

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

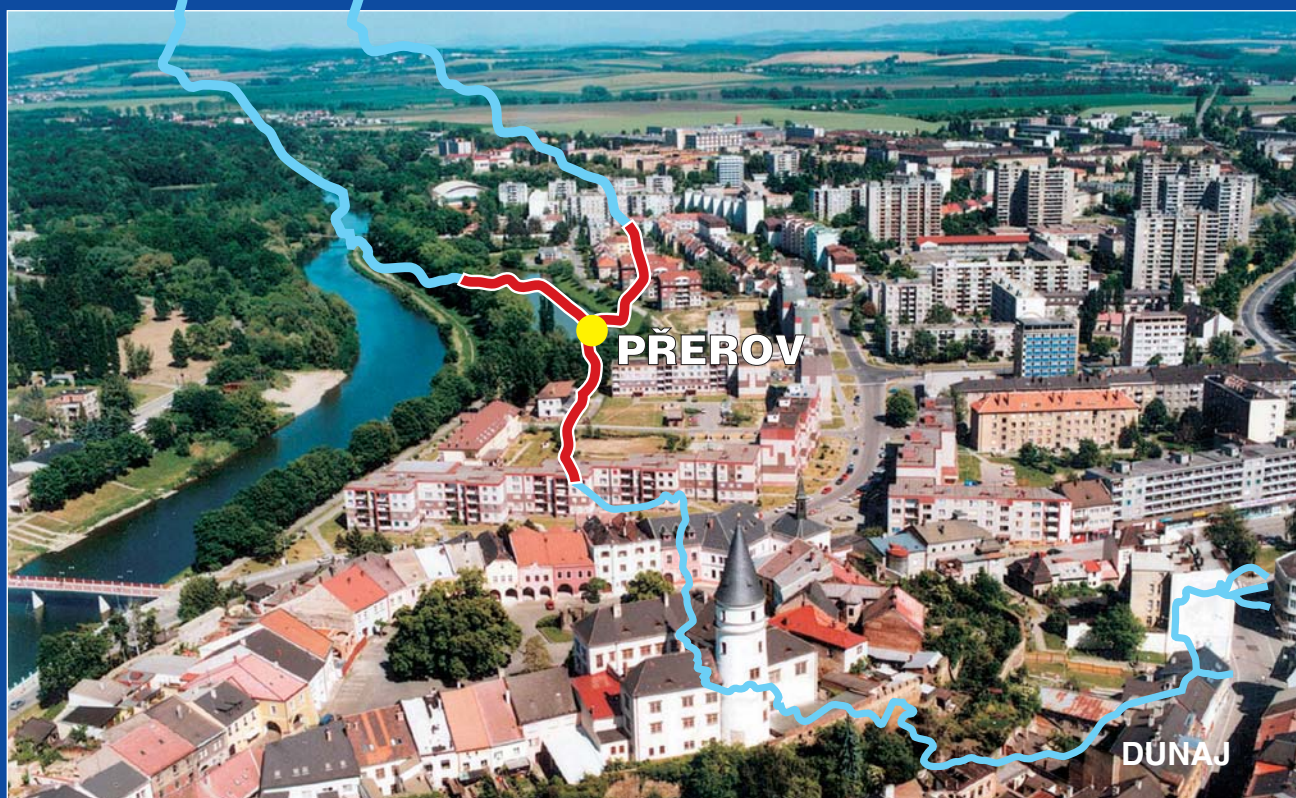
# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1  
2009

LABE ODRA

Tři zastavení putovní výstavy vodní koridor D-O-L

Praha 2007/2008	Brno 2008	Ostrava 2008
--------------------	--------------	-----------------



Vydáno při příležitosti čtvrtého zastavení putovní  
výstavy Křižovatka tří moří v Přerově

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY





Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



**Povodí Odry**  
státní podnik

Povodí Odry, státní podnik  
Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



Vysoká škola logistiky o.p.s.

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Palackého 1381/25, 750 02 Přerov I – Město



Statutární město Přerov



**POVODÍ LABE**

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



**POVODÍ VLTAVY**

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 2 21401111 Fax: 2 57322739 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)

**POVODÍ MORAVY**

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

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

**HYDROPROJEKT**

projektové, konzultační a inženýrské služby pro  
vodní hospodářství, životní prostředí a infrastrukturu

PRAHA: Tábořská 31, tel.: 261 102 222, praha@hydroprojekt.cz  
BRNO: Minská 16, 541 240 100, brno@hydroprojekt.cz  
OSTRAVA: Varenská 49, 596 638 209, ostrava@hydroprojekt.cz  
Č. BUDĚJOVICE: Zálčkovo náleží 7, 388 365 427, cbudejovice@hydroprojekt.cz

člen skupiny **SWECO**

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

**VODNÍ CESTY a.s.**

projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

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

**PÖYRY**

Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

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

**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

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

**ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.**

170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

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

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

**metrostav**

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

**PODZIMEK & SYNOVÉ**  
STAVEBNÍ A MONTÁŽNÍ FIRMA

Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

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

**P&S**  
akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel. 24141 0302

Fax: 24140 9467

e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)

**STROJIRNY PODZIMEK**

Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

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

**PSG**

Váš silný partner pro malé i velké stavby

**PSG – International a.s.**

Pod Pekárnami 245/10, 190 00 Praha 9

Tel.: +420 234 090 710, fax: +420 234 090 711

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



**ČSPL**

**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

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

**AQUAVIA**  
Praha s. r. o.

Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

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



**ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804

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

**betiing**  
S.R.O.

STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboboholská 237/6, 102 00 Praha 10

tel.: 272 740 514 • mail: [info@betiing.cz](mailto:info@betiing.cz)

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

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

## WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

## WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

### REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster, Ing. Luděk Cidlina, Ing. Petr Forman, Ing. Karel Horyna, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Jan Kareis, PhD., Tomáš Kolařík, Ing. Jiří Kremsa, Ing. Josef Podzimek, Ing. Miroslav Šefara.

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

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

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53

140 00 Praha 4

Fax: 241 409 467

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

### Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

## OBSAH

<b>Město Přerov - Křižovatka dopravních cest</b> Mgr. Josef Kulíšek .....	2
<b>Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe a dopravní logistika</b> JUDr. Ivan Barančík .....	3
<b>Přerov je nejenom křižovatkou tří moří</b> Ing. Alois Hlušíčka .....	5
<b>Projekt vodní cesty Dunaj – Odra – Labe</b> PhDr. Jiří Lapáček .....	7
<b>Průplav Dunaj – Odra – Labe - naše moře</b> Alois Čáp .....	10
<b>Přerov – přístav v srdci Evropy</b> Tomáš Kolařík .....	20
<b>Město Přerov a vodní koridor D-O-L</b> Ing. Jaroslav Kubec, CSc. ....	22
<b>Katastrofální povodeň v roce 1997 v domácím tisku</b> Archiv: Nové Přerovsko .....	29
<b>Významné postavení plavby ve světě</b> Tomáš Kolařík .....	32
<b>Mezinárodní otevřený přístav Giurgiulesti - vstupní brána do Moldávie</b> Alex Roshka .....	36
<b>Rumunsko dokončí průplav Bukurešť - Dunaj v roce 2014</b> Tomáš Kolařík .....	37
<b>Změna klimatu a budoucnost plavby</b> Ing. Petr Forman .....	38
<b>Valná hromada Sekce vodní dopravy</b> Ing. Jiří Aster .....	40
<b>Létající profesor</b> Ing. Josef Podzimek .....	48
<b>Život není takový – je úplně jiný (33)</b> Ing. Josef Podzimek .....	50

# Město Přerov – Křižovatka dopravních cest

Mgr. Josef Kulíšek, 1. náměstek primátora Statutárního města Přerova



**Město Přerov leží na střední Moravě, na významné dopravní křižovatce silnic I.třídy, na budoucí dálnici D1 a na železničních tratích z České Třebové do Bohumína a dále do Polska, z Přerova přes Břeclav na Slovensko a do Rakouska a na trati Přerov - Brno. Jak dálnice D1, tak železniční trať z Rakouska a Slovenska přes Přerov na Ostravu a do Polska leží v trans-evropském multimodálním koridoru Gdaňsk – Katowice - Břeclav/Brno - Vídeň, který je součástí evropské sítě TEN.**

**Vzhledem ke své strategické poloze bylo vždy území Přerova a po té i vlastní město významnou křižovatkou dopravních cest.**

Statutární město Přerov chce plně využít své výhodné polohy a posílit svůj význam důležitého dopravního uzlu.

Proto společně s Olomouckým krajem prosazujeme budování čtyřpruhových komunikací (dálnice D1, rychlostní komunikace R55), chceme zkvalitnit železniční propojení sever - jih společným prosazováním urychlení rekonstrukce železniční stanice Přerov (obojí v rámci vytvoření evropského multimodálního koridoru) a společným postupem prosazujeme rozvoj regionálního letiště Přerov. Hodláme vytvořit podmínky k vybudování logistického centra s Terminálem kombinované dopravy Střední Morava. Všechny výše uvedené kroky směřují ke zkvalitnění dopravní infrastruktury celého regionu a k účelnému propojení silniční, železniční a letecké dopravy.



Město Přerov leží na březích řeky Bečvy

**Jednou z velkých výzev je smělá myšlenka plánované vodní cesty Dunaj – Odra - Labe (D-O-L).** Je to myšlenka, která v sobě spojuje velkou výzvu, velký rozvojový potenciál, ale u mnohých také obavy. Obavy z toho, že trasa průplavu změní vodní poměry v krajině, ovlivní odtokové poměry, naruší meliorační systémy, povede ke snížení ekologické stability a destrukci ekosystémů.

Vedení Statutárního města Přerova spatřuje v prosazování vodního koridoru výzvu k doplnění čtvrtého dopravního subjektu a tím k dalšímu posílení rozvojového potenciálu města. **Rada města doporučila ponechat v Politice územního rozvoje územní ochranu pro výhledovou stavbu vodního koridoru D-O-L.**

V současné době se projednává návrh nového územního plánu, kdy při návrhu vodní cesty zpracovatel vycházel z Politiky územního rozvoje z roku 2006 a Zásad Olomouckého kraje.

Oderská větev prochází severně od Přerova. Je navržena v nově budovaném korytě na obousměrný provoz s hloubkou 4 metry a šířkou v hladině 54 metrů. Pro návrh trasy byly použity parametry pro plavební třídu Vb (základní rozměry plavidel: délka motor. lodí: 135 m, délka tlačných souprav: 185 m, šířka: 11,4 m a hloubka ponoru 2,8 m).

**Z hlavní trasy dunajské větve je navržena odbočka vedoucí řekou Bečvou do přístavu Přerov a do města Přerova,** k teplárně a k chemickým závodům, kde jsou navržena překladiště. Překladiště v teplárně by mělo sloužit k vykládce uhlí a mohlo by sloužit i k odvozu popílku. Překladiště v areálu Přerovských chemických závodů by mělo sloužit k vykládce chemických surovin a solí a k odvozu hotových výrobků firmy.

**Přístav je plánován na ploše mezi čistírnou odpadních vod Přerov a místní částí Henčlov.** Celková šířka zájmového území je 580 m a celková délka 740 m, pro daleký výhled až 1420 m. Připojení přístavu je možné z plánované dálnice. Do přístavu je plánována i kolejová vlečka.

**K reálnému naplnění uvedené vize bude nutné zřejmě vykonat ještě spoustu práce, různých hodnocení a analýz, ale je určitě nezbytné, aby definitivní rozhodnutí padlo v přiměřeném časovém horizontu, protože město Přerov staví na kvalitní dopravní infrastruktuře svůj další rozvoj.**



Jak by mohla vypadat vodní cesta v Přerově (Architektonická představa vodní cesty typu Vb – vizualizace Seine-Nord Europe Canal)



# Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe a dopravní logistika

JUDr. Ivan Barančík, rektor Vysoké školy logistiky, o.p.s. v Přerově



**Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) je multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu pro Českou republiku i Evropu. Spojuje v sobě funkce dopravní, energetické, vodohospodářské, ekonomické i krajinotvorné. Pro posouzení významu vodního koridoru D-O-L musíme vycházet z komplexního pohledu na celé řešení.** Tento pohled se v poslední době vlivem globálních celoevropských změn značně změnil, a to směrem na nedopravní význam vodního koridoru.

I pohled na dopravní význam vodního koridoru se rovněž mění. Dopravní funkce vodního koridoru D-O-L představuje jednu z užitečných hodnot. Prioritní význam má především v mezinárodní dopravě v propojení severních a jižních evropských vodních cest. Dopravní funkce ve vnitrostátní dopravě má spíše sekundární význam. Má však velkou dopravně – integrační funkci, která vychází z nedopravních funkcí. Může zásadně ovlivnit nejen dopravní obslužnost přílehlých regionů, ale i jejich průmyslových i občanských zón. Ve vazbě na nové plánované průmyslové zóny, logistická centra jižní, střední a severní Moravy, vytvoří novou kvantitu a kvalitu výrobních, dopravních a logistických systémů v dotčených regionech.

Na dopravní význam koridoru D-O-L se nesmíme dívat z pohledu situace a roli současné vnitrozemské dopravy v ČR, tj. plavby vázané na labsko – vltavskou vodní cestu, jejichž výkony jsou limitovány zcela nevyhovujícím stavem regulovaného úseku Labe od Ústí nad Labem po Magdeburk. Právě naopak, situace na dolním toku Labi je nejvýznamnějším faktorem pro urychlenou realizaci vodního koridoru D-O-L. Příčinou stále se zhoršující situace podnikání v labské oblasti není snižující se zájem o služby vodní dopravy, ani nedostatek vhodných substrátů nebo klesající konkurenceschopnost vodní dopravy, ale nízká kvalita labské vodní cesty. Toto konstatování podporují i rostoucí výkony českých rejdářů mimo území ČR. Jedinou cestou, jak umožnit přesun podnikatelských aktivit českých rejdářů mimo Labe a přitom zachovat dopravně – politické výhody vodní dopravy, je napojení ČR na Dunaj.

Cílem trvale udržitelné dopravní politiky EU je, aby jednotlivé dopravní systémy vyhovovaly ekonomickým, sociálním a environmentálním potřebám společnosti. Ve vnitrozemské plavbě představují flexibilita a spolehlivost hlavní silné stránky vodní dopravy. Lodní park je tvořen celou paletou lodních typů, vhodných jak pro hromadné suché, tak i tekuté náklady a samozřejmě i pro kusové zboží a kontejnerizované zásilky. Dá se vždy nabídnout vhodné plavidlo pro téměř každou komoditu a jakékoliv místo dodání, ať už se využije kombinovaného způsobu přepravy nebo nikoliv.

V současné době je vnitrozemská vodní doprava největším evropským dopravcem v oblasti přepravy stavebnin (kde činí podíl 39%) a má významné místo v přepravě obilnin a dalších zemědělských produktů, dále pevných paliv a rud, tekutých paliv a chemických surovin a produktů. Největší dynamiku růstu představuje přeprava kontejnerů, což svědčí o schopnosti vodní dopravy nabízet nové a vysoce kvalitní služby.

Je-li vnitrozemská vodní plavba ve srovnání s ostatními dopravními systémy technicky pomalejší, může kompenzovat tuto nevýhodu tím, že dokáže jednorázově přepravit větší množství a nabídnout spolehlivé a přesné termíny odběru i dodání zboží.

Zásluhou moderní překládací techniky, zaváděním moderních informačních systémů, systémů přenosu dat a operativnímu plánování, se vnitrozemská plavba stala vhodným partnerem v kombinovaných přepravách. Rozšiřující se síť multimodálních logistických center nabízí zákazníkům vysokou flexibilitu. Vodní doprava v kombinaci s jinými druhy dopravy může nabídnout služby na míru, které jsou konkurenční jak co do ceny, tak co do rychlosti.

V rámci tvorby komplexního přepravního řetězce dochází k úzké spolupráci přístavů a silničních dopravců a tím zaručující přepravy „z domu do domu“. Přepravu po vodě, včetně překládky a dalších návazných služeb, je možno nabízet jako kompletní a cenově výhodnou službu. V případě říční–námořní plavby jde o možnost podnikání v regionu přesahující hranice Evropy. Z výhod přímé přepravy vyplývají přínosy vodních cest na hospodářský rozvoj v jejich bezprostředním okolí.

**Vodní dopravu lze jednoznačně považovat za bezpečný, čistý a k životnímu prostředí šetrný obor dopravy. Je vhodným druhem dopravy pro přepravu nebezpečných nákladů. Volba vnitrozemské vodní dopravy při výběru dopravce neznamená jen ekonomické úspory, ale také snížení emisí, nižší nároky na energii a snížení hlukové zátěže. Vývoj potvrzuje, že vnitrozemská vodní doprava je ideálním partnerem tam, kde je k dispozici dokonalá infrastruktura vodních cest. Výstavba vodního koridoru D-O-L ke zkvalitnění infrastruktury vodní dopravy jednoznačně přispěje.**

Na vodním koridoru D-O-L vznikne několik významných přístavů. Jeden z nich bude i v Přerově. Vnitrozemské přístavy nejsou pouze místem nakládky a vykládky zboží, ale stávají se především centry různých ekonomických aktivit,

tj. průmyslových závodů, obchodních, spedičních a logistických firem.

V této souvislosti je třeba poukázat na záměr Vysoké školy logistiky o.p.s. v Přerově vybudovat ve svém působišti centrum logistického vzdělávání. Základním posláním uvedené vzdělávací instituce je příprava kvalifikovaných vysokoškolských odborníků v bakalářských studijních oborech Dopravní logistika, Logistika služeb, Logistika cestovního ruchu a Informační management s možností pokračovat ve studiu v Přerově na navazujícím magisterském studijním programu Logistika. Akreditované vzdělávací studijní programy Logistika na Vysoké škole logistiky o.p.s. v Přerově jsou technického charakteru. Vysoká škola logistiky o.p.s. má již ve vzdělávání logistiky 5letou tradici, v praxi působí absolventi bakalářských oborů a v letošním roce budou promovat první inženýři.

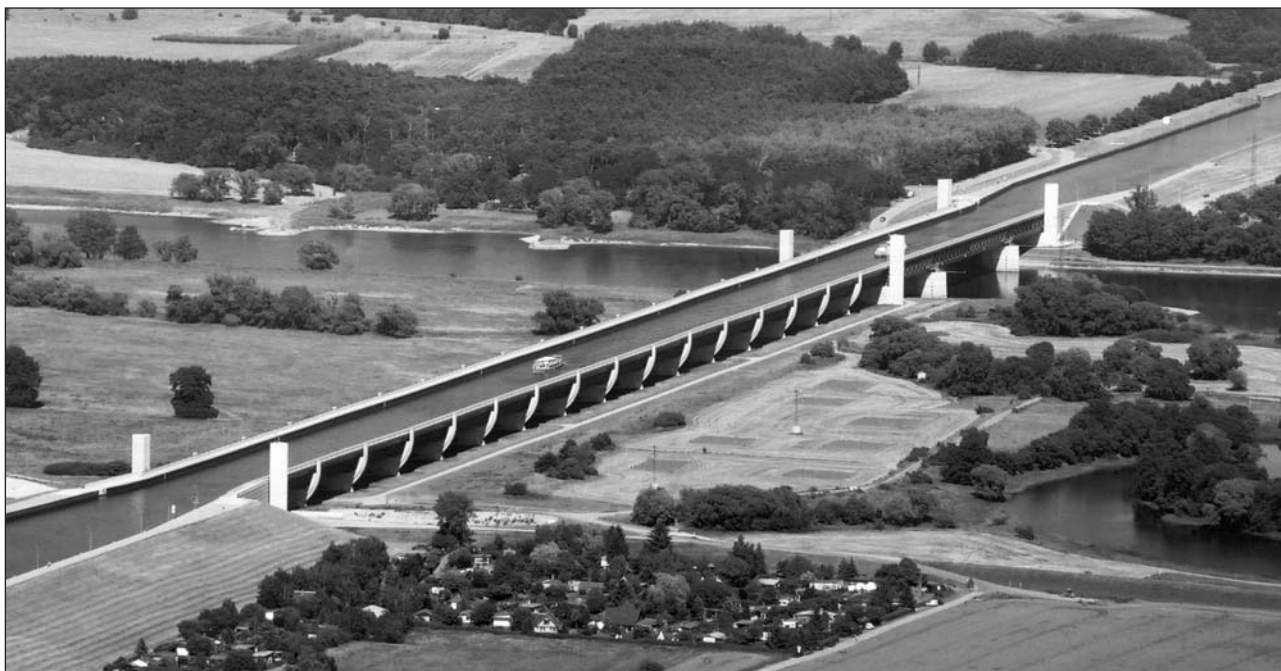
**V oboru Dopravní logistika se připravují odborníci i na problematiku vodní dopravy. Kromě jiných odborných předmětů z dopravní logistiky se vyučuje i před-**

**mět Logistika vodní dopravy. Výuka této disciplíny je rozložena do dvou částí: vnitrozemská vodní doprava a námořní doprava.**

V první části je výuka zaměřena na legislativu platnou pro vnitrozemskou vodní dopravu, vodní cesty v ČR a v Evropě, říční přístavy a jejich vybavení, druhy plavidel pro vnitrozemskou vodní dopravu, doklady plavidel, přepravní doklady a technologie přepravy.

V druhé části výuky se studenti seznámí s platnou legislativou pro námořní dopravu, s námořními cestami, námořními přístavy, námořními plavidly, námořní plavbou, odpovědností námořních dopravců podle Haagských, Haagsko – Visbyjských a Hamburských pravidel, s přepravou nebezpečných věcí aj.

V rámci konání výstavy „Křižovatka tří moří“ v Přerově se Vysoká škola logistiky o.p.s. podílí na zabezpečení některých souvisejících činností, na propagaci výstavy mezi studenty a realizaci doprovodných odborných přednášek.



*Průplavní most Středozevního průplavu přes Labe u Magdeburku. Byl uveden do provozu v roce 2003*



*Moderní tlačná souprava na kanalizované Odře s nákladem 1000 t*



# Přerov je nejenom křižovatkou tří moří

Ing. Alois Hlušička – ředitel pobočky Státní plavební správy v Přerově

viz barevná příloha

**Přerov je nejenom křižovatkou tří moří, ale také sídlem pobočky Státní plavební správy.**

**To první je otázka budoucnosti zhmotněná realizací vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.** Již roku 1653 se moravští stavové usnesli na tom, aby byla řeka Morava učiněna splavnou a byla spojena s Odrou a aby byly k tomu vypracovány i potřebné plány. To je vlastně první úřední zmínka o Dunajsko-oderském průplavu. Tento záměr však překazila válka, když vojska Osmanské říše pronikla na Moravu. I nadále však byly zpracovávány projekty k uskutečnění tohoto záměru. Roku 1901 byl přijat říšský zákon o stavbě vodních cest a provedení úprav řek. K realizaci tohoto vodocestného zákona bylo v roce 1902 zřízeno c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni a v roce 1907 jeho expozitura v Přerově. Roku 1903 byl dohotoven generální návrh trasy kanálu Dunaj - Odra od Vídně do Přerova s odbočkou do Olomouce...

**To druhé, tedy pobočka Státní plavební správy v Přerově, je skutečnost již několika desítek let.** Ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb, ve znění platných předpisů a podle navazujících prováděcích vyhlášek, působí Státní plavební správa jako plavební úřad a plní úkoly státní správy a státního dozoru ve věcech vnitrozemské plavby s cílem zabezpečit její rozvoj a bezpečný a plynulý provoz. **Pobočka Přerov má územní působnost na území 5 krajů – Moravskoslezský, Olomoucký, Zlínský, Jihomoravský, Vysočina.**



Osobní loď Věstonická Venuše na vodní nádrži Nové Mlýny

V oblasti dozoru na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa rozhoduje o jejich způsobilosti k plavbě, vydává, případně zadržuje nebo odnímá příslušné lodní listiny, stanovuje počet členů posádek, jejich kvalifikaci, nejvyšší počet cestujících. Vede rejstřík plavidel podléhajících evidenci.

V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky vůdců plavidel a členů lodních posádek. Vydává, zadržuje, případně odnímá příslušné průkazy a vede jejich evidenci.

V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti plavby, dohlíží na dodržování předpisů týkajících se plavby, provádí šetření plavebních nehod, rozhoduje o dočasném přerušování nebo omezení plavebního provozu. Rozhoduje o pořádání veřejných akcí na sledovaných vodních cestách.

V oblasti dozoru na vodní cesty a přístavy hájí zájmy plavby při budování, úpravách a udržování vodních cest a přístavů, vydává souhlasy ke zřizování staveb na vodních cestách, ke zřizování přístavů, půjčoven plavidel, umístování plovoucích zařízení apod. Tato poslední oblast dozoru má vazbu i na vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, respektive na ochranu a hájení jeho trasy. Pokud v rámci územních plánů a stavební činnosti dochází ke střetu s touto trasou, upozornujeme pořizovatele územních plánů nebo staveb na nutnost projednání této skutečnosti s Ministerstvem dopravy ČR.

Do působnosti pobočky patří také Baťův kanál a výše uvedené činnosti souvisejí i s jeho provozem.

Závlahový a plavební kanál Otrokovice – Hodonín byl vybudován při příležitosti velkého melioračního projektu závlahových kanálů mezi Kroměříží a Hodonínem. Jeho výstavba byla započata v roce 1934 a dokončena v roce 1938. Byl určen pro plavbu lodí do 200 tun a zásadou (respektive podmínkou) bylo, že nesmí ohrozit plánované průplavní spojení Dunaj – Odra pro plavidla nosnosti 1000 tun a byla to jediná větší investiční akce v oblasti vodních cest na Moravě v tomto období. Měl 14 plavebních komor, které umožňovaly plavbu plavidel o rozměrech 38,5 m x 5 m s ponorem 1,2 m. Celková délka byla 53,5 km, z nichž 28,3 km bylo řekou a 25,2 km plavebními kanály. Plavba byla prováděna nákladními čluny o nosnosti 150 tun, tyto byly v průplavních úsecích vlečeny koňským potahem, případně traktorem z potahové stezky, která vedla po levé straně kanálů (dnes slouží většinou jako základ cyklostezek podél kanálu). V říčních úsecích byly čluny vlečeny remorkéry. Těmito čluny byl přepravován lignit z výklopníku v Sodoměřicích, který umožňoval vysypání celého vagonu do člunu, do přístavu v Baťových závodech. Byl v provozu do roku 1945, kdy byla plavba ukončena pro poškození na konci války. K částečnému obnovení plavby došlo v roce 1948, kdy byly přepravovány převážně stavební materiály a opět ukončena byla v roce 1961. Následně byla rozprodána většina lodního parku.

Ke konci osmdesátých let byly zahájeny práce na postupném čištění průplavu a opravách zařízení plavebních komor. Práce na znovuzprovoznování z počátku narážely i na odpor ekologů, protože mnohé úseky působily již jako přírodní rezervace a práce na čištění byly považovány za utajené budování průplavu D-O-L.

K podstatné změně došlo po přijetí zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. Tento zákon v úvodu vymezuje pojem vodní cesta jako vodní tok nebo jinou vodní plochu, na které je možné provozovat plavbu. V další části dělí vodní cesty na sledované a ostatní vodní cesty, přičemž sledované vodní cesty se dělí na dopravně významné a účelo-



Remorkér na Tovačovských jezerech

vé. A právě tato vodní cesta byla zařazena do sledovaných vodních cest. Toto zařazení ukládá správci vodní cesty spravovat tuto vodní cestu tak, aby bylo zajištěno bezpečné provozování plavby a řádně ji značit plavebními znaky. Tato povinnost umožnila přistoupit systematicky ke znovuzprovoznování a úpravám, které si vyžaduje změna využívání. Dříve se jednalo převážně o provoz nákladních plavidel, nyní se jedná pouze o rekreační plavbu.

Z tohoto důvodu bylo například nutné projednat a zrealizovat změnu způsobu ovládání plavebních komor z původního ručního na elektrické pohony s možností dálkového ovládání včetně příslušné signalizace, upravit vyvazovací místa před komorami, aby odpovídala současnému složení plavidel. Základním problémem bylo a je výběr lokalit pro přístaviště, jejich projednávání, schvalování i realizace. Rovněž je nutné projednávat a schvalovat půjčovny plavidel i jejich provoz a koncesovanou lodní dopravu. Nárůsty rekreačních plavidel i osobních lodí budou vyžadovat další úpravy, zejména v kanálových úsecích v podobě vyhýbacích míst.

V územní působnosti pobočky jsou i účelové vodní cesty, z nichž například na přehradní nádrži Vranov byla po letech obnovena osobní lodní doprava a je předpoklad, že dosáhne dřívějšího rozsahu a významu. Také na Dalešické přehradní nádrži, která je přečerpávací nádrž pro elektrárnu ČEZ, byla zahájena osobní lodní doprava, dříve však bylo nutné vyřešit technické problémy související s několi-



Plavba v Punkevních jeskyních

kametrovým nárazovým poklesem hladiny, protože se jedná o elektrárnu se špičkovým provozem.

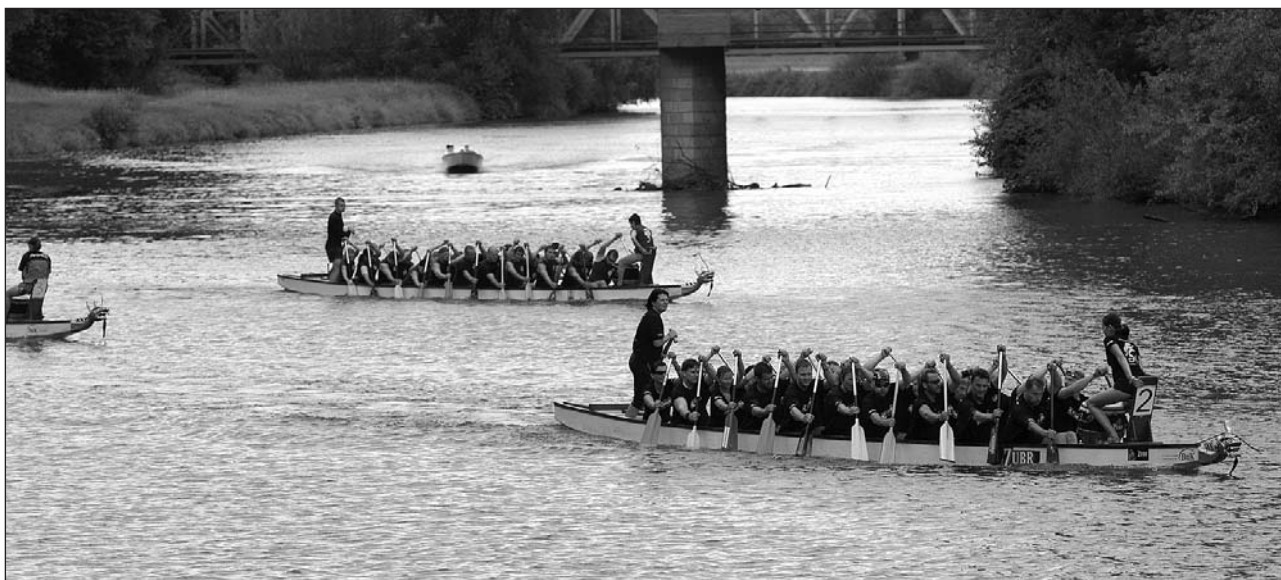
Do účelových vodních cest patří i těžební jezera šterkopísku s těžbou prováděnou plovoucími stroji, kde je prováděn dozor jak nad těžebními stroji, tak i nad plovoucími dopravníky nebo remorkéry a tlačnými čluny přepravujícími vytěžený šterkopísek.

Za uvedení stojí i jedna výjimečná vodní cesta, a tou je ponorná říčka Punkva v Moravském krasu. Plavba po ní je loděmi s elektrickým pohonem. Rovněž s elektrickým pohonem plují osobní lodě na přehradě v Brně.

**Na závěr si jenom můžeme jako pobočka přát, abychom podobné úkony v rámci naší činnosti museli řešit i v územně příslušné části vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe.**



Motorový člun Azur na řece Moravě v Kojetíně

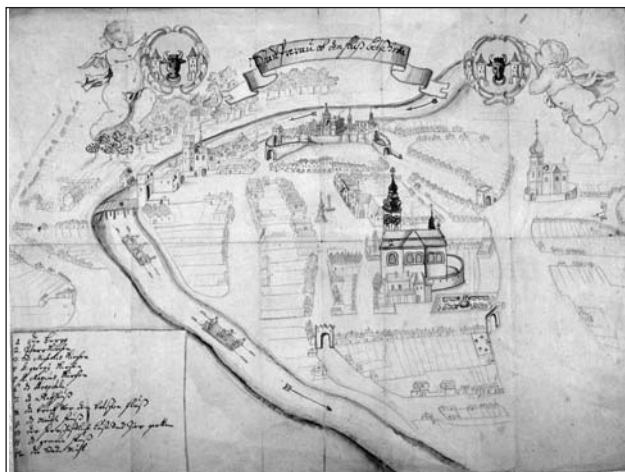


Dračí lodě a motorový člun na řece Moravě v Kojetíně



# Projekt vodní cesty Dunaj – Odra – Labe

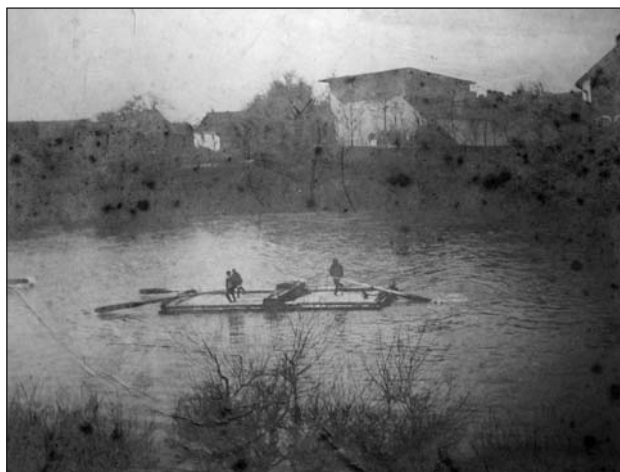
PhDr. Jiří Lapáček, ředitel Státního okresního archivu Přerov



Veduta Přerova z r. 1727/1728. AM Brno

Zeměpisná poloha předurčila Přerov k tomu, že měl sehrát i důležitou úlohu v projektovaném propojení Severního, Baltského a Černého moře prostřednictvím průplavů. O využití Bečvy k svážení beskydského dřeva, které pak bylo cestou na jih rozprodáváno, existují doklady již od 15. století. V přerovské ikonografii máme navíc jedinečný obrazový dokument z 1. poloviny 18. století, na němž jsou plně (vory) zcela patrné, vedle toho se dochovala i fotografie z 2. poloviny 19. století, na níž je zachycen vor na Bečvě, v Přerově bylo v té době vybudováno překladiště splaveného dříví.

V roce 1652 braniborský kurfiřt Bedřich Vilém požádal císaře Ferdinanda III., aby nechal zpracovat projekt propojení Moravy s Odrou, čímž měla být vytvořena vodní cesta, po níž by se dopravovalo zboží ze Severního moře do Podunají. O záměru jednal moravský zemský sněm. Úkolem byl pověřen italský stavitel Filiberto Luchese, který na podzim 1654



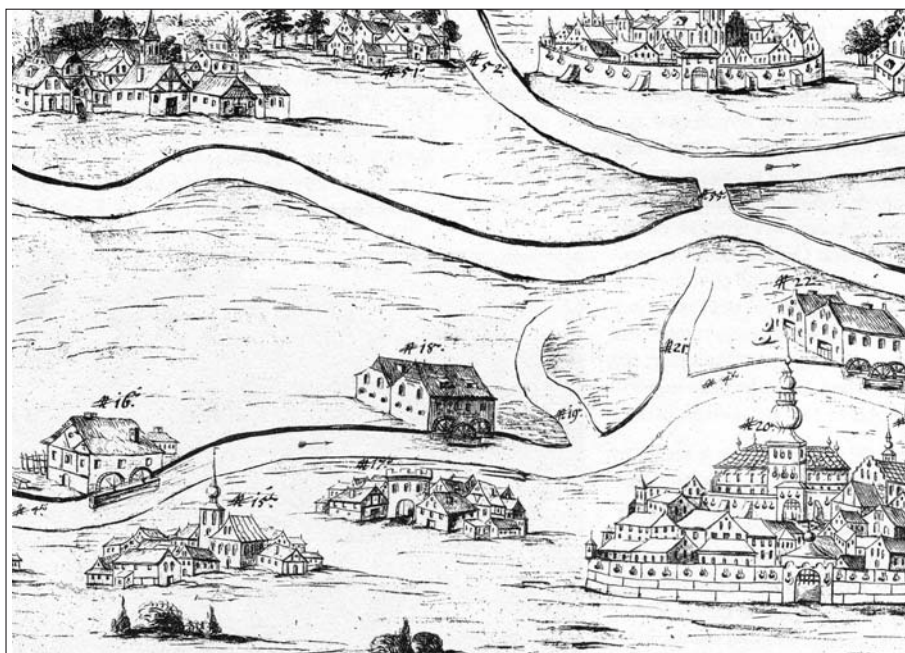
Pltáři na Bečvě, před r. 1889. SOKA Přerov

osobně prohlédl povodí Moravy a Bečvy, vypracoval obsírnou zprávu, ve které ale pojednal pouze o splavnění Moravy od Hodonína do Olomouce, což byla cesta vhodná pro levnější dopravu císařské soli na Moravu a do Slezska.

Takřka o 40 let později se k myšlence vrátil lotrinský duchovní Lothar Vogemont, který císaři v roce 1692 předložil návrh jak spojit Labe s Dunajem, buď po Orlici s Moravou, nebo po Chrudimci a Svatce, Dunaj po řece Moravě a Bečvě s Odrou, Odru pak po Olze s Vislou. Obr. č. 6 Návrh byl projednáván na mnoha úrovních v delším časovém rozmezí, sám autor návrh několikrát zpracoval tiskem, v roce 1712 německou verzi doplnil čtyřmi mapkami znázorňujícími tok Moravy a Bečvy a směr propojení.

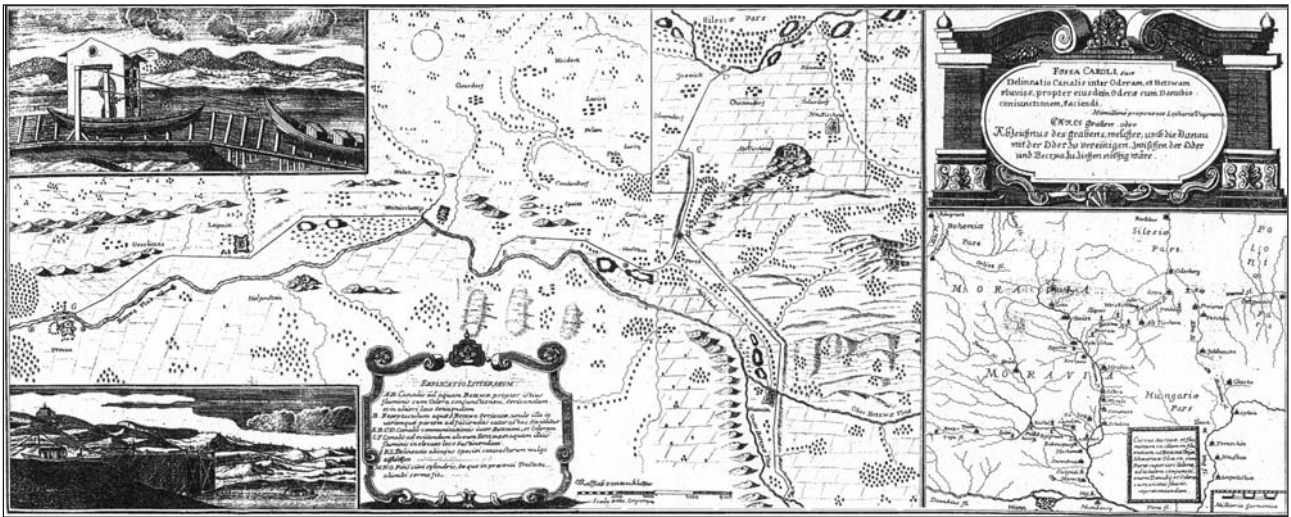
Na Vogemontovy představy do určité míry navázal nejvyšší strážmistr (major) Václav Linck, velitel Uherského Hradiště, v roce 1719. I on za tím účelem vypracoval mapu, podle níž mělo být zřejmé: „*Jak by se s velkým prospěchem dala provozovat plavba lodí řekou Bečvou prostřednictvím kanálu čili průkopu do Odry*“.

Vedle řady projektů splavnění Moravy se teprve v roce 1785 objevil plán průplavů spojujících navzájem jednotlivé řeky a s Adriatickým mořem, jehož autorem byl F. J. Maire. Všechny tyto i pozdější záměry ztroskotaly především na velkých finančních nákladech, které by si realizace vyžádala. **Obratem byl do určité míry rok 1861, ve kterém se moravský zemský sněm rozhodl provést úpravu řeky Moravy, a rok 1869, kdy byl vydán říšský vodní zákon a na něj navazující moravský vodní zákon o rok později.** Z nich vycházeli v letech 1870 – 1873 inženýři Arthur Oelwein a Pontzen, kteří pro Anglorakouskou banku vypracovali projekt dunajsko-oderského průplavu pro typ 240tunových lodí z Vídně do



Kresba zachycující tok Moravy od Nenakonic po Kroměříž, část s vedutou Přerova č. 53 (v pravém horním rohu), která však neodpovídá skutečnosti, začátek 18. st. Č. 50 Rokytnice, č. 51 Dluhonice, č. 20 Tovačov, č. 15 Nenakonice, č. 17 Věrovany. MZA Brno





Mapa Lothara Vogemonta uveřejněná v r. 1712. Vyznačena trasa průplavu od Přerova až k Odře a zařízení na zvedání člunů. V pravé části mapa vodních toků na Moravě. SOKA Přerov

Bohumína přes Angern a dále údolím řek Moravy, Bečvy a Odry.

Roku 1882 předložil zemský stavební rada ing. Theodor Nosek moravskému zemskému výboru vlastní návrhy na úpravu řeky Moravy a průplavu Dunaj - Odra. Pro své zásluhy o regulaci Bečvy byl později jmenován čestným občanem Přerova.

Na novou úroveň se záměr dostal v roce 1901 podle vodocestného zákona, podle nějž měly být vybudovány průplav Dunaj - Odra, průplav Dunaj - Vltava se splavněním Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe k průplavu Dunaj - Odra se splavněním středního Labe od Mělníka k Jaroměři a plavební spojení průplavu Dunaj - Odra s Vislou a dále až ke splavné trati Dněstru. K tomu účelu bylo ve Vídni zřízeno Ředitelství pro stavbu vodních cest s expoziturami v Praze, Krakově a Přerově. Přerovská expozitura byla ale již v roce 1913 zrušena. V roce 1903 byl dohotoven generální návrh trasy průplavu z Vídně do Přerova s odbočkou na Olomouc, na jehož základě měly být vypracovány podrobné projekty.

