

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2009



Vydáno k pátému zastavení putovní výstavy  
VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE v Břeclavi.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



**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 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 MORAVY**

Povodí Moravy, s.p.

Dřevašská 11, 601 75 Brno

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



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboboholská 237/6, 102 00 Praha 10

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

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



*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)



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)



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)

**HYDROPROJEKT**

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

PRAHA  
Tříborská 31  
tel.: 261 102 222  
[paha@hydroprojekt.cz](mailto:paha@hydroprojekt.cz)

BRNO  
Mlánská 118  
601 240 600  
[brno@hydroprojekt.cz](mailto:brno@hydroprojekt.cz)

OSTRAVA  
Varenská 49  
699 638 209  
[ostrava@hydroprojekt.cz](mailto:ostrava@hydroprojekt.cz)

Č. BUDĚJOVICE  
Zátkovo nábřeží 7  
388 355 427  
[c.budajovice@hydroprojekt.cz](mailto:c.budajovice@hydroprojekt.cz)

člen skupiny

**SWECO**

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



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

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



Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

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



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

**METROSTAV**

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



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. 2 4141 0302

Fax: 2 4140 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)



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)



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

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

**ČSPL**



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



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

**SMP CZ, a.s.**

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

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



Česká protipovodňová asociace

Jeremiášova 870, 155 00 Praha 5

Tel.: 353 236 327 [www.povodne.cz](http://www.povodne.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. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, PhD; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Miroslav Šefara; Mgr. Vít Šimonovský.

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>Nejcennější surovina pro život, přenos energií i dopravu je voda</b> Mgr. Michal Hašek	2
<b>Hejtman Hašek: Vídeň a Břeclav by měly být propojeny vodní cestou</b> z domácího tisku	4
<b>Město Břeclav – První moravský přístav</b> Ing. Dymo Piškula	5
<b>Otázka přístavu v oblasti Břeclavi</b> Ing. Jaroslav Kubec, CSc.	6
<b>Lodní doprava Břeclav</b> Monika Vintrlíková	12
<b>1. Plavební</b> Jaroslav Martinek	14
<b>Z Velkých Bílovic lodí do tří moří?</b> Jan Maděříč st.	15
<b>Průplavní odbočka na Brno</b> PhDr. Kateřina Smutná	16
<b>Bařův kanál - plavební sezóna 2009, TZ</b>	22
<b>Prezident Klaus poprvé v životě okusil plavbu po Bařově kanálu</b> z domácího tisku - Jiří Nováček	23
<b>Z knihy návštěv výstavy Křižovatka tří moří – Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe v Přerově</b>	24
<b>Úvodní slovo k zahájení výstavy Křižovatka tří moří – Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe v Přerově</b> Ing. Martin Kolařík	25
<b>Výstava o vodním koridoru Dunaj – Odra – Labe tentokrát v Přerově</b> Tomáš Kolařík	26
<b>Porta Bohemica ve své druhé plavební sezóně na Labi</b> Eva Břeňová	28
<b>V Litoměřicích proběhlo zasedání ministrů dopravy Evropské unie a konference o dopravě, TZ</b>	29
<b>Ekobyrokracie</b> Ing. Jaroslav Bimka	30
<b>Lodní zdvihadlo Slapy</b> Ing. Michael Trnka, CSc.	32
<b>Vltava – dvě stavby prováděné najednou</b>	35
<b>Projekt Město a voda – českobudějovické řeky znovu ožívají</b> Martina Vodičková	38
<b>Novinky v Geografickém informačním systému</b> Ing. Miroslav Rychtařík	40
<b>Model vodního toku Brno 2009 - Vodní tok, krajina a povodně</b> Ing. Veronika Janoušková	42
<b>Vodní cesta na Brněnském výstavišti</b> Nikol Ježková	44
<b>Expozice Ochrana před povodněmi Brno 2009, TZ</b>	45
<b>Významné postavení plavby ve světě</b> Tomáš Kolařík	46
<b>Spolek pro zlepšení plavby na Sále usiluje o plavbu na této řece</b> Manfred Sprintzek	48
<b>Disertační práce Ing. Jana Bukovského</b> Ing. Petr Forman	50
<b>Od Elsteru k Alsteru</b> Julia Klabuhn	51
<b>25. Plavebné dni 2009 – Závěry a doporučení</b>	53
<b>Život není takový – je úplně jiný (35)</b> Ing. Josef Podzimek	55

# Nejcennější surovina pro život, přenos energií i dopravu je voda

---

**Mgr. Michal Hašek**, hejtman Jihomoravského kraje

---

*Nechlubte se, vlastenci,  
není to věc řádná,  
že neteče odjinud  
do Čech voda žádná.*

Karel Havlíček Borovský



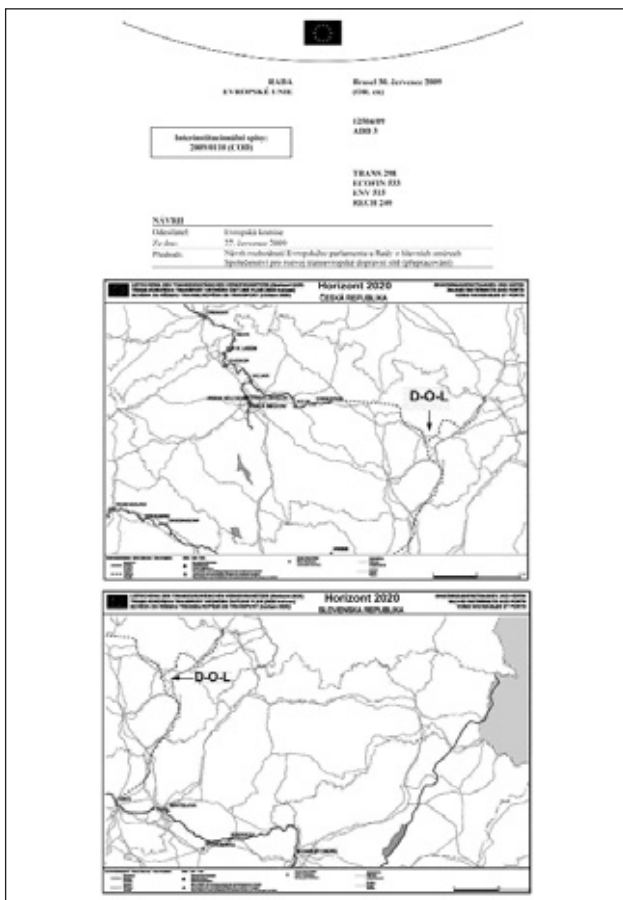
Byl jsem požádán, abych napsal pár úvodních slov do časopisu Vodní cesty a plavba č. 3 ročníku 2009, které je věnováno pátému zastavení putovní výstavy s názvem „Křižovatka tří moří - vodní koridor Dunaj – Odra - Labe“ tentokrát v Břeclavi. Nabídku jsem přijal rád, neboť tento významný evropský projekt

se mne, jako Moraváka, přímo nebo nepřímo dotýká celý život. Pravda, dřív se mluvilo jenom o vodní cestě, průplavu nebo kanálu. Dnes pužíváme čím dál častěji termín vodní koridor. A není to jen hra se slovíčky.

V Evropě, ale hlavně pro naši Českou republiku, se zrodil nový fenomén, který nám stále více připomíná, že jsme střechou Evropy, ale také, že na našem území leží i nejnižší místo mezi povodím Dunaje a Odry – Moravská brána. Věděli to i naši předci, ale u nich vždy převládala představa funkce ekonomické vodní dopravy. První to byl Karel IV. který pro povznesení českého hospodářského života chtěl obrátit tok benátského zboží do belgických Brugg z Dunaje a Rýna průplavem Dunaj - Vltava na Prahu a Labe. V pozdějších letech pak rozhodující roli hrála Morava. První zmínka o propojení Dunaje a Odry se datuje rokem 1653, kdy zasedání Moravského zemského sněmu podpořilo průplav Dunaj - Odra. Ale za opravdový „technický“ projekt tohoto spojení lze považovat až spis „Pojednání o užitečnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem“, který v roce 1700 zpracoval Lothar Vogemont z popudu hraběte Kounice. Tak byl odstartován nepřetržitý řetězec jednání, právních norem, projektů i realizací s jediným cílem připojit srdce Evropy, kterým se tak rádi nazýváme, na modré tepny kontinentu a jejich prostřednictvím na životodárné moře, které nám jako vnitrozemskému státu bylo odepřeno. V roce 1766 byl vydán patent, který vytvořil Navigační fond k financování vodních cest. Se splavňovacími pracemi byla spojena i další významná jména našich dějin - císařovna Marie Terezie i císař Josef II. V roce 1869 – tedy již před 140 lety - byl dne 28. srpna schválen Moravský vodní zákon, který prohlašoval řeky a toky, které je možno využít pro plavbu lodmi

a voroplavbu, za veřejný majetek. Následně v roce 1872 rakouská vláda předložila parlamentu návrh zákona na stavbu průplavu Dunajsko-oderského, který byl schválen o rok později poslaneckou i panskou sněmovnou. Na základě tohoto zákona získává Anglorakouská banka koncesi na výstavbu průplavu Dunaj - Odra. Vyvrcholením těchto snah o zahájení vlastní stavby průplavu Dunaj – Odra - Labe v rámci rakousko-uherské monarchie, byl triumf českých poslanců ve vídeňském sněmu, kdy v roce 1901 byl přijat „Vodocestný zákon pro stavbu průplavu Dunaj - Odra, Dunajsko-vltavský průplav, kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe na průplav D-O, kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř a napojení průplavu Dunaj-Odra na Vislu a Dněstr“.

Ihned po schválení vodocestného zákona se práce na splavnění našich řek a posléze jejich energetické využití rozběhlo na plné obrátky. Ještě v roce 1901 bylo založeno Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem ve Vídni, v roce 1903 expozitura v Praze a v témže roce zahájena stavba dvou zdymadel na Labi. Povšimněme si – již za dva roky od přijetí zákona byli naši předci schopni zahájit stavby. Následuje expozitura ŘVC v polském Krakově (1905) a Přerově (1907). Do konce první světové války pak bylo dokončeno 6 zdymadel. Ihned po vzniku nové Československé republiky zahajuje činnost ŘVC v Praze. Pokračovalo se intenzivně na splavnění Labe, Vltavy, Moravy, Odry. Výstavbu podpořil i nově přijatý „Zákon o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a využití vodních sil“ z roku 1931. Tomáš Baťa a následně i Jan Antonín Baťa byli velkými zastánci vodní cesty D-O-L. Pro připomenutí současníkům uvádím, že i výstavba tzv. Baťova závlahového a plavebního kanálu, který dnes slouží jako rekreační vodní cesta, byla zahájena 16. 10. 1934, s podmínkou, že při zahájení stavby průplavu D-O může dojít k omezení či zastavení provozu této malé vodní cesty. Dne 15. 2. 1938 byla založena Společnost dunajsko-oderského průplavu, jejímiž zakládajícími členy byly země, obce a průmyslové podniky. V témže roce vydává Jan Antonín Baťa svou slavnou knihu „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“, ve které prosperitu Československé republiky opírá o vybudování dokonalé dopravní infrastruktury: dálniční síť, železniční síť a síť vodních cest s páteří průplavu Dunaj – Odra - Labe. Zároveň v Baťových filmových ateliérech je dokončen film o průplavu D-O-L s názvem „Přístav v srdci Evropy“. Do druhé světové války bylo vybudováno celkem 16 plavebních stupňů převážně na Labi,



**Návrh Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě v oblasti vodních cest České a Slovenské republiky do roku 2020 – Brusel 30. července 2009.**

ale i na řece Moravě a Odře. Skutečné stavební práce na průplavu Dunaj - Odra byly paradoxně zahájeny v nejtěžších chvílích našeho národa (1939), a to na polské straně u Nové Vsi a na rakouské straně od Vídně na Moravu. Než byly v roce 1942 veškeré práce na průplavu zastaveny, byl vybudován u Lobau průplav 5 km dlouhý. Navíc byla za války dokončena dvě zdymadla a ihned po osvobození Československé republiky další dva plavební stupně. Avšak ihned po „Vítězném únoru“ 1948 bylo zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze. Ale už v roce 1953 státní vodohospodářský plán opět uvažuje s budoucím propojením D-O-L.

Teprve v době politického uvolňování (1966) je založeno Ředitelství vodních toků (ŘVT), které v době „Pražského jara“ (1968) objednává u Hydroprojektu „Generelní řešení průplavního spojení D-O-L“. Po vstupu „spřátelených armád“ na území ČSSR nastává zcela nová situace. Vláda plíživě zastavuje práce na průplavu D-O-L a veřejnost uklidňuje usnesením vlády č. 169/71, které ukládá veřejnoprávním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu. V následujících letech se přesto intenzivně pracovalo na modernizaci a dobudování labsko-vltavské cesty. V letech 1948 - 1989 bylo takto dokončeno 13 staveb. Jak tato skutečnost silně kontrastuje s léty naší svobodné země (1989 - 2009), kdy nebyl za 20 let vybudován ani jeden nový plavební stupeň.

Naopak Evropa na průplav Dunaj – Odra - Labe nezapomíná. Dne 7. září 1993 doporučuje ECE/UNO realizaci vodní cesty D-O-L. V témže roce základní plán rozvoje vodních cest ve státech Evropského společenství počítá s průplavem D-O-L. Dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) byla přijata v Ženevě 19. 1. 1996 a 23. 6. 1997 ji Česká republika ratifikuje v Helsinkách.

Za vlády Tošovského (1998) byla obnovena činnost Ředitelství vodních cest a zdálo se, že vše se vrátí k odkazu předků a nastartuje se konečně postupná výstavba průplavu Dunaj – Odra - Labe. Mohl k tomu přispět úplně nový a moderní přístup k tomuto významnému evropskému projektu. Po katastrofální povodni na řece Moravě v roce 1997 bylo orientačními výpočty prokázáno, že kdyby průplav D-O-L byl v provozu, tak by Morava o povodni téměř nevěděla. Ač protipovodňová funkce průplavu byla nezvratně prokázána, do dnešního dne se s ní v žádném protipovodňovém plánu ani projektu nepočítá. Začíná epocha, kdy svět se začíná připravovat na globální změny podnebí, které s sebou přináší i hrozbu sucha. Touto negativní vodohospodářskou bilancí je nejvíce ohrožena střední a jižní Morava. A právě vodní koridor D-O-L, který umožní přečerpávat dunajskou vodu do suchých oblastí, je jediným ekonomickým a ekologickým řešením. Příkladem nám může být průplav Dunaj - Mohan, dokončený v roce 1992, kterým je přečerpáváno 21 m<sup>3</sup> vody za sekundu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí povodí Mohanu. Ale musíme se rozhodnout rychle, dokud voda z dunajského veletoku není přidělována jako televizní kanály, radiové frekvence nebo kvóty průmyslových emisí. Přidáme-li k těmto vodohospodářským efektům i přínos vodního koridoru D-O-L v oblasti obnovitelných zdrojů elektrické energie (průtočné a přečerpávací elektrárny), zemědělství (rybolov, závlahy a levnější transport surovin), sportu a turistiky, jeho přínos k ekologické stabilitě území, pak dojdeme k závěru, že není významnějšího a univerzálnějšího projektu pro hospodářskou prosperitu České republiky s výrazně kladným ekologickým efektem. Vždyť voda je nejcennější surovinou pro budoucnost. Navíc tento významný projekt může přinést 40 až 80 tisíc nových pracovních míst! Přes tato fakta žádná z polistopadových vlád nedokázala posunout záměr do fáze realizace a ministerstvo životního prostředí naopak proti němu aktivně bojuje.

15. října 2009 se v Břeclavi otevírá výstava s názvem „Křižovatka tří moří - vodní koridor Dunaj – Odra - Labe“ s největší mapou vodního koridoru D-O-L, jež bude pro tuto výstavu pořizena. Pro ty co namítají, že jde o gigantománickou stavbu, odpovím slovy našeho rodáka, rektora c.k. České školy technické v Brně, který již v roce 1904 o průplavu Dunaj – Odra - Labe řekl: „Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvýš nutnou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské“. Za sebe bych dodal: vodohospodářskou, energetickou a ekologickou.

Další citát z doby téměř o půl století pozdější z úst Ing. Antonína Patočky zní: „Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích tzv. nezbytností státních nebude už ani památka“.

Přitom můžeme žádat až o 85 % investičních nákladů z Fondu soudržnosti EU. Nepředběhnou-li nás sousedé nebo Francie, která má s takovými projekty zkušenosti, kde

v roce 2013 bude končit z prostředků EU dotovaná stavba průplavu Seina - Sever a je připravena i stavba průplavu Rhôna - Rýn.

**Zároveň si při rozhodování, které nás čeká, musíme uvědomit, že jsme tuto zem nezdědili po svých rodičích, ale máme ji propůjčenou od svých dětí.**

**pozvánka**

Plavba a vodní cesty o.p.s. ve spolupráci s Jihomoravským krajem, městem Břeclav a městským muzeem Břeclav si Vás dovoluji pozvat na slavnostní zahájení putovní výstavy věnované vodnímu koridoru Dunaj - Odra - Labe

- úvodní slovo pronese hejtman Jihomoravského kraje Mgr. Michal Hašek
- dále promluví starosta města Břeclavi Ing. Dynus Piškula a ředitel Státní plavební správy Ing. Luděk Čidlina
- odborný výklad k výstavě přednesou Ing. Jaroslav Kubec, ČSc. a Ing. Josef Podzimck

Slavnostní setkání se uskuteční 15. října 2009 v 15.00 hod v Městském muzeu a galerii Břeclav, Dukelských hrdinů 2747, Břeclav

Vernisáž doprovodí hudební swingová Lednická kapka a následně projíždka lodí na řece Dyji po Břeclavi s ochutnávkou vína

Logo: PLAVBA A VODNÍ CESTY

Expozice otevřena do 4.12.2009

## Hejtman Hašek: Vídeň a Břeclav by měly být propojeny vodní cestou

Zdroj: ČTK, z domácího tisku

**Brno/Břeclav - Letitý plán na propojení Dunaje, Odry a Labe by se měl uskutečnit alespoň částečně mezi Vídní a Břeclaví. Novinářům to řekl jihomoravský hejtman Michal Hašek (ČSSD) po setkání zástupců kraje a odborníků na téma zlepšování podmínek pro investory a podnikatele v Jihomoravském kraji. Kudy by vodní trasa vedla, ale není podle krajského radního Jaroslava Pospíšila (ODS) stanoveno, což je největší překážkou pro projekt.**

V Břeclavi by podle Haška mohlo vzniknout další logistické centrum na jižní Moravě, v němž by se propojila železniční a dálniční doprava. „Do budoucna není vyloučeno, že by do Břeclavi mohla směřovat také evropsky významná vodní cesta, to znamená část velmi starého projektu Dunaj – Odra - Labe. Já mám ovšem na mysli část pouze z Vídně do Břeclavi,“ uvedl hejtman. Projekt na propojení těchto tří řek ale v minulosti vzbudil velký odpor ekologů. Propojení břevclavského vnitrozemského přístavu přes vídeňský na světové vodní dopravní cesty by podle Haška měla vynikající efekty, například pro moravské zemědělce. Dlouhodobě se podle něj řeší problém s úrodou obilovin. „Část produkce by bylo možné exportovat. Náklady ve chvíli, když tady nemáme přístav s přístupem na světové vodní cesty, dělají z exportu obilí finančně nezajímavou záležitost,“ míní Hašek. „Je to záležitost, která nemusí nutně stát na veřejných financích,“ podotkl.

„To, že neexistuje jedna mezinárodně dohodnutá varianta, je největší překážka záměru,“ řekl ČTK Pospíšil. Ministerstvo dopravy nechalo asi před pěti nebo šesti lety zpracovat studii, která definuje tři trasy: česko-rakouskou, česko-slovenskou a česko-slovensko-rakouskou.

Při mezinárodním projednávání této studie vznesla slovenská strana požadavek na zpracování čtvrté varianty, která by pokud možno co nejvíce kopírovala tok Moravy. Tato varianta ale zatím neexistuje v definitivní podobě. „S velkou pravděpodobností v letošním roce dokumentaci popisující tuto variantu nechá zpracovat Jihomoravský kraj,“ dodal. Bývalý ministr dopravy Petr Bendl (ODS) přitom stáhl z jednání vlády v demisi materiál, který navrhoval další pokračování v přípravě projektu kanálu Dunaj – Odra - Labe. Ministerstvo životního prostředí považuje plány za megalomanské a pro přírodu potenciálně nebezpečné. Ministerstvo dopravy ale i nadále považuje kanál za zásadní pro rozvoj české lodní dopravy a trvá na ochraně koridoru pro případnou výstavbu. Chráněný koridor vzbuzuje řadu sporů. V zóně například platí stavební uzávěra, což vadí místním samosprávám i podnikatelům. Ochrana území platí jen do letoška, o jejím dalším osudu rozhodne materiál Politika územního rozvoje, kterým se vláda zabývá. Myšlenka na propojení tří významných evropských řek je stará minimálně čtyři století. Nejvíce se k realizaci přiblížila v první polovině 20. století, aktivity ale dvakrát přerušilo vypuknutí světového válečného konfliktu.

# Město Břeclav – První moravský přístav

Ing. Dymo Piškula, starosta města Břeclavi



Město Břeclav leží na jižní Moravě, na významné dopravní křižovatce dálnice D2 se silnicemi první třídy, v budoucnu i s rychlostní komunikací R55, a na významných železničních tratích, kterých se tu kříží šest, do Rakouska na Vídeň, na Slovensko na Bratislavu, do vnitrozemí směrem na Přerov, Brno, Lednici a Znojmo. Jak dálnice D2, plánovaná rychlostní komunikace R55, 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 Břeclavi a po té i vlastní město významnou křižovatkou dopravních cest. Naše kroky směřují ke zkvalitnění dopravní infrastruktury celého regionu a k účelnému propojení silniční, železniční a v blízké budoucnosti i vodní dopravy. A to pomocí plánovaného vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Tento nadnárodní evropský projekt přinese regionu velký rozvojový potenciál. Doplnění třetího dopravního módu posílí rozvojový potenciál města.

Břeclavský přístav – multimodální logistické centrum, který by mohl být umístěn podle výsledné varianty v prostoru mezi Břeclaví a Lanžhotem, je plánován tak, aby umožňoval překládku zboží na tři dopravní módy (silnice/dálnice, železnice a vodní cesta). Břeclavský přístav umožní levný a spolehlivý transport zboží a výrobků, a to s mnohem vyšší bezpečností dopravy než poskytuje pozemní silniční a železniční doprava. Z existence vodní dopravy budou profitovat také mnohé strojírenské firmy, kterým se významným způsobem sníží ceny za export jejich nadrozměrných i běžných výrobků. Tyto možnosti by mohly přinést do města průmyslová odvětví, která dají práci mnoha kvalifikovaným pracovníkům.

Kontejnerové linky umožní využívat lodní dopravy i menším podnikům, a tak budou moci vyvážet nebo dovážet levněji své zboží z a do vzdálených destinací. Oblast Jižní Moravy 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 dopravu všech druhů zboží a potravin.

Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe je významný evropský projekt, který má být současně klíčovým

faktorem pro udržení vyrovnané vodohospodářské bilance a příspěvkem k ochraně před povodněmi. Vodní koridor D-O-L dále poslouží k využití obnovitelných zdrojů energie a k revitalizaci krajiny. Obyvatelé by ocenili význam vodního koridoru D-O-L nejen pro jeho funkci dopravně-obchodní, ale i pro funkci turisticko-rekreační. Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodním koridorem D-O-L také propojí izolovanou vodní cestu Baťův kanál a splavnou řeku Moravu a Dyji se sítí evropských vodních cest a umožní příchod zahraničních turistických lodí, jachet a velkých kajutových lodí, umožní také českým lodím využít evropských vodních cest, což přispěje k rozvoji regionů ležících na březích těchto vodních cest a stane se významným prvkem rozvoje turistického ruchu v regionu. Výstavbou nových úseků vodního koridoru se také významně rozšíří rybářské revíry, a tak se celá vodní cesta může díky vysoké kvalitě vody a mnoha druhům ryb stát jednou z vyhledávaných míst rekreačního rybářství. Rozkvět přírody na jeho březích poskytne cenné prostředí pro faunu a flóru.

K vodnímu koridoru D-O-L jsme se, jako k evropskému projektu, přihlásili v přístupové smlouvě do Evropské unie. Rezoluce Evropského parlamentu a Rady Evropy č. 1692/96/ES nás vyzývá k rozhodnutí o tomto vodním koridoru. Úsek D-O-L v trati Dunaj - Hodonín je strategickým zájmem České i Slovenské republiky. V tomto prostoru totiž leží dvě významná úložiště zemního plynu, jedno na české, druhé na slovenské straně. Po zkušenostech z „plynové krize“ ze začátku tohoto roku by bylo nanejvýš vhodné prověřit každý reálný i alternativní způsob zmírnění energetické krize. A vodní doprava zkapalněného plynu v říčních námořních tankerech až do míst úložiště takovou variantou je. Vláda pověřila vládním usnesením č. 929/2009 ministry, aby s představiteli Polska, Rakouska, Slovenska, Německa a Evropskou komisí, včetně signatářů dohody AGN, jednala „s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku možné realizace průplavního spojení D-O-L, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. 12. 2010 výsledek tohoto prověření“. Nový návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady Evropy o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 30. července 2009 počítá s výstavbou průplavu D-O-L v horizontu do roku 2020.

Vedení města Břeclavi proto bude usilovat o to, aby Česká republika nezůstala jediným státem z 27 zemí EU, který není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou připojen na moře a aby mohl vodní koridor Dunaj – Odra – Labe sloužit k užítku občanům České republiky i Evropy co nejdříve.

# Otázka přístavu v oblasti Břeclavi

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Břeclav je díky své poloze jedním z nejvýznamnějších dopravních uzlů v České republice. Širokým úvallem řeky Moravy vedla již v pradávných dobách „jantarová“ stezka od Jadranu k Baltu, procházející Moravskou branou, od které se zhruba při soutoku Moravy s Dyjí oddělovala západní větev, využívající dyjsko-svrateckého úvalu a morfologicky příznivé boskovické brázdy. Je zajímavé, že toto „schéma“, podmíněné příznivým terénem, převzala po tisíciletích i železnice. První parní železnice v bývalém mocnářství – Severní dráha císaře Ferdinanda, jež vznikla již na sklonku první poloviny 19. století – sledovala rovněž tok řeky Moravy (a Bečvy) až k Moravské bráně. V Břeclavi od ní odbočovala podél Dyje a Svratky spojka do Brna, později prodloužená až k Praze přes Českou Třebovou. Na přelomu 19. a 20. století byla vybudována i spojka z Břeclavi do Kút, navazující na dříve zřízenou trať do Bratislavy, takže od té doby již bylo možno hovořit o Břeclavi jako o železniční křižovatce, skutečném „kříž“i, ve kterém se protínaly páteřové linky od Krakova do Vídně a od Prahy do Bratislavy. Stejně schéma se promítlo do konfigurace hlavních silničních a později i dálničních (rychlostních) komunikací. Břeclaví prochází dálnice D 2 z Brna do Bratislavy a na ni se má napojit rychlostní komunikace R 55, směřující k Přerovu. Není vyloučeno, že na ni jednou naváže i stejně kapacitní komunikace k Poysdorfu a Vídně. Tím by vznikl v prostoru Břeclavi obdobný „kříž“ silniční dopravy, jaký dnes vytvářejí železniční tratě.

Je zcela pochopitelné, že by v souvislosti s navrhovanou realizací vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) bylo vhodné zapojit do tohoto uzlu i další obor dopravy, tj. dopravu vodní, a uvažovat o vytvoření multimodálního dopravního uzlu, tj. nejen kapa-

citního překladiště, ale i vícefunkčního logistického centra, jehož jádrem by byl kapacitní přístav Břeclav. V tomto příspěvku bych chtěl vysvětlit, zda a jakým způsobem by to bylo možné a která lokalita v širším okolí Břeclavi je k tomu vhodná.

## Několik poznámek k dávnější historii

Nejprve je vhodné poukázat na to, že poměrně živá vodní doprava v blízkosti Břeclavi, konkrétně na řece Moravě, již v minulosti existovala. Tato řeka představovala v měřítku, obvyklém v době před rozvojem železniční sítě, využitelnou vodní cestu. Postupné zlepšování její splavnosti bylo dokonce předmětem řady projektů. V různých etapách vývoje nezůstaly tyto snahy pouze u plánů a dočkaly se konkrétní realizace. Příkladem může být projekt plukovníka Norberta Wenzela von Lincka z pevnosti Uherské Hradiště z roku 1719. **Podle tohoto projektu byla vybudována v roce 1722 plavební komora na hraničním úseku řeky u Rohatce, která byla prvou stavbou tohoto druhu v českých zemích i na Slovensku.** Přibližně ze stejné doby se datují návrhy olomouckého radního Jana Kryštofa Dimbtera a Salomona Beera Beckha, který navrhl, že bude řádnou splavnost řeky Moravu udržovat vlastním nákladem a zřídí podél ní potahovou stezku pro lidi i koně. Na tomto příkladu je vidět, že „splavněním“ se tehdy stále ještě rozumělo – stejně jako v minulých stoletích – především odstranění překážek (stromů či keřů) pro vlečná lana a úprava potahové stezky, aby bylo umožněno vlečení člunů proti proudu. V opačném směru se o čluny postaral sám říční proud. Beckh získal výsadní právo na dopravu soli po řece až po Napajedla, kde se nalézala státní solnice.



Stará rytina zachycující řeku Moravu pod zříceninou hradu Devín těsně před soutokem s Dunajem dokumentuje, že čluny byly proti proudu řeky vlečeny koňmi.



Patrně největšího úspěchu ve snahách o rozvoj plavby na řece Moravě dosáhl **Jan Rochus Dorfleuthner**, velkoobchodník dřevem z Hodonína. V roce 1780 vypracoval plány na splavnění řeky Moravy až po Olomouc a navrhl, že bude financovat splavňovací práce a provozovat plavbu, budou-li mu uděleny přiměřené výsady. Císař Josef II. Dorfleuthnerův návrh schválil a udělil mu roku 1785 na dvacet let výsadní právo na provozování plavby na řece. Lodi Dorfleuthnerovy společnosti přepravovaly zejména dřevo, údajně však i jiné substráty, jako obilí a další zemědělské produkty, sůl, řemeslné výroby apod. Doplovaly až do Veselí nad Moravou. U jezu v Hodoníně byla v době činnosti společnosti zřízena plavební komora, již druhá na řece Moravě. Technologie plavby byla ovšem sotva srovnatelná se současnými představami. Dřevěné čluny, vlečené proti proudu koňmi, mohly naložit na dolním úseku za příznivých podmínek jen 30 – 40 tun. Proti proudu od Hodonína (kam se po vodě dovážel i tabák pro místní továrnu) se používalo menších plavidel o nosnosti 10 tun.

V tehdejší době tedy vodní doprava v oblasti Břeclavi existovala, i když se její trasa města přímo nedotýkala, nýbrž míjela je ve vzdálenosti asi 10 km východně od centra.

Je zcela samozřejmé, že rozvoj železniční sítě, který v dané oblasti započal ještě dříve než v jiných oblastech tehdejší monarchie, vedl k úplnému zániku popsané primitivní vodní dopravy na řece Moravě, neboť při dané technologii a nepatrné velikosti používaných plavidel nemohla vlakům konkurovat.

### **První představy o koncepci vodní cesty Dunaj – Odra – Labe a jejich vztah k přístavu v břeclavské oblasti**

K renesanci zájmu o vodní dopravu došlo až v souvislosti s úvahami o realizaci průplavu Dunaj – Odra v parametrech, přizpůsobených železniční konkurenci. **První nesmělé návrhy souvisely se zákonem z roku 1873 a zejména s tzv. vodocestným zákonem z roku 1901. Projekty, které byly v souvislosti s těmito normami vypracovány, však již nepočítaly s plavbou po řece Moravě, nýbrž s umělým průplavem podél ní.** Tento průplav měl procházet podél pravého břehu řeky a vedl tedy k určitému přiblížení vodní cesty k Břeclavi.

Typický příklad průplavní trasy nabízí řešení, uvažované v době vydání citovaného vodocestného zákona. Průplav měl navazovat na Dunaj nad Vídní, tj. v místě, kde se pohybují hladiny v této řece zhruba nadmořské výšce okolo 160 m n.m. To umožňovalo výhodné vedení trasy v podstatě po vrstevnici přes rakouské Moravské pole (správný překlad názvu Marchfeld by měl ovšem znít Moravní pole) a mimoúrovňové křížení s řekou Dyjí průplavním mostem. Trasa obcházela město Lanžhot západně a míjela tak Břeclav ve vzdálenosti jen 5 km. Při křížení průplavu se silnicí Břeclav – Lanžhot mělo být zřízeno překlaďště (obr. 1), o němž by se dalo hovořit jako o „přístavu“ Břeclav-Lanžhot, či spíše (s přihlédnutím ke vzdálenosti od obou měst) Lanžhot-Břeclav.

Po vzniku Československa vznikl zcela logicky požadavek, aby vodní cesta D-O-L (resp. její jižní část) nebyla vedena po území cizího státu. Trasa přes rakouské území tedy nepřipadala v úvahu, takže se napojení na Dunaj přesunulo k Devínu. Odtud měl být veden levobřežní průplav zhruba v trase Devínska Nová Ves – Láb – Gajary – Malé Leváre – Brodské. V úseku Brodské – Lanžhot přecházela na pravý břeh, a to opět nákladným akvaduktem, překračujícím mimoúrovňově již nikoliv Dyjí, nýbrž řeku Moravu. Od Lanžhota se již trasa držela v podstatě staré linie, navržené za monarchie. Samotný Lanžhot však obcházela východně, takže se od Břeclavi opět poněkud vzdálila. Uvažovalo se s tím, že v Lanžhotě by měl vzniknout větší přístav, do kterého by gravitovaly přepravní proudy ze širšího okolí včetně brněnské aglomerace. Ten nemohl být zřízen přímo na trase průplavu, která byla vedena údolní nivou ve vysokém násypu (hladina byla opět zhruba ve výši 160,0 m n. m., tj. asi 5 m nad terénem). Uvažovalo se proto o průplavní odbočce délky asi 1 km, vedené podél trati Břeclav – Kúty do prostoru severně od nádraží Lanžhot, kde měl být ve vyšším terénu zřízen poměrně velkorýsý přístav se dvěma bazény (obr. 2). Na severní z nich by mohla v další perspektivě navázat další trasa odbočky okolo Břeclavi a Hustopečí až k Brnu, na jehož jižním okraji by mohl vzniknout brněnský přístav (jeho umístění se navrhovalo původně u Heršpic, později u Modřic).

### **Přechod na říční variantu vodní cesty a jeho důsledky**

V roce 1959 zpracoval brněnský Hydroprojekt srovnávací studii různých variant vodní cesty D-O-L, do které byly promítnuty důsledky hydrotechnické výstavby, která probíhala v předcházejících desetiletích (nezávisle na snahách o realizaci vodní cesty) na Moravě a Odře, a také nové názory na koncepci moderních vodních cest. Studie ukázala, že není již dále udržitelné prosazování „ortodoxní“ průplavní varianty vodní cesty, tj. trasy, která se vyhýbala říčním úsekům včetně hotových říčních zdrží (zřízených mezitím pro jiné, „neplavební“ účely). Na základě této studie vznikla proto „říční“ varianta, která se shodou okolností podstatně liší od dřívějších představ právě v oblasti Břeclavi. Tam byla totiž plánovaná trasa s výhodou přeložena do řeky Moravy s využitím říčních úprav ze šedesátých let, jež ze směrového hlediska (poloměry oblouků) již plně respektovaly požadavky plavby.

