

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2011


*Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.*


*Tomáš Baťa*

## Silnice, železnice, vodní doprava

### Srovnání přepravních cen

12€/t	3€/t	 vysokokapacitní vodní cesty	15 €/t
17€/t	4€/t	 menší vodní cesty	21 €/t
22€/t	5€/t		27 €/t
21€/t	12€/t		33 €/t

 Průměrné náklady přepravy 1 tuny na 350 km včetně počátečních a konečných nákladů pro překlad z vodní a železniční dopravy

 Externí náklady přepravy 1 tuny na 350 km tj. náklady nezahrnuté v přepravní ceně: zácpy, hluk, nehody, znečištění

 Celkové přepravní náklady

Zdroj: Voies Navigables de France

Vydáno při příležitosti mezinárodní konference  
TRANSPORT 2011 v Ostravě

Vydává

 PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



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.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 [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)



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



*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)



**VODNÍ CESTY a.s.**

projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

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

**HYDROPROJEKT SWECO**

HYDROPROJEKT CZ a.s., - Consulting Engineers Sustainable engineering and design

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

PRÁHA: Tábořská 31 tel.: 261 102 222 [paha@hydroprojekt.cz](mailto:paha@hydroprojekt.cz)  
BRNO: Minská 18 541 240 600 [bmo@hydroprojekt.cz](mailto:bmo@hydroprojekt.cz)  
OSTRAVA: Varenská 49 596 638 329 [ostava@hydroprojekt.cz](mailto:ostava@hydroprojekt.cz)  
Č. BUDĚJOVICE: Zalkovo náměstí 7 388 355 427 [c.budějovice@hydroprojekt.cz](mailto:c.budějovice@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.

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

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

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

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

**METROSTAV**



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT

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

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

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



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

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



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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)



**Strojmetal Kamenice s.r.o.**



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

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



WELL Consulting, s.r.o.

Babice nad Svitavou 339, 664 01

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

[www.wellcon.cz](http://www.wellcon.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. Jiří Blažek; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremša; Ing. Josef Podzimek; Ing. Jaroslav Pospíšil; Ing. Milan Raba; Ing. Jan Skalický; 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  
www.d-o-l.cz

**Objednávky a inzerce:**

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

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

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

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

**OBSAH**

Úvodní slovo: Přístav v srdci Evropy. Sen nebo blízká realita?

Ing. Jaroslav Palas .....2

**Splavnění Odry a moravský průmysl**

Ing. Martin Pecina, MBA.....3

**Významní zaměstnavatelé v Moravskoslezském kraji  
potřebují vodní cestu**

Ing. Roman Stankovič, Ing. Zdeněk Durčák.....4

**Miloš Zeman: ČR potřebuje strategickou investici do vodního  
koridoru Dunaj-Odra-Labe**

Z domácího tisku.....6

**Jan Skalický novým šéfem Ředitelství vodních cest** .....6

**„Černý“ náklad ochromil Ostravu, D1 stála celý den**

Z domácího tisku.....6

**Oderská vodní cesta – Odrzańska Droga Wodna (ODW)**

dr Jan Pyš .....7

**Ostrava a průplav Dunaj-Odra-Labe**

Zdeněk Víteček, Tomáš Kolařík.....11

**Překlad nejtěžších kusů v historii přístavu Lovosice**

Zdeněk Štol .....18

**Revitalizace řeky Ostravice**

Andrea Vojkovská.....18

**Výstavba nového lodního zdvihadla Niederfinow je ve své polovině**

Thomas Menzel .....20

**Celostátní konference s mezinárodní účastí 26. Plavební dny**

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.....22

**Konference o plavbě po labské vodní cestě**

Ing. Jiří Aster, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.....26

**Doprava 2050: Evropská komise předkládá ambiciózní plán  
na zvýšení mobility a snížení emisí**

Tisková zpráva.....28

**The Economist: Vysokorychlostní železnice se vyplácí jen zřídka**

Z domácího tisku.....29

**V Mělníku byl spuštěn nový tanker Mozart**

Tomáš Kolařík.....30

**Brusel-Berlín-Paříž-Budapešť-Vídeň aktivují spojení s vodou  
s ohledem na dosažení udržitelné a efektivní městské logistiky**

Nathalie De Boelpeap.....31

**Memorandum o podpoře vodního turismu na řece Labi  
bylo podepsáno**

Lucie Novotná .....32

**První pražský maják na Libeňském ostrově**

Mgr. Roman Kelbich.....32

**Plavidlo SL, známé většině absolventů učiliště ČSPL,  
se mění v kostel**

Jan Eminger .....34

**K novele zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby  
dopravní infrastruktury**

Mgr. Jaroslav Čapek.....35

**USNESENÍ č. 58 výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj PSP  
ČR z 15. schůze dne 6. října 2011 - Labská vodní cesta** .....38

**Život není takový - je úplně jiný (43)**

Ing. Josef Podzimek.....39

# Úvodní slovo hejtmana Moravskoslezského kraje Přístav v srdci Evropy. Sen nebo blízká realita?

Ing. Jaroslav Palas - hejtmán Moravskoslezského kraje



Je opravdu velkým pokusem přihlásit se mezi účastníky tak zajímavé diskuse, jakou bezesporu téma splavného propojení tří moří s přístavem ve vnitrozemské zemi uprostřed Evropy vyvolává po celá desetiletí. Pravděpodobně bych byl schopen jako pragmatik vábení Sirén odolat, avšak výzva znamená také odvahu zvednout rukavici.

Mezi bázlivé jsem se nikdy nepočítal, a proto tak činím.

Nehodlám se však pouštět do tvorby vizí nových, či staronových, nemám také možnosti ani ambice Tomáše Bati. Na druhou stranu si neodpustím povzdech nad faktem, že je více než pravděpodobné (v případě naplnění přání prvního prezidenta ČR T. G. Masaryka „Kéž by bylo dáno alespoň dvěma generacím v této naší nové demokracii vyrůst“, konec volně použitého citátu), že delší trvání svobodného a demokratického vývoje v předmnichovské republice a delší život Tomáše Bati by nás s vysokou mírou pravděpodobnosti připravily o řadu dnes palčivě pocítovaných problémů. Jen namátkou vyberu trvající problém dopravní infrastruktury (nedokončená dálniční síť, železniční koridory). Říkám to samozřejmě s jistou mírou nadsázky. Ale stejně tak bychom dnes možná již neměli o čem polemizovat a zmiňovaná dopravní cesta by mohla být realitou.

To samo o sobě neznamená, že problém by byl jednou provždy a definitivně vyřešen. Proto se nyní přidržím svého pragmatického uvažování a opřu se o realitu dneška.

V květnu roku 2009 zaujal Moravskoslezský kraj k otázce vodní cesty následující stanovisko, které si dovoluji citovat:

„Je otázkou, zda v dnešní době skutečně existuje poptávka po tomto druhu dopravy, který má sice mnohé výhody spočívající zejména v možnosti přepravit objemné, a to jak co do velikosti, tak i hmotnosti, náklady (i když například před lety vhodný uživatel tohoto způsobu dopravy, Vítkovice, dnes spíše výjimečně vyrobí takový produkt, například obří turbínu, kterou je účelnější, hospodárnější a ekologičtější převést po vodě, před lety byla situace jiná a asi nelze očekávat, že by

se vrátila), ale nelze opomenout ani zásadní nevýhodu spočívající ve značné časové náročnosti tohoto druhu dopravy.“

Právě rychlost přepravy, tlak na minimalizaci skladového hospodářství u rozhodujících výrobců současnosti, absence silnicí konkurujících terminálů pro funkční překládku zboží, které by do popředí mohly posunout kombinované druhy přepravy, jimž nejspíše bude patřit zítřek, to vše je v součtu obrazem reality, která v tuto chvíli nevyvolává pro tržní mechanismus tak důležitý faktor poptávky, jímž byl nejspíše ve své době veden i Tomáš Baťa. Nepochybuji totiž o tom, že jako prozíravý hospodář měl projekt také pro danou dobu vykalkulovaný s prvkem vysoce pravděpodobné návratnosti.

Moravskoslezský kraj není a nejspíše ani nebude nezdravě konzervativní a uzavřený novým pohledům na dříve vzniklé vize. Jeho současnou vizí je být regionem technologií, vzdělání a vzdělanosti, výrob s vysokou mírou přidané hodnoty (právě takové nám v regionu daleko spíše zůstanou, aniž by jej opouštěly při dlouhé pouti východním směrem za lacinějšími vstupy a pracovní silou...), nikoli přednostně těžkého průmyslu s vysokou mírou zátěže směrem k životnímu prostředí, jako tomu bylo po staletí. Proto je v oblasti dopravy v současné době prioritou kraje spíše dostavba silniční, konkrétně dálniční sítě.

Díky výše uvedenému (pohled na kvalitu životního prostředí a jeho proměny k lepšímu) nechceme přehlížet možnou kolizi uvažované vodní cesty s letišťem Leoše Janáčka a také s ochranou přírody a krajiny v širším kontextu. Ovlivnění vodních poměrů a chráněných přírodních stanovišť (evropsky významná lokalita, ptačí oblast a chráněná krajinná oblast Poodří, ptačí oblast Heřmanský stav-Odra-Poolší, evropsky významná lokalita Meandry dolní Odry) by mohlo být zásadní povahy. Optimismus naopak mohou všichni příznivci „vodní cesty“ hledat v nových technologiích, které by podstatně mohly změnit dnes uvažovaná technická řešení, či dílčí úpravy trasy.

Závěrem mi proto dovoluji postavit se mimo soupeřící strany a formulovat vlastní pozici, řekněme realistickou. Jejím podstatou je v pevné víře ve fakt, že nastanou-li podmínky silně ekonomicky motivované poptávky po daném řešení, pak si najdou své realizátory, kteří se dovedou vypořádat i s ekologickým parametrem.



# Splavnění Odry a moravský průmysl

Ing. Martin Pecina, MBA - generální ředitel Vítkovice Power Engineering a.s.



Poslední dobou se opět otevírá diskuse na téma vodní dopravy v České republice. Jako ředitel společnosti s výrobními kapacitami v Moravskoslezském kraji jsem moc rád, že tato diskuse tentokrát nezůstala pouze záležitostí ryze českou, týkající se pouze dalších možností zesplavnění Labe. Nedělám si iluze, že se v brzké době dožijeme zahájení stavby propojení Dunaj-

Odra-Labe, které by náš stát dovedlo mezi dopravně velmi progresivní země. Věřím ale, že i dnes reálný cíl zesplavnění Odry minimálně do Ostravy, by posunul moravskoslezský průmysl zase o kus dál.

**Vodní doprava je ve většině vyspělých zemí velmi rozvinuta a všemožně podporovaná státem. Důvody jsou jasné. Nejde jen o cenu dopravy. Ta je v případě vodní dopravy pochopitelně nízká. Úsporný typ přepravy má pozitivní vliv na životní prostředí. Existují však další důvody, které jsou laické veřejnosti často neznámé.**

Dnešní moderní průmyslové obory počítají se stále náročnějšími materiály a stále sofistikovanějšími výrobky. Jak se výroba více a více koncentruje a technologické možnosti výroby jsou větší a větší, rostou i nároky na velikost výrobků. Jestliže se kdysi stavěly běžné bloky klasických elektráren o velikosti kolem 100MW, v 70. letech minulého století tyto instalované výkony rostly na tehdy běžné velikosti 200 až 250MW. Dnes není výjimkou požadavek na 500 nebo 600MW blok. Stejný vývoj probíhá i v případě

elektráren jaderných. Tak jako se velké elektrárny staví po celém světě na břehu moře, nebo na velkých vodních tocích, stěhují se i výrobní kapacity tam, kde jim vodní doprava umožní dopravovat objemné výrobky nutné nejen pro výstavbu elektráren. Silniční i železniční doprava má totiž své limity jak rozměrové, tak i hmotnostní.

Pokud se podaří zesplavnit Odru a další toky v České republice, pak budou české firmy schopny dodávat nejen reaktory a parogenerátory do jaderných elektráren všech typů, ale velmi se usnadní doprava například obrovských kryogenních nádrží na zkapalněný zemní plyn, které se začínají ve světě prosazovat raketovou rychlostí. Výzva politikům všech stran je proto jasná. **Prosím, umožněte další rozvoj českého průmyslu tím, že pomůžete dobudovat naši zanedbanou infrastrukturu. Vodní doprava patří mezi ty nejdůležitější a zároveň nejzanedbanější.**



Propagační plavba - nakládání válcovaného materiálu z Vítkovic v přístavu Bohumín - 1978



Loď transportující nový most na Seině v Paříži.  
Ukázka co vše jde přepravit vnitrozemskou plavbou

# Významní zaměstnavatelé v Moravskoslezském kraji potřebují vodní cestu



**Huisman Konstrukce s.r.o.**  
Ing. Roman Stankovič  
ředitel společnosti

Naše společnost Huisman Konstrukce, jako člen nadnárodní skupiny Huisman Equipment, je významný průmyslový podnik v Moravskoslezském kraji, který se zabývá vývojem, výrobou a instalací inovačních řešení v oblasti námořního průmyslu. Společnost Huisman patří mezi přední, vysoce uznávané a respektované společnosti v celosvětovém měřítku.

**Vybudování vodních cest D-O-L považujeme za dílo strategického významu pro další rozvoj a ekonomickou prosperitu země. Jak jistě víte, průplav D-O-L dopravně spojuje tři moře a okolní země, a vytváří podnikatelské a politické příležitosti, které v současné době pro mnohé nejsou zatím viditelné.** Dílo vodních cest této velikosti a významu nelze vnímat jako investici s krátkou dobou návratnosti, což lze vidět i ze zkušeností našich západoevropských kolegů, kde jsou vodní cesty jedním z pilířů logistiky, prosperity a konkurenceschopnosti země jako celku, a kde si bez jejich existence již nedokážou představit.

**Vybudování vodních cest je velkou příležitostí zařadit se mezi ekonomicky silné země, získat si jejich respekt a významně tak přispět k prohloubení integrity se sousedními členskými zeměmi EU.** Zkušenosti našich kolegů ze země západní Evropy ukázaly, že neméně důležitými efekty takového vodního díla jsou také zlepšení regulace vodních toků a omezení záplav, rozvoj obnovitelných energií, rozvoj turistiky a návazné rozvojové projekty, které díky vodním cestám vzniknou.

Bylo by velkým neštěstím tuto příležitost zahodit a vyřadit tak Českou republiku ze země s rozvinutou dopravní infrastrukturou a uzavřít tak nadobro jednu zásadní cestu a přístup na celosvětové trhy a upadnout tak do druhořadosti v mezinárodním srovnání.

**Díky našemu oboru, ve kterém působíme, vidíme, že vybudování vodních cest je známkou ekonomického pokroku a nemusí znamenat devastaci životního prostředí. Dobrým příkladem jsou země jako Nizozemí, Belgie, Německo, které si plně uvědomují a chápou význam vodních cest pro všechny obory a oblasti lidské činnosti.**

Jsem pevně přesvědčen, že v případě, že bude dána možnost vyjádřit se k této otázce dalším zástupcům průmyslu a zemědělských podniků, které jsou si vědomi důležitosti vodních cest pro prosperitu a respekt naší země, bude těchto zastánců mnohem více.



**OKD**  
Ing. Zdeněk Durčák  
obchodní ředitel

**Význam vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je pro společnost OKD stejně velký, jako pro všechny ostatní producenty, kteří vyrábějí produkty náročné na objem přepravy a kteří se nacházejí v blízkosti jeho zamýšlené trasy.**

Přeprava uhlí a koksů říční vodní cestou není v Evropě určitě věc nová, bohužel v případě naší společnosti, se sídlem a produkcí v ostravském regionu, zatím nebyla prakticky možná. Řada našich zákazníků je lokalizována v blízkosti vodních toků a tuto možnost využívá již dlouhé roky. Technicky jsou pro odběr uhlí a koksů z říčních lodí vybaveni, tato změna by proto u nich nevyvolala žádné dodatečné náklady a jistě by i oni tuto novou a ekonomičtější variantu dopravy uhlí z OKD uvítali. Jednalo by se zvláště o zákazníky podél toku Dunaje a částečně i v Polsku s využitím splavné Odry.

## Třinecké železářny - Moravia Steel

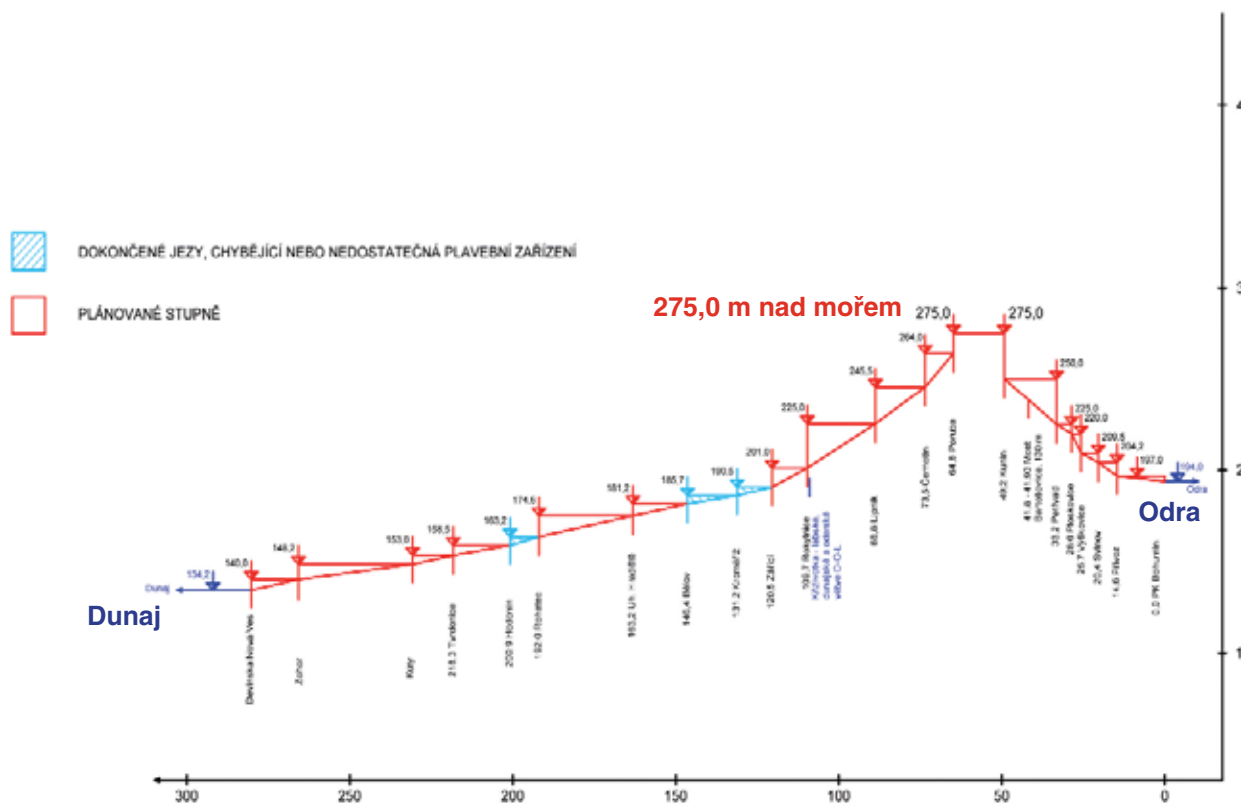
Splavnění Odry do Ostravy by nabídlo zejména velkým průmyslovým firmám, především v Ostravě a nejbližším okolí, větší možnosti ve využívání této dopravní cesty. Nicméně pro skupinu firem Třinecké železářny - Moravia Steel by to i přes zlepšení stávajícího stavu nadále znamenalo, vzhledem ke vzdálenosti mezi Třincem a Ostravou, používat pro přepravu surovin a zboží kombinaci železniční respektive silniční dopravy s dopravou vodní.

Zajímavější přepravní alternativou pro firmy ve skupině Třinecké železářny - Moravia Steel by bylo vybudování vodní cesty Váh-Odra přes Jablunkovský průsmyk.

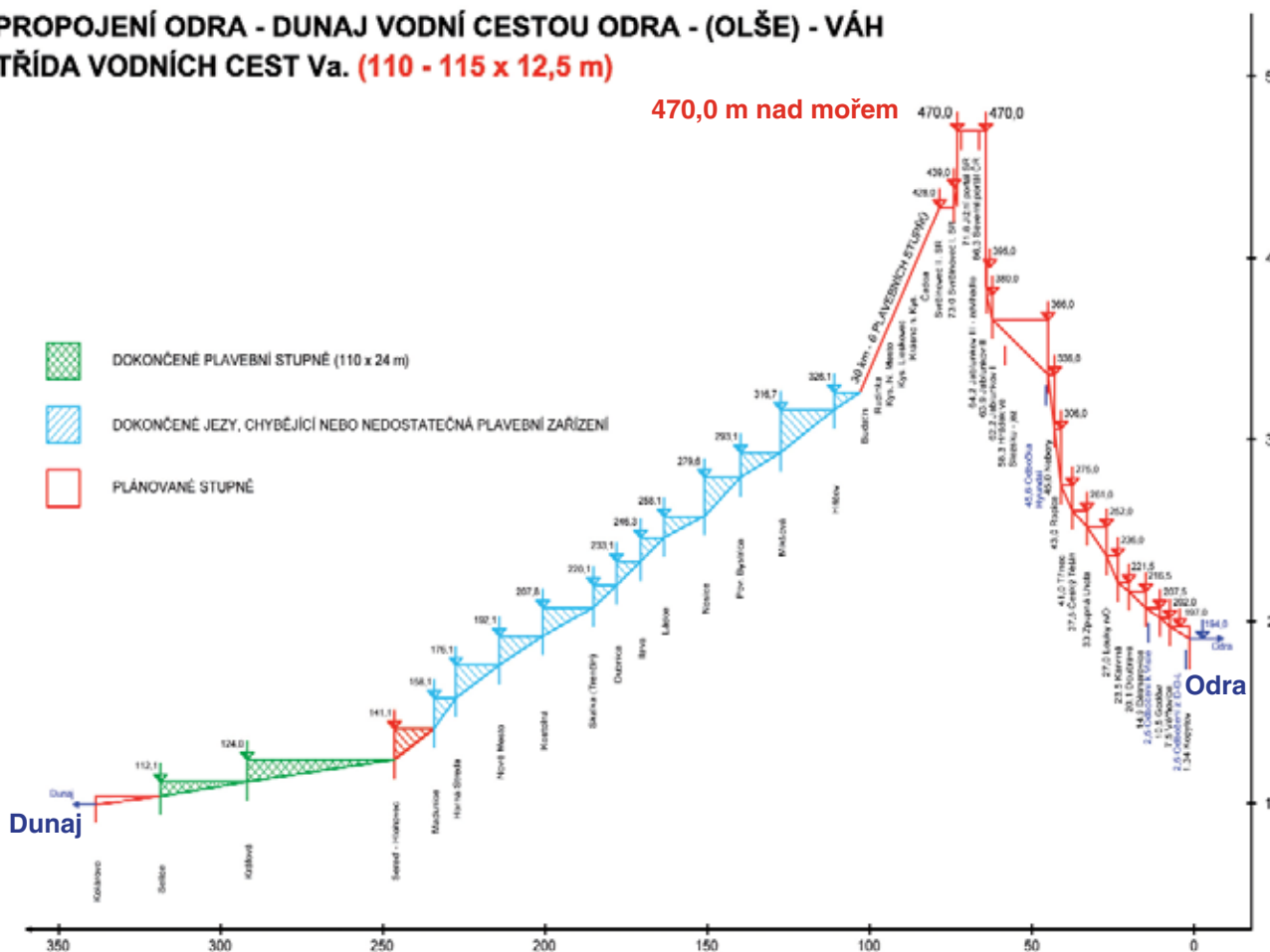


Třinecké železářny

## PROPOJENÍ ODRA - DUNAJ VODNÍ CESTOU D - O - L (ODERSKÁ A MORAVSKÁ VĚTEV) TRŽDA VODNÍCH CEST Vb. (190 x 12,5 m)



## PROPOJENÍ ODRA - DUNAJ VODNÍ CESTOU ODRA - (OLŠE) - VÁH TRŽDA VODNÍCH CEST Va. (110 - 115 x 12,5 m)



## Miloš Zeman: ČR potřebuje strategickou investici do vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Česká televize - Otázky Václava Moravce 2. 10. 2011



Já Vám, ale Václave řeknu jinou strategickou investici. Zase budu provokovat, ale jsem o tom po tříletém studiu přesvědčen. Realizoval bych sen Karla IV. a Tomáše Bati, který se jmenuje průplav Dunaj-Odra-Labe. Byl jsem v počátku před těmi třemi lety velkým odpůrcem tohoto projektu a tři roky jsem to studoval, dokumenty pro a proti. To není jenom dopravní cesta,

to není jenom energetická záležitost, tím méně rekreační záležitost. To je také vodohospodářská záležitost. Ono by to trvalo 10 až 15 let, dalo by to práci desítkám tisíc lidí, ale hlavně protože Morava je periodicky sužována povodněmi, tak tahleto velká vodní stavba by podle názoru odborníků měla mít jakýsi preventivní význam a když sečtete ty obrovské miliardy, které musíme téměř každoročně platit kvůli povodním, tak ona by se z tohoto hlediska docela dobře vyplatila.