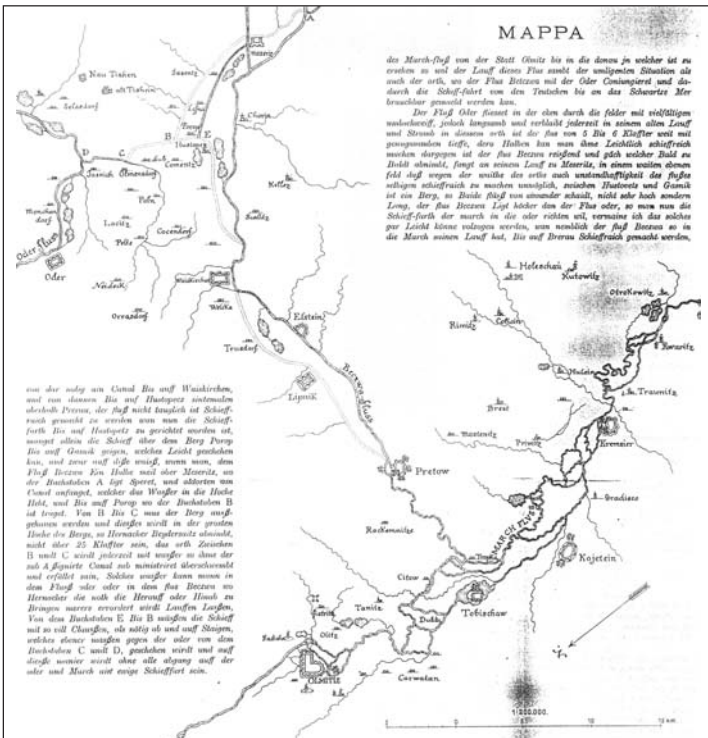
V samostatné republice byl pobídkou až nový Zákon o státním fondu pro splavňování řek, budování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využití vodních sil z roku 1931.

Hlavním propagátorem průplavního spojení v té době byl ing. Antonín Smrček, rodák z Brodku u Prostějova, řádný profesor vodního stavitelství na české technice v Brně.

Po roce 1945 došlo k rozsáhlým reorganizacím institucí, které měly v popisu práce projekt a realizaci vodních cest. Také vlastní záměr byl pojat jako komplexní víceúčelová hospodářská soustava, kde vedle lodní dopravy nabývala na významu otázka přečerpávání vody z Dunaje a její rozvod do povodí Moravy, Odry a Labe pro potřeby obyvatelstva, zemědělství a průmyslu. Teprve v letech 1963–1965 byly vypracovány technickoekonomické studie, na jejichž základě bylo vypracováno generální řešení soustavy Labe – Odra - Dunaj. Přerov zde sehrával velmi důležitou úlohu.

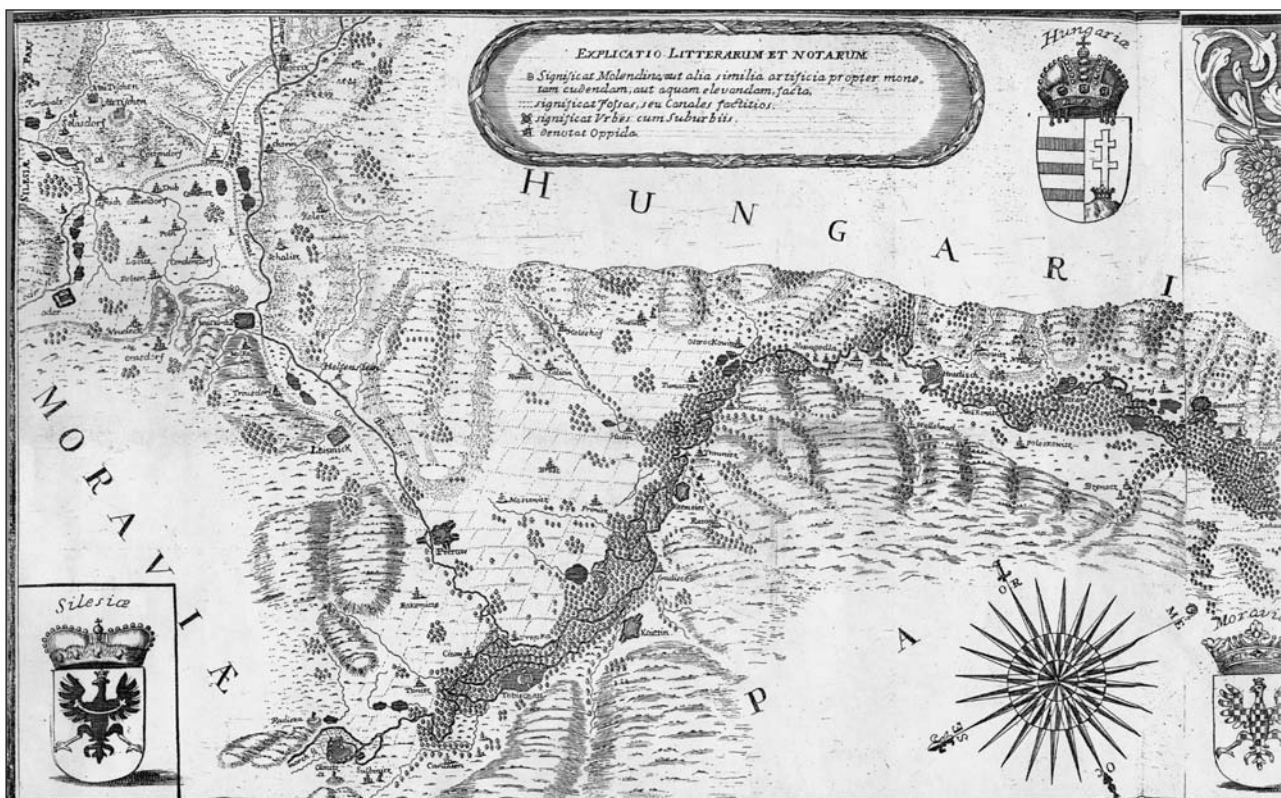
Celý průplav měl mít 307 km, z toho československý úsek 256 km. Při šířce 41 m a hloubce 3,5 nebo 4,0 m by se průplavem mohly plavit čluny o nosnosti tisíc tun. Odbočovaly by z Dunaje ve výši 136 m n. m., stoupaly jedenácti plavebními komorami na konci zdrží až na nejvyšší místo průplavu (vrcholovou zdrž) na rozvodí dunajsko-oderské ve výši 279 m n. m. (rozdíl je tedy 143 m), a pak klesaly pěti plavebními komorami až k hlivickému průplavu na výši asi 182 m n. m. a hlivickým průplavem by vpluly do Odry. Celkem by tedy musely překonat komorami při cestě na rozvodí a dolů asi 240 metrů. Do ještě větší výše by se dostávaly čluny v projektovaném průplavu labsko-oderském mezi Pardubicemi a Přerovem, dlouhém 157 km. Z úseku u Přerova ve výši 221 m n. m. by musely vystoupit pěti komorami celkem o 169 m do vrcholové zdrže na rozvodí labsko-oderském ve výši 390 m, a tak překonat Českomoravskou vrchovinu. Pak by asi o stejnou výši sestoupily k Labi.

To ovšem narazilo na obavy ekologů z nepřijatelného narušení životního prostředí. V roce 1990 byl vypracován firmou a. s. Ekotrans Moravia aktualizovaný generel vodní cesty, varianty předloženy ministerstvu životního prostředí, které je ale odmítlo s poukazem na to, že se dotýkaly nepřijatelným způsobem zájmů ochrany životního prostředí. Životnost myšlenky je ale podivuhodná, za účelem její realizace vznikají různá zájmová sdružení, objevila se snaha o její prosazení např. v době po katastrofální povodni v roce 1997.



Mapa Václava Lincka z r. 1719, v níž je vyznačeno propojení Moravy s Odrou. Přetištěno z *Mitteilungen des k. u. k. Kriegsarchiv. Dritte Folge, III. Band, 1904*



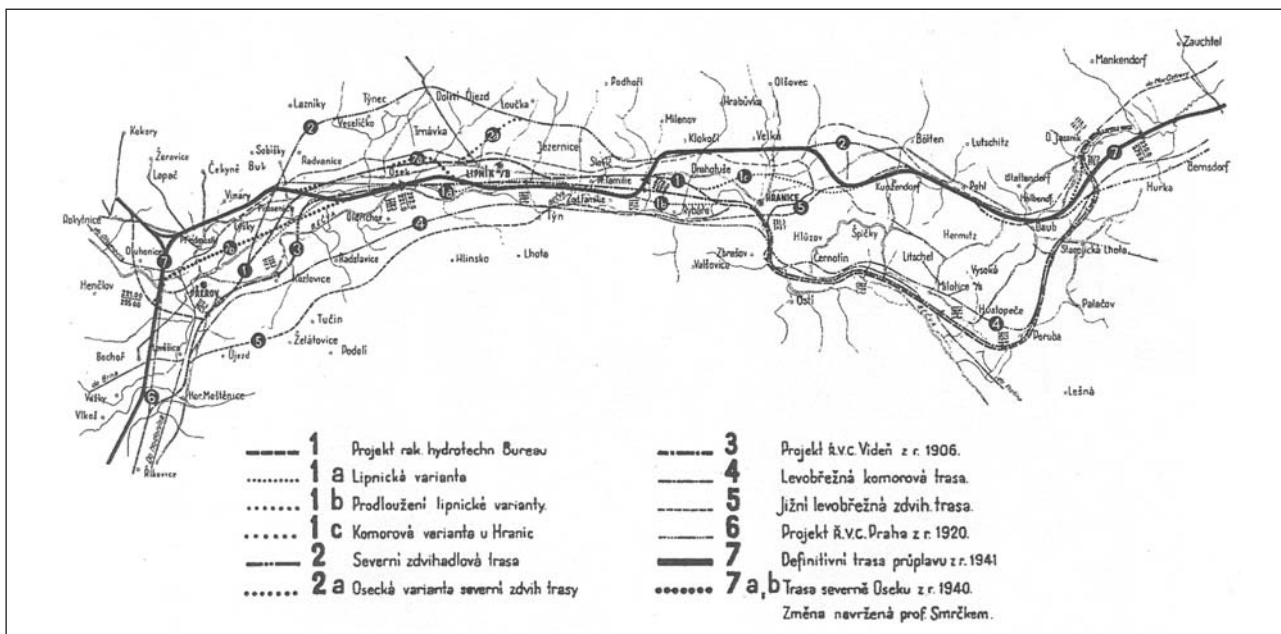


Podrobnější Vogemontova mapa povodí Moravy z r. 1712. SOkA Přerov



Regulovaná řeka Bečva s nově vybudovaným nábřežím

Přerov byl nejen objektem zájmu, ale i důležitým subjektem dění kolem průplavů. V roce 1901, 30. ledna, zde byl založen Moravský říční a průplavní spolek, ve věci se angažovala prozíravě celá řada přerovských činovníků, v začátcích František Vypel, MUDr. Leopold Riedl, František Tropper, Adam Kříž, JUDr. Augustin Lipčík, od roku 1913 se stal dlouholetým předsedou ing. Antonín Smrček, před 2. světovou válkou především JUDr. Ladislav Prchal, tajemník městského úřadu a zároveň i jmenovaného spolku. Tiskem byla např. vydána jeho řeč přednesená 3. září 1937 na schůzi Rotary Clubu v Přerově před sjezdem předsedů a jednatelů 66. distriktu s názvem O průplavu dunajsko-odersko-labském. Přerovští představitelé získali místa i ve Společnosti dunajsko-oderského průplavu založené 5. února 1938, která ovšem koncem 50. let 20. století byla zlikvidována.

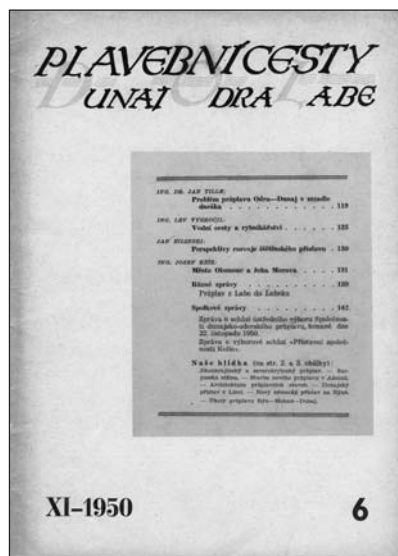
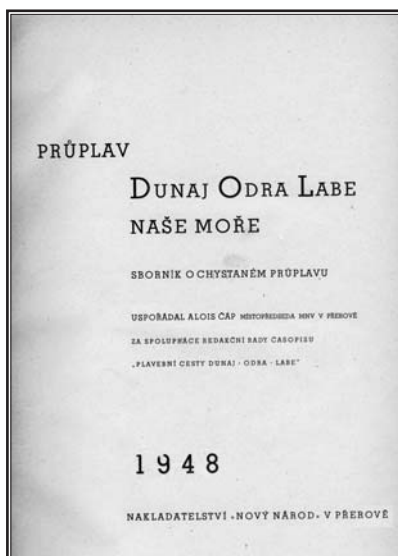


Variantské řešení průplavu Labe – Odra - Dunaj. Uveřejněno v knize Střední Morava (Haná) a průplav dunajsko-oderský. Praha 1941

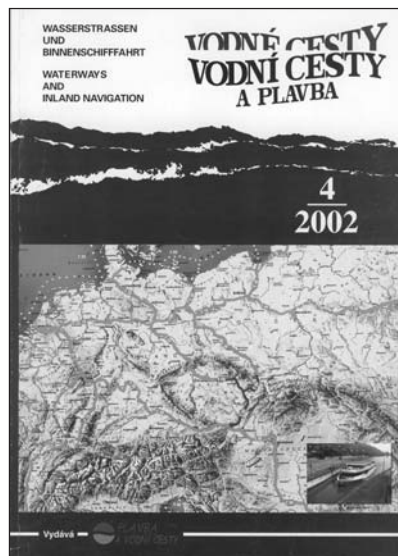
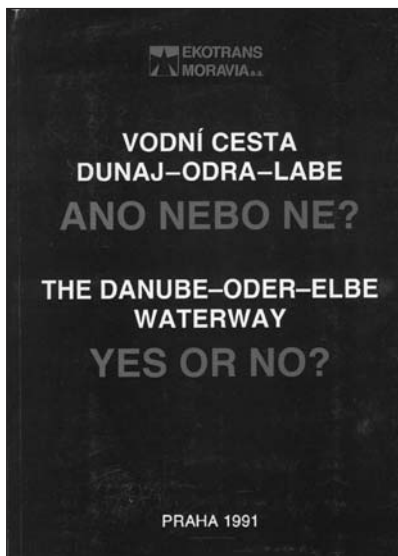
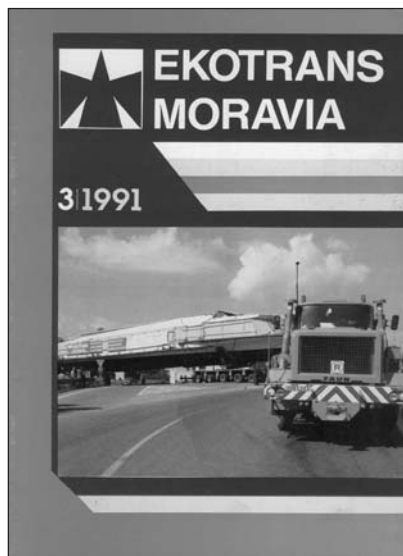
# Průplav Dunaj – Odra – Labe - naše moře

Uspořádal **Alois Čáp** – místopředseda MNV v Přerově za spolupráce redakční rady časopisu Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe

*Za redakční radu časopisu Vodní cesty a plavba si dovolil upozornit na tuto výjimečnou knihu Josef Podzimek, spoluautor publikace Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj – Odra - Labe*



Publikace a časopisy podporující přípravu a výstavbu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe za posledních 70 let.



Pro přiblížení této mimořádné knížky naší odborné i široké veřejnosti uveřejňujeme několik náhodně vybraných myšlenek z některých článků. Celkový rozsah publikace a reprezentativní autorský kolektiv je patrný z následujícího obsahu. Je až zarážející, jak naši předkové byli více Evropany než my – současníci České republiky, která právě v první polovině roku 2009 předsedá Evropské unii, o které se autorům knihy Průplav Dunaj - Odra - Labe – naše moře v roce 1948 ani nesnilo.



# Obsah

## Předmluva

### Úvod

Ing. Dr. techn. Zimmerler:	87
Náše vodní cesty v budoucí vodocoenné síti Evropy	94
Prof. Ing. Dr. Ant. Smrček:	108
Moje stanovisko k vybudování čs. průplavu v nových hospodářských a politických poměrech	116
Ing. Ed. Bazika:	123
Několik poznámek k otázce hospodárnosti československých průplavů	125
I. Historie	131
Doc. Dr. Josef Skutlí:	133
Cesta Dunaj-Odra vedla Moravou již v pravěku	138
Ing. Jan Kutáček:	143
Severní dráha Ferdinandova na prastaré cestě Dunaj-Odra	152
Prof. Ing. Dr. Ant. Smrček:	160
Snahy a boje o vodní cesty Dunaj-Odra-Labe v souvislosti s úpravou řeky Moravy	171

### II. Přírodní podklady

Prof. V. Dědina:	177
Geomorfologický vývoj vodních toků na Moravě	188
Prof. Dr. Karel Zapletal:	198
Přehled geologických poměrů v území průplavu Dunaj-Odra na Moravě	207
Dr. František Vításek:	216
Poznámky ke klimatografii moravské části území Dunajsko-oderského průplavu	225
Ing. Dr. V. Jelen a Ing. Dr. A. Mýslivec:	234
Zeminy a podzemní voda v průplavu Odra-Dunaj	243
Ing. Josef Rón:	252
Význam a způsob měření výparu vody	261
Ing. B. Belada - Ing. V. Vítka:	270
Výzkumné práce před budováním vodních cest	279

### Prof. Ing. Dr. Stan. Kratochvíl:

Výbudované moravské údolní přehrady	179	Ing. Rudolf Urban:	329
Ing. Josef Mazel:	195	Přístavy na Dunajsko-oderském průplavu	329
Stavba přehrad pro vodní cesty	195	Dr. Ladislav Vavrouch:	354
Ing. Josef Pospíšil:	200	Československá přístavní pásma v cizině	354
Projekty přehrad v zemi Moravskoslezské	200	Ing. Antonín Patočka:	359
V. Průplavní projekty po technické stránce	209	Přístavní přístavy podle jejich funkce	359
Ing. Josef Bartovský:	216	VII. Působení průplavu na okolí	365
Projekty Dunajsko-oderského průplavu z údobí 1901-1945 a další plánování	216	Prof. techniky Dr. Jaromír Kůlka:	365
Ing. L. Vavrouch:	219	K zapojení vodních cest do rámce krajiny	365
Průplav Dunaj-Odra-Labe v budovatelském plánu a jeho zapojení do sítě středoevropských vodních cest	219	Ing. Ludvík Vrba:	368
Ing. Rudolf Urban:	228	Řešení meilioračních úprav v povodí řeky Moravy při průplavu Dunaj-Odra	368
Vývoj a dnešní stav projektů Dunajsko-oderského průplavu	228	Ing. K. Kress:	370
Prof. Ing. Dr. Ant. Smrček:	235	Průplav Dunajsko-oderský a zemědělská výroba	370
Odbočky průplavní do Brna	235	Ing. Vladimír Petr:	375
Ing. Stanislav Veselý:	244	Několik zemědělsko-technických poznámek k řešení Dunajsko-oderského průplavu	375
Vývoj studií na průplavním spojení Labe s průplavem Dunajsko-oderským	244	Ing. A. Sýkora:	378
Ing. Ladislav Vavrouch:	252	Technicko-hospodářské problémy na průplavech	378
Odbočka Dunajsko-oderského průplavu z Pterova do Olomouce	252	VIII. Průplav s hlediska právního	383
Ing. Jan Rosík:	277	Hon. docent Ing. O. Krémář:	383
Technické řešení průplavu	277	Stavba průplavů a pozemková držba	383
Ing. Jaroslav Kratochvíl:	287	Judr. Pavel Zelenka:	392
Plavební komory, zdvihač a lodní železnice na vodních cestách	287	Horní právo a průplav Dunajsko-oderský	392
Ing. Stanislav Veselý:	291	Ing. Josef Bartovský:	399
Křižovatky železnic a silnic s projektovaným Dunajsko-oderským průplavem	291	Úřední jednání se zájemci o projektu průplavu	399
Ing. Viktor Heisig:	307	IX. Stavební náklad, výhodnost a financování průplavu	405
Křižovatky vodotoků s průplavem Dunaj-Odra-Labe	307	Dr. František Kačírek:	415
VI. Přístavy a překladiště na čs. vodních cestách	314	Průplav Dunaj-Odra-Labe. Pro i proti	415
Ing. Artuš Sýkora:	314	Prof. Dr. Stanislav Vorel:	418
Studie a úvahy o překladištích a přístavech na projektovaném Dunajsko-oderském kanálu v moravském území	314	Význam průplavu pro Polsko a státy podunajské	418
Ing. Josef Bartovský:	314	Ing. Josef Bartovský:	418
Přístavy a překladiště na našich vodních cestách k moři	314	Hospodářské podklady, investice a financování průplavu	418
		Dr. Karel Malík:	424
		Kanál Dunajsko-odersko-labský - problem geografický	424

ALOIS ČÁP

## Předmluva

Za půl století, co projektujeme vážně průplav Dunaj—Odra—Labe, bylo vydáno téměř nepřehledně mnoho odborných statí, které řeší problém technicky, dopravně, národohospodářsky, právnicky, atd. Je to velmi bohatá látka, dnes namnoze i odborníkům těžko přístupná.

Již jen proto bylo třeba, aby aspoň nejdůležitější část tohoto materiálu byla shrnuta ve zvláštním sborníku a všeobecně rozšířena.

Tato potřeba je tím naléhavější, že právě dnešní doba nám dává vzácnou příležitost ke konečné výstavbě průplavu, příležitost, jaká se dosud za staletého plánování a padesátileté skutečné technické přípravy nenaskytla.

Konečně musí být s otázkou obeznámeny i široké kruhy československé demokracie, které jsou odpovědný za naši hospodářskou budoucnost.

Vydání sborníku bylo usnadněno tím, že pro něj dala k dispozici svůj publikační materiál Společnost Dunajsko—oderského průplavu v Praze.

Společnost byla založena v roce 1937 po návštěvě pana presidenta Dra Beneše v Ostravě na dobře uvážený podnět těžkého průmyslu v dohodě s prezidentovou kanceláří. Pracuje podle svých stanov v úzké dohodě s ministerstvy a jinými úřady, jimž je svěřeno vybudování dunajsko-oderské vodní cesty, a soustřeďuje jako spolupracovníky významné odborníky.

Společnost vydává již IX. ročník svého časopisu »Plavební cesty Dunaj—Odra—Labe«, a ve zvláštní knihovně samostatná díla o jednotlivých vodních cestách. Z tohoto materiálu byly vybrány nejdůležitější články, vhodně seskupeny a podrobeny pečlivé revisi. Mnohé byly úplně nově přepracovány se zřetelem na dnešní poměry, a kde bylo třeba, byly mezery doplněny pracemi nových autorů. Mimo to byla některá pojednání převzata z jiných odborných časopisů.

Možno se právem domnívat, že sborník, který vydáváme, je tohoto času nejpřehlednější a nejdokonalejší pomůckou pro všechny, kdož se budou chtít rychle a při tom důkladně a seriózně poučiti o všech problémech cesty D—O—L.

Neméně významná je skutečnost, že podnět k vydání sborníku vyšel z Přerova, který je hlavním klíčem k této vodní cestě a může právem očekávat, že se stane nejdůležitějším středoevropským uzlem ve vodní dopravě vůbec.

Dilem »Průplav Dunaj—Odra—Labe — naše moře« zahajujeme nezastavitelnou a neumlčiv-

elnou propagací tvůrčí myšlenky, na které pracovali někteří českoslovenští technici bezmála celý život. Naši lidé v Čechách, na Moravě a na Slovensku dostávají do rukou knihu, která je odborně zprávi téměř o všech přednostech, ale i obtížích průplavu.

Nestačí jen věřiti, že průplav Dunaj—Odra—Labe je možný, nestačí jen přesvědčovati, že je nutný, musíme jej všichni bez výjimky chtít, musíme se státi nejen novými a nadšenými nositeli myšlenky, nýbrž i tvrdými útočníky proti těm, kteří nepochopili nadcházející hodinu průplavu.

Jestliže Rakousko-Uhersko nesplnilo svůj závazek a svou povinnost k Čechám a Moravě, bylo-li velké uskutečnění přetrženo dvakrát světovými válkami, je to důkazem, že průplav nebude nikdy vybudován a že je jen fantasií nepolepšitelných blouznivců?

Úlohy, které nám uložila dvouletka, jsou samozřejmě. Ze srdce rádi pracujeme, poněvadž tvoříme svobodně hodnoty pro svobodného československého člověka. Ale tato — řekněme všední, i když radostná práce nemůže přece zabrániti, abychom konečně nepřistoupili k nejstaršímu, tolikrát již opuštěnému úkolu, pro nějž nebylo do dneška dost pochopení a dost síl.

Jak bychom byli nedokrevní a znova malí, kdybychom si po nejtěžších životních zkouškách znova nedůvěřovali a kdyby se nám zdálo, že ani v příštích pokoleních nedozraje národ k činu tak výjimečnému: spojití uprostřed Evropy všecka moře.

Přicházíme s dilem, abychom jim vyburcovali národ z nepochopitelné lhostejnosti, abychom jej zasvětili do tajemství průplavu a nadchli pro konečné uskutečnění.

Projektovaný průplav měl dosud jen své techniky, chceme, aby dneškem počínajíc měl i své laické přívržence a nadšence, kteří v průplav Dunaj—Odra—Labe nejen věří, nýbrž apoštolsky, věrně a bez únavy pro něj přesvědčují.

Nesmíme se mylně domnívat, že budoucnost Evropy závisí od toho, zda svolíme ke stavbě průplavu či nikoli. To naše srdce Evropy může být docela dobře z těla střední Evropy vyřadeno, poněvadž je možnost na severu průplavem od Visly k Dněstru a Prutu a na jihu průplavem Rýn—Mohan—Dunaj Československo obejít.

Pak ovšem bychom zanechali po sobě nejsmutnější památku, že jsme se krátkozrace a male zamkli klíčem střední Evropy, který nám přírodou Bůh dal.

Přerov 1948



Ing. Dr. Techn. Zimmler

## **Naše vodní cesty v budoucí vodocestné síti Evropy**

Jest dnes věru na čase, abychom po osvobození z německého jha a zlého otroctví položili si otázku a uvažovali v plné volnosti, jaká budoucnost kyne našim projektům vodocestným v nové Evropě, dnes se rodící. Musíme si být zcela jasně vědomi a pevně přesvědčeni, že jde o řešení věci významu kontinentálního, ano světového, jako bylo budování průplavu Panamského, Suezského a Korintského. Jde totiž o inženýrsky nejdokonalejší způsob přemožení střeoevropské rozvodnice dopravou, která se staví v cestu od tisíciletí co překážka proudu života hospodářského a kulturního a styku národů a dělí také Evropu na dvě oblasti – povodí moře Severního a Baltu od povodí moře Černého a Středozevního.

Marně se snažil mocný panovník Karel Veliký přemoci překážku svým způsobem, tehdy primitivním, samospádným průplavem, marně pokračoval náš Otec vlasti Karel IV., státník světového významu, král náš i císař, v uskutečnění stejné snahy po styku s tehdy ještě mocnou Byzancí.

**Máme před sebou čistý stůl, na který čeští inženýři kladou vodocestný a vodohospodářský výsledek své pilné a obětavé práce, vykonané za sedmiletého těžkého útlaku: důkladně propracovaný projekt průplavu Labe – Odra - Dunaj, doložený obsáhlými studiemi, odůvodněný na základě všestranných místních šetření technických a hospodářských.**

ČR stala by se křižovatkou evropské dopravy i plavební, ke které jest přírodou a polohou svou předurčena, což nám ukládá povinnost podporovati a pilně sledovati vývoj vodocestný v tomto směru. Svým vodním bohatstvím v prameništi Labe i Moravy bude ČR míti velký významný vliv též na zásobení vodních cest jí křižujících.

**Inženýři vodocestní a vodohospodáři mohou vstupovati do práce nové epochy s nadějí, vírou a radostí. Jejich velká práce není nikterak novými poměry zlehčena, naopak nabývá pro celou Evropu významu, který dojde jistě ocenění.**

prof. Ing. Dr. A. Smrček

### **Moje stanovisko k vybudování čs. průplavů v nových hospodářských podmínkách**

**Všechny druhy dopravy je záhodno vybudovat a jednotně řídit tak, aby se navzájem doplňovaly, aniž by byl brzden jejich další vývin, za nějž děkuji vynalézavosti techniků.**

**Naše republika Československá, ležící v srdci Evropy, daleko od moře, je státem převážně průmyslovým, odkázána na dovoz různých surovin, jichž naše přírodní bohatství postrádá – a hlavně na vývoj hotových výrobků nejen do blízkého okolí, ale i do daleké ciziny, do zámoří.**

**Doprava zboží motorovými vozidly po silnici na velké vzdálenosti je příliš drahá a těžce může zdolat dopravu větších mas zboží.**

**Úlohou prvního řádu je proto – uspořádat a sladit co nejrychleji a co nejlépe veškeré složky dopravy jak uvnitř našeho státu, tak s nejbližšími sousedy a se zámořím.**

**Do naší dopravy musíme začlenit co nejdříve a co nejvydatněji i levnou dopravu vodní po zmezinárodněných řekách Labi, Odře a Dunaji. Jimi dosáhneme přímého styku s mořem Severním v Hamburku a Brémách, s mořem Baltickým ve Štětíně a s mořem Černým v Braile a Sulině, a tím se širokým pobřežím a zázemím všech moří a tudíž s obchodem celého světa.**

**Nejsnadněji proveditelný je průplav dunajsko-oderský, vedený údolím řeky Moravy, pak řeky Bečvy a po překročení rozvodí mezi mořem Černým a Baltickým sestupující do řeky Odry.**

**Pokud se provedení této stavby dunajsko-oderského průplavu týče, bylo by záhodno, aby byla provedena co nejrychleji, snad během 6 až 8 roků ode dne započetí stavby počínajíc, aby se ušetřilo na interkalariích.**

**Po ukončení průplavní stavby D-O do Přerova ihned pokračovat se stavbou úseku Přerov – Olomouc, kde pro zřízení překladiště a přístavu je třeba vypracovat několik variant vzhledem k rychle pokračujícímu rozvoji města a komunikací.**

**Aby se s těmito pracemi v doznívající době mohlo započítí, aby co nejdříve byl vybudován především průplav D-O, k tomu je třeba rozsáhlých příprav: technicky propracovaných plánů v několika variantách, o jichž konečné úpravě pro skutečné provedení rozhodnou zájemci z kruhů průmyslových, obchodních a zemědělských, zejména pak též neovlivnění mimořádní znalci, specialisté.**

**Že k výstavbě našich československých průplavů dojde a dojíti musí, o tom nepochybují.**

prof. Ing. dr. A. Smrček

## Snahy a boje o vodní cestu Dunaj – Odra – Labe v souvislosti s úpravou řeky Moravy

Velká, zdravá myšlenka bývá zřídka kdy hned na první ráz příznivě přijata a správně pochopena. Trvá to někdy velmi dlouho než dojde k jejímu uskutečnění, jemuž se staví v cestu mnohdy celé hory překážek. Kdo razí novou cestu, musí překážky ty postupně odstranit, aby se uvolnila schůdná cesta k vytknutému cíli. To mnohého průvodce velké myšlenky odradí od jejího dalšího sledování. Taková velká myšlenka zapadá zdánlivě, ne však na trvalo. Oživuje opět a opět za příznivějších okolností, až konečně ve vhodné době a na připravené půdě nabude takové síly a průbojnosti, podporována velkým okruhem zájemníků, že dosáhne svého vysoko vytknutého cíle, když byly odvaleny z cesty a překonány překážky rázu technického, hospodářského, finančního a někdy i politického.

**Jednou z takových velkých, zdravých myšlenek, jež narážela na bezpočetné překážky, jest vybudování plavební cesty Dunaj – Odra – Labe, sledována již od XVII. století. Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvyšší nutnou a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské.**

### *I. Projekty z dřívější doby*

**Nejméně přírodních potíží pro spojení Dunaje s Odrou je v údolí řeky Moravy.** Řeka tato byla již od pradávných dob za příznivého středního stavu vody splavnou jak pro malé čluny a pramice, tak zejména pro pltě (vory) od ústí Bečvy počínajíc.

### *II. Projekty průplavní na podkladě vodocestního zákona z 11. června 1901*

Přečetnými peticemi, návrhy a novinářskou agitací byla býv. rakouská vláda přinucena, aby předložila parlamentu návrh zákona o vodních cestách, který však spojila s předlohou zákona o strategických drahách alpských s důvěrou, že obě předlohy zákona budou odhlasovány a přijaty současně. Byl to mistrovský tah vysokého politického umění tehdejšího ministerského předsedy Dr. Körbra. Pozornost parlamentu obrátila se aspoň na chvíli od věcí politických k věcem hospodářským.

Dne 1. června 1901 byl zákon ten ve třetím čtení přijat poslaneckou sněmovnou, dne 10. června sněmovnou panskou, **11. června 1901** pak dostalo se mu nejvyšší sankce.

**Podle zákona toho, jenž byl považován za velký úspěch poselstva českého na říšské radě ve Vídni, měly být provedeny následující vodní cesty:**

1. Průplav mezi Dunajem a Odrou.
2. Průplav mezi Dunajem a Vltavou u Budějovic s kanalisováním Vltavy odtud do Prahy.
3. Plavební kanál průplavu D-O ke Střednímu Labi s kanalisováním trati labské od Mělníka po Jaroměř.
4. Plavební spojení průplavu D-O s Vislou a dále až ke splavné trati Dněstru.

V srpnu 1909 provedena byla **revise trati Přerov – Hranice – Vítkovice** již na podkladě plavidlového projektu doporučeného ředitelstvím ve Vídni. Zásadních námitek nebylo.

**Trasa počínala u Vídně a končila v Ostravě.** Připojení ke splavné Odře tehdy navrženo nebylo.

**Doporučoval jsem ve vodocestném ředitelství, aby se bez ohledu na výsledek rozhodnutí o způsobu překonání výšek v trati mezi Přerovem a Mor. Ostravou počalo ihned se stavbou průplavu aspoň v úseku Vídeň – Hodonín.**

**České poselstvo na říšské radě ve Vídni zaujalo odmítavé stanovisko k vládnímu návrhu na zrušení vodocestního zákona.** Jménem všech českých poslanců z Moravy pronesl jsem dne 28. III. 1912 ve smyslu tom velkou řeč v parlamentě a formuloval **požadavky Moravy ve shodě s usnesením moravského sněmu ze dne 9. února 1912.**

### *III. Světová válka*

Během světové války 1914 - 1918 pokračováno bylo pouze s počátku na rozdělaných stavbách, pak postupně však práce ustávala až úplně ustala.

### *IV. Projekty průplavní z doby poválečné*

**Moravský říční průplavní spolek v Přerově**, jenž ani za obou světových válek nezůstal ve své propagační činnosti po pokračování v regulaci řek, melioraci řek, melioraci okolního území, pro stavbu přehrad, hrazení bystřin, využití vodních sil, především pak **pro vybudování plavebního spojení Dunaje s Odrou a Labem u Pardubic**, rozvinul ihned po převratu činnost tím intenzivnější, protože musila být budována na nových základech.

Protože dosavadní plány býv. vodocestního ředitelství ve Vídni týkaly se spojení plavebního Vídně s Mor. Ostravou a nikoliv až po splavnou část Odry v Kozlí, vypracoval jsem pro informaci při jednáních s Německem – **5 variant tohoto plavebního spojení od Moravské Ostravy resp. jezu Koblovského po Kozlí. Plány ty byly r. 1922 odevzdány ministerstvu veřejných prací a osobní informace podány prezidentu republiky T. G. Masarykovi, ministru zahraničí dr. Benešovi a ministrům, do jejichž resortu otázka tato přísluší.**

**Největší pochopení pro potřebu levné dopravy vodní vzhledem na těžkou soutěž na světovém trhu projevil zlínský průmyslník Tomáš Baťa.**

Zajímal se velmi živě zejména o úpravu řeky Moravy, nejen pro účely zemědělské a pro asanaci jejího údolí, ale i pro plavbu, aby **velké dunajské lodi bez překládání mohly se dostat dovnitř země, aspoň po Otrokovicích**, kde zřizoval tovární město. Mnoho porad měl jsem s Tomášem Baťou o této otázce.



Tomáš Baťa ve zvláštní brožůře vřele se ujímá úpravy řeky Moravy a navrhuje:

**„Obnovme zrušené projekční oddělení pro úpravu řek, dříve v Přerově. Vybavme toto oddělení takovými prostředky a tak velkým počtem lidí, aby během této zimy byly vypracovány aspoň generální plány na provedení vodohospodářských prací v naší zemi. Přidělime celé povodí řeky Moravy též kompetenci, pod níž náleží všechny významné řeky české, t.j. ministerstvu veřejných prací a vodocestnému fondu. Doplňme návrh zákona o vodocestném fondu, nyní projednávaném, o položky potřebné pro provedení staveb na moravských řekách, a to do prvního desetiletého období obnosem 1 miliardy Kč.“**

Tomáš Baťa nelenil a užil celého svého velkého vlivu k tomu, aby v připravovaném novém vodocestném zákoně pama-  
továno bylo na vypracování srovnávacích projektů buď na kanalisování Moravy – anebo na samostatný plavební kanál jejím  
údolím, a to během 3 roků.

#### V. Vodohospodářské zákony (č. 49 a 50 Sb. z. a.) ze dne 27. března 1921)

Pokud se průplavu týče, byly na deset roků zajištěny finanční prostředky pro vypracování projektů odersko-  
dunajského a labsko-dunajského průplavu. Stavba průplavu byla však odsunuta na dobu pozdější, až bude pro-  
vedeno splavnění oněch úseků Labe a Dunaje, které s průplavy vytvoří spojení třech moří: Severního, Baltického  
a Černého.

#### VI. Expositura ředitelství pro stavbu vodních cest v Olomouci

Tato expositura, zřízená 1. května 1932 podle ustanovení zákona č. 50, měla vypracovat srovnávací plány na kanaliza-  
vání řeky Moravy od Olomouce do Děvína se souběžným řešením průplavu.

#### VII. Přípravy pro započítí stavby D-O průplavu

Krátce před ukončením druhé světové války nanovo mocně oživil zájem pro realizaci průplavu Dunaj – Odra - Labe.  
K propagační činnosti říčních a plavebních spolků a svazů připojil se vlivný činitel: **Ústředna československých obchod-  
ních a živnostenských komor se zástupci obchodních a živnostenských komor ve Vratislavi a ve Štětíně.**

K propagaci, jakož i realizaci průplavu D-O zvláště účinně zasáhla dne 30. XII. 1937 založená „**Společnost dunajsko-  
oderského průplavu**“ v Praze, jejímž účelem jest podporovat uskutečnění průplavu mezi Odrou a Dunajem.

Nový svěží život rozproudil se v průplavním oddělení ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, když vedení  
a odpovědnost převzal odborový přednosta Ing. Jos. Bartovský, projektant a budovatel velkých vodních staveb na Labi  
a Vltavě, muž pevné vůle a nezlomné energie. Velmi brzy prosadil postupné rozmnožování počtu inženýrů a pomocných sil  
v tomto průplavním oddělení a k práci vhodných kancelářských místností, za vydatné pomoci Společnosti D-O průplavu.

Odpovídá to dohodě německé a býv. československé vlády, uzavřené 19. XI. 1938 v Berlíně o způsobu uskuteč-  
nění odersko-dunajského průplavu a labské jeho větve.

### Ing. Rudolf Urban Přístavy na Dunajsko-oderském průplavu

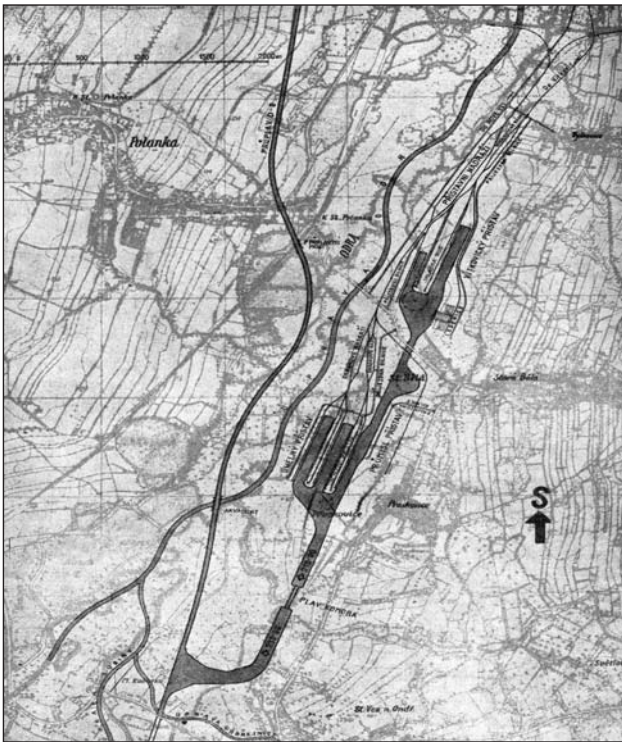


Traf Dunajsko-oderského průplavu s projektovanými  
přístavy a překladišti.



bude prvním přístavem, který bude zřízen na půdě naše-  
ho státu, jakmile se započne se stavbou Dunajsko-oder-  
ského průplavu.