Uvedená změna vedla samozřejmě k dalšímu oddálení trasy od Břeclavi. Ale nejen to: vodní cesta podle této koncepce prochází od Kút až po Hodonín územím dosti citlivým z ekologického a environmentálního hlediska, což téměř vylučuje zřízení větších překladišť (zejména na pravém, moravském břehu). Tím se možnost napojení Břeclavi (ale i Lanžhota) na vodní cestu v nejkratší možné trase velmi zkomplikovalo.



**Obr. 1:** Trasa propojení D-O-L podle představ, panujících na počátku 20 století, tj. po schválení vodocestného zákona z roku 1901. Průplav měl překračovat průplavním mostem Dyjí u Bernardsthalu, vysokým náspem křížovat údolní nivu mezi Dyjí a Moravou (což by bylo při dnešních požadavcích na chránění této oblasti sotva přijatelné) a procházel mezi Lanžhotem (Landshut) a Břeclaví (Lundenburg). U spojovací silnice mezi těmito městy je naznačena lokalita překladiště.

### **Nové návrhy na zřízení přístavu v oblasti Břeclav (Lanžhot)**

K obnovení zájmu o přístav v Břeclavi došlo v souvislosti se studií proveditelnosti „Nápojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou“, kterou zpracovalo v roce 2003 Dopravní rozvojové středisko ČR na základě zadání Ředitelství vodních cest ČR. Výsledky této studie popsal podrobně Ing. Pavel Neset, CSc. ve fundovaném příspěvku, uveřejněném ve dvojčísle 1-2 (ročník 2008) tohoto časopisu, takže mohou být rekapitulovány jen velmi stručně. Studie srovnávala tři varianty připojení na Dunaj, a to:

- A: Slovensko-českou v trase Devín – Jakubov – Kúty – Lanžhot – přístav Břeclav.
- B: Rakousko-slovensko-českou, která se liší od varianty A v úseku Vídeň-Lobau – Angern – akvadukt přes Moravu – Jakubov; dále je s ní již totožná.
- C: Rakousko-českou, jež je zhruba po Angern totožná (až na výšku hladiny) s variantou B, dále však zůstává na rakouském území (nepřekračuje řeku Moravu), tj. je vedena přes Hohenau do blízkosti Břeclavi, přičemž překračuje Dyji v úrovni (ve zdrži uvažovaného „ekologického“ jezu Pohansko) a končí rovněž v přístavu Břeclav.

Lokalita a územní i výškové uspořádání přístavu Břeclav jsou ve všech variantách stejné – přístav je situován severně od železniční trati Břeclav – Lanžhot, tedy podobně jako u průplavní varianty, prosazované v období první republiky (byl by ovšem poněkud blíže k Břeclavi). Jediný rozdíl je v tom, že ve variantách A a B je vodní cesta, vedená u Lanžhota řekou Moravou, napojena na přístav průplavní odbočkou, která by vyústila do přístavního areálu od jihovýchodu, zatímco ve variantě C není odbočka nutná a trasa by vstoupila do přístavního areálu bezprostředně, a to zhruba od západu, tj. z druhé strany. Navržená lokalizace přístavu Břeclav by tedy přinášela výhody zejména za předpokladu, že bude zvolena varianta C. Pak by vedla ke zkrácení první etapy vodní cesty, která by nemusela (prozatím) pokračovat až do Hodonína, kde je další vhodná lokalita pro zřízení etapového koncového přístavu. Vedle souhlasu rakouské strany s takovým řešením, který je samozřejmě zásadní podmínkou, by bylo samozřejmě nutné „doladit“ některé nedořešené aspekty, jako např. otázku nejvyššího plavebního stavu, kdy vystupuje hladina nad jezem Pohansko vysoko nad hydrostatickou úroveň, což

komplikuje (i tak nepřesvědčivě dokumentované) křížení s tratí Břeclav – Kúty v blízkosti jižního zhlaví nádraží Břeclav. Stejně tak by bylo třeba důsledně dořešit územní koordinaci s připravovaným „bimodálním“ logistickým centrem, aby bylo možno vytvořit centrum skutečně „trimodální“.

### **Současný pohled na lokalizaci přístavu na jižní Moravě (aneb: Břeclav nebo Hodonín?)**

Máme-li otázku, nadhozenou v nadpisu kapitoly, posuzovat opravdu komplexně, je třeba brát v úvahu některé nové aspekty, a to především:

- Předmětem citované studie proveditelnosti bylo skutečně jen „napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou“, tedy nikoliv analýza této problematiky v rámci celého vodního koridoru D-O-L, jehož je toto napojení první etapou. Řešitelé byli dokonce po zahájení prací ze strany ministerstva dopravy striktně požádáni, aby výraz „D-O-L“ z textové části studie důsledně vyloučili a nenaznačili další pokračování ani v grafických přílohách. To vedlo samozřejmě k situaci: měli zpracovatelé předstírat, že jde o vodní cestu, probíhající v trase propojení D-O-L, se stejným podélným profilem i s totožnými parametry – přitom však součást propojení nemá být? Kdo by mohl předpokládat, že sousední státy, ať již Slovensko nebo Rakousko, vůbec připustí debatu o záměru, který bude probíhat z cca 90 % po jejich území, bude však sloužit prakticky jen ČR a nebude mít žádné pokračování? Natož vycházet z představy, že budou se záměrem souhlasit? Neodolám, abych v této souvislosti neuvědl, že jsem tehdy na dotaz sekretariátu EHK/OSN v Ženevě, jak pokračuje příprava projektu D-O-L ve smyslu mezinárodních dokumentů (na nichž jsem spolupracoval), zcela po pravdě sdělil, že se pracuje na studii proveditelnosti první etapy. Má dopověď se promítla do jednoho z oficiálních dokumentů. Odezva české delegace na dalším zasedání v Ženevě stojí za citaci: „Česká delegace podává vysvětlení k paragrafu 7 dokumentu TRANS/SC.3/2003/11, v tom smyslu, že studie proveditelnosti, která se zpracovává v ČR, se týká pouze plavebního spojení mezi jižní Moravou a Dunajem. To znamená, že v dané situaci není případné propojení D-O-L předmětem této studie. Z tohoto důvodu není možno názory pana Kubece, které se promítly do paragrafu 7, považovat za oficiální stanovisko českých kompetentních orgánů, ale jen za osobní představy pana Kubece“. Dnes už jsme se snad alespoň tohoto nesmyslného pohledu zbavili a každému je jasné, že řešení první etapy bez ohledu na etapy další by bylo – mírně řečeno – krátkozraké. Tím se ovšem radikálně mění srovnávací kritéria, podle kterých je třeba první etapu – a tedy i umístění přístavu na jižní Moravě – posuzovat.

- Současné názory rakouské strany jsou ve vztahu k variantě C nepříznivé až negativní. Je tedy téměř vyloučeno, že bude nakonec vybrána. Stejně zdrženlivé jsou tyto názory i k variantě B, neboť i ta (stejně jako varianta C) zasahuje do prostoru národního parku dunajských niv u Lobau. Reálně se tedy jeví jen

varianta A, resp. zatím ještě definitivně nedořešená varianta D. Trasy obou vedou od Kút až k Lanžhotu řekou Moravou, tedy mimo lokalitu přístavu Břeclav, jak byla definována ve studii proveditelnosti.

Vzhledem k popsanému vývoji zadalo Ředitelství vodních cest ČR v roce 2005 studii „Analýza lokalizace přístavu v oblasti Břeclavi včetně souvisejících dopravních vazeb a začlenění do území“ (zpracovatelem byl autor této stati). I když byly dokončeny pouze dvě z předpokládaných čtyř částí studie, dospěla tato práce k zásadním výsledkům, které je možno formulovat takto:

- Lokalita Břeclav ve smyslu studie proveditelnosti z roku 2003 by byla vhodná pouze při volbě varianty C, jejíž volba je více než nepravděpodobná, a to navíc jen za předpokladu, že by další výstavba koridoru od Břeclavi dále nepokračovala (což je dnes jistě nepřijatelný předpoklad). Jakmile se do rozhodování o výhodnosti zahrne podmínka snadné návaznosti na další etapy koridoru, dostane se varianta C do těžko únosné nevýhody kvůli značně komplikovanému řešení úseku Břeclav – Hodonín.

- Při všech ostatních variantách vodní cesty by bylo nutno zpřístupnit lokalitu Břeclav průplavní odbočkou zhruba v dříve uvažované trase, znázorněné na obr. 2. Na rozdíl od představ o tzv. průplavní variantě, kdy měla být hladina v nasedlaném korytě u Lanžhota zhruba na kótě 160,0 m n. m., má však být hladina v příslušné říční zdrži na kótě pouze 153,0 m n. m., takže by bylo nutno na odbočce zřídit stupeň s plavební komorou, anebo (jak bylo navrženo ve studii proveditelnosti) vložit mezi říční stupně Kúty a Tvrdonice další stupeň, což by zdražilo a provozně zbytečně zkomplikovalo trasu koridoru. V každém případě by na odbočce vznikl z krajinnářského hlediska nevhodný hluboký zářez při překonávání územní hrany mezi Lanžhotem a Kosticemi. Navíc by bylo třeba – na rozdíl od předválečné situace – nákladně řešit křížení odbočky s dálnicí D 2 pod velmi ostrým úhlem.

- Naskytá se tedy otázka, zda je investičně, provozně a z hledisek dalších lépe dobudovat v první etapě koridor až do Hodonína, zřídit etapový koncový přístav tam a rezignovat na výstavbu komplikované odbočky. Odpověď na tuto otázku je **jednoznačně kladná**. Investiční náklady úseku Lanžhot – Hodonín jsou významně nižší než náklady na odbočku a navíc by bylo tento úsek nutno při dalším prodloužení koridoru zřídit tak jako tak, zatímco odbočka by zůstala jen „slepou ulicí“.

- Pokud jde o zmíněná „další“ hlediska, týkají se jednak možných konfliktů odbočky s ekologicky citlivými lokalitami (odbočka by nutně protínala SPA – ptačí oblast Soutok-Tvrdonicko a lokalitu Soutok-Podluží, která se s touto oblastí územně téměř přesně kryje), jednak mimodopravních funkcí koridoru (protipovodňová ochrana, řešení vodohospodářské bilance v kritickém profilu Hodonín apod.), ke kterým realizace úseku Lanžhot – Hodonín významně přispívá, zatímco odbočka žádný podobný příspěvek nepřináší.

## Lokalita Hodonín – její výhody a nevýhody

Zřízení dočasného koncového přístavu první etapy v Hodoníně se tedy jeví jednoznačně výhodněji. Nelze samozřejmě zamlčovat určité nevýhody tohoto řešení, k nimž patří zejména:

- Rezi gnace na vytvoření výkonného „trimodálního“ centra, jehož lokalizace přímo v břevlavském uzlu by byla jistě logičtější. Na druhé straně se však stejně nepodařilo v Břevlavě zájmy železniční, silniční i vodní dopravy v koncepci podle studie proveditelnosti dokonale sladit, zatímco v Hodoníně to v souladu s územními plány možné je.

- Hodonín se nezdá být na první pohled „přístavem Brna“, jak je chápán přístav v Břevlavě. Uvážíme-li však, že při napojení moravské metropole s vodní cestou se uplatní hlavně kamiony, nedojde při napojení na Hodonín v trase po dálnici D2 a silnici R55 k

velkému zvýšení přepravní vzdálenosti – jen asi o 16 km. Jedná se tedy spíše o pocity než o racionální pohled. Pokud jde o odbočku, vedoucí až do Brna, není dnes aktuální (mohla by ovšem vhodně odbočovat z trasy u Moravské Nové Vsi, tj. blíže k Hodonínu, pokud by se názor na její reálnost změnil).

- Území, uvažované pro přístav Hodonín, je nesporně skromnější než v případě Břevlavě. Zmíněná analýza však prokázala, že v území je možno zajistit dostatečnou překladní i skladovací kapacitu a operativní infrastrukturu (překladní koleje délky alespoň 700 m, vyhovující uceleným vlakům, důsledné mimoúrovňové křížení přístavních kolejí a přístavní silniční sítě apod.). Pokud jde o kapacitu, není ostatně účelné koncový přístav první etapy zbytečně předdimenzovat, neboť většina přepravních vztahů se týká střední a severní Moravy či Polska, takže postupným prodlužováním koridoru se bude překlad stále posunovat do dalších a dalších „etapových koncových terminálů“. Takové předdimenzování by bylo nejen neekonomické, ale také netaktické, neboť by mohlo poskytnout konkurujícím dopravám základnu pro degradování, resp. snižování využití dalších úseků vodní cesty.

Zmíněné nevýhody nejsou tedy tak citelné, aby rozhodnutí o lokalizaci přístavu ovlivnilo či dokonce zvrátilo.

## A nakonec – přece jen trochu jiný pohled na přístav Břevlav

I když je osobní lodní doprava jen druhotným využitím vodní cesty, nelze ji zcela zanedbávat. Zkušenosti z průplavu Mohan – Dunaj ukazují, že i na tomto průplavu rostou frekvence velkých kajutových lodí, které korzují na dlouhých trasách od Rýna k Dunaji. Pro cestující se nabízejí nejen delší přestávky v atraktivních lokalitách přímo při vodní cestě, ale i návazné auto-karové zájezdy. V případě vodního koridoru D-O-L je jistě představitelná nabídka zájezdů z „paluby“ osobní lodi do lednicko-valtického areálu, do Mikulova či do Brna. Pak je ovšem velmi aktuální osobní přístav Břevlav – Lanžhot, situovaný nejspíše u mostu dálnice D2. Takový přístav a jeho infrastruktura mají malé prostorové nároky a mohou být jistě kompatibilní s přírodním okolím v této lokalitě. Na zřízení takového přístavu by se nemělo zapomínat. Takže: není odpověď na otázku v titulu tak složitá, jak se zdá?



**Obr. 2: Schéma přístavu Lanžhot na odbočce z průplavní trasy podle koncepce, platné v době první republiky. Na schématu je naznačeno pokračování odbočky k Brnu ze severního bazénu.**



**ALBA**

# CERTIFIKOVANÁ VÝROBA MALÝCH PLAVIDEL A OCELOVÝCH KONSTRUKCÍ



dodáváme lodě pro:

**LODNÍ DOPRAVA  
BŘECLAV**

**www.alba.cz**

ALBA – METAL, spol. s r.o., Mlýnská 459, 691 46 Ldná  
tel.: +420 519 355 110, fax: +420 519 355 313  
e-mail: alba@alba.cz

**EuroAdvisory  
GROUP**

Společnost FAGi - EuroAdvisory Group, s.r.o.,  
poskytuje konzultační a poradenský servis zejména v těchto oblastech:

dotace z EU • investiční pobídky • státní podpora • granty

Činnost EAG při získávání dotací z EU pro Váš záměr:

- poradenství pro eventuální žadatele o dotace z EU
- vypracování konkrétního návrhu dle navrhovaných projektů klienta ohledně možného získání dotací z fondů EU
- sledování aktuálních výzev k předkládání žádostí o dotace z EU
- komunikace s příslušnými národními koordinátory evropských programů pro dotace
- vypracování registrační a plné žádosti o dotace ze strukturálních fondů EU a eventuálních povinných příloh za součinnosti s klientem
- vyplnění dotazníku dle zadání dotačního programu
- zajištění povinných příloh k žádosti o dotace (analýza poptávky, studie proveditelnosti, CBA, dokumenty formálního charakteru vztahující se k žadateli, doklady o partnerství)

Kaprova 13, 110 00 Praha 1, GSM: 777 226 722, telefon/fax: 222 327 626, e-mail: info@cag-prague.eu, www.cag-prague.eu

# LODNÍ DOPRAVA BŘECLAV

**Monika Vintrlíková, Lodní doprava Břeclav s.r.o.**

Lodní doprava Břeclav je rodinná společnost, od roku 1999 vedená živnostníkem Janem Maděříčem, jehož starosti a radosti převzaly v roce 2009 jeho dcery Hana s Monikou, které pro tento záměr založily společnost Lodní doprava Břeclav, s.r.o. Pod tímto názvem tak společnost tento rok oslaví již 10 let svého působení na moravských řekách a jezerech.

Vše začalo, když Jan Maděříč dostal ke svým narozeninám v roce 1998 gumový nafukovací člun se závěsným benzínovým motorem. Od této doby se zapuťilostí sobě vlastní začíná zjišťovat možnosti provozování lodní dopravy. Nejdříve na řece Moravě v okolí Veselí nad Moravou, kde u své chaty spouští na vodu svoji první loď Artemis (upravený, původně německý záchranný člun zaoceánského parníku). Jak dnes říká, na nátlak manželky, neschvalující časté „výlety“ na Hodonínsko, přišlo první spuštění lodi v roce 1999 také v Břeclavi na řece Dyji. Ta mu svou malebností naprosto učarovala, a tak záhy ukončil své aktivity na řece Moravě a plně se věnuje řece Dyji. Perličkou je, že když byla v roce 2000 podniknuta první cesta na Janův hrad, působila řeka díky stromům jako tunel, kterým se propouává. Dnes jsou břehy řeky díky bobrům takřka bez stromů a řeka si začíná díky nepevným břehům vytvářet vlastní koryto.



**Lod' Pálava, ještě s původním jménem Agnes, pluje na řece Labi z Hamburku do Mělníka**

Dalším problémem, se kterým se plavba na řece Dyji vyznačuje, je nízký stav vody v letních měsících. Při nekonečném hledání vhodného typu plavidla s nízkým ponorem padlo rozhodnutí vyrobit si loď vlastní. Tím se ve společnosti ALBA – METAL rozbíhá výrobní program pod dohledem ČLPR - „výroba malých plavidel“. Debutantem je loď Sámó, která má při plném zatížení ponor 30 cm. Následoval Ámos (dnes plující na řece Moravě pod správou rodiny Antošových) a Svatopluk. Vzhledem k nasbíraným zkušenostem potom probíhají i přestavby a úpravy dalších plavidel Lodní dopravy Břeclav.

Lodní doprava Břeclav v současné době provozuje veřejnou, koncesovanou lodní dopravu na řece Dyji a na nádržích vodního díla Nové Mlýny celkem na čty-

řech plavebních trasách, a to pomocí 7 plavidel.

TRASA 1. – pravidelné linky a vyhlídkové plavby na horní nádrži vodního díla Nové Mlýny v lokalitě největšího autokempu v ČR - ATC Merkur Pasohlávky. Přístavy také v přilehlých obcích Pasohlávky a Brod nad Dyjí. Loď Věstonická Venuše s kapacitou 45 pasažérů, přivezená v roce 2001 z německé Pirny.



**Lod' Věstonická Venuše zajišťuje lodní dopravu na horní nádrži vodního díla Nové Mlýny**

TRASA 2. – pravidelné linky na řece Dyji na trase Veslařský klub Břeclav – Janův hrad a zpět. Loď Sámó a Svatopluk s kapacitou 12, resp. 32 pasažérů. CELOROČNÍ PROVOZ, na Moravě 1. zimní plavby. Loď jsou zateplené, vybavené topením, sociálním zařízením a kuchyňkou.



**Lodě Sámó a Svatopluk u přístavu Veslařský klub v Břeclavi, obě byly vyrobeny firmou ALBA - METAL**

TRASA 3. – pravidelné linky na řece Dyji na trase Kulturní dům Břeclav – Pohansko a zpět. Loď Jošt Moravský, kapacita 12 osob, speciální JET pohon pro „boj“ s nízkým stavem vody v řece. Původní hliníková celní loď z Berlína, upravena ve firmě ALBA – METAL v roce 2009.



**Loď Jošt Moravský na řece Dyji v Břeclavi**

TRASA 4. - pravidelné linky na dolní nádrži vodního díla Nové Mlýny pod nádhernou siluetou Pálavských vrchů. Přístavy v přilehlých obcích Pavlov, Šakvice, Strachotín a Dolní Věstonice. Loď Pálava s kapacitou 37 pasažérů. Loď přivezena z Hamburku, kde sloužila jako zásobovací loď pro velké zaoceánské parníky. Kompletní rekonstrukce ve firmě ALBA – METAL, unikátní, funkční motor Jastram z roku 1926.

Novinkou pro letošní rok je jedinečný projekt hromadné lodní dopravy ve městě Břeclav. Ve spolupráci s břeclavskou radnicí bude tento rok zahájen testovací ročník dopravy, která by měla spojit části města rozdělené řekou a dostupné pouze pomocí silniční dopravy po jediném spojovacím mostě. V první fázi projektu vznikne 5 nových přístavů a propojí se s jed-



**Loď Pálava v celé své kráse na dolní nádrži vodního díla Nové Mlýny**

ním stávajícím. Spojí se tak městské části centrum, Poštorná, St. Břeclav a další, pro Břeclavany atraktivní místa. Projekt je rozdělen do dvou částí - Břeclavské Benátky I. (nad splavem) – upravená loď Jitka s kapacitou 12 osob. Břeclavské Benátky II. (pod splavem) – loď Břetislav s kapacitou 12 osob. Jízdné bude odpovídat charakteru hromadné městské dopravy – stejné jako v městských autobusech.

Dále je v dlouhodobém záměru a v případě příznivých plavebních podmínek cesta z Břeclavi na soutok řek Moravy a Dyje, po kterém již nic nebrání plavbě na řeku Dunaj a dále směr Černé moře. Tzn. možnost přímého spojení Břeclavi s Bratislavou pomocí lehkých vyhlídkových plavidel. Toto je však bez úpravy koryta řeky Dyje v současné době nemožné.

V souvislosti s provozováním veřejné, pravidelné dopravy je nutno zmínit také ty, kteří se podílejí na provozování a rozvoji tohoto typu dopravy. Od města Břeclav jsou to provozní dotace na provoz pravidelných plaveb na Janův hrad a Pohansko tak, aby lodě vyplouvaly i s jediným pasažérem. Dále jsou to investiční dotace na vybudování přístavů a čištění řeky od písečných nánosů v kritických místech. Dále Jihomoravský kraj pomocí investičních dotací na vybudování přístavů na dolní Novomlýnské nádrži vodního díla Nové Mlýny. V neposlední řadě je to spousta nadšených a odhodlaných lidí, bez kterých by Lodní doprava Břeclav nebyla tam, kde se nyní nachází.

Filozofií Lodní dopravy Břeclav jsou spokojení pasažéři poznávající krásu Jižní Moravy z malebné hladiny řeky nebo jezera. To by s sebou mělo přinést propojení podnikatelských a veřejnoprávních aktivit k zatraktivnění daných regionů, obcí, měst a lepší propagaci turistiky a historie Jižní Moravy.



**Mapa Břeclavských Benátek**

# 1. Plavební

## Jaroslav Martinek, ředitel společnosti

Na Břeclavsku provozuje lodní dopravu také společnost 1. Plavební. Její lodě plují parkem lednického zámku, jenž je zapsán na seznamu UNESCO, po ramenech řeky Dyje a jsou provázené výkladem o historii a zajímavostech bývalého lichtenštejnského panství již více než 10 let. Za tuto dobu se mnoho změnilo. První turisté pluli na plastových lodích typu Carolina, ty postupně vystřídaly plavidla větší.

Již Lichtenštejnové se v minulosti zámeckým parkem plavili na lodích. O tom svědčí i dochované dobové fotografie i plány loděnice a malých dřevěných gondol. Na soutoku Moravy a Dyje se dle historických pramenů v 19. století plavil parníček Luise, který mimo jiné po vodě dopravoval dřevo z panských lesů k břeclavské pile. Na tuto historii plavby v bývalém lichtenštejnském panství navázala v roce 1999 1. Plavební a zahájila provoz první výletní lodě v lednickém zámeckém parku.



Mapa zámeckého areálu a plavební trasy

### Dnes lodě plují na dvou trasách

Trasa 1 - vede od jedinečné památky UNESCO – pohádkového a romantického zámku ve stylu anglické tudorovské gotiky k minaretu, jedné z nepozoruhodnějších romantických staveb přelomu 18. a 19. století v lednickém parku. 302 schodů vede na vrchol minaretu, odkud, za dobrého počasí, je možno zahlédnout i vrcholky věže svatoštěpánského dómu ve Vídni.

Trasa 2 - navazuje na tu první a vede od minaretu k Janovu hradu, romantické stavbě vybudované v roce 1807-1810 a napodobující, po anglickém vzoru, hradní zříceninu. Průčelní trakt budovy zabírá velký sál s přilehlými místnostmi vyzdobenými ornamentálními

nástěnnými malbami.

Letošní novinkou je, že lodě na obou trasách zajíždějí až k minaretu. V minulosti jim v tom bránila stěna z „larsenek“, která byla na rameni řeky Dyje postavena pro vyrovnání hladin klesající spodní vody a zabránění naklánění minaretu. Systém však nefungoval, věž byla zabezpečena jiným způsobem a tato stěna pozbyla na důležitosti, bránila však lodím v příjezdu blíže k minare-



Minaret

tu. Část stěny byla proto letos na jaře odstraněna a lodím tak byl zpřístupněn další úsek ramene řeky Dyje.

Nejvzdálenějším a zároveň velmi zajímavým místem v lednickém areálu je Janův hrad, obklopen lužními lesy a slepými rameny řeky Dyje. Existuje několik možností, jak se k němu dostat, od zámku vede značená turistická cesta, je možné využít kočárů anebo právě lodní dopravy z přístaviště u minaretu. Pokud byste chtěli do areálu přijet z Břeclavi, pak máte možnost využít také plavidel Lodní dopravy Břeclav, která kotví asi půl kilometru od Janova hradu na řece Dyji. Od Janova hradu vyjíždějí lodě 1. Plavební směrem k minaretu každou hodinu. Na hladině Staré Dyje máte možnost shlédnout skutečné unikáty, jakým jistě je i loď Hans Adam, ocelová osobní loď (rozměry 11,4 x 2,3 m) s kapacitou 22 pasažérů, která byla v roce 2005 renovovaná z původního průplavního nákladního člunu, který se v 19. století plavil po vodách Ludvíkova průplavu mezi Mohanem a Rýnem. Unikátní je zachovalý nýtovaný trup, rekonstrukce proběhla dle dochovaných historických podkladů. Trasa od Janova hradu k minaretu



Lod Morava u Janova hradu

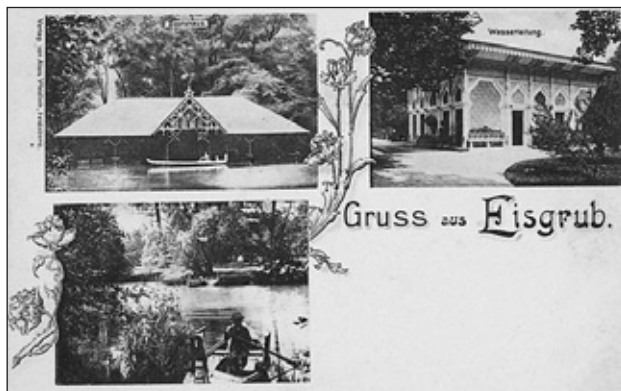


vede přírodním prostředím lužního lesa původním Starým korytem řeky Dyje. Řeka byla v 80. letech převedena do nově postaveného koryta mimo zámecký park z důvodu povodňových škod, které často páchala. Na březích a popadaných stromech je možné spatřit mnoho vodních ptáků a rostlin. Na okolních lukách se pasou stáda koní. Ve druhé části cesty se již pluje upraveným zámeckým parkem v anglickém stylu.

Po návštěvě minaretu můžete využít lodí na trase I, z přístavišť vyjíždějí každých 20 nebo 30 minut dle ročního období. Čeká vás příjemná projížďka zámeckým parkem se vzácnými stromy. Na této trase pluje také největší loď ze zdejší flotily - loď Morava, ta byla postavena teprve v minulém roce, je dlouhá 12,6 m a široká 3,07 metrů a pojme 32 cestujících. V přípravě je výroba její sesterské lodě s názvem Dyje.

Společnost provozuje ještě další 3 osobní lodě, Arnoštek, Lednice a Thaya (německý název řeky Dyje) s kapacitou 18 osob a jednu servisní loď Bobr.

Přáním lednických lodníků je splavnění dalšího asi tříkilometrového úseku Staré Dyje za zámeckým parkem, vybudování loděnice pro zimní kotvení lodí i jejich údržbu a otevření expozice vodních staveb Lichtenštejnů.



**Lichtenštejnská loděnice - dobové foto**

## Z Velkých Bílovic lodí do tří moří?

**Jan Maděříč st., ředitel Lodní doprava Břeclav s.r.o.**

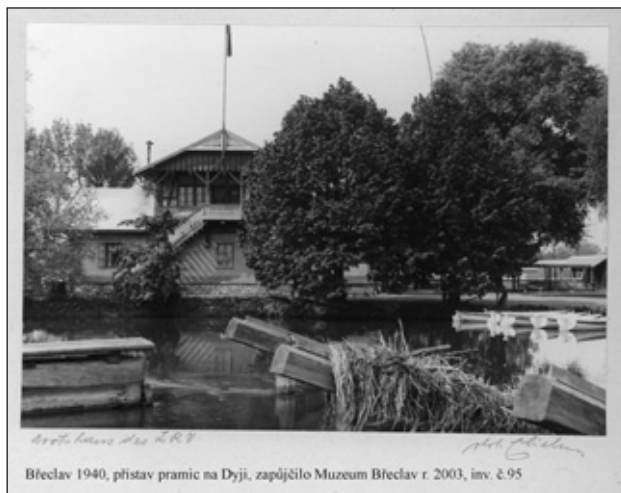
Pro řadu lidí takto položená otázka zní spíše jako špatný vtip anebo utopie. Starší generace má poměrně dost informací, resp. slyšela o průplavech Odra - Dunaj - Labe.

O tom, že by se tato otázka měla dotýkat i Velkých Bílovic jsem se dočetl ve Vlastivědném sborníku „Jižní Morava“ teprve před půl rokem. Myšlenku propojení našich řek zpracoval v roce 1654 Filibert Luches. V průběhu 18. století byla zpracována řada dalších studií a již v roce 1901 byl zpracován zákon č. 66, podle něhož měly být vybudovány průplavy Odra - Dunaj (přes Lanžhot a Břeclav) a průplav Vltava - Dunaj (přes Vídeň). Následovaly další zákony z roku 1931, 1938 a z roku 1950.

V rámci rozšíření odbočky průplavu na Brno se Velkých Bílovic týkaly dvě studie. První studie počítala s průplavem Lanžhot nebo Břeclav - Brno. Jedná se o studii z roku 1938 a 1940 na jejichž vypracování se podílel náš významný odborník na vodní stavby profesor brněnské techniky Ing. Antonín Smrček. První trasa měla podcházet železniční trať Břeclav - Přerov asi v 6. km, dále měla ve 14. km podcházet silnici Podivín - Velké Bílovice a dále směrem na Zaječí, Hustopeče, Židlochovice - Brno. Nejznámější je tzv. zdvihadlová trasa, která by měřila 58,6 km a měla mít jen dvě zdrže. Vedla by mezi obcí Hrušky a stanicí Hrušky. Dále by vedla západně od Moravského Žižkova, východně od Velkých Bílovic, údolím Trkmanky severně od Velkých Pavlovic směrem na Starovičky, Hustopeče, podél Němčic, Nosislavi, Blučiny, údolím Cézavy, podél Rebešovic akvaduktem přes Svatku v okolí Modřic až do přístavu Přízřenice. Přístavy a překladiště by měly být v Lanžhotě, ve Velkých Bílo-

vicích, Velkých Pavlovicích, Hustopečích, Velkých Němčicích, v Blučíně a v Brně. Pro plavbu byla doporučena loď francouzské výroby typu Péniche. Nosnost lodi byla 300 tun. Rozměry 38,5m x 5m x 1,80m. Vodní komory o délce 39 m a šířce 5,2 m. Šířka kanálu měla být 16 m na hladině a 10 m u dna, hloubka 3 m. Kanál by měl být napájen z řeky Svitavy a Svatky, kde bylo počítáno s výstavbou několika přehrad. Dále bylo počítáno s přečerpáváním vody. V této době byla situace tak aktuální, že v některých místech byly vyhlášeny dokonce i stavební uzávěry.

*Zdroj: Vlastivědný sborník „Jižní Morava“ rok 1993, svazek 30, MZA Brno „Archivní časopis“ č.28/1978, autorka obou zdrojů Ing. Kateřina Smutná.*



**Břeclav 1940, přístav pramic na Dyji zapůjčilo Muzeum Břeclav**

# Průplavní odbočka na Brno

## K historii Dunajsko-oderského průplavu

**PhDr. Kateřina Smutná**, ředitelka Moravského zemského archivu v Brně

V souvislosti s diskusemi o účelnosti vodní dopravy v návaznosti na ekonomické a zejména ekologické aspekty výstavby vodních děl ožívá i zájem o historii snah o průplavní spojení řek Dunaje, Odry a Labe, které se datují již od středověku <sup>1)</sup>.

Na podporu realizace průplavu vznikla od konce minulého století řada spolků a společností, z nichž nejvýznamnější byla Společnost dunajsko-oderského průplavu, založená v roce 1938 z popudu průmyslových a podnikatelských kruhů Ostravska, která se ve značné míře zasloužila o urychlení projektových příprav stavby průplavu a vynikla zejména rozsáhlou ediční činností, díky níž bylo publikováno množství monografií, studií a článků ke všem aspektům stavby vodní cesty <sup>2)</sup>.

Veřejnosti je znám Baťův kanál neboli vodní cesta Otrokovice-Rohatec z období 1934-1938, který je často dáván do přímé souvislosti s projektem průplavu Dunaj-Odra-Labe. Vznikl doplněním projektu původně závlahového kanálu, který firma Baťa upravila k využití pro tzv. malou plavbu. Podmínkou schválení záměru bylo, že projekt malé plavby nebude na překážku realizace vodní cesty Dunaj-Odra-Labe pro velké lodě <sup>3)</sup>.

Zatím málo známy jsou projekty spojení velké vodní cesty s průmyslovými středisky jižní Moravy, ležícími mimo trasu průplavu, především s hlavním průmyslovým centrem, Brnem.

První studie odbočky průplavu Dunaj-Odra k Brnu vznikly ještě před vydáním tzv. vodocestného zákona, kterým v roce 1901 rozhodl rakouský parlament o výstavbě plavebních kanálů z Dunaje k Odře, z Dunaje k Vltavě, z dunajsko-oderského průplavu ke střednímu Labi a plavebního spojení od průplavu Dunaj-Odra k Visle a dále ke splavněnému toku Dněstru.

Studii vypracovalo v několika variantách hydrografické oddělení ministerstva obchodu v návaznosti na tehdejší pojetí zamýšleného projektu velké vodní cesty.

První z variant předpokládala odbočku od hlavní trasy u Lanžhota. Měřila 64,6 km a spád překonávala místo tehdy módních nakloněných rovin 7 plavebními komorami.