Foto: zdroj Wikipedia (2011)



### Jan Skalický novým šéfem Ředitelství vodních cest

Ministr dopravy Mgr. Pavel Dobeš pověřil v úterý 25. října 2011 řízením Ředitelství vodních cest ČR Ing. Jana Skalického.



## „Černý“ náklad ochromil Ostravu, D1 stála celý den

ČT 24 - Reportáž Ivy Kubankové 12. 10. 2011

Ostrava - Dálnice D1 v Ostravě byla uzavřena nebo alespoň zúžena déle než 24 hodin. Obousměrně neprůjezdná byla od čtyř hodin ráno do tří odpoledne, částečně omezen byl provoz už od pondělního večera, plně zprůjezdněn byl tah až dnes před desátou večer. Důvodem byla neobvyklá nehoda, pod mostem na 362. kilometru uvízl nadměrný náklad. Samotný most, přes který vede hlavní silnice z Opavska, otevřeli silničáři odpoledne, když zjistili, že je stabilní. V ranní špičce však město kvůli uzavírci dvou klíčových tahů kolabovalo. Ministerstvo dopravy po nehodě zjistilo, že jízda nákladu, která Ostravu ochromila, proběhla načerno. Dopravce neměl potřebné povolení.

Po půldenní snaze se technikům podařilo zaklíněný válec vyprostit zpod mostu. Když se zdařilo havarovaný náklad uvolnit, mohl most zkontrolovat statik a po desetihodinové uzavírci tak zprůjezdnil Hlučínskou ulici, která po mostě prochází.

Kamion vezoucí ocelovou konstrukci pod mostem uvízl již v úterý ve 20:00, policie však dálnici v obou směrech uzavřela až dnes ráno ve 4:00. Provoz byl podle policie na D1 ve směru na Prahu částečně obnoven až krátce po třetí hodině. Provoz bez omezení v obou směrech umožnili silničáři až před desátou večer.

Dopolední následky uzavírky dálnice i silnice I/56 byly pro Ostravu katastrofální. Objížděné trasy se proměnily v parko-

viště. Průjezdná nebyla takřka žádná trasa. „Zkoušel jsem to přes Petřkovice, musel jsem se vrátit, chtěl jsem jet přes Děhylov, bylo to to samé. Z Hlučína je kolona až do Ostravy-Poruby. Teď zkusím projet přes Polsko,“ popisoval své zkušenosti jeden ze zoufalých řidičů. Pozdě přijížděli do práce i cestující městskou hromadnou dopravou, neboť v kolonách uvázly také autobusy a trolejbusy.

Vyprošťování zaklíněného zásobníku na kalový odpad bylo po celé dopoledne neúspěšné. Řada pokusů selhala, v poledne ale technikům dorazily posily. Už v té době ale Ředitelství silnic a dálnic upozornilo, že dopravní komplikace se potrvají až do noci.

Kvůli zablokování Ostravy hrozí vážné potíže polskému dopravci Metrans, který vypravil nadměrný náklad po trase, kam se nevešel, i českému řidiči. Ministerstvo dopravy potvrdilo, že jízda proběhla „načerno“, potřebné povolení úřady nikdy nevydaly. „Vydali jsme povolení pro tři soupravy s výškou dvakrát 4,2 metru a jednu 4,9 metru. Náklad, který v Ostravě havaroval, byl ale vysoký 5,05 metru. Navíc se odchytil od trasy. Tím porušil vydané rozhodnutí. Dopravci za to hrozí pokuta až půl milionu korun,“ uvedl mluvčí ministerstva Martin Novák.

Majitel polské firmy Metrans Zygmunt Osiecki tvrdí, že most, pod kterým kamion uvízl, je v místě vjezdu vyšší než na výjezdu. „Je to tam špatně označené a to zmatlo českou firmu, která naše vozidlo doprovázela,“ uvedl Osiecki.

Kromě pokuty bude muset dopravní společnost zřejmě zaplatit i náhradu škody, která na vozovce a mostě vznikla. Podobná nehoda se stala v září, kdy nadměrný náklad zablokoval rychlostní silnici R10 u Brandýsa nad Labem. Nevešel se pod mýtnou bránu. S tím sice dopravce počítal, plánované přenesení návěsu jeřábem se mu ale nepodařilo, převážený kotel byl příliš těžký. Dva dny potom místem nemohla projíždět auta. Událost se však stala v mnohem méně vytížené oblasti, než je Ostrava.





# Oderská vodní cesta - Odrzańska Droga Wodna (ODW)

dr. Jan Pyś - ředitel Úřadu pro vnitrozemskou plavbu Vratislav, Polsko

Řeka Odra po staletí prokazuje, že doprava a její ekonomický dopad ovlivňuje nejen oblasti, které se nacházejí přímo na jejím toku, ale také má pozitivní vliv na celý region, kterým řeka protéká, a její obchodní vazby přesahují její bezprostřední okolí. Vodní cesta a související hydrotechnické investice, investice do průmyslu a zemědělství, mají velký význam pro úroveň rozvoje regionu. V místě výstavby vodních zařízení máme co do činění s rostoucím kulturním a civilizačním rozvojem městských a průmyslových oblastí. Vzhledem ke svému zvláštnímu ekonomickému významu se často region, jehož páteří je vodní cesta, nazývá souhrnně např. Poodří, Porýní apod. S ohledem na hlavní ekonomický význam vodní cesty pro region je Odra příležitostí pro ekonomický a integrační proces v Polsku.

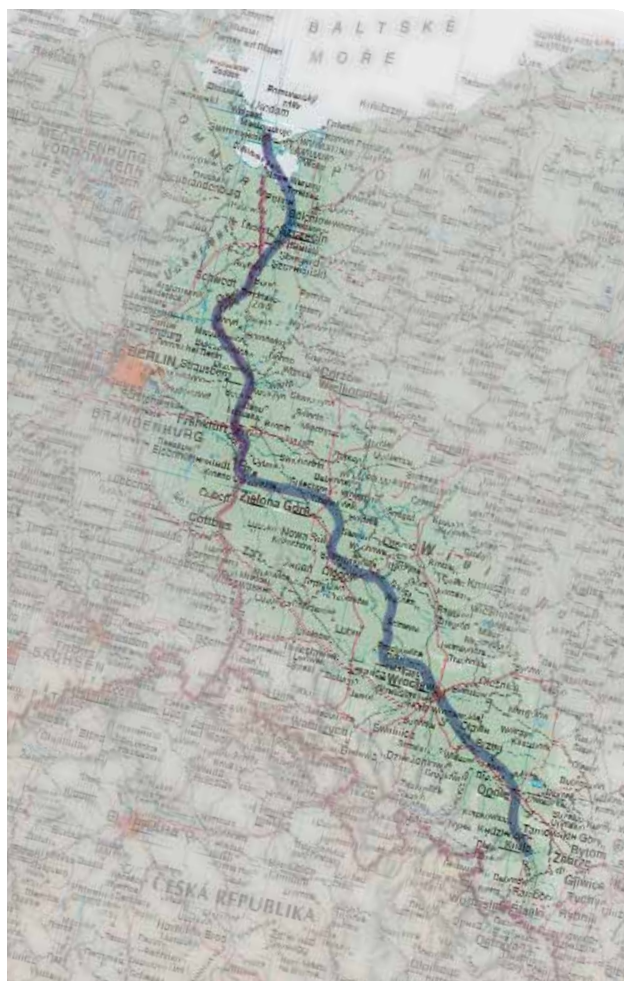
## Výhody mezinárodní oderské vodní cesty (ODW)

Splavnění řeky má několik významů. Retence a akumulace vody v řekách formou výstavby hrází a výstavby retenčních nádrží v povodí řeky je důležité nejen pro dopravní potřeby. Zhodnocení řeky může přinést několik výhod, za předpokladu, že budou realizovány s ohledem na potřeby každého uživatele vody.

Úpravou Odry, výstavbou přehrad a nádrží se zpomalí odtok vody do moře. Voda je vzácným zdrojem důležitým pro lidský organismus a základní životní procesy. Voda se využívá v průmyslu (70%), v obcích (20%), v zemědělství a lesnictví (cca 10%). Přitom vodní zdroje v Polsku jsou relativně malé. Pokud jde o množství vody na jednoho obyvatele, v porovnání k 26 zemím Evropské unie je Polsko na 22. místě. Předpokládá se, že do roku 2030 se spotřeba vody zvýší o 10%. V průmyslu se sice očekává pokles spotřeby vody o 10%, ale ten překoná nárůst v souvislosti s rozvojem urbanizace o 10% a zemědělství a lesnictví také o 10%.

Regulace Odry umožní získávání levné a čisté elektrické energie. Odhaduje se, že regulace řek může přispět k uspokojení přibližně 12% potřeb naší země. V Polsku se z vody dnes vyrobí asi 2,3% z celkové výroby elektrické energie, v zemích EU je to průměrně 11%. Energetický potenciál řek v Polsku je využíván přibližně jen asi z 12%. Odhaduje se, že existuje více než 6000 potenciálních lokalit pro nové vodní elektrárny, které by mohly přispět ke zlepšení podílu energie z obnovitelných zdrojů.

Regulace Odry umožní snížit ztráty vyplývající z účinků povodní a období sucha. Úprava řek s ohledem na ochranu před povodněmi a prevenci proti suchu je možná formou kontroly toků a takovou zástavbou povodí, aby se při velkých průtocích veškerá voda zadržovala ve výše umístěných nádržích a poldrech, a při nedostatku vody se z nich opět vypouštěla. Stagnace investic do vodního hospodářství a současně extrémní povětrnostní podmínky způsobují, že téměř každý rok jsou na Odře povodně. Odhaduje se, že povodně v roce 1997 stály stát asi 10 miliard zlotých (asi 56 miliard Kč). Relativně malá kapacita akumulčních nádrží, nedostatečná kapacita poldrů a nedostatečný systém hrází neumožňují dostatečnou schopnost reagovat na vyskytující se nedostatek vody v obdobích sucha a zajistit bezpečnou regulaci průtoku vody v období povodní.



Mapa Oderské vodní cesty

Regulace řek a současně výstavba plavební infrastruktury jako je výstavba nábřehů a kotevnicích míst s kvalitní infrastrukturou – místa pro odběr elektřiny, vody, pohonných hmot a likvidaci odpadních vod, jsou dalšími příležitostmi. V Polsku je každý rok nárůst počtu zájemců o trávení volného času na vodě. Stanovení základních norem a bezpečnostních podmínek pro tyto zájemce se určitě projeví v růstu tržeb v odvětví cestovního ruchu podél Odry. Odra je prostřednictvím průplavů Odra-Havola a Odra-Spréva spojena s Brandenburským krajem a regionem Berlína, který se nachází v bezprostřední blízkosti vojvodství Západopomořanského, Lubuského, Dolního Slezska a Slezska, kde je registrováno asi 300 tisíc jachet. Odra je propojena i s jinými polskými regiony: průplav Odra-Warta-Noteć-Visla ji spojuje s regiony Velkopolským a Kujawami, Gliwický průplav zase s centrální částí polského Slezska. Je nutné se zamyslet, jak přilákat vodní turisty na Odru.

Regulace Odry umožní přesné řízení vodních průtoků, a to je rovněž předpoklad pro kvalitnější provozování vodní dopravy. Říční doprava má zásadní ekonomické a ekologické přínosy. Aby říční doprava byla nákladově efektivní musí mít dobrou vodní cestu a být dobře organizovaná. O dosažení dobrých podmínek pro plavbu na Odře budeme hovořit tehdy, kdy po Odře budou moci proplouvat lodě ze západoevrop-

ských průplavů do Štětína a Slezska. To znamená, že vodní cesty budou splňovat minimální podmínky pro IV. třídu vodních cest, pro kterou je nutná šířka vodní cesty 40 m, hloubka 2,8 m, šířka plavební komory 12 m, délka plavební komory 85 – 120 m, výška pod mosty 5,25 až 7 m. Jen výstavba vodní cesty dle mezinárodních parametrů může poskytnout přiměřenou návratnost investic do plavebních zařízení, současně je podmínkou pro možnost čerpání odpovídajících finančních prostředků z Evropské unie (EU). Při modernizaci vodní cesty se ale musí dbát i zásad hydrauliky. Úpravy řeky se musí řešit komplexním způsobem, důkladně a systematicky, a práce by měly být prováděny v souladu se základními principy hydrauliky: regulace řeky by měla být prováděna od pramene k jeho ústí. Parametry ODW by samozřejmě měly být navrženy tak, aby řeka nebyla úzkým hrdlem v síti evropských vodních cest. To znamená, že Odra by měla vytvořit síť mezinárodních propojení s dalšími řekami v regionu, jako je Visla, Dunaj, Labe, Váh. Kolem řeky pak musí být včas naplánována lokalizace přístavů a logistických center pro usnadnění manipulace a skladování zboží.

Je tu i řada dalších výhod, souvisejících s výstavbou ODW, které zahrnují mimo jiné tyto skutečnosti:

1. Investice do tohoto projektu budou hrát roli akcelérátoru pro ekonomiku.
2. Projekt bude katalyzátorem integračních procesů a našeho spojení s Evropou.
3. Realizace projektu a jeho následné využití přinese mnoho pracovních míst při výstavbě a údržbě vodních cest. Předpokládá se rozvoj odvětví, která budou dodavateli pro vnitrozemskou plavbu a výstavbu vodních cest, rozšíření ocelářského průmyslu, stavby lodí, přístavů, loděnic, vzniknou nové spediční společnosti, bude se rozvíjet vnitrozemský rybolov.
4. Zlepšené vodní poměry jsou mimo jiné důležité pro zemědělství. Zastaví se proces zanášení oblasti podél Odry bahnem. Očekává se zvýšení civilizační úrovně v regionu.
5. Rozvoj průmyslu, pro který po vodě budou přepravovány proudy zboží. Průmyslové oblasti budou mít motivaci lokalizovat se podél řeky. Kromě toho regulovaný vodní tok bude bezpečným zdrojem vody pro výrobní závody. Voda je základní surovinou pro většinu technologických procesů.
6. Přínosy pro životní prostředí. Vzniknou nové biotopy ve kterých budou hnízdit ptáci a bude se oxyličovat voda.

Existují také další přínosy pro životní prostředí související s výstavbou vodního dopravního koridoru:

- nejmenší spotřeba pohonných hmot v porovnání s ostatními druhy dopravy, tzn. nízká spotřeba energie na jednotku přepravy, a tím i nízké emise výfukových plynů,
- největší dopravní efektivita,
- nejnižší emise CO<sub>2</sub>,
- rozvoj říční dopravy přispěje k významnému snížení automobilové dopravy na silnicích, což také přispěje k omezení emisí a tvorbě dopravních zácp,
- znečištění půdy a ovzduší jsou u vodní dopravy sedmkrát nižší než u dopravy automobilové,
- hluk je 87krát menší než u železniční dopravy,
- následky nehod jsou 178krát nižší oproti automobilové dopravě a 12krát nižší oproti železniční dopravě,
- pravidla vnitrozemské plavby mají nejdelší životnost v porovnání s ostatními druhy dopravy. Průměrné stáří lodí v Německu je asi 80 let,
- poměrně rychlé rozdělení velkého množství nákladu.

Jak je uvedeno výše, doprava zboží po vodě je levná a regulace řek přináší několik výhod. Ale to nejsou veškeré vý-

hody lodní dopravy. Často se tvrdí, že výstavba vodních cest a regulace řek je drahá. Taková tvrzení neodpovídají skutečnosti. Je snadné dokázat, že náklady na tyto stavby jsou srovnatelné s náklady na výstavbu ostatních dopravních cest a infrastruktury. V Polsku se dnes staví silnice a dálnice a modernizují se železniční tratě. Kilometr dálnice bude stát zhruba 8 mil. EUR, což je asi 32 milionů zř (asi 178 milionů Kč). Stavba jednoho kilometru vysokorychlostní železniční tratě bude stát 16 milionů zř (asi 90 milionů Kč). Pro účely vodní dopravy jsou na vodní cestě nebo řece stavěny vodní díla s plavební komorou. Výstavba jedné plavební komory stojí asi 320 milionů zř (asi 1,8 miliardy Kč). To znamená, že stavba jedné plavební komory stojí tolik, co 10 km dálnice nebo 20 km vysokorychlostní železničních tratí. Stavba plavební komory pro zlepšení plavebních podmínek umožní plavbu na úseku o délce 30 – 80 km (délka zdrže závisí na výšce vzdutí). Jak je vidět, výstavba vodních cest je levnější než jiné druhy dopravních cest (a prokazují to i statistiky) a modernizace řek a vodních cest přináší i jiné výhody kromě těch dopravních.

### Právo a mezinárodní strategie

Od roku 2004 je Polsko členem EU. Kromě legislativy a národních strategií, jsou závazné rovněž pravidla a plány EU. Nejdůležitější z nich, které silně zdůrazňují význam říční dopravy, jsou:

**Bílá kniha vnitrozemské vodní dopravy v Evropě (ECE/TRANS/SC.3/189)** – Plán na vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru – usilování o konkurenceschopnost a šetrný dopravní systém. V tomto strategickém dokumentu pro dopravu se dočteme mimo jiné, že dopravní síť by měla zlepšit účinnost multimodální dopravy a přepravy mezi městy, včetně multimodálních řešení, založených na vodní a železniční dopravě na dlouhé vzdálenosti. Z hlediska EU je důležité podporovat železniční a vodní dopravu. Strategie uvádí, že v případě vnitrozemské vodní dopravy existuje nevyužitý potenciál. Musí zde hrát větší roli, a to zejména při přepravě zboží do vnitrozemí a pro připojení k evropským mořím. Členské státy by měly do roku 2030 převést 30% silniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 300 km na jiné druhy dopravy, např. vodní dopravu, a do roku 2050 by měly tvořit více než 50% tohoto druhu dopravy. Tím se usnadní vývoj účinných ekologických dopravních koridorů. K dosažení tohoto cíle ale musíme postavit odpovídající infrastrukturu. Do roku 2050 by mělo být zajištěno, že všechny hlavní námořní přístavy budou mít dobré spojení systémem vnitrozemské vodní dopravy. Bílá kniha také říká, že by měl být stanoven příslušný rámec pro optimalizaci vnitřního trhu pro vnitrozemskou vodní dopravu a odstraněny překážky pro větší využívání tohoto druhu dopravy.

**Směrnice 2000/60/ES** se týká činnosti společenství v oblasti vodní politiky (rámcová směrnice o vodě). Cílem č. 16 je další integrace ochrany a udržitelného hospodaření s vodou pro další oblasti, jako je energetika, doprava, zemědělství, rybařství, regionální politika a turistika. Tato směrnice by měla poskytnout základ pro pokračující dialog a rozvoj strategií k dalšímu sblížení oblastí politik. Tato směrnice může též významně přispět i v dalších oblastech spolupráce mezi členskými státy, mimo jiné v rámci Evropské perspektivy územního rozvoje (ESDP). Čl. 5 směrnice stanoví, že administrativní provádí ekonomickou analýzu užívání vod. Článek 9 stanoví zásadu úhrady nákladů na vodohospodářské služby (platí pro všechny uživatele, službami se rozumí např. ochrana před povodněmi, doprava, cestovní ruch, využívání vody pro výrobu elektrické energie, v průmyslu a zemědělství), článek 13 hovoří o plánech hospodaření v povodích. V případě, kdy mezinárodní oblasti povodí

přesahující hranice společenství, členské státy budou usilovat o vypracování plánu povodí, a pokud to není možné, vypracuje plán obsahující alespoň část mezinárodní oblasti povodí, jež leží na území členského státu (např. Odra v Polsku, Německu a České republice).

**Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010 EU** pro rozvoj transevropské dopravní sítě stanoví v čl. 11 minimální parametry vodních cest, které patří do transevropské sítě. Minimální technické parametry vodních cest, které jsou součástí sítě, musí odpovídat normám stanoveným pro třídu IV vodních cest, které umožňují průjezd plavidla nebo tlačného soulodí o délce 80 – 85 m a šířce 9,5 m.

Obsahuje mapu sítě TEN-T v zemích EU: hraniční Odra patří do sítě TEN-T včetně plánované výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

**NAIADES** - integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu. Program si klade za cíl upozornit na výhody vnitrozemské vodní dopravy a odstranit překážky, které brání využití nabízených příležitostí. O vnitrozemskou vodní dopravu je značný zájem v EU, existuje ale mnoho překážek, které je třeba odstranit, aby byl plně využit její potenciál. Program se zaměřuje na pět vzájemně propojených strategických oblastí politiky na vnitrozemských vodních cestách, mezi které patří: trh, lodní park, pracovní místa a schopnosti, image (reputace) a infrastruktura.

Mezi významné mezinárodní právní nástroje, které mají zásadní význam pro řeku, jako je Odra, a kterých bohužel Polsko není signatářem, patří úmluva, podepsaná dne 19. ledna 1996 na evropském fóru hospodářské komise Organizace spojených národů tzv. **Dohoda AGN**. Dohoda AGN definuje potenciální síť vodních cest, které vzhledem k vlastnostem parametrů vytvoří jednotnou strukturu, která umožní provozovat plavbu mezinárodního charakteru. Proto se stanovily podmínky, které musí splňovat tyto vodní cesty. Základním kritériem jsou parametry vodních cest alespoň třídy IV. V Polsku byly určeny tyto vodní cesty: E-30 (Bohumín-Štětín s prodloužením na Bratislavu), E-70 (Kostrzyn-Bydgoszcz-Königsberg) a E-40 (Gdaňsk-Modlin-Brest). Nedávno k dohodě přistoupila Ukrajina a Rakousko. V současné době je Polsko jedinou zemí ve střední Evropě, která která ani nepodepsala.