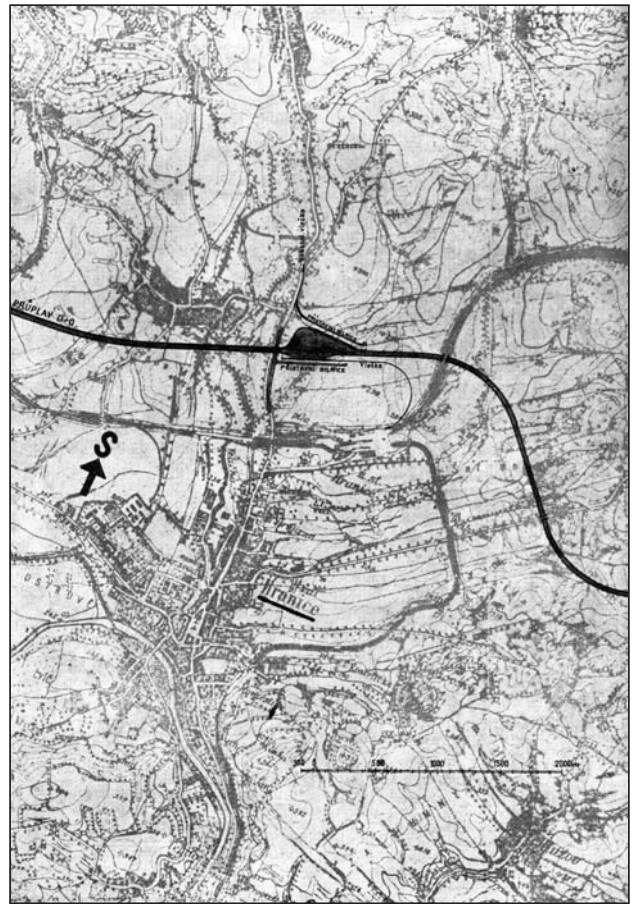




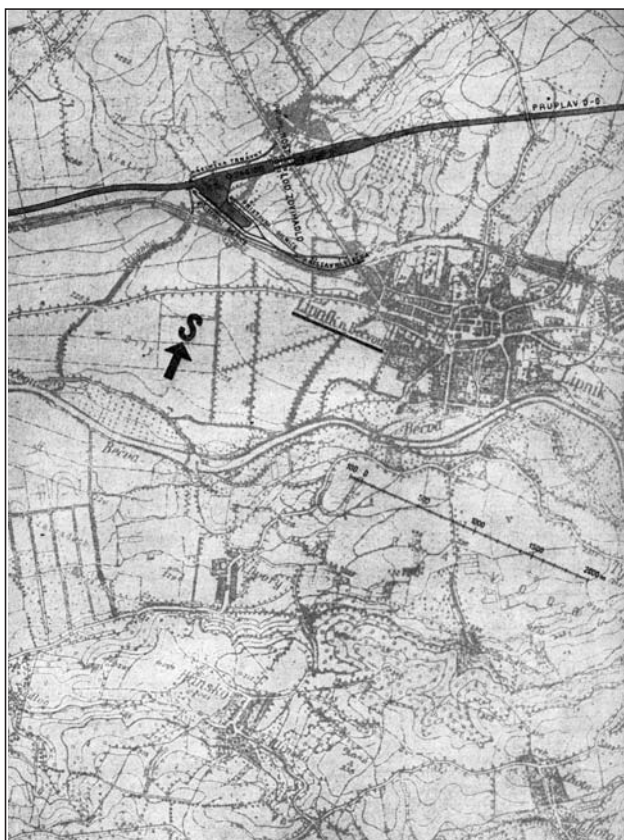
### Přístavy v Ostravě

Město Ostrava se svým rozvitým průmyslem, průmyslovými, hutními a horními závody v celém rozsáhlém revíru ostravsko-karvinském bude mít velký vliv na přepravu surovin, tovarů a zboží po Dunajsko-oderském průplavu.

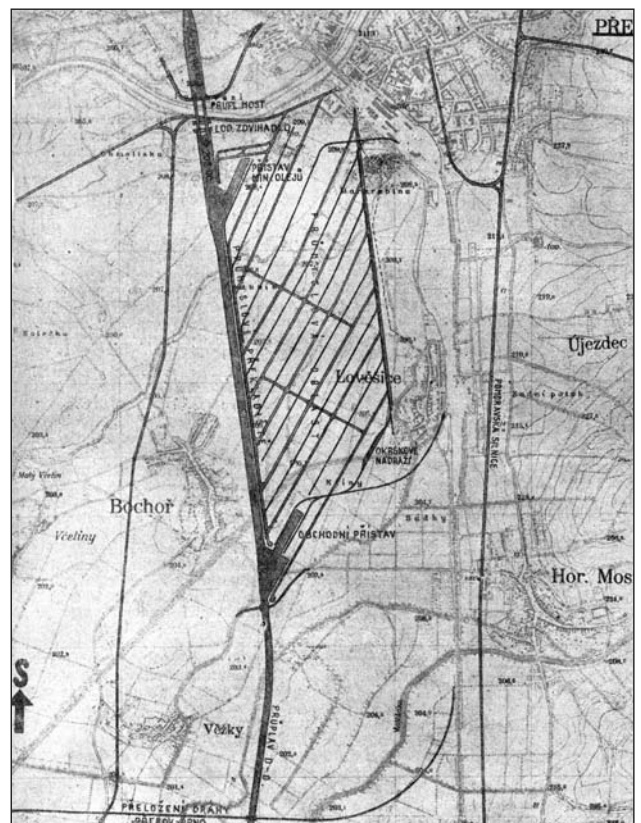
Pro průmysl ostravského kraje stala se stavba průplavu naléhavou nezbytností. Vodní cesta umožní, aby suroviny, které průmysl potřebuje, byly levně opatřeny a průmyslové výrobky hospodárněji dopraveny na spotřební místa.



### Přístav v Hranicích



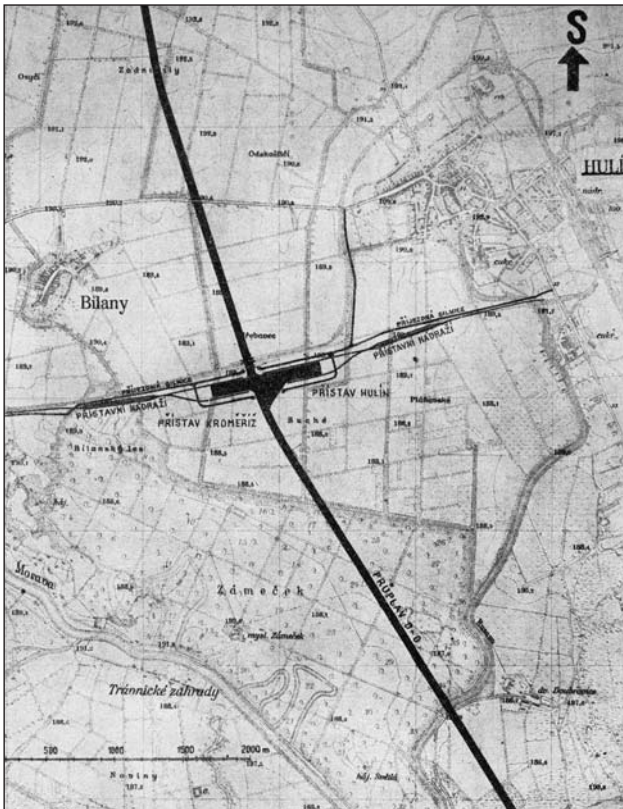
### Přístav v Lipníku



### Přístav v Přerově

Přerov, komunikační to středisko a uzlový bod projektovaných vodních cest z Labe a Odry k Dunaji, stane se po jejich výstavbě důležitou křižovatkou evropských vodních cest.

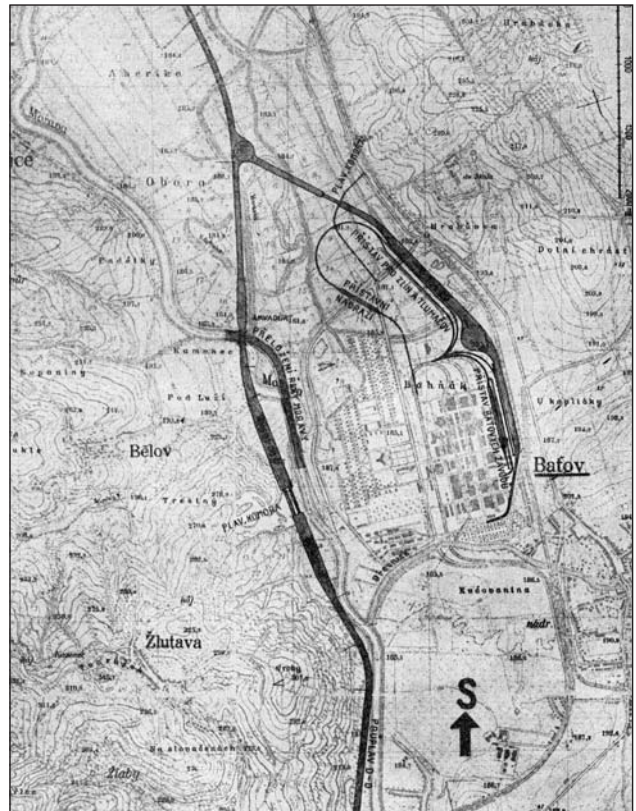




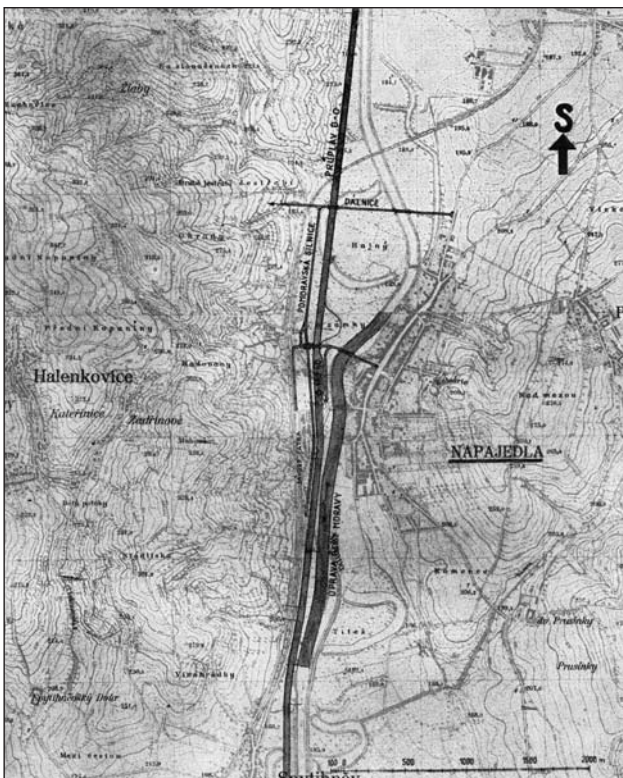
#### Přístav v Hulíně – Kroměříži

Město Kroměříž a Hulín leží proti sobě téměř symetricky, po obou stranách průplavu.

Obě města, jak Kroměříž tak Hulín, uplatňovala stejný základní požadavek a to, aby budoucí přístav byl vybudován na téže straně průplavu, na které je město.

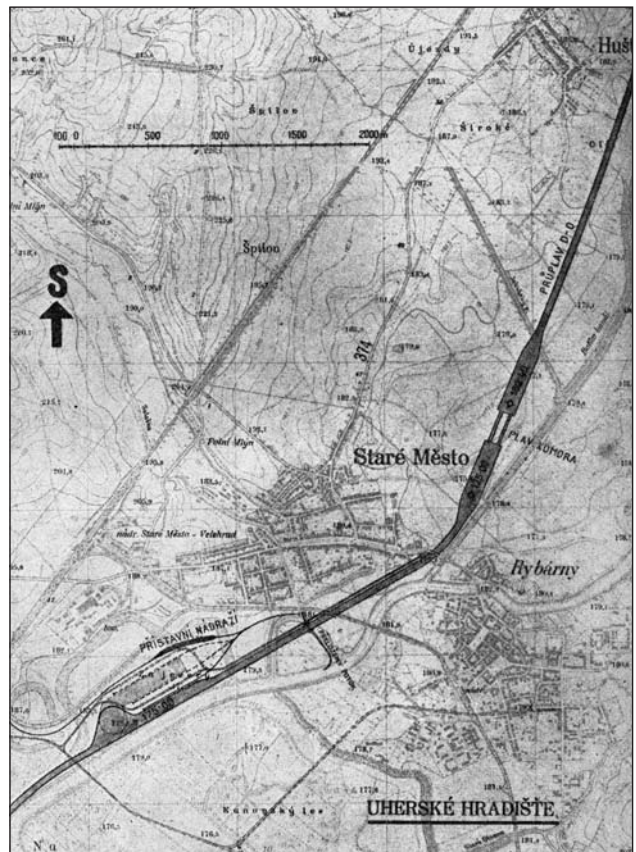


#### Přístav v Baťově – Otrokovicích



#### Překladiště u Napajedel

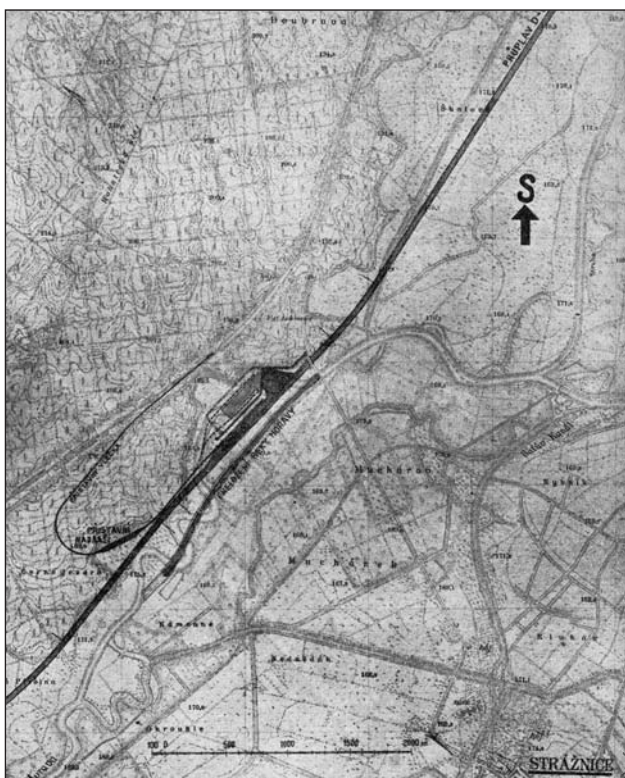
Bude nejmenší přístavní jednotkou na D-O průplavu na území našeho státu, neboť uspokojuje toliko místní potřebu menších průmyslových a hospodářských podniků



#### Přístav Uherské Hradiště

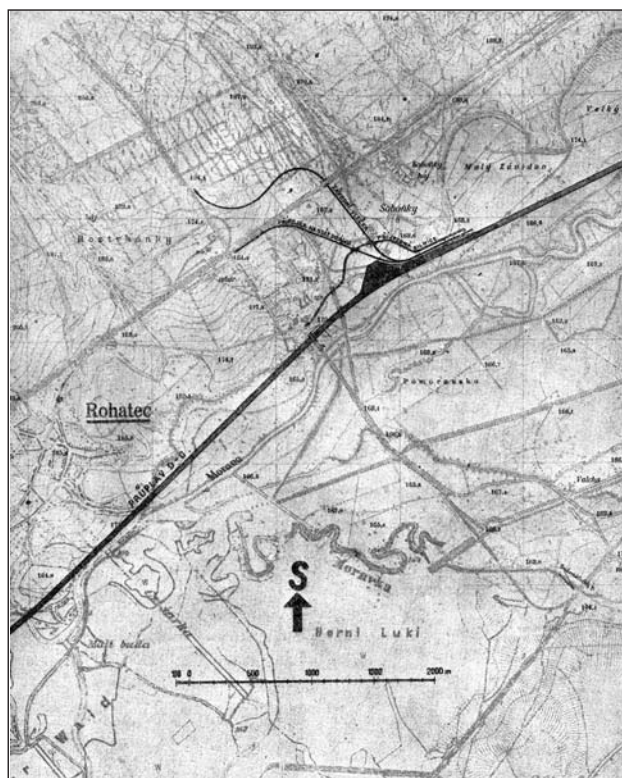
Hospodářským šetřením bylo zjištěno, že třeba počítati v budoucnu s překladem dosahujícím 300 000 t ročně.





#### Přístav Strážnice – Bzenec

Z hlediska komunikačního je nejvýhodnějším místem pro založení společného přístavu pro města Strážnice a Bzenec území poblíž zmíněné křižovatky silnice s průplavem. Místo vyhovuje také po stránce železničního zapojení přístavu ke stanici Lideřovice na trati Přerov - Břeclav.



#### Přístav v Rohatci

Na severozápadním břehu jsou u Rohatce pouze dvě výhodná místa pro založení přístavu. Obě uvedená místa měla své zastánce, když byla projednávána otázka umístění přístavu.



#### Přístav v Hodoníně



#### Přístav v Lanžhotě



## Přehled plánovaných přístavů průplavu Dunaj - Odra

Poř. čís.	Název (místo) přístavu	Překlad v tisíci t	
		počáteční	konečný
1	Bohumín	1 000	1 500
2	Ostrava (Lhotka)	15	250
3	Ostrava (St. Bělá)	1 300	2 200
	Vítkovice (závod)	900	1 500
4	Hranice	120	250
5	Lipník	80	200
6	Přerov	400	800
7	Kroměříž – Hulín	160	300
8	Bařov (závodní a veřej.)	350	550
9	Napajedla	25	45
10	Uh. Hradiště	150	300
11	Strážnice – Bzenec	80	130
12	Rohatec	50	100
13	Hodonín	150	400
14	Lanžhot	250	400
<b>Souhrn</b>		<b>5 165</b>	<b>8 925</b>
<b>Zaokrouhleno na</b>		<b>5 000</b>	<b>9 000</b>

Na Dunajsko-oderském průplavu nebude se ovšem dopravovati jen zboží překládané v čl. přístavech, nýbrž podchyť se jim stejná, ne-li větší část zboží transičního, určeného k přepravě do cizích přístavů, tj. zboží, které dosud po většině naše státní území míjelo. Za těchto předpokladů možno tedy počítati s celkovým počátečním provozem asi 8 - 10 mil. tun a v budoucnu s 15 - 18 mil. tun ročně.

**Doslov, který Alois Čáp psal v Přerově 8. května 1948, je již poznamenám pesimismem, pramenícím z únorového vítězství dělnické třídy. Přesto tato kniha dokumentuje neuvěřitelný zájem i hlubokou důvěru všech autorů, politiků i všech okolních obcí a průmyslových podniků v správnost a ekonomickou nutnost tento evropský projekt začít budovat v nejkratším možném termínu.**

### Doslov

Vydání díla „Průplav Dunaj—Odra—Labe — naše moře“ bylo ohlášeno 30. dubna 1947 na Manifestačním vodocestném a vodohospodářském sjezdu v Přerově. Dílo vychází po roce, po velkých svízlech a v omezeném počtu výtisků. Ovšem, hlavní věcí je, že vůbec vychází. Nebylo možno ponechat dále v nejistotě tolik krajů, kterými průplav povede. Je třeba znáti aspoň věci základní, aby dobře informované úřady mohly zaujímati k této naší nejvýznamnější národohospodářské otázce stanovisko. A to je vlastní účel díla.

Zatím se vyvíjejí věci dále. Společnost dunajsko-oderského průplavu v Praze vypracovala obšírné memorandum, ve kterém uvádí důvody pro to, aby průplav Dunaj-Odra-Labe byl budován

jako národní podnik za finanční účasti nejširší naší veřejnosti. Návrh přináší konkrétní náměty, jak přece jen v dnešní těžké době uskutečnit dílo, i když státní správa nemá dostatek peněz, hlavních potřebných hmot a pracovních sil. Ať již se potká iniciativa Společnosti s jakýmkoli výsledkem, nikdo v budoucnosti nebude moci viniti průkopníky průplavu z toho, že se v pravý okamžik neobrátili na naše nejvyšší instance a na lid a znova a znova nepřesvědčovali o nezbytnosti průplavu.

Dílo „Průplav Dunaj-Odra-Labe — naše moře“ je naším posledním apelem a zároveň literárním přínosem k jubilejnímu roku 1948.

V Přerově 8. května 1948.

A. Č.

Uplnulo 60 let a na svět přišla nová moderní knížka „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj – Odra - Labe“ autorů Ing. Jaroslava Kubece CSc. a Ing. Josefa Podzimka. Tato publikace ukazuje moderní pohled na tento evropský projekt, kdy vodohospodářská, ekologická, energetická, sportovní a rekreační hlediska začínají být rovnocenným partnerem funkce dopravní.

**Projekt spojující tři moře na území českého státu, tak potřebný pro naši zem i Evropu v moderních dějinách, byl vzkříšen v temnu Rakousko-uherské monarchie, s nadšením byl připravován v době červeno-modro-bílé trikolory první Československé republiky, přežil tisíciletou říši německé okupace, po válce se nadechl právě v Přerově, kde byl plánován přístav tří moří, přežil i období československo-sovětského přátelství na věčné časy a dočkal se naší nové demokracie, která „bojuje“, aby nebyl na „věčné časy“ pohřben.**

# Přerov - přístav v srdci Evropy

Tomáš Kolařík, P & S a.s.



Řeka Bečva a přerovský zámek

Statutární město Přerov leží v srdci Evropy a po staletí těží ze své mimořádné polohy na řece Bečvě a na okraji Moravské brány, kudy po tisíciletí procházely obchodní stezky.

Město brzy dosáhne možná nejlepšího spojení v celé naší zemi. Je křižovatkou všech druhů dopravy, železničních koridorů, rychlostních komunikací a letecké dopravy. V následujících letech bude vystavěna dálnice a plánuje se stavba rychlodráhy a vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe. Tato značně rozvinutá infrastruktura jistě přinese nový impuls k rozvoji města i regionu.

Dnes se nepochopitelně vede diskuze o tom, jestli vybudovat vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, zatímco se vodní doprava významně podílí na ekonomice Evropy a dává jejím obyvatelům mnoho pracovních příležitostí, ale také možností k trávení volného času.

Již od začátku 20. století nesou lodě plující na území Moravy na svém trupu název hlavního města plavby na Moravě, jejího centrálního přístavu, města Přerova, avšak stále do tohoto města nemohou doplnout, ač jim to mohlo být umožněno již před více než sto lety, když byla v Přerově v roce 1907 zřízena expozitura c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest.

Hlavní cíl projektu zůstává neměnný - odstraněním chybějícího spojení v síti evropských vodních cest bude vytvořen důležitý vodní koridor Dunaj – Odra – Labe spojující evropské vodní cesty. Tím bude významně rozšířeno a posíleno využití vodní dopravy a to nejen u nás, ale i v celé Evropě. Projekt přispěje k rozvoji regionů a měst podél trasy tím, že nabídne mimořádné spojení přístavů severní Evropy, jako je Hamburk nebo Štětín, s přístavy v Evropě jižní – Konstanca - a prostřednictvím sítě vodních cest všech přístavů Evropy. Toto věděli už naši předkové, avšak ve spojené Evropě to platí dvojnásob.



Nákladní loď na řece Odře u města Kezierzyn-Kozle



Lodě na řece Bečvě v Přerově - 30. léta



Vodní cesta prochází mnoha ekonomickými zónami, kterým má co nabídnout. Projekt vytvoří desítky tisíc pracovních míst nejen během výstavby, ale i po dokončení, během svého provozu. Zvýší konkurenceschopnost podniků prostřednictvím spolehlivé vodní dopravy: nižší náklady, spolehlivost, včasnost dodání, bezpečnost = snížení nákladů na dopravu o 15% až 50%. Vodní doprava má mnoho využití (zemědělství, průmysl, cestovní ruch, stavebnictví, logistika, chemický průmysl, recyklace...), která budou skutečným impulzem k rozvoji logistiky a obchodu regionů.

**Přerovské přístavy** umožní levný a spolehlivý transport zboží a výrobků. Pro velké průmyslové závody, jako je Precheza a. s. jejich chemických výrobků a to s mnohem vyšší bezpečností dopravy než poskytuje pozemní a železniční doprava. Z existence vodní dopravy budou profitovat také



*Lod' Flamenco na Dunaji - I velké kajutové lodě by mohly připlout do Přerova*

mnohé strojírenské firmy, kterým se významným způsobem sníží ceny za export jejich nadrozměrných i běžných výrobků. Přerovské strojírný mohou vyrábět říční a říčně-námořní lodě. Tato výroba by přitáhla do města průmyslová odvětví, která doplní sortiment nabízených služeb a zboží. Kontejnerové linky umožní využívat lodní dopravy i menším podnikům, a tak budou moci vyvázet levně své zboží i do vzdálených destinací.

Oblast Hané má také velmi rozvinutý potravinářský průmysl. I tomu vodní cesta pomůže významným způsobem snížit náklady na dopravu a umožní export do vzdálených destinací, do nichž by byla pozemní doprava příliš nákladná. Vodní doprava může zásobovat v kontejnerech zbožím obchody, supermarkety a je vhodná pro všechny druhy zboží a potravin.

**Obyvatelé jistě ocení význam vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe nejen pro jeho funkci dopravně-obchodní, ale i pro funkci turisticko-rekreační.** Menší turistické lodě a jachty budou významným novým prvkem rozvoje turistického ruchu v regionu. Rozvoj rekreační plavby, návštěva vodních děl, cyklistika podél vodních cest. To všechno budou nové vítané prvky rekreace a trávení volného času. Cestovnímu ruchu se otevrou nové oblasti. Příle-



*Jak by mohl vypadat přerovský přístav - architektonická představa trimodálního přístavu (Seine-Nord Europe Canal)*



*Vodní cesta zasazená do přírody (Průplav Rýn - Mohan - Dunaj)*

žitosti, které nabízí vodní doprava pomáhají růstu místní ekonomiky vytvářením malých podnikatelských aktivit, jako jsou přístaviště (mariny), restaurace a ubytovací zařízení. Plavební komora u přerovského jezu by lodím umožnila doplout až do centra města a zakotvit přímo pod hradbami v historickém centru města.

Veslařům a kajakářům se tímto spojením zvýší jejich možnosti. Budou moci zajíždět na křížení průplavního úseku vodního koridoru s řekou Bečvou u Troubek a dále kamkoli po síti vodních cest. Pravidelné linky osobní dopravy by jistě využilo velké množství turistů. Plavba lodí po vodní cestě je velmi atraktivní, a to nejen pro její technická díla, ale také pro krásnou scenérii, jež se z paluby lodi naskýtá. Neatraktivnější lodní trasou by byl nejspíš úsek z Přerova do Hranic na Moravě a pak dále do vrcholové zdrže u Jeseníku nad Odrou. Zde by pasažéři obdivovali nejen vystoupení lodí na rozvodí řek, ale i průjezd lodními tunely ve vrcholové zdrži. Při plavbě by se naskytl krásný pohled z lodi na údolí Moravské brány, na hrad Helfštýn a Drahotuš, historická města Lipník nad Bečvou a Hranice na Moravě. Jediné, co by snad mohlo kazit příjemný dojem z plavby, by byl hluk z nedaleké dálnice, na který si již v současné době stěžují obyvatelé bydlící v její blízkosti. Oproti tomu je lodní provoz nesrovnatelně tichý. Dokonce ani intenzivní provoz na vodní cestě by nijak zvláště nerušil obyvatele v jejím okolí. Rozkvět přírody na březích vodní cesty by zvýšil ještě více její atraktivitu. Jako jeden z mála druhů dopravních cest se ta vodní může stát i důležitým biokoridorem.

**Výstavbou nových úseků vodního koridoru se také významně rozšíří rybářské revíry,** a tak by se celá vodní cesta mohla díky vysoké kvalitě vody a mnoha druhům ryb stát jednou z nejvyhledávanějších míst rekreačního rybářství.

**Přerov by se už také nemusel obávat povodní, proti kterým nyní nemá žádnou obranu.** Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe by jej zcela ochránil, stal by se vlastně druhým korytem řeky Bečvy, respektive řeky Moravy v navazujícím úseku, a dokázal by odvést povodně ven z moravského území až do řeky Dunaje. Bez tohoto projektu, by nás jiná protipovodňová opatření nedokázala tak účinně ochránit. Společně s poldrem u Teplic nad Bečvou a dalšími dílčími protipovodňovými opatřeními bude moci být vodní koridor D-O-L skvěle fungujícím systémem, který nám tolik pomůže.

**Naproti tomu by v době sucha již řeka Bečva nevysychala a neměnila se tak pravidelně každé léto v mrtvou stoku.** Řeka bude i v suchých měsících zásobena vodou z Dunaje, čímž by se také udržela vysoká čistota vody v řece. A to by zajisté lidé i příroda ocenili.

# Město Přerov a vodní koridor D-O-L

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

**Město Přerov je díky své výhodné poloze uprostřed Moravy důležitým železničním uzlem, disponuje výkonným letištěm a v nejbližší budoucnosti se v oblasti Přerova mají setkávat významné dálnice a rychlostní komunikace (D 1 a R 55, ze širšího hlediska také R 35, R 48 a R 49). Význam města jako multimodální dopravní křižovatky bude však navíc akcentován ještě výstavbou vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L).**

Tři větve tohoto koridoru, pojmenované podle řek, na které navazuje, se podle všech doposud zpracovaných studií a projektů sbíhají v těsné blízkosti města. Vodní koridor má ovšem na rozdíl od výše uvedených součástí dopravní infrastruktury i další významné mimodopravní funkce, zejména ve sféře ochrany před povodněmi, vodního hospodářství, zlepšení kvality životního prostředí, zvýšení ekologické hodnoty krajiny a rekreace. V tomto článku se pokusím všechny tyto funkce alespoň krátce charakterizovat. Nejprve však je třeba uvést několik poznámek k vývoji koncepce vodního koridoru v oblasti přerovského „uzlu“.

## Vývoj názorů na lokalizaci přerovského „uzlu“

Ze širšího hlediska je uzlový bod vodního koridoru D-O-L dán jednoznačně ústím Bečvy do Moravy, neboť údolím Bečvy vede prakticky jediná reálná trasa oderské větve koridoru a údolím Moravy nad Bečvou zase jediná technicky přijatelná trasa k Labi. Přesnější lokalizace uzlu není ovšem již tak jednoznačná, neboť u Přerova se nejedná jen o „rozvojení“ trasy, vedoucí od Dunaje k severu, ale také o optimální přechod z poměrně rovinatého terénu Pomoraví do oblasti s výrazně „pestřejší“ morfologií, která nabízí – nebo dokonce přímo vyžaduje – zařazení vyšších stupňů do podélného profilu vodní cesty. Z tohoto hlediska je možno rozlišovat tři skupiny uvažovaných tras:

- První skupinou jsou trasy obcházející centrum Přerova z jihu, resp. jihovýchodu (můžeme je nazývat jako jižní trasy), u kterých se nachází uzlový bod jižně od města – ještě před vstupem terasy do vyššího terénu, tj. na kótě okolo 200 m n. m.
- Druhou možností trasování představuje vedení koridoru přímo městem, tj. korytem řeky Bečvy. Také v tomto případě se jeví jako téměř jediná možnost situování uzlového bodu jižně, resp. jihozápadně od města na kótě cca 200 m n. m.
- Třetí skupinu představují „severní“ trasy, obcházející centrum města na západě, resp. severozápadě. Ty umožňují (byť nutně nevyžadují) situování uzlového bodu zhruba v prostoru obce Předmostí u Přerova (která je dnes městskou částí Přerova) na podstatně vyšší kótě, přesahující 220 m n. m.

**Jižní trasy** byly aktuální zejména na počátku minulého století a procházely od Horních Moštěnic přes Újezdec, Tučín a Pavlovce k Týnu nad Bečvou. Z výškového hlediska se vyznačovaly náhlým přechodem z nížiny do zvýšeného terénu u Újezdce, kde se nabízela možnost (resp. vnucovala potřebnost) vložení vysokého stupně o spádu cca 36 m, což bylo v tehdejší době na hranici technických možností. Tato skutečnost vedla k vypsání mezinárodní „přerovské“ soutěže na řešení vysokého lodního zdvihadla

(v literatuře o této soutěži se – patrně pod vlivem německé verze názvu Aujezd – hovoří o Újezdu a nikoliv o Újezdci). Přerovská soutěž byla tak významnou událostí, že si zaslouží zvláštní kapitolu, i když aktuálnost jakékoliv jižní trasy je dnes již minulostí.

**Vedení městem** – tedy přímo korytem řeky Bečvy – představuje určitou výjimku a bylo podrobněji studováno a navrženo vlastně jen jednou, a to navíc neoficiálně. Autorem tohoto námětu, který nepostrádal racionální jádro, byl v padesátých letech Ing. Jiří Hruška, tehdejší ředitel závodu Povodí Moravy v Uherském Hradišti, jehož názory na úpravy řek Moravy a Bečvy zaslouží ocenění hlavně proto, že byl jedním z prvních odborníků, kteří poukázali na neudržitelnost dogmatu „čistě průplavní“ koncepce vodní cesty D-O-L. Jeho námět využíval širokého koryta upravené řeky a poměrně příznivých poloměrů oblouků v městské trati, počítal ovšem s přiměřeným snížením její hladiny (tj. se zrušením nebo snížením existujícího jezu v blízkosti železničního mostu) a se značným zahloubením jejího dna, aby se dosáhlo přijatelných hloubek i podjezdných výšek pod přerovskými mosty. Z této zahloubené „městské“ zdrže by bylo možno vystoupit na východním okraji města (u Kozlovic) poměrně vysokou plavební komorou k další průplavní zdrži, vedené po levém břehu Bečvy. Ani toto vedení není už dnes aktuální, a to především z toho důvodu, že se nároky podjezdné výšky mostů mimořádně zvýšily. Ještě v první polovině minulého století se pokládalo za dostatečné, aby se spodní hrana průplavních mostů nacházela 4 m nad hladinou, dnes se však požaduje minimálně 7 m. Tato přísnější „norma“ vyplývá hlavně z očekávané živé přepravy kontejnerů, které by měly být loženy alespoň ve třech vrstvách. Splnění takové normy by si již vyžádalo buď zvýšení dosavadních mostů (jež by bylo problematické a v případě železničního mostu v blízkosti severního zhlaví nádraží vlastně prakticky vyloučené), nebo ještě radikálnější zahloubení městské trati. Takový zásah by byl sotva přijatelný jak z hlediska urbanistického, tak s ohledem na režim podzemních vod.

**Severní trasy** překračují západně od města Bečvu. Podle původních představ mělo být křížení řešeno průplavním mostem, což si vyžadovalo vložení vysokého stupně jižně od koryta řeky. K překonání rozdílu hladin u tohoto stupně (jež dosahoval cca 19 m) mělo sloužit lodní zdvihadlo. Novější představy předpokládaly křížení s řekou v úrovni, takže vysoký stupeň je až severně od řeky (a také severně od hlavní trati, kterou vodní cesta podchází, zatímco podle původních představ měla probíhat nad trati). Díky vysokému stupni je možno uzlový bod situovat severně až severozápadně od Přerova ve výhodné výšce, umožňující jednoduché pokračování jak severovýchodním směrem k Lipníku nad Bečvou (oderská větev), tak severním směrem k Olomouci (labská větev).

Současně platné řešení je výslednicí řady studijních prací na optimalizaci severní trasy. Podle něj by vodní koridor vstupoval do širšího okolí Přerova od jihu západně od Troubek, křížoval v úrovni Bečvy, podcházel západně od Rokytnice hlavní trať a vysokým stupněm s plavební komorou by vystupoval z kóty 201,00 m n. m. na kótu 225,00 m n. m. (tj.





Obr. 1: Uzlový bod při odbočení Labského laterálního průplavu ze Středozemního průplavu v blízkost německého Wolfsburgu. Tak by měl vypadat souběh tří větví vodního koridoru D-O-L u Přerova, resp. u Lukové.

o 24 m, což je spád, na evropských průplavech dnes již běžně překonávaný plavebními komorami, tj. nikoliv zdviha-dly) Hned za plavební komorou by se (u obce Luková u Přerova) nacházel uzlový bod, tj. rozdvojení vodní cesty, které se obvykle řeší jako trojúhelníkový „bazén“ (obr. 1).

Dá se bez nadsázky říci, že současné řešení přináší celou řadu výhod, jaké nenabízelo žádné z řešení dřívějších. K hlavním patří:

- Jednoduchá technická koncepce, která se vyhýbá nákladným a provozně nevýhodným objektům (lodní zdviha-dlo, průplavní most přes Bečvu, průplavní most nad hlavní tratí).
- Výhodná kóta hladiny ve zdrži nad plavební komorou Rokytnice, tj. 225 m n. m. Při této kótě se vytváří mimořádně dlouhá „hanácká“ zdrž bez plavebních komor, vedená v podstatě po jedné vrstevnici od Lipníka nad Bečvou přes uzlový bod až k plavení komoře Střelice na labské větvi (západně od Uničova). Taková zdrž je provozně velmi výhodná – umožnila by např. plavidlům, směřujícím z Ostravska k Labi, průběžnou plavbu na trase dlouhé bezmála 64 km, a to bez jakéhokoliv zdržení proplavování. **Tak příznivé podmínky nemají (s výjimkou Nizozemska a severního Německa) na evropských průplavech obdoby.**
- Poměrně šťastné je lokalizování budoucího přerovského přístavu v oblasti Henčlova, a to zejména pro značné územní rezervy. Jistou nevýhodou by mohla být naopak velká vzdálenost od hlavních přerovských závodů (chemický průmysl na severním, strojírenský na jižním břehu Bečvy), které by mohly profitovat z přímého napojení na vodní cestu (např. nakládkou velkých strojírenských výrobků přímo z výrobních hal, vykládkou chemických surovin přímo do systému závodní pásové dopravy). Tuto nevýhodu lze ovšem poměrně snadno kompenzovat zřízením asi 5 km dlouhé plavební odbočky, vedené v úsporném jednolodním profilu přímo korytem Bečvy (obr. 2).
- Za podstatný klad řešení je možno pokládat i skutečnost, že trasa byla dokonale koordinována s ostatními

prvky dopravní infrastruktury a organicky začleněna do územně-plánovací dokumentace města.

Uvedené výhody se ovšem týkají především dopravní funkce koridoru, případně jsou obecného rázu. Vedle nich existují i některé další výhody specifického charakteru, o kterých bude zmínka dále.

### Historická „přerovská“ soutěž a její význam

Vraťme se ještě na chvíli zpět do historie. Snad v žádné významné publikaci o vodních cestách nechybí zmínka o „přerovské soutěži“, takže zásluhou této akce se město Přerov dostalo do povědomí odborníků na celém světě. O jakou soutěž se vlastně jednalo? Trasa propojení D-O-L měla podle oficiálních závěrů z počátku 20. století obcházet Přerov z jihu, takže narážela na výrazné zvýšení terénu u obce Újezdec, kde bylo nutno počítat – jak již bylo zmíněno – se stupněm o výšce 36 m. Jeho překonání plavební komorou nebylo při tehdejších stavu techniky schůd-



Obr. 2: Pohled na Bečvu v místě, kde by byla zakončena plavební odbočka k přerovským průmyslovým závodům. V krátkém přímém úseku (uprostřed snímku) se nabízí místo pro závodová překladiště pro chemický průmysl (závod Precheza na pravém břehu řeky, na obr. vlevo) a pro strojírenské závody a teplárnu (na obr. vpravo).

né. Většina existujících a osvědčených plavebních komor se v té době uměla vypořádat se spádem o málo vyšším než 3 m a desetimetrový spád byl význačnou výjimkou či obdivováním technickým rekordem. Nabízela se proto výstavba lodního zdvihadla. Taková zařízení nebyla v cizině ničím novým. Háček však byl v tom, že všechna v té době existující zdvihadla byla konstruována jen pro malé lodě, jejichž nosnost dosahovala zpravidla jen desítek tun, výjimečně až 300 t. Jediným existujícím zdvihadlem, které vyhovovalo zhruba stejně velkým člunům, s jakými se tehdy počítalo (tj. 600 t), bylo dokončeno u Henrichenburgu v Německu v roce 1899. Bylo tedy v provozu jen krátce. S jeho provozem ještě nebyly dostatečné zkušenosti, aby mohlo sloužit jako spolehlivý vzor pro zdvihadlo u Přerova, resp. Újezdce. Navíc překonávalo spád pouze 16 metrů, zatímco projektanti průplavu si měli poradit s více než dvojnásobným rozdílem hladin. Byl tedy před nimi ambiciózní úkol – navrhnout zdvihadlo, které by předstihlo vše, co bylo do té doby vybudováno.

Rakouské úřady si uvědomovaly riziko, spojené s tímto krokem a vyhlásily proto 19. dubna 1903 velkou mezinárodní soutěž. Vzbudila bez nadsázky světový zájem, neboť její porota musela vybrat z 231 přihlášených soutěžních návrhů od projektantů z nejrůznějších zemí, z nichž některé byly zcela unikátní. Ostatně také samotná devíticelenná porota byla shromážděním vrcholných odborníků nejen rakouských a českých, ale i německých, francouzských a britských. Tím spíše mohou být čeští technici pyšní na to, že první cenu získal v tvrdé konkurenci návrh pěti spojených českých strojíren. Na návrhu se podílely První českomoravská továrna na stroje v Praze, Strojírny – dříve Breitfeld a Daněk v Praze, Pražská strojírna – dříve Ruston, smíchovská Ringhofferova továrna a plzeňská Škodovka. Návrh přihlásily do soutěže pod heslem „Universell“ a technicky odpovídal šikmému lodnímu zdvihadlu. K realizaci tehdy již konkrétně připravené vodní cesty Dunaj – Odra však v důsledku vypuknutí první světové války nedošlo, takže unikátní návrhy, včetně vítězného projektu, zůstaly na papíře – alespoň u nás. **Nedá se však říci, že energie, kterou vynaložily stovky soutěžících projektantů do „přerovské“ soutěže, byla zmařena.** Právě naopak. Soutěžní návrhy se staly jakousi „učebnicí“ konstruktérů, a to doslova na celém světě. Dalo by se uvést mnoho konkrétních příkladů. V roce 1968 bylo v Belgii uvedeno do provozu šikmé lodní zdvihadlo Ronquieres, jehož koncepce nijak nezapírá, že pro ni byl inspirací vítězný návrh pěti českých strojíren. Překonává spád přes 60 m. V téže roce bylo dokončeno podobné šikmé lodní zdvihadlo u přehrady Krasnojarsk na Jeniseji. Má spád 101 m a je určeno pro lodě o nosnosti 2000 t. To přebírá z návrhu „Universell“ dokonce i princip elektrického vyvážení. Jiné příklady inspirace „přerovskou“ soutěží bychom mohli najít v Německu, Francii, ve Velké Británii i jinde.

V současné době, více než 100 let od vypsání „přerovské“ soutěže, má sice technika mnohem větší možnosti a účinnější prostředky, takže některé názory soutěžících i poroty se mohou zdát již nenávrtně zastaralé, mnohé z tehdy podaných návrhů však neztratily svou aktuálnost ani dnes. Paradoxně se však nejedná o lodní zdvihadla, ale o vysoké plavební komory s etážovými úspornými nádržemi (jeden z takových návrhů porota dosti příznivě ocenila). Ty nejlépe vyhovují současným požadavkům vodní dopravy, vycházejí výhodně i při rozdílech hladin okolo 25 m (v krajním případě až 30 m) a počítá s nimi i současné řešení vodního koridoru D-O-L.