Další varianta odbočovala od hlavního průplavu mezi stanicemi severní dráhy Rabensburg-Bernhardsthal a vedla přes Lednici, Dolní Věstoni-

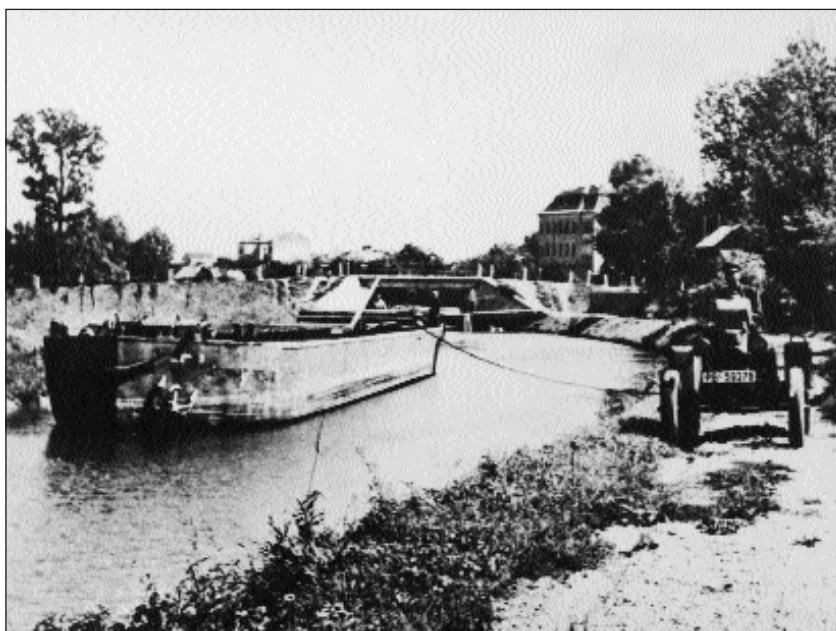
ce, Pouzdřany a Hrušovany k Brnu. Měřila 66,9 km a předpokládala rovněž 7 plavebních komor po 5 m spádu.

V úvahu byly brány i varianty odboček z vedlejších průplavních tras, konkrétně od Nosislavi do Brna-Julianova v délce pouhých 22 km nebo přípojka na Brno, která by z trasy Pavlovice—Šardice-Bzenec—Napajedla odbočovala v Zaječích a měřila by 37 km <sup>4)</sup>.

Problematicke průplavní odbočky na Brno se ve stejné době věnoval i profesor německé vysoké školy technické v Brně ing. Kresnik, který z podnětu Zweigverein für Mähren des Zentralvereines für Fluss und Kanalschiffahrt in Österreich vorm. Donauvereines předložil v roce 1902 generální studii průplavních odboček na Brno ve dvou verzích po dvou variantách, a to Břeclav-Brno a Přerov-Brno, přičemž sám považoval druhou verzi z národohospodářského hlediska za prospěšnější, a to zejména s ohledem na přepravu kamenného uhlí z Ostravska.

Studie byla zpracována na typ francouzských lodí péniche o nosnosti 300 t a rozměrech 38,5 x 5 x 1,8 m a na komory o délce 39 m a šířce 5,2 m. Vodní profil předpokládal šířku 10 m ve dnu a 16 m na hladině, tedy sklon svahu 1 : 1,5 m, hloubku pak 2 m. Eventuální užití lodí o nosnosti 600 t, tzv. dunajských, předpokládalo přiměřené zvětšení všech parametrů jak kanálu, tak plavebních komor.

Počátek kanálu Brno-Břeclav se předpokládal mezi pravým břehem řeky Svratky a železniční drahou vycházející z rosického nádraží. Trasa postupovala



*Studie průplavní odbočky z roku 1902 počítala s užitím lodí typu Péniche a podobnými parametry jaké má Baťův kanál*

východně od severní dráhy až ke Hrušovanům, kde přešla na její západní stranu a pokračovala k Břeclavi a odtud východně ke Kosticím, kde se připojila k hlavní vodní cestě. Měřila 63,2 km a předpokládala opět 7 plavebních komor o spádu 5 m. Druhá varianta této verze měřila 62 km a počítala se 6 komorami o spádu 2 x 5 m, 3 x 6 m a 1 x 7 m.

Autorem upřednostňovaná odbočka Brno-Přerov byla vypracována rovněž ve dvou variantách. První o délce 92 km vycházela z prostoru jižně od vlárské dráhy na levém břehu řeky Svitavy u Černovic a vedla přes Černovice–Telnice–Křenovice–Rousínov–Luleč–Vyškov a dále ke Kojetínu na Chropyni a Břest, kde se napojila na hlavní vodní cestu. Předpokládala užití nakloněných rovin, u Zbýšova výstup o 77 m do výše

vrcholové zdrže o kótě 274 m n. m. a u Švábenic pokles nakloněnou rovinou o 63 m do údolí Hané poblíž Nezamyslic. Druhá varianta se lišila jen v úvodní části. Vycházela z přístavu předpokládaného na návrší v kótě 274 m n. m. nad Juliánovem a vedla podél státní silnice Brno-Vyškov k Rousínovu. Další pokračování trasy bylo shodné s první variantou. Druhé pojetí znamenalo zkrácení trasy na 75,5 km, ale vyžadovalo výstavbu dvojitě lanovky pro přepravu zboží z přístavu do brněnského údolí. I zde přicházela v úvahu nakloněná rovina, náklady na ni by však byly mnohem vyšší.

Pokud jde o zásobování vodou, předpokládala se stálá spotřeba 0,7 m<sup>3</sup> za 24 hodiny na 1 běžný metr kanálu uvedených parametrů. Vzhledem k nízkému vodnímu stavu řek Svitavy a Svatky se počítalo



**Průplavní odbočky Brno-Břeclav a Brno-Přerov v projektech A. Smrčka**

s výstavbou několika přehrad, eventuálně i s přečerpáváním vody.

V porovnání stavebních nákladů byla jednoznačně úspornější odbočka Brno-Břeclav, vyšší stavební náklady u odbočky Brno-Přerov by však podle tehdejších výpočtů vyrovnaly úspory na dopravném<sup>5)</sup>.

Odbočkou průplavní trasy na Brno se v rámci svých studií plavebního spojení Labe s Dunajem a Odrou v dalších letech zabýval i jeden z našich největších vodohospodářských odborníků, profesor brněnské techniky ing. Antonín Smrček. I on zvažoval několik variant připojení Brna na hlavní vodní cestu. O projektech svého předchůdce ing. Kresníka se vyjadřoval s plným uznáním jako o cenných pokladech pro vlastní studie. Celkově však jeho řešení považoval za překonané, odpovídající názorům na projektování vodních děl na přelomu století. Týká se to zejména užití lodí o nosnosti 300 tun, maximálně 600 t a preferování tzv. nakloněných rovin (lodních železnic) na překonávání 25-150 m výškových rozdílů. Prof. Smrček upřednostňoval užití plavebních komor o větším spádu, byť toto řešení považovali zastánci nakloněných rovin za zaostalé. A. Smrček naopak upozorňoval, že s nakloněnými rovinami, kterým nedůvěřoval, nejsou žádné praktické zkušenosti.

I prof. Smrček zvažoval obě varianty odbočky, tedy jak spojení na Břeclav, tak trasu na Přerov. V obou případech, jak už bylo zdůvodněno, počítal k překonání výškových rozdílů s úspornými plavebními komorami o spádu ponejvíce to m, a to pro typ lodí na 1000 tun. U přístavů a překladišť pamatoval na spojení se železnicí a silniční sítí.

Pro obě verze odbočky uvažoval autor o přístavu a překladišti jižně od severní železniční dráhy Brno-Přerov na pravém břehu řeky Svratky u Horních Heršpic.

Odbočka od Břeclavi měla vést od úseku Lanžhot-Kostice pod železniční dráhu Břeclav-Přerov na severozápad k Brnu, nebo, podle autora výhodněji, rovnoběžně podél západní strany dráhy kolem Podivína, Rakvic, Šakvic, Popic, Pouzdřan, Vranovic, Hrušovan a Holasic k Rajhradu, odtud severně pod dráhou Břeclav-Brno a mezi dráhou a řekou Svratkou kolem Modřic k přístavu v Horních Heršpicích. Délka odbočky se 4 plavebními komorami je 63,5 km. Autor bral v úvahu i možnost připojit k brněnské větvi jižně od Vranovic odbočku na Znojmo, která by mohla přivádět vodu pro závlahu suché oblasti na levém břehu Dyje pod Znojmem.

Výchozí část odbočky k Modřicím v délce 5,5 km je shodná s trasou na Přerov. Odtud vede trasa dále přes Sokolnice, Kobylnice a Ponětovice k 7. plavební komoře v Blažovicích s vrcholovou zdrží přes Holubice k Rousínovu, s tunelem u Lulce k obci Nouzka, dále klesající trasou podél Topolan a Hostie k Ivanovicím, kde se napojuje na síť středomoravských průplavů, jež sahá po Přerov. Vlastní trasa odbočky s odečtením společné úvodní části po napojení na středo-moravskou síť je dlouhá 47,1 km. Pokračuje pak na levém břehu Hané podél Chválkovic, Nezamyslic, Němčic a Měrovic východním směrem, pak na sever podél Kojetína, Uhřičic, Polkovic, Oplocan a Ivaně k Tovačovu a Věrovanům, odtud na východ

přes řeku Moravu a Bečvu k Přerovu, který tvoří uzlový bod průplavu na Dunaj, Odru i Labe (viz mapová příloha).

Prof. Smrček se nesnažil zvažovat účelnost té či oné varianty odbočky, chtěl svými studii prokázat technickou možnost spojení Brna s průplavem oběma směry<sup>6)</sup>.

První etapa studií průplavních odboček na Brno byla v letech 1925-1926 ukončena generálním projektem odbočky Lanžhot-Brno, zpracovaným iniciativou průplavního oddělení Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze. Verze Brno-Přerov byla již tehdy s konečnou platností zamítnuta.

Odbočka byla opět navržena ve dvou variantách, jejichž délka se lišila 01,5 km.

První varianta odbočuje z hlavní trasy průplavu na 261.km a podchází ve svém 6,2 km dráhu Břeclav-Přerov a dále sleduje po východní straně trať železniční dráhy do Brna. Ve 14.1 km podchází silnici z Podivína do Velkých Bílovic, ve 20,6 km místní dráhu ze Zaječí a ve 27.km místní dráhu do Hustopečí. V Poozdřanech v úseku %5-36-5 km prochází soutěskou mezi dráhou, silnicí a srázným svahem, přechází řeku Svratku, vyhne se Vranovicím, křížuje vlečku do Židlochovic a pokračuje mezi Svratkou a dráhou do Brna.

Druhá varianta vychází od hlavního průplavu na 262.km a vede podél dráhy z Lanžhota téměř k Břeclavi, kde asi 1 km za nádražím podchází trať a u Podivína se přibližuje těsně k železniční trati Břeclav-Brno. Podél ní pokračuje dále, na 37.2 km přechází řeku Svratku, na 39,8 km křížuje místní trať z Vranovic, na 47,4 km podchází trať Břeclav-Brno a u Vojkovic se připojuje na první variantu.

V podélném profilu projekt předpokládal 5 plavebních komor o spádu 1 x 7 m a 4 x 8 m. Brněnský přístav byl projektován na konci poslední zdrže.

Příčný profil odpovídal jednodlnému pojetí jako u hlavního průplavu. Šířka profilu s ohledem na maximální úspornost byla stanovena v hladině na 25 m a v březích, při třímetrovém nadvýšení potahových stezek 32 m.

Zásobování odbočky vodou bylo projektováno pouze na 13 proplavení denně ve 270 plavebních dnech. K doplňování vody se projektovaly dvě údolní přehradky, první na Bílém potoce 1 km nad Veverskou Bítýškou a druhá nad obcí Loučkou na Libochovickém potoce. Voda by se vypouštěla z přehrad do potoků vlévajících se do Svratky a z řeky by se u přístavu odebírala gravitací do průplavní odbočky.

Je třeba zdůraznit, že projekt byl zpracován pouze na základě speciálních a topografických map a jeho praktické využití předpokládalo provést místní šetření<sup>7)</sup>.

Přístav v Brně, projektovaný v návaznosti na uvedený generální projekt odbočky v souvislosti s vypsáním veřejné soutěže na ideový regulační a zastavovací plán města Brna rovněž Ředitelstvím pro stavbu vodních cest v Praze, byl lokalizován těsně při rozchodu železniční tratě u Rosického nádraží k Modřicím a Břeclavi a železniční tratě Brno-Přerov. Měl dva bazény o celkové vodní ploše 11 ha a celkové ploše

včetně pobřeží 29 ha<sup>8)</sup>.

Otázka průplavu v Brně se znovu objevila v roce 1939, kdy město začalo připravovat nový regulační a zastavovací plán a žádalo proto revizi projektu z roku 1926.

Ředitelství pro stavbu vodních cest vypracovalo nový projekt přístavu, a to ve dvou variantách.

Přístav byl umístěn mezi dráhou Brno-Břeclav a obcemi Přízřenice a Horní Heršpice v terénu, který se od dráhy postupně svažuje k oběma obcím.

Při předpokládaném odhadu objemu přepravovaného zboží předpokládala Obchodní a živnostenská komora v Brně, že odbočkou do Brna bude dopravováno obilí, minerální oleje, dříví, uhlí a staviva, z Brna slad, šamotové hlíny z dolů u Mladějova, cement, hospodářské stroje, odlitky a rovněž uhlí z rosického revíru. OŽK upozorňovala, že pokud by se na průplavní odbočce mohly plavit lodě o stejné nosnosti jako na hlavní průplavní trase, pak by se po vybudování přístavu mohlo stát Brno hlavním překladištěm pro zboží směřující z Dunaje vlakem k Labi až do vybudování spojení Pardubice—Přerov. Zde se Brno jevilo vzhledem ke stavbě nového seřadovacího nádraží a plánovanému vybudování nového nákladového nádraží perspektivněji než kterékoliv jiné místo na hlavní trase, a to zejména s výhledem na vybudování druhé koleje na trati Brno-Přerov<sup>9)</sup>.

Vzhledem k významu města Brna a jeho předpokládanému dalšímu hospodářskému a průmyslovému rozvoji bylo rozhodnuto projektovat dva bazény o užité délce 600 m pro každý z nich, s šířkou vodní hladiny 90 m, hloubkou 4 m a na začátku bazénů s obratištěm pro lodě. Molo mezi bazény mělo šířku 100 m. Vybavení přístavu jeřáby, skladišti, železnicí a silnicí měl specifikovat detailní projekt. Napájen měl být přístav v první fázi z řeky Svratky, z náhonu, ústícího do řeky z místa nad mlýnem Královka. Předpokládalo se silniční spojení s městem a železniční připojení na nádraží v Horních Heršpicích, když mezi tímto nádražím a přístavem bylo projektováno přístavní nádraží.

Právě polohou přístavního nádraží se lišily obě zpracované varianty. V první bylo toto nádraží situováno souběžně s bazény a spojeno vlečkou s nádražím v Horních Heršpicích, ve druhé bylo umístěno před bazény na železniční cestě mezi přístavem a nádražím v Horních Heršpicích. Výhoda první varianty spočívala v tom, že území před i za přístavem bylo využitelné pro zastavovací účely a přístav sám byl umístěn asi 100 m blíže k městu<sup>10)</sup>.

K projednávání generálního projektu přístavu svolalo z podnětu ministerstva veřejných prací Ředitelství pro stavbu vodních cest 16. dubna 1940 v Brně informativní poradu zainteresovaných stran. Zde se Ředitelství drah v Brně jednoznačně postavilo za druhou variantu, kterou považovalo za hospodárnější i výhodnější z hlediska stavebně technického, protože umožňovala oboustranné rozšíření seřadovacích kolejí a větší volnost připojení kolejí dalších.

Stavební ředitelství dálnic v Brně se situováním kanálu a přístavu souhlasilo s tím, že dálnice bude projektována tak, aby křížovala kanál mezi obcemi

Modřice a Přízřenice.

Po informativních jednáních byl generální projekt s připomínkami úřadů zaslán ke schválení ministerstvu veřejných prací, které s ním v podobě druhé varianty vyslovilo souhlas<sup>11)</sup>.

Projekční práce na větších stavebních akcích se však netýkaly pouze Brna a jeho nejbližšího okolí, ale plánovaly se i v řadě dalších míst na úseku Brno-Lanžhot. Protože jejich realizace by mohla v budoucnu ztížit, ne-li znemožnit, hospodárné a účelné vedení trasy průplavní odbočky, přistoupilo Ředitelství pro stavbu vodních cest v roce 1942 k vypracování jejího nového generálního projektu. Součástí jeho přípravy byla v září 1942 prohlídka důležitých míst na trase v zájmu získání podkladů pro posouzení jednotlivých variant a podání konečné zprávy ministerstvu veřejných prací.

Výsledkem šetření byl nový projekt odbočky komorovou trasou ve třech a zdvihadlovou trasou ve dvou variantách.

Průplavní odbočka byla navržena jako jednodílná pro lodi o nosnosti 1000 t s příčným profilem miskovitěho tvaru o šířce hladiny 30 m a hloubce uprostřed 3,5 m.

První varianta komorové trasy odbočovala z hlavní vodní cesty mezi Lanžhotem a Kosticemi na 98,1 km. Sledovala po východní straně železniční trať Břeclav-Brno a končila v přístavu u Přízřenic. Měla délku 60,5 km a počítala se 4 plavebními komorami s rozdílem hladin 8,3-9 m. Předpokládaná kubatura výkopů a násypů byla odhadnuta na 8 850 000 m<sup>3</sup>.

Druhá varianta vycházela ze stejného místa hlavní vodní cesty, ale za silnicí Břeclav-Moravský Žižkov pokračovala podél západní strany železnice Břeclav-Brno, kterou sledovala až k Vojkovicím, kde dráhu přešla a po dvou protiobloucích se na svém 50.km napojila na první variantu. Měřila 61,45 km a počítalo se rovněž se 4 plavebními komorami o spádu 1 x 8,70 m a 3 x 9 m, kubatura výkopů a násypů byla vypočtena na 8 470 000 m<sup>3</sup>.

Poslední z variant komorové trasy vycházela jihozápadně za Lanžhotem při ústí Jihlavy na levém břehu Dyje a sledovala zhruba tok této řeky kolem Poštorné, Charvátské Nové Vsi, Ladné, mezi Podivínem a Lednicí k Přítlukám a Novým Mlýnům, mezi Dolními Věstonicemi a Strachotínem, za svým 30.km přešla velkým obloukem na Vranovice a za nimi splýnula s 1. variantou. Měřila 57,65 km, měla rovněž 4 plavební stupně a předpokládanou kubaturu výkonů a násypů 6 900 000 m<sup>3</sup>.

Trasa zdvihadlová měřila 58,6 km a měla jen dvě zdrže na 8,8 a 49,8 km. Od hlavní trasy odbočovala severním směrem do prostoru mezi železniční stanicí Hrušky a obcí Hrušky, kde dostupovala lodním zdvihadlem se spádem 37,30 m kóty 197,5 m n. m., na níž setrvávala ve zdrži dlouhé 49,8 km až k Brnu. Vedla západně od Moravského Žižkova, východně od Velkých Bílovic údolím Trkmankv. severně od Velkých Pavlovic směrem na Starovičky, východně od Hustopeč, podél Něm-čic, Nosislavi, Bhičiny, údolím Ceza-vy, podél Opatovic, přes Dunavku východně od Raihrad, podél Rebešovic, akvaduktem přes Svratku na

jihovýchodním okraji Modřic a dále východně od Modřic k přístavu u Přízřenic. Přístavy a překladiště byly v Lanžhotě, Velkých Bílovicích, Velkých Pavlovicích, Hustopečích, Velkých Němčicích, Blučině a v Brně.

Zdvihadlová trasa předpokládala ve svém ústí hladinu zdrže o 2,5 m vyšší než byla přístavní zdrž trasy komorové a kterou předpokládal schválený projekt přístavu pro Brno. Pro případ, že by z tohoto důvodu bylo nutno kótu 195 m n. m. u přístavní zdrže dodržet, byla připravena ještě druhá varianta zdvihadlové trasy, která umístila lodní zdvihadlo na svahu východně u Ladné s délkou příslušně větší oproti předchozí variantě. Trasa se v tomto případě přimyká více k terénu, některé vyšší partie obchází a v obloucích užívá poloměru 2000 m, u obce Starovičky dokonce jen 1000 m. Měří 60,15 m<sup>12)</sup>.

Na základě místního šetření všech možností byla experty shledána za nejlepší z komorových variant první, která nejlépe odpovídala stanoveným parametrům a měla oproti zbývajícím nejméně obtížných míst, z variant zdvihadlové trasy pak rovněž první verze. Pouze na tyto vybrané varianty byly řešeny podélné profily a zpracované materiály byly spolu s projektem z roku 1926 předloženy ministerstvu dopravy a techniky k rozhodnutí o dalším postupu<sup>13)</sup>.

Ministerstvo podrobilo trasy dalšímu místnímu šetření, které se uskutečnilo v několika termínech v průběhu roku 1943, přičemž byla zvažována i případná kombinace obou nevhodnějších variant, která by začínala jako komorová trasa první plavební komorou u Ladné a vedla jižně od Velkých Pavlovic, kde by na křižovatce s železniční tratí od Zaječí pokračovala zdvihadlem se spádem 27 m a dále variantou zdvihadlové trasy podél Hustopeč, Němčic, Blučiny atd. do přístavu u Přízřenic. Délka této trasy byla 56 m<sup>14)</sup>.

Výsledky šetření se staly podkladem pro zpracování poslední verze projektu v roce 1944.

Má dvě varianty. První trasa odbočuje v Lanžhotě z velké vodní cesty na gfl, i km a měří celkem 56,6 km. Kombinuje komorové a zdvihadlové řešení. Trasa hned za odbočkou protíná kopcovitou terasu u silnice Lanžhot-Kostice, probíhá těsně vedle nádraží Lanžhot a pokračuje dvěma protioblouky o poloměru 3000 m směrem k železniční trati Břeclav-Hodonín, kterou prochází na 7,75 km. Na 10,92 km je projektována u Nového Dvora první plavební komora se spádem 8,30 m. Trasa pak běží ve zvlněném terénu podle železniční trati Břeclav-Brno až do Velkých Pavlovic, kde přechází na 21,8} km místní dráhu Velké Pavlovice-Zaječí. Za tímto železničním podjezdem je na 21,95 km projektováno 27 m vysoké lodní zdvihadlo. Odtud odbočka přechází k jihozápadnímu svahu vrchu Ostrovec (kóta 226 m n. m.), prochází kolem obce Starovičky obloukem o poloměru 1000 m a pokračuje jihozápadním úbočím kopců k východnímu okraji obcí Hustopeče a Velké Němčice, dále až za Nosislav jde trasa opět dvěma protioblouky kopcovitým úsekem a podél východních svahů kopcovité terasy mezi Zidlochovicemi a Blučinou, za kterou překračuje na 41. km Cezavu, dále probíhá zvlněným

terénem k Rajhradícím, odtud zahýbá v oblouku o poloměru 2000 m směrem k řece Svratce, kterou na 51,4 km mezi Popovicemi a Rebešovicemi překračuje mostním kanálem. Trasa pak vede podél pravého břehu Svratky, potom v oblouku o poloměru 1200 m východním okrajem Modřic a pak severozápadním směrem k brněnskému přístavu s kótou 195 m n. m.

Druhá varianta začíná jižně od Břeclavi na kótě 159,70 m n. m. v záplavovém území řeky Dyje. Po krátkém rovném vedení již na 0,65 km překračuje železniční dráhu Břeclav-Vídeň a na 2,42 km silnici Poštorná-Břeclav. V 6,3 km zahýbá trasa pravostranným obloukem o poloměru 3000 m severozápadním směrem a v 8,25 km překračuje silnici Ladná-Lednice. Odtud dvěma oblouky o poloměru 2000 m přechází do severozápadního směru, přičemž na 10,5 km překračuje silnici Podivín-Lednice, na 14,1 km silnici Podivín-Rakvice a na 15,1 km železniční trať Břeclav-Brno, v 75,3 km silnici z Rakvic a na 15,8 km silnici Břeclav-Brno. Po překročení potoka Trkmanka v km 15,9 následuje mezi 16. a 17,35 km pravostranný oblouk o poloměru 1500 m, kde na 16,4 km překračuje silnici do Velkých Bílovic a na 16,75 km opět potok Trkmanku. Proto je v tomto úseku požadováno přeložení Trkmanky podél kanálu. Následuje rovně vedená trasa až na 17,8 km, kde překračuje silnici z Rakvic do Velkých Pavlovic. Na 18,4 km, jižně od Velkých Pavlovic, je projektováno zdvihadlo se shybem 35,3 m (rozdíl vodní hladiny 195-159,7 m) a na 18,87 km podjezd železniční tratě Hodonín-Zaječí. Na kótě 195 m n. m. se napojuje na první variantu. Tato trasa je celkově o 2,9 m kratší než předchozí varianta.

I tento projekt předpokládal miskovitý příčný profil o šířce vodní hladiny 30 m a hloubce (kromě mostních kanálů) 3,5 m. Hráže, sloužící zároveň jako potahové stezky, byly projektovány 2,80 m nad hladinu vody. Koruna hráže má šířku 2,70 m. Světlost pod mosty je 5 m nad normální hladinou kanálu. Přemísťovací kanál je projektován jako jednodlní koryto s šířkou vodní hladiny 17 m a hloubkou 3 m. Snahou projektu bylo vést trasu co možná nepřímějším směrem, nutné oblouky měly, jak je uvedeno, poloměry od 1 do 3 km. Při obloucích o poloměru menším než 2000 m bylo počítáno s tím, že vnitřní strana kanálu bude rozšířena o 1-3 m. Při jednotlivých stupních byly zachovány dopravním požadavkům odpovídající rozměry a na vhodných místech jednodlní trasy byly zřízeny výhybky podle podmínek vodní dopravy.

Odbočka měla být zásobována vodou z řeky Svratky, kde se předpokládalo několik přehrad. U zdvihadlové části byla otázka zásobování vodou zjednodušena, protože odpadla potřeba doplňovat zdrž vodou. Předpokládalo se, že složitá otázka zásobování vodou bude podrobena v zájmu nejehospodárnějšího řešení ještě dalším dodatečným studiím.

Umělé stavby na kanále a všechny stavby podél něj předpokládaly taková řešení, která by zamezila jak rušení plavby na kanálu, tak dopravních poměrů na přetínaných komunikacích, a která by zajišťovala bez-

pečnost a malé udržovací náklady.

Stavbou kanálu dotčené vodní toky předpokládaly regulaci. Eventuální nepříznivé vlivy kanálu na sousední pozemky měly být odstraněny melioracemi a v zájmu zajištění nerušené dopravy měla být zavedena obvyklá zabezpečovací opatření. Celkem se počítalo u jednotlivých variant s výstavbou 2 [3] železničních přejezdů, 1 železničního podjezdu, 14 [17] silničních přejezdů, 2 [0] silničních podjezdů, 21 [15] cestních přejezdů, 2 cestních podjezdů, 12 [15] propustí, 3 [1] stok a 0 [3] vpustí.

Přístavní zařízení, tj. přístav a překladiště, měla být v případě první varianty vybudována v Lanžhotě, Břeclavi, Podivíně, Velkých Pavlovicích, Hustopečích, Velkých Němčicích, Blučině a v Brně, v případě druhé varianty v Břeclavi, Podivíně, Velkých Pavlovicích, Hustopečích, Velkých Němčicích, Blučině a v Brně. Počítalo se s obvyklým technickým vybavením veřejného i soukromého charakteru situovaným tak, aby bylo jak lodím, tak železničním a silničním dopravním prostředkům lehce přístupné. Projekt vzal v úvahu možnost dalšího rozšíření přístavů a zřízení nových technických zařízení pro případný nárůst dopravy v budoucnosti. To se týká hlavně brněnského přístavu, pro nějž se v první fázi výstavby počítalo jen s jedním bazénem, ale s možností výstavby druhého ve smyslu schválené varianty.

I tento generální projekt byl považován za počáteční studii, kterou je třeba prohloubit na základě dalších potřeb regionu<sup>15)</sup>.

Zpracováním tohoto projektu byly přípravné práce na průplavní odbočce ministerstvem dopravy a techniky vzhledem k omezení správní činnosti v době vál-

ky až do odvolání ukončeny<sup>16)</sup>.

K dalším studijním úkolům souvisejícím s odbočkou bylo přistoupeno až v roce 1951, když vodohospodářská kancelář ministerstva stavebního průmyslu v Praze dostala za úkol zpracovat posudek o přívodu vody pro zásobování obyvatelstva a průmyslu užitkovou vodou a pro závlahy zemědělských pozemků samospádem prostřednictvím průplavní odbočky Lanžhot-Brno.

Posudek byl vypracován ve dvou alternativách, z nichž první předpokládala pouze výstavbu závlahového kanálu o ploše vodního průřezu 40 m<sup>2</sup> jen pro přívod vody, zatímco druhá zvažovala výstavbu kanálu o ploše vodního průřezu 66,9 m<sup>2</sup>, který by vedle přívodu vody bylo možno v budoucnu přizpůsobit pro plavební provoz. Za podklad byla zvolena 1. varianta projektu odbočky z roku 1944.

Z posudku pro výpočet stavebních nákladů a rentability přívodu vody pro zemědělství a průmysl jasně vyplynulo, že rentabilita je v obou alternativách zaručena. Pokud jde o zavedení plavebního provozu, vyšly náklady, připadající na 1 tunokilometr ročně, a to i přes poměrně nízké náklady na plavební zařízení, málo příznivě<sup>17)</sup>. Možnosti využití odbočky na Brno pro meliorační a v návaznosti na jižní úsek průplavu Dunaj-Odra i dopravní účely byly však dále zvažovány v řadě studií<sup>18)</sup>.

Vlastní přípravné práce na stavbě průplavu Dunaj-Odra-Labe včetně odboček na něj navazujících byly však rozhodnutím vlády z 26. 8. 1952 zastaveny a v omezeném rozsahu byly pak obnoveny až koncem 50. let. K oživení činnosti došlo v roce 1968 a nově od konce 80. let z iniciativy akciové společnosti Ekotrans Moravia.

---

#### *Použitá literatura a archivní dokumenty*

1 K. Smutná - V. Režucha, Nástin historie snah o splavnění řeky Moravy a výstavbu propojení Dunaj-Odra-Labe, Ekotrans Moravia 1/1991, s.39-42.

2 K. Smutná, Podíl Společnosti dunajsko-oderského průplavu na přípravě průplavního propojení Labe, Odry a Dunaje, Dějiny věd a techniky, roč. 22, 1989, s. 223-235.

3 K. Smutná, Závlahový a plavební kanál Otrokovice-Rohatec 2 období 1934 -1938, Jižní Morava, 1989, s. 265-268.

4 A. Smrček, Odbočky průplavní do Brna, Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe, roč. II-1941, s. 88.

5 MZA Brno, fond H 42, Průplav L-O-D, i. č. J12, kart. 104, projekty odboček Brno-Břeclav a Brno-Přerov 1902, 1908.

6 Tamtéž, i. č. 437, kart. 84, alternativy plavebních spojení Labe s Dunajem a Odrou, autor A. Smrček 1924. Srov. A. Smrček, Odbočky průplavní do Brna, c. d., tam přetištěna mapová příloha.

7 MZA Brno, fond H 42, i. č. 507, 509, kart. 104, studie variant odbočky do Brna 1925-1927.

8 Tamtéž.

9 Tamtéž, i. č. 89, kart. 29, řešení průplavní odbočky Lanžhot—Brno 1939—1942, korespondence.

10 Tamtéž, i. č. 671, kart. 150 a i. č. 912, kart. 209, přístav v Brně, projekt 1940.

11 Tamtéž, i. č. 89 - cit. pramen, korespondence.

12 Tamtéž, i. č. 803, kart. 187, návrhy průplavní odbočky Lanžhot—Brno 1942—1944.

13 Tamtéž, i. č. 224, kart. 45, korespondence ve věci odbočky, prohlídky trasy 1943 —1944.

14 K. Velkoborský, Průplavní odbočky do Brna. Zprávy Společnosti dunajsko-oderského průplavu, bull. č. 1, leden 1957, s. 6-8.

15 MZA Brno, fond H 42, i. č. 802, kart. 187, projekty odbočky Lanžhot-Brno 1926, 1944.

16 Tamtéž, i. č. 224, kart. 45.

17 Tamtéž, i. č. 368, kart. 67, zásobování odbočky Lanžhot-Brno vodou, korespondence 1949-1951.

18 Např. J. Kumpošt, Dunajsko-oderský průplav z hlediska Brněnského kraje. Dunajsko-oderský průplav, Praha 1953, s. 63-66.

# Bařův kanál - plavební sezóna 2009

*Tisková zpráva – Bařův kanál, foto: archiv Bařův kanál, o.p.s.*

Více jak 60 km dlouhá historická vodní cesta Bařův kanál, se 13 plavebními komorami, v současné době využíváná pro rekreační plavbu, nabídla návštěvníkům v plavební sezóně 2009 hned několik nových produktů, zajímavých akcí a zásadních novinek v oblasti rozvoje přístavišť a cyklostezek.



**Otevření nového přístaviště Emila Spiro v Napajedlech**

Tak jak je již dlouholetou tradicí, byla plavební sezóna slavnostně zahájena Odemykáním, které proběhlo 30. dubna v Napajedlech, kde bylo současně otevřeno nové přístaviště. Druhý den 1. května byla odemčena plavební sezóna ve Veselí nad Moravou. V tento den byla plavební sezóna slavnostně zahájena i v Otrokovicích, Spytihněvi, Skalici či Hodoníně. Všechny tyto akce byly určeny pro širokou veřejnost a byly vzájemně propojeny.

Od začátku plavební sezóny byly veřejnosti k dispozici nová přístaviště v Napajedlích a v Kostelanech nad Moravou. V průběhu plavební sezóny pak bylo budováno přístaviště v Uherském Hradišti a v Rohatci – kolonii. Jedná se o hranová přístaviště s bezbariérovým přístupem s možností vyvázání soukromých i vypůjčených lodí. Nová přístaviště se také stanou zastávkovými místy pravidelných lodních výletních linek. Realizátorem těchto přístavišť je Ředitelství vodních cest ČR ve spolupráci s dotčenými obcemi, svazky obcí a Bařův kanál, o.p.s.



**Nové přístaviště v Kostelanech nad Moravou**

Velké změny dozná taktéž síť cyklostezek vedených bezprostředně podél vodní cesty. V průběhu roku 2009 jsou budovány nové úseky cyklostezky

podél Bařova kanálu se zpevněným asfaltovým povrchem vhodným i pro in-line bruslení. Ve výstavbě je úsek Kroměříž – Střížovice v délce 5,2 km, a úsek



**Slavnostní plavba lodi Morava na řece Moravě u Napajedel**

Otrokovice – Babice v délce 6,9 km. Oba úseky navazují na již existující cyklostezku podél Bařova kanálu v trase Babice – Nedakonice v délce 10,4 km a na rozsáhlou síť cyklotras v Přírodním parku Hostýnské vrchy, Chřiby, a CHKO Bílé Karpaty, ale také na síť Moravských vinařských stezek. Z Veselí nad Moravou do Hodonína bude podél vodní cesty vyznačena cyklotrasa, která bude zároveň vybavena odpočívadly.