## Směrování nezbytných změn

### Místní iniciativy

V rámci místních iniciativ je třeba zvýšit povědomí o subsidiaritě. Prvotním inspirátorem bývaly místní komunity. Například, v devatenáctém století Slezský zemský parlament, hornoslezští průmyslníci, zemědělci a majitelé železničních tratí, s ohledem na výhody, účinně lobovali za stavbu ODW. Pro podporu iniciativ společenství podél Odry je zapotřebí i aktivity státu. Stát by měl vytvořit podmínky pro iniciativy na místní úrovni. Mohly by to být ekonomické mechanismy na podporu místních samospráv a investorů, aby investovali do vodních cest. Zvláštní úlohu by měla splňovat samospráva na vojvodské úrovni a regionech. Po přijetí vhodných pobídek bude mít šanci vznik nabřežních promenád, bulvárů, turistických přístavů, stejně tak obecních a soukromých přístavů a přivozů v obcích a městech podél Odry. Místní investoři by přispívali na řadu investic, jako jsou ochranné hráze, jezy, plavební komory a další.

Místními aktivitami by bylo možné přispět k nárůstu počtu místních samospráv sídel podél Odry. Jedním z hlav-

ních problémů obcí jsou nedostatečně rozvinuté infrastruktura sítě. Po modernizaci je schopná vodní cesta přijímat z oblastí Odry a exportovat po Evropě do největších průmyslových a obchodních center zboží ve výši až 20 milionů tun za rok. Obce podél Odry by měly mít zájem o prosperující vodní cestu a těžit ze své polohy podél řeky. Rozšíření vodní dopravy umožní obcím snižovat výdaje na léta zanedbanou infrastrukturu podél Odry a likvidaci následků povodní, ale také prostřednictvím výstavby dopravní tepny zvýšit zájem investorů o nabídky jednotlivých obcí.

Ale nejen doprava je nedocenenou hodnotou ze strany tvůrců politiky obcí podél Odry. Stále důležitější roli plní vodní turistika. Turisté, kteří plují na jachtách a plovoucích hotelech, by určitě s ochotou plnili pokladny dobře vybavených místních přístavů, hotelů a kaváren. Bohužel, místní samosprávy zatím takto neuvažují. Velmi často se stává, že obce se zatím spíše oddělují od chátrajících nábřeží, přístavů a mol, aby nemusely řešit roky se hromadící problémy.

### Parlamentní iniciativy

Lokální iniciativy v Podříví by měly být stimulovány příslušnými návrhy v parlamentu. Měly by se vytvořit podmínky pro lobování za Odru v parlamentu. Zvláštní roli v tomto ohledu by měli hrát poslanci z regionu podél Odry. Tito poslanci by se měli ztotožnit se svým regionem a zdůrazňovat význam řeky pro regiony podél Odry i pro Evropu. Tito poslanci, spojení s místem svého původu, by měli být více zorientováni v problematice Odry. Jejich úkolem by mělo být zahájení legislativního procesu pro utváření funkční administrativy, která ovlivní a propojí podmínky vodní dopravy a ochrany před povodněmi, a umožní propojit největší polské průmyslové oblasti se západní Evropou a v budoucnu východ a západ Evropy. V meziválečném období byly naše cesty považovány za překážku obchodu mezi Německem a Ruskem. Výměna zboží mezi státy se prováděla po Baltském nebo Středozemním moři. Dnes bychom měli změnit úroveň našich vodních cest a využít tranzitu zboží v Evropě přes Polsko, tím více, že obchod mezi Ruskem, Německem a Českou republikou se zvyšuje. Například obrat zboží mezi přístavy v Hamburku a Petrohradu se v roce 2001 zvýšil o 50%. Poslanci by také měli přispět k obnově komunálních vazeb v regionech, které mají vazbu na řeku. Výstavba a pozdější využití řeky, v souvislosti se vztahy k místním komunitám, může být katalyzátorem ekonomických procesů pro území podél Odry a dalších oblastí. V devatenáctém století byla za podpory hlasů poslanců ze Slezska zahájena výstavba moderní deržské vodní cesty, která byla v roce 1944 z 80% dokončena.

### Řízení ODW

Po našem vstupu do EU se vytvořily podmínky, odlišné od předchozích přístupů k řízení ODW. Evropská unie definovala principy hospodaření s vodou, správu povodí a správu mezinárodních řek. Současná struktura státní správy na všech úrovních administrace Odry je dobře vyvinutá.

### Ústřední orgán

Konstrukce administrativní struktury by měla vycházet z ústředního orgánu. Rozsah ústředních orgánů příslušných pro Odru znemožňuje vybrat jednoho zástupce orgánu účinně provádějícího politiku povodí, včetně plavby. Nový centrální úřad by měl spojit několik příbuzných administrativních ceků a oblastí správy, jejichž činnost je závislá na vodě. Tento orgán by měl být dostatečně velký, aby mohl vytvořit „samostatný resort“ s vlastní politikou. Pro efektivní řízení by měly být spojeny oblasti, jako jsou: vodní

hospodářství, námořní záležitosti a související oblasti, jako je vnitrozemská vodní doprava, vodní energie, vodní turistika. K tomuto řešení se rovněž přiklání i společné výzkumné ústavy. Je skutečností, že spojení námořního hospodářství a vnitrozemských vodních cest je model používaný v mnoha zemích EU.

### Územní správa

Pro správu vody na Odře je důležitá oblastní správa. Při přestavbě těchto struktur by bylo vhodné se vrátit k osvědčenému období fungování Regulačního výboru správy Odry. Pro správu povodí Odry by měl být zřízen regionální úřad, jehož pravomoci se budou týkat celého povodí. Úřad by měl mít rozsáhlé pravomoci pro hospodaření s vodou a řízení průtoků, plavbu, protipovodňovou ochranu, zavlažování, vodní elektrárny, rybářství a investice v této oblasti. S tímto úřadem by měly spolupracovat a mít na ni vliv místní samosprávy a státní výzkumné instituce mimo jiné v oblasti vodních staveb, vodních toků a výstavby lodí. Vytvoření jednoho územního úřadu pro Odru změnilo filozofii přístupu k problému území podél Odry. Jeho úkolem nebude provádění činnosti jednotlivých resortů samostatně, ale ve vzájemném vztahu společné politiky pro řeku Odru a území podél Odry.

### Mezinárodní výbor

Důležitým problémem řízení povodí Odry je jeho poloha. Povodí řeky Odry leží na území tří států EU. Tato poloha může být skvělou příležitostí pro řeku Odru jak z hlediska efektivního řízení, tak financování vodohospodářských investic. Vzhledem k tomu že je Polsko největším správcem povodí, mělo by být iniciátorem vytvoření mezinárodního orgánu složeného ze zástupců zainteresovaných států. Tento orgán by mohl mít formu trojstranné polsko-česko-německé mezinárodní komise, která by stanovila pravidla modernizace, údržby a využívání řeky. V členských státech EU jsou již pro společnou správu mezinárodních řek, jako je Odra, příslušné orgány vytvořeny. Příkladem může být komise pro Moselu, která byla založena v roce 1956, a tvoří ji Spolková republika Německo, Francie a Lucembursko. Komisi pro Sávu, založenou v roce 2005, tvoří Bosna a Hercegovina, Srbsko, Chorvatsko a Slovinsko. K vytvoření mezinárodní instituce pro vytváření vodní politiky v povodí řeky Odry a vytvoření společného vodohospodářského plánu nás zavazuje i rámcová směrnice o vodě.

### Financování vodohospodářských děl

Ekonomické aktivity na řece nebo přímo u řeky by měly být tržní. Hospodaření s vodou by mělo být organizováno tak, aby přineslo prospěch státu a zároveň zajistilo rozvoj vodního hospodářství. V Polsku jsou subjekty, které hospodaří s domácími přírodními zdroji a přináší státu velké přínosy, příkladem jsou Státní lesy. V současné době jsou vodohospodářské projekty financovány z národního fondu pro ochranu životního prostředí a vodního hospodářství, což je spíše brzdou rozvoje vodního hospodářství.

Důležitým prvkem financování vodohospodářských projektů je vytvoření fondu pro tento účel. Disponenty fondu by měla být jednotlivá povodí, která jej vytvářejí. Pro zajištění účinnosti by to neměl být jeden centrální fond, ale dva, zajišťující finanční zdroje pro dvě velká povodí v Polsku. Peníze získané v povodí by zde měly zůstat, aby mobilizovaly k jejich rozvoji. Vznik fondu nepřímou vyžaduje Vodní

doktrína, která zavádí zásadu úhrady nákladů vynaložených na vodohospodářské investice.

Základním prvkem fondu vodního hospodářství by měl být otevřený seznam vodních produktů a služeb. Povodím poskytované produkty a služby by měl být zpoplatněny. Správce řeky by měl mít zájem na návratnosti investic do Odry. Pro tento účel by se měl zvýšit rozsah nabízených služeb. Existuje mnoho způsobů, jak zvýšit příjmy. Poplatky mohou být účtovány na prodej vody, prodej kameniva, ochranu před povodněmi, vodní elektrárny, kotvení lodí, pronájem pozemků podél řek, pronájem vodních ploch.

Zvýšení příjmu při říční plavbě může být realizováno následovně:

- Realizace myšlenky provádění říční dopravy zdarma – to umožní odstranění administrativních překážek, které omezují přístup k řece mezinárodními subjekty a zvýší zájem a výnosy za použití řeky.
- Zvýšení atraktivity řeky prostřednictvím modernizace a výstavby dalších propojení na jiné vodní cesty, výstavba přístavů, budování infrastruktury potřebné pro překládku zboží na různé druhy dopravy. Při plánování průmyslových zón je třeba vzít v úvahu možnost obousměrného využití přepravní kapacity vnitrozemské plavby.
- Příprava Odry pro možnost nakládání a přepravy velkých nákladů, které povede ke zvýšení výběru poplatků od lodí.
- Zvýšení rozsahu přepravních služeb, jako jsou přístavní služby, doprava, dohled nad přístavním zařízením, odstranění nečistot, záchranné služby.

Pokud jde o financování služeb pro plavbu, je vhodné podívat se na znění rámcové direktivy o vodě. Na základě této směrnice mají členské státy povinnost úhrady za vodohospodářské služby, včetně environmentálních a nákladů na materiální zdroje. Nakupujícími služeb a produktů spojených s vodou by měl být fyzické osoby, samosprávy a podnikatelské subjekty.

Jedním ze způsobů, jak financovat vodní hospodářství včetně výstavby, údržby a modernizace vodních cest, by mohla být forma pověření hospodaření s vodou zainteresovanému subjektu. Příslušné orgány by měly mít právo investovat, spravovat a vybírat poplatky za vodní hospodářství. Příkladem takových opatření může být například zavlažování půdy, výstavba vodních cest, výstavba vodních elektráren, ochrana před povodněmi. Realizace investic nebo převádění součástí vodního hospodářství do správy by mělo být realizováno na základě podepsané smlouvy mezi úřadem zajišťujícím hospodaření s povodím a subjektem, kterého se to týká.

Naděje na lepší vyhlídky přináší pravidla EU pro členské státy týkající se vodního hospodářství, vyhlášená v roce 2000. Jedním z cílů směrnice je začlenění ochrany a udržitelného hospodaření s vodou do ostatních oblastí politiky společenství jako jsou energetika, doprava, zemědělství, rybářství, regionální politika a turistika. Po vstupu Polska do EU je zřejmé, že příslušná mezinárodní pravidla mohou změnit tvář Odry i plavby, a přispívat k rozkvětu moderní vodní dopravní tepny. Pro plavbu na Odře je zároveň významný evropský integrační proces, který snižuje politické vlivy na Odru. To, že tato otázka již není politickým problémem mocností, může pozitivně ovlivnit vývoj vodní dopravy na Odře. Je tu proto naděje, že se Odra vrátí do evropské sítě vodních cest.

<sup>1</sup> *Containerverkehr, Binnenschifffahrt*, Hamburg 2001, nr 3 s. 14.

<sup>2</sup> Direktiva č. 2000/60/EC ze dne 23. října 2000 r. ustanovující rozsah společné činnosti v oblasti vodního hospodářství (Sb. listin. ES L 327 z 22.12.2000).

<sup>3</sup> Tamtéž, cíle direktivy 16.

# Ostrava a průplav Dunaj-Odra-Labe

Zdeněk Víteček, Tomáš Kolařík

*Dlouho jsme zvažovali, jestli tento článek uveřejnit, neboť problematika, kterou se zabývá je velmi složitá a nelze jí bez hlubokého „bádání“ uvést bez rizika „krkolomné zkratky“. Přesto s ohledem na probíhající konferenci TRANSPORT 2011 jsme se rozhodli jej uveřejnit. Omlouváme se přímým účastníkům pokusů o napojení Ostravska na vodní cestu za případné nepřesnosti. Věříme, že účastníci tehdejších snah a autoři příslušných studií nám v příštím vydání časopisu poskytnou podrobnější informace.*

*Předem děkujeme. Redakční rada*

Ve snaze o vybudování průplavu Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) má i Ostrava, jako velká průmyslová aglomerace, svou historii.

Přesto, že byl tzv. vodocestný zákon, který stanovoval především výstavbu „lodního průplavu z Dunaje do Odry“ přijat již 11. června 1901, tak se splavňovací práce oblasti Ostravy dotkly až o dvě desetiletí později. Prvním velkým objektem na projektovaném průplavu dunajsko – oderském byl jez u Koblova, který byl zkolaudován v roce 1937. Více ve výtahu z dobové brožurky: **Stavba jezu na řece Odře u Koblova** (Brožurka byla vydána 19. prosince 1937 u příležitosti jeho slavnostního otevření).

## Význam a úkol jezu

Nový jez stavidlový na řece Odře u Koblova pod Moravskou Ostravou má veliký význam: regulační / asanační / plavební

### 3. Plavební význam jezu

Jez koblovský jest prvním velkým objektem na projektovaném průplavu dunajsko – oderském.

*Podle původního projektu předválečného měl průplav procházeti městem Mor. Ostrava podél pravého břehu řeky Odry, křižovatí Ostravici aquaduktem a podejítí nebo nadejítí trať dráhy Severní (Přerov –Bohumín-Krakov). V dalším průběhu měl průplav podržeti trasu na pravém břehu až ku hranicím státním u Bohumína, při čemž by přešel řeku Olzu aquaduktem, nebo měl přejítí na našem území řeku Odru mostem na levý břeh Odry, podle toho, jak Německo vyřeší trasu průplavu na svém území. Toto řešení působilo značné potíže technické již také proto, že mezi tím bylo území Mor. Ostravy značně zastavěno, že tu vznikly četné nové komunikace a že v novém regulačním plánu města bylo území na pravém břehu Odry určeno pro založení čtvrti průmyslové. Proto se rozhodlo Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze pro úplně nové řešení, jež by se přizpůsobilo co nejvíce místním poměrům a bylo co nejúspornější: pro kanalizaci řeky Odry od ústí Opavice až k Bohumínu. Zde by se pomocí dalšího jezu připojilo na kanalizovanou Odru. Německo průplavem nebo pokračováním v další kanalizaci řeky až do Kozlů.*

*Zaústění průplavu dunajsko-oderského do kanalizované Odry má se státí pomocí jezu nad ústím Opavice u Svinova. Vodní cesta kanalizovanou Odrou v trati Svinov-Bohumín musí býtí ovšem přizpůsobena plavbě co do plavební hloubky pro lodi tonáže 1000 tun, tedy nejméně 2,2 m, tak i co do spádu a rychlosti vody. K tomu má sloužiti jez koblovský pro trať Koblov –Svinov, tak jako budoucí jez u Bohu-*

*mína pro trať Koblov – Bohumín. Těmito jezy pomocí jejich pohyblivých nástavců, sestrojených ze Stoneyových stavidel se sklopnými nástavci bude hladina řeky nad jezem udržována téměř vodorovně na potřebnou plavební hloubku při nízkých stavech vodních. Při zvýšeném přítoku vody v řece bude přebytečná voda vypouštěna buď snížením nástavcových klapek nebo při větším přítoku nadzvednutím jednoho nebo dvou stavidel a při velké vodě pak zvednutím všech tří stavidel. V tomto případě by ovšem byla plavba přerušena a lodi by musely v přístavu vyčkati poklesnutí velké vody. Přístav ostravský jest projektován na území Přívozu a Nové Vsi. Ku překonání rozdílu hladin nad jezem a pod jezem,*



Koblovský jez dokončený v roce 1937

*tedy normálně 6,00 m, jest projektována vedle jezu na levém břehu koblovském plavební komora rozměrů 12 m šířky a 85 m délky pro lodi 1000 tunové a vedle ní velká komora pro lodní vlak 195 m.*

*Z tohoto popisu jest patrné, že nový jez koblovský bude všem tří daným úkolům, regulačním, asanačním i plavebním plně vyhovovati.*

Nejúčinnější politické úsilí o realizaci projektu se nakonec projevovalo zvenčí, tj. z Německa, pro které se stala realizace průplavu D-O-L po „anšlusu“ Rakouska v březnu 1938 životně důležitou otázkou integrace říšské vodocestné sítě. Československo se ve stejné době dostalo vzhledem k vážné politické krizi (připomeňme Mnichovskou dohodu ze září 1938, slovenskou autonomii a vznik nestabilního Česko-slovenska o měsíc později) pod silný německý tlak, který nakonec vedl k podepsání Německo-česko-slovenského protokolu ze dne 19. listopadu 1938 o stavbě průplavu Odra-Dunaj. (str. 12)

Už 20. listopadu 1938 se konala první schůzka Komise pro stavbu a provoz dunajsko-oderského průplavu. V rámci přípravných prací byl vypracován nový projekt vodní cesty. Předpokládala se výstavba díla v průběhu 6 let a výše nákladů měla dosáhnout 500 milionů RM. K překonání spádu bylo navrženo 27 stupňů s dvojitými plavebními komorami s rozměry 225 x 12 m. Později se vložением zdvihadel snížil počet stupňů mezi Dunajem a Odrou na 16–19. Vysoké zdvihadlové stupně si ovšem místy vynutily vedení trasy obtížnějším terénem. Šířka průplavu ve dně měla být 32 m a v hladině 45 m, hloubka v některých úsecích až 4 m. Počítalo se tedy již s provozem plavidel o nosnosti 1000 tun. Německá strana trvala na původní trase, odbočující z Dunaje u Vídně. Přijetím protokolu došlo vlastně k paradoxní

# Německo-československý protokol o stavbě průplavu Odra-Dunaj

1. Německá a československá vláda se dohodly na stavbě průplavu Odra-Dunaj. Německá říše a Československo obstarají náklady poměrně pro průplavní úseky nacházející se na jejich územích po uzavření bližší dohody.
2. Ihned se sejde německo-československá komise odborníků, aby určila technické základy stavby a provozu průplavu.
3. Nejvyšší stavební vedení, utvořené oběma vládami ve společném souhlasu, vypracuje všeobecný návrh průplavu. Obě vlády zajistí, aby potřebné základy (mapy, hydrologické údaje, výsledky vrtání atd.), včetně již existujících, týkající se návrhu průplavu a jeho napájení byly předány k vypracování pověřeným institucím.
4. O údržbě a provozu průplavu jakož i o výši poplatků budou k danému času uzavřené dohody s cílem co možná největší úlevy dopravy. Německá říše a Československo oboustranně slibují rovnoměrné zajištění své plavby.
5. Německá říše souhlasí s pozdějším připojením plavebního průplavu na Labe a je odhodlaná ke stavbě odpovídající části na německém území. Další připojení jiných průplavů na průplav Odra-Dunaj tohoto času není naplánována. V případě pozdější takové potřeby je nutná deklarace souhlasu obou stran. Mají-li třetí strany zájem o připojení nebo překládku, musí být jednání vedena v oboustranném souhlasu.

Berlín, dne 19. listopadu 1938

Za německou vládu:

Karl Ritter

Za československou vládu:

gen. Husárek

Gährt

---

## Prohlášení

V návaznosti na Protokol o stavbě průplavu Odra-Dunaj ze dne 12. listopadu/5. prosince r. 1941 se Německá říše (Úřad říšských vodních cest) zavazuje k tomu, aby zaplatila za dodatečné náklady, které vzniknou na území Protektorátu při stavbě plavebních komor a lodních zdvihadel ve větších rozměrech než bylo plánováno v původních plánech.

Berlín, dne 16. prosince 1941  
Generální inspektor pro vodu a energii  
oddělení říšské vodní cesty  
v zastoupení  
Dr. Gährs

MINISTERSTVO VEŘEJNÝCH PRACÍ		
REFERENT :	ODD.:	OZNAČENÍ :
O.r. Křezler	VII/2	
Č 5/1 - VII/2 ai 1941		
VĚC: Referentský návrh vládního usuzení o stavbě Odero-dunajsko-labského průplavu. Celkový náklad na průplav. Financování. Úhrada víceúčelů.		

Podle dohodnutých plánů Německou říší o stavbě Odero-dunajského průplavu mezi Německou říší přispějí na úhradu výjimečných nákladů vyžadujících tím, že podle požadavků Německé říše budou některé průplavní objekty [t. j. přelomové, zdvihací atd.] zřízeny o větší kapacitě, než by byly podle původního projektu Pruského Břeh a Morava. Tento příspěvek by přinesl do prospěchu Pruského Břeh a Morava.

Stížnost ze dne 6. XII. 1940, č. j. 149/29 - VII/2 ai 1940, jímž požádalo ministerstvo veřejných prací zvláště souhlas se zřízením stavby, zejména mezi Německou říší a vládnou Pruského Břeh a Morava o stavbě Odero-dunajského průplavu, zřídit jím, aby do úmluvy se počítalo také závazek Německé říše o některé víceúčelové objekty požadované Německou říší.

Podle usuzení z rozpisu o poměru přelomů na horní rohu 1939 činí celkový náklad na průplav 3,046.10 mil. Kč, z nichž je obzvláště zvláštní víceúčelové objekty požadované Německou říší v oáze 783.58 mil. Kč.

Procentuálně činí tedy víceúčelové v oáze náklady požadované  $\frac{783.58}{3.046.10} = 25.727\%$ , t. j. víceúčelové činí ca 1/4 celkové náklady na průplav. Tato částka měla by být úhrada Německé říše.

Projektová práce. V Brně, dne 13. ledna 1941  
Po schválení

Výpočet příspěvku Říše na výstavbě Odero-dunajského průplavu 14. ledna 1941

situaci: Československo bylo mocensky donuceno nepřátelským státem realizovat záměr, který měl mít pro rozvoj dopravní infrastruktury v Československu klíčový význam a který byl váhavým postojem politiků stále odsunován. To je jistě i příčinou, že se dnes o protokolu a o faktickém zahájení výstavby průplavu téměř nic neví. Německá Říše se navíc zavázala zaplatit dodatečné náklady, které vzniknou na území Protektorátu při stavbě plavebních komor a lodních výtahů ve větších rozměrech než bylo plánováno v původních plánech, tedy 1/4 ceny průplavu. (viz. str 12 a 13)

Slavnostní první výkop průplavu odero-dunajského byl proveden v „předvečer“ druhé světové války dne 8. prosince 1939 poblíž Kędzierzyna v dnešním Polsku. Zahájené práce však postupovaly kupředu pouze pomalu, protože nebyly ještě vyhotoveny konečné plány trasy průplavu. Avšak projekční práce byly v plném proudu a tak si můžeme dnes udělat představu o tehdejší velkorysém řešení ostravských přístavů. V Ostravě byly plánovány 3 velké přístavy (uhelný přístav, přístav Vítkovických závodů, městský přístav) a 2 překladiště (překladiště minerálních olejů, překladiště dusíkáren a jámy Ignát). Součástí projektu bylo i velké přístavní nádraží. Pro nejmenší z přístavů - městský přístav - se počítalo s překladem 80 000 tun zboží ročně (potraviny 22 000 t, krmiva a hnojiva 5 500 t, jiné obchodní zboží 9 000 t, stavební hmoty 30 000 t, starý materiál 6 000 t, průmyslové suroviny 7 500 t). Jaké byly plánované překlady v ostatních přístavech v Ostravě bohužel v tuto chvíli nevíme, ale vzhledem k jejich velikosti se dají odhadovat až na miliony tun zboží ročně.