Šikmé lodní zdvihadlo Ronquieres v Belgii pro lodě o nosnosti 1500 tun bylo dokončeno v roce 1968 a nezapře svůj vzor v lodní železnici „Universell“ z přerovské soutěže, která proběhla o více jak půlstoletí dříve.

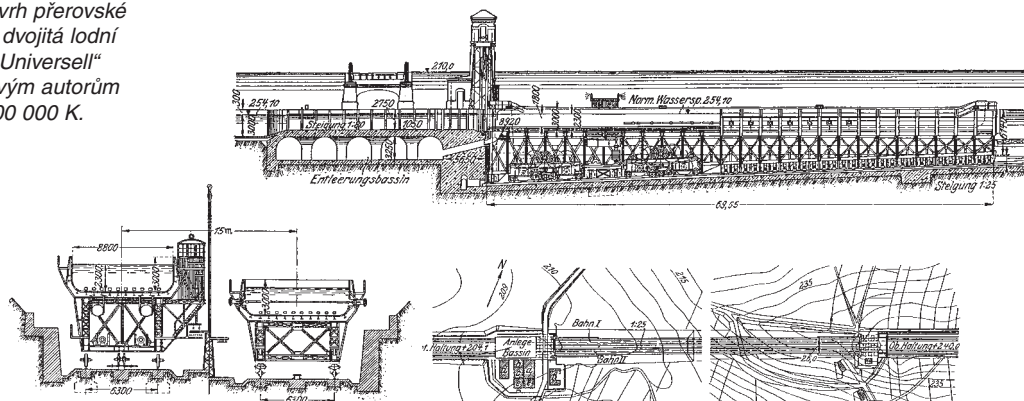
### Současný význam vodního koridoru D-O-L pro město Přerov

Jak již bylo naznačeno, není vodní koridor D-O-L při jeho současném pojetí pouhou dopravní cestou, ale víceúčelovým projektem. Jeho význam je proto třeba posuzovat odděleně. Začneme-li významem dopravním, nijak to neznamená, že jiné role koridoru jsou méně důležité, resp. pro město Přerov méně přínosné.

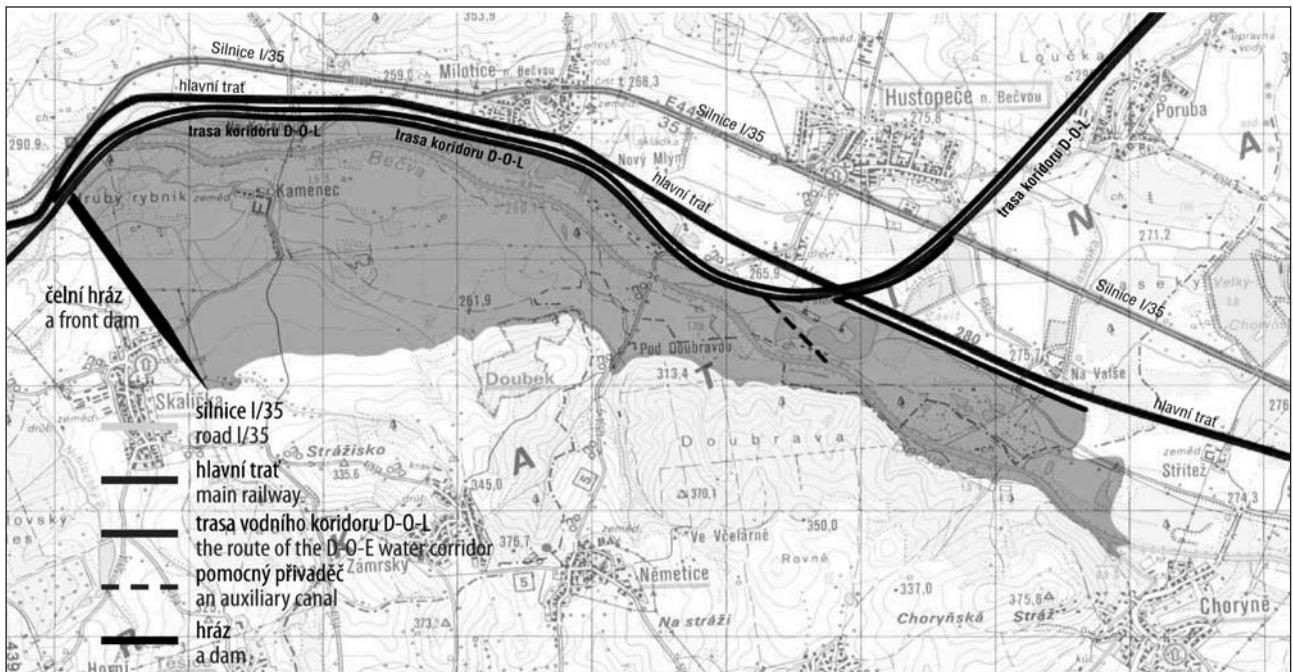
#### Město Přerov jako dopravní křižovatka

Již v úvodu se zdůrazňuje, že vodní koridor D-O-L je „posledním kamínkem“ do mozaiky dopravních cest, sbíhajících se v Přerově. Tomu by měla odpovídat i koncepce přístavu u Henčlova, který by neměl být jen prostředkem pro kontakt jednotlivých druhů dopravy, ale zejména nadřazeným logistickým centrem, sloužícím v první řadě ke „shromadňování“ přepravních proudů (např. prostřednictvím kontejnerizace) a tím k účinnému převádění nákladů ze silnic

Vítězný návrh přerovské soutěže – dvojitá lodní železnice „Universell“ – přinesl svým autorům odměnu 100 000 K.







Obr. 3: Situace poldru u Teplic nad Bečvou. Těleso vodního koridoru D-O-L bezpečně odděluje od prostoru poldru hlavní trať z Hranic do Púchova, silnici I/35 (E 442) i obce Milotice a Hustopeče nad Bečvou. Snižuje investiční náklady na poldr a navíc umožňuje snadné zvýšení jeho maximální hladiny, takže přispívá zásadním způsobem k jeho účinnosti.

a dálnic na železnice a vodní cesty. Jsem přesvědčen – a vývoj struktury přeprav na vodních cestách v západní Evropě toto přesvědčení potvrzuje – že moderní vodní doprava dokáže být účinným nástrojem ke snižování zátěže na silniční síti, a to již z toho důvodu, že parametry vodního koridoru D-O-L připustí poměrně rychlou průběžnou plavbu tlačných souprav, převážejících až 300 TEU, což odpovídá 150 až 300 kamionům (v závislosti na hmotnosti kontejnerů). Dalšími příznivými faktory jsou v daném případě:

- Centrální poloha Přerova jak v rámci ČR, tak vlastně v rámci Evropy, jakož i výše zmíněná vazba přerovského prostoru na veškerou dopravní infrastrukturu. V Přerově by tedy mohlo vzniknout logistické centrum nadnárodního významu.
- Územní rezervy v blízkosti přístavu u Henčlova. Na trase koridoru se sice počítá s několika dalšími možnými logistickými centry (Hodonín, Otrokovice, Bohumín, Olomouc), žádné však nemá tak výhodné územní a další podmínky jako Přerov.
- Poměrně nevelké náklady, spojené s napojením Přerova na konzistentní síť vodních cest, tj. na Dunaj. Počítá se sice s tím, že by první etapa dosahovala od Dunaje jen do Hodonína (její náklady se odhadují na 744 mil. \_), další etapa až po přerovský přístav (nikoliv ještě až k uzlovému bodu) však může navázat bezprostředně na první, je rovněž relativně nenákladná (náklady se odhadují na 763 mil. \_) a dá se tedy realizovat dosti rychle. Pro srovnání je možno uvést, že měrné náklady (vztažené na 1 km trasy) na realizaci obou těchto

Tabulka 1

Varianta řešení	Kóta hladiny (m n. m.)	Přibližný objem poldru (mil. m <sup>3</sup> )	Snižování kulminace (950 m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup> ) o		Transformovaný povodňový průtok pod Hranicemi pod Hranicemi (m <sup>3</sup> s <sup>-1</sup> )
			Funkcí poldru	Odvedením do paralelní trasy	
Jednoúčelová	264,00	40,0	300	0	650
Komplexní (min. hladina)	266,50	57,0	350	400	200
Komplexní (max. hladina)	270,00	93,0	500	400	50



Obr. 4: Jez na Bečvě v Hranicích byl navržen již s ohledem na budoucí potřeby vodního koridoru D-O-L. Umožní rozdělení transformovaného povodňového průtoku mezi koryto Bečvy a paralelní příplavní úsek.

#### a násobně nižší než na dálniční úsek Lipník nad Bečvou – Polská hranice (D 47).

- Příznivě by se měla projevit i existence Vysoké školy logistiky v Přerově, vychovávající odborníky, kteří se budou moci uplatnit v logistickém centru v budoucnosti. Měli by se samozřejmě uplatnit již v současné době, kdy se jeví potřeba zahájení alespoň studijní přípravy centra, nebo – v budoucnosti poměrně blízké – při jeho realizaci. **Tato realizace může totiž předbíhat samotné výstavbě vodní cesty.**

Celkový hospodářský význam vodního koridoru D-O-L ve sféře dopravy se samozřejmě nedá odvozovat pouze z jeho významu pro Přerov a okolí. Ekonomické rozborů ovšem ukazují, že z hlediska ekonomické efektivity se



Obr. 5: Současné koryto řeky Bečvy ve stísněné soutěsca v blízkosti teplických lázní nemá dnes dostatečnou kapacitu pro bezpečné převedení povodně. Situaci vyřeší komplexní řešení poldru a vodního koridoru D-O-L, a to jednak díky snížení kulminace, jednak díky značnému prohloubení koryta řeky, jejíž běžné hladiny za středních a nízkých průtoků se ovšem nesníží, takže ráz malebného údolí bude zachován.

tomuto záměru vyrovná málokterá infrastrukturní investice, i kdybychom její mimodopravní přínosy – ač mohou být nakonec významnější než efekty dopravní – zcela zanedbali.

## Ochrana Přerova před povodněmi

(viz barevná příloha)

Katastrofální povodní v červenci roku 1997 byla postižena řada obcí v Pobečví a Pomoraví, a to včetně města Přerova (viz. barevná příloha). Tato událost vedla k přehodnocení funkce vodní cesty D-O-L, jež byla do té doby převážně chápána jako jednoúčelová dopravní cesta. Technické řešení až do roku 1997 preferovalo zásadu, že vodní cesta sama nemá být ohrožena povodněmi a současně nemá do jejich režimu nijak negativně zasahovat – jeho přístup k problematice povodní byl tedy pasivní. Katastrofální povodeň však nastolila otázku, zda by nebyl účelnější přístup aktivní, tj. využití vodní cesty jakožto účinného nástroje ochrany. Po prověření základních hydraulických propočtů a možností jistých úprav trasy, podélného profilu a hlavních objektů se ukázalo, že odpověď na danou otázku je jednoznačně kladná. Právě tato skutečnost a některé další aspekty vedly mj. ke změně terminologie – označení vodní cesta D-O-L se dnes již nejeví jako výstižné, takže se uplatňuje přesnější termín vodní koridor. Hlavní příspěvky k odstranění nebo zmírnění povodňového nebezpečí vyplývají z těchto skutečností:

- Tam, kde je trasa koridoru veden korytem současných toků, dojde zpravidla ke zvětšení příčného profilu (především v důsledku prohloubení řeky) a tedy i ke zvýšení průtočné kapacity.
- V úsecích, kde koridor probíhá paralelně s tokem Bečvy či Moravy (či dalších řek) jako samostatný průplav, je možno převádět část povodňových průtoků paralelní trasou, samozřejmě při krátkodobém přerušení plavebního provozu v důsledku zvýšení hladiny (snížení podjezdných výšek mostů) a zvýšení rychlosti proudu (která je za normálních okolností nepatrná až nulová) nad míru, která je pro plavební provoz přijatelná. Při daných dimenzích a konstrukci průplavního profilu je možno u středně dlouhých zdržích převést zcela neškodně až 400 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>.
- Průplavní těleso je v některých úsecích vedeno po okrajích údolní nivy a vytváří tak přirozené podélné „ohrázování“

některých prostorů, vhodných pro zřízení suchých nádrží (poldrů). Brání totiž tomu, aby zvýšená hladina v poldru zatopila důležité silniční či železniční komunikace, probíhající paralelně s tokem, případně předchází zásahům do některých obcí. Tím se usnadní, resp. zlevní zřízení poldru, případně se umožní zvýšení jeho maximální hladiny a tím i jeho účinnosti. Z morfologického i hydrologického hlediska se jako ideální poldry, navazující na koridor, jeví lokality Dubicko na řece Moravě a Teplice na Bečvě. Prvá z nich může hrát klíčovou roli hlavně při ochraně Litovle, Olomouce a dalších obcí, druhá hlavně při ochraně Přerova a okolí.

Konkrétní účinky vodního koridoru ve sféře ochrany před povodněmi je možno velmi názorně ilustrovat na příkladu Přerova. Klíčovým místem pro transformaci povodňové vlny na Bečvě je profil Teplice nad Bečvou, kde dosáhl kulminací průtok v červenci 1997 hodnoty 950 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, což je 62 x více než střední průtok a 1,2 x více než předpokládaná stoletá voda. Dnes není pochyb o tom, že v tomto profilu by měl vzniknout poldr, který se již připravuje, byť bez jeho důsledné koordinace s vodním koridorem D-O-L. Myšlenka oddělení hlavní tratě Hranice – Púchov, silnice I/35 (E 442) a obcí Milotice a Hustopeče nad Bečvou od zátopy podélnou hrází je v oficiálním návrhu akcentována. Hlavní rozdíl je ovšem především v tom, že jednoúčelové oficiální řešení předpokládá vytvoření podélné hráze jakožto samostatného objektu, zatímco při kombinaci s vodním koridorem – tj. při komplexním řešení – by převzalo její funkci těleso koridoru, takže by náklady na poldr podstatně klesly. Další rozdíl spočívá v tom, že při současném pojetí je optimální výška hladiny v poldru relativně nízká (na kótě 264 m n. m.), zejména s ohledem na rychle rostoucí objem potřebných násypů a nedostatek násypového materiálu v bezprostřední blízkosti. To účinnost poldru omezuje. Bilance hmot při realizaci vodního koridoru D-O-L v bezprostřední blízkosti poldru však vykazuje obrovské přebytky, které by bylo nutno buď neúčelně deponovat, nebo s výhodou umístit do podélné i příčné hráze poldru a maximální hladinu zvýšit. Druhá možnost je samozřejmě výhodnější, neboť nabízí zvětšení objemu poldru i jeho účinnosti téměř „zdarma“. Reálně se jeví možnost zvýšení hladiny asi na 266,50 m n. m. či dokonce až na 270,00 m n. m. (obr. 3). Konečně poslední odlišnost spočívá v tom, že při komplexním řešení by byla část povodně odváděna od existujícího jezu v Hranicích (obr. 4) paralelně mimo Bečvu a okolo Přerova, zatímco při jednoúčelovém řešení zůstane celý (být transformovaný) průtok v Bečvě a městem beze škody neproteče, takže definitivní ochrana města si vyžádá další nákladná opatření. V rámci objektivitu je nutno říci, že v krátké zdrži hranického jezu, tj. v úseku Teplice – Hranice, není oddělení části průtoků ještě možné, tato zdrž však má být v rámci realizace koridoru značně prohloubena, takže větší průtok jistě pojme (obr. 5).

Velmi hrubé názorné srovnání jednoúčelového a komplexního pojetí nabízí tabulka 1 (přibližné jsou zejména údaje o objemech, jež jsou závislé na definitivním řešení ohrázování apod.):

**Zlepšení povodňové situace v Přerově** (kde by samozřejmě protékalo vlivem dalších přítoků Bečvy o něco více než pod Hranicemi) **při komplexním řešení je tedy mimořádné** a stojí jistě za pozornost, a to mj. i z toho důvodu, že nelze vyloučit postupné zvyšování katastrofálních průtoků v budoucnosti vlivem očekávaných klimatických změn. Podobně by se dal prokázat mimořádně pozitivní vliv na situaci v Litovli a v Olomouci při kombinaci účinků poldru Dubicko a vodního koridoru D-O-L. Zcela rozumný je tedy návrh, aby oba poldry a některé návazné dílčí části vodního koridoru byly realizovány již v rámci 1. etapy, tj. dříve než



Tabulka 2

Charakter dotčené krajiny		Délka dotčeného úseku (km) v etapě					
		1 Dunaj- Hod.	2 Hod.- Přerov	3 Přerov- Boh.	1a (pol. úsek)	4 Labská větév	Cel- kem
Říční úseky	Existující říční zdrže	0	44	3	14	0	61
	Existující upravené úseky	28	6	14	5	0	53
	Úseky v téměř nebo zcela příroz. stavu	0	0	0	0	2	2
	Existující nebo plánované nádrže	0	0	0	16	0	16
	Nádrže zřízené v rámci vodní cesty	0	0	0	0	20	20
Průplavní úseky	Zemědělská krajina, orná půda	52	25	82	17	67	243
	Luční plochy, zaplav. níva, rybníky	2	3	11	1	8	25
	Lužní, resp. quasi-lužní lesy	0	8	0	0	0	8
	Jiné lesní plochy	0	8	1	0	7	16
	Plochy ChKO bez ohledu na charakter	17	0	20	0	0	37
	Zatopené šterkovny, devast. plochy	0	1	3	0	2	6
	Zastavěné plochy	0	0	0	0	7	7
	Úseky překročené průplavními mosty	1	0	0	0	1	2
	Úseky v průplavních tunelech	0	0	3	0	8	11
	<b>C e l k e m</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>137</b>	<b>53</b>	<b>122</b>	<b>507</b>

postupná výstavba od Dunaje k severu k daným lokalitám dospěje.

V případě Přerova se dále nabízí předsunutá realizace plavební odbočky od Henčlova k hlavním přerovským závodům korytem Bečvy, které by bylo třeba pro umožnění alespoň jednosměrné plavby částečně rozšířit, zejména však podstatně prohloubit. To by zřejmě velmi významně zlepšilo situaci, neboť problémem Přerova není nízká kapacita městské trati řeky, ale úzký profil, daný železničním mostem a odkalovacími lagunami podniku Precheza. Je více než pravděpodobné, že realizace (třeba jen částečná) plavební odbočky by vliv tohoto úzkého profilu s úspěchem kompenzovala.

### Pozitivní vlivy ve sféře vodního hospodářství

Vodní koridor D-O-L představuje jednak napojení na podstatně významnější vodní zdroj, než jaký poskytují moravské řeky, tj. na Dunaj, jednak nástroj na optimální zachování existujícího vodního bohatství a zabránění zbytečných úniků vody z krajiny.

Pokud se jedná o možnost přivedení dunajské vody až do Přerova a dále, je třeba si uvědomit tyto souvislosti:

- Střední průtok Bečvy v profilu vodočtu Dluhonice činí 17,30 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, zatímco obdobná hodnota v Dunaji při odbočení vodního koridoru D-O-L dosahuje 1993 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, takže je

115x vyšší. Za nízkých průtoků (při tzv. 355denní vodě) se disproporce ještě zvyšuje, neboť Bečva nabízí jen 1,62 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, zatímco Dunaj 800 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, tedy téměř 500x více.

- Přivedení dunajské vody přečerpáváním do prostoru Hané je investičně i provozně mnohonásobně levnější než její zajištění jiným způsobem, např. zachycováním vyšších průtoků v dřívě uvažované velké nádrži Teplice nad Bečvou (několikanásobně dražší než současně uvažovaný polder). Je to způsobeno mj. tím, že provoz čerpacích stanic je energeticky pozitivní: mají být koncipovány jako reverzní vodní elektrárny a jejich výroba v období vyšších průtoků by byla mnohem větší než jejich spotřeba v době sucha.
- Účinnost jakéhokoliv počtu nádrží s jakkoli velkým objemem je omezena nejvýše na několik m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, takže se nemůže zdaleka blížit možnostem přívodu dunajské vody a není tedy ani spolehlivou pojistkou proti suchu, které může být způsobeno globální klimatickou změnou.

Na druhé straně nemá samozřejmě smysl zcela rezignovat na „vnitřní“ zdroje, tj. na existující (byť nevelké) vodní bohatství Bečvy, Moravy, některých labských přítoků a dalších řek. V tomto případě má fungovat vodní koridor D-O-L tak, že zachytí nadbytečné průtoky toků (i těch, na kterých nejsou podmínky pro výstavbu vhodných akumulacních nádrží) a přivede je k morfologicky výhodné akumulacní kapacitě. Pokud jde o povodí Bečvy, Moravy nad Bečvou a Labe nad Vltavou, je možno poukázat na podrobný rozbor, podle kterého může vodní koridor D-O-L ušetřit výstavbu třech klíčových nádrží, čímž se předejde zaplavení asi 33 km<sup>2</sup> území, demolicí více než 800 budov, překládání asi 46 km železničních tratí a 58 km silnic. To by se dalo vyjádřit úsporou investic v řádu desítek miliard Kč (kromě toho stojí za zmínku, že uvedená úspora ploch je mnohem větší, než plošné nároky průplavních úseků koridoru!).

**Efekt – vyjádřený nadlepšením, tj. zvýšením minimálních průtoků – by byl přítom významnější, neboť pomocí vodní-**



Obr. 6: Vodní koridor D-O-L protíná v daleko převažující části své trasy (pokud není veden již upravenými vodními toky) plochy orné půdy – typicky je to možno ukázat na průběhu dlouhé „hanácké“ zdrže, jejíž část u Stěpánova (v popředí vlevo) zachycuje snímek. Tím budou vnášeny do krajiny ekologicky cenné a přírodě blízké prvky (vodní plochy samotného koridoru u doprovodných mělkých zón, nízká i vysoká zeleň) a přispěje se k ochraně před následky vysychání krajiny. „Daní“ za obnovu původních krajinných prvků, po staletí vytlačovaných intenzivním zemědělstvím, je samozřejmě jistá ztráta orné půdy. Na druhé straně není ani vodní hladina „neúrodnou“ pouští, posuzujeme-li její využívání pro extenzivní chov ryb, který (podle zkušeností z průplavu Mohan – Dunaj) slibuje roční přírůstky až 100 kg/ha umělé vodní plochy.

ho koridoru budou zachyceny průtoky z celkové plochy o rozloze až 3495 km<sup>2</sup>, což je asi dvojnásobná plocha ve srovnání s tou, kterou by ovládaly oficiálně uvažované nádrže. Střední roční průtok z této plochy překračuje 41 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>, zatímco oficiálně uvažované nádrže by hospodařily s průtokem pouze necelých 25 m<sup>3</sup>s<sup>-1</sup>. Při kombinaci „externích“ zdrojů (dunajské vody) a racionálního využití „interních“ zdrojů se tak **dá dosáhnout zvýšení průtoků v kriticky suchých obdobích dokonce v několikanásobné výši ve srovnání s konvenčním řešením. Dá se tedy bez nadsázky hovořit o vodním koridoru D-O-L jako o nejúčinnější pojistce proti obávaným vlivům globální klimatické změny.**

V souvislosti s oblastí Přerova je třeba zdůraznit, že hlavním elementem pro redistribuci vnitřních zdrojů má být právě zmíněná „hanácká“ zdrž nad plavební komorou Rokytnice.

### Vztah vodního koridoru k životnímu prostředí a přírodě

Je smutným paradoxem, že hlavní a zásadní (až nesmiřitelné) námitky proti realizaci vodního koridoru se ozývají z tábora ochránců životního prostředí. Dovolím si proto formulovat několik otázek:

- Přesun přeprav ze silnic na vodní dopravu, přináší nejen ekonomické výhody, ale prokazatelně i snížení externích nákladů (tj. nákladů na kompenzaci škodlivých vlivů dopravní činnosti, ať již se jedná o exhalace, prašnost, hluk znečišťování vody či půdy a odstraňování následků nehod). Je tedy příspěvkem ke kvalitě životního prostředí, nebo ne?
- Je z hlediska životního prostředí přínosem zásadní příspěvek k ochraně před povodněmi?
- Máme pozitivně hodnotit vytvoření pojistky proti nepříznivým vlivům globální změny klimatu? Je kladem i skutečnost, že tuto pojistku vytváří vodní koridor D-O-L při současné úspoře půdního záboru, vyvolaných investic a při určitém (byť nevelkém) příspěvku k využití obnovitelných zdrojů?

Odpověď na tyto otázky by byla – i ze strany „militantních“ ochránců životního prostředí sotva záporná. Nejspíše by však byla provázena slůvkem „ale“, za kterým by následovaly argumenty o „ničení“ přírodních hodnot území, které má být údajně s realizací koridoru nutně spojeno. Je to však pravda? Jakých krajinných prvků se ve skutečnosti realizace dotkne? Názorně to ukazuje tabulka 2:

Podíl ekologicky cenných segmentů krajiny (říční úseky v téměř nebo zcela přirozeném stavu, lužní lesy – ve skutečnosti ovšem jen lesy lužního charakteru – či luční a nivní plochy) představují jen nepatrnou část území, protínaného trasou (celkem maximálně 7 %), zatímco největší podíl (48 %) připadá na ornou půdu, která se v žebříčku oceňování „ekologické hodnoty krajiny“ (např. podle hessenské metody) nachází na jednom z posledních míst (samozřejmě před zastavěnými a devastovanými plochami, na které připadají další 2 % trasy). Vysoce jsou ceněny naopak vodní plochy, pobřežní zeleň (odpovídající stanovišti), mokřady a pod. Vodní koridor D-O-L prochází tedy v převážné části své trasy ekologicky méně ceněnými segmenty krajiny, které nahradí segmenty vysoko ceněnými. To bude akcentováno i tím, že v průplavních úsecích se počítá na základě zkušeností s průplavem Mohan – Dunaj či s modernizací Středozemního průplavu v Německu se zřizováním doprovodných mělkých pobřežních zón, **tj. umělých mokřadů, resp. umělých biotopů pro druhy, které byly po staletí intenzifikací zemědělství a také necitelným narušováním původní krajiny v rámci „socialistické kolektivizace“ z krajiny vytlačeny.** Celková bilance ekologických záporů a výhod vychází proto – seznámíme-li se s koncepcí opravdu pečlivě a nezaujatě – kladně.

Pokud jde o okolí Přerova, dá se říci, že právě tam by bylo možno ilustrovat ekologický přínos realizace vodního koridoru D-O-L nejvýrazněji, a to hlavně na „hanácké“ zdrži, které přivede vodu a zeleň do poněkud jednostranně využívané krajiny (obr. 6).

### Sportovní a rekreační aktivity ve vztahu k vodnímu koridoru D-O-L

Vodní koridor D-O-L se podstatně liší od rušných silnic a železnic, které sotva lákají milovníky pěší či cyklistické turistiky k výpravám podél dálničních krajnic či železničního šterkového lože – a tím méně k táboření či trávení odpočinku na „pobřeží“ hlučné dálnice. Vodní koridor možnosti turistického využití naopak přímo nabízí. Speciální cyklostezky přitom není nutné zřizovat – manipulační stezky podél moderních průplavů jsou totiž (vzhledem k tomu, že je na nich zakázán pohyb motorových vozidel s výjimkou občasných průjezdů služebních vozidel správy průplavu) ideálními trasami pro cyklisty samy o sobě. K tomu se druží ideální možnosti rozvoje dalších sportovních a turistických aktivit (kanoistika, vodní motorismus zaměřující se na dálkové trasy, rekreační plavba apod.).

K podpoře uvedených aktivit se zřizují i speciální přístavy pro sportovní lodě (mariny), vybavené potřebnými službami, a vytvářejí se podmínky pro vznik dalších turistických zařízení od restaurací po hotely, půjčovny jízdních kol a lodí, umělé slalomové dráhy apod.

Zdá se, že tyto možnosti nebyly v Přerově zatím dostatečně oceněny. Naléhavou potřebou je např. rezervování místa pro marinu. Mohla by být zásadní odbočky k přerovským průmyslovým závodům v bezprostřední blízkosti města, ovšem v místě ne právě atraktivním. Lépe bude proto hledat její umístění v příznivějším prostředí, např. v oblasti Troubek. Zajímavá by mohla být také umělá slalomová dráha, která by využívala velkého rozdílu hladin u stupně Rokytnice a měla tak skutečně špičkové parametry ve světovém měřítku.

### Obligátní otázka: co říci na závěr?

To, co jsem se snažil v krátkém příspěvku sepsat, by mělo – jak se neskromně domnívám – být alespoň základním vysvětlením současného stavu problematiky vodního koridoru D-O-L ve vztahu k Přerovu a pomoci všem, kterým leží rozvoj tohoto města na srdci. Ještě neskromněji však doufám, že je to může inspirovat také k účinné podpoře tohoto záměru, která je nutná a která by měla být založen na těchto zásadách:

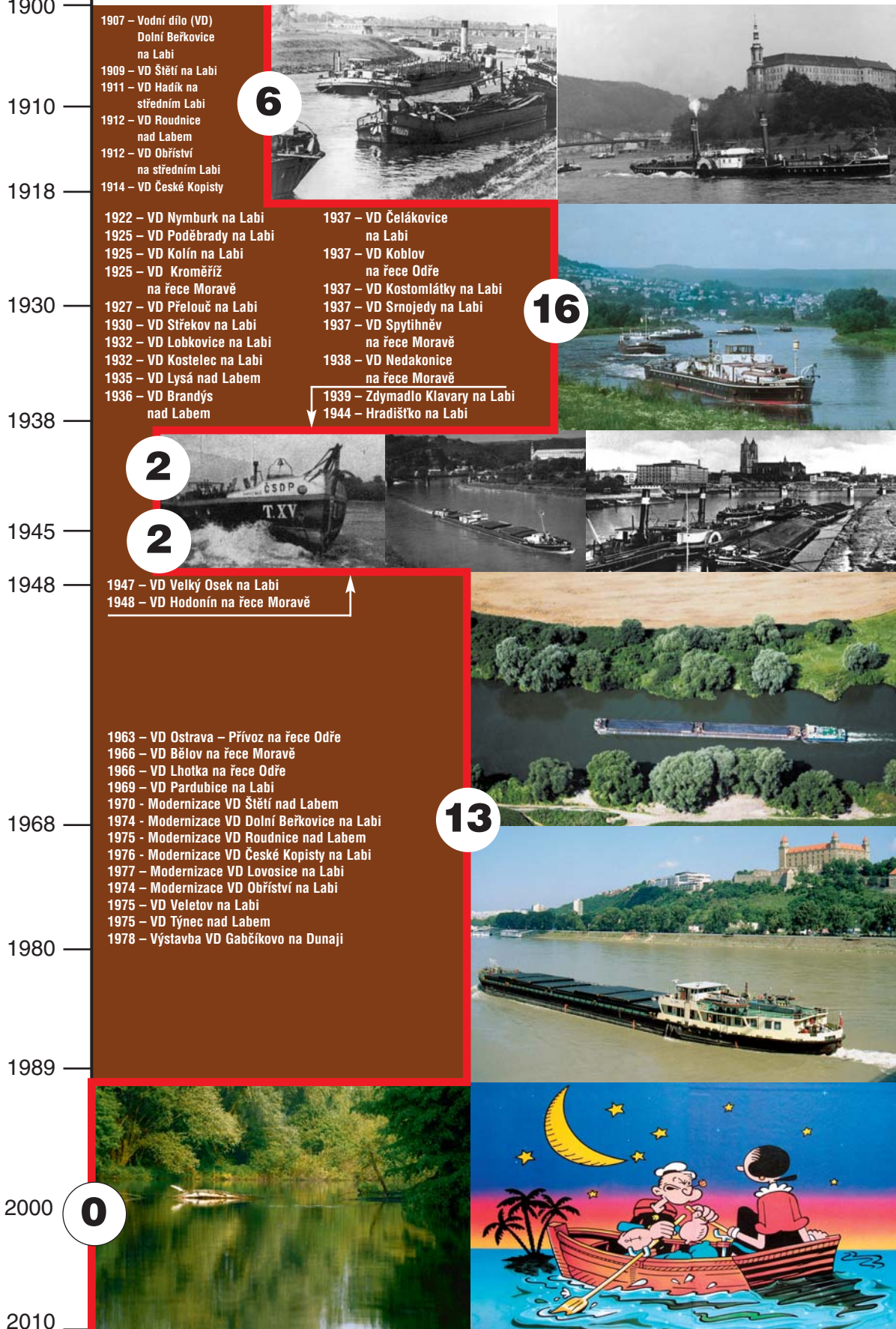
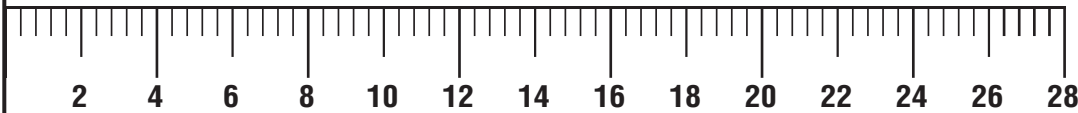
- Orgány měst a krajů na trase by měly jasně požadovat o příslušných ministerstev a vlády ČR, aby konečně přestaly s pouhým sterilním „hájením trasy“ vodního koridoru (tím spíše, že dokonce i toto pouhé hájení je v současné době napadáno resortem životního prostředí, a to bez jakéhokoliv relevantního důvodu) a zahájily standardní přípravu tohoto záměru tak, aby se na jedné straně předešlo realizaci jednorázových, méně účinných a ve svém souboru nákladnějších opatření (příkladem je řešení ochrany před povodněmi v Pobečví), a na druhé straně bylo včas připraveno financování etapové realizace záměru s využitím fondu soudržnosti EU.
- Tyto orgány by také měly dbát o podrobnou a neustrannou informaci občanů o cílech záměru a důsledcích jeho realizace, a to zejména z hlediska rozvoje jednotlivých regionů po stránce ekonomické i po stránce ochrany životního prostředí a přírody. Toto přání není nijak zaměřeno proti ochrannářským iniciativám a tím méně proti resortu životního prostředí. Naopak. Je na čase, abychom nahradili emoce konstruktivním dialogem, přešli od dohadů k faktům (k tomu je např. nutno intenzivně pracovat na dokumentaci EIA, resp. SEA) a hledali společnou řeč tam, kde se to zatím nedaří.



# 110 LET VODOCESTNÉ HISTORIE NAŠÍ ZEMĚ

## Počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na D-O-L

Historické období



Rakousko-Uhersko

Monarchie

První Československá republika

Demokracie

Protektorát Čechy a Morava

Tisíciletá říše

ČSR

Československá demokratická republika

Se Sovětským svazem na věčné časy a nikdy jinak

Pražské jaro

Československá socialistická republika

Sametová revoluce

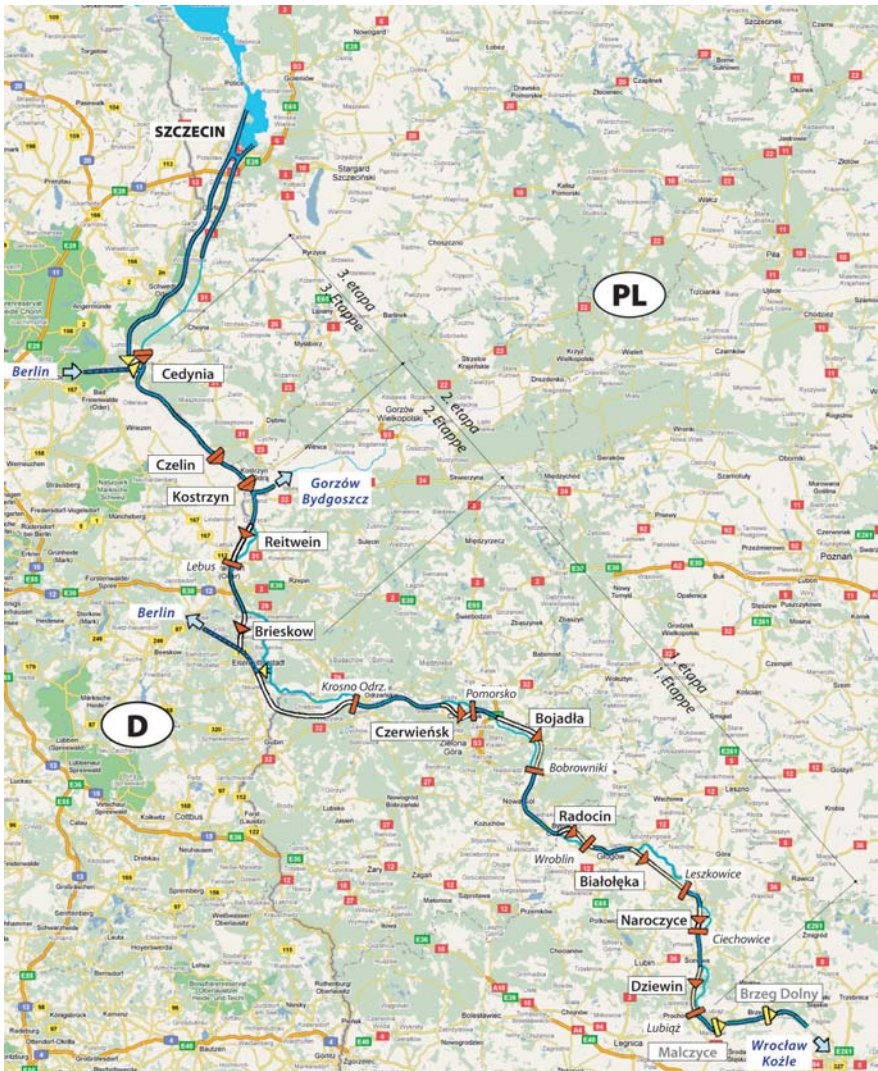
Česká republika

„Demokracie“



# VODNÍ KORIDOR DUNAJ – ODRA – LABE A JEHO SOUVISLOST S DALŠÍ PERSPEKTIVOU ODERSKÉ VODNÍ CESTY

Omlouváme se autorovi za chybu v čísle 3/2008



Obr. 3: Schéma modernizace regulovaného úseku Odry systémem laterálních průplavů - situace  
Abb. 3: Schematische Karte der Modernisierung des regulierten Oderabschnittes mit Seitenkanälen

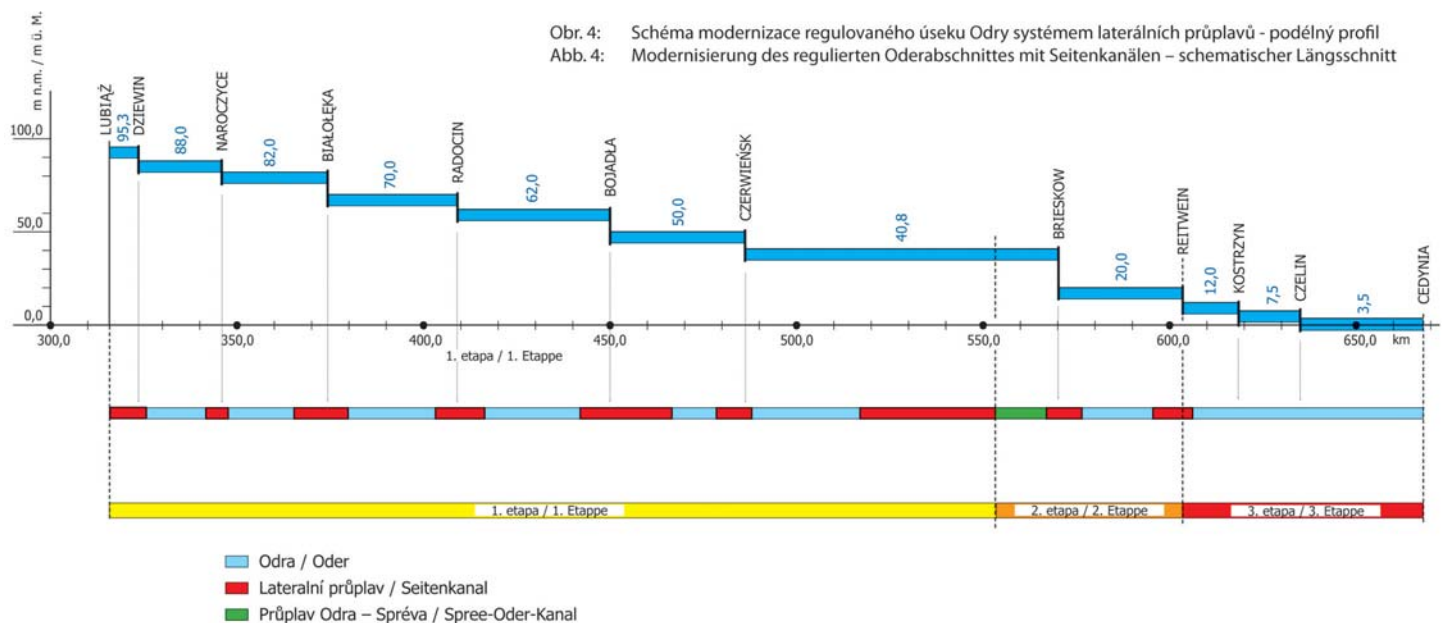
- Úseky s vyloučeným nebo omezeným plavebním provozem  
Abschnitte, wo der Schiffsbetrieb begrenzt oder ausgeschlossen werden soll
- Zdrže nízkých jezů  
Flusshaltungen der niedrigen Wehre
- Navrhované laterální průplavy  
Entworfene Seitenkanäle
- Existující půplavy  
Vorhandene Kanäle
- Existující stupeň  
Vorhandene Staustufe
- Existující plavební komora  
Vorhandene Schleuse
- Navrhovaný stupeň  
Entworfene Staustufe
- Navrhovaná plavební komora  
Entworfene Schleuse
- Navrhovaný jez  
Entworfenes Wehr

Tab. 2

Etapa	Délky dílčích úseků (km)			
	Riční úseky	Průplavní úseky	Průplav Odra - Spréva	Celkem
I	103,4	114,2	0,0	217,6
II	29,8	20,2	11,3	61,3
III	49,5	0,0	0,0	49,5
Celkem	182,7	134,4	11,3	328,4

Tab. 3

Etapa	Počet objektů podle návrhu			
	Navicentrum 1993		Kubec 2004	
	Jezy	Plavební komory	Jezy	Plavební komory
I	15	16	6	6
II	4	4	2	3
III	2	2	2	2
Celkem	21	22	10	11