Pro školáky základních, mateřských a středních škol, pro firmy a skupinové výlety je od letošního roku připravena ucelená nabídka programu spojených s plavbou pod názvem „Vzhůru na palubu“. Do katalogu nabídek jsou zařazeny půldenní, celodenní a dvoudenní výlety zahrnující plavbu po Bařově kanálu a doprovodný program zahrnující turistické zajímavosti Slovácka.

Provozovatelé půjčoven lodí připravili pro své zákazníky pro letošní plavební sezónu několik nových hausbótů. V Kroměříži je to hausbót s ryze solárním pohonem, ve Spytihněvi a Uherském Hradišti pak špičkově vybavený prostorný hausbót s oddělenými ložnicemi, vybavenou kuchyní, sprchovým koutem a splachovacím WC. Z přístavu Skalica na slovenském břehu vodní cesty bude vyrážet pravidelná mezinárodní lodní linka Skalica – Strážnice.

Díky všem těmto novinkám by mohl být překonán loňský rekord v návštěvnosti. Od května do září loňského roku se po kanálu plavilo na 65 000 lidí, což je zatím rekordní počet. „Byli bychom rádi, kdyby se to číslo ještě trochu zvedlo. Chceme především přilákat lidi, kteří na Bařově kanále stráví více dní, například na několikadenní dovolené nebo firemních pobytech,“ poznamenal Václav Bártek s tím, že stále větší zájem je o hausbóty. Letos jich na vodní cestě přibývalo, je jich již asi 20. Jsou větší a zvyšuje se i jejich komfort,“ dodal při zahájení plavební sezóny.



# Prezident Václav Klaus poprvé v životě okusil plavbu po Baťově kanálu

Jiří Nováček, Mediafax.cz, foto: archiv Baťův kanál, o.p.s.

Prezident Václav Klaus s manželkou Livií absolvovali v úterý 9.června 2009 při oficiální návštěvě jižní Moravy poprvé v životě plavbu po Baťově kanálu mezi Petrovem a Strážnicí na Hodonínsku. „Vždy se najdou místa, která vás dokážou překvapit“, pochvaloval si během půlhodinové poklidné plavby atmosféru Václav Klaus: „**Když vidím, že se takové vodní dílo postavilo v třicátých letech skoro ručně, tak uvažované spojení Baltu se Středozemním mořem se s moderní technologií možná podaří také zvládnout**“.

Projekt Baťova kanálu, sloužící nyní jako turistická vodní cesta spojující Hodonín s Otrokovicemi, označil Klaus za životaschopný: „Turistu nalákáte na nápad a myšlenku, zajímavou věc. Turisti sami nepřijdou, to je věčné a mylné očekávání“.

„Snažíme se prezidentovi ukázat i zajímavá místa, která nejsou běžně v programu oficiálních cest,“ řekl hejtmán Michal Hašek (ČSSD), který je hostitelem prezidentského páru.

Během plavby s novináři pochválil prezident dosavadní program návštěvy: „Jižní Morava se nám představuje v tom nejkrásnějším světle“. Dodal, že během cesty si stihl promluvit s řadou místních lidí: „Vnímám, co je trápí, co se jim podařilo, z čeho mají radost“.

**Klausovi se podle vlastních slov na Hodonínsku líbí.** „Když slyším, jak zazní cimbálová kapela, lituji, že musím odjet dříve, než bych sám chtěl. Líbí se mi také, že je tady stále živý kraj,“ reagoval na řadu příznivců, kteří ho přišli pozdravit v tradičním oblečení.



*Prezident Václav Klaus si vychutnává plavbu lodí Danaj po Baťově kanále spolu s hejtmánem Jihomoravského kraje Michalem Haškem a ředitelem o.p.s. Baťův kanál Vojtěchem Bártekem*

Odpočinkový pořad prezidentské návštěvy Hodonínska pokračoval obědem na strážnickém zámku, ke kterému s prezidentem zasedli senátoři a poslanci za Jihomoravský kraj.

„Po obědě si přála Livia Klausová vidět krátkou módní přehlídku děvčat z vyhlášené strážnické oděvní školy, po ní pár i s doprovodem zamířil na prohlídku strážnického skanzenu lidových staveb,“ upřesnil další program návštěvy mluvčí Jihomoravského kraje Jan Chmelíček.

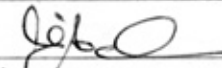
Po setkání se strážnickými obyvateli na náměstí odjel Václav Klaus na zámek do Milotic, kde povečeřel s jihomoravskými senátory a poslanci.



*Livie Klausová a prezident Václav Klaus spolu s Vojtěchem Bártekem, ředitelem obecně prospěšné společnosti Baťův kanál na palubě lodí Danaj ve Strážnici*

**Z knihy návštěv výstavy Křižovatka tří moří – Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe,  
která se konala v Přerově ve dnech 16.4. - 31.8. 2009**

Děkujeme za uspořádání zajímavé  
výstavy. Věřím, že Přerov opravdu  
bude křižovatkou všech - tedy i vodních  
dopravních cest.

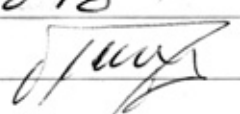
  
Ing. Jiří Lažoch, primátor

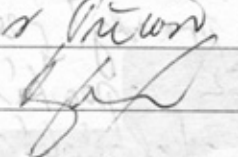
Přání výstava, Odražka myšlenka. Udělajme  
vše pro její naplnění. mgr. Kulíšek Josef, náměstek primátor

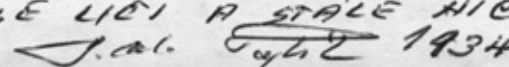
Těším se na okamžik, kdy za svým domem uvidím  
1. lodičku.

Václav Zatloukal, Vlnový  
radní města Přerova

Velmi zajímavá výstava Hobzmann  
Doufám, že vystavba se prosadí

Najvyšší čas, aby se ten míplav  
postavil. Věřím, mají plnou  
puseu ekologie, ale aby proto  
něco udelali, tak to už 

Nelze by to špatně. Ověřilo by ředitel Přerov 

UŽ KONČENÉ ŽAČNĚNĚ ! ! MŮJ UČITEL SE UČIL, JA SE  
UČIM, MOJE DEČKA SE UČÍ A STĚLE NĚ !!!  
J. A. 1934 

# Úvodní slovo k zahájení výstavy Křižovatka tří moří – Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe v Přerově

**Ing. Martin Kolařík**, zastupitel města Přerova za Stranu zelených / Společně pro Přerov a místopředseda Olomoucké Krajské rady Strany zelených

V souvislosti s projektem vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe se objevují různá srovnání silniční a železniční dopravy s dopravou po vodě. Porovnává se ekonomika, přepravní kapacita a jiná kritéria, ale velice často se zapomíná na jeden zásadní rozdíl, který je pro mne, ekologicky smýšlejícího člověka, podstatný. Zkuste si, prosím, představit mezinárodní dálniční tah či železniční koridor. Na těchto dopravních tepnách vládne kromě hluku a prachu z intenzivní dopravy jen smrt. Není podstatné, zda jste si představili období jarní, letní či zimní – všechny živé organismy, které se pokusí sdílet tento prostor, jsou přejety, rozdraceny, zničeny. Dálniční či železniční těleso, vytvořené z mrtvých materiálů, nedává životu mnoho šancí. Silniční a železniční koridory vytvářejí v krajině jizvu, která trvale negativně ovlivňuje životní prostředí ve svém okolí.

Přál by si někdo z vás vlastnit rodinný domek se zahradou těsně přiléhající k rušné dálnici či železničnímu koridoru?

U vodních cest je situace zásadně odlišná. Voda je totiž životodárná tekutina a vodní dopravní tepna a její okolí zůstává i při vysokém zatížení stále živým prostorem, vhodným pro rekreaci, rybaření a život mnoha živočichů a rostlin. Vodní těleso dopravní tepny je samoopravující se živý organismus, s mnoha dalšími funkcemi, než je jen doprava. Nemovitosti v těsné blízkosti vodní cesty získávají na hodnotě.

Na rozdíl od silničních či železničních lze vodní koridory budovat tak, aby ekologicky přírodné funkce vodní cesty byly maximálně zdůrazněny, zatímco nepříznivé vlivy stavby a jejího provozu lze potlačit na minimum. Zkušenosti z budování moderních vodních cest v západní Evropě ukazují, že pozitivní vlivy na životní prostředí mohou významně převážit nad negativními. Mělké příbřežní zóny, koupací jezírka, oživená slepá ramena a obnovené lužní lesy, stejně jako příbřežní porosty vhodných keřů a stromů vytvářejí nové životní prostory pro ptáky, vodní živočichy i člověka. Stávají se místem pro aktivní odpočinek, cykloturistiku a rekreaci.

Vodní cesty, jsou-li citlivě zasazené do krajiny, jsou živým organismem podobným stromům. O důležitosti stromů pro životní prostředí a pro člověka snad nemusíme polemizovat. Stejně jako ony poskytují vláhu, místo pro odpočinek, stavební materiály, energii, přístřeší živočichům a jiným rostlinám, regulují teplotu ve svém okolí. Pomáhají tlumit extrémní klimatické výkyvy.

Myslíte si stále, že lze vodní dopravu označit za neekologickou a pro životní prostředí horší variantu než třeba dopravu železniční?

Z výše uvedených důvodů podporuji projekt vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, tak jak je představován v knize Křižovatka tří moří, a budu se snažit dohlédnout na to, aby i v budoucnu zůstal maximálně šetrný k životnímu prostředí a využíval svých možností ku prospěchu člověka i přírody.



**Senátor parlamentu ČR a primátor města Přerova Ing. Jiří Lajtoch (ČSSD), Tomáš Kolařík ze společnosti P&S a.s. a jeho bratr Martin Kolařík, zastupitel města Přerova (SPP/SZ) diskutují o ekologických aspektech výstavy vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe**  
Foto: Vojtěch Podušel

# Výstava o vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe tentokrát v Přerově

Tomáš Kolařík, P&S a.s.

Foto: Vojtěch Podušel



V Přerově byla dne 16. dubna 2009 slavnostně zahájena putovní výstava Křižovatka tří moří, která pojednává o vodním koridoru Dunaj- Odra – Labe. Slavnostního aktu se zúčastnilo mnoho významných hostů, mimo jiné primátor města Přerova Ing. Jiří Lajtoch, rektor Vysoké školy logistiky o.p.s. JUDr. Ivan Barančík, ředitel Státní plavební správy kpt. Ing.

Luděk Cidlina a viceprezidenti Hospodářské komory ČR Ing. Jan Novotný a Ing. Pavel Bartoš. Zahájení se zúčastnili také zástupci krajů ležících na trase vodního koridoru D-O-L, zástupci Krajských hospodářských komor, lodní dopravci, vysokoškolská profesora a další hosté. Po slavnostním zahájení akce pokračovala konferencí na půdě Vysoké školy logistiky o.p.s., kde se zájemci i z široké veřejnosti mohli dozvědět další zajímavé informace. Hosté vyjádřili zájem a podporu tomuto projektu, jenž je důležitý nejen pro Českou republiku, ale pro celou Evropu.



**Ing. Josef Podzimek, Tomáš Kolařík, rektor Vysoké školy logistiky o.p.s. JUDr. Ivan Barančík a primátor města Přerova Ing. Jiří Lajtoch při úvodním slovu**  
Foto: Archiv města Přerova



**Primátor města Přerova Ing. Jiří Lajtoch a ředitel přerovské pobočky Státní plavební správy Ing. Alois Hlušíčka**

„Projekt podporujeme, protože město je přirozeným dopravním uzlem. Navíc jsme vždy podporovali vznik terminálu kombinované přepravy,“ uvedl primátor města Jiří Lajtoch (ČSSD).

„My si, jako Přerované, myslíme, že myšlenka vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe je dobrá. Vzhledem ke své strategické poloze bylo vždy území Přerova a po té i vlastní město významnou křižovatkou dopravních cest. Navíc doplňuje naše vize Přerova jako dopravní tepny a dopravní křižovatky, kdy bychom zde skloubili dopravu železniční, silniční a leteckou s dopravou vodní. 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 infrastrukturu svůj další rozvoj. Proto jsme také přijali usnesení, že budeme nadále držet stavební uzávěry



**1. náměstek primátora města Přerova Mgr. Josef Kulíšek se podepisuje do Návštěvní knihy**

a Rada města doporučila ponechat v Politice územního rozvoje územní ochranu pro stavbu vodního koridoru D-O-L,“ sdělil k záměru 1.náměstek primátora města Přerova Mgr. Josef Kulíšek

„Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe je multifunkční vodohospodářské dílo zásadního významu pro Českou republiku i Evropu. Spojuje v sobě funkce dopravní, energetické, vodohospodářské, ekonomické i krajinné. Pro posouzení významu vodního koridoru D-O-

L musíme vycházet z komplexního pohledu na celé řešení. 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.

Voda není jednoúčelová jako třeba silnice nebo železnice. Slouží samozřejmě i k rekreačním účelům. Kolem vodní cesty se tvoří další možnosti pro podnikání, respektive rozvoj tohoto regionu. Naše škola připravuje i odborníky na problematiku vodní dopravy v oboru Dopravní logistika, kde se vyučuje předmět Logistika vodní dopravy,“ řekl v rámci zahájení výstavy rektor Vysoké školy logistiky o.p.s. JUDr. Ivan Barančík.

Zajímavý názor vyjádřil ve svém projevu také Ing. Martin Kolařík zastupitel města Přerova za Stranu zelených/Společně pro Přerov (viz. samostatný článek).

Je třeba si uvědomit, že Česká republika je jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou připojena na moře. Doplníme-li tuto informaci o skutečnost, že cena každého zboží v sobě zahrnuje 40 až 60 procent nákladů na dopravu, dojdeme k závěru, že využití levné lodní dopravy a výstavba vodního koridoru by zajistila v regionu práci desetitisícům lidí. Kromě



**Ředitel Státní plavební správy Ing. Luděk Cidlina, ředitel Batova kanálu o.p.s. Vojtěch Bártek a ředitel přerovské pobočky Státní plavební správy Ing. Alois Hlušička**

toho je to velký potenciál pro zvýšení turistického ruchu a v neposlední řadě plní vodní koridor protipovodňovou funkci.

#### **Jaké přínosy od vodního koridoru Dunaj - Odra – Labe může očekávat město Přerov? Jak může pomoci regionům kudy jeho trasa prochází?**

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. 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. Díky možnosti získání až 85% financí na stavbu z fondů Evropské unie jde o mimořádnou investici do infrastruktury především moravských regionů. 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 impulsem 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 mnohé strojírenské firmy, kterým se významným způsobem sníží ceny za export jejich nadrozměrných i běžných výrobků. Přerovské strojírný by mohly vyrábět říční a říčně-námořní lodě nebo alespoň jejich součásti. Tato výroba by přinesla do města průmyslová odvětví, která doplní sortiment nabízených služeb a zboží. Kontejnerové linky umožní využívat lodní dopravy i menším podnikům, a tak budou moci vyvážet nebo dovážet levněji 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. Příležitosti, které nabízí vod-



**Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Ing. Luděk Cidlina a Ing. Josef Podzimek si prohlížejí výstavu**

ní doprava pomáhají růstu místní ekonomiky vytvářením malých podnikatelských aktivit, jako jsou přístaviště (maríny), restaurace a ubytovací zařízení.

Plavební komora u přerovského jezu by turistickým lodím umožnila doplnout až do historického centra města a zakotvit přímo pod hradbami a přinést tak další možnost rozvoje turistického ruchu v Přerově.

Lodní doprava je v porovnání s ostatními druhy dopravy poměrně tichá. Dokonce ani intenzivní lodní provoz na vodní cestě by nijak zvlášť nerušil obyvatele v jejím okolí. Rozkvet přírody na březích vodní cesty by zvýší ještě více její atraktivitu. Jako jeden z mála druhů dopravních cest se ta vodní stane i důležitým biokoridorem a rekreační zónou.

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

Přerov by se už také nemusel obávat povodní, proti kterým nyní nemá žádnou obranu. Vodní koridor Dunaj– Odra – Labe jej podstatně pomůže ochránit, stal by se vlastně během povodní 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 město 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 dobře fungujícím systémem.

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.

# Porta Bohemica ve své druhé plavební sezoně na Labi

**Eva Břeňová, mediální zástupce Města Litoměřice**

Lod Porta Bohemica zahájila 2. května druhou plavební sezonu. Úspěšný projekt obcí a měst spolupracujících na projektu pravidelné veřejné lodní dopravy na dolním toku řeky Labe tak vstoupil do druhé turistické sezóny.

„Plavidlo určené zhruba třem stovkám pasažérů popluje každý den,“ informoval místostarosta Litoměřic Jaroslav Tvrdík. V pondělí, středu, pátek a v sobotu v 9 hodin vyplouvá z Litoměřic do Ústí nad Labem – Vaňova. Staví přitom v Lovosicích, Píšťanech a Velkých Žernosekách. Návrat do Litoměřic je plánován na 15.40 hodin.

## Labská paroplavební společnost

je obecně prospěšná společnost, která vznikla z původního sdružení obcí ležících na Labi mezi městy Roudnicí nad Labem a Ústím nad Labem. Hlavním cílem společnosti je zajištění provozování veřejné osobní lodní dopravy na řece Labi a to na základech projektu ve kterém se podařilo po 60 letech obnovit tradici, kdy po Labi pluly výletní parníky. Dalšími cíly jsou aktivity spojené s provozováním veřejné osobní lodní dopravy jako je například rozvoj související infrastruktury, propagace a rozvoj cestovního ruchu v okolí labského koridoru, zajišťování podmínek pro získávání dotací a grantů. Projekt vznikl na základě iniciativy města Litoměřice.

V úterý, ve čtvrtek a v pátek popluje loď směrem opačným. Tedy z Litoměřic do Roudnice nad Labem a nově až do Štětí, které se výstavbou nového přístavovacího můstku připojilo ke sdružení obcí podporujících veřejnou lodní dopravu.

Slavnostní zahájení druhé sezony proběhlo o den dřív, tedy první májový den, a to v litoměřickém přístavišti u mlýna. Loď však byla vyhrazena zástupcům sdružení měst a obcí provozujících veřejnou lodní dopravu a jejich hostům. „Pluli jsme do Štětí, kde proběhl kulturní program, jímž obyvatelé Štětí oslavili své zapojení do tohoto projektu,“ uvedl místostarosta Tvrdík.



*Lod Porta Bohemica 1 kotví v Litoměřicích*



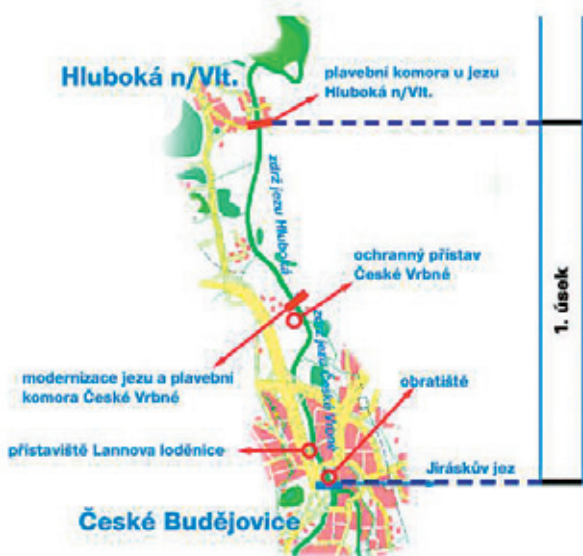
*Lod pluje dle plavebního řádu od května do října, s výjimkou 6. a 13. června.*

*Více informací na [www.osobni-lod.cz](http://www.osobni-lod.cz) nebo [www.labskaparoplavba.cz](http://www.labskaparoplavba.cz).*

# Vltava - dvě stavby prováděné najednou

(barevná příloha k článkům o dokončení splavnosti Horní Vltavy)

Foto: ŘVC, tiskové oddělení České Budějovice



# Vodní cesta na Brněnském výstavišti

(barevná příloha k článkům Ing. Veroniky Janouškové a Nikol Ježkové)

Foto: Josef Podzimek, Jihlavský deník



*Model vodního toku na Brněnském výstavišti.*



*Model tankové lodi pro přepravu zkapalněného plynu v měřítku 1:70.*



*Proplavování tankeru plavební komorou.*



*Tanker připlouvá k plavební komoře.*







**Povodí Labe, státní podnik**

Víta Nejedlého 951

500 03 Hradec králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452

E-mail: labe@pla.cz www.pla.cz



**ZABEZPEČUJE výkon správy povodí,** kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zjišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod v oblasti povodí Horního a středního Labe.

### **PŘITOM**

- vytváří podmínky pro oprávněné nakládání s vodami
- spolupracuje při zneškodňování havárií na vodních tocích
- udržuje splavnost využívaných dopravně významných vodních cest



### **NABÍZÍ**

- analýzy povrchových a odpadních vod, říčních sedimentů a plavenin včetně odběru vzorků
- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot

**P&S<sup>®</sup>**  
akciová společnost

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Tel.: 24141 0302  
Fax: 24140 9467  
p-s@volny.cz  
www.p-s.cz

**STAVBA VODNÍCH ELEKTRÁREN**

**VODNÍ TURBÍNY**

**ČISTÍCÍ STROJE V TOKU ČESLÍ**

**VODOHOSPODÁŘSKÁ ZAŘÍZENÍ:**

**JEZOVÉ KLAPKY, UZÁVĚRY, ČESLOVÁ POLE**

**PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA**

**PŘESTAVBA A REKONSTRUKCE LODÍ**

**A TECHNICKÝCH PLAVIDEL**



### Plavební stupně na Labi

- |                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| 1 Děčín           | 14 Lysá n./L.         |
| 2 Malé Březno     | 15 Hradištko          |
| 3 Střekov         | 16 Kostomlátky        |
| 4 Lovosice        | 17 Nymburk            |
| 5 České Kopisty   | 18 Poděbrady          |
| 6 Roudnice n./L.  | 19 Velký Osek         |
| 7 Štětí           | 20 Klavary            |
| 8 Dolní Beřkovice | 21 Kolín              |
| 9 Obříství        | 22 Veletov            |
| 10 Lobkovice      | 23 Týnec n./L.        |
| 11 Kostelec n./L. | 24 Přelouč/Přelouč II |
| 12 Brandýs n./L.  | 25 Srnojedy           |
| 13 Čelákovice     | 26 Pardubice          |



### Plavební stupně na Vltavě

- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| 1 Hořín         | 10 Štěchovice    |
| 2 Mířejovice    | 11 Slapy         |
| 3 Libčice n./V. | 12 Kamýk n./V.   |
| 4 Roztoky       | 13 Orlík         |
| 5 Podbaba       | 14 Koňensko      |
| 6 Štvanice      | 15 Týn n./V.     |
| 7 Smíchov       | 16 Hněvkovice    |
| 8 Modřany       | 17 Hluboká n./V. |
| 9 Vrané n./V.   | 18 České Vrbné   |

- Železniční koridory
- Dálnice a rychlostní komunikace
- Vodní tok
- Plánovaný úsek vodního koridoru D-O-L
- Hotový úsek vodního koridoru D-O-L
- Plánovaný stupeň (jez, PK a reverzní VE)
- Existující jez s plánovanou PK
- Plánovaný stupeň na provozované vodní cestě

- Přecherpávání vody z Dunaje do vodo hospodářsky deficitních oblastí
- Plánovaný průplavní tunel
- Uvažované výkonné PVE v návaznosti na vodní koridor D-O-L
- Moravská brána - nejnižší místo evropského rozvodí
- Plánované logistické centrum

### Stupně na D-O-L - labská větev

- |            |                  |
|------------|------------------|
| 1 Střelice | 7 Kerhartice     |
| 2 Králová  | 8 Brandýs n./O.  |
| 3 Zábřeh   | 9 Dvořisko       |
| 4 Hněvkov  | 10 Turov         |
| 5 Homole   | 11 Černá za Bory |
| 6 Tatenice |                  |

### Stupně na D-O-L - od

- |                |  |
|----------------|--|
| 1 Lipník n./B. |  |
| 2 Černotín     |  |
| 3 Poruba       |  |
| 4 Kunín        |  |
| 5 Petřvald     |  |
| 6 Proskovice   |  |
| 7 Výškovice    |  |

JIHOČESKÝ KRAJ



JIHMORAVSKÝ KRAJ



MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ



OLOMOUCKÝ KRAJ



PARDUBICKÝ KRAJ



STŘEDOČESKÝ KRAJ



ÚSTECKÝ KRAJ



ZLÍNSKÝ KRAJ



# Česká Republika, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a labsko-vltavská vodní cesta



směr  
Baltické moře

Typická souprava určená pro evropskou plavbu na vodním koridoru D-O-L



**312 TEU**  
(kontejnerů  
6,1 x 2,4 x 2,4 m)



**3 TEU**  
104 vagonů  
(3 vlakové soupravy)



**1 nebo 2 TEU**  
156 - 312 kamionů

Budou-li soupravy na vodní cestě následovat po 30ti minutách, převezou stejné množství TEU vlakové soupravy projíždějící po 10ti minutách a nebo kamiony následující po 6ti až 12ti vteřinách!

Stupně na D-O-L - dunajská větev

- |                    |             |
|--------------------|-------------|
| 1 Rokytnice        | 6 Rohatec   |
| 2 Záhřibí          | 7 Hodonín   |
| 3 Kroměříž         | 8 Tvrdonice |
| 4 Bělov            | 9 Kúty      |
| 5 Uherské Hradiště | 10 Zohor    |

- Česká větev
- 1 Svinov
  - 2 Přívoz
  - 3 Kopytov
  - 4 Racibórz
  - 5 Dziergowice
  - 6 Kožle



směr  
Severní moře

plánované vodní dílo  
BRATISLAVA - WOLFSTHAL

směr  
Černé moře



PROJEKT - REALIZACE - MONTÁŽ

VODOHOSPODÁŘSKÉ  
OCELOVÉ KONSTRUKCE

NÁVRH TECHNOLOGICKÝCH LINEK  
KAMENOPRŮMYSLU, ŠTĚRKOVEN  
A PÍSKOVEN VČETNÉ REALIZACE

OCELOVÉ KONSTRUKCE  
A PÁSOVÉ DOPRAVNÍKY

STAVBA A REKONSTRUKCE  
LODÍ A PLAVIDEL

STROJÍRNY PODZIMEK, s.r.o.  
Čenkovská 1060, Třešť, CZ  
tel.: +420 567 214 140  
fax: +420 567 214 040  
e-mail: strojirny@podzimek.cz  
www.podzimek.cz/machinery



Sanace vzdušného líce  
přehrady Janov



Třebovka, Dlouhá Třebová  
- Hylváty, úprava toku v obcích



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

**Naše specializovaná divize  
vodohospodářských staveb  
provádí:**  
Revitalizace toků  
Protipovodňová opatření  
Rekonstrukce plavebních komor,  
jezů a vodních stupňů  
Sanace a opravy nádrží a přehrad



Revitalizace Dubské Bystřice



Protipovodňová opatření  
Ústí nad Labem - Střekov

**SMP CZ, a. s.**

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

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

# Významné postavení plavby ve světě

(k článku Tomáše Kolaříka)

Foto: Via Donau, RZGW Wrocław



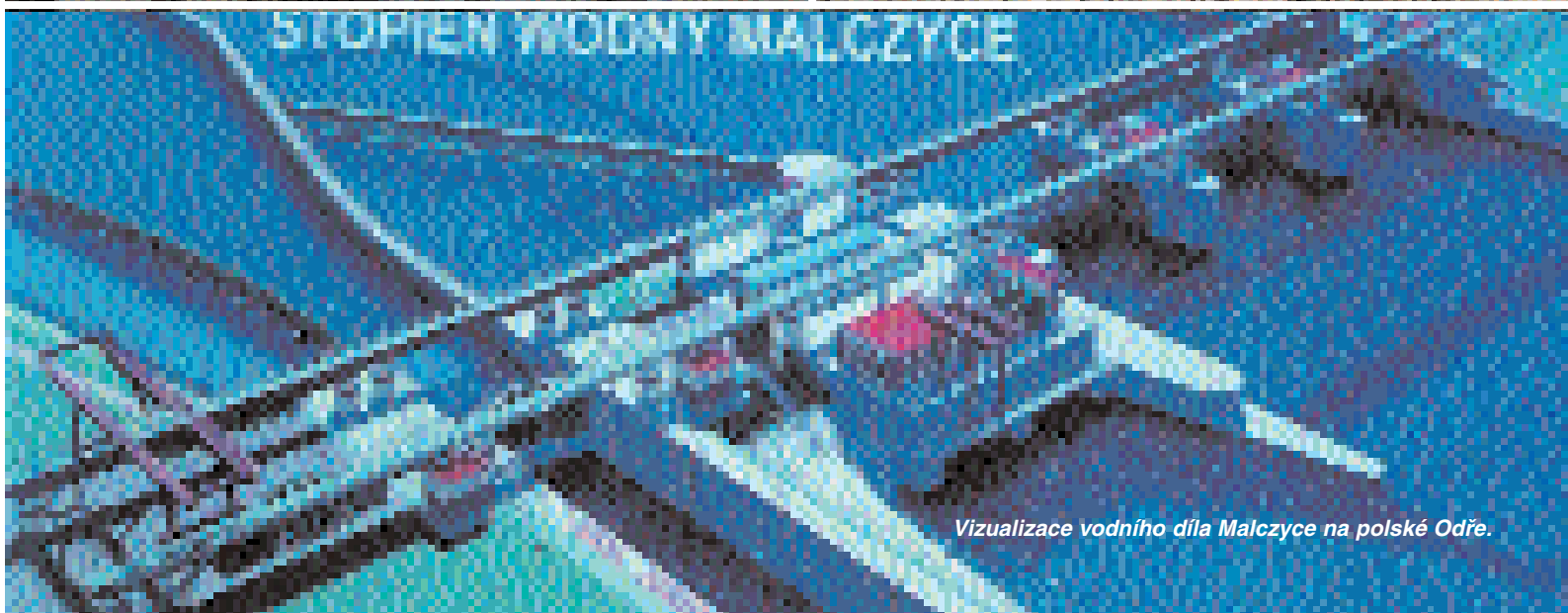
*Německá plavidla prochází rozsáhlou modernizací a ekologizací.*



*Malczyce - výstavba nové plavební komory typu Vb*



*Malczyce - výstavba PK, elektrárny a klapkového jezu*



*Vizualizace vodního díla Malczyce na polské Odře.*

# vyměřovací loď Valentýna II.



## Parametry měření:

Šířky: 8, 14, 20, 28, 34, 48 m  
Rozsah hloubek: min. 0,6 – 200 m  
Rychlost: max. 5 km v rozsahu  
do hloubky 5 m  
Přesnost:  $\pm 4 \text{ cm} + 0,025\%$   
z měřeného rozsahu  
Určení polohy v souřadnicích  
x, y je 25 cm.

Vyměřovací loď Valentýna II. je speciálním moderním plavidlem určeným k měření hloubek na labsko-vltavské vodní cestě, ke kontrolám po průchodu velkých vod, k vyhledávání plavebních překážek a přispívá tak ke zvyšování parametrů a spolehlivosti vodních cest. Dále dodává podklady pro různé projekční organizace.

Za účelem měření, je loď na pravoboku a levoboku vybavena prvky pro konstrukci uchycení ultrazvukových vysílačů. V roce 1999 byla loď osazena moderní ultrazvukovou aparaturou MD 300 pro měření plavebních hloubek.



Povodí Vltavy, státní podnik  
oddělení měřících plavidel  
Na Průhoně čp. 900  
276 01 Mělník  
tel: +420 315 624 303  
fax: +420 315 621 270



- výroba ekoenergií - zemědělská činnost - výroba vin a destilátů -



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 krajnotvorné. Proto JZD Slušovice podporuje projekt D-O-L.



[www.jzdslusovice.com](http://www.jzdslusovice.com)

[www.winedietrichstein.com](http://www.winedietrichstein.com)

# V Litoměřicích proběhlo zasedání ministrů dopravy Evropské unie a konference o dopravě

*Tisková zpráva - Ministerstvo dopravy ČR*

Neformálního zasedání ministrů dopravy v Litoměřicích se ve dnech 28. 4. 2009 - 30. 4. 2009 zúčastnilo 11 ministrů dopravy včetně českého. Mezi účastníky byl také místopředseda Evropské komise Antonio Tajani. Do jednání se zapojilo celkem 33 delegací, z toho 26 delegací ze států Evropské unie. Obsahem tohoto jednání byla problematika Inteligentních dopravních systémů (ITS). Diskutovalo se ale také o možných opatřeních proti hrozbě šíření prasečí chřipky. Neformálnímu setkání předsedal a jednání vedl ministr dopravy Petr Bendl.

Na toto zasedání bezprostředně navazovala **7. mezinárodní konference o dopravě**, která se konala dne 6. května 2009 v litoměřickém divadle v rámci Evropského týdne 2009 za účasti 80 odborníků pod názvem „Evropská Unie pomáhá spojovat hospodářské oblasti“, v době českého předsednictví v Radě EU.

Akce se uskutečnila z iniciativy Sächsische Hafen und Verkehrsverein /SHV – Saský přístavní a dopravní svaz/, za podpory Česko–saských přístavů, s.r.o. a Generálního konzulátu ČR v Drážďanech a organizační podpory města Litoměřice. Tentokrát se konference konala ve znamení širokých souvislostí dopravních spojení s přihlédnutím k budoucím potřebám hospodářského vývoje, ve smyslu Evropské dopravní politiky, která je orientována na posílení konkurenceschopnosti hospodářských subjektů na světových trzích, a to zejména v oblasti středního a severozápadního Německa a ČR. Obsahem konference se prolínala 2 hlavní témata. Jednak téma rozvoje dopravní infrastruktury mezi ČR a SRN v širších souvislostech, jednak téma rozvoje vodní dopravy, zejména na Labi, která je nejlevnější, energeticky nejméně náročná a současně nejpríznivější z hlediska životního prostředí. Byla opakovaně vyjádřena snaha zvýšit právě objem vodní dopravy s cílem omezit ekologické zatížení snížením počtu kamionů na silnicích. Byla vyslovena technická řešení, která k tomuto cíli vedou, mezi nimi rovněž plavební stupeň Děčín, a jsou v souladu se zájmy o zvýšení kapacity labské vodní cesty i cíly německé a saské vlády a vedou k vytvoření atraktivních podmínek pro dopravu, pro investory a v důsledku toho hospodářskému rozvoji i zvýšení zaměstnanosti. Obohacením konference bylo i silné zastoupení spolkové země Sachsen–Anhalt a přítomnost představitelů evropských hospodářských komor Unie komor Labe - Odra, kterou zde mimo jiné zastupoval člen prezidia organizace Jiří Aster a pracovník Industrie und Handelskammer Magdeburg, kde je sídlo tohoto mezinárodního sdružení, Sven Erichson. Tato organizace

sdužuje přes 30 hospodářských komor v SRN, ČR a Polsku.

Hlavními obsahovými tématy konference se staly odborné přednášky a prezentace.