Je zajímavé, že i v té době, kdy se zdála výstavba průplavu otázkou několika let, proti vodní dopravě protestovala železnice s obavami o ztrátu převozu zboží. V připomínkovém řízení k tomu uvedl Ing. Josef Bartovský toto: „Pokud jde o eventuelní námitku, že doprava na průplavu bude soutěžiti se železnicí, nutno poznamenati, že pro dopravu určitých druhů zboží na delší vzdálenosti hodí se lépe doprava lodní než železniční. Ze železnice přejde na Odero-dunajský průplav zvláště doprava hromadného zboží. Železniční provoz na trati Oderberg (Bohumín)-Přerov-Lundenburg (Břeclav) bude nutno přizpůsobiti novým poměrům. Z vnitrozemské dopravy přejde na průplav jen menší množství zboží, pro lodní dopravu zvláště způsobilé. Úbytek dopravy na železnici bude částečně nahrazen novým zbožím, které získá železnice z přístavů na Odero-dunajském průplavu a dále očekávaným zvýšením dopravy vůbec následkem hospodářského rozvoje, s kterým možno v budoucnu počítati.“

Práce započaly i na opačném konci vodní cesty u Vídně, kde bylo vyhloubeno koryto v délce 6 km, které dnes slouží k rekreačním účelům. V této lokalitě byl dokonce v předstihu vybudován přístav Lobau. Dokončení alespoň větší ucelené části propojení však zabránila válka. V roce 1942 byly zastaveny téměř všechny větší vodohospodářské stavby a byly realizovány jen stavby a udržovací práce sledující ochranu plavby na splavných tocích a důležité veřejné zájmy. V roce 1943 byly nakonec zastaveny i geologické průzkumy a geodetické i projektové práce.

I když se po válce pokračovalo v přípravných pracích na průplavu, tak byla veškerá činnost zpomalena opravou válečných škod. Podle zprávy Ředitelství pro stavbu vodních cest z 15. října 1945 se v „pětiletí 1946 - 1950 předpokládá započítí říčních úprav jako prací předběžných v roce 1947. Se stavebními pracemi na průplavu nebude pravděpodobně započato před rokem 1950.“

V pracích se nadále pokračovalo až do 26. 8. 1952, kdy vláda ČSR vydala tajné usnesení č. 206 kterým rozhodla

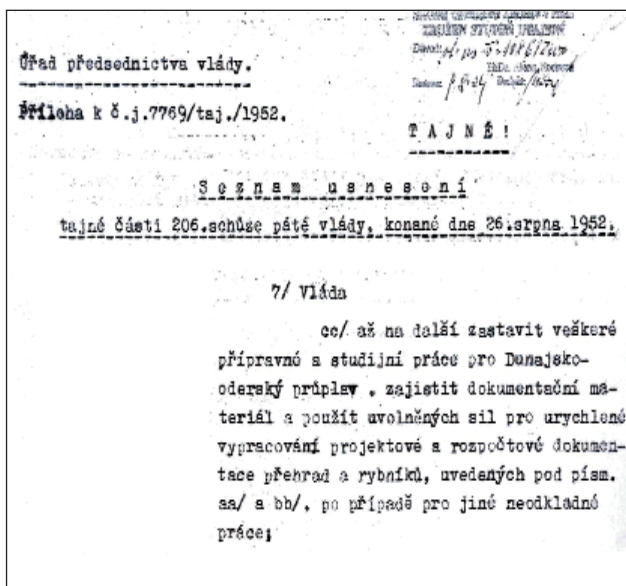


Mapa trasy průplavu Odra-Dunaj v oblasti Ostravy - 1941



Plán uhelného přístavu v Ostravě - 1941

o zastavení veškerých přípravných a studijních prací na Dunajsko-oderském průplavu. Trasa průplavu však měla být chráněna tak, aby „budoucí výstavba tohoto průplavu nebyla ztížena, případně znemožněna“.

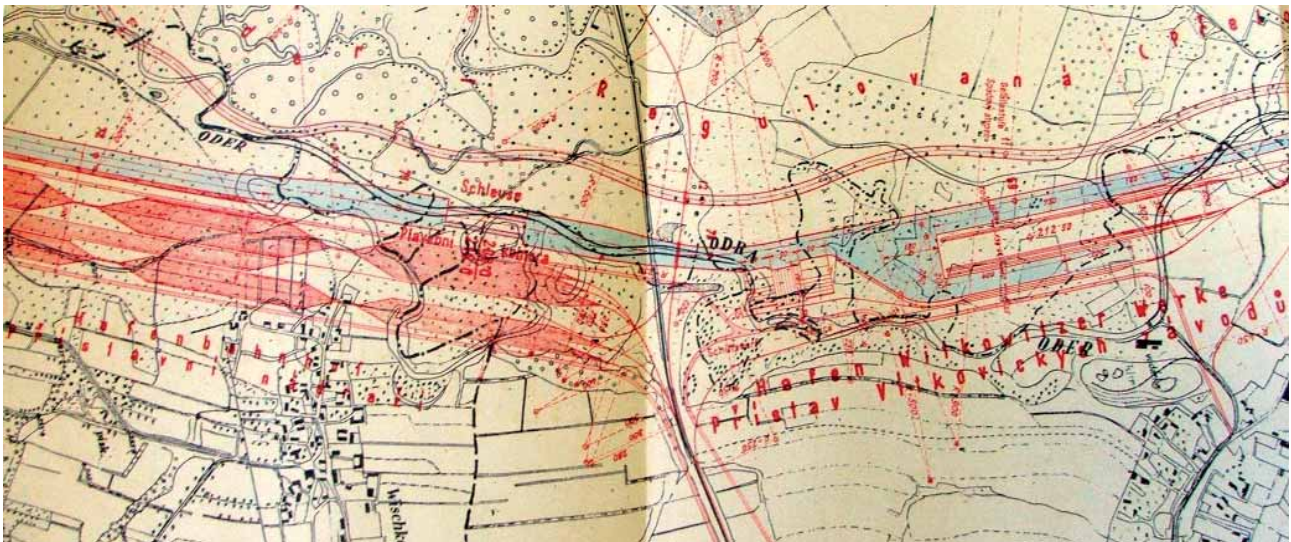


Usnesení vlády ČSR č. 206 ze dne 26. 8. 1952 o zastavení prací na průplavu Dunajsko-oderském

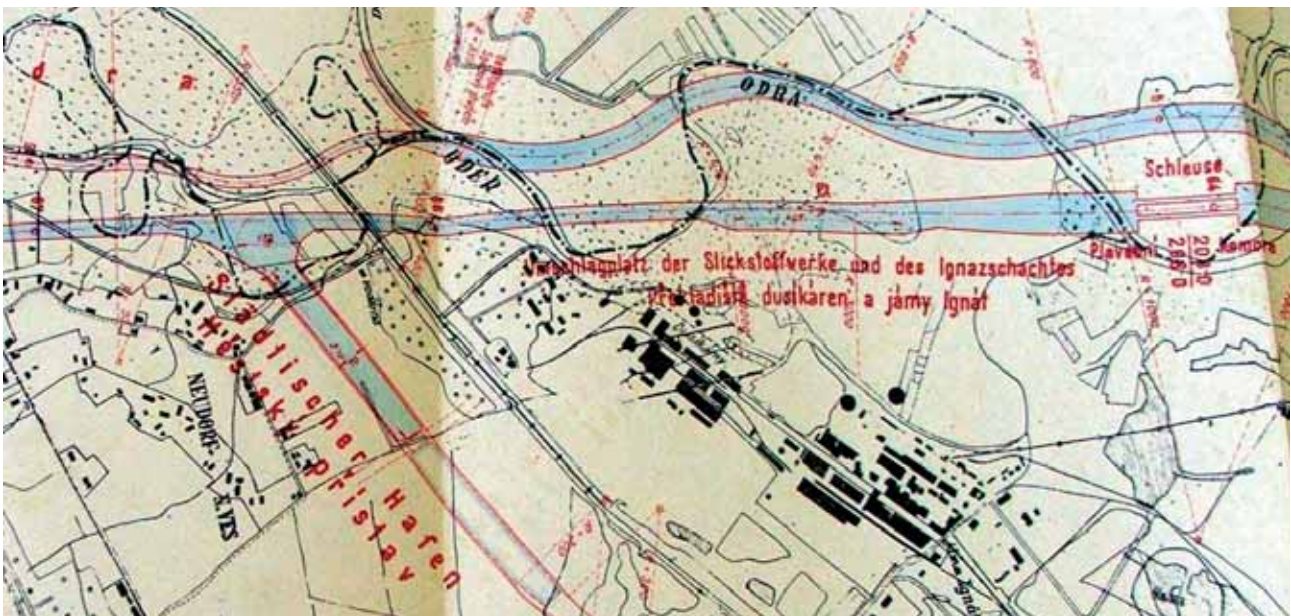
Teprve v atmosféře blížícího se „pražského jara“ se ledy, svírající jakékoliv vážnější snahy o obnovu alespoň studijních prací, nepatrně pohnuly. Hydroprojekt Praha zpracoval na základě vládního usnesení č. 222/1966 a na objednávku Ředitelství vodních toků Praha studii „Průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe – generální řešení 1968“. Začátkem roku 1968 se tématu průplavu D-O-L věnovala konference za předsednictví ministra Josefa Smrkovského. Po příchodu „bratrských“ armád a následně normalizaci se o ní nesmělo hovořit, což mělo i za následek zrušení mezinárodní konference DOL-72. Osud generálního řešení byl nakonec poznamenán obdobím „reálného socialismu“. V této atmosféře bylo přijato vládní usnesení č. 169/1971, které ukládalo příslušným veřejnoprávním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu definovanou generálním řešením tak, aby nekoordinovanou investiční činností v zájmovém území nebyla znemožněna nebo neúměrně prodražena jeho realizace.

Pod hlavičkou Českého svazu vědeckotechnických společností proběhly v Ostravě ve dnech 24 - 27. 6. 1974 Desáté Plavební dny. Byla znovuotevřena problematika výstavby průplavu, jeho využití a dopad na celý průmyslový region. Problémy s přetížeností železniční sítě, přepravou velkých a těžkých kusů (komponenty pro jadernou energetiku, části investičních celků, díly pro stavbu lodí apod.), přesahující svými rozměry drážní profil a vahou únosnost silničních mostů, jasně dokázaly potřebnost této dopravní cesty. Zájem o dopravu válcovaného materiálu, chemikálií,





Plán přístavu Vítkovických závodů a přístavního nádraží v Ostravě - 1941



Plán městského přístavu v Ostravě - 1941

uhlí, koksu, nákladních automobilů apod. byl i ze strany ostatních velkých podniků. Také na polské straně byl zájem o splavnění řeky Odry v úseku Kozlí – Ostrava především z továrny RAFAKO (Raciborska Fabryka Kottów) v Ratiboři.

Na řece Odře u osady Kopytov (na 25,5 km), byla z larsenek vybudována 40 m dlouhá nákladová hrana provizorního přístavu Bohumín.

První plavba s materiálem (50 tun trubek pro NDR) se uskutečnila 5. 4. 1975. Další asi o týden později (56 tun trubek pro NDR). Plavby byly realizovány prostřednictvím polské plavební společnosti Żegluga na Odře, za zvýšených, téměř povodňových stavů na jinak nesplavné řece. Poláci na tyto akce používali remorkér Loš 01<sup>1)</sup>, vodomet KC100<sup>2)</sup> a nákladní čluny o nosnosti 150 tun. Devátá a desátá plavba s válcovaným materiálem po 80 tun pro Finsko byly vypraveny 4. a 6. dubna 1976. Úhelníky a pásková ocel z produkce Vítkovických železáren Klementa Gottwalda (VŽKG), Nové hutí Klementa Gottwalda (NHKG) a Železáren a drátoven Bohumín. Uskutečnily se také propagační plavby s nákladními vozy TATRA. Ve dnech 4. a 5. října 1981 byly vypraveny dva čluny po 62tun s ocelovými trubkami pro to-

várnu na výrobu zemědělských strojů v Plocku. V Kozlí byly trubky přeloženy do větších člunů. Propagačních plaveb s materiálem bylo vypraveno celkem 17.

V srpnu 1975 byl vypracován „Investiční záměr na plavební zpřístupnění přístavu VÍTKOVICE pro lodě 600 tun“. Jednalo se o regulaci řeky od soutoku s Olší po přístav v Ostravě-Přívoze. V Domě kultury VŽKG proběhla 8. a 9. června 1976 konference o dopravě těžkých a rozměrných nákladů vodní a silniční dopravou.

30. 6. 1976 se uskutečnila jednání s polskými partnery o rekonstrukci Ratibořského prahu<sup>3)</sup>, který je překážkou pro plavbu. Je požadována jeho úprava tak, aby mohly proplout lodi o nosnosti 500 tun. VÍTKOVICE slíbily vyrobit vrata pro plavební komoru. Dalším limitujícím faktorem pro velikost plavidel je plavební komora v Kozlí o rozměrech 5,34 x 41,9m.

Dne 1.12.1976 byla spuštěna na Odru osobní loď Vítkovice 2<sup>4)</sup>. Původním záměrem bylo používat tuto loď jako průzkumné plavidlo. Jak se později ukázalo na řeku Odru byla naprosto nevhodná.



Celníci při odbavování nákladu v přístavu Bohumín 26. 9. 1978

Byl zřízen provoz VÍTKOVICE 750 letecká a vodní doprava (oběžník č. 12/1977 ze dne 1.8.1977). V prvním patře závodního hotelu VÍTKOVICE, nad vstupem do tělocvičny, byly kanceláře s dispečinkem letecké a vodní dopavy. Vstup do čtyř rekonstruovaných místností byl ze strany jídelny Lesík. Úsek vodní dopavy měl čtyři pracovníky. Vodní doprava VÍTKOVIC vlastnila dvě lodě. První byla již zmíněná osobní loď Vítkovice 2 a dále byl zakoupen osvědčený vodomet KC100, který dostal jméno Bobra. Loď byla dodatečně vybavena echografem<sup>5)</sup>. Pomocí této lodi se dalo plout po Odře za zvýšených vodních stavů. Kromě plaveb na hraničním úseku řeky a několika cest do Kozlů se uskutečnila i plavba po řece Ostravici (24. 7. 1980). Těto plavby pod Sýkorovým mostem, kolem výstaviště Černá louka, rudištěm až k jezu pod ulicí Rudnou se zúčastnil i kameraman ČST. Loď Bobra s posádkou (kapitán a strojník) byla také přítomna u prvních snah o otevření řeky Moravy pro rekreační plavbu - rekreační středisko Pahrbek u Napajedel 25. 7. 1984.

Pomocí buldozeru byly v hraničním úseku řeky Odry (mezi provizorním přístavem Bohumín a soutokem s řekou Olší) za nízkého stavu vody provedeny prohrádky brodů a šterkových lavic. Řeka si však žije svým vlastním životem a po stoupnutí hladiny vody se vše vrátilo do původního stavu.

Dne 17.5.1982 VÍTKOVICE zadaly vypracování studie „Splavnění Odry do Ostravy – 1.etapa“.

V průběhu září, října a listopadu 1982 se loď OSTRAVA s posádkou (kapitán a strojník) zúčastnila plavby po evropských vodních cestách. Byl natočen krátký film s touto tematikou. Reportáž z cesty je uveřejněna v Jiskře dne 5. 1. 1983.

Byla ustanovena smíšená „Československo - polská komise“ pověřenců a později i projektantů, zabývající se možnostmi co nejrychlejšího splavnění řeky Odry z Ostravy do koncového přístavu v Kozlů. Z dostupných materiálů je zřejmé, že polská strana byla ochotna financovat a realizovat úpravy Odry na svém území až po soutok s Olší. Délka úseku Odry z Ostravy do Kozlů je asi 74 km.

V roce 1987 byla pro NHKG zpracována studie „Racionální napojení ostravského hutního průmyslu na vnitrozemskou vodní dopravu“. K uskutečnění těchto myšlenek však chyběla politická vůle.

Pracovníci z úseku vodní dopavy začali postupně odcházet. Lodě byly rozprodány a úsek vodní dopavy přechodem na podnikatelskou jednotku 750 ke dni 1. 8. 1991 zanikl. Jako němý svědek těchto událostí je dodnes na břehu Odry opuštěná nákladová hrana provizorního přístavu Bohumín. Prováděné úpravy břehů jsou pouze protipovodňového charakteru a řeka si nerušeně plyne dál.

Vysvětlivky:

<sup>1</sup> **Loš 01** - jednomotorový tlačný remorkér polské výroby s malým ponorem (0,64 m).

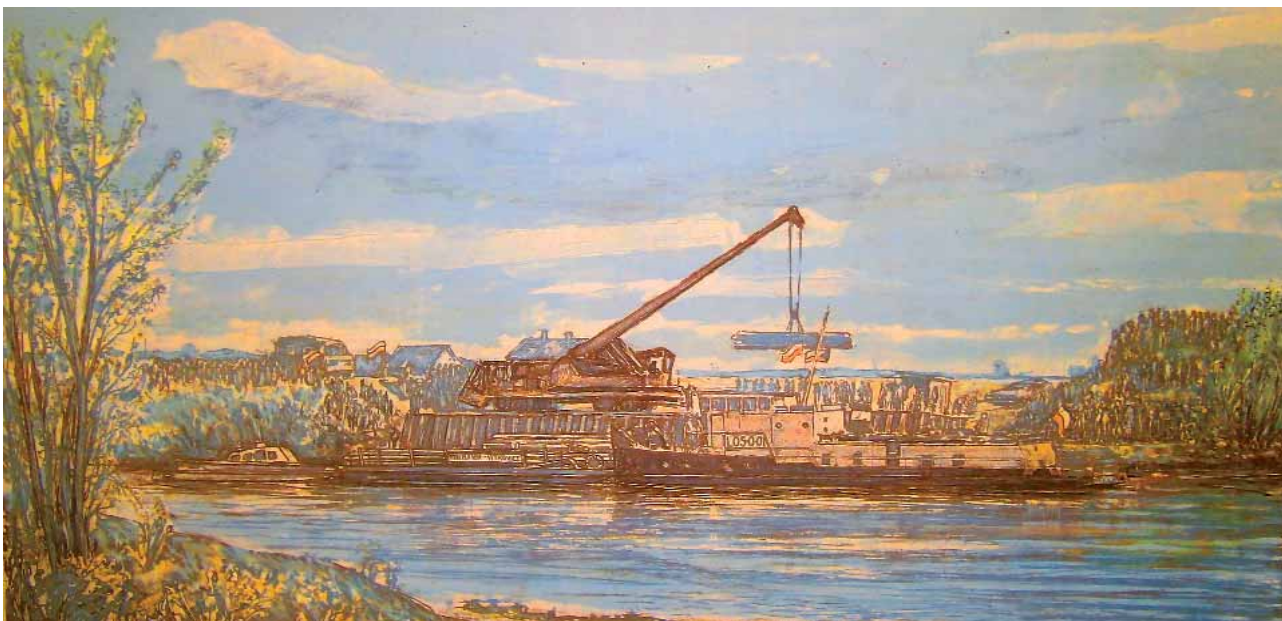
<sup>2</sup> **Vodomet KC100** – loď ruské výroby, konstruována speciálně pro provoz na nesplavných vodních tocích. Měla malý ponor 40 cm s reaktivním vodometným pohonem. Loď se dala použít jako malý vlečný remorkér.

<sup>3</sup> **Ratibořský práh** - slouží jako protipovodňová ochrana města Ratiboře. Spolu s Ulga kanálem (vybudován 21. 8. 1934 až 18. 12. 1942, v době výstavby byl plánován jako součást Odersko-dunajského průplavu) reguluje množství vody tekoucí starým korytem Odry přes město.

<sup>4</sup> **Vítkovice 2** - dřevěná jachta asi pro šest osob. Vyrobená v NDR, typ Adria. Později přejmenována na OSTRAVA. Loď měla zabudovaný čtyřválcový naftový motor Penta Volvo, výkon 100 koní. Po zrušení vodní dopavy byla loď prodána potápěčskému klubu, který jí chtěl používat jako plovoucí základnu při svých aktivitách.

<sup>5</sup> **Echograf** - ultrazvukový přístroj na zapisování hloubky vody pod lodí.

Zdroj: archiv Vítkovice, Jiskra – podnikový časopis



Malba zobrazující první slavnostní plavbu z přístavu Bohumín ze dne 5.4.1975, kterou generální ředitel Vítkovic s.p. Ing. Rudolf Peška osobně daroval některým účastníkům této přepravy

### První vlna snahy o vybudování průplavu D-O-L.

Na základě zákona (Říšský vodocestný zákon 11. 6. 1901) byla postavena přehrada Bystřička na Vsetínsku (jako retenční nádrž stavěná v letech 1902-1912). Další práce byly zastaveny rozpadem Rakouska – Uherska a první světovou válkou.

### Druhá vlna snahy o vybudování průplavu D-O-L.

Dne 20.12.1938 zasedala smíšená Německo-československá komise a obnovila debatu nad stavbou Odersko-dunajského průplavu. Plodem těchto debat bylo rozhodnutí o jeho vybudování. Se stavbou průplavu se započalo dne 8. 12. 1939 poblíž Blachowni Śląskiej (Gliwický kanál, Kędzierzyn-Koźle, Polsko).

V Rakousku byl naplánován (1943) a částečně realizován 40km dlouhý plavební kanál z Vídně-Lobau až k vesnici Angern na řece Moravě. Čtyři budované úseky jsou nazvané DOK I – IV a dnes některé z nich slouží ke koupání a k chovu ryb.

Na řece Odře pod Ostravou byl vybudován v druhé polovině třicátých let Koblovský jez. Měl vytvářet plavební zdřz až do prostoru nad soutok s řekou Ostravicí.

Koblovský jez byl zlikvidován někdy v 70. letech minulého století poté, co byl vlivem poddolování deformován tak, že tvořil překážku odtoku vody za povodní.

Začínající druhá světová válka všechny práce ukončila.

V období mezi léty 1964 a 1970 vláda PLR využila část starých plánů a dokončila (25. 6. 1970) rameno Gliwického kanálu. Vybudovaný kanál je 5,6 kilometrů dlouhý, jmenuje se Kędzierzyński a plní roli spojovacího článku mezi dusíkárnou Zakłady Azotowe v Kędzierzynie-Koźlu a řekou Odrou. Kanál je vybudovaný jako jednolodní (1. etapa), zakončený průmyslovým přístavem určeným k nakládce průmyslových hnojiv, vykládce vápence a jiného zboží.

### Zajímavost nakonec:

Při hledání v archivu byl nalezen i tento krátký článek: 1. 8. 1984 byl spuštěn na řeku Odru vor pojmenovaný Kon-Tiki. Vor z jednoho kmene lípového dřeva délky 5m, šířky 1,6m a váhy 180 kg. Bývalý, sedmdesátiletý kapitán ČSPLO František Rychnovský se svým vnukem se chystali plout samotíží po řece až do Štětína. Trasu dlouhou 700km chtěli zvládnout za 14 dnů. Předtím už se plavili na stejném voru po Labi až do Hamburku. Pracovníci vodní dopravy VÍTKO-VIC jim pomáhali s vložení voru na vodu a vyřizováním potřebných dokladů.



