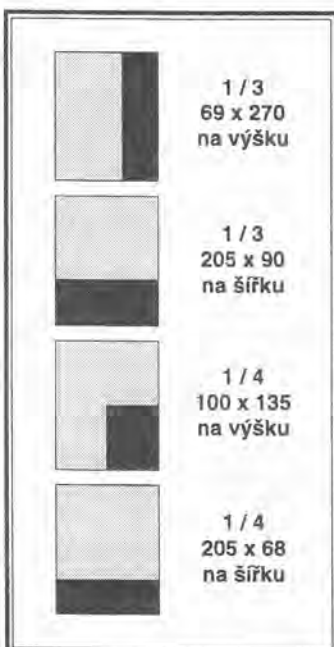
NADACE VODNÍCH CEST

Na účet **Nadace vodních cest** mohou podniky přispět formou příkazu k úhradě. Příspěvek je odpočitatelnou položkou z daňového základu pro výpočet daně z příjmů. Účet nadace je veden u České spořitelny v Praze 1 pod číslem 5178250-018/0800.

Příspěvek může být jednorázový nebo pravidelný. Podnikům, které se rozhodnou přispívat pravidelnou měsíční částkou, bude časopis **Vodní cesty a plavba** uveřejňovat v každém vydání **barevné logo na druhé straně obálky**.

Úhrada pro logo v poli o ploše 30 cm² činí 3000 Kč / měsíc, pro dvojnásobnou plochu 5000 Kč / měsíc, pro čtyřnásobnou 6500 Kč / měsíc. Jednou ročně budou loga slosována a výherce získá právo na **bezplatnou celostránkovou reklamu**.

CENÍK INZERCE



PLOŠNÁ	čb Kč	1 barva Kč	2 barvy Kč	4 barvy Kč
1/8 strany	1 250	2 500		
1/4 strany	3 750	5 000	6 250	
1/3 strany	5 000	6 670	8 350	
1/2 strany	7 500	10 000	12 500	15 000
3/4 strany	11 250	15 000	18 750	22 500
1 strana A4	15 000	20 000	25 000	30 000

ŘÁDKOVÁ	minimálně 42,- Kč za celý inzerát
první řádek (tištěný tučně)	28,- Kč
každý další řádek (tištěný obyčejně)	14,- Kč

Cena inzerce na 3. a 4. straně obálky se zvyšuje o 20 %.

OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO ČASOPISU VODNÍ CESTY A PLAVBA

Název firmy

Jméno a příjmení

Ulice, číslo

Obec PSČ

Peněžní ústav Číslo účtu

IČO DIČ

Telefon Fax

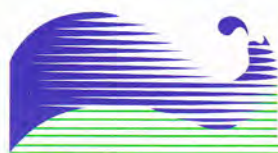
Počet kusů

podpis + razítko

Pravidelně na vydávání našeho časopisu přispívají:



ČESKOSLOVENSKÁ
OBCHODNÍ
BANKA A.S.



POVODÍ
LABE a. s.



Brána do Evropy
Přístav Hamburg

- hydrotechnické stavby
- malé vodní elektrárny
- projekty a studie
- komplexní dodávky
- územní a krajinná řešení
- ekonomické rozborů

NOVÁ
ADRESA



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57
140 00 Praha 4



*je nizozemská inženýrská a konzultační
firma, která si svou činností zajistila
přední postavení v celosvětovém měřítku*



HEIDEMIJ se zaměřuje na konzultační služby a projekty související s ochranou přírody a životního prostředí, s udržitelným rozvojem v oblasti infrastruktury, s územním plánováním, tvorbou krajiny a s urbanistickou problematikou

HEIDEMIJ se na zakázku Regionálního podnikatelského fondu zabývá projektem hospodářského rozvoje ostravského regionu a průzkumem možností přímých zahraničních investic na Ostravsku, zejména ve sféře dopravy, distribuce a logistiky



Bližší informace a kontakt:

*Heidemij Advies BV
Utrechtseweg 68
6800 ARNHEM - NIZOZEMSKO
Tel.: 0031 - 85 - 778 368
Fax: 0031 - 85 - 457 549*



ČSPL a.s.



Československá plavba labská a.s. Děčín

Ředitelství společnosti, K. Čapka 1 405 91 - Děčín 1, tel.: 0042/412/561111, fax: 0042/412/561900



Československá plavba labská, a.s. Děčín Vám nabízí:

- Přepravy zboží nejen na Labi a Vltavě v Čechách, ale i po celé Evropě. Naše lodě dopraví Vaše zboží do přístavů Německa, Holandska, Belgie, Švýcarska, Francie, Polska. Přepravy kontejnerů pravidelnou kontejnerovou linkou „LABE/ELBE CONTAINER LINE“ na trati Praha - Hamburk - Praha.
- Speciální transporty těžkých, nadrozměrných kusů a investičních celků.
- Překlad a skladování zboží v přístavech na Labi a Vltavě a v námořním přístavu Hamburk včetně doplňkových služeb překladačními a manipulačními prostředky ČSPL Hamburg a Elbetterminal GmbH Hamburg. Překlad, skladování a opravy kontejnerů. Překlad, skladování těžkých a nadrozměrných kusů a investičních celků.
- Zasilatelské služby v oboru říční, námořní, silniční a železniční dopravy prostřednictvím ČSPL Spedservice Děčín. Agentování říčních plavidel českých a zahraničních rejdařů. Odbavení zboží a zajištění následné námořní dopravy prostřednictvím dceřinné spediční firmy ČSPL, E.S. Elbetrans Hamburg, přepravy zboží na Rýně a Dunaji.

ČSPL - Zahraniční plavba Děčín
K. Čapka 1, 405 01 Děčín 1

Tel.: 0042/412/56 1111
Fax: 0042/412/56 2920

ČSPL - Vnitrostátní plavba Praha
Jankovcova 6, 170 04 Praha

Tel.: 0042/2/667 101 42
Fax: 0042/2/667 103 73

ČSPL - Vnitrostátní plavba Chvaletice
53312 Chvaletice

Tel.: 0042/457/93 131
Fax: 0042/457/93 323

Severočeské přístavy

Přístav Děčín
Loubská 728/11
405 01 Děčín 13
Přístav Ústí nad Labem
Přístavní 432/8
400 21 Ústí nad Labem
Přístav Mělník
27601 Mělník

Tel.: 0042/412/28 2 51
Fax: 0042/412/282 86

Tel.: 0042/47/550 3020
Fax: 0042/47/550 3387

Tel.: 0206/670314
Fax: 0206/670342

ČSPL - Loděnice Křešice
Tr. vítězství 56
411 00 Děčín

Tel.: 0042/412/268 51
Fax: 0042/412/244 53

ČSPL - Spedservice
K. Čapka 1
405 01 Děčín 1

Tel.: 0042/412/56 1111
Fax: 0042/412/510 470

ČSPL - Trading
K. Čapka 1
405 01 Děčín 1

Tel.: 0042/412/56 1111
Fax: 0042/412/56 1900

Zastoupení ČSPL Praha
Kateřinská 4
120 00 Praha 2

Tel.: 0042/2/298 998
Fax: 0042/2/298 998



- Stavby říčně-námořních lodí v loděnici ČSPL Chvaletice. Stavby a opravy říčních plavidel v loděnicích ČSPL Křešice a ČSPL Chvaletice. Opravy plavidel v Zahraničním zastoupení ČSPL v Hamburku. Diagnostika lodních motorů v loděnici ČSPL Chvaletice.