Thomas Wenzel, prezident Ředitelství plavby a vodních cest východ přednesl přednášku na téma „Dosažený stav údržby Labe v SRN“, Ing. Miroslav Šefara, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, se věnoval tématu „Výstavba Labe, stav a cíle“, Stefan Kunze, zástupce Sächsische Häfen Oberelbe a Veronika Šamajová ze stejné instituce se věnovali zkušenostem s dotacemi z Bruselu v rámci projektu Marco–Polo. Právě tento projekt je v naprostém souladu se záměrem EU: ke zvládnutí enormně vzrůstajících objemů přepravy je zapotřebí energeticky úsporných a ekologických řešení. Zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na celkovém objemu dopravy je přitom z pohledu Bruselu přednostně podporováno.

Dále následovaly přednášky na téma „Vnitrozemská přeprava do ČR a na Slovensko potřebuje výkonnější dopravní infrastrukturu“.

V závěrečné části následovalo vystoupení místostarosty Litoměřic Jaroslava Tvrdíka na téma „Oživení turismu v severních Čechách za podpory Evropské Unie“, a ředitele Česko–saských přístavů, s.r.o. Jiřího Astera, který názorně využil situace k prezentaci lovosického přístavu jako trimodálního překladiště před branami Prahy.



*Člen prezidia organizace evropských hospodářských komor Labe - Odra ing. Jiří Aster (vpravo) hovořil s generálním ředitelem DG TREN Evropské komise panem Mathiassem Ruetem. Pan Ruede se v tomto rozhovoru velmi spontánně vyslovil pro výstavbu a zlepšování splavnosti Labe jako důležité dopravní tepny.*

# EKOBYROKRACIE

Ing. Jaroslav Bimka, vládní delegát České republiky v PIANC

Koncem května 2009 jsem se za Českou sekci Mezinárodního plavebního sdružení PIANC zúčastnil jeho výročního plenárního zasedání a následujícího technického semináře, které ústředí PIANC pořádalo tentokrát v Helsinkách.

Jako zcela nový prvek v doposud čistě technických prezentacích na konferencích PIANC se v Helsinkách objevilo tažení technických odborníků proti environmentalistům, jejichž **velká moc a žádná zodpovědnost** za zdržování a zdražování veškerých projektů **byla** na semináři v příspěvcích **tvrdě kritizována**. Objevil se název EKOBYROKRACIE, který se mezi účastníky rychle ujal. Často byly použity tvrdší výrazy, ale ekobyrokracie byla přijata jako zatím nejvýstižnější a není urážlivá. Přitom PIANC má svoji vlastní komisi Envicom, která se zabývá environmentálními problémy. Má řadu pracovních skupin a zpracovává několik úkolů ročně. Zdá se však, že nejenom u nás v České republice, ale i jinde v Evropě **dochází** s přístupem environmentalistů **trpělivost**. Finsko je známo tím, že patří k „nejzelenějším“ a přesto nejpracovitější příspěvek s názvem Sustainable development or will to power? (Trvale udržitelný rozvoj nebo touha či vůle po moci?) přednesl Fin Esa Eranti z Helsinské technické university. Příspěvek nebo spíše studii je možno nalézt na internetu na adrese [www.ecobureaucracy.eu](http://www.ecobureaucracy.eu). Přestože studie není přímo orientovaná na plavbu podstatná část jejích závěrů je obecně platná a pro naši odbornou i laickou veřejnost přinejmenším zajímavá.

## Trvale udržitelný rozvoj nebo touha po moci? Postoj Evropské unie a Finska k otázkám ochrany životního prostředí

*Dále jsou uvedeny zajímavé části z této studie.*

Vliv otázek životního prostředí a jejich potenciálního dopadu v reálném životě může být docela jasný, když se na ně podíváme z objektivního úhlu pohledu.

Statistiky poskytují vynikající základ pro hodnocení relativního rozsahu dopadů na životní prostředí. Zároveň je, že statistiky, jak poznamenal Mark Twain, mohou být zmanipulovány k pokřivení pravdy. Například zprávy Worldwatch Institutu zobrazují pohled na podmínky v globálním prostředí zcela protikladně názorům Bjorna Lomborga v jeho knize *The Skeptical Environmentalist*.

Jedním z přístupů k řešení těchto protichůdných názorů může být srovnání údajů oběma stranami. Ačkoli je to náročné, existuje ještě lepší přístup, a to jít zpět k původním zdrojům a utvořit si samostatný názor založený na informacích.

Nehody v průmyslu v biotechnologii a biochemii mohou nést strašné riziko. Zároveň musíme mít na mysli

to, že hororové příběhy útočící na naše základní instinkty se dobře využívají médií. Jsou nekonečně opakovány, i když je seriózní experti označují za neopodstatněné.

Scénáře řetězových reakcí nám ukazují hrůzostrašné obrazy environmentální destrukce. Kombinace závislosti Západu na fosilních palivech, klimatické změny a rozšiřování zbraní hromadného ničení jsou výbušnou oblastí v mezinárodní politice. Jestliže jsou podmínky farmaření v oblastech živících naši planetu poškozovány klimatickými změnami, stává se nukleární hrozba více reálnou a terorismus začíná nacházet více posluchačů. Riziko velkých vojenských konfliktů roste. Globální oteplování by mohlo být následováno nukleární zimou. Rychlé omezení naší závislosti na fosilních palivech by mohlo napomoci zvládnutí takového rizika.

## Eko-management a eko-značení – módní požitkářství?

Evropská Unie a průmysl reagují na politický tlak spojený s otázkami životního prostředí rozvíjením eko-managementu a auditu. Pod tímto tlakem revidují firmy a organizace dopad svých operací na životní prostředí, rozhodují o environmentální politice, zavazují se k neustálému zlepšování úrovně ochrany životního prostředí, vytváří akční programy ochrany životního prostředí a periodicky připravují a provádějí audit environmentálních zpráv pro zainteresované skupiny.

Mnoho standardizačních úřadů a jiných organizací vydává ekoznačky. Základní myšlenkou je, že označení by se mělo dávat produktům s ekologickou zátěží nižší než u podobných produktů této třídy.

Úřady a organizace mohou také dávat doporučení jednotlivým produktům nebo metodám, které považují za přátelské pro životní prostředí. Úředníci při veřejných zakázkách mohou ospravedlňovat výběr zboží nebo služeb, které by jinak ztrácely v soutěžních nabídkách poukazováním na ekologické důvody svého rozhodnutí.

Použití označení ekologický výrobek je problematické, protože kritéria pro označování jsou vágní. Často se ignoruje otázka proporcionality. V současné době proces udělování ekologického označení je černou skříňkou. Je malá pravděpodobnost, že by kritéria obstála při kritickém prozkoumání. Například, je ekologický toaletní papír více přátelský k životnímu prostředí než normální toaletní papír, když se musí dvakrát skládat?

V nejlepším případě jsou systémy environmentálního managementu nástrojem pro společnosti a organizace k omezování dopadů cenově efektivním způsobem. Ekologická označení a formuláře s technickými údaji mohou ovlivňovat chování zákazníka a jeho prostřednictvím i společnosti a organizace.

Ale existují dvě strany jedné mince. Ekoznačení



a ekomanagement může být také využit k parazitování na pocitech viny zákazníka nabízením způsobů, jak utišit jeho svědomí. Když se volba zákazníka spojí s marginálním dopadem na životní prostředí nebo jsou principy udělování ekologického označení vágní, pak se environmentální systémy a ekologická označení stávají nástrojem masové manipulace. Když jsou otázky relativně významné dávány stranou, environmentální ospravedlnění se stává nástrojem protekcionismu ve veřejných zakázkách a zasívá sémě společenského úpadku.

Jaká skupina výrobků má největší dopad na životní prostředí a ve kterých produktových skupinách vztah k životnímu prostředí dělá podstatný rozdíl? Proč je tato kritická otázka ignorována systémy ekomanagementu a ekoznačení, stejně jako při veřejných zakázkách? Je zde snaha vytvořit pan-evropskou byrokracii pro prodávání ekologického požitkářství? Snaží se výzkumné a normalizační úřady rozšiřovat sféru svého působení? Využívají velké korporace tyto systémy a značení ve svůj prospěch, když malé společnosti si nemohou dovolit hrát stejnou hru?

### **Směrem k racionální environmentální politice**

Celkově je evropská a finská ekorovnováha dobrá a v mnoha oblastech se zlepšuje oproti situaci jen před několika desetiletími. Přesto nás zaplavují environmentální strategie a směrnice EU pokrývající nejrůznější otázky. Tato záplava byla dovedena do složitých a mnohočetných regulačních orgánů, spolu s vytvořením nákladných administrativních struktur ve Finsku a jinde. Důvody byly pohřbeny. Rozvoj společnosti byl zbytečně spoután a zatížen teoretickými strukturami a byrokratickým chápáním.

Finové a většina Evropanů opět čelí silným sociologickým procesům, které v nás vyvolávají pocit viny, omezují naše svobody a ohrožují naše základní práva. Nevládní organizace, média, profesní a vědecká společenství, která se starají o své vlastní úzké zájmy, přispívají k tomuto procesu. Avšak je to environmen-

tální byrokratický establishment, který učinil rozhodnutí. A dále jsou to byrokratické odvětvové instituce a úředníci, spíše než jejich političtí vůdci, kdo získal reálnou moc.

Michael Shermer píše o chybách, omylech a sebeklamu v souvislosti s americkou válečnou politikou v Iráku. Hovoří o tak zvané kognitivní disonanci na příkladu lidí nespravedlivě odsouzených na smrt. Lidé lžou u soudu a přitom se vytváří teorie zločinu, která vede k tak zvanému tunelovému vidění. V pozdějších letech se objeví spousta důkazů, že obviněný byl nevinen. Potom čelíme volbě, že buďto jsou tyto důkazy mylné nebo že jsme udělali fatální chybu. A vybereme si psychologicky snadnější cestu popření důkazů. Takto se ze zásadní chyby stává omyl.

Neúspěch Bushovy administrativy připustit chyby v politice vůči Iráku přišel Američanům draho. Ale obracení chyb v omyl se neomezuje jen na Bushovu administrativu. Je neměnnou součástí lidského života. Environmentalistická vláda je obzvláště náchylná k tomuto problému, protože tento sektor operuje na novém území s ideologickou nadutostí posilovanou médiem. Není konkrétně zodpovědná za své činy. Využívání veřejné moci a zdrojů k obhajování chybného stanoviska místo připuštění a nápravy chyby je velký sociologický problém.

**Příkladem chyby a sebeklamu je odpověď Evropské komise na kritiky její environmentální politiky, kdy bez obalu tvrdí, že tvrdá environmentální politika je dobrá pro evropskou konkurenceschopnost. Může tomu tak nakonec být, pokud tato politika má racionální základ. Ideologická, přílišná nebo prostě hloupá environmentální politika určitě takový základ nemá. My všichni jsme odpovědní za svou vlastní budoucnost a za budoucnost našich dětí. Pokud se chceme vyhnout krizi, potřebujeme nový přístup k environmentální politice.**



*Vodní doprava je neekologičtějším druhem dopravy a významným prvkem udržitelného rozvoje, přesto se u nás setkává s nesmyslným odporem. Na snímku průplav Rýn-Mohan-Dunaj.*

# LODNÍ ZDVIHADLO SLAPY

Ing. Michael Trnka, CSc., vedoucí pobočky Praha Pöyry Environment a.s.

Již řadu desítek let se odborníci na plavbu snaží obnovit nepřerušovanou splavnost Vltavy nad Třebenicemi. Výstavbou VD Slapy došlo k prvnímu přerušení stovky let využívané vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Již při návrhu VD Slapy se uvažovalo s výstavbou plavebního zařízení a to jak pro plavidla IV třídy vodních cest, tak pro plavidla menší. Většina těchto návrhů byla z pera Ing. Libora Záruby. V rámci výstavby VD Slapy se podařilo vybudovat z horní vody vjezdovou část vyrovnávací plavební komory v pravobřežním závězu hráze VD Slapy. Tato vjezdová část má světlou šířku mezi zdmi 6 m a je tedy využitelná pro zřízení plavebního zařízení pro provoz plavidel I. třídy (užité rozměry plavebního zařízení 6 x 45 m). Tento počín při výstavbě byl na dlouhá léta posledním krokem směřujícím k obnově splavnosti Vltavy v profilu VD Slapy. Nepočítáme-li obtokový tunel, který byl navržen tak, aby mohl v budoucnu sloužit jako plavební tunel. Jediným způsobem, jak dnes dopravit malé plavidlo přes profil VD Slapy je přeprava po silnici na vleku provozovaná Povodím Vltavy s.p.

Až s rozvojem rekreační plavby v Evropě dospěl Středočeský kraj k názoru, že by bylo vhodné využít turistický potenciál zdrží VD Slapy a VD Orlická a nechal zpracovat studie na řešení překonání obou vodních děl plavidly plavebním zařízením. V případě VD Slapy byly ve studii řešeny tři varianty plavebních zařízení:

1. šachtové lodní zdvihadlo
2. šachtová plavební komora
3. šikmé lodní zdvihadlo

Všechny varianty využívaly již vybudovaný vjezdový objekt a všechny jsou navrženy pro plavidla I. třídy. První dvě varianty využívají pro výjezd do nádrže VD Štěchovice původní obtokový tunel, který byl ve skále vytvořen pro převádění Vltavy při výstavbě VD Slapy, třetí varianta je povrchová a přepravní vana s plavidlem sjíždí po kolejové dráze po pravobřežním svahu údolí. Vzhledem k tomu, že investiční náklady na všechny varianty byly srovnatelné, rozhodl zadavatel zpracovat investiční záměr na variantu 3. Ta byla vybrána zejména pro svou turistickou atraktivitu.

Po schválení investičního záměru přešlo investorství celé akce na ŘVC ČR. Tento státní investor pokračuje v přípravě stavby lodního zdvihadla a objednal u společnosti Pöyry Environment a.s. zpracování a projednání dokumentace pro územní řízení. Dokumentace je v současné době zpracována a probíhá projednávání s dotčenými orgány a organizacemi. Na zpracování dokumentace se velmi úzce podílely společnosti Metroprojekt a.s. (vrtný a geologický průzkum, zpracovatel podkladů a průzkumů), dále pak Ústav konstruování a částí strojů Fakulty strojní ČVUT jako subdodavatel strojní části.

V rámci projektové přípravy bylo řešeno několik zásadních otázek. Jednalo se zejména o:

1. eliminaci provozního kolísání v nádrži VD Štěchovice, které činí 3,2 m
2. eliminaci rychlé změny úrovně hladiny vlivem provozu vodní elektrárny Slapy. Při náběhu turbin může být kladná vlna až 1,4 m a při výpadku záporná vlna až 0,9 m během dvou minut
3. minimalizace zásahu do prostředí pravobřežního svahu
4. bezpečné zavěšení vany zdvihadla s důrazem na snížení spotřeby elektrické energie pro provoz.

Po zvážení všech těchto otázek bylo navrženo toto řešení. Lodní zdvihadlo, jako celek je navrhováno na pravém břehu řeky Vltavy (ř. km 91,00 – 91,80).

V nádrži Slapy (v horní vodě) jsou umístěna při pravém břehu na dalbách čekací stání pro malá a velká plavidla.

Horní linii lodního zdvihadla tvoří objekty SO 01 – Vyrovnávací plavební komora, SO 03 – Lodní výhybna a vana zdvihadla v horní stanici.

Konstrukce plavební komory je v pravobřežním závězu přehrady Slapy a využívá stávající konstrukce (stavební část plavební komory) vybudované spolu s přehradním tělesem. Plavební komora se jednostranně rozšiřuje do prostoru lodní výhybny. Osa plavební komory je zalomena. Přes konstrukci plavební komory, na mostním objektu přehrady, je vedena komunikace III. třídy 1027, která nebude ovlivněna provozem lodního zdvihadla. Účelem plavební komory je zajistit stálou hladinu v horní stanici lodního zdvihadla a vyrovnat tedy provozní kolísání vody v přehradní nádrži.

Objektem navazujícím na plavební komoru je lodní výhybna. Dno výhybny je na stejné výškové úrovni jako dno plavební komory. Objekt výhybny propojuje plavební komoru a vanu zdvihadla v horní stanici. Výhybna je řešena jako tunelový objekt částečně hloubený i ražený. Parametry výhybny umožňují míjení plavidel plujících po a proti proudu. Tímto opatřením se zvyšuje kapacita lodního zdvihadla.

SO 04 – Šikmé lodní zdvihadlo je stavební objekt propojující horní a dolní linii zdvihadla. Osa objektu je vedena mírnou údolnicí pravého břehu tak, aby byly minimalizované zemní práce a výlomy. Vana zdvihadla svírá s kolejovou dráhou úhel 85,7°. Poloha vany je řešena tak, aby dolní stanice byla vhodně obtékána proudící vodou a plavební dráha nezasahovala výrazně do pravého břehu. Kolejová dráha je ve dvou sklonech a respektuje tak více tvar terénu. Podél kolejových drah vede souběžně vypustné potrubí výhybny, schodiště a elektroinstalace. V závislosti na geologických podmínkách je terén upraven tak, aby nebránil bezpečnému pohybu vany. Vzhledem ke dvěma sklonům kolejové dráhy pojíždí dolní podvozky vany po samostatných kolejových drahách a horní

podvozky také po vlastních samostatných drahách.

Po kolejových drahách bude pojíždět vana lodního zdvihadla. Tato vana slouží k přepravě plavidla z prostoru dolní stanice k lodní výhybně u horní stanice a opačně. Užité rozměry vany jsou délka 45 m, šířka 6 m a hloubka 2,7 m. Konstrukce vany bude umožňovat přeplnění vany o 0,1 m.

Vana bude ocelové konstrukce. Hlavním nosným prvkem budou stěnové příhradové nosníky umístěné v bocích vany. Vana bude opatřena na obou stranách vraty. Na straně k horní výhybně budou vrata zdvižná, pohybovacím mechanismem tak budou vrata horní výhybny. Druhá vrata vany (do dolní vody) budou pokloповá a budou pohybována hydraulickým válcem

uchyceným do stěny vany. Oboje vrata budou opatřena dynamickou ochranou. Brzdná dráha dynamické ochrany bude 0,5 m. Po započtení konstrukční délky dynamické ochrany bude délka vany od vrat k vratům prodloužena na 46,92 m. Dynamická ochrana v horních vratech se bude zdvihát spolu s vraty. U dolních vrat bude dynamická ochrana umístěna přímo na vratech. Pro eliminaci vodorovných sil od brzdění bude v koncových polohách vana opřena o zajišťovací bloky konečných stanic.

Vana bude mít vyvazovací zařízení, které umožní bezpečné vyvázání plavidel i při kolísání hladiny VD Štěchovice při změnách průtoku vodní elektrárny. Na pravé straně vany budou dvě plovoucí vázací pacholata pro vyvazování návrhových plavidel a dále zde budou 3 vázací tyče. Na levé straně vany bude 5 vázacích tyčí pro malá plavidla. Součástí vany bude únikové schodiště, které umožní posádce opustit vanu směrem na schodiště podél dráhy.

Připojení vany na elektrickou energii a zajištění přenosu informací z vany do velína bude kabelem, který bude při jízdě vany odvíjen (navíjen) z bubnu umístěného na horním boku vany. Pro obsluhu bude na vaně zřízena kabina o rozměrech 1,5 x 1,5 m. V kabině bude ovládací pult, komunikační zařízení, místo pro obsluhu a řídicí jednotka. Řídicí jednotka bude umístěna tak, aby nebyla zatopena vodou ani při havarijním ponechání vany v nejnižší poloze a stoupnutí hladiny ve VD Štěchovice na maximální hladinu.

Ve svahu nad objektem lodního zdvihadla je navržen SO 05 – Strojovna. Tento objekt je zapuštěn do terénu. Pod objektem strojovny jsou dvě svislé šachty pro pohyb protizávaží vany. Ve strojovně je umístěn pohybovací mechanismus celého lodního zdvihadla.

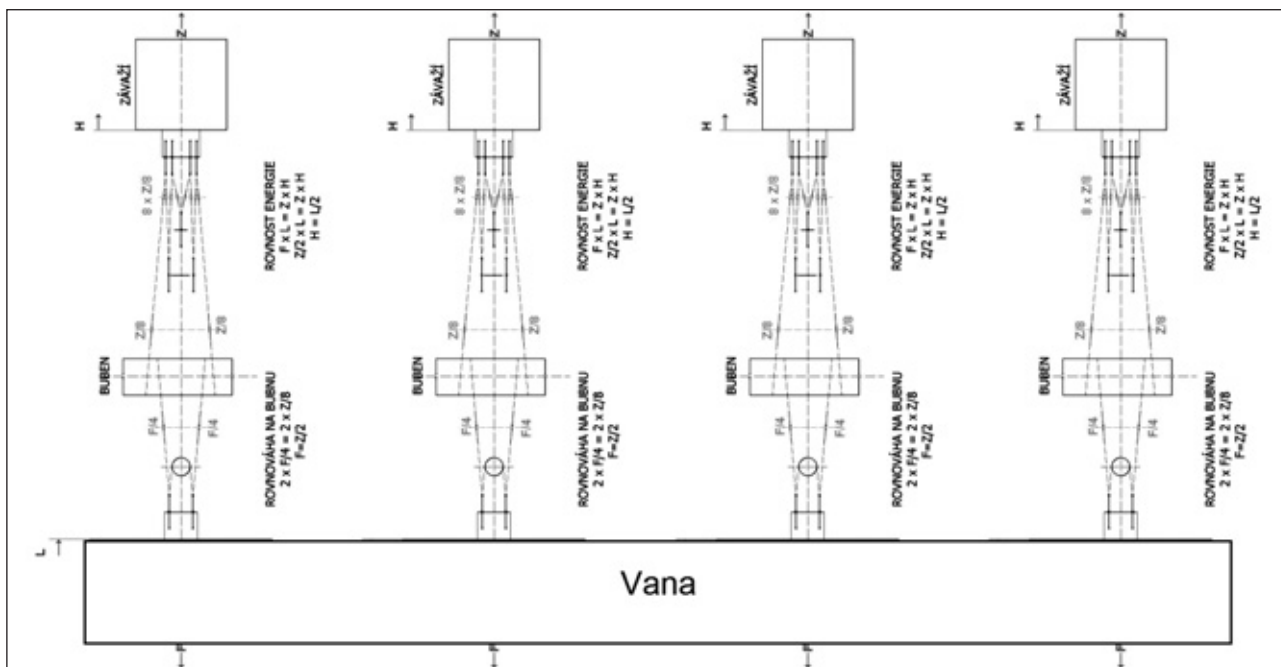
Pohybovací systém vany je lanový a využívá protizávaží pohybující se ve svislých šachtách pod strojovnou. Lanový systém se skládá ze čtyř shodných jednotek, které jsou samostatnými a funkčně nezávislými lanovými systémy.

Každá jednotka má jeden buben, na který je kotven kladkostroj pohybující vanou a druhý kladkostroj pohybující závažím. Lana kladkostrojů jsou kotvena na společný buben samostatně.

Smysl navíjení lan na společný buben zajišťuje, že jedno lano se



**Situační schéma lodního zdvihadla na přehradě Slapy**



**Schéma lanového systému**

odvíjí a na jeho místo se navíjí lano druhé. Kladkové převody zajišťují, že u obou kladkostrojů bude navinuta stejná celková délka lana.

Všechny vyrovnávací kladky budou odpruženy na hydraulických válcích. Válce budou propojeny hydraulickým obvodem a tím bude zajištěn rovnoměrný tah ve všech lanech kladkostrojů. Kladky na vaně budou připevněny na ocelovém svařovaném rámu, který bude otočný podél horizontální osy. Svařovaný rám bude pro každou jednotku kotven na vanu samostatně. Tento rám bude tak dlouhý, aby kladky a lana zůstaly vždy nad hladinou. Lana budou procházet nad betonovým pásem, který bude sloužit pro kotvení kolejnic.

Ocelová lana jsou navržena  $\varnothing = 70$  mm. Bezpečnost lana při normálním provozu je 11,61. Bezpečnost lana při havárii je 5,6.

Při pohybu vany do dolní vody se předpokládá využití rekuperace energie. Každá lanová jednotka bude vybavena dvěma brzdami na bubnu a jednou brzdou na motoru. Je počítáno s tím, že celý lanový systém musí ubrzdít v havarijním stavu dvě jednotky.

Rovnoměrná jízda vany zdvihadla po obou drahách je dosažena vyvážením sil v lanech pomocí hydraulických válců, které slouží k odpružení vyrovnávacích kladek. K dosažení rovnoměrnosti bude využito i proměnlivého skluzu asynchronních elektromotorů, který závisí na aktuální zátěži.

Technologické zařízení je navrženo tak, aby zajišťovalo bezpečný provoz lodního zdvihadla při všech provozních stavech.

Na objekt strojovny navazuje SO 08 – Obslužná komunikace, která zajišťuje příjezd od silnice III/1027 a umožňuje napojení na stávající komunikace vedoucí k pozemkům Povodí Vltavy, s.p. a obce Rabyně.

Dolní linii lodního zdvihadla tvoří objekty SO 02 – Dolní stanice a SO 11 – Úprava plavební dráhy v dolní vodě.

Dolní stanice (SO 02) je situována v dolní vodě na

pravém břehu. Konstrukce navazují na stávající vývar a vývarovou zeď VD Slapy. Výška konstrukcí je dána maximální plavební hladinou s potřebným navýšením. Součástí dolní stanice je plovoucí svodidlo a rampa pro mobilní jeřáb. Tyto objekty jsou mezi samotnou konstrukcí dolní stanice a vyústěním obtokového tunelu VD Slapy. Výškové řešení je voleno v závislosti na budoucím provozu. Dolní stanice je mokrá a umožňuje výjezd plavidla z vany zdvihadla při různých hladinách a tedy při různých polohách zastavení vany. Pro opravy a údržbu je možno dolní stanici zahradiť a vyčerpat.

Vzhledem v různých polohách vany zdvihadla je situačně řešen rozptyl plavební dráhy a navazující úpravy a dolní čekací stání plavidel. Dno je upraveno tak, aby vodní cesta splňovala parametry I. třídy mezinárodní klasifikace. Úprava dna je volena v rozsahu celého koryta. Tím bude zabezpečeno rovnoměrné proudění korytem bez nebezpečných příčných rychlostí u vjezdu do zdvihadla. Minimální požadovaná výšková úroveň dna je 213,30 m n.m.

Při pravém břehu jsou na dalbách pod zdvihadlem čekací stání pro malá plavidla. Ve vzdálenosti 100 m od vany zdvihadla je umístěno čekací stání pro velká plavidla. To je tvořeno trojicí plovoucích dalb 10 a 20 m. Dalby jsou situovány ve směru osy plavební dráhy tak, aby byly dodrženy bezpečné vzdálenosti míjení plavidel. Ve vzdálenosti 20 m po proudu je navrženo čekací stání pro malá plavidla v délce 30 m.

V rámci lodního zdvihadla jsou navrženy přípojky elektrické energie jednotlivých objektů, vodovodní a kanalizační přípojka.

Po dlouhé době jsme opět blíže obnovení souvislé splavnosti významné české řeky, která byla a je přirozenou vodní cestou. Věřím, že vybudování lodního zdvihadla na VD Slapy bude přínosem jak pro oblast Středních Čech v okolí Slapské přehrady, tak pro Jihočeskou část okolí Vltavské kaskády.

# Vltava – dvě stavby prováděné najednou

Zdroj: Noviny českobudějovické radnice

(viz barevná příloha)

V posledních týdnech a měsících budí zaslouženou pozornost obyvatel města i médií stavební úpravy prováděné na řece Vltavě. Stavební stroje na březích zavdaly příčinu k řadě spekulací, fám i směšování faktů. Na této stránce jsou základní údaje o tom, co se kolem Vltavy vlastně děje. V první řadě je třeba říci, že jsou to hned dvě akce se dvěma různými investory, které ovšem bývají vydávány pouze za jedinou – splavnění. Přímo ve městě a v jeho sousedství provádí v současnosti státní podnik Povodí Vltavy protipovodňové úpravy, spočívající v úpravě břehů a prohrábce koryta. Stavba v úseku od Dlouhého mostu po České Vrbné byla zahájena v srpnu 2008 a skončí v říjnu 2009. Díky ní získá koryto průtočnou kapacitu na stoletou povodeň. Svou činnost s Povodím Vltavy koordinuje další státní organizace, Ředitelství vodních cest ČR, které provádí samotné splavnění, aktuálně v úseku od jezu v Českém Vrbném po Hlubokou nad Vltavou. Později na něj naváže dalšími stavbami nutnými pro splavnění, například vybudováním přístaviště Lannova loděnice či obratiště lodí pod Jiráskovým jezem. Díky tomuto koordinovanému přístupu, kdy obě akce následují těsně za sebou, se nejen sníží náklady, ale především se omezí i obtěžování veřejnosti stavební činností. Jednoduše řečeno – doba, kdy budou rozkopány břehy Vltavy, se výrazně zkrátí. „Investoři chápou, že koordinovaný postup a z něj plynoucí vyšší rozsah činností je logickým středem pozornosti veřejnosti a někdy i kritiky, stejně tak se ale domnívají, že kdyby stavba jednoho investora skončila a stavba druhého začala později, třeba až za rok, byla by kritika na neprovázanost aktivit dvou státních institucí – oprávněně – mnohem hlasitější,“ poznamenal za obě státní organizace mluvčí Ředitelství vodních cest ČR Václav Straka. Město České Budějovice se na těchto říčních stavbách v současnosti nepodílí, pouze se odehrávají na jeho



**Prohrábky řeky Vltavy pomohou ochránit město České Budějovice před povodněmi a umožní také plavbu lodím do 300 tun**

území. Naváže na ně však projektem Město a voda financovaným EU (více v článku Projekt Město a voda – českobudějovické řeky znovu ožívají). Povodí Vltavy i Ředitelství vodních cest ČR v současnosti také využívají cyklostezku mezi Budějovicemi a Hlubokou jako přístupovou trasu k řece, ta je proto v zimních měsících z bezpečnostních důvodů zčásti uzavřena. Po ukončení stavby bude cyklostezka opravena, aby opět mohla sloužit cyklistům, bruslařům i pěším. Rozpočty obou státních podniků s náklady na její rekonstrukci počítají. V Českém Vrbném byla cyklostezka jako přístupová trasa zvolena především proto, aby nákladní automobily nejezdily mezi rodinnými domy. Jinde naopak zase představuje v podstatě jedinou možnost přístupu k řece.

## Protipovodňová ochrana města České Budějovice

Při povodni v roce 2002 se ve městě v první povodňové vlně 8. srpna valilo Vltavou 888 m<sup>3</sup>/s, při vlně druhé 13. srpna pak neuvěřitelných 1310 m<sup>3</sup>/s, což bylo na hranici tisícileté vody.

Jak rozsáhlá území města, především v centru a na Pražském předměstí, byla zasažena, není třeba připomínat. Velice živě si to jistě pamatuje každý a nejvíce ti, kteří se dlouhé hodiny snažili obětavě zvýšit břehy řeky pytlí s pískem. Jedním z protipovodňových opatření, vzešlých z této zkušenosti a navržených i na vládní úrovni, je i právě realizovaná stavba na řece Vltavě v úseku od jezu v Českém Vrbném po Dlouhý most, kterou má na starosti státní podnik Povodí Vltavy. „Celý projekt byl ověřen na povodňovém modelu města a jeho cílem je zabránit rozliti vody při povodni do zastavěného území města. Proto je třeba zvýšit kapacitu koryta řeky tak, aby při povodni pojalou vodu na úrovni stoleté vody, čili při průtoku 909 m<sup>3</sup>/s. To znamená, že musíme snížit současnou hladinu řeky o 60 centimetrů,“ přiblížil vedoucí českobudějovického provozního střediska Povodí Vltavy Jan Flíček. Stavební práce byly zahájeny v srpnu 2008 a skončí v říjnu 2009. Spočívají v rozšíření a prohloubení kynety koryta (prostor, kudy v současnosti nerozvodněná řeka protéká) a zároveň s tím i snížení úrovně břehových berem (vodorovné plochy podél toku, „náplavky“). Celá řeka se tak „propadne“ o oněch 60 centimetrů níže pod úroveň břehových hran (po kterých vedou silnice, chodníky a cyklostezky).

## Velká voda prověřila protipovodňová opatření na Vltavě

Nedávná velká voda prověřila protipovodňová opatření budovaná na řece Vltavě v Českých Budějovicích. Třebaže byl ve Vltavě zaznamenán průtok 323 m<sup>3</sup>/s, velká voda městem prošla zcela bez problémů, došlo pouze k mírnému zaplavení břehové bermy

v prostoru parkoviště pod Dlouhým mostem. Nebýt protipovodňových úprav, dosáhla by zde hloubka vody podle vodohospodářů přibližně 1,2 m.

„Lidé v Českých Budějovicích se mohli na vlastní oči přesvědčit, k čemu jsou užitečné stavební zásahy do koryta řeky, které mohli v posledním roce sledovat. Účinnost protipovodňových opatření tak vykompenzovala případná dopravní omezení, či zvýšený stavební ruch v okolí řeky,“ říká náměstkyně primátora Ivana Popelová. Zároveň náměstkyně doplňuje, že stejně užitečná by mohla pro město být také protipovodňová opatření provedená na řece Malši, těm se ale už dlouhou dobu tvrdohlavě brání občanská sdružení místních obyvatel.

Protipovodňová opatření na řece Vltavě, jejichž realizace započala v srpnu loňského roku, jsou investicí státního podniku Povodí Vltavy a jejich cílem je snížení hladiny stoletého průtoku tak, aby nedocházelo k zaplavení okolní zástavby. Do současnosti byla dokončena úprava koryta Vltavy od Nového mostu k jezu v Českém Vrbném.

„V tomto úseku došlo k prohloubení a rozšíření koryta kynety místy až o 1 metr a také ke snížení břehových berem. Těmito úpravami byla v úseku pod Dlouhým mostem zvýšena průtočná kapacita z původních 130 m<sup>3</sup>/s. na 250 m<sup>3</sup>/s,“ vysvětluje Jan Flíček, vedoucí provozního střediska Povodí Vltavy s.p.

Stavební práce, které dočasně přerušila velká voda, budou znovu obnoveny v tomto týdnu. Podle Jana Flíčka, ale tato dočasná přestávka, způsobená nepřízní počasí, neovlivní plánovaný termín dokončení prací. Stavba protipovodňových opatření na řece Vltavě v Českých Budějovicích a okolí by měla být ukončena 30. října letošního roku.

### **Splavnění znamená rozvoj**

Až Povodí Vltavy dokončí práce na protipovodňových opatřeních v Českých Budějovicích, zahájí Ředitelství vodních cest ČR splavňování Vltavy i jižně od Českého Vrbného. To spočívá v budování další infrastruktury pro lodě, přístavišť a plavebních komor na jezích. Zatím ředitelství působí v Hluboké a v Českém Vrbném, přímo ve městě žádnou činnost nevyvíjí. V Hluboké ředitelství prohlubuje zdrž jezu, aby měla



**Částečně zmodernizovaný jez v Českém Vrbném zvládl převést ničivou povodeň v létě 2009**

patřičnou hloubku pro lodě, v Českém Vrbném modernizuje jez, aby také lépe udržoval potřebnou plavební hladinu. Teprve v letošním roce postoupí práce na splavnění až do města. Pod Jiráskovým jezem, v rozšířené části toku, vznikne díky prohrábce dna obratiště lodí. Pod Dlouhým mostem bude následovat přístaviště Lannova loděnice, práce budou pokračovat i v Českém Vrbném. Tam vznikne ochranný přístav pro servisní údržbu lodí mimo plavbu a jejich bezpečné kotvení v případě povodní. Pro překonání jezu bude v Českém Vrbném vybudována také plavební komora, první nová plavební komora v České republice od doby jejího vzniku. Všechny tyto stavby budou hotové do roku 2010. V Českém Vrbném a u Lannovy loděnice svým dílem přispěje i město, zajistí stavby, které Ředitelství vodních cest nemůže ze zákona budovat – přístupové komunikace, zázemí pro turisty a posádky lodí a objekty pro další služby. Do roku 2013 plánuje Ředitelství vodních cest splavnit Vltavu od Českých Budějovic až do Týna nad Vltavou. Vyžádá si to ještě mimo jiné vybudování plavební komory na hlubokém jezu, doplnění technického zařízení do plavební komory na přehradě Hněvkovice (která tam byla vybudována již při vzniku nádrže v 80. letech), úpravu jezu v Hněvkovicích, podjezdové výšky mostu v Týně nad Vltavou a také prohrábky dna v několika úsecích pro zajištění potřebné plavební hloubky.