Propagační plavba s nákladními auty Tatra - rok 1975



Lod Bobra pod Sýkorovým mostem při zkušební plavbě na Ostravicí 24. 7. 1980

# Překlad nejtěžších kusů v historii přístavu Lovosice

**Zdeněk Štol** - vedoucí obchodního úseku Česko-saské přístavy s.r.o.

Přístav Lovosice je známý jako specializované překladiště těžkých a nadrozměrných kusů jako jsou generátory, turbíny, investiční celky a součásti strojních zařízení. V letošním roce jsme zaznamenali zvýšený zájem o překlad těžkých kusů, a to v relaci export i import.

Největší zakázkou byla ta od společnosti Voss International Ostrava, která je pobočkou společnosti Voss Dortmund GmbH realizující celkovou přepravu generátorů a turbín z Hamburku do Počerad, kdy překročilo náběžní hranu přístavu Lovosice 14. září 2011 hned 5 mimořádně těžkých kusů. Jednalo se o 2 generátory, 2 plynové turbíny a 1 parní kotel, s hmotnostmi od 300 do 320 tun.

Těchto 5 investičních celků bylo naloženo v přístavu Hamburk do 4 nákladních lodí (české remorkéry s českou posádkou

a s polskými vanami) rejdařské společnosti Deutsche Binnenreederei AG a bylo přepraveno po Labi do lovosického přístavu společnosti Česko-saské přístavy s.r.o. Díky dobrému vodnímu stavu řeky Labe dopluly všechny lodě do Lovosic včas. Zde byla celá zásilka vyložena z plavidel speciálním těžkým jeřábem společnosti Hutní montáže a.s. a následně přeložena na vícenápravová silniční vozidla určená k přepravě mimořádně těžkých zásilek. Jednotlivé kusy byly následně v předem stanoveném časovém harmonogramu přepravovány do Počerad, kde budou použity při výstavbě elektrárny společnosti ČEZ.

Na této zakázce se ukazuje nezastupitelnost lodní dopravy, kdy takto těžké kusy jsou po silnici na větší vzdálenost téměř nepřepavitelné.

Typ zboží	rozměry	hmotnost
2 generátory	12,70 x 4,60 x 4,20 m	á 318 t
2 plynové turbíny	10,93 x 5,20 x 4,86 m	á 306,6 t
1 parní kotel	13,02 x 4,59 x 4,20 m	320 t



## Revitalizace řeky Ostravice

**Andrea Vojkovská** - Magistrát města Ostrava

V Ostravě byla zahájena stavba několika objektů na březích řeky Ostravice v centru města Ostravy. Je součástí projektu statutárního města Ostravy „Revitalizace řeky Ostravice“ a navazuje na ostatní stavby tohoto projektu. Stavba bude spolufinancována z prostředků EU prostřednictvím ROP Moravskoslezsko.

Celkové náklady dosáhnou 20 757 401 Kč bez DPH. Stavět se začalo 11. července a hotovo by mělo být do února 2013, s tím, že zhotovitel a statutární město Ostrava budou dělat vše pro to, aby byla stavba hotová na podzim roku 2012.

Dle Zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě v novelizovaném znění je vodní tok Ostravice pod ústím Lučiny dopravně významnou využitelnou vodní cestou (v Ostravě je to dále vodní tok Odry od Polanky nad Odrou po státní hranici s Polskem).

### Co na řece vznikne?

Necelých sto metrů pod soutokem Ostravice s Lučinou po proudu řeky vyroste **Vodácký přístav**. Je navržen pro umožnění přístupu k řece pro vodáckou veřejnost a nacházet se bude na pravém břehu toku Ostravice, navazuje přístupovým chodníkem (samostatná stavba v rámci „Cyklostezek“) na objekt loděnice. Přístup k přístavišti bude navazovat na cyklostezku a na stávající vozidlovou komunikaci vedoucí v bermě (*berma je úzká terasovitá plošina, probíhající podél hráze, valu nebo jiného opevnění a někdy užívaná také jako cesta*), po které bude umožněn přístup a manipulace s loděmi u přístaviště. Záliv přístaviště a pevné molo budou tvořeny z drátokamenných košů a maticí – gabionů. Přístav navazuje i na samostatný investiční záměr Vodáckého spolku Campanula - vybudování „Sportovního a zábavní



Mapa projektu Revitalizace řeky Ostravice



Loděnice s výletní restaurací na břehu řeky Ostravice



Letecký pohled na řeku Ostravici v Ostravě

cíle na soutoku Ostravice a Lučiny“ (loděnice s výletní restaurací), který je rovněž zahrnut do „Integrovaného plánu rozvoje Města“.

Na Ostravici dále najdeme tzv. **Horní a Dolní stupeň**. Účelem těchto staveb je vzdutí hladiny jezy a tím nastavení podmínek budoucím rekreačním aktivitám a odpočinku oby-

vatel a návštěvníků města Ostravy. Břehy kolem stupňů budou upraveny pro pohyb a rekreaci občanů kamennou dlažbou a dřevěnými platy a doplněny vhodnými vegetačními úpravami. Přístupy k jezům budou umožněny novými, případně rekonstruovanými schůdky do bermy, řešenými v rámci stavby „Cyklostezky“.

**Horní stupeň** je umístěn cca 170 m nad mostem M. Sýkory (proti proudu řeky) a je navržen jako železobetonová konstrukce tvaru Jamborova prahu. Výška koruny stupně je navržena 0,80 m nad úrovní dna s délkou přelivné hrany 17,15m.

**Spodní stupeň** je umístěn cca 165 m pod lávkou na Kamenec (po proudu řeky) a je navržen jako železobetonová konstrukce tvaru Jamborova prahu. Výška koruny stupně je navržena na kótě 0,70 m nad úrovní dna, s délkou přelivné hrany 20,20m.

Oba stupně jsou doplněny pro možnost migrace menších vodních živočichů rybím přechodem.

Chybět nebudou ani tři **sluníční plochy – vodácké zastávky**. Jsou navrženy mezi spodním stupněm (pod lávkou na Kamenec) a pěší lávkou u památníku rudoarmějců, z toho 2 na levém břehu - to znamená v přímé vazbě na Komenského sady a 1 na pravém (slezském) břehu v sousedství sídliště na Kamenci. Tyto plochy budou sloužit zároveň i jako zastávky pro vodáky. Hlavním prvkem této plochy bude plato celkových rozměrů 5 x 25 metrů z bezúdržbových voděodolných desek na bázi dřeva a PVC. Ve směru od řeky je vstup na plato proveden kamennými stupni nasazenými na stávající upravené kamenné patce, jejíž spodní část zůstane zachována. Ve vrchním stupni budou zakotvena pacholata pro ukotvení lodí. Stavbu zhotoví firma EUROVIA CS, a.s.

Zdroje obrázků: Architektonická kancelář ARKOS s.r.o.

# Výstavba nového lodního zdvihadla Niederfinow je ve své polovině

Thomas Menzel - předseda Ředitelství vodních cest a plavby Východ SRN



Letecký pohled na starý (vlevo) a výstavbu nového lodního zdvihadla Niederfinow - 7. 5. 2011

V roce 2007 bylo stávající lodní zdvihadlo Niederfinow, na klíčovém místě lodního spojení mezi Berlínem, Braniborskem a Štětínským regionem v Polsku, uznáno Spolkovou komorou inženýrů jako „historický symbol umění inženýringu v Německu“. Tato fascinující struktura zaznamenala pouze 71 dní nepravidelné odstávky provozu od svého uvedení do provozu v roce 1934 a je tedy ztělesněním spolehlivosti. Nicméně, po 75 letech provozu se množí známky jeho opotřebení a stárnutí materiálu. Opatření náhradních dílů odpovídajících roku 1934 pro pohon a bezpečnostní systémy je často možné pouze za značných výdajů. Začínají po desetiletích práce křehnout nosné konstrukce. Moderní typy nákladních lodí se již nevejdou do vany starého lodního zdvihadla (délka 85 m, šířka 12 m, plavební hloubka 2,5 m), což vytváří významné úzké místo (bottleneck) v transevropské síti vnitrozemských vodních cest.

Je tedy nejvyšší čas pro novou generaci konstrukce – nové lodní zdvihadlo Niederfinow. To bude splňovat parametry V. třídy evropských vodních cest a bude také v sou-

ladu s evropskými standardy, které jsou v platnosti již více než 30 let. V budoucnu budou moci nového lodního zdvihadla Niederfinow využít velké motorové lodě s nákladem až 104 kontejnerů TEU. Nová stavba vytvoří nejen podmínky pro zachování funkčnosti vodní cesty Havola-Odra, která spojuje aglomerace Berlín a Štětín, ale také vytvoří ekonomické podmínky pro přesun nákladní dopravy na druh dopravy, který je šetrný k životnímu prostředí. Úspěšné přemístění průmyslových a obchodních zón podél vodní cesty Havola-Odra je dalším působivým důkazem toho jak velkou roli hraje kvalitní vodní spojení na vytvoření pracovních míst v regionu.

Výsledkem procesu plánování v průběhu několika let mezi inženýry, architekty, projektanty krajiny a zeleně je nový monument v Niederfinowu. Pozoruhodné je, že bylo opět rozhodnuto o typu lodního zdvihadla, který z velké části odpovídá tomu původnímu. Původní typ pohonu a bezpečnostní koncepce jsou dnes stále platné a jsou znovu využívány, avšak s moderními prvky. Po uvedení nového lodního zdvihadla do provozu bude možné v Niederfinowu navštívit čtyři generace zdvihačích zařízení – jez Liepe s plavební komorou na vodní cestě Finow (v provozu od roku 1743), starý řetězec plavebních komor (v provozu 1914 až 1972), původní lodní zdvihadlo Niederfinow (v provozu od roku 1934) a nové lodní zdvihadlo Niederfinow (plánované uvedení do provozu 2014).

V létě roku 2008 začaly stavební práce na novém lodním zdvihadle Niederfinow. Samotná stavba bude mít impozantní rozměry, lodní výtah bude 130 metrů dlouhý a 60 metrů vysoký. Umožní překonat spád 36 metrů plavidlům do délky 115 m a šířky 11,45 m o tonáži až 6000 tun. Na stavbu bude použito 70 000 metrů krychlových betonu a 6000 tun ocelových konstrukcí. Samotný žlab o rozměrech 115 x 12,5 x 4 m bude vážit naplněný vodou 9000 tun. 4 motory pohonného systému budou pohybovat včetně protizávaží 18 000 tunami a jejich výkon bude 1280 kW. Celková cena stavby je 285 milionů EUR (7 miliard Kč). Po dokončení se zařadí mezi největší evropská lodní zdvihadla.

Původní lodní zdvihadlo bude zpočátku i nadále v provozu a to tak dlouho, jak to bude ekonomicky odůvodněné. Nadále budou pracovat vedle sebe obě zdvihadla. Staré bude sloužit k přepravě menších člunů a sportovních lodí, aby odlehčil provozu během dopravních špiček a zmínil případné problémy při spuštění nového zdvihadla. Poté bude uzavřeno a bude zachováno jako vynikající monument technologie, aby názorně dokumentoval další epochu v dějinách technologie v Niederfinowu.

Za 75 let provozu bylo vyzdviženo starým lodním zdvihadlem 765 500 lodí (k prosinci 2008). Množství přepraveného zboží za tu dobu činí 160 milionů tun. Nové lodní zdvihadlo je určeno pro přepravu 4 400 000 tun zboží ročně. Jeho uvedení do provozu vytvoří základ pro zvyšování množství dopravy šetrné k životnímu prostředí.

Staré lodní zdvihadlo je velkou turistickou atrakcí Braniborska, každý rok jej navštíví na 150 tisíc návštěvníků, kteří obdivují tento inženýrský skvost. Předpokládá se že po dokončení druhého lodního zdvihadla toto místo navštíví až 300 tisíc návštěvníků a proto bylo u starého lodního zdvihadla vybudováno nové informační centrum a turistické zázemí, kde můžete shlédnout modely a plány nového

zdvihadla. Pro nové lodní zdvihadlo je navržen unikátní prohlídkový okruh, kdy si jej nebudou návštěvníci prohlížet vně z ochozů, ale budou uvnitř budovy tak, aby získali co nejlepší zážitek.

Tato stavba je další z řady projektů při modernizaci německých vodních cest. Investice se soustřeďují na výměnu mostů

a rozšiřování/prohlubování vodních cest, čímž má být zajištěna ekonomická výhodnost lodní kontejnerové dopravy mezi oblastí Berlína a nedalekým Baltským mořem a přístavy na Odře.

Především pro oderskou vodní cestu mají tyto stavby na německém území velký význam, protože po jejich dokončení budou moci na Odru doplout moderní říční lodě ze západu.



Vizualizace obou lodních zdvihadel z ptáčí perspektivy (horní obr.)

Vizualizace nového lodního zdvihadla vedle původního z dolní rejdy (dolní obr.)



# Celostátní konference s mezinárodní účastí

## 26. Plavební dny

**Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.** - předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Ve dnech 13. - 15. září 2011 se v Ústí nad Labem konala celostátní konference s mezinárodní účastí 26. Plavební dny 2011. Konference se konala pod patronací ministrů dopravy, zemědělství a místního rozvoje. Tato tradiční konference plavebních a vodocestných odborníků z České republiky, Slovenské republiky, Polské republiky a Spolkové republiky Německo, v pořadí již dvacátá šestá, se od předcházejících vyznačovala několika významnými skutečnostmi.

Na konferenci vystoupili čelní představitelé resortů, které nad ní převzaly záštitu. Jednalo se o náměstka ministra dopravy Ing. Ivo Tomana, náměstka ministra zemědělství Ing. Aleše Kendíka a ředitele odboru rozvoje a strategie regionální politiky Ministerstva pro místní rozvoj České republiky RNDr. Josefa Postráneckého. Tito pánové na konferenci vystoupili s projevem, který nebyl jen pozdravného charakteru, ale i věcným příspěvkem k náplni konference.

Konferenci pozdravil jménem úřadujícího primátora zemského hlavního města Drážďany Spolkové republiky Německo Dr. Christian Korndörfer a jeho velmi závázný projev, který jednoznačně podporuje labskou vodní cestu a vodní dopravu na ní z pozice zemského hlavního města, je dále uveden.

Na konferenci bylo přítomno 165 účastníků, což v této současné hospodářské situaci svědčí o jejím významu.

O konferenci 26. Plavební dny 2011 bude vydána závěrečná zpráva s kterou bude seznámena odborná veřejnost a tak na stránkách tohoto časopisu uvádíme pouze její závěry a již výše uvedený projev představitele saského hlavního města Drážďany.

### Závěry konference s mezinárodní účastí 26. Plavební dny 2011

Ve dnech 13. - 15. 9. 2011 se v Ústí nad Labem konaly 26. Plavební dny, organizované Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresom, pod organizační patronací Povodí Labe, státní podnik, a za úzké spolupráce dalších organizací z České republiky.

Plavební dny se konaly pod záštitou ministra dopravy, ministra zemědělství a ministra pro místní rozvoj.

Na konferenci bylo přítomno 165 účastníků z oblasti plavby a to jak provozovatelů vodní dopravy, tak i sportovní a rekreační plavby, z oblasti vodního hospodářství, lodního průmyslu a dalších národohospodářských oborů, kterým je vodní doprava blízká. Účastníci konference svou aktivní účastí, případně svou samotnou přítomností přispěli ke zdárnému průběhu této konference. Ze zahraničních účastníků se konference tradičně ve větším počtu zúčastnili naši přátelé ze Slovenska, dále z Polska a Německa.

Konference byla zaměřena na tyto tématické okruhy:

Využití vodní dopravy v rámci kombinované dopravy, přepravy kontejnerů a tekutých (plynných) produktů.

Labská a vltavská vodní cesta jako rovnocenný partner železnici a silnici.

Propojení středoevropského systému vodních cest v Evropě na území České republiky a Slovenské republiky prostřednictvím vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Rekreační a sportovní plavba a její vazba na cyklistickou integrovanou dopravu.

Integrace osobní vodní dopravy do systému MHD.

Jednání konference bylo doplněno prohlídkou vodního díla Střekov a plavbou lodí Porta Bohemica 1 na úseku labské vodní cesty Střekov – Hřensko.

K jednání byl připraven sborník obsahující 35 příspěvků, rozdělených do pěti výše uvedených tématických okruhů. Na vlastním jednání vystoupilo 21 odborníků s příspěvkem zejména z oblastí projektování vodních cest, hydrotechnického výzkumu vodních děl, rekreační plavby, přístavů a to jak na území České republiky, tak i na území Slovenské republiky a Německa.

Po přednesení základních příspěvků a příspěvků z diskuse, vyplývajících z referátů obsažených ve sborníku 26. Plavebních dní, byly přijaty tyto závěry:

Podporovat na všech státních i politických úrovních zachování neekologičtějšího dopravního oboru – vodní dopravy, a k tomu vytvářet odpovídající předpoklady jak v řešení provozních problémů tak i v její infrastruktuře.

Při podpoře vodní dopravy v ČR vycházet mj. i ze studie dopravní fakulty a City Planu z roku 2009, podle které je vodní doprava v některých dopravních relacích, např. na námořní přístav Hamburk, v průměru až o 80 % (konkrétně o 1,85 Kč/tkm) levnější než železniční či silniční doprava.

V případě, že se porovnávají náklady na dobudování infrastruktury vodní dopravy, např. výstavba vodních děl Děčín a Přelouč na Labi, je třeba do tohoto zahrnout i zvýšené náklady na přepravu zboží jiným druhem dopravy než vodní po labské vodní cestě směrem na severomořské námořní přístavy.

Podporovat rozvoj rekreační plavby na všech sledovaných vodních cestách včetně prodloužení Baťova kanálu a dořešení propojení mezi ČR a SR. Zaměřit se na dobudování infrastruktury nutné pro sportovní a rekreační plavbu (přístaviště, servisní místa atd.).

Sledovat postupně vzájemné prolínání rekreační plavby s cyklistickou dopravou.

Vytvářet podmínky pro větší zapojení osobní vodní dopravy do městské hromadné dopravy tam, kde jsou k tomu vytvořeny vhodné přírodní podmínky (splavný vodní tok).

Doporučuje se ústředním voleným orgánům i státním orgánům: při dopracovávání Dopravní politiky České republiky i dalších rozvojových plánů infrastruktury všech dopravních oborů vycházet a respektovat Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. 7. 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (přepřelování), průběžně sledovat územní ochranu dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a nepřipustit výstavbu atraktivních, zejména pozemních staveb a tím v budoucnu znemožnit nebo výrazně zdražit realizaci tohoto pro Evropu důležitého spojení,

zabezpečit odpovídající podmínky ve státních rozpočtech



pro pravidelnou údržbu současných i budoucích vodních cest, upozornit příslušné rakouské orgány na negativní účinky realizace projektů vodostavebních úprav Dunaje na východ od Vídně a žádat jejich definitivní zastavení,

v rámci připravované novelizace zákona o vnitrozemské plavbě zohlednit význam rekreační a sportovní plavby i tím, že bude jednoznačně definována, což přispěje k odstranění nejednoznačného výkladu některých ustanovení prováděcích předpisů pro rekreační plavidla.

Doporučuje se, aby výbor Českého plavebního a vodocestného sdružení a výbor Slovenského plavebního kongresu seznámil s těmito závěry vrcholné představitel ministerstev dopravy, zemědělství, pro místní rozvoj a životního prostředí.

Příští 27. Plavební dny se budou konat v září 2013 v Žilině ve Slovenské republice s následným předběžným zaměřením, připraveným Slovenským plavebním kongresom:

Politika SR a ČR pro rozvoj vnitrozemské plavby ve smyslu programu NAIADES, ve výstavbě a rozvoji vodních cest v kontextu mezinárodních dohod, zejména Evropské dohody o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), stav a význam vážské vodní cesty (E 81).

Vnitrozemská plavba v konkurenčním prostředí se silniční a železniční dopravou s ohledem na trvale udržitelný hospodářský rozvoj a nevyhnutelnou ochranu životního prostředí.

Rozvoj kombinované dopravy a kontejnerové dopravy s vyšším podílem vodní dopravy.

Rekreační a sportovní plavba jako důležitá součást systému turismu a služeb cestovního ruchu.

Schváleno všemi účastníky konference v Ústí nad Labem dne 15. září 2011.

### **Pozdravný projev představitel zemského hlavního města Drážďany pana Dr.Christiana Korndörfera při příležitosti konference 26. Plavební dny v Ústí nad Labem ve dnech 13. až 15. září 2011**

Vážený pane předsedo, vážené dámy a pánové, mám velkou radost z toho, že se mohu zúčastnit konference 26. Plavební dny a mohu vás tedy srdečně pozdravit jménem úřadujícího primátora zemského hlavního města Drážďany, pana Hilberta, který přeje vaší konferenci a snahám k zajištění a rozvoji vodní dopravy na Labi mnoho úspěchů.

Město Drážďany si je plně vědomo významu labské vodní cesty pro Českou republiku, ale také pro dosavadní a bu-

doucí rozvoj našeho společného prostoru hospodářství a osídlení. Po katastrofální povodni v srpnu 2002 jsem dostal za úkol vyprojektovat a realizovat pro zemské hlavní město Drážďany moderní, protipovodňový ochranný systém v celém povodí. Tyto práce se mezitím nalézají již ve velmi pokročilém stavu, byla realizována opatření v hodnotě více než 80 milionů Euro. Přitom jsme získali cennou podporu českých expertů, například ze strany VRV Praha, DHI Praha a Povodí Labe. V této době započala také na německé straně diskuse o projektu jednoho nebo dvou plavebních stupňů na Labi v blízkosti státní hranice. Diskuse probíhala od samého začátku kontroverzně. Přímluvci a odpůrci tvrdili leccos, ale ne vždy to bylo podloženo přesvědčivými argumenty. Rozhodli jsme se sami přezkoumat podklady a zjistit a vyhodnotit důsledky jednoho plavebního stupně Děčín pro zemské hlavní město Drážďany. Za tímto účelem jsem se setkal v Roudnici s panem Zídkem a zástupci Ministerstva dopravy České republiky ke studiu projektů. Některé otázky, například k jakosti vody a transportu sedimentů, byly o několik týdnů později zodpovězeny prof. Gabrielem. Poté jsem představil projekt a naše kladné hodnocení příslušnému výboru zastupitelstva Drážďan. Dámy a pánové, členové městského zastupitelstva, po diskuzi k jednotlivým otázkám přijaly pozitivně naši zprávu a potvrdili **jednomyslně** kladné stanovisko zemského hlavního města Drážďany k projektu plavebního stupně Děčín. Toto kladné stanovisko bylo oficiálně použito v procesu posouzení vlivu na životní prostředí.

Zemské hlavní město má existenciální zájem na ekologicky intaktním toku a na fungující labské vodní cestě. Plavební stupeň Děčín je k tomu dobrým kompromisem. Kompromis však nikdy neznamena, že by jedna strana prosadila své zájmy na sto procent. Přejeme si, aby obě strany byly ochotny plně akceptovat tento kompromis. Vidíme skutečně nebezpečí, že takzvaný ekologický konflikt bude využit k tomu, aby omezené veřejné prostředky byly z Labe staženy a z krátkozrakého myšlení efektivita byl po staletí rostlý dopravní systém redukován k bezvýznamnosti. Jsem přesvědčen o tom, že nákladní doprava na Labi se v důsledku stoupajícího nedostatku zdrojů ve střednědobém horizontu opět vrátí ke konkurenceschopnosti, kterou měla před dobou levné ropy a upřednostování silniční dopravy. K tomu nutné investice do přizpůsobení infrastruktury pro budoucnost, která bude významně charakterizována vyššími cenami za energie a pokračující změnou klimatu, musí být realizovány nyní, aby byly včas účinné. Jako zástupce zemského hlavního města Drážďany přeji této konferenci a nám všem při řešení této problematiky mnoho úspěchů.