Obr. 4: Schéma modernizace regulovaného úseku Odry systémem laterálních průplavů - podélný profil  
Abb. 4: Modernisierung des regulierten Oderabschnittes mit Seitenkanälen - schematischer Längsschnitt

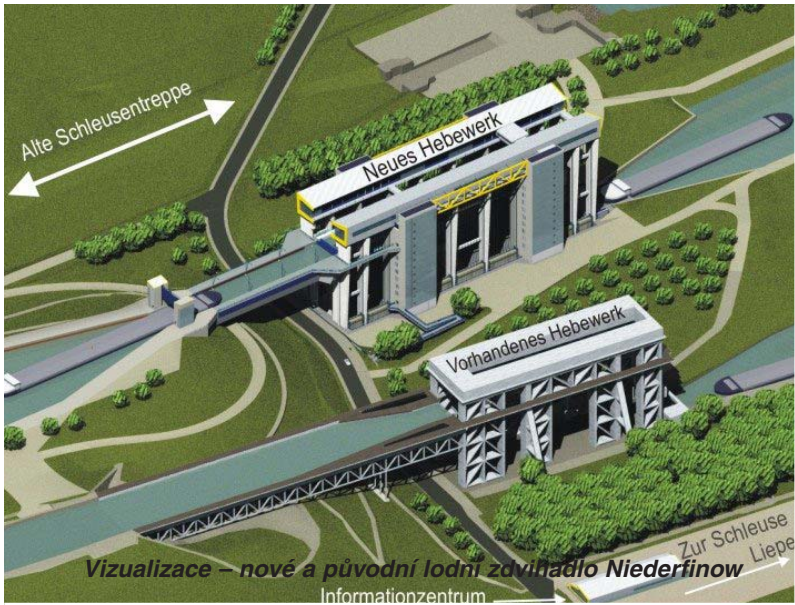
- Odra / Oder
- Laterální průplav / Seitenkanal
- Průplav Odra - Spréva / Spree-Oder-Kanal



Příloha k článku Tomáše Kolaříka

## VÝZNAMNÉ POSTAVENÍ PLAVBY VE SVĚTĚ

Foto: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, British Waterways, Bulgarian river shipping, E. Martin – Danube Logistics



Vizualizace nového zdymadla New Prescott Lock v Londýně



Nová kontejnerová linka na Dunaji - Bulgarian river shipping

Příloha k článku Alexe Roshka

## MEZINÁRODNÍ PŘÍSTAV GIURGIULESTI – VSTUPNÍ BRÁNA DO MOLDÁVIE



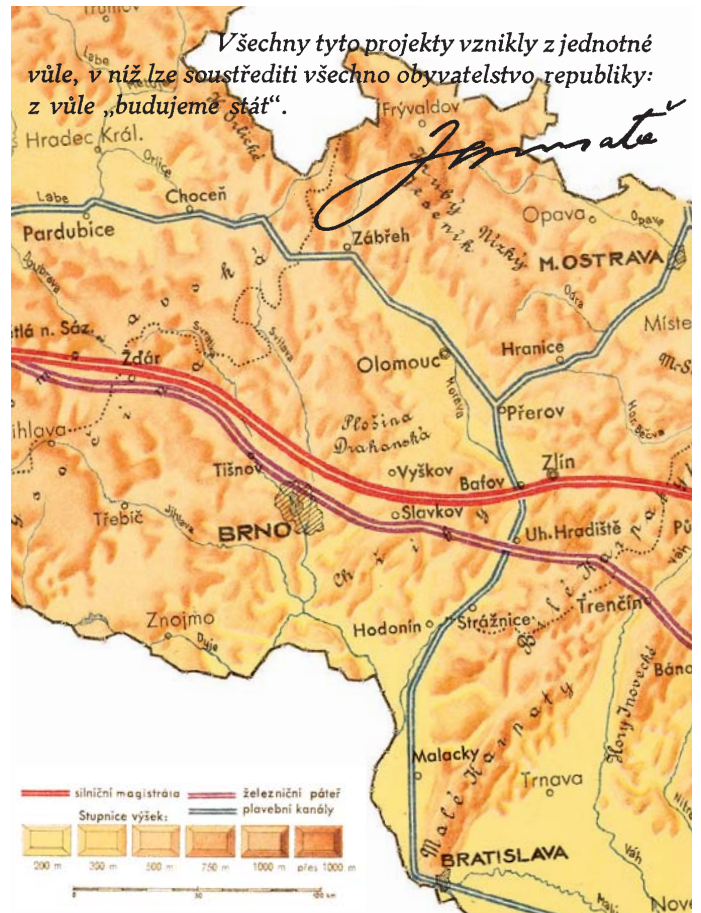
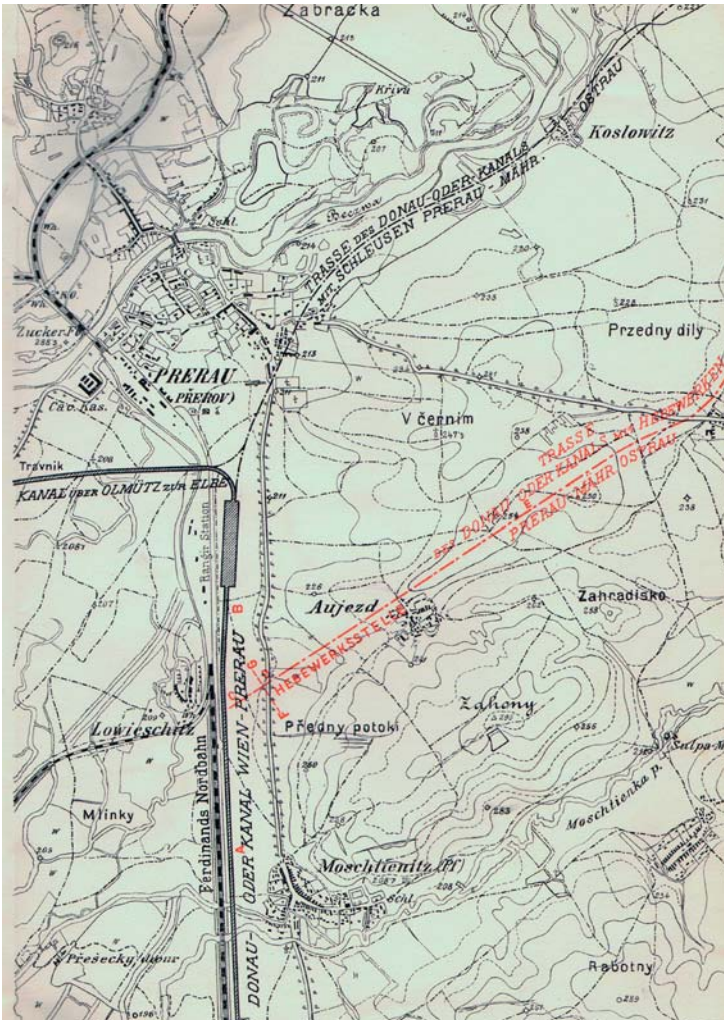
Současné překladiště



Vizualizace budovaného kontejnerového terminálu

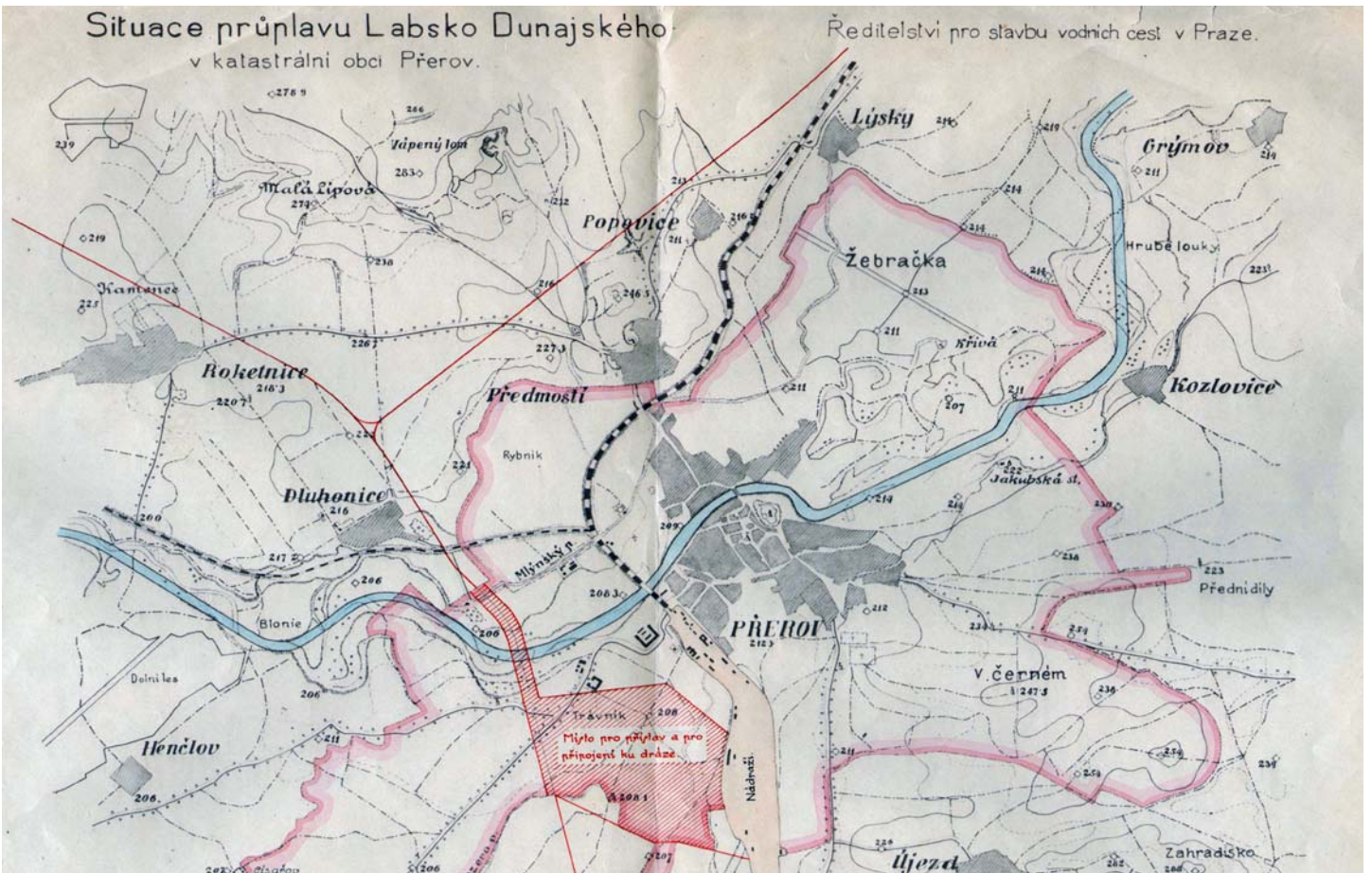


# STATUTÁRNÍ MĚSTO PŘEROV – KŘÍŽOVATKA TŘÍ



J. A. Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí – 1937

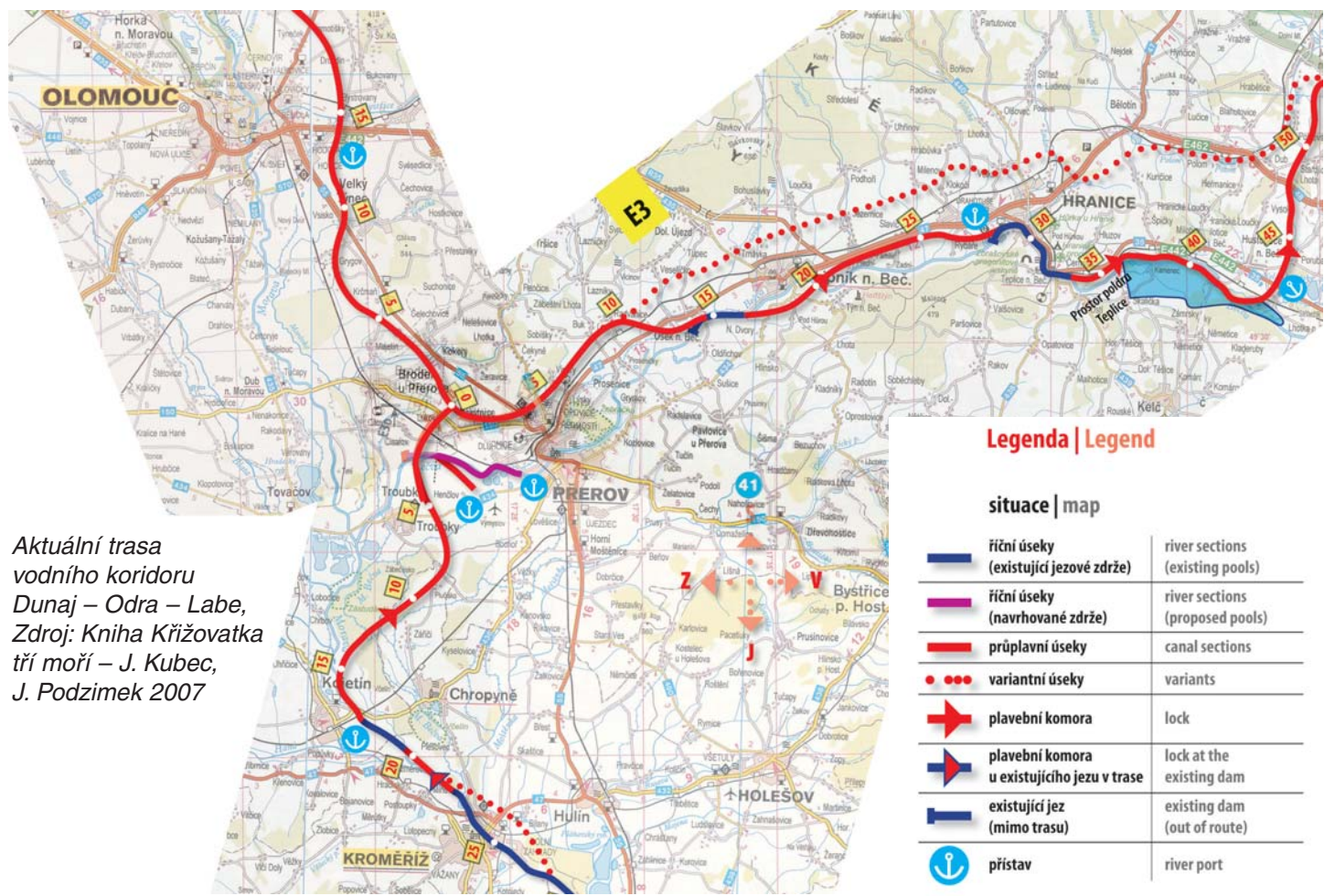
Trasa průplavu Dunaj – Odra – Labe z roku 1903, Zdroj: Státní okresní archiv Přerov



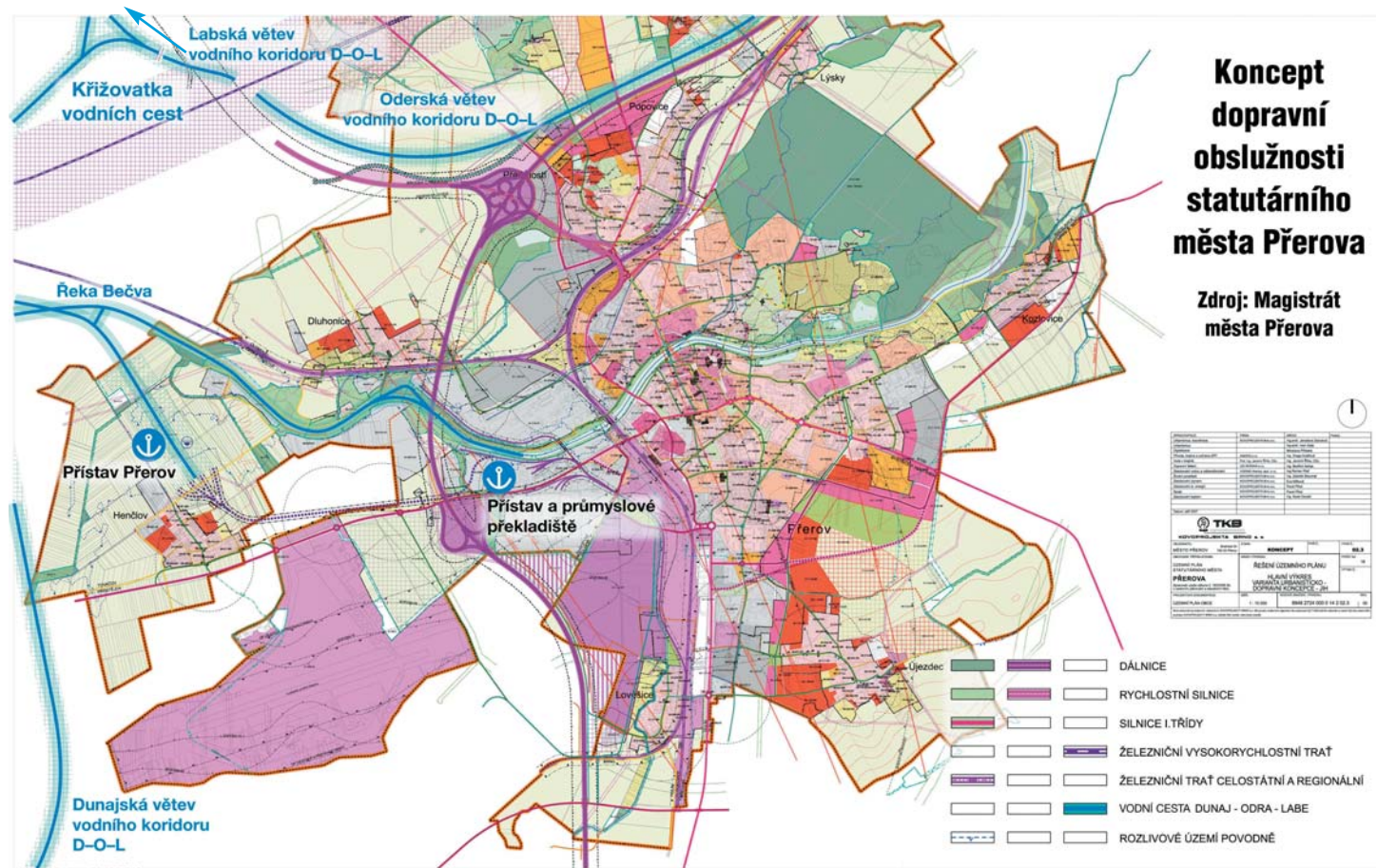
Trasa průplavu Dunaj – Odra – Labe z 30. let 20. století, Zdroj: Státní okresní archiv Přerov



# MOŘÍ – VODNÍ KORIDOR DUNAJ – ODRA – LABE



Aktuální trasa vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, Zdroj: Kniha Křižovatka tří moří – J. Kubec, J. Podzimek 2007



Koncept dopravní obslužnosti statutárního města Píserova, Zdroj: Magistrát města Píserova



Příloha k článku Ing. Aloise Hlušíčky

## PŘEROV JE NEJENOM KRÍŽOVATKOU TŘÍ MORÍ

Foto: Tomáš Kolařík, Lodní doprava Břeclav, 1. Plavební (Lednice), Ing. Jiří Durdák, Ing. Luděk Cidlina, Lodní doprava Vranov



*Soutěž dračích lodí v Přerově na Laguně*



*Nákladní tlačná souprava na Tovačovských jezerech*



*Lod Pálava na Novomlýnské nádrži*



*Lod Morava u Janohradu - Lednice*



*Lod Morava - Staré Město*



*Na Dyji plují lodě – Sámo...*



*...a Svatopluk v Břeclavi*



*Zrekonstruovaná loď Valentýna na Vranovské přehradě*



*Lod Ámos na Baťově kanálu*



*Nová osobní loď Viktorie na Vranovské přehradě*

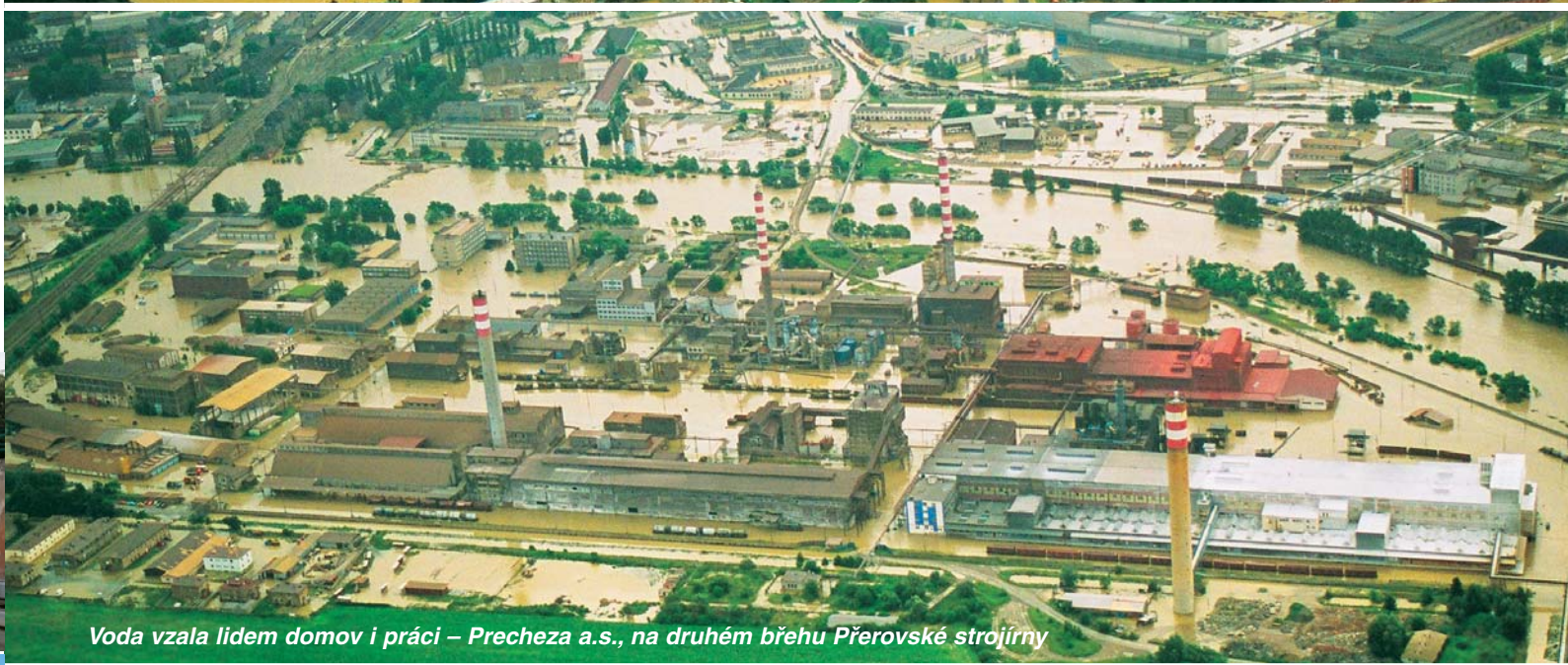


# Povodně v Přerově – červenec 1997

Letecké foto: prof. ing. M. Raudenský, CSc.



Přerov se stal jedním velkým jezerem



Voda vzala lidem domov i práci – Precheza a.s., na druhém břehu Přerovské strojírný



„Triangl“ železničních koridorů, na druhém břehu přerovské nádraží



Výstaviště, sídliště Kopaniny, Osmek a park Michalov



Zemědělská síla a sídliště Velká dláčka



Teplárna, Přerovské strojírný a nákladové nádraží v pozadí



Celkový pohled na Přerov pod vodou proti proudu řeky Bečvy



# Katastrofální povodně v roce 1997

V případě dokončeného vodního koridoru D-O-L by Morava o povodních téměř nevěděla

Letecké foto: prof. ing. M. Raudenský, CSc.



Prerov



Uherské Hradiště



Třebíč



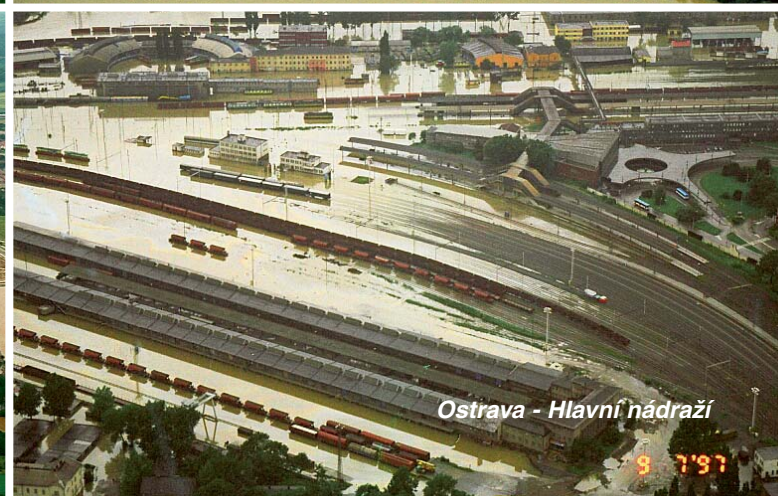
Olomouc



Kroměříž



Otrokovice



Ostrava - Hlavní nádraží



# KATASTROFÁLNÍ POVODEŇ V ROCE 1997 V DOMÁCÍM TISKU

Archiv: Nové Přerovsko

**Kdyby byl v roce 1997 v provozu vodní koridor Dunaj – Odra – Labe,  
Morava by o povodních téměř nevěděla**





# Jak vznikla a probíhala povodeň

(Okres - r) Dlouhotrvající déšť v celé východní části Moravy způsobil nárůst průtoků na všech tocích přerovského okresu. Na malých tocích šlo o kratší, časově omezené povodňové stavy. Největší nebezpečí na malém toku vzniklo v neděli 6. července v Býškovcích na rozestavěné stavbě záchranné zdrže na Býškovickém potoce. Vysoká hladina akumulované vody zde dosahovala koruny nedokončené hráze, takže hrozilo její porušení a ohrožení obce Býškovice zaplavením povodňovou vlnou. Za pomoci hasičů, vojáků vojenského útvaru z Olomouce a řady dobrovolníků se podařilo havárii zabránit, ale přesto vysoký průtok povodňové vlny Býškovického potoka způsobil v ob-

ci zatopení přilehlých objektů. Havarijní průtoky byly však i v dalších obcích okresu.

Povodňový stav na řece Bečvě začínal narůstat postupně již od 6. července. V dopoledních hodinách se průtoky v Bečvě pohybovaly kolem 80 m<sup>3</sup>/s. ve 12.30 hodin dosáhl průtok prvního stupně povodňové aktivity. Již ve 14.30 hodin dosáhl průtok v Bečvě 160 m<sup>3</sup>/s a okresní povodňová komise vyhlásila obcím druhý stupeň povodňové aktivity. Při neuslém vzrůstu průtoku na Bečvě (profil Jarcová 280 m<sup>3</sup>/s, profil Valašské Meziříčí 190 m<sup>3</sup>/s, profil Dluhonice 304 m<sup>3</sup>/s) vyhlásila okresní povodňová komise ve 20.30 hodin té-

hož dne městům a obcím třetí stupeň povodňové aktivity.

Déšť a narůstající záplavy přerušily v odpoledních a večerních hodinách v pondělí 7. července telefonická spojení s obcemi a přerušeni dodávek elektrické energie. Postupně byly zaplavovány obce Hustopeče nad Bečvou, Mílotice nad Bečvou, Ústí, Skalička, Hranice a další obce. Rychlý nárůst povodňové vlny uvěznil některé osoby v objektech, které musely být zachraňovány pomocí vrtulníků. Pro absenci telefonního spojení a přerušeni dodávek elektrické energie se musela okresní povodňová komise přestěhovat do objektu Hasičského záchranného sboru v Přerově. Ulice před Okresním úřadem v Přerově se proměnila v řeku s hloubkou vody 70 až 90 centimetrů.

Průtoky vody ve sledovaných profilech řeky Bečvy dosáhly v úterý 8. července výše, při níž další zvyšování průtoků v Povodí Moravy nebylo možné registrovat ani stanovit prognózu dalšího vývoje. Prudký nárůst povodně v Bečvě přesáhl úroveň stoleté vody, rozsah povodňové vlny za daných podmínek nebylo možné blíže stanovit. Průtok stoleté vody v profilu Dluhonice je stanoven na 744 m<sup>3</sup>/s, ale podle odhadu byl i tento průtok překročen.

Současně s poklesem průtoku vody v Bečvě narůstaly 9. a 10. července průtoky na řece Moravě, přesáhly třetí stupeň povodňové aktivity a způsobile rozsáhlé záplavy v okolí řeky Moravy. **Kulminace průtoků na řece Moravě bylo dosaženo 10. července v 10 hodin v Kroměříži.**

Záplavami bylo postiženo 42 obcí okresu Přerov a předběžně lze odhadnout, že bylo zaplaveno asi 9500 hektarů území. Nejvíce jsou postiženy obce troubký, Vlkoš, Bochoř a Citov. Rozsáhlé škody jsou samozřejmě i ve městech Přerov, Hranice, Lipník n. B. a Kojetín. Rozsah škod se postupně upřesňuje.



Už v pondělí 7. července ráno se občané Nových Dvůrů snažili vyklidit svá obydlí, aby alespoň část věcí uchránili před ničivou povodní.

Foto J. Blaták

Povodeň v Přerově - červenec 1997



**Kdyby byl v roce 1997 v provozu vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, Morava by o povodních téměř nevěděla**



Foto J. Blaták



Lenka Chalupová

O půl jedenácté v noci 7. července hlásil místní rozhlas, že se na Troubky řítí záplavová vlna. Ti, co nebrali hlášení vážně, zůstali během několika málo minut v úžasu. Voda se totiž doslova vrtila do obce, zaplavila ji a vyhnala lidi na půdy a střechy jejich domů. »Zůstali jsme na střeše s dvěma dětmi a třemi psy. S hrůzou jsme poslouchali, jak lidé volají o pomoc, slyšeli jsme umírající zvířata a když jsme na vlastní oči viděli, jak naproti nám padá dům, bylo jasné, že musíme pryč. Teprve ve tři ráno pro nás přijela lodička a s nejnütnejšími věcmi nás odvezla k vrtulníku,« vzpomíná dva týdny po katastrofě 37letý František Mádr. Dům mu úplně nespadl, ale voda strhla jeho přední a boční část. Společně s manželkou se po týdnu vrátili do Troubek a dali se do opravy. Už vyvezli po kolečkách šest tatrovek bahna a příští týden by se za vydatné pomoci 18letého souseda Jarka Zatloukala chtěli pustit do stavebních prací.

ne množství lidí a představují záru-

## ZATOPENÝ PŘEROV V LISTU THE TIMES

(Lami) Letecký snímek zatopeného okolí Přerova přinesly minulý týden ve čtvrtek také londýnské The Times na devatenácté straně. V krátké zprávě anglický deník prostřednictvím vlašavského zpravodaje agentury AP čtenáře také informoval o rostoucím počtu obětí povodní v České republice a v Polsku. Noviny rovněž tlumočily výzvu charitativních organizací obou zemí, které žádaly svět o jídlo, přikrývky, oblečení, pitnou vodu a ostatní dary, které mohlo postižené obyvatelstvo potřebovat. Zhruba padesátirádkový zpravodajský příspěvek dále podrobně informoval o do té doby známých počtech obětí povodně, pohřešovaných lidech a evakuovaném obyvatelstvu.



Bohužel nejen tento žalostný pohled skýtají bochořské ulice, v nichž se za povodně zřítily čtyři desítky domků.

Foto J. Blaták

ÚTERÝ 15. ČERVENCE 1997



(pov) I do Troubek, patrně nejvíce povodně postižené obce, se vracejí lidé. Snímky J. Blatáka jsou z pátku, kdy ještě v mnoha ulicích byla voda, která katastrofu způsobila.

## ZÁCHRANÁŘI ZASLOUŽÍ NÁŠ OBDIV!

(red) SOTVA SE NĚKDY PODARÍ SPOČÍTAT A VYJMENOVAT VŠECHNY, KDOŽ PŘI POVODNI, KTERÁ NEMÁ V TOMTO STOLETÍ V HISTORII PŘEROVSKÁ OBDOBY, SE PODÍLELI NA ZÁCHRANĚ LIDSKÝCH ŽIVOTŮ, POMÁHALI NEMOCNÝM, ZRANĚNÝM, POSKYTLI AZYL LIDEM V NOUZI, ZABRAŇOVALI DALŠÍM ŠKODÁM A PRACUJÍ NYNÍ NA LIKVIDACI NÁSLEDKŮ ŽIVELNĚ KATASTROFY.

VŠICHNI TITO BEZEJMENNÍ ZÁCHRANÁŘI Z ŘAD HASIČŮ, VOJÁKŮ, POLICISTŮ, ZDRAVOTNÍKŮ, ALE TAKÉ STOVKY DOBROVOLNÍKŮ A TĚCH, KTERÍ NEZBYTNOU POMOC V POSTIŽENÝCH MĚSTECH A OBCÍCH VE DNE V NOCI KOORDINUJÍ, ZASLOUŽÍ NÁŠ OBDIV A PODĚKOVÁNÍ!

## ▼▼ Povodňová konta ▼▼

\* Okresní úřad Přerov zřídil na pomoc postiženým občanům v souvislosti se záplavami účet „POVODĚŇ“ u Komerční banky, a. s., pobočka Přerov, číslo 194 300 950 217/0100.

\* Obec Troubky zřídila na pomoc postiženým občanům v souvislosti se záplavami účet „TROUBKY POVODĚŇ“ u Komerční banky, a. s., pobočka Přerov číslo 194 300 930 267/0100, variabilní symbol 302 104.

\* Komerční banka, a. s., pobočka Přerov zřídila účet č. 194300930267/0100 na pomoc občanům Troubek postižených záplavami.

## Situace je stabilizována, rozbíhá se „běžný“ život

(Okres - pov) Situace po povodních se v přerovském okrese stabilizovala a v současné době lidé likvidují nejtěžší následky pohromy. Na Lípnicku a Hranicku se již vrátil život do běžných kolejí. Povodeň z minulého týdne tam lidem připomínají škody v zaplavených místech a samozřejmě občasné výpadky elektrické energie a v některých místech náhradní zásobování pitnou vodou.

Přerov a oblast kolem něj se z povodňového šoku rovněž poma-

lu vzpamatovává. V samotném městě Přerově jsou vidět výrazné škody v ulicích kolem toku Bečvy, v ulici Za mlýnem, a také v Komenského ulici, kde se během povodně vytvořilo hlavní řečiště. Z místních částí Přerova vodní živel napáchal nejvíce škod v Lověšicích, kde mu padlo za oběť asi 15 domů. Na polovině území okresního města zbylo po vodě velké množství bahna, které je postupně odváženo. Dodávky elektrické energie jsou do jednotlivých částí města podle možností obnovovány. Přerov je zásobován

balenou vodou a pitnou vodou z cistern. Funkční jsou i hydranty v ulicích. Obchodní síť je obnovována, její zásobování je dostatečné a odpovídá okolnostem. Výroba v zasažených podnicích je zatím většinou zastavena. Žádá ekologická katastrofa se i přes zaplavení přerovské chemičky naštěstí neodehrála. Zatopením Skašovských jezer, dominantního zdroje pitné vody pro Přerov, se stala havárie, jejíž rozsah vyhodnotí odpovědné orgány v nejbližších dnech.

Nejhůře na záplavy doplatila obec Troubky (podrobněji na str. 3). Ve Vlkoši a Bochoři vinou dravé vody spadlo asi deset domů, ve čtvrtek voda částečně zalila také Citov. Tovačov od přívalové vlny „zachránilo“ protržení hráze u Skašovských jezer. V Kojetíně došlo k zatopení několika městských čtvrtí a ulic vodou z řeky Moravy. Jedná se většinou o místa, která se nacházejí níže, než hlavní náměstí. V Kojetíně bylo evakuováno nebo uvízlo asi 140 lidí, kteří byli ubytováni v místních ubytovnách nebo u rodin.

Kdyby byl v roce 1997 v provozu vodní koridor Dunaj – Ondra – Labe, Morava by o povodních téměř nevěděla



Na základě informací Inland Navigation Europe zpracoval Tomáš Kolařík P & S a.s.

Foto: Voies Navigables de France, Marseille-Fos port, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Shortseashipping.de, Meretmarine.com, Inland navigation Europe, Via Donau

## Projekt průplavu Seine - severní Evropa úspěšně pokračuje

Dlouho připravovaný kanál Seine - Nord Europe má zelenou od francouzských úřadů. Práce na 106 km dlouhé vodní cestě začnou v roce 2010 a měla by být otevřena dopravě v roce 2014. V září 2008 byla zahájena první etapa archeologického průzkumu před samotnou výstavbou vodní cesty. Zaslíbení říkají, že je to poprvé od roku 1970, kdy se nová díla v tomto rozsahu stavějí a jeden tiskový mluvčí přirovnal projekt k těm budovaným ve 40. letech. **Stavební práce budou zahrnovat dva průplavní mosty a sedm plavebních komor.**

✓ **Průplav pomůže Francii k dosažení svých ekologických závazků (Grenelle de l'environnement), ke snížení emise oxidu uhličitého o 25% do roku 2020.**

V souladu s tím francouzský úřad vodních cest - Voies Navigables de France (VNF) - navrhuje řadu opatření k urychlení a optimalizaci výkonu říční dopravy ve Francii,



*Skrývka zeminy u obce Aubencheul au Bac*



*Počátek archeologického výzkumu na trase průplavu*

**s konečným cílem zvýšit vnitrozemské dopravy o 25% do 5 let, a o 100% do 10 let.** Hlavní důraz bude kladen na zlepšení infrastruktury a přepravní kapacity změnou dopravních návyků ekonomických subjektů. Tato opatření zahrnují zlepšení spojení velkých námořních přístavů, rozvoj vnitrozemských přístavů a jejich výkonů, dokončení vodní cesty Seine - Nord Europe do roku 2014 - významně posílí síť vnitrozemských vodních cest ve Francii - posílí dopravní nabídky. **To bude podporovat přechod nákladní dopravy ze silnic na vodní cesty.**

## Nizozemsko žádá ambiciózní francouzský rozpočet pro vodní dopravu

Annemarie Jorritsma, předsedkyně Nizozemské plavební organizace Schuttevaer, vyzvala francouzskou vládu, aby zvýšila finanční výdaje na francouzské vodní cesty. Po klíčovém projektu Seine - severní Evropa by měla bezprostředně následovat výstavba dalších vodních cest, a to i spojení Saôny a Mosely. Annemarie Jorritsma říká, že **časy společností podílejících se na výstavbě vodních cest jsou zpět a vyzvala přístavy, které těží z lepšího spojení do vnitrozemí, aby hrály svou roli.** Ale velké projekty by se neměly rozvíjet na úkor menších řek a vodních cest. Francouzské vodní cesty menší velikosti potřebují skutečnou podporu, aby zajistily, že i malé lodě mohou nabídnout spolehlivé služby. ✓

## Významné zvýšení dopravy v Marseille

Od roku 2002 objem vnitrozemské vodní nákladní dopravy na trase Marseille - Fos /Rhône/ Saône vzrostl o 60% z 1,8 milionu tun na 2,7 milionu v roce 2007, kontejnerové přepravy vzrostly o 8,3% na 59 000 TEU. Tento pozitivní vývoj je přímým důsledkem pokrokové smlouvy podepsané v přístavu Marseille, která se vztahuje na výstavbu druhého kontejnerového terminálu v Lyonu, lepšímu přístupu k Fos a dohod o snížení přepravních časů mezi Fos a Lyonem. Budoucí růst počítá s plánovanými motivačními poplatky, přístupem ke dvěma novým přístavům vybaveným pro vnitrozemské říční čluny a říčním spojením do terminálů ve Fos.



*Přístav Marseille - Fos je obsluhován námořními i říčními loděmi*



## Velký potenciál pro zemědělské výrobky přepravované po vodě

Více než třetina evropských zemědělských výrobků a potravin je přepravována nákladními automobily. A za posledních dvacet let se přeprava potravin a zemědělských produktů na pozemních komunikacích více než zdvojnásobila. Interregionální projekt Agroship pomáhá dopravcům využít vodní cesty k překonání problémových zásobovacích řetězců poskytováním odborného poradenství a podpory. Žádné dopravní zácpy, ale ekonomické přínosy a nečekané inovační řešení. Dnes Agroship představuje první úspěšné pilotní projekty: bramborové hranolky a rýže přepravované vnitrozemskými říčními čluny.

## Berlín a Braniborsko pracují na lepším lodním spojení

Od roku 2004 stoupl objem překládky vodní dopravy o 30% v Berlíně a o 17% v Braniborsku, v celkové výši přes 8,3 milionu tun nákladu. **Tento trend pokračuje a německé ministerstvo dopravy předpovídá zdvojnásobení intenzity vodní dopravy do roku 2025 na 15 milionů tun ročně.** To bude podporováno lepším lodním spojením na Rýn a přístavy Hamburk a Štětín. Poté, co bude dokončen plánovaný rozvoj vodních cest Mittleren – Havola a Spréva pod plavební komorou Charlottenburg, budou moci po této cestě plout tlačné soupravy v délce 185 m a 11,45 m široké s nákladem 160 kontejnerů, a to až do 3500 tun, do přístavu Westhafen. Jedna tato přeprava lodí nahradí jízdu 80 kamionů z Hamburku do Berlína.



Charlottenburg - uprostřed stavba nové plavební komry typu Va, vpravo dole původní PK



Nová plavební komora Spandau

## Německo srovnává druhy dopravy a jejich dopad na životní prostředí

Německý výzkumný institut Planco porovnal v nedávné studii výkon a náklady u různých druhů dopravy. Vnitrozemská lodní doprava i nadále vede v kategoriích účinnosti paliva, emisí CO<sub>2</sub>, hluku a bezpečnosti. S ohledem na znečištění ovzduší učinila vnitrozemská vodní doprava velký skok vpřed díky čistším palivům, novým pohonům lodí a technologiím snižování emisí.

(viz. samostatná příloha v časopisu *Vodní cesty a plavba č.3/2008*)

## Nový lodní výtah v Německu zlepšit kontejnerovou dopravu

Německý spolkový ministr dopravy Wolfgang Tiefensee dal souhlas ke stavbě nového lodního výtahu v Niederfinow, klíčovým místě lodního spojení mezi Berlínem, Braniborskem a Štětýnským regionem v Polsku.