Po Vltavě mezi Budějovicemi a Týnem, se budou moci po dokončení splavňovacích prací plavit lodě dlouhé až 38,5 m, s ponorem 1,6 m a s nosností do 300 tun. „Díky plánovanému dokončení zdvihacích zařízení pro lodě na přehradních hrázích Orlík a Slapy, bude možné proplout celou Vltavskou vodní cestu od Českých Budějovic až k Mělníku, což samozřejmě znamená i možnost plutí dále po Labi do Německa s napojením na síť kanálů i do Nizozemí, Belgie nebo třeba Francie. Právě proto, že jde o atraktivní a ekologicky i ekonomicky přínosný způsob rozvoje cestovního ruchu, je splavnění Vltavy podporováno Evropskou unií,“ upozornil mluvčí Ředitelství vodních cest Václav Straka. České Budějovice chtějí navíc dostat lodě přímo do města, doslova až k hradbám, a proto připravily projekt Město a voda. Jeho součástí je především prodloužení plavební cesty lodí až do slepého ramene Malše pomocí vybudování tzv. Lannova plavebního kanálu, který spočívá ve vybudování zvedacího mostu a zdymadla u Předního mlýna (na to je již vydané stavební povolení) a dalšího zdymadla před ústím Mlýnské stoky do Vltavy (zatím probíhá územní řízení). Kromě toho celý projekt doplňují další menší stavby jako kotviště u Nového mostu, půjčovny lodí na Sokolském ostrově či Marina České Vrbné. Město požádalo o podporu Evropské unie, která by mohla činit 90 % nákladů. Splavnění Vltavy bude znamenat především obrovský přínos pro rozvoj cestovního ruchu v jižních Čechách a v Českých Budějovicích. Turistický přínos splavnění lze doložit na podobném projektu na jihovýchodní Moravě na historickém Baťově plavebním kanálu, kde Ředitelství vodních cest ČR už deset let postupně rozšiřuje zázemí

pro rekreační plavbu. V roce 2008 se po něm svezlo 65 tisíc lidí a počet zájemců každým rokem stoupá zhruba o 5 procent. „Co příjezd turistů hladových po nových neprozkoumaných vodních cestách přináší, je jasné – nárůst poptávky a tím i tržeb a zaměstnanosti v oblasti souvisejících služeb, tedy ubytování, stravování, půjčování lodí, ale také kol, návštěvy koupališť, památek a podobně. Podle zjištění Ministerstva pro místní rozvoj u nás průměrný zahraniční turista za den utratí 2400 korun, domácí turisté pak podle Českého statistického úřadu 740 korun. To jsou peníze, které v regionu zůstávají a přispívají k jeho rozvoji a prosperitě jeho obyvatel,“ upozornil mluvčí Ředitelství vodních cest ČR Václav Straka. Poptávka po rekreační plavbě je silná zejména mezi holandskými a německými turisty, u nichž má tradici a kteří si v nemalé míře oblíbili právě jižní Čechy a Vltavu. Navíc cesta lodí bude nepochybně zajímavá i pro místní, kteří chtějí poznávat svůj kraj z netradičního pohledu, z vody. Zajímavou možností bude i kombinace cesty lodí a na kole. (viz barevná příloha)

Takovéto úpravy si vyžádají vytěžení a přepravu značných objemů zeminy – z 215 000 m<sup>3</sup> vytěženého materiálu bude na skládky přepraveno 190 000 m<sup>3</sup> a zbylých 25 000 m<sup>3</sup> bude znovu použito v rámci staveniště. Mostní pilíře Nového mostu a lávky pro cyklisty budou opevněny proti podemletí. Technologická lávka bude nově podepřena pilíři mimo koryto, tuto rekonstrukci zajistí Teplárna České Budějovice.



**Prohrábký pod jezem České Vrbné umožní pod dokončení nové plavební komory plout lodím z Českých Budějovic na Hlubokou, později po síti vodních cest po celé Evropě**

## Začala výstavba přístaviště Lannova loděnice

Ředitelství vodních cest ČR a firma HOCHTIEF CZ a. s. v úterý 18. srpna za účasti zástupců Ministerstva dopravy, primátora Českých Budějovic Juraje Thomy, náměstkyní primátora Ivanou Popelovou a dalších hostů slavnostně zahájili stavbu nového přístaviště v centru Českých Budějovic.

Investor stavby – Ředitelství vodních cest ČR - a dodavatel – akciová společnost HOCHTIEF CZ - zahájili další stavbu v okolí Dlouhého mostu v Českých Budějovicích. Zhruba 80 metrů od mostu po proudu Vltavy postaví přístaviště Lannova loděnice, které bude součástí obnovení splavnosti Vltavy. Lodě tak budou mít možnost nejen doplout do samého centra Českých Budějovic, ale i zde přistát. Stavba tak navazuje na výstavbu obratiště pod Jiráskovým jezem, které umožní těmto lodím pohodlné otočení a plavbu zpět směrem na Hlubokou.

Plánované náklady na stavbu přístaviště Lannova loděnice dosáhnou zhruba 20 mil. Kč. Na financování splavnění se výrazně podílí i Evropská unie, která prostřednictvím Operačního programu Doprava přispěje z Evropského fondu pro regionální rozvoj na projekt 85% z celkové částky. Zbylé náklady budou uhrazeny ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Zahájení provozu úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou bude v květnu 2011.



**Zahájení výstavby Lannovy loděnice přivítal primátor města České Budějovice Juraj Thoma spolu s náměstkyní Ivanou Popelovou v netradičním úboru, nicméně stylově příjezdem na raftu.**

Investor	Akce	Termín dokončení
Povodí Vltavy, s. p.	protipovodňové úpravy v úseku České Vrbné–Dlouhý most	X. 2009
Ředitelství vodních cest ČR	Prohrábka zdrže jezu Hluboká	Konec 2009
	Modernizace jezu České Vrbné	Konec 2009
	Prohrábka zdrže jezu České Vrbné	Konec 2009
	Přístaviště Lannova loděnice	Konec 2009
	Plavební komora České Vrbné	Konec 2010
	Ochranný přístav České Vrbné	Konec 2010
	Obratiště pod Jiráskovým jezem	Konec 2009
Město České Budějovice	Město a voda	zatím v přípravě

# Projekt Město a voda – českobudějovické řeky znovu ožívají

Martina Vodičková



**Projekt Město a voda má podporu u českobudějovického primátora Juraje Thomy**

Voda je fenoménem krajiny, který významně spolu-vytváří také charakter mnohých měst. Těžko si představit Paříž bez Seiny, Vídeň bez Dunaje, Řím bez Tibery nebo Káhiru bez Nilu. Ne náhodou si naši předci vybírali pro osídlení místa u vodních toků, které jim poskytovaly nejméně náročný způsob přepravy zboží a spojení s okolním světem.

Využít dosud skrytý potenciál, jakým je poloha jihočeské metropole na soutoku řek Vltavy a Malše, je cílem projektu Město a voda, které mezi své rozvojové plány zařadilo statutární město České Budějovice. Nosná myšlenka projektu na znovuoživení vodních toků má hned dvojí opodstatnění. Jak známo, v minulosti byly českobudějovické řeky součástí života místních obyvatel. Sloužily jim při práci i k zábavě, po jejich hladinách běžně proplouvaly lodě, říční břehy nabízely místa společenským událostem i soukromým prožitkům. Vrátit řeky člověku, to však znamená vytvořit podél nich zázemí, odpovídající požadavkům dnešní doby. Právě to je strategií projektu Město a voda s výčtem možných staveb i finančně méně náročných úprav, jejichž návrh vypracoval Atelier 8000 spol. s r.o.

„Zážiteková turistika - to je to, co potřebujeme nabídnout návštěvníkům města vedle krásných památek a náměstí, které si prohlédnou během jednoho dne a pak odjedou jinam. My chceme, aby k nám lidé přijížděli nejen častěji, ale také tu déle zůstávali a rádi se k nám vraceli. A právě tomu může přispět atraktivní zážitek v podobě projížďky po řece, kterou podél toku lemuje úžasná jihočeský krajina, protkaná spoustou architektonických skvostů a pamětihodností, kdy je možné si do vypůjčené loďky dát i kolo a k památ-

kám na něm dojet. Možnost zkombinovat cykloturistiku s rekreační plavbou by jistě přivítali i místní občané. Navíc by to skýtalo množství drobných podnikatelských příležitostí, protože návštěvníky musí někdo obsloužit, tedy ubytovat je, dát jim najíst, napít, prodat jim suvenýr. Někdo se musí také postarat o servis, ať už se jedná o samotné lodě, kola či bezproblémový chod vodáckých přístavů. „To vše a mnohé další nabízí projekt Město a voda“, říká českobudějovický primátor Juraj Thoma.

Mimořádnou příležitost pro navrácení života českobudějovickým řekám, a to i s nabídkou atraktivního dopravního spojení i se vzdálenějšími místy, přinesl již zahájený projekt Dokončení vltavské vodní cesty dle zákona č. 114/1995 Sb. Díky stavbám, jejichž investorem je Ředitelství vodních cest ČR, se po mnoha letech opět obnoví průběžná plavba po řece Vltavě od Českých Budějovic, nejdříve do Hluboké nad Vltavou, poté do Týna nad Vltavou a výhledově až do Prahy. Projekt Město a voda do budoucna počítá i s posunutím splavnosti toku od Jirásková jezu přes část Mlýnské stoky a Slepé rameno Malše k městským hradbám. Záměry města proto přímo navazují na státní investice v souvislosti se splavněním Vltavy, pro niž nezbytné parametry získá koryto řeky i díky souběžně uskutečňované protipovodňové ochraně města Povodím Vltavy, s.p.

Konkrétní podobu už nabývají stavby ochranného přístavu v Českém Vrbném a vývaziště pro krátkodobé kotvení lodí u Lannovy loděnice, tedy stavby hrazené státem, které město na vlastní náklady vybaví návaznou infrastrukturou, poskytující zázemí pro sportovní i rekreační plavbu a její účastníky.



**Soutok řeky Malše s Vltavou se stal v roce 1265 místem pro založení královského města. Díky projektu Město a voda by jej opět měly oživit rekreační lodě a plavidla.**



Představme si některé z námětů projektu Město a voda, jejichž naplněním by se zvýšila atraktivita krajské metropole a jejího okolí pro tuzemské i zahraniční návštěvníky a především vytvořily podmínky pro vyšší kvalitu a prosperitu života místních občanů.

#### **Městské molo Slepé rameno**

Slepé rameno Malše je přirozeným přístavem nacházejícím se přímo v centru města. Oblast Slepého ramene, původně úseku vltavského koryta, je historicky místem, kam zajížděly lodě a vory a kde se na ně nakládala sůl. Slepé rameno by mělo opět získat statut tzv. městského přístavu – tedy mola, kde by přistávaly lodě. Městské molo bude sloužit ke krátkodobému vyvážení rekreačních plavidel, jejichž vplutí by mělo být regulováno a stání zpoplatněno.

#### **Lannův plavební kanál - Sokolský ostrov**

Lannův plavební kanál bude představovat přímé propojení toku Vltavy se Slepým ramenem Malše, které umožní rekreační plavbu do bezprostřední blízkosti historického centra Českých Budějovic. Tento objekt umožňuje plavidlům z konce vltavské vodní cesty vplout do přirozeného městského přístavu – Slepého ramene Malše. Tímto způsobem se plavidla parametrů do 28 m délky, cca 5,5 m šířky, 3 m výšky a do cca 1,3 m ponoru, mohou dostat i do oblasti zdrže Jiráskova jezu, kde budou v pohybu omezena pouze podjezdnou výškou mostů a lávek. Plavební provoz zde bude jednosměrný a bude i početně regulován. Kanál využívá stávající koryto prodloužení Mlýnské stoky a úsek odpadního koryta ze Slepého ramene.

#### **Plavební komora u Jiráskova jezu**

Plavební komora u Jiráskova jezu bude vstupním objektem z Vltavy do Lannova plavebního kanálu,

kteří pomůže překonat spád hladin 3,7 m. Komora má užitnou délku 28 m a šířku 6 m, situována bude v blízkosti mostního objektu nábrežní komunikace.

#### **Vodácký přístav Valcha**

Přístav je situován u bývalého vtoku do náhonu historického objektu Valcha, v sousedství nynější sportovní haly. Přístav je určen zejména pro zakončení vodácké plavby po horní Vltavě. Opatřen bude pohodlnou rampou s protiskluzovou úpravou, po níž bude možné vynášet lodě na břeh a pomocí jednoduchého kolejového stabilně osazeného vozíku dovážet na blízké parkoviště. Vodácký přístav bude využit i jako přístav vyhlídkových plavidel provozovaných na Vltavě a Malši v nadjezí Jiráskova jezu. Při mimořádných stavech bude zařízení sloužit jako ochranný přístav pro mola či plavidla evakuovaná z oblasti vnitřního města.

#### **Úprava Trilčova jezu pro vodáky**

Trilčův jez, který je posledním na horní Vltavě před soutokem s Malší, představuje dosud nepříjemnou překážku pro vodáckou plavbu. Jeho propust je pro amatérské vodáky těžko a nebezpečně sjízdna, navíc je běžně zahrazena segmentovým uzávěrem. Trilčův jez proto bude opatřen sportovní plavební propustí, kterou bude mobilní vestavba do stávající vorové retardérové propusti jezu, umístěné u levého břehu.

Projekt Město a voda počítá rovněž se zřízením půjčoven lodí jak na řece Malši, tak u Slepého ramene na Sokolském ostrově. Pramičky plující po řekách podél historického centra by se tak měly stát přirozenou součástí života města a vítanou příležitostí ke zpestření volných chvil pro obyvatele i návštěvníky Českých Budějovic.



*Slepé rameno bývalo místem, kde se kdysi vykládala sůl a další zboží přivážené po Vltavě. Po zřízení městského přístavu budou odtud vyjíždět rekreační plavidla.*

# Novinky v Geografickém informačním systému

## Ing. Miroslav Rychtařík, Státní plavební správa

Vodní tok Labe je svou délkou toku 1154 kilometrů jednou z největších řek a vodních cest Evropy. Je jedinou českou řekou, jejíž název není ženského rodu. Můžeme se jen dohadovat, zda jí jméno dali Keltové anebo staří Germáni. V každém případě je od Mělníka název Labe vlastně pseudonymem Vltavy, která měla plné právo podržet si své jméno až do Severního moře. Od pramene k soutoku je totiž o celých 70 kilometrů delší. Inu, stalo se.

Město Mělník je i z více pohledů „magické“. Všichni znají pojem *Pragocentrismus*, ale v tomto případě se spíše jedná o *Mělníkokentrismus*. Jenže o tuto raritu koncem roku 2008 přišlo. Ta geografická kuriozita se vážala k označení kilometráže. Plavecká veřejnost toto vnímá trochu jinak než specialista na geografické informační systémy, pro něhož je důležité dosáhnout stavu jednoznačné identifikace objektů. Velmi časté jsou dotazy, proč vlastně ke změně kilometráže došlo. Proč nebyl ponechán stav, kdy z Mělníka běžela kilometráž od nuly na všechny strany? Ale jak vlastně vznikl tento geograficko-kartografický „renonc“, který teď musíme poměrně nákladným způsobem napravit? Především najít odpověď na poslední otázku se ukázalo jako velmi složité. A tak začalo detektivní pátrání.

Plavba na Labi a Vltavě probíhala již od doby bronzové. V Čechách tuto dobu dokumentují desítky nálezů pravěkých člunů dlabaných z jednoho kusu kmenu, které často nacházíme i v blízkosti větších potoků či menších říček. Lidé při svých cestách za surovinami a potravou využívali lepšího průchodu územím podél řek a doprava nákladů bez lodí byla velmi obtížná.

Ale vznik kilometráže se datuje až v období pozdějším, kdy i plavba dostala řád a byla začleněna do dopravní infrastruktury jako rovnoprávný způsob dopravy. V 18. století se stala oficiálním programem vlády ve Vídni podpora hospodářského rozvoje země. Podporoval se vznik nových manufaktur i rozvoj dopravní infrastruktury. V Čechách se nové hospodářské trendy nejlépe prosazovaly v obchodu se solí, neboť stát se snažil omezit dovoz ze Saska a podporovat prodej a distribuci soli z Rakouska, což v době růstu počtu obyvatel kladlo velké nároky na dopravu především po Vltavě.

Po ohledání řeky a určení problematických míst usnesly se české stavy v roce 1725 pokračovat s modernizací vltavské cesty. Na tyto práce byl povolán jako technický poradce inženýr Jan Ferdinand Schor, od roku 1726 profesor na pražské inženýrské škole. Do roku 1729 bylo vyčištěno řečiště až do Kamýka nad Vltavou na šířku (13,6 -15,5 m) spolu s potřebnými splavy na jezích. Současně v Županovicích nechal postavit z místní žuly první plavební komoru na českém území, další plavební komora byla zřízena v modřanském jezu. Práce byly ukončeny v roce 1733 v Českých Budějovicích. Financovala je

dvorská komora a stály asi 50 000 zlatých.

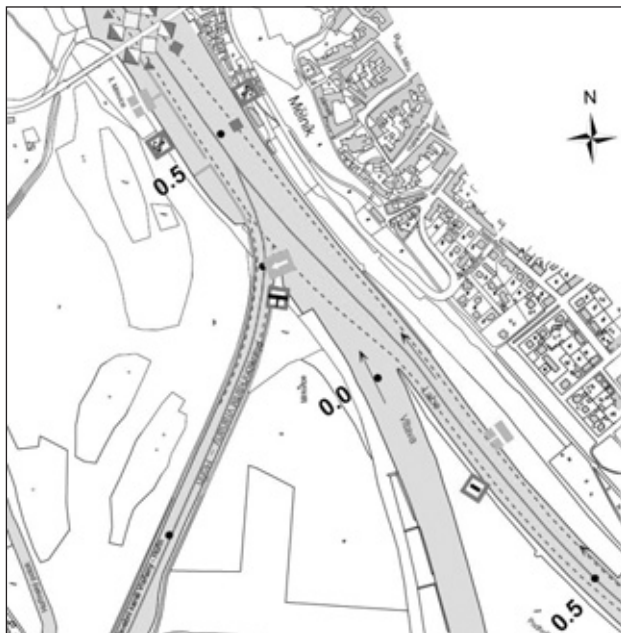
Další plánované stavby narušily války s Pruskem v letech 1740 - 1745 a 1756 -1763. I vídeňská vláda pochopila, že je třeba po vzoru jiných zemí zavést instituce podporující rozvoj vodní dopravy. V roce 1764 byla proto zřízena plavební komise a o dva roky později plavební fond, který byl financován z výnosů čtyř celnic (Praha na Výtoni, Karlín, Ústí nad Labem a Dolní Žleb). Ostatní celnice byly zrušeny.

Členem navigační komise byl i profesor J. F. Schor, který navrhl další splavňovací práce na Vltavě. Začaly se realizovat po roce 1768, a jejich řízení převzalo nově zřízené Plavební vodní ředitelství (z roku 1770), známé později jako Ředitelství vodních cest.

V roce 1777 vydala Marie Terezie na podporu plavby tzv. navigační patent, kterým určila prioritu plavby před jiným využíváním řeky, vyhlásila splavné toky za majetek státu. Stát kromě kontroly vodních toků na sebe převzal povinnost hradiť veškeré práce na řekách. Roku 1780 byli organizací stavebního i policejního dozoru nad řekami pověřeni tzv. zákopnickí šikovatelé. Byli přiděleni k pěti úsekům na celé trase od Českých Budějovic po státní hranici ve Hřensku.

Dalším opatřením státu bylo zrušení plaveckých cechů v roce 1783. Vodní doprava se stala svobodným povoláním na základě obdržení plavební koncese. Pravidla upřesňující vydání koncese byla upravena guberniální vyhláškou v roce 1832.

Zahájení paroplavby na Labi i podpis plavebních aktů v roce 1844 zavázaly rakouský stát k vyhloubení mezinárodního úseku řeky Labe na předepsanou hloubku a k jejímu udržování. Bylo třeba odstranit říční ostrovy, rozebrat staré jezy a prohloubit a napřímit



Nulový bod říční kilometráže Labe platné do 31. 12. 2008

plavební koryto. Na tyto práce vyčlenil stát v letech 1851 - 1861 pro úsek z Prahy do Mělníka 193 000 zlatých a pro trasu Mělník – státní hranice 522 000 zlatých. V Děčíně tehdy vznikl jeden z prvních ochranných přístavů v Rozbělesích roku 1857. A toto období se stalo rozhodujícím při vzniku tehdejší kilometráže. Vltava byla v 19. století staničena po proudu. A Labe bylo bráno jako navazující plavební cesta. Proto byla označena 0 na soutoku Vltavy a Labe. Byl to začátek labské vodní cesty. Sice se dalo proti proudu rovněž plout, ale byla to nepodstatná část. Vlastně šlo především o cestu k zámku v Obrřství.

Zájem plavby v českých zemích vedle podnikatelské skupiny v Ústí nad Labem prosazovala i vlivná skupina zájemců v Praze. Té se podařilo prosadit v 80. letech 19. století výstavbu přístavu v Holešovicích a zajištění splavnosti přes Prahu. Chybělo ale propojení do Mělníka, a proto se začalo s plány na další zlepšování splavnosti českých řek. Ty byly v roce 1896 projednány a schváleny v říšském sněmu za podmínky, že ze 2/3 je bude financovat rakouská vláda a z 1/3 české místodržitelství.

V letech 1897 až 1913 postavila firma Lanna pět zdymadel na Vltavě i na Labi spolu s laterálním plavebním kanálem u Hořína dlouhým 7 km za 45 mil. rakouských korun. K řízení prací byla založena „Komise pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách“.

Koncepce rozvoje vodních cest byla prosazena i v říšské radě a dne 11. 6. 1901 byl schválen Říšský vodocestný zákon. Ten umožnil vybudovat dvě zdymadla v Praze, dokončit kanalizaci řeky Labe z Mělníka ke Střekovu a splavit tzv. střední Labe z Mělníka do Brandýsa nad Labem.

Plány „Vodocestného zákona“ byly zčásti realizovány i za Československé republiky, poslední stavbou byla výstavba zdymadla u Střekova z roku 1936. Bylo na pořadu dne, že je třeba udělat i staničení na středním Labi. A protože se zodpovědným činitelům nechtělo nákladně přečíslovat kilometráž na dolním Labi, tak se začalo znovu od 0, jen na druhou stranu proti proudu. V roce 1938 bylo Labe splavněno a označeno až do Kolína. Takže kilometr 80 mohly být Povrly a nebo také právě Kolín. Bylo třeba vždy doplnit informaci, zda jde o dolní Labe či střední Labe.

Dá se říci, že šlo v případě nuly u Mělníka a kilometráže běžící po Labi dvěma směry, spíše o shodu okolností a trochu nešťastné řešení historického vývoje. Završením tohoto procesu bylo otočení plavební kilometráže na Vltavě a stanovení její 0 na soutoku s Labem. Tento krok je z geografického hlediska však zcela v pořádku.

Změna kilometráže Labe se stala nutností především z důvodů zavedení Říční informační služby (dále jen „RIS“) na základě Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách na vnitrozemských vodních cestách v Evropských společenstvích. Protože celá řada činností je automatizovaná a nebo přinejmenším poloautomatizovaná, tak zavedením nové kilometráže se výrazně sníží či vyloučí riziko chyb a omylů z přispění lidského faktoru.

A časový horizont? Nový zákon zavádějící do našeho právního řádu RIS je účinný od 1. ledna 2009. Takže koncem roku 2008 byly zahájeny přípravné práce a počátkem roku 2009 zahájena výměna značení. Podle plánu by měla být hotová do dvou let. Je potřeba přeznačit přibližně 220 kilometrů vodní cesty. Nově se bude vycházet z nuly na soutoku Labe s mořem.

Hodnota říční kilometráže bude mít proti proudu stoupající hodnotu. V Mělníce, v místě bývalé nuly, to bude 838,37. V Kolíně, na bývalé 80, to bude hodnota 917,41 a v přístavu Chvaletice 940,15.

Chápeme, že bývalá říční kilometráž vychází z historie a pro většinu plavecké veřejnosti bude obtížné se s „novinkou“ sžít. Tento proces „přečíslování“ měl proběhnout již v dávné minulosti s rozvojem plavby na středním Labi. Tehdy zodpovědní pracovníci však usoudili, že levnější varianta je ta správná. Nemohli tušit, že někdy v budoucnosti budou existovat počítače a že mohou svým ekonomicky výhodným řešením v budoucnosti pěkně zamotat hlavu programátorům a výpočetní technice zavařit procesory.



Soutok Vltavy a Labe v mapování platném po 1. 1. 2009

# Model vodního toku Brno 2009

## Vodní tok, krajina a povodně

Ing. Veronika Janoušková, Vodní cesty, a.s.

(viz. barevná příloha)

Jak se již stalo v posledních letech pravidlem, byla i v letošním roce v rámci Stavebních veletrhů, veletrhu Idet a Watenvi představena expozice Protipovodňová ochrana. Akce proběhla pod záštitou České protipovodňové asociace. Po loňském úspěšném ročníku, zaměřeném na ukázky bleskové povodně a testování mobilních systémů protipovodňové ochrany, byl letošní ročník zaměřen na prezentaci splavného vodního toku jako vzájemně propojeného systému přírodních a technických protipovodňových opatření v krajině.

Je zřejmé, že simulace protipovodňových účinků jednotlivých prvků vodního toku a to jak přírodních, tak technických, je úkolem více než odvážným. Zvláště na tak malém prostoru a za daných podmínek, jaké poskytuje prostor otevřeného bazénu v sousedství výstavního pavilonu Z na brněnském výstavišti.

Je potřeba zdůraznit, že model byl od počátku koncipován jako funkční kombinace modelu splavného úseku vodního toku s přírodními doprovodnými prvky tak, aby prezentoval jejich zapojení při postupu povodňové vlny.

V tomto ohledu byl projekt modelu vodního toku na Brněnském výstavišti zcela ojedinělým a z hlediska poučení veřejnosti i záslužným počinem.

Rámcová podoba modelu vodního toku byla navržena ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí ČR, Ministerstvem dopravy ČR, se snahou zahrnout do modelu všechny podstatné prvky vodního toku – technické i přírodní, které dokáží eliminovat, nebo zmírnit průběh povodňové události. Ukázalo se, že kooperace zúčastněných stran není jednoduchá, stejně jako v případě reálných projektů na vodních tocích, ale přesto v tomto modelovém případě přinesla své ovoce. Výsledný kompromisní návrh modelu představuje vodní tok, který lze svým charakterem přirovnat ke splavnému úseku řeky Labe s plavební komorou, jezem a rybím přechodem, současně doprovázený mokřadem, slepým ramenem řeky, poldrem a odsazenou hrází.

Samotné realizaci modelu předcházela jeho důkladná projektová příprava, realizovaná projekční firmou Vodní cesty, a.s. za vydatné podpory a technické pomoci ze strany Výzkumného ústavu vodohospodářského TGM v Praze, jakožto instituce s dlouholetou zkušeností v oblasti modelování vodohospodářských staveb.



**Výchozí návrh uspořádání modelu vodního toku pro expozici Protipovodňová ochrana 2009**

Snahou bylo provést takový návrh splavného vodního toku, který by vycházel z reálných návrhových parametrů vodních cest.

Je potřeba podotknout, že model vodního toku pro expozici Protipovodňová ochrana byl určen pro širokou veřejnost, jako názorná ukázka fungování celého systému technických i přírodních prvků na splavném vodním toku. Konečná podoba modelu byla v průběhu realizace uzpůsobena, co do detailů jednotlivých prvků, především požadavku názornosti zamýšlených ukázek. Tímto se model podstatně odlišuje od obvyklých vědeckých modelů pro přesná měření



**Model vodního toku v expozici Protipovodňová ochrana 2009**

v rámci ověřování a optimalizace plavebních podmínek na vodních cestách.

Návštěvníci expozice Protipovodňová ochrana měli možnost na ploše 21 x 18 m zhlédnout zmenšený model vodního toku v měřítku 1:70. Co do parametrů a vybavení modelu se jedná o lichoběžníkové koryto délky cca 26 m a šířky 2 m, osazené modelem funkčního jezu s rybím přechodem a plavební komorou, oddělenou od jezu dělicí zdí. Na modelu byl vytvořen též poldr jako jedno z dalších opatření pro zachycení povodňových průtoků, slepé rameno řeky, mokřad a odsazená ochranná hráz vodního toku. To vše na prostoru, který v reálném měřítku představuje území o ploše 185 hektarů.

Model plavební komory v měřítku 1:70 představuje v reálných hodnotách plavební komoru třídy Va o typových rozměrech 12,5 x 115 m s navazujícími rejdami, o spádu 7 m. Ovládání modelu plavební komory bylo řešeno manuálně. V tomto bodě bohužel model přesně nevystihl obvyklé technické vybavení k plnění a prázdnění plavební komory horní klapkou a dolními vzpěrnými vraty. Pro pochopení základního principu fungování plavební komory však postačila i jednoduchá stavítka.

Stejně tak pro manipulace s hladinou vody v modelu bylo těleso jezu vybaveno jednoduchou klapkou s manuálním ovládním.

Průběh ukázek spočíval v pozvolném napuštění koryta vodního toku a při ustáleném průtoku následovalo proplování modelu nákladního plavidla plavební komorou. V další fázi ukázky byl simulován povodňový stav s vyvázáním plavidla a manipulací hladiny vody pohyblivým jezem a převáděním části průtoku plavební komorou. Současně probíhalo plnění poldru a rozliv vody do odsazených hrází a mokřadu. Stejně jako v předchozích letech byl i v rámci této prezentace návštěvníkům poskytován nezbytný výklad k dění v bazénu.

Pro expozici byl v měřítku 1:70 zhotoven model



**Ing. Veronika Janoušková a Ing. Papež před modelem vodního toku na Brněnském výstavišti.**



**Model motorové nákladní lodi pro přepravu zkapalněného plynu.**

nákladní motorové lodi uzpůsobené pro přepravu zkapalněného plynu. Myšlenka vychází z reálného způsobu dopravy tohoto média, který by mohl zajistit pro Českou republiku náhradní zdroj zemního plynu. Hlavní výhodou využití říční dopravy ve srovnání s plynovody je velká flexibilita při volbě zdrojů surovin a operativní předcházení krizovým situacím. To je výhoda velmi významná, zvláště v dnešní době různých geopolitických her, při kterých jsou strategické suroviny hlavním nástrojem uplatňování vlivu mezi státy a vládami. Jen pro připomenutí, z hlediska technického nám pro využití této významné šance chybí napojení na dunajskou vodní cestu v rámci první etapy vodního koridoru D-O-L, následné napojení na ČR na Odru a též zlepšení plavebních podmínek na Labi stavbou vodního díla Děčín. Co však chybí v tuto chvíli především, to je veřejná podpora, kterou si z mnoha důvodů tento záměr jistě zaslouží, jak je zřejmé z mnohých faktů popsaných v doposud zpracovaných studiích, publikacích a článkách v odborném tisku.

Není proto zanedbatelné, že modelu vodního toku i myšlenka lodní dopravy jako alternativy zajištění zemního plynu pro Českou republiku byla již v průběhu jarních veletrhů věnována značná pozornost návštěvníků a též veřejnosti, informované prostřednictvím zpráv v médiích.

Tím model vodního toku na Brněnském výstavišti sehrál užitečnou úlohu, neboť ukázal možný způsob prezentace vodní dopravy, který je pro veřejnost srozumitelný a setkává se s jejím zájmem a kladným ohlasem.

Brněnský model vodního toku s funkční vodní cestou, je pouze malou kapkou do povědomí široké veřejnosti. Je to však příznivá zkušenost, která měla být námětem pro odbornou veřejnost jak ze strany provozovatelů vodní dopravy, tak investorů v soukromém i státním sektoru k rozvíjení podobných aktivit a k možné vzájemné spolupráci při tolik potřebné prezentaci vodní dopravy v České republice.

Závěrem k tomuto článku doplňuji informaci od České protipovodňové asociace, pod jejíž záštitou celý projekt vznikl. Model vodního toku bude na brněnském výstavišti k dispozici pro veřejnost ještě v období od září do listopadu 2009.

# Vodní cesta na Brněnském výstavišti

**Nikol Ježková, Jihlavský deník**

Do strategického evropského projektu Dunaj – Odra - Labe se zapojil jindřichohradecký modelář Petr Hýbek. Jedná se o zásobování České republiky zemním plynem vodní cestou ve speciálních tankerech pro zkapalněný plyn. Petr Hýbek vytvořil funkční model říční lodi pro přepravu zkapalněného zemního plynu. „Byla to velká výzva postavit model za deset dní, pracoval jsem až 12 hodin denně. Loď měří 110 centimetrů a měřítko je 1:70,“ uvedl modelář Petr Hýbek. Také dodal, že modelařině se věnuje již 42 let a postavil několik desítek modelů. V uplynulých deseti letech pracuje na maketách lodí. Podle informací člena České protipovodňové asociace Tomáše Papeže by řadovému modeláři trvalo postavit takový model kolem čtyř měsíců, pan Hýbek to zvládl v mimořádně krátkém termínu díky tomu, že je opravdový profesionál a zná dobře technologie a materiály. Je málo dostupných informací o lodích tohoto typu, ačkoliv 6 lodních těles těchto tankerů vyrobily České loděnice v posledních letech pro holandského zákazníka. „Jde o možné řešení krize dodávky plynu a přeprava zkapalněného plynu vodní cestou,“ objasnil Tomáš Papež. „Model byl vytvořen na zakázku Veletrhů Brno, které mají smlouvu s ministerstvem dopravy. Bude k vidění v týdnu od 21. do 25. dubna na Stavebním veletrhu v Brně. Předvádět se bude pětkrát denně a bude překonávat vzdutí jezu přilehlou plavební komorou. Na pokrytí 5 % spotřeby České republiky plynem by musela do některého českého přístavu připlout jedna loď denně,“ konstatoval prezident České protipovodňové asociace Jan Papež, který vytváří expozice pro ukázky modelů. Podle Petra Hýbka bude ještě několik možností k prohlédnutí modelu. Na veletrhu Idet od 5. do 7. května a na veletrhu Watenvi od 26. do 28. května na brněnském výstavišti. „Česká republika je jedinou zemí z 27 států Evropské unie, která nemá přímé nebo kvalitní vodní cestou nepřímé

spojení s mořem. Česká republika je jedinou zemí, která za posledních 20 let zcela zastavila výstavbu vodních cest. Výhodou říční dopravy je nezávislost na geopolitických hrách, vznikají nové možnosti zdrojů surovin i odbytiště výrobků. Pro Českou republiku by se tak mohl zajistit náhradní zdroj zemního plynu. Ten lze takto dopravovat přímo do místa spotřeby, nebo jeho uskladnění,“ vysvětlil předseda správní rady společnosti Plavba a vodní cesty Josef Podzimek. Podle jeho slov byl vodní koridor, spojující řeky Dunaj – Odra - Labe, uzákoněn Zákoníkem říšským o stavbě vodních drah a o provádění úpravy řek již v roce 1901 a doba na realizaci projektu byla stanovena na 20 let. Pak byla výstavba přerušena v období 1. a 2. světové války a budování reálného socialismu. V posledních měsících se hraje o jeho zrušení na „věčné časy“. Vodní koridor je významný projekt k prosperitě celé země. Zaměstnání by zde našlo 38 až 80 tisíc lidí, podle doby výstavby 27 nebo 14 let. Vodní koridor přináší České republice nové možnosti. Nad funkcí dopravní v dnešní době převládají ostatní možnosti využití: protipovodňová funkce, doprava vody pro průmysl a obyvatelstvo do vodohospodářsky deficitních oblastí, rozvoj cestovního ruchu, sportů, využití obnovitelných zdrojů elektrické energie, rozvoj sídel a další. Finanční náročnost celého vodního koridoru by byla stejná jako plynovodu Nabucco, který je jednoúčelový a vede do další rizikové oblasti. Také je mnohem levnější než dálniční i železniční síť, přitom jde o dopravu výrazně ekologičtější. Česká republika má jedinečnou výhodu, na jejím území totiž leží nejnižší místo v Evropě - Moravská brána. Významně se tak snižuje ekonomická, technická i provozní náročnost celé stavby. Podobný průplav se právě buduje ve Francii s názvem Seina - Severní Evropa.