*Plavbě ze Střekova do Hřenska přálo počasí*





Konferenci zahájil předseda ČPVŠ Pavel Jurásek a předseda Slovenského plavebného kongresu Vladimír Haviar

# 26. PLAVE

13. – 15. září 2011

Konference o plavbě a vodních



Hosty přivítal Jiří Kremsa, technický ředitel Povodí Labe, s.p.



Předsednictvo konference



Pozvaní významní hosté



Účastníci konference



Účastníci konference



Aleš Kendík, náměstek ministra zemědělství pro vodní hospodářství



Ivo Toman, náměstek ministra dopravy

# BNÍ DNY

v Ústí nad Labem  
cestách s mezinárodní účastí



Miloslav Černý, generální ředitel České přístavy



Dr. Christian Korndörfer, předseda místního odboru životního prostředí a zastupující primátora Drážďan



Jindřich Zidek, ředitel závodu Dolní Labe, Povodí Labe, státní podnik



Jiří Blažek, ředitel Ředitelství vodních cest ČR



Jaroslav Pospíšil, ředitel odboru plavby na ministerstvu dopravy



Josef Postránecký, ředitel odboru rozvoje a strategie regionální politiky, MMR



Vladimír Haviar, předseda Slovenského plavebného kongresu



Stanislav Polčák, poslanec parlamentu ČR, předseda výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj

# Konference o plavbě po labské vodní cestě

**Ing. Jiří Aster** - prezident Unie hospodářských komor Labe/Odra

**Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.** - předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

V září 2011 se v rozmezí čtrnácti dnů konaly dvě významné mezinárodní konference plavebně vodocestných odborníků. Na těchto konferencích bylo jedno společné a to vystoupení předních státních představitelů Spolkové republiky Německo, kteří se jednoznačně postavili za rozvoj vodní dopravy na labské vodní cestě ve směru Česká republika–Hamburk. Při této příležitosti **vyvrátili**, často v naší republice uváděný názor, že Německo nehodlá zlepšovat své plavební podmínky na Labi a počítá s přerozdělením klasifikace evropské sítě vodních cest na jejich území. Z tohoto pohledu můžeme v současné situaci v naší republice toto prohlášení považovat za průlomové a zmínka o těchto konferencích patří na stránky našeho časopisu.

Jedné z těchto konferencí se věnuje článek o 26. Plavebních dnech v Ústí nad Labem, uveřejněný v tomto čísle. Obsahem tohoto článku je **Konference o plavbě po labské vodní cestě** pořádaná Výborem pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu Parlamentu České republiky ve spolupráci s Unii hospodářských komor Labe/Odra. Konference se konala dne 27. září 2011 v jednacím sále Senátu PČR.

Konferenci řídil generální sekretář Unie komor Labe/Odra a ředitel hospodářské komory Hamburk prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz. Na úvod konference vystoupili předseda Senátu PČR Milan Štěch, předseda Podvýboru pro dopravu Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu PČR Petr Pakosta, prezident Unie komor Jiří Aster, státní tajemník Ministerstva dopravy SRN Enak Ferlemann a vrchní ředitel úseku veřejné a vodní dopravy Ministerstva dopravy ČR Karel Peška.

Na konferenci odeznělo jednoznačné potvrzení příslibu spolkové vlády Německa o zajištění splavnosti Labe po 345 dní v roce na plavební hloubku 1,60 m. V průběhu konference tuto skutečnost zdůraznil i generální sekretář Unie komor prof. Schmidt-Trenz a dále uvedl, že: „Doprava v hamburském přístavu vzroste do roku 2025 jenom v oblasti kontejnerů na 22 až 25 milionů TEU. Následkem toho bude říční doprava muset přepravit místo dnešních tří milionů TEU v budoucnu osm milionů TEU. Tento přepravní objem lze zvládnout pouze s podstatně vyšším využitím říčních lodí s nízkými emisemi CO<sub>2</sub>.“ „Cílem musí být“, uvádí Schmidt-Trenz, „aby bylo v roce 2025 odvezeno říčními loděmi minimálně 400 000 TEU“. S tímto nárůstem dopravy na Labi vzroste objem nákladů o 5,8 milionů tun. Přepřavovaný objem z a do Česka při tom bude hrát podstatnou roli.

Na závěr konference byla přijata dále uvedená Pražská rezoluce Unie komor Labe/Odra. Unie komor Labe/Odra se skládá ze 32 českých, německých a polských průmyslových a obchodních komor.

## Pražská rezoluce Unie komor Labe/Odra

Valná hromada Unie komor Labe/Odra se na svém zasedání dne 27. září 2011 v Praze usnesla na následující rezoluci.

Členské komory na valné hromadě konstatují,

A. že Labe tvoří přístup České republiky ke světovým mořím a tím ke světovým trhům,

B. že Labe a s ním spojené řeky (Sála, Spréva a Odra) a kanály (boční kanál Labe, Středozezemský kanál, Sprévsko-Oderský kanál, Labsko-Havolský kanál, vodní cesta Havola-Odra, boční kanál Sály) tvoří komplexní systém umožňující a zajišťující ekologickou říční dopravu z hamburského přístavu,

C. že se růst překládkového potenciálu do roku 2020 v hamburském přístavu více než zdvojnásobí a že je kromě rozšiřování silničních a železničních dopravních cest nutné využívat v souladu s narůstajícími přepravními požadavky i vodní cesty v povodí řeky Labe, zvláště když tato oblast dopravy disponuje největším nevyužitým potenciálem. Jen nárůst přeprav kontejnerů v Hamburku vzroste do roku 2025 na 22-25 milionů TEU, což bude mít za následek nárůst říční dopravy z dnešních cca 3 milionů TEU na 8 milionů TEU. Současně se do roku 2035 nepředpokládá rozšíření železniční trasy Heidenau–Lovosice, která je hlavní tratí pro nákladní dopravu mezi Německem a Českem,

D. že proto, aby společnosti více využívaly vodní cestu Labe a doplňující systém řek a kanálů pro dopravu, musí být nejdříve realizovány potřebné opravy a stavby, které zajistí stabilní plavební dráhu na německém středním a horním Labi po českou hranici minimálně na úrovni 1,60 metru po 345 dní v roce. Bez tohoto základního předpokladu splavnosti Labe nelze spolehlivě vytvářet a obchodně využívat logistické koncepce zahrnující vodní cestu.

E. že lze při efektivnějším hospodářském využívání Labe a doplňujícího systému řek a kanálů jako dopravních cest pro říční dopravu sloučit ekologické i ekonomické zájmy k oboustrannému užítku,

F. že mnoho potřebných a nutných oprav a staveb na toku Labe slouží i protipovodňové ochraně,

G. že se na Labi říční doprava přepravilo v roce 2010 i za dnešních, zatím nedostatečných dopravních podmínek:

- celkem 10 mil. tun nákladu do a nebo z hamburského přístavu,
- z toho na dolním Labi pod Hamburkem 1,9 mil. tun,
- 1,5 mil. tun mezi Hamburkem a Magdeburkem,
- 1,16 mil. tun nad Magdeburkem, z toho 443 500 tun přes hranice do České republiky,

H. že má být Labe kvůli svému velkému ekonomickému významu začleněno do páteří transevropské dopravní sítě (TEN-T) Evropské unie.

Vyzýváme proto Parlament a vládu České republiky:

1. aby byla brzy zahájena stavba jezu v Děčíně,
2. aby byla zajištěna hloubka plavební dráhy dolního Labe na české straně mezi Střekovem a státní hranicí se SRN v souladu s požadavky Dohody AGN,
3. požadovat u německé vlády stabilní plavební dráhu na německém středním a horním Labi po českou hranici minimálně o hloubce 1,60 metru po 345 dnů v roce.

Vyzýváme proto Německý spolkový sněm a německou spolkovou vládu:

1. aby na základě oprávněných zájmů českého a německého hospodářství zajistily stabilní plavební dráhu Labe po

českou hranici minimálně na hloubce 1,60 metru po 345 dnů v roce,

2. aby nezhoršily kvalifikaci Labe při reformě správy vodních cest a v plánovaném novém zařazení spolkových vodních cest, které s tím souvisí. Aby stanovování priorit při investování prostředků probíhalo na osvědčeném základě poměru výnosů k nákladům,

3. aby byla v kritériích pro poskytování podpory kombinované dopravy zohledněna vedle železniční dopravy i říční doprava,

4. aby byla „Celková koncepce Labe“ vyvíjena s ohledem na integraci příslušné ekonomické oblasti.

Vyzýváme proto vlády České republiky a Spolkové republiky Německo:

1. aby se dále zasazovaly o začlenění Labe do páteřní transevropské sítě (TENT core network),

2. aby byla ustanovena pracovní skupina zúčastněných ministerstev a obou parlamentů, která bude společně pracovat na lepší splavnosti Labe a doplňujícího systému řek a kanálů a bude sladovat ekologické a ekonomické požadavky.

Vyzýváme proto Evropský parlament a Evropskou komisí: aby bylo Labe začleněno do páteřní transevropské sítě (TEN

### **Volný překlad projevu státního tajemníka Ministerstva dopravy Spolkové republiky Německo pana Enaka Ferlemanna na senátní Konferenci o plavbě po labské vodní cestě, konané dne 27. září 2011 v Senátu PČR**

Pane předsedo senátu, vážení páni ministři, vážení páni senátoři, vážení hosté, pane prezidente Astere, je pro mne velká čest hovořit v těchto prostorách, na místě kudy kráčely evropské dějiny.

Chceme-li prosperovat, potřebujeme také vodní cesty. Potřebujeme dobré spojení, po silnicích, po kolejích, ale také po vodních cestách. Unie komor Labe/Odra podporuje rozvoj sítě vodních cest a já jsem vděčný za práci, kterou odvádí. Jak už bylo řečeno, kdyby území na kterém Unie komor Labe/Odra působí, byl jeden stát, tak by byl šestým největším státem v Evropě. Je to region, kde je velký potenciál ekonomického růstu.

Já sám pocházím z Cuxhavenu, kde Labe ústí do moře. Já jsem tedy dítětem řeky Labe. Hamburk je přístavem mezi Evropou a Asií, Severní a Jižní Amerikou. Podle našich dopravních prognóz očekáváme 90% zvýšení námořní dopravy. Problém ale je, jak dopravené zboží, které doputuje do Hamburku dostaneme do vnitrozemí nebo jak zboží z Německa dostaneme do světa, když silnice jsou ucpané a nemůžeme všechno transportovat po kolejích, které už se blíží své omezené kapacitě.

Labská vodní cesta má ohromný potenciál. Je to životodárná tepna, kterou musíme využít. Dnes se z celého kontejnerového provozu z Hamburku přepravuje pouze 1,7 % po vodních cestách. Je to příliš málo. V roce 2015 až 2020, tak jak se bude vnitrozemská vodní doprava rozvíjet, by to znamenalo, že bychom mohli transportovat 1 000 000 kontejnerů, což by znamenalo ušetřit 10 000 celých vlaků ročně a tím také uvolnit železniční cestu pro další transporty.

Čeká nás společný cíl, o který se musíme zasadit. Říční lodě jsou neekologičtější dopravní prostředky, které máme a téma externích nákladů bude stále podstatnější a s tím poroste i význam říčních lodí. Musíme pro ně zlepšit podmínky,

zatím se nevyužívají dostatečně. To znamená, že by se hamburský přístav musel naučit více překládat na říční lodě. To by pro nás znamenalo, že by střední a dolní Labe mělo být celoročně splavné, to je věc kterou jsme již měli a já říkám, že bychom to měli udělat co nejrychleji. Dalším naším cílem je umožnit na Labi přepravu 3 vrstev kontejnerů říční plavbou. Tím bude umožněna větší konkurenceschopnost vnitrozemské vodní přepravy kontejnerů nejen na Labi. Doufám že se nám to podaří.

Nejen v ČR, ale také u nás o všem diskutujeme. My máme také všude brouky, střevlíky, ale je třeba najít rovnováhu, aby Labe sloužilo ekonomii i ekologii. Pro ochranu životního prostředí je důležité zmínit, že neekologičtější dopravou je vodní doprava. Splavnost Labe je větší problém v ČR, ale my doufáme že česká vláda s podporou českého parlamentu jej zvládne. My na naší straně podporujeme snahu České republiky, aby postoupila v tomto problému, protože Labe je spojující řekou mezi našimi státy.

Ale splavnost Labe není jen o ekonomii, je i ochraně životního prostředí. My nemáme odpůrce jen ze strany ochránců životního prostředí, ale z dalších je to především evangelická církev. Labe je u nás pod psychologickým patronátem evangelické církve, to znamená že jim musíme dokázat, že to co děláme na Labi není přírodě na škodu. Zbývá ještě upravit poslední místa řeky tak, aby byla celoročně splavná a my věříme, že se nám to podaří.

Co je podstatné, tak platí že Labe bude splavné na ponor 1,60 metru po 345 dnů v roce dle „Společného prohlášení z roku 2006“ mezi ministerstvy dopravy SRN a ČR. To je věc která platí. Kategorie vodních cest se plánovaného stavu nedotkne, ta se týká především zeštíhlení státní správy vodních cest v SRN. Chtěl bych ještě jednou říct, že kategorizace vodních cest v SRN nebude mít žádný vliv na to, co se bude dít na Labi.

Celoročně splavné Labe je to co potřebujeme, protože pak teprve vznikne efektivnější doprava. Spolkové země požadují aby bylo Labe splavnější a my tak budeme činit.



Enak Ferlemann v Senátu ČR

# Doprava 2050: Evropská komise předkládá ambiciózní plán na zvýšení mobility a snížení emisí

Tisková zpráva - V Bruselu dne 28. března 2011

**Evropská komise přijala 28. března 2011 komplexní strategii (Doprava 2050) pro konkurenceschopný dopravní systém, kterou se zvýší mobilita, odstraní se největší překážky v klíčových oblastech a podpoří se růst a zaměstnanost. Návrhy zároveň dramaticky sníží závislost Evropy na dovozu ropy a emise uhlíku v dopravě klesnou do roku 2050 o 60 %.**

K dosažení tohoto cíle bude třeba transformovat současný dopravní systém v Evropě. Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou tyto:

Už žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech.

**40%** využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě; nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy.

**50%** přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.

Vším výše uvedeným se do poloviny století přispěje k **60%** snížení emisí z dopravy.

Místopředseda Evropské komise Siim Kallas, zodpovědný za oblast dopravy, prohlásil: „Doprava 2050 je itinerářem ke konkurenceschopnému odvětví dopravy, díky němuž se zvýší mobilita a sníží emise. Můžeme a musíme dosáhnout obou těchto cílů. Rozšířený názor, že k boji proti změně klimatu je třeba snížit mobilitu, prostě neodpovídá skutečnosti. Konkurenceschopné dopravní systémy mají klíčový význam pro to, aby byla Evropa schopna obstát v celosvětové hospodářské soutěži, pro podporu hospodářského růstu, vytváření pracovních míst a pro každodenní zabezpečení kvality života lidí. Omezení mobility nepřichází v úvahu; řešením však není ani pokračovat v dosavadním přístupu. Závislost dopravních systémů na ropě můžeme snížit, aniž bychom obětovali jejich efektivnost a ohrozili mobilitu. Může na tom získat každý.“

**Itinerář Doprava 2050 k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru** se snaží odstranit hlavní překážky v mnoha klíčových oblastech, konkrétně v dopravní infrastruktuře a investicích, inovacích a na vnitřním trhu. Cílem je vytvořit jednotný evropský dopravní prostor s intenzivnější hospodářskou soutěží a plně integrovanou dopravní sítí, která vychází z propojení různých druhů dopravy a umožňuje hloubkovou změnu dopravních modelů v osobní i nákladní dopravě. Za tímto účelem předkládá itinerář 40 konkrétních iniciativ pro příští desetiletí.

V itineráři Doprava 2050 se pro různé druhy cest – ve městech, mezi městy a na dlouhé vzdálenosti – stanoví různé cíle.

**1. V meziměstské dopravě: 50 % všech cest v osobní i nákladní dopravě na střední vzdálenost by se mělo převést ze silnic do železniční a vodní dopravy.**

Do roku 2050 by se většina cestujících na střední vzdálenost (tj. přibližně 300 km a více) měla přepravovat po železnici.

Do roku 2030 by se mělo 30 % silniční nákladní dopravy nad 300 km převést na jiné druhy dopravy, jako jsou železniční a vodní doprava, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.

Do roku 2030 by se měla zprovoznit plně funkční základní síť dopravních koridorů po celé EU se zařízeními pro efektivní přesun mezi jednotlivými druhy dopravy (základní síť TEN-T) s vysoce kvalitní a vysoce kapacitní sítí do roku 2050 a s odpovídajícím souborem informačních služeb.

Do roku 2050 by se měla všechna letiště základní sítě propojit se železniční sítí, pokud možno vysokorychlostní a aby

všechny základní námořní přístavy byly v dostatečné míře propojeny s nákladní železniční dopravou a případně se systémem vnitrozemské vodní dopravy.

Do roku 2020 by se měl vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systémy evropské multimodální dopravy, a to pro osobní i nákladní dopravu.

Mělo by se směřovat k plnému uplatňování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a k zapojení soukromého sektoru do odstraňování deformací, vytváření zisků a zabezpečení financování budoucích investic do dopravy.

**2. V dopravě na dlouhé vzdálenosti a v mezikontinentální nákladní dopravě bude nadále převládat letecká a lodní doprava. Nové motory, nová paliva a systémy řízení dopravy umožní zvýšit efektivnost a snížit emise.**

Do roku 2050 by mělo používání nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě dosáhnout 40 %; do roku 2050 by se také měly na úrovni EU snížit emise CO<sub>2</sub> z námořních lodních paliv o 40%.

Zavedením jednotného evropského nebo dokončit do roku 2020 modernizaci evropského systému řízení letového provozu: rychlejší a bezpečnější cestování letadly, zvýšení kapacit. Do roku 2020 dokončit vytvoření společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího 58 zemí a 1 miliardu obyvatel.

Používání inteligentních systémů řízení pozemní a vodní dopravy (např. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet and LRIT<sup>1</sup>).

Spolupracovat s mezinárodními partnery a v mezinárodních organizacích, jako jsou ICAO a IMO, na podporu evropské konkurenceschopnosti a klimatických cílů na světové úrovni.

**3. U městské dopravy výrazný posun k ekologičtějším vozidlům a ekologičtějším palivům. Do roku 2030 by mělo dojít k 50% snížení podílu automobilů na konvenční paliva, do roku 2050 k jejich postupnému vyřazení z měst.**

Do roku 2030 by se mělo používání vozidel na konvenční paliva v městské dopravě snížit na polovinu; do roku 2050 by mělo dojít k jejich postupnému vyřazení z měst; do roku 2030 by se mělo v centrech velkých měst dosáhnout zavedení dopravy zboží v podstatě prosté emisí CO<sub>2</sub>.

Do roku 2050 by se měl v silniční dopravě počet smrtelných nehod snížit na úroveň blízkou nule. V souladu s tímto cílem usiluje EU o to, aby se do roku 2020 počet smrtelných dopravních nehod snížil na polovinu. EU by měla stát v čele v oblasti bezpečnosti a ochrany letecké, železniční i námořní dopravy.

<sup>1</sup> Evropský systém řízení železničního provozu, inteligentní dopravní systémy (pro silniční dopravu), říční informační služby, námořní informační systémy EU SafeSeaNet a identifikace a sledování plavidel na dálku.

## The Economist: Vysokorychlostní železnice se vyplácí jen zřídka

Lidovky.cz - 5. září 2011

**LONDÝN - Vysokorychlostní železnice se státům a ekonomikám vesměs nevyplácí a jen zřídka přináší přínosy, které jejich zastánci slibují. Napsal to ve svém nejnovějším čísle britský týdeník The Economist v souvislosti s tím, že mánií vysokorychlostních železnic v poslední době propadla i britská vláda.**

Politici po celém světě si podle The Economist představují, že vlaky, které dokážou jezdit rychlostí až 400 kilometrů za hodinu, přinesou podobný nárůst prosperity jako mohutný rozvoj železničních sítí v 19. století.

Velké sumy do rychlých vlaků už v minulosti daly Japonsko, Francie, Německo, Španělsko a v poslední době Itálie a Čína. Projekty zvažují Austrálie, Portugalsko a Indonésie. Britská vláda se zamýšlí nad plánem postavit za 32 miliard liber (891 miliard Kč) spojení mezi Londýnem a severem Anglie.

Vlády jsou náchylné věřit tomu, že vysokorychlostní železnice mohou zmírnit regionální rozdíly v životní úrovni a podpořit ekonomický růst. Ve skutečnosti však tento cíl rychlovlaky neplní a někdy rozdíly dokonce zesilují, píše týdeník.

Zvyšují totiž výhody velkých a bohatých měst, kde jsou zastávky. Jak ukazují zkušenosti z Japonska, Francie a Španělska, kde se díky superrychlým vlakům ekonomická aktivita ještě více koncentrovala do metropolí na úkor provincií.

„Vysokorychlostní vlaky podobně jako jiné projekty regenerace infrastruktury ekonomickou aktivitu často jen přemisťují, než aby ji pomáhaly vytvářet“, píše The Economist.

Města, která měla na dosavadní standardní trati zastávku a na nové ji mít nebudou, totiž mohou ztratit podnikatele a ekonomická aktivita se z nich přemísť do center.

### Šetří čas a peníze podnikatelů

Výhody z vysokorychlostní železnice mají zejména cestující podnikatelé, jimž to šetří čas a peníze. V Číně jsou jízdenky tak drahé, že jsou mimo možnosti většiny lidí. Jelikož ale vysokorychlostní železnice vyžadují obrovské investice,

obvykle státní, zaplatí projekt daňoví poplatníci.

Celkově tak touto „velkou vlakovou loupeží“, jak časopis výstavbu vysokorychlostních železnic nazval, získávají jen bohaté centrální regiony a zámožní jednotlivci na úkor chudších.

Vysokorychlostní železnice mají jisté odůvodnění pro přepravu mezi hustě zalidněnými a navzájem vzdálenými městskými shluky jako ve východní části Číny. Na kratších trasách však jejich výhody mizí, protože nemohou ničím přispět ke transformaci regionu, ani nemají výhody širších sítí.

### Vysoké náklady na výstavbu železnic

„A něco takového jako levná vysokorychlostní železnice neexistuje“, konstatuje The Economist. Znamená to, že okrajové přínosy těchto zázraků techniky v podobě zkrácené cesty jsou zcela odbourány vysokými náklady.

Náklady na výstavbu vysokorychlostních železnic také odvádějí zdroje ze skromnějších, ale efektivnějších projektů. V menších zemích má mnohem větší smysl modernizace dosavadních pomalejších spojení, například zlepšení signalizace. Týdeník uvádí, že některé běžné britské vlaky by mohly svou rychlost z nynějších 200 km/h modernizací signalizace ještě zvýšit, ovšem „odhalení nového signalizačního zařízení bude zřejmě pro politiky méně atraktivní než otevření nového futuristického projektu“.

The Economist vyzývá Británii, aby svůj velkolepý projekt vysokorychlostní železnice zavrhla, dokud je čas. Ostatním zemím doporučil, aby své plány na tomto poli přehodnotily. Dobrá infrastruktura vydrží dlouho, avšak špatná „může vykoletit jak veřejné finance, tak ambice dalšího rozvoje země“, uzavírá týdeník.



Ilustrační foto - Třetí generace německé soupravy ICE na vysokorychlostní trati Kolín nad Rýnem-Frankfurt nad Mohanem, Zdroj: Wikipedia

# V Mělníku byl spuštěn nový tanker Mozart

Tomáš Kolařík - P&S a.s.