**Tento nový lodní výtah umožní překonání spádu 36 metrů na kanálu Havola-Odra větším plavidlům až o délce 115 m a šířce 11,45 m o tonáži až 6000 tun, ale také efektivnějším tlačným soupravám umožní plout po této vodní cestě.** Ponor lodí se zvýší z 1,90 m na 2,20 m. Samotná stavba bude mít impozantní rozměry, lodní výtah bude 130 metrů dlouhý a 60 metrů vysoký. 70 000 metrů krychlových betonu a 6000 tun ocelové konstrukce z něho činí jeden z největších evropských lodních výtahů. Samotný žlab o rozměrech 115 x 12,5 x 4 m bude vážit naplněný vodou 9000 tun, spolu s protizávažím budou 4 motory pohonného systému pohybovat 18 000 tunami, jeho výkon bude 1280 kW. Ze spolkového rozpočtu bylo na stavbu uvolněno zhruba 150 milionů EUR. **Stávající lodní výtah z roku 1934 bude po dokončení nového lodního výtahu sloužit svému účelu dál,** i když jeho rozměry nejsou některým dnešním plavidlům dostačující: celková délka 94 m, šířka 27 m a výška 60 m. Vana do které lodě zajíždí má rozměry: délka 85 m, šířka 12 m, plavební hloubka 2,5 m. Starý lodní výtah je velkou turistickou atrakcí, každý rok jej navštíví několik set tisíc návštěvníků, kteří obdivují tento inženýrský úspěch. Předpokládá se že po dokončení druhého lodního výtahu toto místo navštíví minimálně o 100 tisíc návštěvníků více, proto bude u starého výtahu vybudováno informační centrum a turistické zázemí.

**Tato stavba je další z řady projektů při modernizaci německých vodních cest, jež postupuje směrem k polským hranicím.** Investicí přibližně 285 milionů EUR za dodatečné stavební práce na mostech a průplavových úsecích této vodní cesty zajistí federální vláda ekonomickou



Původní a vizualizace nového lodního zdvihadla - Niederfinow





Návrh nového lodního zdvihadla Niederfinow



Staveniště nového lodního zdvihadla Niederfinow + barevná příloha

výhodnost lodní kontejnerové dopravy mezi oblastí Berlína a nedalekým Baltským mořem a přístavu na Odře. Kapacita této vodní cesty by se měla zvýšit na 15 milionů tun ročně. **Již bylo zmodernizováno několik set kilometrů spolkových vodních cest**, především klíčový Vnitrozemský kanál a k němu náležící vodní cesty, procházející středem Německa a propojující Rýn, Labe a Odru. Nejznámější nová stavba německých vodních cest, 918 metrů dlouhý magdeburský průplavní most, po němž překračuje Vnitrozemský průplav řeku Labe, si vyžádal 6 let prací a investici 500 milionů EUR. Nový most nahradil nedostavěný z roku 1938. **Z velké části prací se jedná o modernizace vodních cest na území bývalé Německé Demokratické Republiky na standard běžný v západní Evropě a dostavbu infrastruktury, jež byla započata již ve 30. letech 20. století.**

### Třívrstvé kontejnerové tlačné soupravy odlehčí silnicím v Hamburku

Kontejnerová doprava zažívá veliký rozvoj v přístavu Hamburk, důsledkem toho velký počet příchozích a odchozích kontejnerů do vnitrozemí musí být přemístěn mezi jednotlivými terminály. Deutsche Binnenreederei (DBR) vytvořili novou přístavní obsluhu pomocí třívrstvé kontejnerové tlačné soupravy, která může přepravit 210 TEU najednou. To ušetří cestu asi 120 kamionů. V budoucnu se má kapacita zvýšit na 240 TEU. Dnes přeprava vnitrozemskými plavidly, hlavně pro větší objemy, již poskytuje pozoruhodné výhody v nákladech a účelnosti, stejně jako skutečnost, že na rozdíl od nákladních vozidel, plavidla mohou být používána jako dočasný sklad. V roce 2008 bylo plánováno převést 75 000 TEU.



Obsluhu kontejnerových terminálů zajišťují lodě společnosti DBR

### Nové kontejnerové lodě

Společnosti River Shuttle Containers (RSC), CMA CGM a jejich dceřinné společnosti, které se specializují na vodní dopravu, představily tři nové lodě s vlastním pohonem, které spotřebují o 41% méně energie než tlačné soupravy jež nahradí. Jsou také o 10% rychlejší, čímž zajistí celkově lepší servis pro zákazníky. Udržitelný rozvoj je závazek a hodnota, kterou sdílejí obě firmy RSC a CMA CGM. **Podle těchto společností je přeprava zboží po vodě energeticky velmi úsporný a neekologičtější způsob dopravy. Každá tuna přesunutá ze silnic na vodní cesty sníží emise CO<sub>2</sub> čtyřikrát.** Říční doprava je jediný způsob lodní dopravy, která není přetížená a nabízí takřka perfektní spolehlivost dodání zboží do srdce metropolitních oblastí. Kromě toho je také flexibilní, efektivní alternativou pro mnohé přetížené dálniční trasy.



Nová kontejnerová loď CMA CGM

### Němci by rádi více zboží přepraveného loděmi

Nedávný průzkum odhalil, že tři ze čtyř Němců si přejí, aby byly vodní cesty více využívány ke zmírnění provozu na pozemních komunikacích. Společnost EMID provedla průzkum jménem německé vlády, během třetí konference Flussgebietkonferenz, která se konala ve dnech 11. a 12. září 2008 v Berlíně. **Pozoruhodným zjištěním byla také skutečnost, že třetina všech dotázaných lidí věří, že využívání řek a průplavů je neekologičtější druhem dopravy.** Většina obyvatel se domnívá, že státní investice do vodní cesty musí sloužit občanům i vnitrozemské lodní dopravě, stejně tak i nákladní dopravě, která by měla mít prioritu před volnočasovými aktivitami a životním prostředím.



## Rekordní rok pro vodní dopravu v Německu

V roce 2007 bylo přepraveno vnitrozemskou lodní dopravou v Německu téměř 250 milionů tun nákladu, především stavebních hmot, ropných produktů, potravin a kovových výrobků, což představuje nárůst o téměř 2,4% ve srovnání s rokem 2006. Kontejnerová přeprava vzrostla o 2,7% na 2,14 milionu TEU. Tyto výsledky jsou nejlepší od roku 1991.

✓ **Tyto výsledky jsou viditelné zvláště na Labi, kde bylo přepraveno proti proudu o 5% více zboží ve srovnání s rokem 2006. Dobré podmínky k plavbě v roce 2007 a rekonstrukční práce přispěly k růstu plavby na řece Labi, která byla dějištěm dramatických povodní v roce 2002.**

## Rekordní přepravy na Dunaji

✓ V roce 2007 bylo poprvé přepraveno přes Dunaj více než 80 milionů tun zboží. Rakouský podíl na tomto imponantním výsledku vzrostl o 11% na 12,1 milionů tun a **do roku 2015 by se měl tento počet zdvojnásobit na více než 25 milionů tun.** Během Dunajského summitu v červnu byl ohlášen vznik nových kontejnerových linek, které odstraní pohyb 7500 kamionů za rok a to mezi Kremží a Konstancou, to vyplývá z dohody o spolupráci mezi organizací Via Donau a přístavy Kremže a Ennschafen. Obsluhu těchto přístavů zajistí třívrstvá kontejnerová plavidla. Předpokládá se že díky trvalému růstu přeprav na Dunaji byl překonán rekord i v roce 2008. *(barevná příloha)*



Přístav Kremž

## Schválena státní podpora ke snížení externích nákladů na Slovensku

✓ **Evropská komise opravňuje Slovensko k poskytnutí státní podpory ve formě osvobození od spotřební daně a jejího snížení na paliva používaná ve vnitrozemské plavbě a železniční dopravě po dobu 10 let.** To je v souladu s ustanoveními o zdanění energií a klade si za cíl omezení negativních externalit v dopravě.

Vzhledem k tomu, že železnice a vnitrozemská plavba neumožňují dodávky door-to-door, jsou tímto konfrontovány dodatečné náklady, zejména náklady na překládku. **Nicméně má vláda za to, že nižší externí náklady, pokud jde o nehody, působení na změny klimatu a znečištění ovzduší a jejich použití je prospěšné pro celou společnost.** Mohou hrát určitou roli při uvolňování přetížených silničních sítí a vnitrozemské vodní cesty mají značné nevyužité kapacity. Komise dospěla k závěru, že je vhodné, aby se snížily náklady kombinované dopravy tak, aby se čistší druhy dopravy dostaly na stejnou úroveň se silniční dopravou. **Slovenská republika se rozhodla pro tento druh podpory proto, aby se snížily rozdíly v nákladech, se kterými se setkávají různé druhy dopravy.**

## Vodní cesta na řece Sávě bude obnovena

Mezinárodní komise, jejímiž členy jsou Slovinská republika, Chorvatská republika, Bosna a Hercegovina a Republika Srbsko v současné době provádí Studii proveditelnosti a projektovou dokumentaci pro obnovu a rozvoj dopravy a plavby na vodní cestě řece Sávě. Zakázku na studii vyhrálo mezinárodní konsorcium pod vedením japonské společnosti Pacific Consultants International (PCI), dalšími partnery jsou Witteveen + Bos (Nizozemsko), NEA (Nizozemsko), CRUP (Chorvatsko) a ECRO-Dvokut (Chorvatsko). Tato studie byla dokončena v červenci 2008 a skládá se z několika fází. Hlavním cílem studie bylo navrhnout strategii a programy pro rozvoj řeky Sávy a poskytnout odpovídající ekonomické a organizační rámce pro obnovu obchodních aktivit. To bude mít za následek akční plán pro obnovu a rozvoj dopravy na Sávě, který se zaměří na rekonstrukci, provoz, údržbu a rozvoj vodní infrastruktury.



Řeka Sáva v Bělehradě

## Vodní cesty sníží znečištění ovzduší při olympijských hrách

V roce 2012 se budou konat v Londýně olympijské hry, pro ně bude zrekonstruována opuštěná síť vodních cest Bow Back Rivers. **Budou obnoveny organizací British Waterways a budou sloužit jako "zelené" cesty pro čluny pro přepravu stavebního materiálu na stavbu olympijské vesnice.** Nová plavební komora (délka 62 m, šířka 8 m, hloubka 2,4 m) a systém řízení vod, které si vyžádají investici ve výši 23,5 milionů EUR, budou dokončeny do konce roku 2008, v čase pro hlavní stavební práce před konáním her. Obnovené vodní cesty by mohly přispět kromě příprav na olympijské hry také k přepravě odpadů a recyklátů, rozvoji turistické plavby. Zlepší se také životní prostředí volně žijících živočichů, budou lépe chráněny a zlepší se přístup k řekám.



Stavba nového zdymadla New Prescott Lock v Londýně + barevná příloha



# Mezinárodní otevřený přístav Giurgiulesti – vstupní brána do Moldávie

Alex Roshka

Viz barevná příloha

Obec Giurgiulesti se na první pohled může jevit jako zapadlá vesnice, ale její poloha mezi třemi zeměmi: Moldávií, Ukrajinou a Rumunskem ji dělá výjimečnou. Nedaleký železniční most spojuje Moldávii a Rumunsko. Několik kilometrů po proudu Dunaje leží ukrajinský přístav Reni.

To je důvod, proč je v tomto místě velmi aktivní pohyb osob a zboží. Giurgiulesti maximálně využívá své pozice hraniční obce a intenzivně obchoduje s městy Galat a Reni.

Zde leží mezinárodní otevřený přístav Giurgiulesti (IFPD), rozkládá se na 550 metrech jediného přístupu Moldávie k mezinárodní vodní cestě na 133,80 km Dunaje od Černého moře.

Danube Logistics SRL, moldavská společnost s ručením omezeným je hlavní investor, majitel a provozovatel mezinárodního otevřeného přístavu Giurgiulesti. V prosinci 2004 byla podepsána investiční dohoda mezi Danube Logistics a vládou republiky Moldávie o výstavbě přístavu. Akcionáři jsou nizozemský EASEUR Holding BV a Evropská banka pro obnovu a rozvoj, držící 80% a 20% akcií Danube Logistics.

Přístav tvoří 800 metrů dlouhá přístavní zeď, ropné, zemědělské a osobní terminály. Ropné a obchodní přístaviště leží na Dunaji a mohou přijímat i námořní lodě prakticky s jakýmkoliv ponorem. Ostatní nákladní přístaviště jsou na řece Prut a mohou přijmout říční a říčně-námořní lodě s ponorem více než 3,5 metru.



Ropný tanker v překladišti ropných produktů

Další část přístavu tvoří volná ekonomická průmyslová zóna, v níž mohou podnikatelé pronajmout prostory. Rezidenti IFPD mají právo být zapojeni do jakéhokoliv druhu obchodní činnosti na území Moldavské republiky. Mezinárodní a moldavské společnosti jsou činné v různých oblastech - v oblasti biopaliv, průmyslu, textilních společností, výrobců cukrovinek a sladkostí, elektrárenských společností. I logistické firmy projeví zájem o umístění podniků na tomto jedinečném místě.

IFPD je regionálním dopravním uzlem, který má přístup k železničním komunikacím evropského i ruského rozchodu, a také evropské síti dálnic. Je těžké srovnávat IFPD s velkými Dunajskými přístavy jako je Reni nebo Galat. Ale pro Moldávii má velký význam, z ekonomického i politického hlediska. Dříve musely být veškeré strategické suroviny i jiné zboží dopravovány na území Moldávie pozemní dopravou po silnici nebo železnici přes území jiných států. Nyní je možné přijímat zboží přímo od dodavatele lodí bez komplikací s převozem a to třikrát levněji než dříve, i to je důvod proč má IFPD velkou hodnotu pro Moldávii.

Giurgiulesti je volná ekonomická průmyslová zóna a má přístup do mezinárodních vod, a tím i k mezinárodnímu obchodu. Volná



Překládka ropy z tankeru

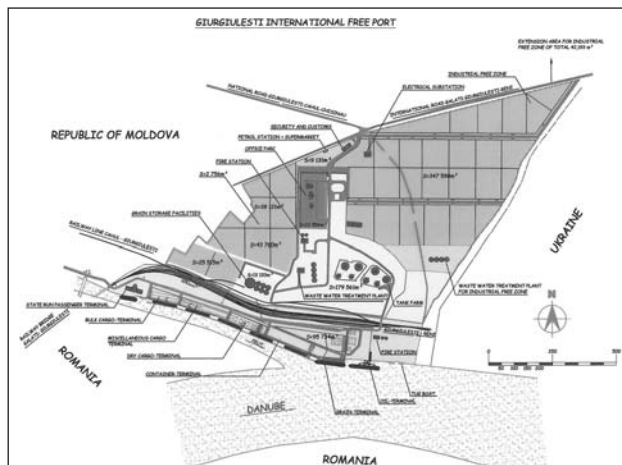
ekonomická průmyslová zóna přístavu využívá vynikajícího daňového systému - nulaprocentní daňová přírážka právnických osob, neexistence DPH a cla na dovoz a vývoz. Daňové výhody, které Moldavská republika poskytuje investorům jsou atraktivnější ve srovnání s jinými zeměmi. Obchodní režim Moldávie pro země v Evropské unii je dalším zajímavým aspektem investice do Moldavské republiky.

**Otevření IFPD vytvořilo více než 500 nových pracovních míst. Zároveň je v přístavu registrováno 30 ekonomických subjektů, které vyjadřují spokojenost s příznivým investičním klimatem v regionu. Přístav také splňuje přísné ekologické předpisy na evropské úrovni a je považován za nejmodernější a neekologičtější přístav na dolním Dunaji.**

Za 9 měsíců roku 2008 bylo v ropném terminálu přeloženo přes 7 tisíc tun ropných produktů. Čtyři ropné tankery přistály během této doby v přístavu. V roce 2008 byla uvedena do provozu železnice Giurgiulesti - Kagul, která spojila jih země s národní dopravní sítí, tím také zvýšila strategický význam přístavu Giurgiulesti.

V březnu roku 2009 bude zahájena výstavba nových terminálů pro zemědělské produkty, kontejnery, stavební materiály, univerzální překládní činnost, ale také osobní terminál. Po dokončení by mělo ročně projít přístavem 10 tisíc cestujících a 50 tisíc tun zboží.

Foto: E. Martin, Danube Logistics



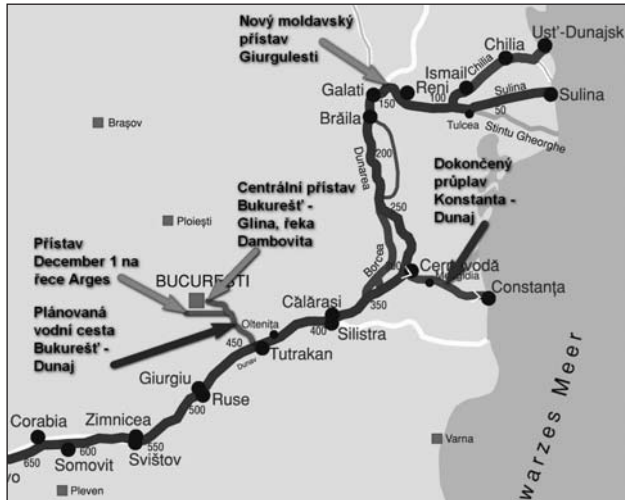
Plán přístavu po přestavbě



# Rumunsko dokončí průplav Bukurešť - Dunaj v roce 2014

Zpracoval Tomáš Kolařík P & S a.s.

Společnost zodpovědná za projektování a výstavbu průplavu Bukurešť - Dunaj bude vybrána na počátku roku 2010 a práce by měly trvat asi 4 roky, prohlásil 13. listopadu 2008 Ovidiu Cupsa, ředitel Úřadu vodních cest.



Vodní cesty v Rumunsku

“V polovině roku 2009 dokončíme studii proveditelnosti a do konce roku vybereme společnost, která bude zodpovědná za projektování, rekonstrukci, dokončení a provoz tohoto 16 let chátrajícího průplavu” řekl Cupsa.

**Zdůraznil, že dokončení průplavu, z nějž bylo vybudováno 70% na konci 80. let, přesáhne 500 milionů eur.**



Rozestavěný plavební stupeň Oltenita

**V rámci projektu bude propojena Bukurešť s Dunajem,** respektive, s panevropským dopravním koridorem VII, čímž dojde i k výraznému snížení přepravních cen do hlavního města Bukurešti, průplavem třídy Va, umožňující použití tlačných souprav.

Hlavní práce spočívají ve:

Stavbě vodní cesty na řece Arges o celkové délce 73 km zahrnující regulaci řeky tak, aby bylo umožněno použití tlačných souprav skládajících se z jednoho člunu o kapacitě 2000 tun a tlačného remorkéru. Pro překonání spádu 53 metrů mezi řekou Arges v prostoru přístavu December 1 a Dunajem budou použity 4 energeticko-plavební stupně. Tyto stupně jsou složeny ze dvou dvojitých plavebních komor, vodní elektrárny a jezu se spodním vypouštěním. Předpokládaná kapacita vodní cesty je kolem 16,5 milionů tun za rok, z čehož 14 milionů tun připadá na přístav Bukurešť - December 1 a 2,5 milionů tun na přístav Oltenita.

Úpravě řeky Dambovita pro lodní dopravu v prostoru Bukurešť - Glina až po soutok s řekou Arges o celkové délce 31 km. Pro překonání spádu 14 metrů budou použity dva energeticko-plavební stupně. Tato vodní cesta umožní přepravu okolo 4 milionů tun ročně do centrálního přístavu Bukurešť a asi 3 miliony do přístavu Glina.

**Projekt také povede k odstranění povodňových účinků na více než 30 000 hektarech zemědělské půdy a na**



Řeka Arges



Přístav December 1 byl dokončen na konci 80. let



Do přístavišť v centru Bukurešti zatím lodě nedoplují (řeka Dambovita)



Rozestavěný plavební stupeň Copaceni



Svodidla u plavební komory Copaceni



Rozestavěný plavební stupeň Copaceni

11 lokalitách zajistí nezbytné množství vody pro zavlažování více než 150 000 hektarů zemědělské půdy a pro dodávku vody do přilehlých oblastí a produkci zhruba 58 GWh elektrické energie ročně, k nimž se přidá 15 GWh ročně, které vyrobí čtyři malé vodní elektrárny a přečerpávací stanice, které mají být umístěny na tomto kanále.

Zástupci ministerstva dopravy předpokládají, že projekt urychlí rozvoj cestovního ruchu a volnočasových aktivit v této oblasti.

Podle inženýra projektu Chiriaca Avadanei mohl být projekt dokončen, pokud by práce nebyly v roce 1990 zastaveny, o dva roky později. Během 18 let od zastavení prací bylo rozkradeno mnoho z oceli a materiálu použitého na již vybudovaných stavbách, stejně tak i 120 km kolejí železnice používané při stavbě a množství nářadí ponechaného na staveništi.

Průplav Dunaj - Bukurešť nabízí dvě plavební cesty, na řece Arges a Dambovita, a také tři přístavy: December 1 na Arges, Glina na Dambovita a Oltenica. Projekt byl převeden z ministerstva životního prostředí na ministerstvo dopravy.

Zdroj: Ministerstvo dopravy Rumunska



# Změna klimatu a budoucnost plavby

Zpracoval Ing. Petr Forman na základě publikace Spolkového ministerstva dopravy, výstavby a rozvoje měst

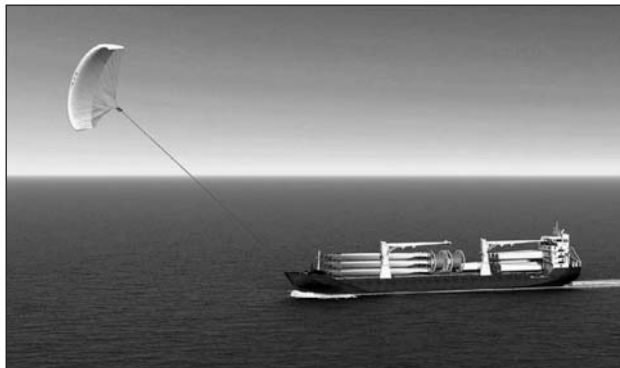
Německé Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst si nechalo zpracovat a v listopadu 2007 vydalo publikaci, která si vytkla za cíl popsat vliv klimatických změn na vodní dopravu – zámořskou, pobřežní i vnitrozemskou.

Již v úvodu publikace konstatuje spolkový ministr Wolfgang Tiefensee, že: „Změny klimatu jsou důležitým a vysoce aktuálním politickým tématem“. A dále rozvádí: „Za prvé musíme v rámci našich možností působit preventivně proti rychlému oteplení a jeho negativním vlivům a současně se musíme co nejdříve zaměřit na předvídatelné důsledky a přizpůsobit se jim takovým způsobem, aby nebyly ohroženy hlavní oblasti dosaženého blahobytu. (...) Klimatické změny nejsou novým jevem, nýbrž známou událostí v dějinách Země. (...) V současné době pozorované oteplení probíhá rychleji, než by se dalo očekávat z přirozeného vývoje. Z hlediska vědomí odpovědnosti je nutné dopad lidské činnosti na atmosféru Země omezit. (...) Nezávisle na opatřeních k ochraně klimatu platí, že je nutno se připravit na možné důsledky klimatických změn na dopravu a infrastrukturu a vyvinout vhodná harmonizační opatření. (Tato publikace) informuje zainteresované odborné publikum o projekcích klimatických modelů a o možných změnách na vodstvu, aby bylo možno dále zajišťovat a budovat provozuschopnou lodní dopravu a vodní cesty v námořní, pobřežní a vnitrozemské oblasti jakožto ekologicky nejvhodnějšího dopravního prostředku. Tím se rovněž podpoří dosažení stanovených cílů ochrany klimatu.“



FCS Altsterwasser - První loď na vodíkový pohon typu Zemship pluje v Hamburku

Sama publikace má přes 50 stran textu a názorných grafů a podrobně popisuje klimatické modely v jejich aplikaci pro Německo. Konstatuje se, že odborníci na celém světě docházejí k názoru, že v současné době dostupné globální projekce klimatických modelů mohou v důsledku extrémních klimatických poměrů, oceánografických poměrů (např. vzestupu mořské hladiny, stavu moře) a ve vodním hospodářství (např. v bilancích vodního hospodářství krajiny a v charakteru odtoku), doznat podstatných změn. Dále je známo, že přenos globálních informací pro regionální scénáře, týkající se povodí, vyžaduje další úpravy s cílem účinnější reakce na otázky adaptace.



V rámci své odpovědnosti za lodní dopravu a vodní cesty vidí BMVBS (Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst) potřebu pokračování výzkumu v mořské, pobřežní, astuární a vnitrozemské oblasti, aby mohla být vyvinuta použitelná adaptační opatření. Na této fundované základně pak mohou být adekvátně zohledněny vlivy změny klimatu na případně potřebná investiční opatření.

Nelze opomenout, že vodní doprava má v Německu a v celé Evropě velký hospodářský význam. Námořní služby a průmyslová odvětví se podle Evropského společenství (2006) podílejí na 3 až 5 % evropského hrubého domácího produktu a pobřežní oblasti celkem na až 40 % evropského hrubého domácího produktu. Přitom 90 % zahraničního obchodu a 40 % vnitřního obchodu EU se realizuje pomocí námořní dopravy, ročně se loděmi přepraví 3,5 miliardy tun zboží a 350 milionu cestujících. Jen v Německu pracuje v oblasti námořních služeb a v oblasti přístavů 450 000 osob a vyprodukuje přidanou hodnotu cca 20 miliard Euro.



Tlačná souprava u Magdeburgu



Pro vnitrozemskou plavbu ukazují prognózy Spolkového plánu dopravní komunikace z roku 2003. V důsledku hospodářského a společenského vývoje Německa a Evropy, rozšíření EU směrem na východ a globalizace trhu do roku 2015 se zvýší poptávka po dopravních službách v období let 1997 až 2015 v dopravě zboží celkově o 64% na asi 600 miliard tunokilometrů/rok, z toho ve vnitrozemské lodní dopravě o 43% na asi 90 miliard tunokilometrů/rok. V objemu přeprav vnitrozemské plavby se očekává nárůst o 27% na asi 300 milionů tun. Přitom vnitrozemská loď je jako dopravní prostředek nezanedbatelnou součástí německého a evropského dopravního systému. Možným omezením vnitrozemské lodní dopravy v důsledku klimatu (např. kumulací extrémních stavů vody) je možno čelit vhodnými adaptačními strategiemi.

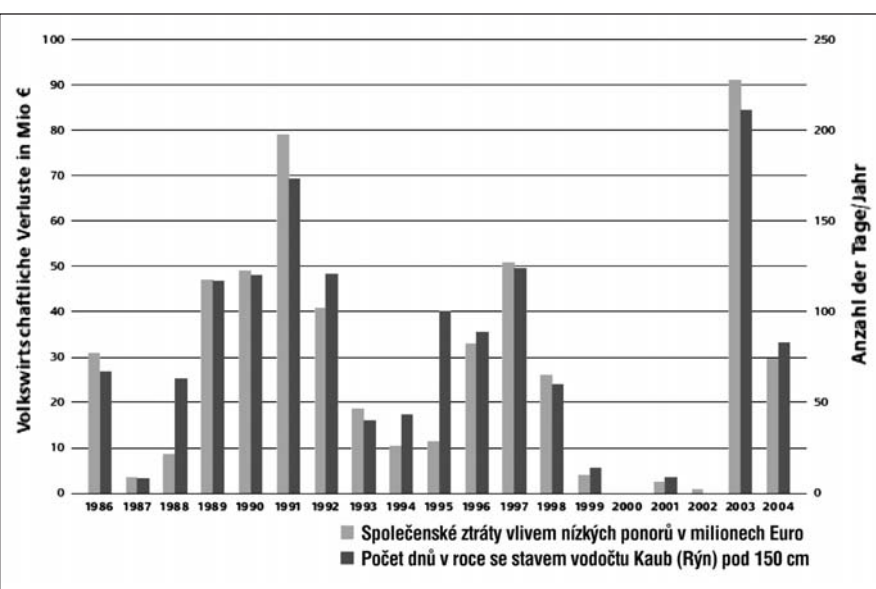
Na zkoumání klimatu a jeho změn se v SRN podílí řada odborných ústavů, vysokých škol a univerzit, které nejen shromažďují data a popisují současný stav, ale vyslovují i určité prognózy a hodnotí jejich spolehlivost. Scénáře možného vývoje se konstruují jak na globální, tak na regionální úrovni, což je samozřejmě pro případná adaptační investiční opatření podstatně důležitější a cennější.

Působením klimatických změn se mohou měnit mezní podmínky a obměňovat dynamika procesů v systému spolkových vodních cest. Myslitelné jsou například změny režimů odtoku, jejichž důsledkem by byly změněné objemy prohrábek. Globální projekce budoucího klimatu a vodohospodářské ukazatele (malá a velká voda, odtokové poměry, atd.) předpokládají zvýšení četnosti výskytu a intenzity hydrologických extrémních situací. Při bouřlivých přívalech, delších fázích s nízkými odtoky z vnitrozemí a při vzestupu hladiny moří by bylo možno očekávat zesílený transport mořských sedimentů po proudu do estuárů a ústí řek. Vzhledem k očekávaným četnějším extrémním událostem pro pevninu je možno počítat se zvýšeným transportem pevných látek z vnitrozemských toků do pobřežní oblasti. V rámci údržby námořních vodních cest je nutno vytvořit koncepce pro řízení jemnozrnných sedimentů. Dílčím aspektem je přitom omezení dodatečného přísunu živin s cílem zpomalení růstu řas. Přitom je nutno zjistit, do jaké míry se nalézají v sedimentech a bagrovaném materiálu algentoxiny.

U vnitrozemských vodních cest je závislost na klimatu rovněž velmi významná. Využití vnitrozemských splavných vodních cest do velké míry závisí na meteorologické a hydrologické situaci v povodí řek. Ty se mohou pod vlivem klimatických změn významně změnit.

Pro stav řeky jsou řídicí atmosférické procesy, jako jsou atmosférické srážky a vypařování, stejně jako terestrické mezní podmínky, to znamená příčný profil toku, spád, využití půdy, půdní vlastnosti a retenční síla krajiny.

Nejdůležitější veličinou pro využití vodních cest je charakter odtoku. Zásoba vody a její sezónní rozdělení ovlivňují plavební hloubky a tím nejen kapacitu jednotlivých vodních cest, nýbrž rovněž všechny relace (efekt „hrdla láhve“). Tuto skutečnost lze ilustrovat na přiloženém grafu. Proti sobě jsou vyneseny odhadnuté ekonomické ztráty v důsledku nízkého stavu vody při přepravě profilem vodočtu Kaub (Rýn) v letech 1986 a 2004 a počet dnů v roce s výškou



vody nižší, než 150 cm. Právě tento vodní stav znamená prahovou hodnotu pro výpočet „přirážky za nízkou vodu“, což je přirážka k ceně dopravy, kterou může dohodnout lodní dopravce jako dodavatel s jeho odběrateli jako součást přepravních smluv k vyrovnání rizika v obdobích nízké vody.

Je patrné, že funkčnost a rentabilita vodní dopravy primárně závisí na plavebních podmínkách, a tedy i průtocích. Některé modely klimatických změn ovšem předpokládají změny rozložení průtoků v roce. To souvisí s očekávaným důsledkem oteplování, kdy v horských oblastech se ve formě sněhu zadržují jen malé objemy vody. Tím se zruší „zimní“ tlumící účinek a odtokové režimy se změní - důsledkem budou vysoké zimní a nízké letní odtoky. Tuto tendenci již dnes uvádějí jednotlivá prováděná měření. Srovnávací výpočty prokázaly, že pro téměř všechny vypočtené budoucí střední hodnoty zimních odtoků platí přírůstek, pro letní odtoky je naproti tomu zaznamenáno snížení odtokových hodnot, což již bylo naměřeno na třech ze čtyř sledovaných vodočtů.

Kromě průtoků je pro splavnost vodních cest důležité i hospodaření se sedimenty a stav říčních koryt. Časově a prostorově rozsáhlé změny by měly vliv na plavební hloubky a na údržbu plavební dráhy, na její pracnost a cenu. Pokud by se v důsledku klimatických změn změnila morfologické vztahy na vnitrozemských vodních cestách, je nutné vyřešit, jaká adaptační opatření by se musela přijmout ke stabilizaci plavebních hloubek spolkových vodních cest. To vyžaduje především fundovaný odhad skutečné zranitelnosti dopravního systému lodní dopravy a vodních cest.

Závěrem nutno konstatovat, že publikace, vydaná Spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a rozvoje měst, prezentuje řadu otázek, přičemž na většinu z nich nedává dostatečně vyčerpávající odpovědi. Je to pochopitelné, protože i v samotném textu se pracuje s řadou modelů klimatických změn a jejich důsledků. Jednoznačné odpovědi prostě nejsou k dispozici. Jedno je však jisté: německé ministerstvo nečeká a snaží se včas reagovat na možné budoucí změny. A co je podstatné - reagovat tak, aby vodní doprava, jakožto ekologicky nejvhodnější dopravní způsob, mohla dobře a efektivně fungovat i v podmínkách klimatických změn. K tomu bude potřeba ještě mnoho a mnoho pozorování, bádání, modelování a také projektování – a to také německá publikace ve svých závěrech předpokládá.



# Valná hromada Sekce vodní dopravy

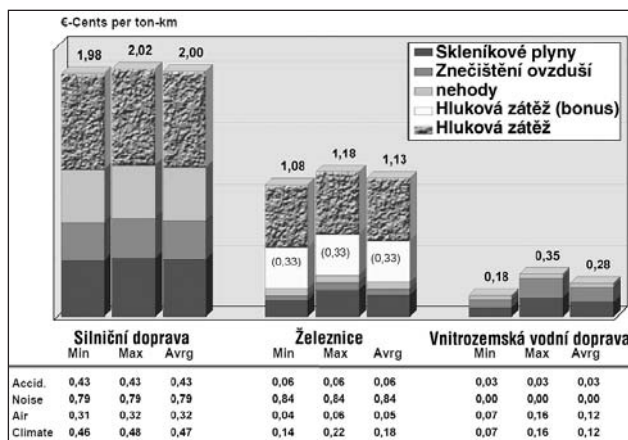
Ing. Jiří Aster, Sekce vodní dopravy, Svaz dopravy ČR

Valná hromada Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky se konala dne 17. února 2009. Valné hromadě předsedal předseda sekce Ing. Jiří Aster, který také přednesl výroční zprávu o činnosti sekce v minulém období.

Uplynulý rok byl pro Sekci vodní dopravy, jako odbornou část Svazu dopravy ČR, člena Svaz průmyslu a dopravy ČR, který je nejsilnějším podnikatelským svazem v České republice, ve znamení plnění usnesení z mimořádné a řádné valné hromady let 2007 a 2008. Těžiště těchto usnesení spočívalo ve snaze dosáhnout obratu v přístupu vlády k oboru vodní dopravy, ve snaze zabránit další devastaci a vytvořit podmínky umožňující rozvoj ekologicky nejvýhodnější terestrické dopravy.

## Přeshraniční plavba

Katastrofický stav vodní dopravy ČR v současnosti se ještě prohloubil díky blokování jakýchkoliv snah o zlepšení tohoto stavu. Tato skutečnost je v protikladu k probíhající renesanci vodní dopravy v Evropě jako prostředku pro zabránění dopravního kolapsu. Na české straně naopak dochází k destrukci tohoto ekologicky nejvýhodnějšího dopravního oboru. A jsou to právě ti, kteří mají plná ústa ekologie, kteří substituují různým ekonomickým zájmům, kteří vehementně brzdí jakýkoliv krok ke zlepšení kritického stavu vodní dopravy. Paradoxně právě v loňském roce po určitých peripetiích německá vláda zveřejnila studii PLANCO, kde vodní doprava v parametrech klimatických plynů, znečištění vzduchu, hluku a nehodovosti, speciálně na labské relaci, vykazuje trojnásobně lepší výsledky oproti železnici a téměř šestkrát lepší než silniční doprava.

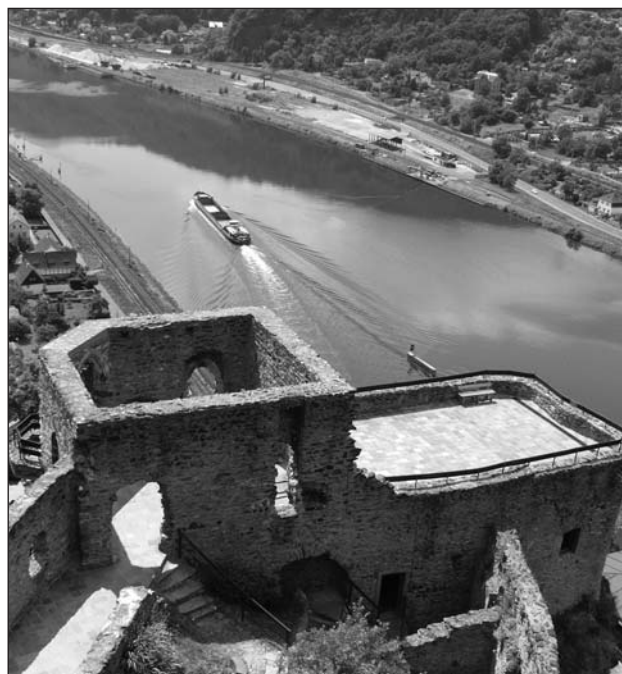


V koaliční smlouvě dnešní vlády stojí:

Za základní priority výstavby dopravní infrastruktury vláda pokládá potřebu propojení ČR s evropskou dopravní sítí, podporu rozvoje podnikání a dopravní obslužnosti v ČR a minimalizaci škodlivých vlivů na životní prostředí.

Vláda přizpůsobí záměry zvyšování plavebních parametrů na labské vodní cestě vývoji plavebních parametrů navazující vodní cesty v Německu a bude respektovat požadavky na ochranu přírody, k níž je ČR vázána legislativou Evropské unie.

Labe v návaznosti na evropské dopravní sítě je **jedinou spojnici po řece** České republiky k evropským námořním a vnitrozemským přístavům a ČR za stávajícího stavu se stává jediným vnitrozemským státem bez přístupu k těmto přístavům po splavném toku právě díky blokaci zlepšení poměrů na dolním Labi v rozporu s koaliční smlouvou a především v rozporu se smlouvou AGN, kterou ČR ratifikovala v roce 1996 a která stanovuje parametry vodní cesty v návaznosti na mezinárodní klasifikaci.



Nákladní loď na Labi pod hradem Střekov

Pokud se týká parametrů v Německu, pak v roce 2006 došlo k významnému posunu v přístupu k problematice labské vodní cesty na německé straně ze strany nové německé koaliční vlády po odchodu Strany zelených opětovným zahájením prací na zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku vodní cesty k březnu 2010. Spolková vláda deklarovala zcela jasně svůj záměr učinit z Labe schopnou vodní dopravní cestu a uvolnila značné finanční prostředky a na této cestě po celé trase probíhají rozsáhlé intenzivní obnovovací práce s cílem dosáhnout do roku 2010 garantovaný ponor plavidel 140 cm po dobu 345 dní v roce a 250 cm po dobu 180 dní. Ve vztahu k ČR to vláda SRN deklarovala ve společném memorandu s českou stranou, kde se na naší straně předpokládá postavení ekologického jezu spojeného s výrobou spolehlivé obnovitelné energie v Děčíně, který je co do parametrů plně kompatibilní s německým plánem zlepšování splavnosti Labe.

Po pěti letech stagnace na německé straně, způsobené minulou vládní garniturou, se Labe v Německu stává opět vodní cestou, která umožní levnou dopravu zboží na strategickém směru, kde se stále více schyluje k dopravnímu kolapsu vzhledem k enormním nárůstům doprav vyvolaným požadavky rychle se rozvíjející výměny zboží. I tento předpoklad koaliční smlouvy je tedy plněn.



Pokud se týká ochrany životního prostředí v souladu se zásadami Evropské unie byl projekt na české straně zpracován pod vedením skutečného ekologa, bohužel zřelého Ivana Dejerala, bývalého ministra životního prostředí, tak, že je maximálně šetrný k životnímu prostředí a díky rozsáhlým náhradním řešením dokonce kromě ekologické dopravy bude z tohoto projektu profitovat i fauna a flóra v labském údolí.

S tímto ekologickým přístupem k řešení otázky labsko-vltavské vodní cesty ostře kontrastuje postoj ministerstva životního prostředí, které kopíruje postupy a demagogickou ideologii velkého německého zeleného bratra.

**Ministr životního prostředí ihned po nástupu do funkce zakázal na základě formálních nedostatků výstavbu již schváleného stupně Přelouč, který měl zajistit prodloužení labské vodní cesty do důležité průmyslové aglomerace v Pardubicích. Ministerský předseda M. Topolánek mi to zdůvodnil tím, že nemá cenu prodlužovat vodní cestu, když není vyřešen úsek na dolním Labi. Jenže ministr životního prostředí ihned po nástupu do funkce a podepsání koaliční smlouvy interně nařídil zablokování výstavby jezu v Děčíně. Tak je od samého počátku porušována koaliční dohoda, kterou Zelení při vstupu do vlády podepsali.**

Pro ČR tradičně nejdůležitější námořní přístav Hamburk má roční nárůsty v oblasti kontejnerových doprav dvojciferné a přes stávající recesi se předpokládá do roku 2025 zdvojnásobení dopravy v západní Evropě. Již dnes dochází k obrovským problémům na straně Německa v železniční a silniční dopravě a proto Němci usilují o podstatnější zapojení ekologické vodní dopravy do návozu a odvozu zboží z tohoto přístavu a kopírují trend celé EU, která globálně podporuje vodní dopravu. V praxi to EU vyjadřuje vyhlášením programu NAIADES a aplikačního programu PLATINA, jako instrumentu finanční podpory výstavby vodních cest, přístavů, modernizace lodního parku, výchovy kádrů a zlepšování image tohoto dopravního oboru. V rámci energetické diverzifikace se uvažuje s dovozem černého uhlí pro české elektrárny a v souvislosti s plynovou krizí je aktuální i dovoz tekutého plynu, pro který je vodní doprava nejlepší i z hlediska bezpečnosti. To nelze stávající dopravní síť uskutečnit.

Pro Českou republiku má Labe **především nenahraditelný význam** ve skutečnosti, že pohyb plavidel je od časů Vídeňského kongresu, Versailleské smlouvy a Drážďanských plavebních akt svobodný. **Díky naznačené situaci nárůstu v dopravě v Evropě bude sílit tlak na zvyšování mýtného na silnici a na to bude okamžitě reagovat německá železnice zvyšováním tarifů za průvoz zboží. Česká ekonomika vytváří 70% HDP exportem a ceny dopravy na tomto nejdůležitějším dopravním koridoru vstupují do cen exportu i importu a jejich výše přímo ovlivňuje efektivnost české ekonomiky.** Naši politici by se měli poučit u Švýcarů, kteří jsou ve stejné pozici vnitrozemského státu a na rozdíl od ČR vnitrozemskou plavbu jako regulátora dopravních cen právě jeho nezávislost všemi dostupnými prostředky podporují.