*Model tankeru v horní rejde plavební komory*

# Expozice Ochrana před povodněmi Brno 2009

Tisková zpráva, Česká protipovodňová asociace

## Lodní doprava jako alternativa zajištění zemního plynu

Během ukázek protipovodňových opatření na brněnském výstavišti se letos představuje i lodní doprava jako alternativa zajištění zemního plynu nebo dalších strategických surovin. Model lodi se pohybuje v modelu vodního toku, který je vybudován v bazénu před pavilonem Z.

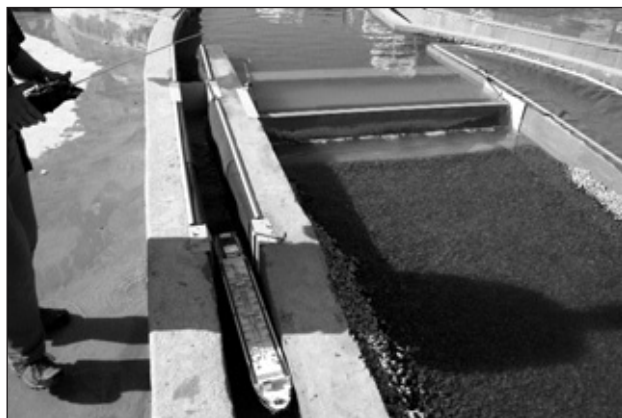
Plavidla jako dopravní prostředek zkapalněného zemního plynu mají ve srovnání s pozemními dopravními prostředky výhodu v podobě vestavěných mimořádně velkých izolovaných nádrží - příznivější poměr mezi objemem a povrchem přispívá k udržení nízké teploty. Díky tomu dochází k menším ztrátám zemního plynu „odparkem“, který je energeticky využit k pohonu lodi. Specifická hmotnost zkapalněného plynu je nízká ( $0,45 \text{ t/m}^3$ ), takže ponor specializovaných plavidel je poměrně malý.

Velkou výhodou přepravy plynu po moři a vodních cestách ve srovnání s plynovody je velká flexibilita, umožňující širokou diverzifikaci zdrojů a operativní předcházení krizovým situacím. To platí pro Českou republiku zcela mimořádně! Podmínkou je ovšem napojení na dunajskou vodní cestu prostřednictvím první etapy vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, která probíhá v bezprostřední vzdálenosti od kapacitních



*Obsluha modelu ukazuje jeho technické vybavení*

podzemních zásobníků plynu na Slovensku (Záhorie - Láb) a v oblasti Hodonína (Kostice, Tvrdonice). V této oblasti by tedy mohl být plyn výhodně skladován nebo převáděn do distribuční sítě. Distribuční cesta by mohla vést přes rumunský přístav Constanta (např. z Alžírsko, Austrálie, ze zdrojů v arabských státech) nebo přes nizozemský Rotterdam. Možný je překlad z námořních lodí v uvedených námořních přístavech do lodí říčních, dále i využití říčníchnámořních lodí, které by se mohly uplatnit hlavně na Dunaji a vodním korido-



*Model tankeru proplouvá plavební komorou*

ru D-O-L, při přepravě z bližších zdrojů (Alžírsko, Peruský záliv). Mohly by být konstruovány tak, aby naložily až téměř  $20\,000 \text{ m}^3$  zkapalněného plynu. Vzhledem k trasování vodní cesty a soustředění slovenských i českých zásobníků se rýsuje politicky významný projekt oboustranné spolupráce.



*Generátor vln vyrobený ve firmě Strojírny Podzimek*

Na základě informací Inland navigation Europe a Via Donau zpracoval **Tomáš Kolařík**, P&S a.s.  
Foto: Via Donau, Navigation System Galileo, RZGW Wroclaw

## Via Donau spustila Modré stránky - webovou platformu pro logistické služby na Dunaji

Během konference transport logistic 09, představila organizace Via Donau webovou platformu Blue Pages – Modré stránky. Jsou přístupné zdarma na [www.blue-pages.at](http://www.blue-pages.at) a slouží jako online adresář vnitrozemské vodní dopravy, vnitrozemských plavebních společností a rejdařství poskytujících své služby především na Dunaji.

Via Donau doufá, že tato webová platforma pomůže stimulovat podnikání ve vodní dopravě a nabídne nové možnosti pro Dunajskou plavbu a logistiku. Modré Stránky jsou zde pro pomoc lodním společnostem při hledání obchodních partnerů v Dunajské logistické komunitě a bude sloužit jako spojovací článek mezi nabídkou a poptávkou. Tato on-line aplikace také představuje velmi cennou příležitost pro zúčastněné společnosti, aby představily své základní služby ve standardizované a komplexní formě. Tato aplikace navazuje na již dříve realizovanou webovou platformu věnovanou přístavům na Dunaji <http://www.danubeports.info>

Společnosti působící na Dunajské vodní cestě prosíme, aby se zaregistrovali na: [www.blue-pages.at](http://www.blue-pages.at)



**Modré stránky**

## Systém Galileo přenesse plavbu na vnitrozemských vodních cestách na vyšší úroveň

Fáze zavádění nového evropského satelitního navigačního systému Galileo brzy začne. Galileo je evropský systém podobný americkému GPS, je to vyspělejší a nezávislý satelitní navigační systém, který je více zaměřen na potřeby soukromého sektoru. Zvláště přizpůsobený pro potřeby odvětví dopravy, Galileo nabízí nové perspektivy pro vnitrozemskou vodní dopravu.

Pro vnitrozemskou vodní dopravu bude Galileo - v kombinaci s GPS - poskytovat lepší dostupnost signálu družic a integritu informování uživatelů plavidel a zvýšení kvality signálu, které obdrží. To povede, vedle zdokonalení přesnosti lokalizace k více spolehlivému určení pozice plavidla. Galileo navíc umožní vývoj pokročilých aplikací zaměřených na zvýšení bezpečnosti a účinnosti v říční dopravě.

Galileo nyní vstupuje do nové éry, kdy technologie vesmírného věku přináší dolů na zemi přínosy pro všechny občany a podniky v Evropě. Celkovým cílem programu je rozšíření evropského navigačního systému do roku 2013. Ten bude generovat signály, které budou

poskytovat celkem pět hlavních služeb, jmenovitě otevřené služby, bezpečnost služeb pro záchranu lidských životů, obchodní služby, veřejná regulovaná služba a vyhledávací a záchraná služba.

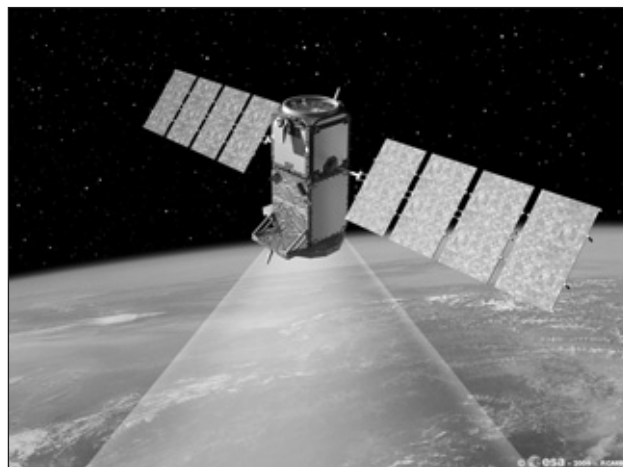
Evropská komise a Evropská kosmická agentura (ESA) zahájily požívání první kompletní konstelaci evropského satelitního navigačního systému. Celkem 30 specializovaných navigačních satelitů bude posláno do vesmíru, monitorováno a řízeno pozemní infrastrukturou, která bude rozmístěna po celém světě, s hlavními středisky řízení v Evropě. O jednom ze středisek se uvažuje v Praze.

Pro více informací o programu Galileo, navštivte prosím: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm)

<http://www.esa.int/export/esaSA/navigation.html>

Zdroj: Evropská komise

Ilustrace: ESA - Evropská vesmírná agentura



**Systém Galileo zvýší úroveň navigace na vnitrozemských vodních cestách**

## Povodňové škody nejsou způsobeny jen v důsledku klimatických změn

Z nedávného průzkumu povodní v Evropě od roku 1970 do roku 2006 vyplynulo, že ekonomické ztráty, byly způsobeny převážně společenskými faktory, jako je například zvýšení počtu obyvatel a bohatství, spíše než klimatickými faktory. Zápaly a průvodní ekonomické ztráty jsou velkým problémem. Nicméně, je důležité přesně vědět, kolik je to v souvislosti se změnou klimatu a nakolik je způsoben jinými faktory. Ekonomické ztráty z povodní se zvýšily v průběhu let, což může naznačovat, že změna klimatu má vliv. **Nicméně, většina studií nemá tendenci vzít v úvahu sociálně-ekonomické faktory, jako například změny v populaci a bohatství země.**

Tato studie, kterou provedlo Společné výzkumné středisko (JRC) Evropské komise hodnotila povodňové škody v 31 evropských zemích, přičemž tyto faktory vzala v úvahu. Když byl odfiltrován vliv socio-ekonomických faktorů na povodně, data naznačila, že nedošlo k žádnému výraznému zvýšení ekonomické ztráty v letech 1970 a 2006. To naznačuje, že socio-ekonomické faktory jsou ve skutečnosti hlavními přispěvateli na původní vzestupnou tendenci. **Během této doby Evropané zažili zvýšení životní úrovně a bohatství, a počet obyvatel vzrostl. V důsledku toho může být vyšší expozice osob a majetku v záplavových oblastech.** Zdá se, že tato studie nevykazuje žádný odkaz na změnu klimatu, ale neexistuje jednoduchý vztah mezi povodňovými katastrofami a antropogenní změnou klimatu. Kromě toho zdůrazňuje, že sledování ztrát způsobených povodněmi a jinými povětrnostními katastrofami by se mělo stát jednou z priorit v nadcházejících letech.



## INE představilo 3 vnitrozemské vodní priority novému Evropskému parlamentu

Organizace Inland Navigation Europe (Evropská vnitrozemská vodní doprava) vyzvala nově zvolené členy Evropského parlamentu, aby se zaměřili na tři priority pro podporu módu dopravy bez dopravních zácp, nákladově-efektivní, bezpečné, spolehlivé a s nízkým obsahem uhlíku. INE vyzvala politiky, aby se zaměřili se na modernizaci a spojení infrastruktury odstraněním úzkých míst na vodní cesty bez kongescí a poskytující optimální spojení s přístavy a průmyslovými podniky. INE dále vyzývá k odstranění byrokracie a problémů, jež stojí v cestě podnikům, které chtějí poskytovat multi-modální dopravu umožňující hospodářským subjektům a uživatelům vodních cest soutěžit za ekonomicky spravedlivých a rovných podmínek. INE také vyzývá politiky k vytvoření zdravého investičního klimatu tím, že vytvoří politiku, která povede k jednoduššímu přístupu k financím pro investice do výzkumu, kapacit a inovací.

## Evropské vnitrozemské plavební organizace jsou znepokojeny ekonomickou krizí

Evropský svaz vnitrozemské plavby (The European Barge - EBU) a Evropská organizace lodníků (European Skippers Organisation - ESO) vyjádřily znepokojení nad vlivy hospodářské krize na vnitrozemskou plavbu. V prohlášení EBU vyzvala Evropské společenství a členské státy k podpoře průmyslu řadou opatření, včetně investic do infrastruktury, zamezení a snížení administrativních překážek, snížení finanční zátěže jakými jsou přístavní poplatky a daně a také by měly být nalezeny nové způsoby jak může být podporován průmysl k překonání obtížné finanční situace. Pracovní skupina pro finanční krizi zjistila, že dopravci byly postiženi a někteří čelí úpadku. Pracovní skupina doporučuje další průzkumy, ale nevylučuje možnost, že by vládní opatření mohla být nezbytná. Po konzultaci se zástupci odvětví nizozemské banky uvedli, že jsou ochotni odložit splátky úvěrů u společností se zdravým podnikatelským plánem. Majitelé plavidel mohou zakotvit své lodě v přístavních bazénech, aby snížili náklady v období krize.

## Auto pilot nejen pro letadla

Školní loď Nizozemské námořní akademie Princess Máxima byla vybavena pokročilým autopilotem, který může vést loď meandrující řekou a úzkými kanály zcela bez lidského zásahu. Tento systém, vyvinutý profesorem Ernstem Dieterem Gillesem z Max Planck institutu v Magdeburgu, drží loď na kurzu zkombinováním radaru, elektronické karty a sofistikovaných DGPS informací. 'Systém je založen na technologiích vyvinutých pro letouny,' říká Arjen Mintjes, ředitel námořní akademie v Harlingenu. 'V Nizozemí je to unikát.'

Ředitel Mintjes je nadšen z experimentu. 'Díky tomuto systému se může kapitán soustředit více na plavbu, trvalý dohled a komunikaci o svém nákladu.'

## Železniční a vnitrozemská vodní doprava ulehčila silnicím mezi Rýnem a řekou Sprévou



Příklad nákladu na loď Wertheim v berlínském přístavu

Nová iniciativa, Expres Rýn - Spréva, je první pravidelnou intermodální nákladní dopravou mezi oblastí Beneluxu, Paříží, Rýnem - Porúřím a Berlínem. Nové spojení je vysoce účinné a znamená, že o přibližně 400 nákladních automobilů méně projede každý týden přes tyto regiony. První uživatelé, Rothschild

Logistics a jeho zákazník Gerolsteiner, hodnota iniciativy je jak ekonomická, tak ekologická. Uwe Hagemann, vedoucí operací, řekl: 'Spolu s linkou Rýn-Spréva jsme zřídili konkurenční intermodální dopravní koncept, který spojuje výhody všech druhů dopravy a poskytuje vysoce výkonné logistické řešení v Berlíně a okolí, stejně jako v oblasti německo-polských hranic'.

## Hlavní výrobce celulózy se rozhodl pro dopravu po Labi

V dubnu oslavila rejdařská společnost Deutsche Binnenreederei a logistická dceřiná společnost jednoho z největších světových výrobců celulózy naložení 50.000é tuny buničiny na tlačnou sestavu pro přepravu po Labi z Arneburg (Sasko-Anhaltsko) do Hamburku.

Dopravní projekt, který vzešel z regionální logistické iniciativy nyní pokračuje již třetím rokem. Partneři projektu předpokládají, že do konce roku 2009 se množství přepravovaného zboží více než zdvojnásobí na více než 100.000 tun.

'Tím, že naše zboží využívá lodní dopravy na vodních cestách, můžeme výrazně snížit naše náklady na dopravu na tomto úseku trasy,' říká Andreas Josefowicz, generální ředitel logistiky dceřiné ZST. 'Tak můžeme využít naší polohy v blízkosti řeky Labe a zvýšit naši konkurenceschopnost'.



Pro dosažení ještě efektivnějšího spojení hledá ZST obchodní partnery se zájmem o přepravu zboží na zpáteční cestě z Hamburku do regionu Magdeburg. V současné době tlačné soupravy plují do Hamburku jednou týdně.

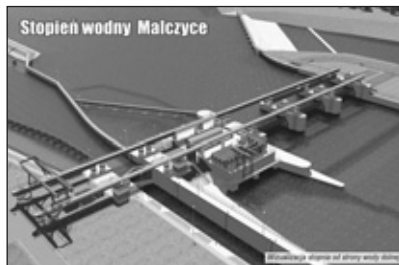
## Německá podpora vnitrozemské vodní dopravy je úspěšná

Během prvních 24 měsíců od započetí německého systému podpory pro výměnu lodních motorů za dieselové motory s nízkými emisemi byla provedena výměna 340 dieselových motorů na palubě téměř 200 vnitrozemských plavidel, které obdržely finanční podporu.

Podle německého Svazu vnitrozemské lodní dopravy (BDB), byly financovány pohonné systémy s nízkými emisemi na 169 existujících a 25 nově postavených lodích od dubna 2007. Jak nákladní, tak i osobní lodě široce využívají státní podpory. Většina příjemců veřejných prostředků jich využila pro výměnu hlavních hnacích motorů, které mají největší vliv na životní prostředí. Kromě toho, šest systémů filtrace výfukových plynů hlavního pohonu motorů na osobních lodích obdrželo finanční prostředky a tři nákladní lodě obdržely dotace na instalaci systémů filtrace výfukových plynů pro pomocné motory.

## Polsko obnovilo výstavbu vodního díla Malczyce na Odře

Výstavba vodního díla Malczyce, které má zcela mimořádný význam pro rozvoj plavby na řece Odře byla po dvouleté přestávce obnovena. Práce byly zastaveny z důvodu nedostatku finančních prostředků. Úřadu vodního hospodářství ve Wroclavi se konečně podařilo najít chybějící peníze pro dokončení stavby. Vodní dílo prodlouží po dokončení kanalizovanou řeku Odru o více než 10 km po proudu. Bude obsahovat vodní elektrárnu, rybí přechod a plavební komoru typu Vb o rozměrech 190x12 metrů. Stavba má být otevřena plavbě koncem roku 2011.



Výstavba plavebního stupně Malczyce na řece Odře pokračuje

# Spolek pro zlepšení plavby na Sále usiluje o plavbu na této řece

**Manfred Sprinzek**, prezident Spolku pro zlepšení plavby na řece Sále



## Plavba na Sále má tradici

Řeka Sála je 413 km dlouhá, pramení ve Smrčinách a je nejdůležitějším přítokem Labe, do kterého ústí u Barby. 60 hradů, resp. hradních zřícenin, na jejích březích ji řadí k řekám s největším počtem těchto památek v Evropě. Poprvé nechal zbožít z Halle po Sále plavit roku 1128 biskup Otto z Bamberku. Existuje i listina, která dokládá, že již roku 1696 byly do splavnosti Sále věnovány značné finanční prostředky.

Roku 1932 nastala poslední fáze stavebních opatření, kterými měla být Sále spojena s Labem, avšak v důsledku války nemohla být dokončena. Plánovalo se zde šest vzdouvacích stupňů, které měly umožnit plavbu lodí o tonáži 1000 tun. Vzhledem k pěti dokončeným stupňům byly na Sále v úseku Calbe (km 20,0) a Halle (km 88,0) převážně dobré plavební podmínky.



**Nákladní doprava na řece Sále v roce 2008**

## Chybějící zdymadlo

Po opětovném spojení obou německých států v roce 1992 byl stále ještě chybějící vzdouvací stupeň Klein Rosenberg zahrnut do plánu spolkových komunikací prvořadé potřeby. Za pomoci prostředků Evropské unie byl vybudován přístav Halle, který měl posílit a podpořit hospodářství využitím řeky Sály jako nejvýhodnější a neekologičtější dopravní cesty v Sasku-Anhaltsku.

Roku 1996 byl založen Spolek pro zlepšení plavby na Sále (VHdS), v jehož zájmu je vytvořit ze Sály efektivní lodní trasu, s jejíž pomocí by se střední Německo napojilo na evropskou síť vnitrozemských vodních cest. V současné době je členy spolku 60 firem, institucí a soukromých osob.

Vzhledem k protestům Svazu pro životní prostředí a přírodu Německa (Bund Umwelt und Natur Deutschland = BUND) proti vybudování zdymadla a obecně proti plavbě na řekách Sále a Labe byl projekt z důvodu ochrany přírody zastaven. Místo něj bylo přijato řešení situace formou výstavby průplavu, které BUND považoval z hlediska životního prostředí za šetrnější. Tak vznikl projekt průplavu Tornitz. BUND od té doby vehementně a agresivně bojuje proti průplavu, který kdysi sám navrhoval – kromě jiného i záměrným šířením nepravdivých informací v médiích. Patří k nim například stručné stanovisko právnické a hospodářské fakulty Univerzity Martina Luthera v Halle-Wittenberg (MLU), zpracované na objednávku BUND, které bylo v tisku nesprávně uvedeno jako „posudek“ a od kterého se univerzita distancovala.

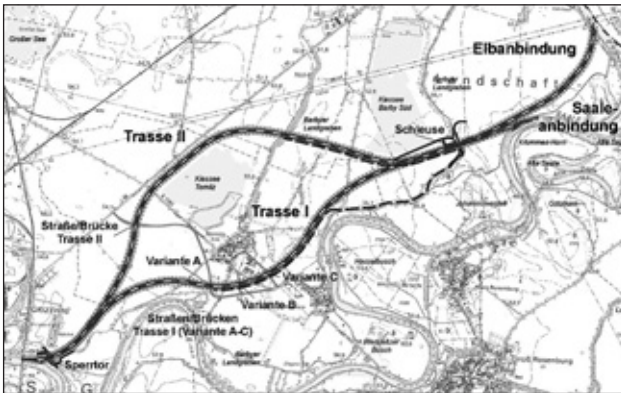
Protože stále ještě schází šesté zdymadlo na Sále – nyní došlo k jeho nahrazení ekologickým průplavem – nemohou lodě dodnes plout až do přístavu Halle.



**Přístav Halle**

## Územní řízení

V říjnu 2008 bylo s pozitivním výsledkem ukončeno územní řízení pro průplav Tornitz. Spolku pro zlepšení plavby na Sále se po dvanácti letech intenzivní a angažované práce podařilo najít dobrý a přiměřený kompromis mezi životním prostředím a hospodářstvím. Prodloužení možnosti nákladní lodní dopravy po průplavu znamená pro dolní údolí řeky Sály vynikající možnosti dalšího rozvoje při zachování ochrany přírody. Výstavba průplavu nabízí jedinečnou šanci, jak realizovat cíle zaměřené na velký projekt ochrany přírody středního Labe. Na chráněných územích, zejména v blízkosti Sály, jsou k dispozici četné plochy, které čekají na vhodné zásahy. Opatření plánu péče a rozvoje / plánu managementu pro území FFH (Fauna – Flora - Habitat) a chráněné ptáčích oblasti měla dosud pouze plánovací charakter, který bude výstavbou průplavu Tornitz možné realizovat.



**Variantní řešení průplavu Tornitz, byla vybrána trasa II**

### Ochrana přírody je důležitá

O krajině podél řek se s oblibou hovoří jako o kulturní krajině, avšak rychle se zapomíná na to, že je o ni třeba v souladu s ochranou přírody také pečovat. Proti využití Labe a Sály nelze vznášet námitky, pokud přitom bude respektován citlivý vztah k přírodě. Po staletí provozovaná lodní plavba na obou řekách svědčí o dlouhé tradici. Dnes je vnitrozemská lodní doprava nejekologičtější způsobem přepravy hromadného zboží. Plavba a řeka, ekonomie a ekologie nejsou v rozporu, ale mohou být v souladu.

### Pohled do budoucnosti

Stavby na řece Sále a napojení na Labe průplavem Tornitz patří od okamžiku rozhodnutí Spolkového plánu dopravních cest v roce 2003 k prvořadým potřebám. Finanční prostředky na projekt průplavu jsou zahrnuty do investičního rámcového plánu na výstavbu vodních cest pro léta 2006 – 2010.

Spolek vychází z toho, že po výstavbě průplavu Tornitz budou mít podniky v blízkosti řeky Sály možnost přepravit ročně 2,2 milionu t nákladu – to odpovídá počtu více než 73 000 nákladních aut - a to ekologicky a za výhodných podmínek. To posílí konkurenceschopnost těchto firem, zajistí stávající a vytvoří nová pracovní místa. Přístav Halle, do kterého dnes vplouvá jen málo lodí, by konečně po výstavbě průplavu Tornitz mohl oprávnit svou existenci.

Pro VHdS je to po 12 letech intenzivní a neúnavné práce velký úspěch.

*Manfred Sprinzek, prezident Spolku pro zlepšení plavby na řece Sále (Verein zur Hebung der Saaleschiffahrt e.V.), telefon: 0345 2037664, mobil: 01703389578, fax: 03452037665, e-mail: Inko@saaleverein.de, www.saaleverein.de, www.elbe-saale-vereine.de.*



**Vizualizace průplavu Tornitz ve Spolkové republice Německo**

# Disertační práce Ing. Jana Bukovského

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



Ing. Jan Bukovský, PhD.

Náš vodocestný obor nemá na různých ustláno, a to nejen v praxi, ale i ve studijních programech. Řadí se tak k řadě dalších oborů (jaderná fyzika, strojírenství aj.), které se dlouhodobě líčí jako neperspektivní, a tedy nehodné zájmu nejen mladých studentů, ale i doktorandů a vyučujících. Statistiky ukazují, že již za několik let bude absence odborníků v těchto směrech studia i praxe překážkou pro normální funkci hospodářství.

O to více je záhodno vážít si skutečnosti, kdy se někdo rozhodne věnovat se takovému „nezajímavému“ oboru důkladně. Ing. Jan Bukovský (nyní již tedy Ing. Jan Bukovský, PhD.) je jedním z takových mimořádných (stále ještě) mladých mužů. V roce 2008 dopsal a obhájil svoji disertační práci „**Socioekonomický model vnitrozemských přístavních průmyslových zón**“. Je to práce, která se týká velmi významného segmentu dopravních služeb, protože klientům vodní dopravy i doprav kombinovaných nabízí co nejpřímější a tedy i nejlevnější způsob dopravy surovin i hotových výrobků. Ne nadarmo vlády některých zemí EU podporují vznik průmyslových zón u vodních cest řadou pobídek, včetně finančních. Benefitem je nejen vyšší efektivnost hospodářství, ale i nižší zatížení pozemních komunikací se všemi z toho vyplývajícími souvislostmi.

Pokud i v ČR jednou dojdeme k poznání, že vnitrozemské přístavní průmyslové zóny jsou výhodné, budou mít logistici při použití práce Ing. Bukovského, PhD., opravdu z čeho vycházet a čím se poučit. Práce je systematická a obsahově velmi bohatá. Osobně jsem byl nejvíce zaujat přehledem 54 podobných zón v celé Evropě od Arnhemu po Zupthen, od Nizozemí přes Belgii po Německo. U každé zóny se uvádí její velikost, poloha vůči průmyslovým podnikům – včetně zaměření podniků, poloha vůči hlavním přepravním proudům, počet překladištních poloh a jejich vybavení technickými prostředky, míru využití, obrat zboží, vybavení skladovými kapacitami a organizací provozu.

Analýza těchto přístavních zón ukázala některá podstatná zjištění, která by neměla zapadnout. Mezi nejdůležitějšími závěry lze uvést, že takové zóny jsou jasně vymezené urbanistické celky, s kvalitními překladišti na vodní dopravu, dobře napojené na provozy podniků a vybavené velmi flexibilní technologií. Jednoznačnou podmínkou je kvalitní silniční napojení, využití železnice je totiž minimální - s výjimkou specifických případů vazeb na podniky těžkého průmyslu. Organizačně jsou přístavy téměř vždy veřejným majetkem, s různou formou zajištění vlastního provozu. V atraktivních lokalitách, při existenci poměrně kvalitní vodní cesty a infrastruktury pro podni-

kání, je využití vodní dopravy silné, bez zvláštního ohledu na vazbu na hlavní ekonomická centra a na blízkost námořních přístavů. Dosahuje tak řádově vyšších hodnot než v ČR.

Přístavní zóny jsou prostředkem pro zlepšení efektivnosti lodní přepravy, protože se zkracuje délka návazné pozemní dopravy a redukuje se další logistické náklady. Tuto hypotézu autor prověřuje teoretickým socioekonomickým modelem, který umožňuje přínosy exaktně vyjádřit. Výsledky analýzy socioekonomického modelu potvrdily hypotézu o zásadní závislosti efektivnosti a konkurenceschopnosti vodní dopravy na použití přístavních zón, a na maximálním přiblížení zdrojů a cílů přepravy k místu překladač na loď. Tato citlivost je nejvýznamnější u relativně krátkých přepravních relací. Zároveň práce vyčíslila ekonomické přínosy využití vlastních překladišť pro jednotlivé podniky. Potvrdila se také efektivnost zahraničního trendu uplatnění jednoduché a flexibilní mobilní mechanizace na úkor klasických přístavních jeřábů.

Kvalitativní analýza přístavních lokalit jasně prokázala význam optimálního územního řešení a systematického zapojení do organismu sídel. Dlouhodobě úspěšné přístavy profitují z dobré vazby na podnikatelské provozy, z dostatečných územních rezerv a z minimalizace konfliktů s osídlením. I v České republice existují rozvojové lokality s dobrým potenciálem pro přístavní průmyslovou zónu.

Model kvalitní, moderní přístavní průmyslové zóny se ale bohužel u nás uplatňuje jen velmi výjimečně, přičemž v zahraničí se jedná o běžné řešení. Naše „tradiční“ pojetí přístavu, který slouží pouze jako překladiště na jinou pozemní dopravu (případně se skladováním) má ve světle těchto analýz jasné a jednoznačné nedostatky - nepřináší možnosti snížení nákladů logistického řetězce, tím nelze maximalizovat snížení přepravních nákladů, a tedy ani dosáhnout co nejvyšší konkurenceschopnosti podniků, využívajících pro přepravu zboží vodní dopravu.

Právě proto jsou cenné i teoretické údaje, týkající se celkově moderní logistiky a s tím související ekonomiky přeprav, skladování, manipulace se zbožím – a tím výsledné efektivnosti výroby a obchodu. V disertační práci lze nalézt hojnost teoretických východisek a současně i ilustrativních statistických údajů a jejich vyhodnocení. Určitým (ale spíše smutným) vyvrcholením je popis koncepce logistických center v ČR. Srovnání s podrobnou analýzou vnitrozemských přístavních průmyslových zón v zahraničí ukazuje, že v tomto směru je u nás rozhodně co dohánět.

Disertační práce Ing. Jana Bukovského by neměla chybět v knihovně žádného odborníka ve vodní dopravě či logistice, ještě více by ale slušela knihovnám koncepčních pracovišť na ministerstvu dopravy.

# Od Elsteru k Alsteru

Julia Klabuhn, mz-web.de

Před 66 lety byla zastavena výstavba vodní cesty z Lipska k řece Sále – nyní je snahou projekt znovu oživit



Michael Witfer (vpravo) a Dirk Becker stojí u paty zdí plavební komory průplavu Sála - Elster, která nikdy nebyla dokončena. (FOTO: ANDREAS STEDTLER)

**WÜSTENEUTZSCH/MZ.** Michael Witfer stojí před 16 m vysokými zdmi plavební komory poblíž Wüsteneutzsch a má svoji vizi. Obrovské, bohužel ale také značně popraskané stěny jsou největším pozůstatkem záměru, který by tento třičtyřicetiletý muž chtěl oživit: průplav Sála - Elster. Přímo na místě, u paty šedých betonových bloků v ohybu řeky Sály, mezi kterými již stačily vyrůst břízy a šáchor, Michael Witfer nejraději vysvětluje, jak by bylo možné obnovit projekt vodní cesty, k jehož dokončení před 66 lety již nedošlo. Tento asistent záchranné služby, který se rád plaví na sportovním člunu, založil před dvěma lety spolek na podporu někdejšího záměru. „Nechceme, aby průplav upadl v zapomnění“, říká Witfer. Líbilo by se mu, kdyby dokázal ještě více – zařídit pokračování výstavby. Jeho snem je, aby se mohl na člunu plavit z Lipska až tam, kde teče řeka Sála.

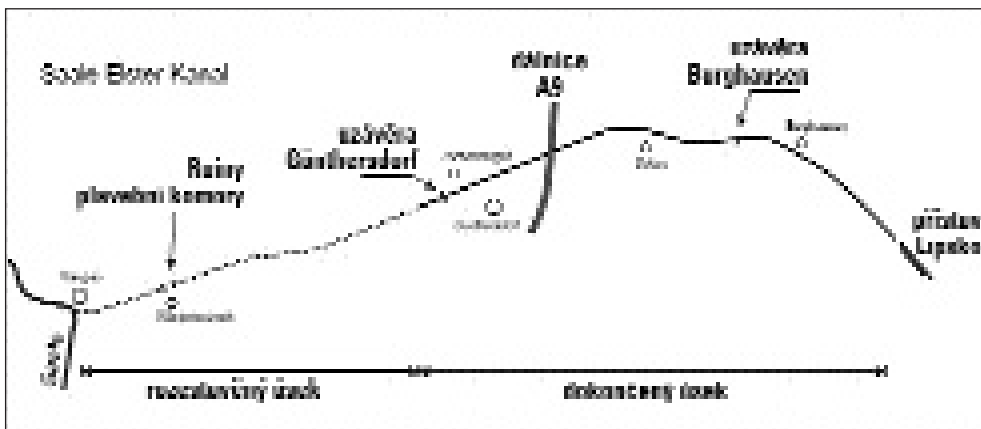


Dokončená část průplavu Sála - Elster u Burghausenu směrem na východ (Foto: Dirk Becker)



Několik kilometrů dlouhý nedokončený úsek průplavu Sála - Elster (Foto: Dirk Becker)

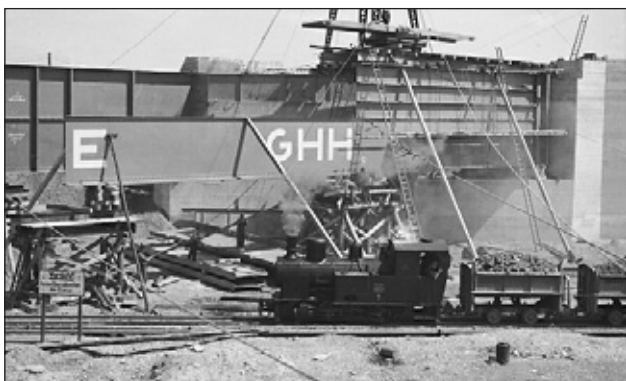
Podle odhadu spolku by dokončení průplavu z řeky Sály až do přístavu Lindenau v Lipsku stálo asi 50 milionů Euro. Z přístavu by se pak čluny dostávaly průplavem Karl - Heine přes město až do proudu řeky Weiße Elster. Vodní cestu vhodnou pro plavbu dnes nabízí pouze nedokončený přístav v Lipsku a úsek průplavu Sála - Elster mezi městy Lipsko a Günthersdorf v povodí Sály. Odtud až do Wüsteneutzsch byl průplav hotový, ale nikoli splavný. Zbývající trasa až k řece Sále nebyla nikdy dokončena.