V mělnických loděnicích, které patří do seskupení Nova České loděnice a.s., byl v pátek 14. října 2011 spuštěn na vodu nový tanker Mozart pro belgického zákazníka (délka 86 m, šířka 11,45 m, výška boku 6 m, hmotnost 851 tun). Loď je určena pro plavbu na všech evropských vnitrozemských vodních cestách a kromě toho je zesílená pro plavbu v příbřežních vodách Belgie mezi Vlissingenem a Nieuwpoortem. Při této příležitosti jsem položil výkonnému řediteli Ing. Ivanu Troutnarovi několik otázek.

**Dobrý den pane řediteli, v průběhu posledního roku došlo k organizačním změnám ve vaší společnosti. Mohli byste nám vysvětlit k čemu došlo a co to pro vaši společnost znamená?**

Loděnice Nova Mělník s.r.o. se spojila s Českými loděnicemi a.s., takže od 1. září 2011 se jmenujeme Nova České loděnice a.s. Bývalý stoprocentní vlastník Loděnice Nova Mělník, VeKa Group z Nizozemí, vlastní nyní 50 % akcií nové společnosti. Ta vlastní 4 loděnice na Labi. Cítíme se tím samozřejmě mnohem silnější jak na trhu, tak po technické stránce. Můžeme nyní vyrábět širší sortiment lodí a můžeme je také více vybavovat, protože získáváme nové výrobní prostory se specializací a věříme, že také budeme mít více zakázek.

**Jak máte v tomto novém uskupení rozvrženou práci? Jaké máte nové zakázky?**

Je to rozvrženo tak, že v Mělníku dnes spouštíme tanker Mozart a hned bude následovat stavba trupu námořní lodě o výtlačku 3250 tun. Dále už navážíme materiál do loděnice v Děčíně-Křešicích, kde rozpracováváme první ze dvou námořních lodí o výtlačku 4500 tun. Pro děčínskou loděnici to znamená obnovení výroby lodí po více než roční pauze.

**Co vedlo společnost VeKa Group ke vstupu do vašeho seskupení?**

Vedly je k tomu dobré zkušenosti s mělnickou loděnicí a chtěli tuto spolupráci rozšířit.



Tanker Mozart v mělnických loděnicích

**Plánujete kromě stavby nákladních lodí také stavbu osobních lodí?**

Ano, jakmile dokončíme trup námořní lodě, tak jsou podepsány kontrakty na stavbu dvou osobních lodí o rozměrech 135 x 11,45 m. Lodě budou stavěny v Mělníku a my bychom je chtěli vybavit co možná nejvíce přímo v našich loděnicích.

**Jaké problémy vám dělá splavnost Labe nebo nízké mosty?**

Samozřejmě je pro nás klíčové zlepšení plavebních podmínek na Labi a stále čekáme na výstavbu plavebního stupně Děčín, který by plavbě velice pomohl. Už aby byl. Navíc by nám to vyřešilo výrobu ve všech zbývajících loděnicích, protože všechny, kromě Mělníka, jsou na regulovaném úseku Labe a jsou tedy více závislé na vodních stavech. Co se mostů týče, tak největší problémy dělá mělnické loděnici most ve Štětí a pro všechny pak je problematický průjezd Drážďany.

Mělnická loděnice - panorama





# Brusel-Berlín-Paříž-Budapešť-Vídeň aktivují spojení s vodou s ohledem na dosažení udržitelné a efektivní městské logistiky

**Nathalie De Boelpaep** - Úřad vlády regionu Brusel-hlavní město

V roce 2050 bude více než 8 z 10 lidí žít v městských oblastech. Tito lidé budou cestovat nejen do, a z kolem evropských měst, ale každý z nich bude také produkovat, používat a spotřebovávat zboží. To znamená, že dopravení zboží do a z evropských měst udržitelným a efektivním způsobem se stane jedním z hlavních úkolů pro evropská města. Evropská hlavní města je třeba považovat za důležité uzly v nové transevropské dopravní síti. Pět evropských měst ležících na vodních cestách chce dokázat, že chtějí hrát svou roli jako primární uzly v síti kombinované udržitelné dopravy. Chtějí být pionýry nejen při organizování udržitelné osobní dopravy, ale také pro dosažení zelené a bezemisní CO<sub>2</sub> nákladní dopravy, distribuce a logistiky.

**Proto Brusel, Berlín, Paříž, Budapešť a Vídeň, pět hlavních vodních městech Evropy, se rozhodly dále „aktivovat“ svá spojení s vodními cestami protékajícími jejich městy. Uvědomují si, že vnitrozemská vodní cesta v jejich městě může nabídnout udržitelné a efektivní řešení pro dopravu zboží do a z jejich města, aby se zabránilo dopravním zácpám kolem těchto velkých aglomerací. Navíc díky většímu využívání vodní dopravy, tato města doufají, že přispějí k dosažení bezemisní CO<sub>2</sub> logistiky, jednoho z cílů evropské dopravní politiky pro nadcházející roky. K posílení role vnitrozemské vodní dopravy, budou politické orgány těchto evropských měst zintenzivní dialog s orgány vnitrozemských přístavů a přijmou nezbytná rozhodnutí s ohledem na řešení rostoucích výzev v oblasti městské nákladní dopravy a distribuce.**

K formalizování tohoto závazku, politické a přístavní orgány Bruselu, Berlína, Paříže, Budapešti a Vídně podepsali chartu „Spojení s vodními cestami: volba hlavních měst“ 16. září 2011 v Bruselu. Charta bude oficiálně představen panu Siimu Kalasovi, místopředsedovi Evropské zodpovědnému za dopravu.

Ministryně regionu Brusel-hlavní město Brigitte Grouwels, která je zodpovědná za bruselský přístav vysvětluje: „Přístav Brusel má ideální polohu v centru mezinárodního dopravního uzlu, který nabízí připojení až 3 dalších druhů dopravy, především na dálniční síť prostřednictvím okružních dálnic v Bruselu, na železniční síť prostřednictvím připojení ke kontejnerovému terminálu a do sítě letecké dopravy. Podpisem této charty jsme nepochybně udělali velký krok směrem k udržitelné budoucnosti, a to jak z hlediska hospodářského, tak i z hlediska ochrany životního prostředí. Vytváříme také spojení s ostatními přístavy. Ve skutečnosti, pouze prostřednictvím spolupráce a výměny know-how, se nám podaří udělat každý přístav úspěšným.“

Toto je iniciativa regionu Brusel-hlavní město ve spolupráci s Evropskou federací vnitrozemských přístavů.

Pro podrobnější informace:  
[www.capitalsconnectwithwaterways.eu](http://www.capitalsconnectwithwaterways.eu)



*Slavnostní podpis charty zástupci evropských měst v Bruselu*



# Memorandum o podpoře vodního turismu na řece Labi bylo podepsáno

## Lucie Novotná - Královohradecký kraj

V pátek 23. 9. 2011 bylo na palubě lodi Král Jiří v Poděbradech slavnostně podepsáno „Memorandum o podpoře rozvoje vodního turismu na řece Labi a cestovního ruchu podél řeky Labe se zahrnutím všech jejích přítoků“.

Slavnostního aktu se zúčastnilo 33 partnerů, svým podpisem Memorandum stvrdili zástupci těchto institucí a společností: Královéhradecký kraj, Město Vrchlaví, Město Hradec Králové, Město Pardubice, Město Týnec nad Labem, Obec Nová Ves, Obec Velký Osek, Město Poděbrady, Obec Hradištko, Město Neratovice, Státní plavební správa, Zlatý pruh Polabí o.p.s., Revitalizace Kuks o.p.s., Královéhradecká Labská o.p.s., Svazek měst a obcí Krkonoše, Destinační společnost východní Čechy, zájmové sdružení právnických osob, Krajská hospodářská komora Střední Čechy, Občanské sdružení Sportovní přístav Kolín, WT Concept s.r.o., Marina-Lodě a Karavany s.r.o. Týnec nad Labem a Vnitrozemská vodní doprava. Ze zahraničí pak Enterprise Europe Network Sasko-Anhaltsko a Smíšená obchodní komora Česká republika – Nizozemsko, Czech-Neth Business Support (CNBS). Dále se k Memorandu připojili Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, Město Kolín, Obec Kovanice, Město Nymburk, IHK Magdeburg, Nadace Partnerství, Motor Boat Club Libice nad Cidlinou, Plavba a vodní cesty o.p.s. a Hotel Ludmila Mělník.

Slavnostního aktu podpisu Memoranda byl přítomen i náměstek ministra pro regionální rozvoj a cestovní ruch Ing. Michal Janeba, který pochvalně vyzdvihl iniciativu Zlatého pruhu Polabí a všech přístupujících subjektů. Dále přislíbil spolupráci při dalším rozvoji vodního turismu a při prosazování cílů Memoranda.

„Všechny tyto strany považují spolupráci za nezbytný a trvalý předpoklad k uskutečňování rozvoje turismu na Labi a cestovního ruchu podél Labe, i na jejím využití jako významné vodní cesty pro neekologičtější druh dopravy, tj., vodní dopravu“, řekl Pavel Hlaváč, ředitel Zlatého pruhu Polabí, o.p.s., která je iniciátorem tohoto Memoranda. Dále dodal, že toto Memorandum vytváří rámec pro konkrétní spolupráci všech stran.

Společnost Zlatý pruh Polabí je obecně prospěšnou společností, která působí v oblasti podpory cestovního ruchu pro tu část Středočeského kraje, která je na severovýchod od Prahy a nese označení Polabí. Byla založena podnikateli v cestovním ruchu roku 2005 a ve spolupráci s městy a obcemi a dále s podnikateli v cestovním ruchu vytváří marketingovou podporu této destinace, propaguje a podporuje vytváření nových jednotlivých cílů a turistických produktů. Na základě 114-ti konkrétních partnerských smluv spolupracuje s turistickými informačními centry a dalšími subjekty cestovního ruchu, ať již v Posázaví, Rakovnícku nebo v Českém ráji.



## První pražský maják na Libeňském ostrově

### Mgr. Roman Kelbich - předseda Klubu vodních motoristů Libeňský ostrov



Na pražské poměry v neobvykle klidném koutu Libeňského ostrova funguje již více jak šedesát let loděnice Klubu vodních motoristů. V květnu 2010 byl v tomto klubu zvolen nový výbor, který se zasadil o změny v organizaci i fungování tohoto sportovního zařízení. Zvolený výbor rozhodl, že klub vlastními prostředky vyčistí a zrehabilituje zanedbané plochy celého přístavu. Na prvním místě byla snaha o navrácení zeleně celému pozemku a následně její využití k odpočinku s možností sportovního i společensko kulturního využití nejen členů klubu, ale příležitostně i širší veřejnosti. Za tímto účelem byla také zahájena oprava chátrající klubovny a dostavba sociálního zázemí. V neposlední řadě byla zahájena příprava nových protipovodňových stání pro lodě. S vědomím, že se jedná o výjimečnou přírodní zeleň obklopenou řekou, je i přístup k rekultivaci řešen velmi citlivě a s ohledem na osvědčená ekologická doporučení. Celkové ozelenění ostrova včetně nové výsadby stromů je prováděno postupně a po konzultacích s odborníky. Nutné uskladnění vytažených lodí i potřebných pomocných zařízení je směřováno do vyhrazených míst, která budou co nejméně narušovat přírodní ráz ostrova a která bude možné i zakrýt. Pozemek přístavu na Libeňském ostrově končí výběžkem do řečiště Vltavy, rozděluje plavební dráhu a umožňuje odbočení do přístavů ve slepém rameni. Na tomto místě došlo již k několika kolizím a ztroskotáním lodí. Tyto nehody se udály vždy za snížené viditelnosti nebo v nočních hodinách. Proto se členové klubu rozhodli vybudovat maják, který zajistí bezpečnou plavbu i za nepříznivých podmínek. Snadnou orientaci jistě uvítají i lodě hromadné lodní dopravy, jejichž trasy Libeňský ostrov míjejí. Vzhledem k výjimečnosti takového stavby, která je jediná na Vltavě, se tento funkční a spolehlivě svítící maják stal symbolem nejen Klubu vodních motoristů, ale i celého Libeňského ostrova. Jeho nové zářivé barvy jsou i připomínkou probíhajících změn vedoucích k návratu přírodního rázu přístavu a ostrova. Aby maják plnil své důležité poslání, je umístěn na místě, kde bude dostatečně viditelný při plavbě po proudu i proti proudu řeky. Při plavbě proti proudu bude sloužit i jako spolehlivý náměrník pro lodě proplouvající dva nejbližší mosty.

Vyřešeno bylo také zajištění spolehlivého fungování tohoto poměrně náročného technického zařízení. Tvar a konstrukce majáku byly navrženy s ohledem k možnému zaplavení a náporu povodňové vody. Aby bylo možné zaručit dostatečnou odolnost konstrukce majáku proti těžkým plovoucím předmětům, byl jako optimální zvolen robustní betonový monolit armovaný železnými výztuhami. Toto betonové těleso by mělo odolat 50leté i 100leté povodňové vlně. Nejdůležitější část majáku je jeho světelná hlavice. Ta je konstruována tak, aby její světelný tok zaručoval za naprosté tmy viditelnost minimálně 5 km, což je dostatečné vzhledem k zákrutám řeky. Toho výkonu bylo dosaženo použitím silného led diodového svítidla a panoramatické fresnelovy čočky s podpůrnými konkávními (dutými) zrcadly. Toto důmyslné optické řešení umožnilo minimální příkon el. proudu jehož spotřeba je limitována finančními možnostmi klubu. Maják v nočních hodinách svítí stále ve dvouvte-

řinových intervalech. Předpokládaná životnost svítidla je 50 000 hod. I toto je důležité pro bezchybný a spolehlivý provoz majáku. Maják je rovněž vybaven náhradním zdrojem napájeným z baterií pro případ neočekávaného přerušování dodávky el. proudu. Přepojení náhradního zdroje el. proudu je zcela automatické. Již dokončený korpus majáku byl vybarven červenobílými pruhy a to tak, aby byl dostatečně viditelný i ve dne. Radarový odražeč bude umístěn mimo těleso majáku, aby nenarušoval jednoduché linie konstrukce. Plánované krátkodobé uvedení do zkušební provozu bylo zahájeno začátkem srpna za účelem ověření funkčnosti a spolehlivosti elektronických součástek. K radosti stavitelů majáku zařízení fungovalo bez závad a spolehlivě.

Slavnostní rozsvícení a uvedení do trvalého provozu se uskutečnilo v sobotu 24. září 2011. Toto velkolepé zahájení moderoval herec Petr Čtvrtníček. Postupně vystoupilo pět hudebních kapel, z nichž největší emoce vyvolala Čtvrtníčková kapela Buzerant. Současně probíhalo několik soutěží pro děti i dospělé, jejichž vítězové byli odměněni cenami. V závěru oslav byla před ohňostrojem vyhlášena tombola s hodnotnými cenami. První cena byl nafukovací člun s motorem, druhá cena fotoaparát Canon. Na slavnostní odpoledne byli pozváni představitelé hl. města Prahy a představitelé organizací působících v provozování lodní dopravy. Vzhledem k úspěšné rekultivaci přírodního rázu přístavu byl pozván i ministr životního prostředí Mgr. Tomáš Chalupa. Oslava, která byla nultým ročníkem „Majákování“ se vydařila i díky účasti téměř 500 návštěvníků, dospělých i dětí. Pro děti byl v přístavu vybudován koutek s prolézačkami a skluzavkami a na akci byl zajištěn nafukovací skákací hrad. Velkému zájmu všech se těšil mechanický býk, na kterém probíhala soutěž o nejdelší udržení se v sedle. Součástí oslav byly prohlídky parou poháněné lodě i jiných historicky cenných člunů a vyjíždky na lodích do blízkého okolí majáku.

Oslavy byly zakončeny fenomenálním ohňostrojem, který v závěru osvětlil celý přístav.

O rozsvícení majáku na Libeňském ostrově projevila zájem některá média - Česká televize zařadila reportáž z oslavy do večerních zpráv téhož dne, TV Nova zmínila rozsvícení majáku také ve večerních zprávách, rovněž Český rozhlas byl přítomen a uvedl přímý vstup do odpoledního vysílání. Televize Metropol uvedla v následujících dnech rozhovor s předsedou klubu o výstavbě majáku a dalších zajímavostech kolem jeho dohotovení a uvedení do provozu.



# Plavidlo SL, známé většině absolventů učiliště ČSPL, se mění v kostel

Jan Emingr - [www.paluba.eu](http://www.paluba.eu)



Plavidlo SL před rekonstrukcí

O osobní dopravě na Vltavě v Praze by se dalo hovořit jako o poslední fungující a v rámci možností prosperující tuzemské vodní dopravě. Bez povšimnutí ale nemohou zůstat ani jiné pražské projekty, které s „vodou“ úzce souvisí. Upravený tlačný člun, divadlo bratří Formanů, upravený vlečný člun, na kterém spí lidé bez domova... Ale projekt „kostel na lodi“ určitě překvapí, a to i z toho důvodu, že vznikne z lodi SL (servisní loď), na které absolvovalo učňovskou praxi mnoho absolventů děčínského „šífáckého“ učiliště.

Mezinárodní křesťanské společenství Praha (ICF) jsou křesťané, kteří vycházejí z evangelického učení a působí pravidelně již tři roky v jinonické továrně Walter (Waltrovka), kterou čeká demolice.

Společenství se zaměřuje hlavně na mladé lidi kolem dvaceti let, kterým nabízí zábavu, přátelství plus duchovní prvek v podobě mší v moderním balení. Mše doprovází rocková hudba, nechybí barevné osvětlení, video-projekce, tanec a divadlo. Na nedělní mši ve Waltrovce se schází kolem 150 mladých lidí. Projekt na lodi by měl přitáhnout ty mladé lidi, kteří by jinak do kostela v klasickém pojetí nešli.

Křesťanské společenství koupilo loď z roku 1925 za 2 miliony korun a hodlá ji v rámci celkové rekonstrukce přetvořit na moderní prostor pro cca 300 lidí. Loď nyní kotví v pražském přístavu v Holešovicích a v budoucnu by měla jako plo-



Aktuální průběh rekonstrukce - před nástavbou

voucí zařízení spojené se břehem působit dle předběžných dohod s úřadem Prahy 7 v kotvišti „nedaleko stanice metra“.

V létě 2010 byla na plavidle provedena v mělnické loděnici oprava dna a boků včetně nátěrů. Celková rekonstrukce by měla přijít na deset až patnáct milionů korun i s vybavením. Náklady společenství hradí výhradně z dobrovolných sbírek a darů, v budoucnu se počítá s využitím lodi i pro aktivity jako jsou divadlo, koncerty, vernisáže výstav, módní přehlídky, apod.

Nedávno na lodi začala finální rekonstrukce. Jedná se o odstranění staré, dřevěné nástavby a zpevnění trupu poté, co z něj budou odstraněny vnitřní vzpěry a příčky. Pomocí plechového prstence, kterému se říká „sil“, bude trup lodi zajištěn proti zborcení. Potom přijde na řadu nová nástavba, díky které bude výška stropu v hlavním sálu téměř pět metrů! To je velká výhoda pro osvětlovací techniku, ale také i akustiku sálu.

Nyní se již čeká na dokončení projektu elektroinstalace, která bude následovat jako další krok po dokončení nástavby. Pak už přijdou na řadu podlahy, okna, vnitřní nátěry a interiér. Lodní bar bude mít 100 metrů čtverečních! Kostel na lodi bude prozatím kotvit v Holešovickém přístavu.

Oficiální prezentace projektu: <http://kostelnalodi.cz/>



Vizualizace plánované podoby Kostelu na lodi

# K novele zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury

**Mgr. Jaroslav Čapek**

V nedávné době byl zákonodárcem přijat zákon č. 209/2011 Sb., který novelizuje zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Novelizaci lze považovat za právní úpravu, která precizuje novelizovaný zákon a především výslovně konstatuje, že zákon č. 416/2009 Sb. upravuje také právní problematiku, která se týká výstavby vodní a energetické infrastruktury.

Ve vztahu k vodní infrastruktuře bylo znění zákona č. 416/2009 Sb. nejednoznačné a pokud by měl být aplikován na problematiku vodní infrastruktury, potom by bylo třeba užít značně extenzivního výkladu.

Novelizace však již jednoznačně poskytuje samotný výklad pojmu vodní infrastruktury.

Ve vztahu k urychlení výstavby vodní infrastruktury novela vymezuje dvě kritéria za nichž je možné zákon aplikovat. Jde o případ, kdy vodní stavba má být realizována v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje, nebo o případ, kdy výstavba vodní stavby splňuje požadavek veřejně prospěšné stavby na ochranu před povodněmi.

Z dikce ustanovení § 1 odst. 3 novelizovaného zákona, který uvedenou problematiku obsahuje, lze dovodit, že v případě veřejně prospěšné stavby na ochranu před povodněmi není nutné, aby tato byla umístována v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje.

Je důležité si také v novelizovaném zákonu povšimnout ustanovení § 1 odst. 4, které zakotvuje možnost pro stavební úřady zahájit vlastní stavební řízení i v případě, kdy stavebník sice o zahájení stavebního řízení požádá, ale v době podání žádosti ještě nedisponuje všemi podklady, které je nutné stavebnímu úřadu předložit. V takovém případě přesto stavební úřad vyhlásí zahájení stavebního řízení. O věci pak rozhodne poté, kdy budou potřebné podklady pro rozhodnutí stavebníkem předloženy.

Novelizace dále přináší vymezení lhůt k podání žalob proti rozhodnutím správních orgánů. Zkracuje je na polovinu. Ža-

loby se podávají podle zák.č. 150/2002 Sb., soudní řád správní. Vymezuje taktéž lhůtu ve které soudy rozhodnou o podaných žalobách. Tato lhůta je vymezena na 90 dnů, přičemž tato lhůta je závazná i pro rozhodování o opravných prostředcích.

Mám za to, že se to týká i opravných prostředků mimořádných. (*Ústavní stížnost nelze považovat za opravný prostředek, neb tato je prostředkem proti porušení ústavnosti*).

Za velmi přínosné pro řešení problematiky urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury je právní úprava týkající se odejmutí nebo omezení práv k pozemkům nebo stavbám potřebným k uskutečnění označené infrastruktury.

V tomto směru zákonodárcé zakotvil v novelizovaném zákonu princip, že se postupuje podle zákona o vyvlastnění, pokud novelizovaný zákon nestanoví jinak.

V novelizovaném zákonu pak v jeho § 3 odst. 2 upřesnil způsob doručování návrhu k zajištění si potřebných práv k dotčeným pozemkům a stavbám tak, že stanovil, že postačí (pouhé) doručení návrhu smlouvy na získání potřebných práv:

na adresu, kterou vlastník nemovitosti předem písemně sdělil, nebo na adresu místa trvalého pobytu vlastníka nemovitosti nebo na adresu bydliště v cizině, nebo na adresu evidovanou v katastru nemovitosti, jde-li o fyzickou osobu, nebo na adresu sídla evidovanou v katastru nemovitostí, jde-li o právnickou osobu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se nevyžaduje doručení do vlastních rukou vlastníka, ale doručení na vymezené adresy. Sama lhůta počítaná pro účely vyvlastnění práv počíná plynout již ode dne doručení na adresy.

Ve vztahu k doručení smlouvy na získání potřebných práv zákonodárcé stanovil, že účinky doručení dopadají i na všechny právní nástupce vyvlastňovaného.