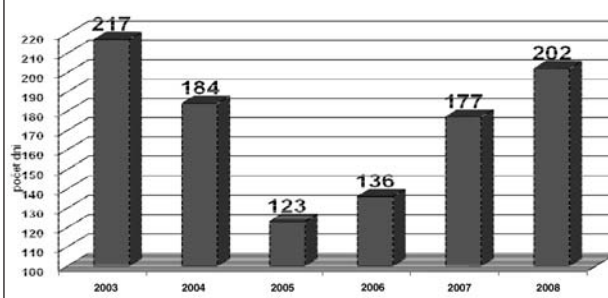
**O podpoře plavbě na Labi ze strany EU pro firmy podnikajícím ve vodní dopravě svědčí i přidělení jediného projektu pro vnitrozemskou vodní dopravu v EU v rámci programu MARCO POLO.** Bohužel i tento projekt, na němž participují česká i německá rejdářství a řada polabských přístavů od Magdeburku až po Mělník,

je ohrožen neplněním dohody o zlepšení plavebních podmínek a **může proto skončit fiaskem díky blokadě výstavby vodní cesty ze strany ministerstva životního prostředí.** Do nekonečna jsou omílány vesměs lživé argumenty ortodoxních odpůrců této dopravy, ať je to vysychání Labe, nízkoponorové lodě, kapacitní rezervy železnice, nezájem o přepravy na vodě atd. **Ve většině případů je to stejná demagogie, kterou 20 let slyšíme od extrémistických skupin ze SRN a po ztrátě politické půdy pod nohama v Německu se snaží tuto demagogii šířit prostřednictvím spřízněných politických kruhů v ČR.**

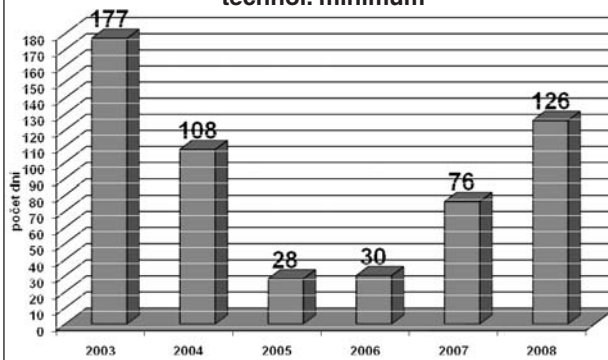
Rok 2008 byl pro provozovatele přeshraničních přeprav z hlediska splavnosti nedobudované labské vodní cesty **extrémně kritický.** Od 22. 6. 2008 nejvýznamnější rejdáři vyhlásili oficiální zastavení plavby a tento stav přetrvával až do konce ledna 2009.

**Současná situace infrastruktury vodní dopravy v ČR způsobuje, že rejdáři v průměru po 60% roku přepravují zboží se ztrátou nebo vůbec neplují. To má za následek prodej a šrotaci plavidel k sanování vzniklých ztrát.**

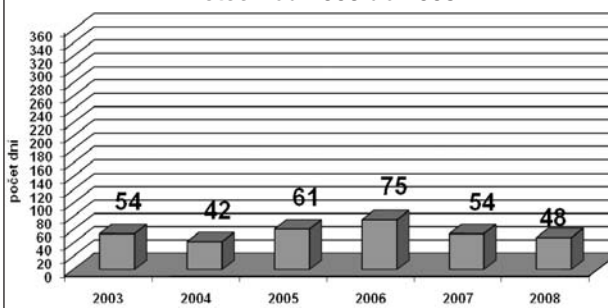
**Vývoj počtu dní s vodním stavem na vodočtu Ústí nad Labem pod 200 cm v letech 2003 až 2008**



**Vývoj počtu dní s vodním stavem na vodočtu Ústí nad Labem pod 170 cm v letech 2003 až 2008 - technol. minimum**

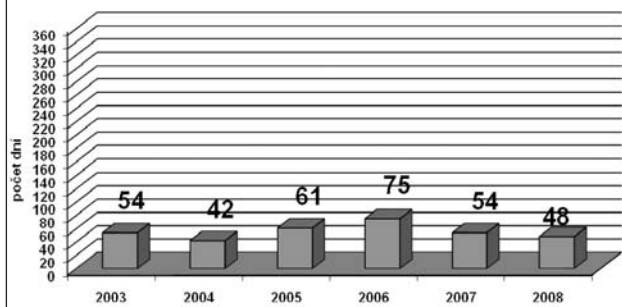


**Počet dní, kdy vodní cesty ČR splňují parametry vyplývající z mezinárodní dohody AGN v letech od 2003 do 2008**





**Počet dní, kdy vodní cesty ČR splňují parametry vyplývající z mezinárodní dohody AGN v letech od 2003 do 2008**

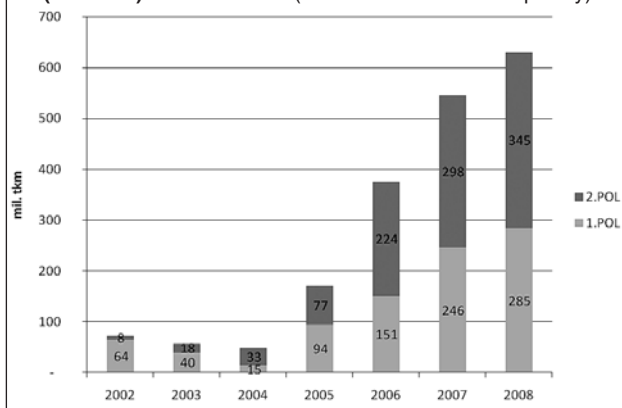


Kritická finanční situace rejdářů tak dlouhodobě neumožňuje investovat do zlepšování technického stavu plavidel. Rok 2008 díky extrémně dlouhému období zastavené plavby tuto situaci ještě zhoršil. Přestože ministerstvo dopravy konečně nastartovalo program „Modernizace plavidel“ v návaznosti na evropský program NAIADES, budou paradoxně rejdářům chybět zdroje na to, aby vyhlášený program mohli vůbec využít.

Protože získat cizí finanční zdroje v době ovlivněné světovou ekonomickou krizí pro segment vodní dopravy je téměř nemožné a možnost získat dostatečné množství finančních prostředků z vlastní činnosti ovlivněné kritickými plavebními podmínkami po víc jak polovinu roku je pouze iluzí. Proto Svaz dopravy ČR apeluje na vládu, aby se konečně začala zabývat vodní dopravou v ČR a vytvořila podmínky pro její zachování a možnost využít vyhlášený program.

**Ztrátové provozování plavidel v přeshraničních přepravách na labské vodní cestě vede české rejdáře k odklonu lodních kapacit do západní Evropy (pokud to ovšem technický stav plavidel umožňuje – řada plavidel byla stavěna pro „Labe“ a není je možné z důvodu technické způsobilosti provozovat jinde a zůstávají proto na Labi).**

**Nárůst výkonu českých plavidel nasazených v zahraničí v přepravách mimo území ČR (mil. tkm) Pramen: AVP (Asociace vnitrozemské plavby)**



Sekce vodní dopravy ve spolupráci s odborem plavby MD úspěšně projednala v Komisi EU notifikaci podpůrného programu pomoci rejdářům do vyřešení zlepšení splavnosti Labe.

Deklaratorní ujišťování ze strany MD ČR, že materiál ohledně problematiky vodní dopravy bude ve vládě projednán a vláda bude hledat mimořádný způsob finančního zajištění pro program „**Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010**“

v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26. 9. 2006, č.j. K (2006) 4215 ve věci „**Státní podpory č.N564/2005 – Česká republika**“, se bohužel do dnešního dne nenaplnilo. V roce 2007 byla problematika aplikace podpory na programu jednání vlády, ale bez jakéhokoliv zdůvodnění byl tento bod těsně před zahájením jednání vlády z programu stažen. **V roce 2008 bylo vládou České republiky usnesením ze dne 16. 1. 2008 č.49 uloženo ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a dalšími ministry a vládě předložit do 15. 3. 2008 návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice. Přestože byl materiál zpracován, nebyl ve vládě projednán.**

**Nejenže nebyl projednán, ale v tichosti se v Politice územního rozvoje, která byla součástí tohoto materiálu k projednání ve vládě, vytratila ochrana území pro budoucí evropský projekt dopravního vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Samozřejmě, že zdůvodnění pana Bursíka bylo v úrovni litaní o chráněných oblastech a devastaci přírody. Ve skutečnosti je za tím tlak na uskutečnění řady projektů na výstavbu především supermarketů a benzinových pump.**

Je asi na tomto místě zdůraznit to, co tito ideologové zásadně pomíjejí, totiž že kromě výše uvedené ekologické výhody vodní dopravy v minimální devastaci životního prostředí (PLANCO) se výstavba vodní dopravní cesty zásadně pozitivně odlišuje od ostatních doprav tím, že vodní cesta ať už umělý kanál nebo splavná řeka vždy zůstává součástí přírody, je krajinnotvorným prvkem, vždy je zázemím pro faunu a flóru, vytváří rekreační zázemí s obrovským rozvojevým potenciálem a od nepaměti přitahuje obyvatelstvo k budování sídel podél vodních cest. Oproti tomu silnice a železnice jsou navždy zničenou krajinou, kde panuje z pohledu přírody jen smrt, byť bez nich existence moderního státu není myslitelná. Právě tento příklad dokazuje demagogii zelené ideologie, která je v rozporu s filozofií udržitelného rozvoje, ochranou přírody a jen slouží prosazování ekonomických zájmů.

Ostudné je i vyřizování žádosti na MD o výpomoc při remorkáži na dolním Labi, kde stát měl možnost alespoň částečně vypomoci jako náhradu za to, co nedokázal za dvě desítky let prosadit ve zlepšení parametrů vodní cesty.

**Dvacetileté nechutné tahanice ohledně zlepšení parametrů vodní cesty, téměř desítky vládních usnesení, která se nikdy neplnila, neschopnost řešit** dlouhodobý kritický stav provozovatelů vodní dopravy a porušování zákona č.114/1995 sb. o vnitrozemské plavbě a porušování Evropské dohody o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu – AGN, arogance představitelů některých politiků, vyústily v uplatnění nároku na náhradu škody způsobené nesprávným úředním postupem státu podle § 14 odst.1 zákona č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem. Po marném uplynutí zákonné šestiměsíční lhůty pro mimosoudní řešení vyhocené kritické situace přistupují jednotliví provozovatelé k uplatnění nároků soudní cestou.

Předsednictvo Sekce, ve spolupráci s Advokátní kancelář JUDr. Aleše Pejchala a tiskovou manažerkou Irenou Válovou a v úzké spolupráci a koordinaci se Svazem dopravy ČR, pokračovalo v podáních o náhradu škody způsobené nesprávným úředním postupem státu podle § 14 odst. 1 zákona č. 82/1998 Sb., tj. podle zákona o odpovědnosti za škodu, způsobenou při výkonu veřejné moci, rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem, v platném znění.



#### Rekapitulace provedených kroků:

Dne 21. 12. 2007 pět českých rejdářů a majitelů přístavů uplatnilo na MD ČR nárok o náhradu škody ve smyslu již uvedeného zákona 82/1998 Sb., ale také ve smyslu čl. 36 odst. 3 Listiny základních práv a svobod. Jednalo se o ČSPL, a.s., ČSP. s.r.o., EVD-Sped, s.r.o., Jan Vinkler a Jiří Havelka s celkovou sumou škod 1,97 mld. za období let 2004 – 2006, protože zákon umožňuje uplatnit nárok pouze za tři roky zpětně.

Ve II. etapě u MD ČR uplatnily své nároky firmy ALMID s.r.o., Jiří Kopřiva a Antonín Dobiáš všichni dne 20. 10. 2008 a společnost Agropol Trading s.r.o dne 14. 1. 2008 v celkové částce II. etapy 92,97 mil. Kč. Celkem u MD ČR bylo dosud uplatněn nárok na 2,063 miliardy Kč.

Protože ve stanovené šestiměsíční lhůtě nebylo ze strany MD ČR nic řešeno, přikročily společnosti z I. etapy k podání žaloby na soud na Praze 1 a to ČSPL, a.s. 1. 8. 2008 o náhradu škody ve výši 1,8 miliardy Kč, EVD – SPED s.r.o., dne 23. 1. 2009 v částce 174,58 mil. Kč (škoda za jeden rok) a Jan Vinkler dne 20. 1. 2009 v částce 20 mil. Kč.

K prohloubení argumentů žalob předsednictvo sekce nechalo zpracovat znalecké posudky od soudních znalců a to:

- znalecký posudek stavu dopravně významných vodních cest v České republice z hlediska zajištění jejich provozuschopnosti v parametrech podle platných právních předpisů, jako podporu neexistence stabilní dopravní vodní cesty ve smyslu zákona

- znalecký posudek metodiky pro kvantifikaci škod způsobených neudržováním a nedobudováním vodních cest na Labi a Vltavě dle platné legislativy, jako podporu k předsednictvem vypracované a schválené metodice výpočtu a kalkulací škod.

Jak bylo již několikrát uvedeno, práce na přesné analýze a následném určení a shromáždění všech podkladů k podání trvaly déle než jeden rok a k následnému podání na soud rok další, včetně dalších finančních nákladů. Všechny podklady, všechny provedené kroky byly ze strany předsednictva sekce podrobně zkoumány, pečlivě zpracovány a připraveny, metodika kalkulace škod byla, jak již bylo uvedeno, ještě podpořena znaleckým posudkem, všechny uplatněné sumy u jednotlivých subjektů byly schváleny a přezkoumány interním účetním auditem. Předsednictvo sekce je toho názoru, že tento „zoufalý“ krok je posledním pro záchranu oboru pod českou vlajkou.

Znovu na tomto místě je vhodné připomenout v této souvislosti skutečnost, že za právo provozovat svobodně plavbu na Labi umírali naši legionáři za I. světové války a nechali si tuto výsadu zakotvit ve Versailleské smlouvě a musí se dnes obracet v hrobě, když vidí jak vlády tohoto státu s tímto dědictvím zacházejí.

Nicméně je třeba výslovně poděkovat všem poctivým úředníkům a politikům na všech úrovních a zároveň i opravdovým ekologům, kteří se nám snažili v našem úsilí o záchranu ekologické vodní dopravy pomáhat. Dík patří i přepravcům, kteří využívají vodní dopravu a nejlépe oceňují potenciál tohoto dopravního oboru.

Závěrem je třeba zdůraznit, že v důsledku této neutěšné situace v zahraničních přepravách a díky odchodu většiny lodního parku do zahraničí se do kritické situace dostávají **polabské přístavy** od Děčína až po Kolín a hrozí zánik této jedinečné trimodální infrastruktury, se svými veřejnými logistickými centry, která se jinak v pozemní formě český stát zatím marně snaží konstituovat.

### Vnitrostátní relace

V současné době je na území České republiky využíváno pro obchodní nákladní vodní dopravu cca 270 km kanalizované

vané vodní cesty v ceně asi 160 mld. Kč budované už od dob Rakouska-Uherska. Prezident nejprestižnějšího Mezinárodního plavebního sdružení PIANC, s více jak 120letou tradicí, při své návštěvě a prohlídce labsko-vltavské vodní cesty v roce 2007, při které neviděl téměř žádný plavební provoz, byl otřesen a prohlásil, že nikdy se nesetkal s tak jedinečným příkladem mrhání vybudovaným dopravním potenciálem jako v České republice.

Podnikání ve vodní nákladní dopravě na vnitrostátním úseku je dlouhodobě velmi obtížné a rok 2008 to opět plně potvrdil, bez pomoci státu v oblasti zlepšování vodních cest a pomoci při udržení vnitrostátních lodních kapacit v provozu je dlouhodobě neudržitelné a pro podnikatele stále více rizikovější.

Důvodem pro toto tvrzení jsou následující skutečnosti:

- přepravní podmínky jsou poměrně krátké v průměru kolem 90 km, tedy na těchto vzdálenostech je konkurence silniční dopravy velmi silná vzhledem k tomu, že vodní doprava má oproti automobilové dopravě v přepravním procesu dvě operace navíc, nakládku - vykládku,
- samotné přepravní relace jsou na takzvané kanalizované trati, kde zhruba na každých deset km je jeden plavební stupeň, pro vodohospodářské účely a rekreaci včetně chovu ryb je to velmi příznivé, pro nákladní plavbu to je však časově prodloužení přepravního procesu s poměrně velkým dopadem do provozních nákladů plavidel,
- dostupné komodity v současnosti jsou nízkotarifující vzhledem k tarifům automobilové dopravy (štěrkopísek, výkopová zemina z dopravních a jiných staveb, stavební odpady).

Za těchto podmínek je pak zcela zřejmé, že vodní dopravu na tomto úseku je nezbytné podpořit v těchto oblastech:

- udržovat vodní cestou v parametrech evropského významu, samotná vodní cesta pak musí mít shodné parametry na Labi a na Vltavě, umožňující plné využití nosnosti plavidel, tedy v současnosti 220 cm a při evropských parametrech 250 cm (ne-li 280cm),
- snižovat největší nákladovou položku na přepravu, tj. spotřebu paliva, která činí okolo 40 % v nákladech, a to formou oddaněné nafty, což činí kolem 50 % v ceně paliva – nafty,
- udržet co největší počet plavidel dlouhodobě v provozuschopném stavu, neboť za současného stavu nemohou provozovatelé plavidel nová plavidla ani s pomocí úvěru vůbec pořídit,
- zajistit obnovu motorových jednotek plavidel z programu NAIADES, neboť současné motorové jednotky jsou již za hranic životnosti, přestaly se vyrábět a náhradní díly jsou již z částí nebo dokonce zcela rozebrány.

Vnitrostátní vodní nákladní doprava může však počítat od letošního roku s lepší šancí v získávání přeprav a tedy s lepší konkurenceschopností vůči automobilové nákladní dopravě. V závěru roku 2008 se podařilo opětovně prosazení používání oddaněné nafty pro nákladní vodní dopravu, což jistě přispěje k pozvolnému návratu části přeprav z automobilové dopravy na vodní dopravu a umožní se tak zapojení do odvozu výkopků vodní dopravou z centrální části Prahy a současně i dovozu štěrkopísků pro stavební účely do Prahy. Rovněž byl přijat a rozvíjí se program modernizace plavidel a hlavně motorových jednotek, což by při vhodném nastavení parametrů umožnilo prodloužení životnosti plavidel.

Také se zahájila příprava úpravy Chvatěrubské úžiny, odstranění velmi obtížného místa pro nákladní vodní dopravu na Vltavě za současného využití těchto úprav jako protipovodňového opatření na Vltavě.

Je tedy nutné vidět, že při minimálním poskytnutí šancí vodní nákladní dopravě ve vnitrostátních relacích se může zlepšit situace na přepravním trhu ve prospěch vodní



dopravy a na oplátku pomůže vodní doprava výrazně zlepšit situaci ve zlepšování životního prostředí velkých městských aglomerací a i v celé České kotlině.

## Rekreační plavba

V této oblasti je třeba zaznamenat lepší vývoj než u dopravy nákladní. V osobní dopravě dochází k rozvoji plavby na Vltavě i s některými negativními dopady – např. stání na levém břehu v Praze, který má být základem „regulace“ podnikání na Vltavě v Praze. Z pozitivních akcí lze uvést částečné splavnění Batova kanálu a dalšího pokračování prodloužení splavného úseku, zahajuje se splavnění Vltavy Týn – České Budějovice, rozjela se rekreační doprava v Litoměřicích, funguje řada plavidel na vodních nádržích v ČR. Stále více do ČR zajíždí velké kabinové lodě, ale i ony mají problémy v době nízkých vodních stavů na českém úseku. V Děčíně právě kvůli neřešení splavnosti dolního Labe znovu ztroskotal pokus o obnovení rekreační plavby.

Pozitivně lze hodnotit výstavbu marín a přístavacích míst na Labi a Vltavě pro rozvoj individuální vodní turistiky, ale právě zanedbanost či jednoúčelovost infrastruktury vodní cesty stále tvoří podstatnou část vnitřního dluhu vodní infrastruktury vůči osobní a rekreační plavbě.

Právě alespoň na částečném rozvoji rekreační plavby lze názorně dokázat licoměrnost falešných ekologů, kdy je bez větších problémů povolována výstavba tam, kde nehrozí konkurence v přepravě nákladů.

## Závěrem

bylo zdůrazněno, že pro zachování nejekologičtějšího dopravního oboru - vodní dopravy je potřebné podniknout urychleně následující kroky:

1. Použít všechny nástroje k tomu, aby stát začal po patnácti letech dodržovat své vlastní zákony a zákonem definované parametry vodních cest, za kterých vodní dopravci obdrželi koncese. Vyčerpát všechny možnosti vedoucí k zastavení porušování zákona 114/1995 o vnitrozemské plavbě jakožto i mezinárodní úmluvy AGN ze strany českého státu. Zastavit pokračující zvy-

šování škod způsobované vodním dopravcům státem, tyto škody spočtené podle metodiky činí jednu miliardu ročně. Znamená to zejména uvést do souladu se zákonem plavební podmínky na kritickém úseku Ústí nad Labem – státní hranice a prodloužit splavnou vodní cestu do Pardubic v souladu s mezinárodní úmluvou AGN. Tím také realizovat český závazek společného memoranda ČR a SRN, podle kterého se německá strana zavázala do roku 2010 dosáhnout na jejich úseku garantovaný ponor 140 cm po dobu 345 dní v roce, a na české straně měl být vybudován jez v Děčíně. Zatímco v SRN je závazek plněn a práce na tomto záměru pokračují s termínem dokončení v roce 2010, práce na české straně jsou zablokovány.

2. Okamžitě aplikovat „Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010“ v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26. 9. 2006.
3. Pro nastartovaný program modernizace hledat model umožňující rejdařům vzhledem ke kritické situaci čerpat prostředky EU zajištěním odpovídajícího akceptovatelného spolufinancování v ČR. (Např. státní garance na poskytnutí účelového úvěru).
4. Usilovat o dohodu pro zachování remorkážní služby – zadokolesovým remorkérem na dolním Labi. Je třeba připomenout, že remorkážní služba je sekundárně vyvolaná nedostatečností vodní cesty a navíc ji ve většině případů nařizují i plavební předpisy. Pokud by měla vodní cesta parametry dle AGN, nebyla by remorkáž potřebná. Provozovatel zde tak na své náklady a náklady rejdařů supluje neschopnost státní správy plnit platnou legislativu. Nutno zpracovat krizové dopady na přístavy a obslužnost plavidel pro případ, že by remorkážní služba přestala být zajišťována (plavidlo Beskydy odstaveno z provozu, nebo prodáno).
5. Usilovat o zachování územní ochrany spojení D-O-L v souladu s plány Evropské unie.
6. Postupně dobudovat infrastrukturu vodní cesty pro osobní a rekreační plavbu, zázemí, přístavy se zázemím – čerpání PHM, odpadové hospodářství, odběr pitné vody, sociální zařízení.



Kajutová osobní loď Clara Schumann v Děčíně



**“Tam kde teče voda k moři,  
aniž by nesla náklad,  
tam se stala národohospodářská chyba.”**  
*Citát z roku 1869*

## USNESENÍ

### Valné hromady Sekce vodní dopravy konané dne 17. 2. 2009.

Valná hromada členské základny Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR (SVD SD ČR) při Svazu průmyslu a dopravy ČR na svém zasedání v řádném termínu přijala toto usnesení:

#### **Valná hromada SVD SD ČR**

##### **1. bere na vědomí**

- 1.1. zprávu předsednictva sekce
- 1.2. diskusní příspěvky členů valné hromady
- 1.3. nové členy sekce

##### **2. schvaluje**

- 2.4. zprávu přednesenou předsedou předsednictva
- 2.5. přednesené závěry této zprávy
- 2.6. dosavadní kroky předsednictva SVD konané k uplatnění škody ze stavu vodních cest v ČR
- 2.7. dosavadní kroky předsednictva Sekce ve smyslu usnesení VH ze 23. 6. 2008
- 2.8. přijetí nových členů do SVD a to firmy Antonín Dobiáš a Jiří Kučera.

##### **3. vyzývá** zbývající členskou základnu k využití zpracovaných podkladů, tj. Metodiky a Analýzy k uplatnění škod podle těchto dokumentů na MD ČR a následování uplatnění škod plynoucích z nesprávného úředního postupu státu

##### **4. ukládá** předsednictvu ve smyslu tohoto Usnesení pomáhat při realizaci dalšího uplatnění škod v podnikání v oboru vodní dopravy ev. i cestou soudních žalob a dále realizovat závěry Zprávy předsednictva zejména **pokračovat v plnění bodů z minulého VH a to:**

- 4.1. Prosadit do doby zajištění zlepšení plavebních podmínek v přeshraničních přepravách automatickou aplikací programu pomoci podnikatelům ve vodní dopravě, včetně přístavů, zohledňující i úplně zastavenou plavbu, včetně odpovídajícího finančního zajištění v příslušné kapitole Odboru plavby MD ČR.
- 4.2. Zahájit realizaci národních programů umožňující modernizaci plavidel, včetně remotorizace navazující na podpůrné programy EU a zajistit příslušné finanční zdroje.
- 4.3. Usilovat o prohlášení Labe v úseku Ústí nad Labem - Magdeburk za úzké místo v evropské infrastruktuře a začlenění do prioritních projektů TEN - T. Získat konečné rozhodnutí vlády ke zlepšení plavebních podmínek na úseku Ústí nad Labem – státní hranice, dokončit splavnění Labe do Pardubic, dokončit kanalizovaný úsek labsko-vltavské vodní cesty.
- 4.4. sPokračovat v nastoupené medializaci oboru vodní dopravy ve smyslu schválené koncepce a usnesení z VH SVD SD ČR.

##### **a nových úkolů**

- 4.5. Pro nastartovaný program modernizace hledat model umožňující rejdářům čerpat prostředky EU a ČR. (Např. státní garance na poskytnutí účelového úvěru.)
- 4.6. Usilovat o dohodu s MD ČR pro zachování remorkážní služby – zadokolesovým remorkérem na dolním Labi do doby výstavby stupňů na Dolním Labi.
- 4.7. Usilovat o zachování územní ochrany spojení D-O-L v souladu s plány EU včetně zařazení do PÚR 2009.
- 4.8. Postupně dobudovat infrastrukturu vodní cesty pro osobní a rekreační plavbu, zázemí, přístavy se zázemím – PHM, odpadové hospodářství, pitná voda, WC, sprchy, do RIS zahrnout aktuální mapové podklady vodních cest na území ČR, vč. stávající i uvažované výstavby infrastruktury vodní dopravní cesty atd.
- 4.9. Zpracovat právní analýzu na téma odpovědnosti státu za údržbu vodních cest a veřejných přístavů v zimním období.



## Zápis

z informativní schůzky týkající se **vodní dopravy**, konané dne 18. 2. 2009 v 15,00 hod.,  
v sídle Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, Ostrava 9, Výstavní 8.

Přítomni: Ing. Pavel Bartoš - viceprezident HKČR a předseda KHKMSK  
Ing. Miroslav Fabian - gen. ředitel Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje  
Ing. Josef Podzimek - předseda správní rady o.p.s. Plavba a vodní cesty  
Ing. Pavel Neset, CSc., Ing. Ivan Hošek – členové Výboru Sdružení Porta Moravica  
Ing. Jaromír Šlachta, ved. odborné skupiny ČPVŠ,  
Ing. Jiří Obračaj, Ing. Tobola - České plavební a vodocestné sdružení.

Účastníci schůzky se v rámci svých možností informovali navzájem o současném a budoucím stavu a významu vodních cest (=víceúčelových vodních koridorů) v regionech Česka, ve vztahu k perspektivě vodní cesty Dunaj-Odra-Labe a pohledu na vodní cesty v celé EU. Hovořilo se o možných iniciativách či jednáních v dané věci na různých veřejnoprávních úrovních v rámci Moravskoslezského kraje.

Plavba a vodní cesty o.p.s. ve spolupráci se SPM vypracovalo pro jednání Podvýboru pro dopravu v Parlamentu ČR původní informaci s názvem „Vodní koridor D-O-L: Projekt stále potřebnější“ (viz příloha časopisu Vodní cesty a plavba č.1/2009), kterou lze použít jako aktuální materiál pro jednání v MSK.

V MSK, s ohledem na skutečnost, že *přípravu splavnění řeky Odry se nepodařilo urychlit ani v rámci protipovodňových opatření po roce 1997, doporučuje situaci aktualizovat např. ve vztahu k platnému česko-polskému Memorandu z 12.3.2000* (citováno ze závěrů konference TRANSPORT 2007 a 2008) a dalším okolnostem, vyplývajících z PÚR 2008, současné hospodářské recese aj.

Splavnění řeky Odry (která je zařazena mezi významné vodní toky dopravně využitelné) a připojení MSK vodní dopravou na přímořské přístavy, by zajistilo větší atraktivnost regionu, zvýšilo trvale zaměstnanost (a to nejen v průmyslových a logistických centrech, ale i na trase koridoru), zvýšilo jeho tranzitní a exportní možnosti (zejména nadrozměrných výrobků), snížilo zátěž od silniční kamionové přepravy (zefektivnily by se celkově náklady na dopravu) atd.

Urychlení přípravy a stavby první (1b) etapy vodního koridoru D-O-L přinese:

- vznik pracovních příležitostí při stavbě a následně provozu
- zajištění protipovodňové ochrany
- komplexní propojení průmyslových zón a logistických center na kontejnerovou dopravu
- ekologické činnosti – revitalizace břehů a ramen řek, pobřežních zón (znovu se objeví v biotopech např. tetřívky obecné, čolek hranatý a jiná fauna a flora).

Zároveň by byl MSK napojen na strategický projekt vodního koridoru D-O-L, umožňující, mimo dopravu, regulaci vodního režimu, protipovodňovou ochranu, využití vodní energie včetně regulačních možností energetické soustavy, posílení územního systému ekologické stability novými či obnovenými biotopy, bydlení u vody, rybolov, až po sportovní a rekreační využití.

**V současné době opět sílí vůči budoucnosti vodního koridoru D-O-L neuvážené snahy o jeho vypuštění z Politiky územního rozvoje České republiky 2008, dokumentu Ministerstva pro místní rozvoj** (viz článek 125 VD3: Návrh-pracovní znění z června 2008 a Návrh z prosince 2008), což dokladují i výroky pana ministra Bursíka v pořadu televize Prima Partie...dne 8.2.2008 ve 13 h.(viz příloha zápisu).

### ZÁVĚR:

Je nejvýše vhodné a aktuální ve správních činnostech MSK:

- uplatňovat dostatečnou územní ochranu vodního koridoru D-O-L, včetně jeho dalšího udržení a zapracování i v PÚR 2008, a to tak, aby územní ochrana koridoru D-O-L byla i nadále chráněna usnesením Vlády ČR
- urychlit přípravu výstavby první (1b) etapy D-O-L k napojení ČR na Odru
- s ohledem na zaměstnanost a možnost čerpat až 85% investic na evropské úrovni, urychlit zahájení prací na žádosti o dotaci z Fondu soudržnosti EU tak, aby stavba vodního koridoru D-O-L mohla být zahájena po roce 2013, což je ale podmíněno projekčními pracemi na stanovené konečné variantě vodního koridoru D-O-L
- využít zákonnou iniciativu MSK, která by stanovila, že práce a stavby pro vodní dopravu jsou ve veřejném zájmu a navazují na již provedené stavby (stabilizovaná trasa řeky Odry vč. jezů Svinov a Přívoz a trasa dálnice D1)
- zabývat se neprodleně územně koordinačními studii, která by posunula přípravu splavnění o krok dále – přiblížení ke konečné variantě obchvatů hraničních meandrů Odry a napojení Dolní Lutyně ve spolupráci s polskou stranou a využití navazujících řek na rekreační a sportovní využití.

Zapsal: Ing. Hošek, v.r.  
na místě samém, dne 18.2.2009



Dovolujeme si Vás pozvat  
na uvedení knihy do společnosti

**KŘIŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ**  
VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE  
JAROSLAV KUBEC | JOSEF PODZIMEK

**MEETING OF THREE SEAS**  
WATER CORRIDOR DANUBE-ODER-ELBE

- úvodní slovo pronesou spisovatel Jiří Stránský a prof. Ing. Petr Moos, CSc., děkan dopravní fakulty ČVUT Praha
- na zvonkohru zahraje Petr Rudolf Manoušek

Zároveň bude vernisáž výstavy „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“, kterou zahájí ak. sochař Kurt Gebauer.

*Těšíme se na setkání 31. 10. 2007 v 18:00 hod. v 10. patře Jindřichské věže v Praze 1.*

PLAVBA \*\*\*  
A VODNÍ CESTY

# Čtyři zastavení putovní výstavy

Sdružení Porta Moravica ve spolupráci se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje a Krajskou hospodářskou komorou Moravskoslezského kraje pořádají výstavu

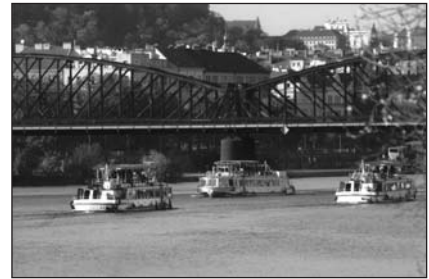
**KŘIŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ**  
VODNÍ KORIDOR DUNAJ - ODRA - LABE

na kterou si Vás dovoluují pozvat.

Výstava se koná ve dnech 4. až 29. února 2008 v Galerii Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava, Ostrava-Poruba, ulice 17. listopadu 15.

Na vernisáži Vás přivítají Ing. Miroslav Fabian, generální ředitel Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a Ing. Pavel Bartoň, předseda představenstva Krajské hospodářské komory Moravskoslezského kraje. Úvodní slovo k výstavě pronese Ing. Jaroslav Kubeč, CSc., předseda Sdružení Porta Moravica.

*Těšíme se na setkání v pondělí 4. února 2008 v 16 hodin.*



## KŘIŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ



## vodní koridor DUNAJ ODRA LABE

*pozvánka*

Jihomoravský kraj a Fakulta stavební VUT v Brně ve spolupráci s o.p.s. Plavba a vodní cesty si Vás dovoluují pozvat na slavnostní setkání k putovní výstavě věnované vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe

- úvodní slovo pronese první náměstek hejmana Jihomoravského kraje Ing. Milan Vencelík
- dále promluví děkan stavební fakulty VUT v Brně, prof. RNDr. Ing. Petr Stěpánek, CSc.,
- odborný výklad k výstavě přednesou Ing. Jaroslav Kubeč, CSc. a Ing. Josef Podzimek

Slavnostní setkání se uskuteční v přední vstupní hale budovy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo náměstí 3/5, Brno.

*Těšíme se na setkání 18. 9. 2008 v 11.00 hod. (v první přetáčce jednání Zastupitelstva JMK)*

Expozice potrvá do 31. 10. 2008

PLAVBA \*\*\*  
A VODNÍ CESTY

*pozvánka*

Statutární město Přerov, Vysoká škola logistiky o.p.s., Hospodářská komora okresu Přerov a Státní plavební správa ve spolupráci s Plavba a vodní cesty o.p.s. si Vás dovoluují pozvat na slavnostní zahájení putovní výstavy věnované vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe

- úvodní slovo pronese primátor statutárního města Přerova Ing. Jiří Lajtoch
- dále promluví rektor Vysoké školy logistiky o.p.s. JUDr. Ivan Barančík a ředitel Státní plavební správy Ing. Luděk Čidlna
- odborný výklad k výstavě a navazující konferenci přednesou Ing. Jaroslav Kubeč, CSc. a Ing. Josef Podzimek

Slavnostní setkání se uskuteční 16. 4. 2009 v 15.00 hod. v Městském informačním centru Přerov, Kratochvílova 14, Přerov.

Na vernisáži naváže konference v 16.00 hod. v aule Vysoké školy logistiky o.p.s., Palackého 1381/25, Přerov

Expozice potrvá do 31. 8. 2009

PLAVBA \*\*\*  
A VODNÍ CESTY

říjen 2007 – leden 2008

**PRAHA**

únor - duben 2008

**OSTRAVA**

červenec – září 2008

**BRNO**

duben - srpen 2009

**PŘEROV**

## Létající profesor

S panem, ještě docentem, Ing. Miroslavem Raudenským jsem se seznámil při příležitosti leteckého fotografování povodní na Moravě v roce 1997. Získal jsem od něho perfektní fotografie této stoleté povodně pro náš časopis *Vodní cesty a plavba*. Později jsem se ho ptal, jak on, docent z Vysoké školy technické v Brně, se dostal k pilotování letadla. Odpověděl: „Pokud vím, pane inženýre, tak jste léta pracoval s mým otcem při modernizaci labsko-vltavské vodní cesty a musíte proto vědět, že jeho vášní bylo stavět radiem řízené letecké modely. Snažil jsem se, jako každý syn, svého otce napodobit a protože se mi to nedařilo, tak jsem si udělal pilotní zkoušky a létám se skutečnými letadly.“ Toto vysvětlení mne nadchlo.

V té době jsem psal knížku „Stověžatá Praha – věž Jindřišská – věž ve věži“ a pan docent, který to věděl, své vyprávění končil nabídkou: „Jak Vás poznávám, jste stejný blázen jako já, nechcete nafotit těch sto pražských věží z letadla?“ Nebylo o čem mluvit a tak vzniklo naše „létací přátelství“. Pan docent pilotuje a fotografuje a já jenom fotografuji a poznávám krásy měst, řek a vodních děl z nebe ale také zajímavé pohledy na stavby a technologické celky firem Seskupení Podzimek.

Když jsme poprvé s mou ženou Hanou usedli do malého sportovního letadla, zeptal jsem se pilota: „To je ta Cessna, co se v ní zabil Ted Kennedy?“ Odpověď mne zarazila: „Ne, ten měl lepší.“ Trochu jsem přestal mluvit a rozhlížel jsem se, až jsem se ještě jednou zvědavě zeptal: Kde máme padáky?“ Odpověď zněla: „A k čemu by nám byly?“ Dál jsem se neptal a sledoval jsem, jak pan docent – pilot – bravurně vystoupal a začal jsem mu věřit a přestal se bát.

Létali jsme pak spolu nad Prahou, Labem, Odrou a Dunajem. Jeho zásluhou si můžete prohlížet překrásné letecké fotografie v knize „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“. Poprvé tak vznikl „letecký“ cestopis po trase tohoto evropského projektu, poprvé jsem, jsme, jste si mohli prohlédnout „z nebe“ trasu Dunaj-Odra-Labe i tyto řeky z našeho území až do jejich ústí do moře Černého, Baltického i Severního. Vznikl tak krásný vztah, který navázal na velké přátelství s otcem pana docenta – dipl. tech. Josefem Raudenským, šéfkonstruktérem ČKD Blansko. Otec Raudenský velmi významně pomohl při konstrukci a realizaci moderních jezových konstrukcí, uzávěrů plavebních komor a dalších modernizačních prvků na labsko-vltavské vodní cestě, které dodnes u nás ani v zahraničí nebyly překonány, a syn Raudenský významně pomáhá při propagaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Toto mé povídání mohu ukončit konstatováním, že fotografie o povodních na Moravě v roce 1997 i fotku Přerova na titulu našeho časopisu *Vodní cesty a plavba* č. 1/2009 mi poskytl již pan profesor Ing. Miroslav Raudenský. Blahopřeji k profesuře a přeji si ještě mnoho společných letů, nejlépe již nad hotovými úseky vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

**Josef Podzimek**



Starty na „cesty k mořím“ se odehrávaly zpravidla na brněnském letišti. Zleva: Miroslav Raudenský, pilot a fotograf, Josef Podzimek, fotograf a Jaroslav Kubec, navigátor a fotograf.



## Prof. ing. Miroslav Raudenský, CSc.

Je profesorem v Laboratoři přenosu tepla a proudění na Fakultě strojního inženýrství VUT v Brně. Narodil se 27. ledna 1957 v Brně. Po studiu na Střední průmyslové škole v Jedovnicích (1971-1975) pokračoval ve studiu na Strojní fakultě VUT v Brně, specializace Automatizované systémy řízení (1975-1981). V letech 1981-1982 pracoval ve Výzkumném ústavu energetických strojů, Brno. Od roku 1982 pokračoval ve studiu vědecké aspirantury na katedře termomechaniky a jaderné energetiky Strojní fakulty. Od roku byl 1983 zaměstnán jako odborný pracovník na VUT v Brně. Od roku 1985 pak jako odborný asistent na VUT v Brně. V roce 1992 absolvoval atestaci IIa a v roce 1995 mu byl po habilitačním řízení udělen titul docent v oboru mechanika

### Odborné zaměření

Teoretické práce v oblasti inverzních tepelných úloh pro výpočet okrajových podmínek z měření teplot v tělese. Rozvoj klasických minimalizačních přístupů k inverzním úlohám vedení tepla a vývoj nových metod s využitím umělé inteligence (genetické algoritmy a neuronové sítě).

Práce v oblasti studia mechanických vlastností ocelí v polotekutém stavu. Zejména laboratorní experimenty pro stanovení přetvárných odporů ocelí při různém podílu tuhé a kapalné fáze.

Vývoj a optimalizace chladicích systémů používaných především při válcování za tepla. V této oblasti vývoj a experimentální studium chlazení hutních válců a chlazení válcovaného materiálu.

Experimentální studium chlazení při kontinuálním lití ocelí a hliníku. Optimalizace systémů sekundárního chlazení využívajících jedno a dvoufázové trysky.

Rozvoj teorie ostríku okují na základě numerických modelů a laboratorních experimentů prováděných v Laboratoři přenosu tepla a proudění Strojní fakulty VUT v Brně.

### Publikační činnost

37 publikací v časopisech, 75 příspěvků na konferencích, 100 výzkumných zpráv, 3 patenty

### Letecká činnost a fotografování

V létání začínal na bezmotorovém rovale, pak s kolegou z laboratoře postavili padákovou trojkolku s motorem Trabant a vývoj a letecké kvalifikace šly dál přes ultralajty ke sportovním letadlům a nyní létá jako obchodní pilot a instruktor.

Zajímavé letecké akce: ultralehkým letounem Sova do Skandinávie za severní polární kruh, a týmž letadlem přes Středoziemní moře do Egypta. Tříkrát expedice do Afriky s přeletem Sahary, přeletem rovníkových pralesů a celkovou délkou asi 40 tisíc km.

Spolu s Prof. Druckmüllerem létání a focení v národních parcích na jihozápadě USA (snímky vydány na CD Birds Eyes View of the USA v nakladatelství Litera) Rozsáhlé soubory snímků českých podniků pro pojišťovny. Letecké snímkování při povodních v roce 1997 a 2002, ze kterého vznikla obrazová publikace Povodně 2002. Pro zájemce o povodně je možné najít kompletní databázi leteckých snímků na [www.povodnefoto.cz](http://www.povodnefoto.cz).