Mapa průplavu Sála-Elster

Plány na propojení řek Elster a Sály vznikly již koncem 19. století. Záměrem tehdy bylo napojit Lipsko na mezinárodní síť vodních cest

a vytvořit trasu pro nákladní lodní dopravu. „Počítalo se s plavbou z řeky Elster na řeku Alster, tedy z Lipska do Hamburku“, říká Dirk Becker. Strojvůdce z Aschersleben, jehož koníčkem je historie, prováděl pro Spolek na podporu průplavu Sála - Elster rešerše z minulosti výstavby průplavu. Cíl byl kdysi téměř na dosah ruky. Roku 1926 se rozhodlo o výstavbě a roku 1933 začaly práce na 19 km dlouhém úseku vodní cesty. Za druhé světové války však byl projekt roku 1943 zastaven. „Chybělo tehdy pouhých 1000 m k Sále“, říká Witfer. Dnes je průplav, mosty na něm a plavební komora pod památkovou ochranou.



**Počátek prací na stavbě průplavu v létě 1938 (Foto: Saale – Elster - Kanal Förderverein e.V.)**



**Výstavba průplavu do Lipska probíhala před válkou velmi intenzivně, kilometr 18,9. (Foto: Saale – Elster - Kanal Förderverein e.V.)**



**Výstavba průplavu do Lipska, rok 1938 (Foto: Saale – Elster - Kanal Förderverein e.V.)**

To, že by někdy trasa Sála - Elster mohla sloužit nákladní dopravě se zdá být nepravděpodobné, říká Witfer. Vodní cesta by ale byla zajímavá pro turisty, kteří by se chtěli plavit z jezer u Lipska na řeku Sálu a Labe. Nyní je to možné pouze na kánoji nebo kajakem po řece Weiße Elster. Aby však byla řeka splavná i pro výletní a sportovní lodí, muselo by se tu postavit



**Lipský přístav Lindenau byl dokončen, průplav k němu bohužel ne (Foto: Dirk Becker)**



**Nedokončená plavební komora Wüsteneutzsch (Foto: Dirk Becker)**

jedenáct plavebních komor, říká Witfer. 15 členů spolku se snaží přednáškami a dopisy nadchnout pro svůj záměr představitele regionu. „Vzbudili jsme zájem i souhlas, avšak konkrétní podpora naší vize zatím není“, říká Witfer.

To však neznamená, že spolek je se svou myšlenkou osamocený. Podporu má projekt i v Sasku. Spo-

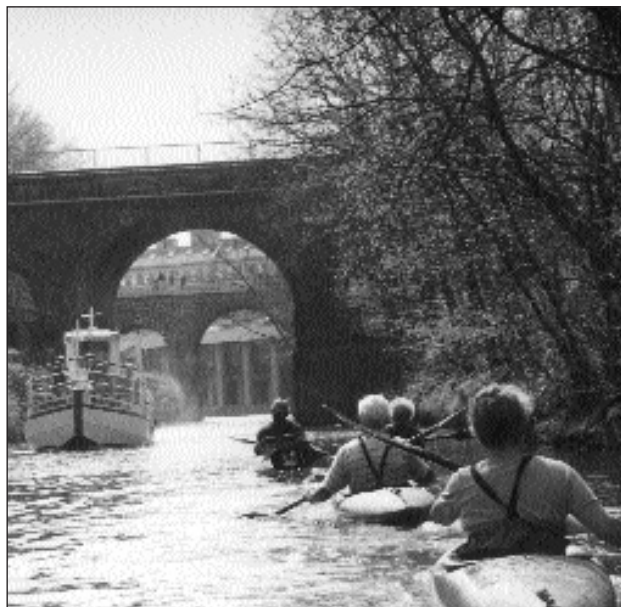


**Vizualizace propojení lipského přístavu s průplavem Karl - Heine (Foto: Saale – Elster - Kanal Förderverein e.V.)**

lek Voda - město Lipsko se rovněž usilovně zasazuje o spojení mezi řekami Elster a Sály, stejně jako samotné město Lipsko. To dokonce zažádalo o finanční podporu u saského ministerstva hospodářství. „Chtěli bychom nechat přezkoumat, zda je projekt možný, jak by byl možný a jakou cestou by ho bylo možné z ekonomického hlediska nejlépe realizovat“, říká Inge Kunath, vedoucí Úřadu pro městskou zeleň a vody. Tento plán ovšem nezahrnuje nutně i pokračování výstavby průplavu Sála - Elster. „Naším záměrem je, dosáhnout průjezdu člunů z Weiße Elster do Sály“, říká Inge Kunath.

Inge Kunath je totiž přesvědčena, že jednou se turisté na lodích dostanou z lipských jezer až do Hamburku. Saská strana udělá první krok směrem k řece Sále v příštím roce. Přístav Lindenau, kudy by se lodi z průplavu Sála - Elster měly dostávat do Lipska se bude rozšiřovat. I tento projekt totiž zastavila druhá světová válka. Nakonec má být přístav propojen s průplavy Karl - Heine a Sála - Elster.

Členové Spolku na podporu průplavu v Sasku-Anhaltsku se drobnými krůčky také přibližují ke svým velkým plánům s řekou Elster. Pomýšlí totiž nejen na spojení se Sálou, ale podle nich by průplav měl lákat i turisty bez člunů. A příležitost k tomu je právě na místě, kde dnes stojí pánové Witfer a Becker ve stínu zdí plavební komory. „Ze staré plavební komory je dnes již jen ruina, kterou lze navštěvovat nanejvýše jako památník“, říká Witfer. „Ale přímo vedle ní by bylo možné vybudovat lodní výtah.“ Tato technika zdvihá-



*Lipské vodní cesty jsou využívány rekreační a sportovní plavbou, průplav Karl – Heine (Foto: Dirk Becker)*

ní lodí se na jiných místech již stala atrakcí, která přitahuje četné návštěvníky. A jak jsou tyto plány uskutečnitelné? „Nepracoval bych na tom, kdybych to nepovažoval za reálné“, říká Witfer. Ale bude to ještě dlouho trvat. „Kdybychom do deseti let měli spojení s řekou Sálou, bylo by to naprosto úžasné. Ale když to bude za dvacet let, je to stále ještě dobré.“

## 25. PLAVEBNÉ DNI 2009 - ZÁVERY A ODPORÚČANIA

### Bratislava 22. – 24. septembra

Slovenský plavebný kongres a České plavební a vodocestné sdružení pod záštitou ministra dopravy, pošt a telekomunikácií SR Lubomíra Vážneho a ministra životného prostredia SR Dušana Čaploviča usporiadali v Bratislave v dňoch 22. -24. 9. 2009 celoštátnu konferenciu s medzinárodnou účasťou 25. Plavebné dni 2009.

Odborným i organizačným garantom konferencie bol predseda Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimír Haviar. Príspevkami v zborníku konferencie, prezentáciami, resp. aktívnou účasťou sa rokovania zúčastnilo 87 odborníkov zo Slovenska, Českej republiky, Poľska a Rakúska.

Súčasťou pracovného programu konferencie bola plavba loďou z Devína na vodné dielo Čunovo spojená s prehliadkou jeho najdôležitejších objektov.

Na základe prednesených príspevkov a odbornej diskusie k nim účastníci konferencie pre štátne i hospodárske orgány, resp. iné subjekty pôsobiace v oblasti vodného hospodárstva, vodnej dopravy a životného prostredia prijali nasledujúce závery a odporúčania:

1. V súlade so záujmami ochrany životného prostredia, protipovodňovej ochrany, energetiky,

vodného hospodárstva a iných oblastí systematicky podporovať zapracovanie konkrétnych krokov rozvoja vodných ciest a vnútrozemskej plavby do koncepčných dokumentov i programových vyhlásení vlád SR i ČR.

2. Zapracovaním do územných plánov vyšších územných celkov zabezpečiť ochranu územia pre rozvoj vodných ciest v súlade s uznesením vlády SR (č. 528/2002 zo 14. 8. 2002, t.j. záväznej časti dokumentu Koncepcia územného rozvoja Slovenska), v ČR zachovať územnú rezervu aj pre koridor Dunaj – Odra – Labe.

3. Zo slovenskej strany voči ČR a Rakúsku deklarovať záujem SR o moravskú vodnú cestu, realizácia ktorej nestráca na význame a je stále v strategických zámeroch rozvoja vodných ciest SR. V tejto záležitosti sú účastníci konferencie pripravení prostredníctvom Slovenského plavebného kongresu poskytnúť pri presadzovaní záujmov Slovenskej republiky svoje odborne skúsenosti a pracovné kapacity.

4. V záujme významnejšieho pokroku vo výstavbe a správe infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy realizovať v SR zmenu rezortných kompetencií v súlade s Programovým vyhlásením vlády SR z

r. 2006 a uznesením vlády SR č. 275/2009.

5. Začať s realizáciou schválenej koncepcie výstavby a využívania vážskej vodnej cesty v súlade s uznesením vlády SR č. 463/2002 z 9. 5. 2002, pri jej výstavbe systematicky brať do úvahy záujmy dopravy, energetiky, vodného hospodárstva a ekológie, najmä v etapách Sered – Žilina a Žilina – Odra.

6. V súlade s uvedeným ako aj na základe schváleného dokumentu "Generálny program implementácie NAIADES v SR", odporúčajú vláde Slovenskej republiky využívať skúsenosti získané pri využívaní športovo- rekreačného, dopravného, energetického a ostatného hospodársko-ekonomického potenciálu objektov Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, I. etapa vodné dielo Gabčíkovo a navrhujú realizovať výstavbu vážskej vodnej cesty obdobným spôsobom, t.j. vyhlásením verejnej obchodnej súťaže investorov podľa obchodného zákonníka.

7. Urýchlene doriešiť výsledný variant trasy I. etapy vodného koridora Dunaj – Odra – Labe v úseku Dunaj – Hodonín / Holíč. Zohľadniť význam tejto etapy z hľadiska energetickej bezpečnosti a zabezpečenia štátnych hmotných rezerv ČR a SR z pohľadu variantu prepravy skvapalneného zemného plynu do úložísk na území ČR a SR. Prerokovať konečný variant na spoločnom česko-slovensko-rakúskom rokovaní. Zaradiť tento projekt do protikrizových opatrení v ČR a SR.

8. V súlade so schváleným „Generálnym programom implementácie NAIADES“, ako aj na základe vypracovaného a z prostriedkov EU financovaného projektu „Zemplínska vodná cesta“ navrhujú vláde SR vyhlásiť na realizáciu výstavby Zemplínskej vodnej cesty verejnú obchodnú súťaž investorov.

9. V zmysle AGN a iných medzinárodných dokumentov sústavne pripravovať projekty chýbajúcich úsekov vodných ciest a odstraňovania úzkych miest pre plavbu na Dunaji, Labe a na iných vodných cestách medzinárodného významu, hľadať neustále možnosti financovania jej výstavby cez rozvojové programy EÚ s racionálnym využívaním ich finančných prostriedkov.

10. V rokovaniach a dokumentoch Dunajskej komisie uplatňovať v oblasti plavebných podmienok súčasné platné parametre vodnej cesty v úseku Bratislava (r.km 1870) – Beograd.

11. Upozorniť Magistrát Bratislavy ako majiteľa Starého mosta, aby jeho rekonštrukcia zaručila v jeho profile dodržanie zásad pre bezpečnú plavbu, t.j. dodržať predpísanú podjazdnú výšku 9,5 m nad vysokou plavebnou hladinou a šírku min. 100 m medzi piliermi“.

12. Zvážiť zaradovanie vnútrozemských prístavov v SR a ČR do integrovanej siete verejných logistických centier.

13. Posilniť verejnú ochrannú funkciu a podporovať vybavenie všetkých verejných prístavov na území SR a ČR zariadeniami pre komplexnú obsluhu flotily z hľadiska jej zásobovania, ako aj povinného odberu a likvidácie odpadov z plavidiel, vrátane rekreačných. V súlade s tým osobitne sledovať iniciatívy smerujúce k „presunu“ tzv. zimného prístavu Bratislava.

14. Vytvárať podmienky pre uplatnenie perspektívnej technológie zmiešanej plavby v systéme "rieka-more",

hľadať možnosti podpory dopravcov a prepravcov vo vodnej doprave využívajúcich tieto technológie.

15. Zvýšiť účinnosť, zodpovednosť a kontrolu výsledkov pôsobenia zriadených medzinárodných expertných pracovných skupín.

16. Podporovať prispôsobovanie lodného parku slovenských i českých dopravcov pôsobiacich v medzinárodnej lodnej preprave na súčasné technické požiadavky v zmysle smerníc ES, rezolúcií EHK OSN, odporúčaní a nariadení príslušných komisií.

17. Podporovať realizáciu projektov na zlepšenie plavebných podmienok pre rozvoj transeurópskych dopravných sietí na dunajskom multimodálnom koridore č.VII.

V súlade s tým požadovať

a) aby slovenská strana protestovala proti realizácii rakúskeho súhrnného úpravného vodohospodárskeho projektu Dunaja na východ od Viedne,

b) preverenie možných vplyvov plánovaného projektu na slovenský úsek Dunaja pomocou komplexného monitoringu a modelovania morfológického vývoja koryta Dunaja na úseku Freudenau – Čunovo

c) od rakúskej strany spoločné overenie možnosti výstavby vodného diela Bratislava-Wolfsthal,

d) aby slovenská strana zabezpečila projektové preskúmanie možnosti vybudovania vodného diela „Pečenský les“ výlučne na území Slovenskej republiky.

18. Cez regionálne správy územných celkov na území SR a ČR trvale podporovať projekty budovania objektov infraštruktúry pre rekreačnú plavbu a športovo-turistické využívanie tokov a vodných plôch, určených pre vodnú turistiku, osobitne v oblasti stupňa Čunovo, pôvodného koryta Dunaja a Moravy.

19. V nadväznosti na súčasný trend rozvoja rekreačno-turistickej a športovej plavby požadovať vypracovanie podkladov pre pasportizáciu (klasifikácie a popis) vodných ciest pre malú a športovú plavbu podľa navrhovanej klasifikácie PIANC (AIPCN).

20. Zabezpečiť využívanie informačného centra systému riečnych informačných služieb SR na Dunaji (SlovRIS) všetkými oprávnenými subjektmi pôsobiacimi vo vodnej doprave i používateľmi vodných ciest v Slovenskej republike a podporovať ďalšie rozširovanie systému RIS.

21. V súvislosti s turistickou rekreačnou plavbou na Dunaji požadovať, aby príslušné zodpovedné orgány a organizácie zabezpečili

a) obnovu prevádzky a údržbu existujúceho objektu – sklzu na preplavovanie malých športových a turistických plavidiel na stupni Čunovo,

b) do tejto doby zabezpečili správne vyznačenie objektu, resp. miesta pre prenášanie plavidiel.

22. Podporovať systematické vzdelávanie a zlepšovať kvalifikačnú štruktúru lodných posádok a riadiaceho personálu. V rámci tohto procesu

- hľadať možnosti obnovy úplného stredného odborného vzdelávania v SR i v ČR,

- pri naplňaní prijatého Generálneho programu implementácie NAIADES v oblasti vzdelávania vo všetkých jeho formách a stupňoch (stredoškolské, vysokoškolské, celoživotné) využívať akreditované vzdelávanie v inštitúciách pôsobiacich v rezorte školstva.



# Život není takový - je úplně jiný (35)

Ing. Josef Podzimek

*Na mnohé věci se neodvažujeme ne proto,  
že jsou těžké, ale proto,  
že se na ně neodvažujeme.*

SENECA

## 25. Plavební dny v Bratislavě

Dlouho jsem přemýšlel, zda mám vystoupit na jubilejních 25. Plaveních dnech v Bratislavě. Zda mám co sdělit tomuto slovunému shromáždění odborníků, někdy i zabloudilých politiků. Patřím již mezi pamětníky, kteří se účastnili i prvních Plavebních dnů. Za těch téměř 40 let po absolvování všech 25 konferencí jsem si kladl otázku: Je ještě co povídat o plavebních cestách v naší, v posledních letech našich maličkých republikách? Mnoho jsme spolu zažili, mnoho jsme pro rozvoj našich vodních cest udělali, ale ještě více jsme neudělali. Ne proto, že jsme nevěděli co je třeba zlepšit, co modernizovat, co nově vybudovat. Často nešlo o odbornost, té bylo – záměrně říkám bylo, v našich zemích dostatek. S plnou odpovědností člověka, který měl a stále má možnost navštěvovat vodní cesty v mnoha zemích světa a konfrontovat vyspělost našich technických řešení s nově budovanými vodními cestami v zahraničí vím, že jsme na světové špičce.

Nechci proto mluvit o technických řešeních, ani ohromovat přítomné informacemi kudy protéká Dunaj, Labe, Odry, Váh a do kterého moře se vlévají. Nechci přítomné přesvědčovat jaký je propastný rozdíl v nadmořské výšce Moravské brány, či Jablunkovského průsmyku. Víím, že to víte, a ti co to nevědí to beztak nepochopí, neboť to pochopit nechtějí. Proč nechtějí, no proto, že sledují jiné cíle. Ptáte se které? No, přeci podnikatelské či politické. To by nebylo tak špatné, kdyby nešlo o cíle krátkodobé v horizontu několika let. Ale my, co jsme u toho více jak půl století a navazujeme na práci našich předků v horizontu století věříme, že zájmy našich zemí do budoucna uspokojíme pouze ve společném postupu.

Soustředím se pouze na posledních 50 let a převážně na osobní zkušenost. Průvodcem mi budou dvě zaprášená vládní usnesení, které jsem nechal vyhledat v archívech, osobní účast na některých rozhodnutích a jednání a znalost českého přístupu, záměrně říkám českého přístupu, k rozvoji nebo spíše k nerozvoji vodních cest v České republice za posledních 20 let. Tak do toho.

Teprve po vyhledání úplného textu „důvěrného“ usnesení 215. schůze vlády, konané dne 28. října 1952 jsem pochopil proč byly zastaveny všechny práce na průplavu Dunaj – Odry – Labe. Nejprve jsem se topil mezi takovými „důležitými“ vládními rozhodnutími jako – cituji:

*bod 1 – všem ministerstvům se ukládá vypracovat a předložit Úřadu předsednictva vlády do 1. března 1953 plány zavádění sovětských standardů pro suroviny, materiály, součásti, výrobky a jiné druhy produkce a technické ukazatele.*

*bod B, písmeno b) - možnost zařadit do zásad pro používání cínových pájek, vycínování ložiska při opravách ložisek kompresorů, dmychadel a čerpadel.*

*Provedou: všichni členové vlády.*

Nebudu vás dále provázet dalšími důležitými rozhodnutími

naší československé vlády a přeju rovnou k odst. 4 – cituji:  
Vláda:

*a) bere se souhlasem na vědomí zprávu o stavbu studijních, výzkumných a projekčních prací na Dunajsko-oderský průplav,*

*b) ukládá ministru stavebního průmyslu, aby učinil opatření, aby v rámci Vodohospodářského rozvoje střediska,*

*bb) bylo zajištěno plnění nutných úkolů, které vyplynou z územního plánování geologického průzkumu, projektování a provádění investic v zájmovém pruhu trasy Dunajsko-oderského průplavu tak, aby budoucí výstavba tohoto průplavu nebyla ztížena, případně znemožněna.*

Řeč srozumitelná, ale chybí důvod. Ten jsem našel až v „tajné“ části 206. schůze vlády, konané dne 26. srpna 1952, tedy o dva měsíce dříve, kde pod nevinným bodem č. 7 cituji: „Manipulační řád pro distribuci průmyslové vody na Ostravsko pro případ nízkých vodních stavů a opatření k zajištění průmyslové vody na Ostravsku“ se dočtete pod bodem:

*cc) Až na další zastavit veškeré přípravné práce a studijní práce pro Dunajsko-oderský průplav, zajistit dokumentační materiál a použít uvolněných sil pro urychlení vypracování projektové a rozpočtové dokumentace přehrad a rybníků pro zajištění vody pro Ostravsko.*

A od průplavu D–O–L byl pokoj.

Ale uplynulo dalších 14 let a po vybudování ocelového srdce republiky se začínalo oteplovat, a tak vláda Československé socialistické republiky vydává dne 6. července 1962 usnesení č. 232 „O přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaj – Odry – Labe“, kde v odst. I. vláda konstatuje:

*Dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe prokazuje technickou realnost řešení tohoto díla a je proto nutno zkoumat možnost jeho realizace v souladu s dlouhodobým výhledem vývoje národního hospodářství Československé socialistické republiky do roku 1980. Studijní práce je nutno ukončit a přistoupit k dalšímu prohloubení a doplnění dokumentace spolu s komplexním porovnáním zejména z technickoekonomického hlediska a časové návaznosti, s uvažovanými vodními díly na Dunaji.*

Dále vláda v odst. III ukládá:

*a) ustavit pracovní orgán pro řízení, sledování a koordinaci komplexního posouzení výstavby průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe včetně dunajského díla rakousko-československého u Bratislavy z hlediska ekonomické efektivity a porovnání s československo-maďarskými vodními díly na Dunaji z hlediska časového pořadí etap výstavby a předložit o výsledku zprávu vládě do konce února 1967.*

Nebudu vás unavovat dalšími body tohoto česko-slovenského usnesení vlády, které bylo dobrým základem pro komplexní řešení a časovou návaznost na společně budování vodních cest našich zemí. Pro tuto spolupráci bylo doporučeno postupovat, cituji: „I netradičními formami jednotlivých zemí při výstavbě průplavního spojení“.

Vše bylo připraveno, spolupráce navázána. Pak přišla

internacionální pomoc „našich“ spřátelených armád a veškerá spolupráce byla ukončena. V našem oboru na českém území byla pozornost obrácena na modernizaci a dobudování labsko-vltavské vodní cesty. Příznivcům průplavu D–O–L bylo předloženo další vládní usnesení č. 169/1971, které uložilo veřejně právním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu.

A byl zase klid, ale jen zdánlivý. Jsem asi jeden z mála dosud žijících přímých účastníků velmi odborné a velmi bouřlivé debaty na půdě Československé akademie věd, zda zahájit přerušené práce na průplavu D–O–L nebo urychlit práce na VD Gabčíkovo. Bylo to poprvé, kdy jsem jako mladý inženýr vycítil konkurenci obou projektů. Byl jsem nezkušený, a tak jsem jen naslouchal moudrým. Ale průběh si pamatuji přesně. Zpočátku vše směřovalo k průplavu D–O–L, ale Češi se jako vždy začali hádat mezi sebou, zda má jít průplav Olomoucí vlevo či vpravo, zda se má tam či onde postavit plavební komora nebo lodní zdvihadlo. Když se Češi dostatečně pohádali, slovenská strana požádala o 15 minutovou přestávku, vrátila se jako jeden muž a řekla, bude to Gabčíkovo. A bylo to Gabčíkovo. Poprvé v životě jsem si uvědomil svornost našich sousedů, když jde o společný zájem Slovenska a rozhádanost Čechů, kteří při prosazování svého ega či zájmu dílčích skupin zapomenou na zájem vlastní země.

Vlastně jsem to Slovensku přál a technický rozvoj Povodí Vltavy se pod моjím vedením aktivně podílel na zpracování „varianty C“ vodních děl na Dunaji.

VD Gabčíkovo se začalo stavět v roce 1978. Když se politická situace v ČSSR začala opět oteplovat a stavba VD Gabčíkovo se pomalu chýlíla ke konci, založili jsme společnost pro přípravu a postupnou realizaci průplavu D–O–L pod názvem Ekotrans Moravia. Tuto akciovou společnost založili společně české a slovenské podniky. Byla předzvěstí pokračující spolupráce mezi Českem a Slovenskem. Počítali jsme, že na dokončenou stavbu VD Gabčíkovo naváže plynule výstavba společného díla D–O–L. Vše tomu nasvědčovalo. Pak nastal neuvěřitelný „hon na čarodějnice“ ze strany ekologických aktivistů, kteří z nepochopitelných důvodů vodní cesty a vodní dopravu prohlásily za škodlivé veřejným zájmům. Doba jim přála, a stále přeje, a proto se vše na vodních cestách v našich krajích – nikoliv v Evropě – zastavilo.

V českých zemích nastala na vodních cestách „doba temna“, která se posledních 20 let vyznačuje tím, že poprvé v historii je snaha vymazat trasu průplavu Dunaj – Odra – Labe z mapy České republiky a z povědomí celé Evropy. Úsilí a útoky na tento rozhodující projekt na dokončení propojené soustavy evropských vodních cest ze strany ekologických iniciativ i některých ministrů sílí jak objektivně přibývají mimodopravní i ekologické funkce tohoto vodního koridoru.

Tyto nové funkce vodního koridoru D–O–L z oblasti protipovodňové ochrany přilehlých území, dopravy vody do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a jižní Moravy, obnovitelných zdrojů energie v průtočných i přečerpávacích elektrárnách, zemědělství, cestovního ruchu, sportu i rekreace a rozvoje sídel, paradoxně vedou k zesílení tlaku na zakázání vodního koridoru D–O–L „na věčné časy“.

V té samé době lze pozorovat na slovenské straně zvýšenou iniciativu na propojení Dunaje přes Váh na Odru. Vůbec se nedivím, že slovenští přátelé začínají

pracovat na této variantě, když vidí rozhádanost svých českých sousedů. Chápu zájem Slovenska na dokončení splavnosti Váhu do Žiliny. Nemám v úmyslu klást technické a ekonomické argumenty na misku vah jedné či druhé vodní cesty. Chci jenom připomenout, že zatím co vážská cesta do Žiliny stejně jako labská cesta do Pardubic je čistě vnitřním zájmem našich zemí, tak vodní koridor D–O–L je v zájmu obou zemí. Vždyť jeho první etapa v optimální trase Dunaj – Hodonín vede po území obou států a končí v místě největších zásobníků zemního plynu na slovenské i české straně. Tento úsek po zkušenostech s plynovou krizí v minulém roce nejvíce sblíží zájmy obou našich zemí.

Právě v této době, kdy usnesení vlády České republiky č. 929 z 20. července 2009 o Politice územního rozvoje České republiky 2008 vymazalo z tohoto dokumentu územní ochranu vodního koridoru D–O–L a schválilo územní ochranu průplavu Váh – Odra, je víc než dříve se ostražitě ptát. Jde o omyl nebo úmysl? Je to ve prospěch rozvoje vodních cest v našich zemích a v Evropě nebo nepřátelé vodních cest rozehráli hru, která povede v nejlepším případě k ochlazení vztahu českých a slovenských odborníků na vodní cesty, a tak snadněji se dospěje k zastavení výstavby vodních cest a rozvoje vodní dopravy v České i Slovenské republice. Nebudu připomínat, kdo v české vládě hru rozehrál a prosadil. Pouze připomenu staré přísloví: Když se dva hádají, třetí se směje. Všichni víme, že nejde jenom o hru na odbornou pravdu, jde o peníze z Evropské unie a to o peníze ne malé. Jaké jsou tedy scénáře?

- scénář č. 1 – Miliardy eur z Fondu soudržnosti EU půjdou na stavbu vodního koridoru D–O–L. Tato stavba i provoz přinese užitek České i Slovenské republice a celé Evropě.

- scénář č. 2 – Miliardy eur z Fondu soudržnosti EU půjdou na stavbu plavební cesty Dunaj – Váh – Odra. Tato stavba a zvláště nákladný provoz přinese užitek převážně slovenské straně.

- scénář č. 3 – Miliardy eur z Fondu soudržnosti EU půjdou tam, kde jsou na stavbu připraveni, našli dialog mezi zelenými a staviteli průplavů, umějí pracovat s evropskými penězi a jsou velmoc. Peníze půjdou do Francie na stavbu průplavu Rýn – Rhône.

Nemusím vám připomínat, kam půjdou evropské peníze, jestli se nepřátelům vodních cest na Slovensku a v Česku podaří nás postavit proti sobě. Vraťme se do roku 1966 a splňme vládní usnesení č. 232 a ustavme „pracovní orgán pro řízení, sledování a koordinaci komplexního posouzení výstavby průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe včetně dunajského díla rakousko-slovenského u Bratislavy“ a doplníme ho o přípravu zahájení etapové výstavby D–O–L.

Mám mezi slovenskými odborníky na vodní cesty mnoho přátel, vždy jsme dokázali spolupracovat, nedovolme, aby velké peníze pro rozvoj českých a slovenských vodních cest z EU tentokrát přijal někdo jiný. Dokážeme to jen společnými silami.



**Povodí Odry**  
státní podnik

Varenská 49  
701 26 Ostrava 1  
tel.:596657111, fax:596638428,  
info@pod.cz, www.pod.cz,

#### Náplň činnosti:

- správa a údržba významných a určených drobných vodních toků včetně toků hraničních,
- provozování a údržba vodních děl,
- zjišťování a hodnocení stavu povrchových a podzemních vod,
- investiční činnost včetně protipovodňových opatření,
- sledování stavu a péče o koryta vodních toků a pobřežních pozemků, příprava a zajišťování jejich úprav,
- řízení a ovlivňování hospodaření s vodou v rámci vodohospodářské soustavy v povodí Odry podle komplexního manipulačního řádu.

#### Nabízené služby:

- rozbory jakosti vody,
- prodej ryb.



## Baťův kanál

ZAJIŠŤUJEME SPRÁVU VODNÍCH CEST NA ŘECE MORAVĚ

Povodí Moravy, s. p. vykonává funkci správce povodí, správce významných a určených drobných vodních toků v oblasti povodí Moravy, provoz a údržbu vodních děl ve vlastnictví státu, s nimiž má státní podnik právo hospodařit.

Celková délka vodních toků ve správě Povodí Moravy, s. p. je 3 981,336 km na nichž je vybudována řada vodohospodářských objektů: 38 vodních nádrží, 191 jezů, 1 245,795 km ochranných protipovodňových hrází, 15 malých vodních elektráren, 21,1 km plavebních kanálů a 13 plavebních komor, 17 čerpacích stanic a řada dalších menších objektů.



V současné době je Baťův kanál splavný od tabulového jezu Sudoměřice po Otrokovice (jez Bělov na řece Moravě), a to v následujících úsecích a délkách:

- říční úsek Otrokovice (jez Bělov) – Spytihněv	9,713 km
- kanálový úsek Spytihněv – Staré Město	8,166 km
- říční úsek Staré Město – Veselí nad Moravou	17,547 km
- kanálový úsek Veselí nad Moravou – jez Sudoměřice	17,154 km

Obslužnost a propustnost těchto plavebních komor zajišťuje Povodí Moravy, s. p. vlastními pracovníky podle předem schválených proplavovacích hodin, které závazně vydává v Plavebních listech Státní plavební správa.

Více informací o Baťově kanálu na: <http://www.batakanal.info/>

**POVODÍ**  
  
**MORAVY**

Povodí Moravy, s. p. • Dřevařská 11, 601 75 BRNO • tel.: + 420 541 637 111  
• fax: +420 541 211 403 • email: info@povodi.cz • www.pmo.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

**PSG je moderní a dynamicky se rozvíjející firma, působící v České republice a v řadě zemích již více než 80 let.**

Stavební skupina PSG, jejíž podnikatelské kořeny sahají až do roku 1924, má pevnou pozici na českém i zahraničním trhu, o čemž svědčí i její loňské výnosy přes 6,6 miliardy korun. Jejím základem jsou akciové společnosti PSG-International zaměřené na dodávky investičních celků na klíč a PSG, která se specializuje na výrobu a montáž ocelových a železobetonových konstrukcí. „Rádi bychom k nim nyní přidali i vodohospodářské stavby,“ říká Ing. Juraj Surovič, místopředseda představenstev obou firem.

**Doménou PSG je zatím hlavně průmysl, energetika, obchodní a logistická centra. K nim nyní přidáváte také ekologické a vodohospodářské stavby.**

Má-li firma dál prosperovat, musí reagovat na dění ve stavebnictví. A skupina PSG je natolik silná, že si vstup do nových podnikatelských segmentů může dovolit. A právě u vodohospodářských staveb, kde stát s využitím evropských peněz, plánuje investovat miliardy do splavnění řek, se tento prostor otevírá.

**V čem je síla skupiny PSG?**

V ekonomickém zázemí, v kvalitních lidech, ve zkušenosti s řízením opravdu finančně a organizačně náročných projektů jako jsou třeba stavby elektráren nebo jiných energetických děl na klíč. Tady nemáte právo na chybu a tohle vědomí se prostě prolíná celou firmou a je součástí její firemní kultury.



**Co je podmínkou úspěchu?**

To, co obecně v celém odvětví: cenová pružnost, garance, kvalitní práce a plnění vesměs pro dodavatele „napnutých“ termínů realizací. Každý investor dnes chce dílo co nejrychleji užívat, aby se mu vložené prostředky začaly co nejdříve vracet.

**Kde dnes skupina PSG působí?**

V Česku prakticky všude. Stavíme na Moravě i v Čechách, což se od firmy naší velikosti očekává. Ale najdete nás také v Rusku, Rumunsku, Ukrajině, Slovensku nebo v Turkmenistánu.

**Které stavby pokládáte za nejzajímavější?**

Z architektonického hlediska určitě Kongresové centrum ve Zlíně, jehož autorkou je světově uznávaná architektka Eva Jiříčková. Tady pracujeme ve sdružení s Metrostavem a spolupráce to je velmi užitečná a efektivní. V Česku pracujeme i pro provozovatele ČEZ, v Rusku stavíme dvě elektrárny, podílíme se i na stavbě nové elektrárny na Slovensku a přečerpávacích stanic plynu v Turkmenistánu.

#### Výběr realizovaných projektů v roce 2008 - 2009:

Obchodní centra GLOBUS Karlovy Vary, Ostrava  
Paroplynová elektrárna Krasavino, Ruská federace  
Logistický areál GIENGER Napajedla  
Bytový dům Zlín-Křiby  
Kongresové centrum Zlín

Elektrárna Malženice, Slovensko  
Rekonstrukce ledové plochy ve Zlíně  
Paroplynová elektrárna Kurgan, Ruská federace  
Čistírna odpadních vod Slavičín  
Akademický výukový a výzkumný areál Brno

#### Čistírna odpadních vod Slavičín



#### Elektrárna Malženice



#### Kontakty:

Otrokovice  
Brno  
Praha

Napajedelská 1552, 765 02 Otrokovice, tel.: +420 576 015 300, fax: + 420 576 015 505, e-mail: psg@psg.cz

Hlinky 118, 620 00 Brno, tel. + 420 532 196 611, fax: +420 532 196 612, e-mail: brno@psg.cz

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4, tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801, e-mail: praha@psg.cz

Pro více informací klikněte na **www.psg.eu**