Miroslav Raudenský (v popředí vpravo) v Mekce všech pilotů na letišti na Cap Juby (Tarfaya) v jižním Maroku, v pozadí stále stojící dům, který tam postavil nejslavnější letecký vypravěč Antoine de Saint-Exupéry

# Život není takový - je úplně jiný (33)

Ing. Josef Podzimek

viz barevná příloha

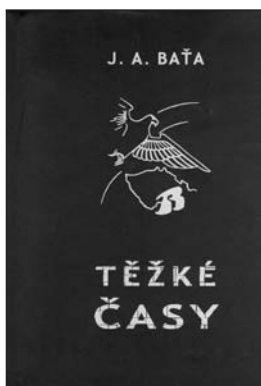
Odklad - zloděj času.  
Tomáš Baťa

Pravdy jsou vždy dvě,  
ale jedna z nich je lež.  
Rudolf Fabry

## Těžké časy

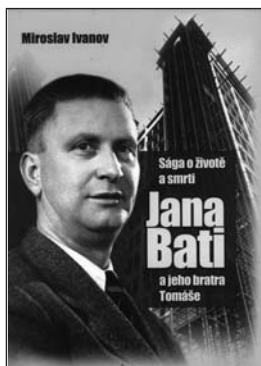
Název tohoto povídání jsem si vypůjčil z názvu knihy J. A. Bati, která vyšla teprve v roce 2008. Dále jsem čerpal z knihy Sága o životě a smrti Jana Bati a jeho bratra Tomáše od Miroslava Ivanova, jehož hlavní cenu v kategorii produkce literatury faktů za poslední tři roky jsme s Ing. Jaroslavem Kubecem CSc. obdrželi 25. 4. 2008 za knihu „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj – Odra – Labe“.

Je to neuvěřitelná shoda náhod, která mi umožňuje konfrontovat názory této mimořádné osobnosti první Československé republiky s názory významných osobností druhé Československé republiky a s názory „velikánů“ první České republiky. Toto porovnání názorů je o to zajímavější, že se jedná o dva postoje nejenom v rozmezí 40 let, ale, a to hlavně, v období **dvou hospodářských krizí.**



Jan Antonín Baťa:

„Vážím si Angličanů, Němců, Francouzů, Američanů, každého pořádného národa na světě. Ale nijak se necítím horším nežli kterýkoliv z nich a nevidím důvodu, proč by měl československý lid vypadat před světem jako hlupák, který je neschopen vyřídit si vlastní věci... Dálkové silnice, železnice, dopravní kanály – to jsou ty technické prostředky československého sjednocení. Podívejme se, co jsme v tom udělali za dvacet let republiky!“



## Vodních cest nemáme

Mezi Volhou a Rýnem není jiné krásné příležitosti spojit vodním průplavem 100 miliónů lidí na sever se 100 miliony na jih od našeho státu jako máme my. Náš stát má v tom klíčové postavení.

**Bud'to toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopití tuto nutnost znamená vydávati se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.“**

V té době nechal J. A. Baťa ve Zlínských filmových ateliérech natočit vynikající film o průplavu Dunaj – Odra – Labe s názvem Přístav v srdci Evropy. Velmi názorně zde ukazuje, jak je československé hospodářství znevýhodněno, že nemáme přímý nebo kvalitní vodní cestou nepřímý přístup k moři.

Zároveň zde, stejně jako v knize Budujeme stát pro 40 000 000 lidí připomíná, že držíme klíč k Evropě prostřednictvím průplavu Dunaj – Odra - Labe.



Přeskočme druhou světovou válku i období reálného socialismu a zastavme se v roce 1992, kdy Krátký film Praha natočil druhý nejlepší film s touto tematikou pod názvem „Jak si lidé plují“. Text napsal a hovoří svým nezapomenutelným hlasem spisovatel a ochránce přírody František Nepil. K tomuto filmu je třeba připomenout, že to byl první zakázaný film po sametové revoluci. Měl se totiž promítat na Ekofilmu v Ostravě, v jehož čele stál tehdejší ministr životního prostředí Dr. Bedřich Moldan. Ten svou záštitu nad festivalem podmínil zákazem promítání tohoto filmu o průplavu Dunaj – Odra - Labe, což organizátoři splnili. Od té doby vím, že film je opravdu dobrý. Před napsáním scénáře mi František řekl: „To je těžký, Tebe mám rád, ale rád mám i Pepíka Velka (zakladatele ekologického hnutí Brontosaurus – pozn. red.) a vy každý říkáte něco jiného. Já si to musím ještě promyslet.“ Za rok František přišel a navázal na náš předchozí rozhovor. „Už to vím, pravdu máš Ty, já ti ten film udělám“.

Vznikl tak nejlepší film o průplavu Dunaj – Odra - Labe všech dob. (Můžete si ho přehrát i dnes, neboť je ve formě DVD součástí knihy: Křižovatka tří moří – vodní koridor D-O-L). Nebyl by to ale František, aby film nebyl plný procítěnosti k přírodě a naší vlasti. Proto stojí za zmínku dvě citace z tohoto filmového skvostu:



„Dálnice a železniční tratě, jistě, zvykneme si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou jízvou v krajině, průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou, jízvou jsou jen po dobu stavby, jakmile průplav začne fungovat jeho okolí se zazelená a stane se zdobnou součástí kraje a nikoliv jeho šrámem, je obohacením života, je rozhojněním přírody.“



Jak příkře s ním kontrastuje agresivní postoj ekologického aktivisty Jana Zemana z Olomouce:

„Je zřejmé, že případná výstavba kanálu D-O-L by způsobila rozsáhlé, nenapravitelné škody na přírodě i krajině, byť v rozhodující míře by šlo o krajinu jen se základním stupněm ochrany... Z výše uvedeného je zřejmé, že případná výstavba kanálu D-O-L by vyvolala jednu z největších ekologických katastrof na našem území, údajně druhou největší, ihned po zničení regionu Podkrušnohorské pánve a Krušných hor intenzivní těžbou a spalováním hnědého uhlí.“

Ale dejme ještě slovo opravdovému ochránci přírody Františkovi Nepilovi, doplněné několika pohledy na umělou vodní cestu, kterou osobně navštívil.

„Vodní cesta Rýn – Mohan - Dunaj je nejenom monumentem moderní techniky, ale i památkem spolupráce mezi dvěma tábory, které mají k sobě stejný vztah jako Shakespeareovi Montekové a Kapuletové mezi techniky a ekology. Ti když si navzájem vyspílali do omrzení, přestali používat jenom to svoje ne, ne, ne a nahradili je větičkou – ono by bylo potřeba, a vše rázem šlo lépe a bez konfliktů nebo alespoň s menšími konfliktů.“



Průplav v Holandsku



Průplav Mohan - Dunaj



Francouzský Burgundský průplav



Průplav Mohan - Dunaj v údolí řeky Altmühl

Pod dojmem tohoto vyznání nezpochybnitelného ochránce přírody a lidstvem prostoupeného spisovatele Františka Nepila si poslechněte přepis televizního záznamu z pořadu Partie televize Prima ze dne 8. února 2009. Po krátkém vysvětlení názorů ministra životního prostředí Martina Bursíka, podle kterých je třeba zvýšit objem zásobníků a vytvořit plynovody z námořních terminálů, kam se dováží zkapalněný plyn, se rozvíjí tato debata:

Komentátor: „Tak – dnes jsem dostal do pošty zajímavou věc, která se odvolává na plynovou krizi a na diskusi o tom, jak má být Česko závislé nebo nezávislé na Rusku a otevírá znovu otázku, jestli se nemá stavět znovu ten kanál, propojující tři řeky, Labe, Dunaj a Odru. Je to něco, co se vrací do hry v souvislosti s energetickou koncepcí a s tím, jak by se třeba do Česka dovážel zkapalněný plyn?“

Ministr: „To vůbec není téma, to jakože by se zkapalněný plyn dovážel po Labi, to jsem v životě tenhle projekt neslyšel - ... a vrátil to do hry nakrátko Jiří Čunek – stalo se to součástí politiky územního rozvoje, kterou měl předložit do vlády. Tam jsem se na tom hodně střetl. Ten kanál Dunaj – Odra - Labe je neuvěřitelný zásah do krajiny, to je jizva která jde přes x chráněných území a naturové oblasti, ekonomicky naprosto nesmysl. Čili to vůbec není téma.“

Dokonce musím říci, že jsme to otevřeli na vládě k přehodnocení. A ono se tam dlouhou dobu – prostě po desetiletí tam je územní rezerva, vytvořená pro ten kanál, která blokuje rozvoj celé řady měst a obcí, čili my tam máme i podporu samospráv, abychom tu územní rezervu zrušili“.

Komentátor: „...abyste to jednou pro vždy smetli ze stolu...“

Ministr: „...a podstatné je, že nám se podařilo ještě s Jiřím Čunkem, že to z té politiky stáhnul, čili teď to není vůbec žádné téma. A když s tím někdo přichází – zatím s tím přicházejí lobbisté, kteří chtějí vůbec teď nějakou práci – a jako nemá smysl stavět kanály. Tím českou ekonomiku neoživíme.“

Takže ne dialog, ne optimální řešení pro naši republiku, které by vycházelo z průniku zájmů jednotlivých resortů, ale „kuhandl“ dvou ministrů.

A jak si vyložit konstatování, že jde o „neuvěřitelný zásah do krajiny“ s přiznáním, že probíhá na úrovni ministerstva životního prostředí dohoda o zrušení této „po desetiletí chráněné územní rezervy“, aby se tam mohlo stavět. Dále ekonomická moudra ministra životního prostředí, že „Tím českou ekonomiku neoživíme“ ostře kontrastují s názorem J. A. Bati z období hospodářské krize, uvedeným v knize Těžké časy:



Můžeme si vybrat - citlivě vedený koridor Dunaj - Odra - Labe (obr. nahoře) nebo zrušit územní ochranu a „prakticky“ využít toto území (obr. dole) pro potřeby územních lobistů a developerů.

„A tak byl Čipera, (bývalý ředitel batových továren ve Zlíně, pozn. redakce) jmenován ministrem veřejných prací a začal svoji činnost tím, že si ihned vybral dva zajímavé lidi na první velikou práci: autostrádu republiky. Zatím co odlétával Dr. Beneš z Prahy, jmenovala vláda generála Noska velitelem a ministerského radu Míšu, toho šikovného Míšu, technickým vedoucím autostrády.

Čipera vypracoval plán na zaměstnání 50 000 lidí na této stavbě a dalších 50 000 na stavbě dunajsko-oderského kanálu.“

Pro zasmání ještě uvedme pár slov J. A. Bati, která následují:

Čipera se činil. Začal chodit do ministerstva na sedm hodin ráno, jako byl zvyklý chodit do továrny už po deseti letech. Stával u vchodu do ministerstva ráno a přehlížel lidi, kteří se do úřadu opozdili. „Dědkové mají nyní lufty,“ liboval si Míša. „On pan ministr nic neřekne, jen se tak podívá, když některý z těch přestárých ouřadů přijde o čtvrt hodiny později anebo dobíhá, zapínaje si ještě knoflíky u kalhot. Dobře jim tak, dědům. Aspoň nyní budou musit trochu přitáhnout.“

Bylo z toho v pražských úřadech skutečně zděšení. Na cesty se jezdilo na základě cestovního plánu, na kterém stálo, co tam má onen cestující úředník vyřídit. A když se vrátil, dostal diety jenom po předložení dokladů, že to vyřídil. Čipera si tam vzal dva muže ze Zlína? Osobáře Štěpánka jakožto soukromého tajemníka a pak účetního, který mu měl držet pořádek, aby se mu někde něco nesklozlo, protože těm úředním účtům moc nevěřil.

### Jaká hra se to vlastně hraje?

A zase zpět do naší „zajímavé“ současnosti, k našim politikům. V minulém čísle Vodní cesty a plavba č. 4 na str. 36 a 37 jsem uveřejnil dvě usnesení vlády, která se týkají územní ochrany vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe.

- První nese název „O politice územního rozvoje České republiky“ a bylo pod č. 561 schváleno 17. května 2006

- Druhé pak „Usnesení vlády České republiky k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe“ č. 49/2009 ze dne 16. ledna 2008

Je dobré si je obě připomenout, abychom se nestali obětí mystifikace odpůrců tohoto významného evropského projektu. Druhé vládní usnesení bylo totiž vydáno pouze proto, že nebyl splněn termín prvního vládního usnesení Paroubkovy vlády, které ukládalo termín rozhodnutí o vodním koridoru D-O-L do 31. 12. 2007. V nové Topolánkově vládě byla všechna ministerstva pro další chráněný území trasy vodního koridoru D-O-L s výjimkou ministryně pro lidská práva Džamily Stehlíkové a ministra životního prostředí. Přesto nebylo přijato k D-O-L kladné stanovisko a novým vládním usnesením č. 49/2008 byl termín konečného rozhodnutí posunut na 15. března 2008.

Zopakujme si to:

- První termín k rozhodnutí vlády o D-O-L byl 31. 12. 2007  
- Druhý termín k rozhodnutí vlády o D-O-L byl 15. 3. 2008  
- Do dnešního dne 25. 3. 2009 nebylo o D-O-L rozhodnuto, přestože všechna ministerstva byla pro (nebo se nevyjadřovala) k hájení trasy D-O-L s výjimkou ministerstva životního prostředí a ministerstva pro ochranu lidských práv.

Bez zajímavosti není vyjádření několika ministerstev a krajů:

Ministerstvo financí:

„K realizaci doporučujeme návrh ministerstva dopravy vzhledem k tomu, že územní ochranu kanálu Dunaj – Odra - Labe je možno v Politice územního rozvoje kdykoli zrušit, zatímco její obnova je v podstatě

nemožná (území může být do doby rozhodnutí vlády, tj. do 31. prosince 2010 stavebně využito).“

Ministerstvo průmyslu a obchodu:

„Doporučujeme zachovat územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe a zapracovat ji do Politiky územního rozvoje.“

Moravskoslezský kraj:

„Požadujeme tedy, aby bylo usnesením vlády uloženo ministru pro místní rozvoj zapracovat územní ochranu koridoru průplavního spojení D-O-L do Politiky územního rozvoje do 31. 12. 2008.“

Zlínský kraj:

„Doporučujeme zajistit územní ochranu průplavu D-O-L do doby projednání daného záměru na úrovni EU s příslušnými členskými zeměmi.“

Mimořádně poučné je stanovisko ministryně Džamily Stehlíkové:

„Dotace na nesplavnost si dovoluji přirovnat ke kompenzacím občanům za nevybudovanou bezpečnou dopravní infrastrukturu pro cyklo dopravu, kdy občané nemohou denně provozovat zdravotně příznivou cyklistickou dopravu a zatěžují tak nadměru zdravotní systém civilizačními chorobami z nedostatku fyzické aktivity.“

### A TEĎ POZOR!!

Rozebíhá se druhá dezinformační etapa. Aniž se v termínu (15. 3. 2008) splnilo druhé vládní usnesení (č. 49/2008), které mělo nahradit nesplněný termín 31. 12. 2007, dává se k připomínkovému řízení druhá část nesplněného usnesení vlády č. 561 z 17. května 2006 o Politice územního rozvoje České republiky, odst. II bod 1. a 2. (termín plnění 31. prosince 2008), tentokrát pod názvem „Politika územního rozvoje České republiky 2008“. Nazýváme ho jako třetí vládní usnesení v souboji o ochranu území vodního koridoru D-O-L.

Vlastní projednávání probíhá jako u předchozího vládního usnesení jedna (č. 561/2006) s návazností na vládní usnesení dvě (č. 49/2008), ale návrh vládního usnesení tři má zajímavou koncovku, kdy původní návrh vládního usnesení, nazýváme ho jako tři A je v průběhu mezirezortního připomínkového řízení vyměněn za návrh vládního usnesení tři B. Prohlédneme si oba návrhy podrobně (obr. A, B). Titulní list je na první pohled zcela stejný. Ale na návrhu 3A je dole malinké datum červen 2008 a návrh 3B má malinko jiné datum – prosinec 2008. (obr. A a obr. B)

Řeknete si, že jsem puntičkář? Tak se podívejte na str. 60-61 návrhu 3A, kde se dočtete:

#### (125) VD3

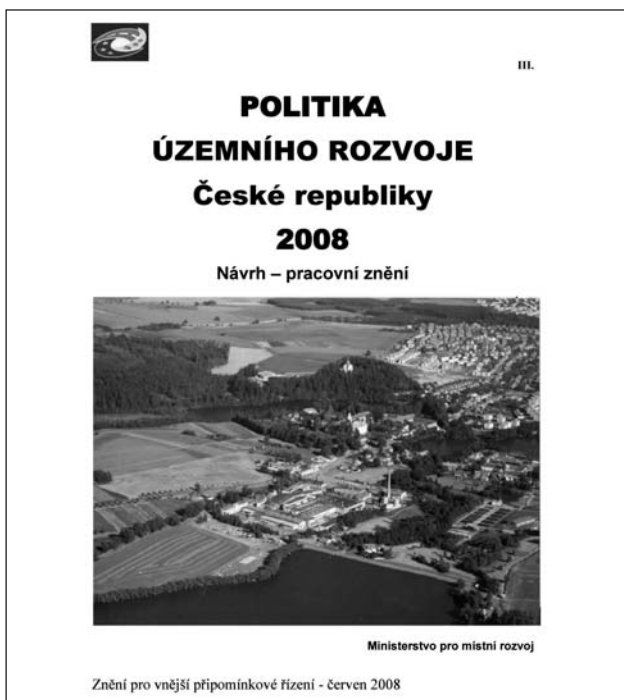
##### Vymezení:

Dunaj – Odra - Labe, kde dle dohody AGN průplavní spojení Dunaj - Labe je pokračování toku Labe, jako E 20 a průplavní spojení Dunaj - Odra je pokračováním toku Odry, jako E 30 Rakousko/Slovensko - Břeclav - Hodonín - Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště - Otrokovice - Kroměříž - Přerov - Lipník nad Bečvou - Hranice - Jeseník nad Odrou-Studénka - Ostrava - Bohumín - Polsko. Prochází rozvojovými osami OS8 Hradec Králové/Pardubice - Moravská Třebová - Mohelnice-Olomouc - Přerov, OSU Lipník nad Bečvou – Přerov - Uherské Hradiště - Břeclav - hranice ČR/Rakousko (Wien) a částí rozvojové osy OS 10 Katowice - hranice ČR/Polsko – Ostrava - Lipník nad Bečvou - Olomouc.

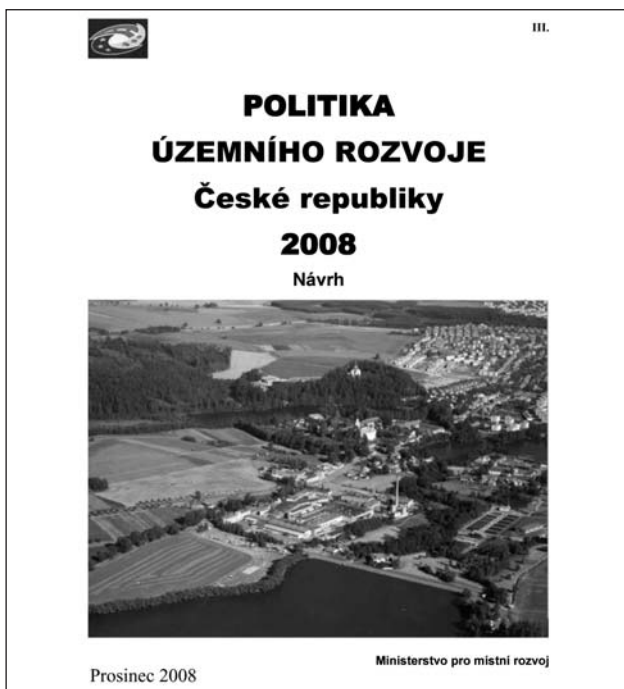
##### Důvody vymezení:

Plnění dohody AGN a zabezpečení hájení koridoru možné budoucího průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe.





Obrázek A



Obrázek B

**Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:**

a) Provéřit na mezinárodní úrovni potřebnost tohoto rozvojového záměru s EU, signatáři dohody AGN (přístupová smlouva a TEN-T) a sousedními dotčenými státy.  
**Zodpovídá: ministerstvo zahraničí ve spolupráci s ministerstvem dopravy**

**Termín: 2009**

b) Provéřit realnost a účelnost územní ochrany průplavního spojení D-O-L, včetně případného stanovení podmínek pro hájení územních rezerv.

**Zodpovídá: ministerstvo dopravy ve spolupráci s ministerstvem pro místní rozvoj, ministerstvem životního prostředí, ministerstvem průmyslu a obchodu, ministerstvem financí, ministerstvem zemědělství (usnesení vlády č. 49 z 16. ledna 2008).**

**Termín: 31.12.2008**

A teď se podívejme na „drobnou“ změnu v návrhu vládního usnesení pracovníě nazývaného **3B**. Zde na str. 59 (neboť návrh je trošičku hubenější) vyhledáme stejný odst.

**(125) Článek vypuštěn**

Autor takové drobnosti předpokládá, že si toho nikdo nevšimne. Ale ta drobnost by mohla stát úsilí mnoha generací připravujících projekt vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe za posledních 108 let.

Kdo za to nese odpovědnost? Vraťte se k pořadu Partie na televizním kanálu Prima a odpovězte si sami.

Závěr tohoto povídání bych končil, jak mám ve zvyku, dvěma citáty:

**„K rozhodnutí o vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe (D-O-L) je nutné přistupovat s vědomím, že jsme tuto zem nezdědili po svých rodičích, ale máme ji půjčenou od svých dětí. Pokud jej nedokážeme vybudovat dnes – a byla by to vážná strategická a ekonomická chyba – nesmíme znemožnit jeho realizaci v budoucnosti.“**

JUDr. Karel Brückler

**„Můžete podvádět některé lidi nějaký čas. Některé můžete podvádět i stále.**

**Ale nemůžete podvádět všechny lidi stále.“**

Abraham Lincoln

**Před uzávěrkou tohoto čísla jsme obdrželi návrh dalšího usnesení vlády, které by se mělo na vládě projednat do 31. 3. 2009. Věříme, že projde varianta I bodu č. 5, dle návrhu ministra dopravy.**

<p>N Á V R H          Usnesení          vlády České republiky</p>
<p>Vláda          I. b e r e n a v ě d o m í materiál „Návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest a v souvislosti s realností a účelností územní ochrany průplavního spojení Dunaj - Odra – Labe“;          II. u k l á d á          1. ministru dopravy          1.1. ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a ministrem zemědělství naplňovat v souvislosti s rozvojem a modernizací vodních cest cíle národních strategických programových dokumentů, zejména Dopravní politiky České republiky, Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na roky 2008 – 2013 a Operačního programu Doprava, jakož i dokumentů EU, při respektování požadavků na ochranu přírody, k níž je ČR vázána legislativou Evropské unie,          1.2. realizovat program modernizace plavidel v souladu s rozhodnutím Evropské komise při využití Operačního programu Doprava;          2. ministru zemědělství v souvislosti s udržováním splavnosti využívaných dopravně významných vodních cest urychlit po povodních obnovu plavebních hloubek;          3. ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí, ministrem zahraničních věcí, ministrem zemědělství a ministrem pro místní rozvoj zajistit projednání koridoru průplavního spojení D-O-L s Polskou republikou, Rakouskou republikou, Slovenskou republikou a Spolkovou republikou Německo a s Evropskou komisí s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví, vypracovat prognózu přepravních výkonů v osách jednotlivých větví průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe včetně analýzy možných změn podílu přepravní práce v závislosti na změně zobecněných nákladů se zřetelem na vodní dopravu a navrhnout vládě rozhodnutí o územní ochraně průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe v termínu do 31. 12. 2010;          4. ministru dopravy vypracovat analýzu potřebných investic na realizaci průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe včetně prověření možnosti financování plánovaného projektu z evropských fondů do 31. 12. 2010;  <b>Varianta I bodu II. 5. (návrh MD):</b>          5. ministru pro místní rozvoj zapracovat územní ochranu koridoru průplavního spojení D-O-L bez zbytečného odkladu do Politiky územního rozvoje;  <b>Varianta II bodu II. 5. (návrh MŽP): Bod IV. 5. navrhuje MŽP vypustit.</b>          6. ministru dopravy ve spolupráci s ministrem pro místní rozvoj uplatňovat územní ochranu koridoru průplavního spojení D-O-L ve stanoviscích k územně plánovací dokumentaci do doby jejího zapracování do Politiky územního rozvoje.</p>
<p>Provedou:          ministr dopravy          místopředseda vlády a ministr životního prostředí          ministr zemědělství          ministr pro místní rozvoj          ministr zahraničních věcí</p>

  
ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY  
Ing. Petr Bendl  
ministr dopravy

V Praze 12. února 2009  
Č. j.: 89/2008-230-RVC/8

Vážený pane předsedo správní rady,

děkuji Vám za blahopřání ke jmenování ministrem dopravy a zároveň Vám děkuji za dopis, ve kterém mě včetně jeho příloh informujete o významu vodní dopravy na území České republiky a navrhovaného vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Třestože materiá, který zpracovala Vaše společnost Plavba a vodní cesty o.p.s., je názorným a velmi srozumitelným prezentačním podkladem směřujícím k podpoře územního hájení a případné výhledové realizace tohoto stále aktuálního záměru, přivítal bych doplnění Vašeho názorného materiálu o detailní prezentaci výhod navrhovaného vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v přepravě strategických surovin v porovnání s ostatními druhy dopravy včetně potrubní.


S pozdravem

Vážený pan  
Ing. Josef Podzimek  
předseda správní rady  
Plavba a vodní cesty o.p.s.  
Na Pankráci 57  
140 00 P R A H A 4



**Neudrží koráb jedna  
kotva a život jedna  
naděje**

SOCRATES

  
RNDr. Alexandr VONDRA  
místopředseda vlády pro evropské záležitosti

V Praze dne 12. února 2009  
Č. j. 01696/09 - KME

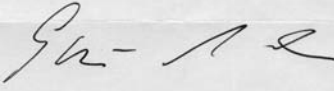
Vážený pane předsedo,

děkuji Vám za dopis ze dne 28. ledna 2009, týkající se projektu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v souvislosti s jeho možným potenciálem pro přepravu zkapalněného zemního plynu.

Dovolte abych Vás informoval, že jsem se Vaším dopisem detailně zabýval a mohu Vás ubezpečit, že problematice alternativních dopravních cest v návaznosti na energetickou bezpečnost věnuji velkou pozornost. K Vámi poskytnutým informacím přihlédnu při dalším rozhodování vlády v této věci.

S pozdravem

Vážený pan  
Ing. Josef Podzimek  
předseda správní rady  
Plavba a vodní cesty o.p.s.  
Na Pankráci 57  
140 00 P r a h a 4



**Když začneš důvěřovat,  
začneš už žít**

GOETHE

Parlament České republiky  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**  
2009  
5. volební období  
261  
USNESENÍ  
hospodářského výboru  
z 39. schůze  
konané dne 25. února 2009

k problematice vodní dopravy

---

Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

**ž á d á** Ministerstvo dopravy ČR o předložení materiálu „Návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice, a to i v souvislosti s realitou účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe“.

Mgr. Václav Snopek, CSc. v. r.  
ověřovatel výboru

Mgr. Oldřich Vojíš, Ph.D. v. r.  
předseda výboru

**Dum spiro spero.  
Dokud dýchám, doufám**

CICERO



# Bendl chce urychlit stavbu děčínského jezu

## Zlepšení plavebních podmínek na Labi podporuje i Evropská komise • Bursík má o EIA rozhodnout do června

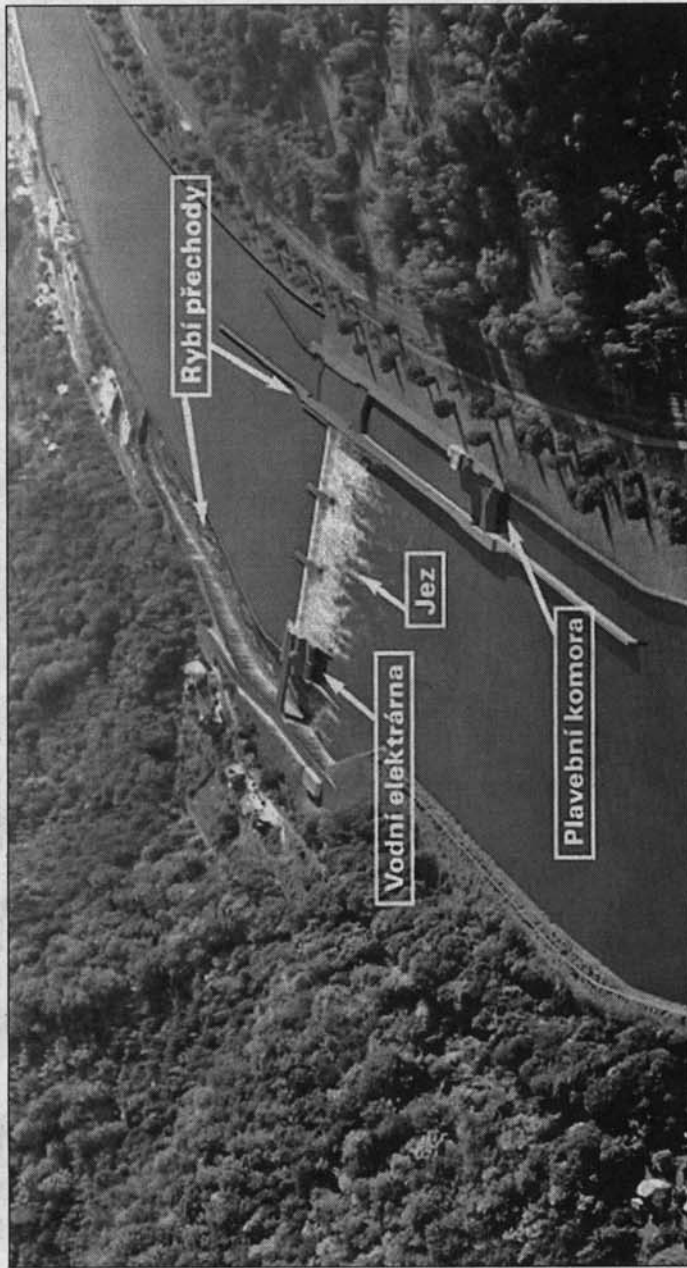
Jiří Novotný

Nový plavební stupeň na dolním Labi v Děčíně, jehož stavbu už léta blokuje ministerstvo životního prostředí (MŽP), by se v dohledné době mohli přece jen začít stavět. Urychlit to chce ministr dopravy Petr Bendl (ODS).

„Doufám, že v přípravě této stavby jdeme do finále. Ministra životního prostředí Martina Bursíka se budu snažit přesvědčit, že už jsme učinili vše, aby jez prošel nejen dopravě, ale byl i skutečně ekologickým projektem,“ řekl Právu Bendl po jednání s koordinátorkou EU pro vnitrozemskou vodní dopravu Karlou Pejjskovou, již touto funkcí pověřila Evropská komise.

Nizozemka Pejjsková navštívila v minulém týdnu Děčín i Prahu, aby se seznámila se situací. Na setkání s novináři pak zdůraznila, že vodní doprava je neekologičtějším způsobem dopravy a v západní Evropě jí proto zelení plně podporují.

„Jako reprezentantka Evropské komise se snažím působit tam, kde jsou problémy. Dokončení nového plavebního stupně na Labi považují za velkou příležitost pro rozvoj vodní dopravy mezi Českou republikou a Německem. Věřím, že se obě ministerstva na podmínkách stavby jezu



Tak má vypadat podle záměru Ředitelství vodních cest ČR budoucí děčínský plavební stupeň.

nu miliardu korun, protože lodě nemohou kvůli nízké hladině často vyplout.

Aby se vyhovělo i ekologům, učimilo Ředitelství vodních cest ČR v projektu řadu změn. Nemají se už například stavět původně plánované dva plavební stupně, ale jen jeden v Děčíně, na němž bude vodní elektrárna, schopná zásobovat všechny obyvatelé tohoto města. Jez bude i účinným protipovodňovým opatřením a chybět nebudou ani rybí přechody či suchozemský migrační biokoridor.

„Je smůla, že kvůli čtyřiceti hůře splavným kilometrům Labe mezi Ústím nad Labem a hranicí s Německem nemohou rejdáři v českém vnitrozemí plně využít 250 kilometrů kvalitních vodních cest, které už byly upraveny a splňují potřebné parametry,“ povzdechl si Bendl.

Topolánková vláda schválila v září 2007 harmonogram rozvoje dopravní infrastruktury ČR, jenž pro vodní dopravu počítal s částkou 7,3 miliardy korun. Peníze na nový plavební stupeň tedy jsou a čeká se pouze na souhlas Bursíka.

„Doufám, že česká vláda najde způsob, jak projekt jezu prosadit. Pro ČR jako vnitrozemský stát je přece výhodné mít přístup k moři,“ uvedla v té souvislosti Pejjsková.

nosti Labe se považuje výška hladiny 140 centimetrů a tu má jez zajistit po celý rok i v příhraničním úseku.

### Rejdáři přicházejí ročně o miliardu

Rejdáři tvrdí, že kvůli neexistenci jezu přicházejí ročně o jed-

životní prostředí (EIA). Výjimku ze zákona odmítlo pro něj vydat už v roce 2002. Nové posouzení projektu má být hotovo do letošního 8. června, kdy se v Praze pod patronací Evropské komise uskuteční česko-německá konference o zajištění splavnosti Labe.

Za hranici ekonomické splavnosti Labe se považuje výška hladiny 140 centimetrů a tu má jez zajistit po celý rok i v příhraničním úseku.

Na druhé straně třeba ve Francii bylo loni rozhodnuto vybudovat 160 kilometrů dlouhý vodní kanál, jenž propojí severní Nizozemsko s Paříží. A hotov tento kanál má být už v roce 2015.

Ministerstvo životního prostředí teď opět posuzuje vliv stavby děčínského plavebního stupně na

Spory o to, zda stavět či nestavět na Labi nový jez, se však v Česku vlečou už patnáct let. Na otázku Práva, jestli je z hlediska EU normální, že se to tak táhne, Pejjsková připustila, že takové případy se občas vyskytnou i v jiných zemích.



## 25. Plavební dny 2009.

Ve dnech 22. – 24. září 2009 se v Bratislavě ve Slovenské republice uskuteční celostátní konference s mezinárodní účastí 25. Plavební dny. Plavební dny organizuje Slovenský plavebný kongres ve spolupráci s Českým plavebním a vodocestným sdružením pod záštitou ministra dopravy, pošt a telekomunikací pana Lubomíra Vážného a ministra životního prostředí pana Jána Chrbeta. Na konferenci budou projednávána tato témata:

1. Středoevropské vodní cesty v kontexte Evropské dohody o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (AGN) a programu Evropské unie NAIADES.

2. Vážská vodní cesta (podle AGN E 81) navazující na hlavní transversálu E 80 a VII. evropský multimodální koridor – utopie nebo možná realita.

3. Možnosti rozvoje vnitrozemské plavby v konkurenčním prostředí silniční a železniční dopravy s ohledem na trvale udržitelný hospodářský rozvoj při ochraně životního prostředí.

4. Trendy vývoje plavebních technologií, lodní i hydrotechnické infrastruktury a ve vazbě na přístavy jako nejvýznamnější multimodální centra pozemní dopravy.

5. Uplatnění programu Evropské unie NAIADES v oblasti inteligentních dopravních a přepravních systémů (ITS) a v přípravě odborníků pro vnitrozemskou plavbu.

6. Rekreační a sportovní plavby jako důležitá součást systému služeb cestovního ruchu.

Jednácím jazykem je slovenština a čeština. Bližší informace možno získat u předsedy Slovenského plavebného kongresu pana Ing. Vladimíra Haviara na elektronické adrese: vladimir.haviar@stonline.sk.

## Z ČESKÉHO TISKU

Dopravní noviny, č. 13, 26. března 2009

### VNITROZEMSKÁ PLAVBA

#### EVROPSKÁ KOMISE: „ČESKO POTŘEBUJE SPLAVNÉ LABE“

Česká ministerstva dopravy a životního prostředí se musí dohodnout na tom, jak zajistit výstavbu jezu mezi Děčínem a hranicí s Německem. Do budoucna je totiž nezbytné zajistit splavné Labe. Minulý týden to po setkání s českým ministrem dopravy Petrem Bendlem v Praze řekla koordinátorka pro vodní dopravu v Evropské unii Karla Pejjsová.

Podle slov bývalé nizozemské ministryně dopravy bude výstavba jezu zcela jistě vliv na životní prostředí. Musí se proto najít taková kompenzační opatření, která vyrovnají dopady na životní prostředí. „Obě ministerstva musí najít rovnováhu při řešení problému a realizaci vodního díla,“ zdůraznila Karla Pejjsová. Další postup při řešení splavnosti dolního Labe podle ní není možný bez posouzení vlivu stavby na

příležitosti své návštěvy Děčína. Stavba jezu se připravuje patnáct let, proti jsou především ekologické organizace a ministerstvo životního prostředí. Rejdaři tvrdí, že špatné plavební podmínky na Labi jim ročně způsobují škodu za zhruba jednu miliardu Kč.

Podle Petra Bendla je špatné, že kvůli čtyřiceti huře splavným kilometrům není možné plně využívat 250 kilometrů kvalitních vodních



životní prostředí EIA. To by mělo být dokončeno před konferencí zástupců české a německé strany o zajištění splavnosti Labe, která se uskuteční 8. a 9. června v Praze.

Ministerstvo dopravy hodlá podle ministra Petra Bendla hledat cestu k urychlené výstavbě jezu. Petr Bendl to řekl v polovině března při

cestě ve vnitrozemí. Vedení města Děčína je přesvědčeno o tom, že jez pomůže prosperitě regionu a přírodu významně neponičí. Ministerstvo životního prostředí a ekologičtí aktivisté tvrdí, že výstavba plavebního stupně bude mít zásadní a nenahraditelný dopad na řeku a její okolí. (tj)

## PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

	<b>1 / 3</b> 69 x 270 na výšku
	<b>1 / 3</b> 205 x 90 na šířku
	<b>1 / 4</b> 100 x 135 na výšku
	<b>1 / 4</b> 205 x 68 na šířku

PLOŠNÁ INZERCE	čb	barevně
1/4 strany	3 750 Kč	—
1/3 strany	5 000 Kč	—
1/2 strany	10 000 Kč	25 000 Kč
1/1 strany	20 000 Kč	50 000 Kč

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

### OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO ČASOPISU VODNÍ CESTY A PLAVBA

Název firmy: .....

Jméno a příjmení: .....

Ulice, číslo: .....

Obec: ..... PSČ: .....

Peněžní ústav: ..... Číslo účtu: .....

IČO: ..... DIČ: .....

Telefon: ..... Fax: .....

E-mail: .....

Počet kusů: .....

Podpis + razítko





# PÖYRY

Competence. Service. Solutions.

**PÖYRY ENVIRONMENT a.s. NABÍZÍ SVÝM ZÁKAZNÍKŮM TYTO SLUŽBY:**

- INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VŠECH OBORECH VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ • KONZULTACE, PORADENSTVÍ V ŽÁDOSTECH O FINANČNÍ PODPORU Z FONDŮ EU • PROJEKTY A DODÁVKY VAKOVÝCH JEZŮ
- VEŠKERÉ GEODETICKÉ A PRŮZKUMNÉ PRÁCE.

ÚSTŘEDÍ SPOL.: **Brno, Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.: +420 541 554 111, fax: +420 541 211 205, e-mail: trade.wecz@poyry.com**  
**www.poyry.cz**

POBOČKY: **Praha:** Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353  
**Ostrava:** Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 206  
**Břeclav:** Růžičkova 5, 690 39 Břeclav, tel.: +420 519 322 304  
**Trenčín:** Organizační složka, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín, tel.: +421 326 522 600



## Ředitelství vodních cest ČR

ŘV C ČR je státním investorem

- staví vodní cesty v ČR
- vytváří koncepce rozvoje vodních cest
- připravuje a realizuje stavby na dopravně významných vodních cestách
- spravuje státní majetek v přístavě Hamburg
- provozuje servisní plavidla

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3  
 Tel: +420267132801, Fax +420267132804  
 E-mail: rvccr@rvccr.cz, Web: http://www.rvccr.cz

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě





Partneři konference:



MND



Experience growth.



# Mineral Resources for Europe Nerostné suroviny pro Evropu



Euromines /Evropská asociace těžebního průmyslu, rud a průmyslových minerálů/ ve spolupráci s Těžební unií a Ministerstvem průmyslu a obchodu pořádají **mezinárodní konferenci** s účastí navazujících průmyslových odvětví i evropských a celosvětových dodavatelů nerostných surovin

Záštitu převzali:

Úřad vlády ČR  
Kancelář místopředsedy vlády  
pro evropské záležitosti  
pana Alexandra Vondry  
Ministerstvo průmyslu a obchodu  
Ministerstvo životního prostředí  
Český báňský úřad



## Mineral Resources for Europe

**Konference se uskuteční 28. - 29. dubna 2009 v Praze, během českého předsednictví EU.**

Konference si dává za cíl řešit otázky poptávky po nerostných surovinách a jejich dodávky pro Evropskou unii se záměrem dále přispět k otázce zajištění krátkodobých, střednědobých i dlouhodobých strategických potřeb nerostných zdrojů pro evropský průmysl a ekonomiku.

Nepochybným přínosem pro účastníky budou příspěvky významných představitelů Evropské komise. Konference se zúčastní také zástupci partnerských ministerstev hospodářství resp. průmyslu členských států EU, poslanci Evropského parlamentu a zástupci jednotlivých ředitelství Evropské komise.

Pozvání jsou rovněž generální a finanční ředitelé z těžebního odvětví (CEOs, CFOs), ředitelé z dodavatelských a navazujících spotřebitelských průmyslových odvětví (farmaceutického průmyslu, odvětví informačních technologií, automobilového a strojního průmyslu), zástupci báňských úřadů a těžařských asociací jednotlivých členských států.

**Zveme všechny zájemce ze strany podnikatelských subjektů, investorů, odborníků i veřejnosti na tuto mimořádnou akci. Věříme, že Vám přednášky i doprovodný program připraví nevšední zážitek a konference se pro Vás stane výjimečnou odbornou i společenskou příležitostí k výměně poznatků a zkušeností.**

Těšíme se na setkání s Vámi v Praze.



[www.euresources2009.eu](http://www.euresources2009.eu)