Za povšimnutí ještě stojí úprava nájemních vztahů. Stavebníkovi se poskytuje možnost nájem pozemku nebo stavby vypovědět.

Aktuální znění

## ZÁKON 416

ze dne 4. listopadu 2009

### o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

#### ČÁST PRVNÍ

#### URYCHLENÍ VÝSTAVBY DOPRAVNÍ, VODNÍ A ENERGETICKÉ INFRASTRUKTURY

##### § 1

(1) Tento zákon upravuje postup v souvislosti s urychlením výstavby dopravní vodní a energetické infrastruktury.

(2) Dopravní infrastrukturou se pro účely tohoto zákona rozumí stavby dopravní infrastruktury<sup>1)</sup> a stavby s nimi související (dále jen „dopravní infrastruktura“) umístované v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje nebo veřejně pro-

spěšné stavby vymezené v územně plánovací dokumentaci.

(3) Vodní infrastrukturou se pro účely tohoto zákona rozumí stavba vodního díla umístovaného v plochách a koridorech vymezených v platné politice územního rozvoje nebo veřejně prospěšné stavby na ochranu před povodněmi.

(4) Energetickou infrastrukturou se pro účely tohoto zákona rozumějí stavby zařízení elektrizační soustavy a plynárenské soustavy podle jiného zákona zřizované ve veřejném zájmu<sup>5)</sup>, pokud nejsou v rozporu s platnou politikou územního rozvoje nebo zásadami územního rozvoje kraje.

## § 2

(1) U stavby dopravní a energetické infrastruktury stavební úřad<sup>2)</sup> na žádost stavebníka může spojit územní a stavební řízení, s výjimkou staveb uvedených v § 16 odst. 2 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., které jsou součástí energetické infrastruktury.

(2) Příslušný k vedení spojeného řízení podle odstavce 1 v prvním stupni je obecní úřad obce s rozšířenou působností.

(3) Speciální stavební úřad<sup>3)</sup> je ve spojeném řízení podle odstavce 1 dotčeným orgánem příslušným k vydání závazného stanoviska.

(4) Žádá-li stavebník o stavební povolení k výstavbě dopravní, vodní a energetické infrastruktury a doklady uvedené v § 110 odst. 2 písm. a) stavebního zákona nejsou k žádosti přiloženy, oznámí stavební úřad zahájení stavebního řízení i bez předložení těchto dokladů. O žádosti o vydání stavebního povolení rozhodne stavební úřad až po předložení dokladů podle věty první.

(5) Lhůty pro podání žalob k soudům k přezkoumání nebo nahrazení správních rozhodnutí vydaných v řízeních podle § 1 se zkracují na polovinu. O žalobách rozhodne soud ve lhůtě 90 dnů. Ustanovení předchozí věty obdobně platí i pro řízení o opravných prostředcích proti rozhodnutí soudu o žalobě.

## § 3

(1) Pro odejmutí nebo omezení práv k pozemkům nebo stavbám potřebným pro uskutečnění dopravní, vodní a energetické infrastruktury platí zákon o vyvlastnění, pokud tento zákon nestanoví jinak.

(2) Pro splnění podmínky přípustnosti vyvlastnění podle zákona o vyvlastnění, spočívající v povinnosti nejprve učinit návrh na získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě dohodou, postačí doručení návrhu smlouvy na získání potřebných práv

a) na adresu, kterou vlastník nemovitosti předem písemně sdělil, nebo

b) na adresu místa trvalého pobytu vlastníka nemovitosti nebo jeho adresu bydliště v cizině nebo na adresu evidovanou v katastru nemovitostí, jde-li o fyzickou osobu, nebo

c) na adresu sídla evidovanou v katastru nemovitostí, jde-li o právnickou osobu.

Lhůta podle § 5 odst. 1 zákona o vyvlastnění počíná plynout ode dne doručení na adresy uvedené v písmenech a) až c). Doručení návrhu smlouvy na získání potřebných práv má účinky i vůči všem právním nástupcům vyvlastňovaného.

(3) Nedojde-li k dohodě na získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě, platí pro doručování oznámení účelu vyvlastnění odstavec 2.

(4) Splnění podmínek přípustnosti vyvlastnění uvedených v odstavci 2 nebo 3 se nevyžaduje, pokud doručení na adresy podle odstavce 2 není možné, neboť vlastník nemovitosti se na nich nezdržuje, odstěhoval se nebo v místě adresy není znám.

(5) Při uzavírání smlouvy o získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě se kupní cena pozemku nebo stavby, včetně všech jejích součástí a příslušenství, a cena práva odpovídající věcnému břemeni sjednává ve výši tržní ceny obvyklé v daném místě a čase. Pokud je cena pozemku, stavby nebo věcného břemene zjištěná jiným způsobem ocenění podle zvláštního právního předpisu<sup>4)</sup> vyšší než cena tržní, použije se takto zjištěná cena. Nezbytnou součástí smlouvy je ustanovení o způsobu a lhůtě vyplacení kupní ceny nebo ceny práva odpovídajícího věcnému břemeni.

(6) Pokud nedojde do 60 dnů ode dne doručení návrhu dohody k jejímu uzavření, má se za to, že práva k pozemku nebo stavbě potřebná pro uskutečnění účelu vyvlastnění není možné získat dohodou, není-li sjednána lhůta delší. Věta první se použije i v případě, že

uzavření smlouvy brání předkupní právo třetí osoby. Návrh smlouvy o získání práv k pozemku nebo stavbě potřebných pro uskutečnění účelu vyvlastnění může obsahovat požadavek, aby tento pozemek nebo stavba nebyl zatížen právy, která zanikají vyvlastněním.

#### § 4

(1) Je-li podáno proti rozhodnutí o vyvlastnění odvolání, které nesměřuje proti výrokům rozhodnutí uvedeným v § 24 odst. 2 písm. a) a b) zákona o vyvlastnění, nabývají tyto výroky právní moci.

(2) Je-li podána žaloba proti rozhodnutí podle zákona o vyvlastnění, přizná soud na návrh žalobce po vyjádření žalovaného usnesením žalobě odkladný účinek, jestliže je žalobce závažně ohrožen ve svých právech a přiznání odkladného účinku se nedotkne nepřiměřeným způsobem nabytých práv třetích osob a není v rozporu s veřejným zájmem.

#### § 5

(1) Pokud uskutečnění dopravní, vodní a energetické infrastruktury brání nájemní právo k pozemku nebo stavbě ve vlastnictví stavebníka, které by zaniklo vyvlastněním podle zákona o vyvlastnění, je stavebník oprávněn nájem pozemku nebo stavby vypovědět podle zvláštního zákona, bez ohledu na sjednanou dobu trvání nájmu, pokud se s nájemcem nedohodne jinak. Nájemci v takovém případě přísluší náhrada nákladů spojených s ukončením nájmu.

(2) Ustanovení odstavce 1 se použije i pro nájem bytu. Právo nájemce na bytovou náhradu podle zvláštního právního předpisu není dotčeno.

### **ČÁST DRUHÁ PŘECHODNÉ USTANOVENÍ**

#### § 6

Správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle dosavadní právní úpravy.

### **ČÁST TŘETÍ ÚČINNOST**

#### § 7

Tento zákon nabývá účinnosti dnem jeho vyhlášení.

#### Čl. II

##### Přechodné ustanovení

Správní řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle dosavadní právní úpravy.

Vlček v. r.

Klaus v. r.

Fischer v. r.

---

1) § 2 odst. 1 písm. k) bod 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

2) § 13 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb.

3) § 15 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb.

4) § 2 odst. 1 zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku).

5) § 2 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Parlament České republiky  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**  
**2011**  
6. volební období

**USNESENÍ č. 58**  
*výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj*  
*z 15. schůze dne 6. října 2011*

**Labská vodní cesta**

---

Výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj na své 15. schůzi po odůvodnění JUDr. Stanislavem Polčákem, předsedou výboru, a po rozpravě:

1)

**a) doporučuje** Poslanecké sněmovně PČR, aby svým usnesením zavázala vládu ČR k vypracování a schválení koncepce dopravní politiky státu akcentující hlediska regionálního rozvoje v termínu do konce roku 2012,

**b) pověřuje** předsedu výboru, aby s usnesením seznámil předsedkyni Poslanecké sněmovny a požádal o zařazení bodu na program jednání Poslanecké sněmovny,

2)

**a) pokládá** rozvoj vodních cest v ČR za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje ČR a **vy  
slovuje** proto podporu plavebních stupňů na Labi za splnění zákonných předpokladů s cílem dosáhnout plavebnosti, která odstraní současné znevýhodnění,

**b) žádá** Ministerstvo životního prostředí o předložení stanoviska k aktuální situaci posuzování vlivu na životní prostředí (EIA) u plavebního stupně Děčín,

**c) vyzývá** rezorty Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo místního rozvoje, Ministerstvo zemědělství, Ministerstvo průmyslu a obchodu o společný postup v rozvoji vodních cest a **žádá** tyto rezorty o sdělení stanoviska k rozvoji vodních cest jako takových,

**3) bere na vědomí** informace Svazu dopravy ČR o kritické situaci provozovatelů vodní nákladní dopravy a je si vědom ekonomických dopadů z titulu absence funkční vodní cesty a vyjadřuje podporu přijetí odpovídající opatření k udržení stability tohoto dopravního módu. Dále to, že stát nebude schopen bez existující funkční flotily nákladních plavidel zdůvodnit a obhájit připravované investice do vodní cesty.

**4) bere na vědomí** informace zástupců Agentury pro sociální začleňování v romských lokalitách o postupu při naplňování Strategie boje proti sociálnímu vyloučení v regionu Šluknovsko.

**Mgr. Zdeňka Horníková v.r.**  
ověřovatelka

**Václav Neubauer v.r.**  
ověřovatel

**JUDr. Stanislav Polčák v.r.**  
předseda výboru



# Život není takový - je úplně jiný (43)

Ing. Josef Podzimek

*Nemáte ponětí,  
jak oblundné je vládnout.*

Karel IV. v listu Franceskovi Petrarckovi 1351

Tak vidíte, je to právě 660 let, co tuhle moudrost napsal náš Otec vlasti. A platí dodnes. A mám stále větší pocit, a asi nejenom já, že by to mohla vyřešit zkušenost, kterou popisuje Stanislav Křeček ve své knize Pracoval jsem u Baťů a kterou mi věnoval emeritní ministr práce a sociálních věcí Petr Miller na oslavách 115. výročí založení Seskupení firem Podzimek. V této knize autor popisuje, jak se rozhodl v roce 1931, tedy před 80 lety, požádat o práci u firmy Baťa:

*Osobní oddělení firmy bylo umístěno v třípodlažní budově číslo 12 se vchodem hned vedle hlavní brány. Na chodníku před vchodem seděl muž. V malé almárce měl v poličkách uloženo několik druhů kartáčů a kartáčků a kelímky s různými pastami. Právě cídil do vysokého lesku flanelovým klůčkem boty stojícímu zákazníkovi, kterého ujišťoval, že nikdo mu nevyčistí a nevyčídí boty lépe než právě on. Později jsem se dozvěděl, že v roli čističe bot se může ocitnout kdokoliv, i vysoce postavený vedoucí pracovník, a to z různých příčin. Buď proto, že dopustil vyrábět nekvalitní boty, anebo, že znevažoval práci lidí jemu podřízených. Pokládal-li uložnou práci pouličního čističe bot za ponižující trest, nevrátil se nikdy ke své dřívější práci. Jestliže ale v roli čističe bot obstál a pochopil, že každá práce, jež slouží člověku, je potřebná a čestná, mohl doufat v návrat.*

Proč mne to zaujalo? Protože mám pocit, že by to mohlo vyřešit naše problémy. Jestli celosvětové, to nevím. Ale naše české dozajista.

Dnes se soustředím na naše postavení v EU, a to samozřejmě na náš „český“ (tedy jestli pracujeme ještě pro naši republiku) postoj k vodním cestám a zvláště k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe. Protože jsem v úvodu citoval Karla IV., dovoluji si otisknout dvě mapy Evropy, které jsem uvedl v publikaci Stověžatá Praha, která vyšla v roce 2003.



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



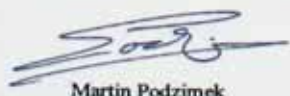
Mapa zemí Evropské unie v roce 2002

První mapa ukazuje co všechno nám patřilo ve 14. století. A ta druhá? Nic vám neříká? Ano, že jsme v roce 2011 a že už nejsme žlutí a hnědí, ale modří. Opravdu nic víc. Škoda. Přidám snad jeden odstavec z pamětní listiny, kterou jsme vedle listin podepsaných prezidentem Václavem Havlem, kardinálem Miloslavem Vlkem, 44. primátorem hl. města Prahy Pavlem Běmem a dalšími významnými osobnostmi sepsali ve své přirozené skromnosti i my, tvůrci „nové věže ve věži Jindřišské“ a uložili do její makovice.



Za mou osobu, jako jednoho z iniciátorů a realizátorů tohoto projektu, představitele třetí generace seskupení firem Podziměk a celoživotního propagátora vodních cest, zvláště pak propojení tří moří Černého, Baltického a Severního průplavem Dunaj-Odra-Labe, bych si dovolil porušit vžitá pravidla a položil budoucím generacím několik otázek, jejichž odpovědi mi pravděpodobně nedočkám, ale přesto prosím potomky, aby na ně ve své době vhodným způsobem veřejně odpověděli.

- 1) Znáte již přesné datum dokončení stavby kamenné zvonice sv. Jindřicha?
- 2) Potvrdila se naše hypotéza, že mezi léty 1824 – 1827 stála u Jindřišské věže socha sv. Václava od sochaře Jana Jiřího Bendla, která dříve i později stála na Koňském trhu (Václavském náměstí) a nyní stojí její kopie na Vyšehradě?
- 3) Ukázala se vestavba nové věže do věže Jindřišské jako smysluplná a obohatila Pražany i návštěvníky Prahy?
- 4) Stala se Jindřišská věž přirozeným centrem a informačním místem pražských věží?
- 5) Využila Česká republika své mimořádné územní výhody v srdci Evropy a byl realizován projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, který má základ v obchodní cestě Benátky-Dunaj-Vltava-Labe-Hamburk-Bruggy, propagované již císařem a králem Karlem IV.?
- 6) Přežila společnost Jindřišská věž s. r. o. své tvůrce a seskupení firem Podziměk žijící třetí, čtvrtou a pátou generaci, zakladatele firmy arch. Josefa Podziměka z Třeště na Moravě?
- 7) Je Praha již ochráněna, jako jiná velká evropská města, alespoň proti stoleté vodě?
- 8) Je Česká republika součástí svobodné a demokratické Evropy?



Martin Podziměk



Petr Švestka



Josef Podziměk

Od té doby uplynulo téměř 10 let a mohu konstatovat, že bod 3, 4, 7 a 8 byl splněn. Avšak mne nejvíce trápí bod 5, neboť jsme ty uplynulé roky zcela promarnili a stále pouze mluvíme, vydáváme vládní usnesení, mluvíme, vydáváme další usnesení, nařízení, proklamace, mluvíme, měníme vlády, mluvíme atd. atd.

Čekáte kdy vám konečně řeknu něco konkrétního? Tak se podívejte na přehled „nejdůležitějších“ infrastrukturních projektů EU. Pro které byli ustaveni speciální

#### **KOORDINÁTOŘI EU pro TEN-T.**

*Na základě návrhu členských států bylo vybráno 30 prioritních projektů (nebo os), které jsou součástí směrnice EU pro rozvoj TEN-T jako projekty evropského zájmu.*

*Prioritní projekty byly vybrány podle přidané hodnoty a přínosu pro udržitelný rozvoj dopravy v Evropě. Dokončení těchto projektů – plánované pro rok 2020 – zlepšší ekonomickou účinnost evropského dopravního systému a poskytnou přímé výhody pro evropské občany.*

**Z těchto 30 klíčových projektů je 18 železničních, 3 jsou smíšené železničně silniční, 2 jsou vnitrozemské vodní cesty a jeden se odkazuje na mořské dálnice. Tato volba odráží vysokou prioritu ekologičtějším způsobům dopravy, které přispívají k boji proti změně klimatu.**

Zajímavé je odůvodnění výběru s ohledem na ekonomii a ekologii. Tak i EU došla k názoru v rozporu se svými dřívějšími i současnými rezolucemi a usneseními – Bílá kniha (Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout), Lisabonská strategie, Akční plán logistiky nákladní dopravy (říjen 2007), Program nákladní dopravy EU: zvýšení účinnosti, integrace a udržitelnosti nákladní dopravy v Evropě (říjen 2007), strategie EU Doprava 2050, - že vodní doprava není vlastně ani ekologická, ani ekonomická? To je jistě zajímavé.

Evropská unie bez povšimnutí našich politiků i odborníků poslze v roce 2005 vybrala 11 „nejdůležitějších“ prioritních projektů (PP) a jmenovala pro jejich prosazování 8 hlavních koordinátorů. Naše čtenáře jistě zaujmou nejen projekty, ale i jména jejich vůdců.

**Pat Cox: PP1:** železniční spojení Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol-Mesina-Palermo

**Carlo Secchi: PP3:** vysokorychlostní železniční spojení jihozápadní Evropy, **PP 19:** Vysokorychlostní železniční interoperabilita na Iberském poloostrově

**Laurens Jan Brinkhorst: PP6:** železniční spojení Lyon-Terst-Divača/Koper-Divača-Lublaň-Budapešť-ukrajinská hranice

**Péter Balázs: PP17:** železniční spojení Paříž-Štrasburk-Stuttgart-Vídeň- Bratislava

**Karla Peijs: PP18:** osa vnitrozemských vodních cest

Rýn/Máza-Mohan-Dunaj, **PP30:** vodní cesta Seina-Šelda  
**Luis Valente de Oliveira: PP 21:** Mořské dálnice

**Gilles Savary: PP22:** Železniční osa Atény-Sofie-Budapešť-Vídeň-Praha-Norimberk/Drážďany

**Pavel Telička: PP27:** Rail Baltica (pobaltská železnice)

**Karel Vinck: ERTMS** (Evropský systém řízení železničního provozu)

V těchto 11 prioritních projektech jsou pouze dva projekty vodní cesty, které již léta koordinuje bývalá holandská ministryně dopravy Karla Peijs. Tuto významnou osobnost evropské politiky jsme mohli osobně poznat na Světovém plavebním kongresu, který se konal v čínské Šanghaji v roce 2007. V úvodu ke knize Křížovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe nám paní Karla Peijs napsala:

*Při této příležitosti musím ovšem zdůraznit, že velmi zajímavé možnosti pro rozvoj tohoto druhu dopravy existují i ve střední a východní části Evropy, avšak jejich využívání je zcela nedostatečné. To dokazuje např. zcela rozdílný stupeň využívání rýnské a dunajské vodní cesty. Dunaj nabízí velmi příznivé plavební podmínky, zejména na svém středním a dolním toku, kde mohou být úspěšně provozovány velké tlačné soupravy se šesti, devíti, či dokonce ještě více čluny. Přesto je hustota přeprav na Dunaji ve srovnání s Rýnem asi desetkrát nižší. Domnívám se, že k adekvátnímu využití téměř neomezené kapacity Dunaje může rozhodující měrou přispět teprve přímé a co nejkratší plavební napojení této řeky na významné zdroje a cíle přeprav ve střední Evropě – ať již jde o Horní Slezsko nebo oblast Berlína, či o námořní přístavy Štětín, Brémy a Hamburk. Takové propojení přispěje k potřebné integritě sítě ve střední a východní Evropě tím nejúčinnějším způsobem. Proto vítám vydání této knihy, která popisuje **moderní a výhodné propojení Dunaj-Odra-Labe. Věřím také, že tento projekt má podobný význam jako zmíněné propojení Seina-sever. Bylo by proto rozumné, začít již v přítomné době s odpovídající přípravou tohoto záměru a zajistit jeho realizaci v nejkratším možném termínu.** Tímto způsobem by mohl být zajištěn promyšlený a kontinuální rozvoj sítě vodních cest EU, a to při plném respektování požadavků na zlepšení životního prostředí v dotčené oblasti. Doufám, že tato kniha bude prvním krokem k následným politickým činům a rozhodnutím, a přeji plný úspěch všem podporovatelům této vynikající myšlenky. Karla Peijs, koordinátorka Evropské komise pro vodní cesty září 2007*

Je zajímavé, že našeho projektu D-O-L si musí všimnout odborník a politik z Holandska a ne naši politici. Zde musím opravit své jednoznačné tvrzení, neboť máme již jednoho vý-

znamného politika a ekonoma, emeritního předsedu vlády, prognostika Miloše Zemana, který si významu vodního koridoru D-O-L začal intenzivně všimnout. Myslím, že neuškodí si ještě jednou připomenout jeho vystoupení v pořadu Otázky Václava Moravce z 2. 10. 2011:

*...Já vám ale Václave řeknu jinou strategickou investicí. Zase budu provokovat, ale jsem o tom po tříletém studiu přesvědčen. Realizoval bych sen Karla IV. a Tomáše Bati, který se jmenuje kanál Dunaj-Odra-Labe. Byl jsem v počátku před těmi třemi lety velkým odpůrcem tohoto projektu a tři roky jsem studoval dokumenty pro a proti. To není jenom dopravní cesta, to není jenom energetická záležitost, tím méně rekreační záležitost. To je také vodohospodářská záležitost. Ono by to trvalo 10 až 15 let, dalo by to práci desítkám tisíc lidí, ale hlavně pro Moravu, která je periodicky sužována povodněmi, by tahle velká vodní stavba podle názoru odborníků měla mít preventivní význam a když sečtete ty obrovské miliardy, které musíme téměř každoročně platit kvůli povodním, tak ona by se z tohoto hlediska docela dobře vyplatila.*

Svůj kladný postoj k vodnímu koridoru D-O-L Miloš Zeman ještě posílil v pořadu Českého rozhlasu 2 Kontakt Dvojky dne 26.10. 2011.

Ale vraťme se ještě k celému seznamu významných projektů pro efektivní ekonomii i ekologii dopravní infrastruktury EU.

- 1: Železniční spojení Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol-Mesina-Palermo
- 2: Vysokorychlostní železniční osa Paříž-Brusel/Brusel-Kolín nad Rýnem-Amsterdam-Londýn (PBKAL)
- 3: Vysokorychlostní železniční osa jihozápadní Evropy
- 4: Vysokorychlostní železniční osa východ
- 5: Železniční linka Betuwe (přístav Rotterdam-německá hranice) – DOKONČENO 2007
- 6: Železniční spojení Lyon-Terst-Divača/Koper-Divača-Lublaň-Budapešť-ukrajinská hranice
- 7: Dálniční osa Igoumenitsa/Patras-Atény-Sofie-Budapešť
- 8: Multimodální osa Portugalsko/Španělsko, zbytek Evropy
- 9: Železniční osa Cork-Dublin-Belfast-Stranraer - dokončena 2001
- 10: Letiště Malpensa – dokončeno 2001
- 11: Most přes Öresund – dokončen 2000
- 12: Severská trojúhelníková železniční/silniční osa
- 13: Silniční osa Spojené království Irsko/Benelux
- 14: Hlavní železniční trať západního pobřeží (Spojené království) - DOKONČENO 2009
- 15: Galileo
- 16: Nákladní železniční osa Sines/Algeciras-Madrid-Paříž
- 17: Železniční osa Paříž-Štrasburk-Stuttgart-Vídeň-Bratislava
- 18: Vodní cesta Rýn/Máza-Mohan-Dunaj
- 19: Vysokorychlostní železniční interoperabilita na Iberském poloostrově
- 20: Železniční spojení přes průliv Fehmarn (tunel mezi Německem a Dánskem)
- 21: Mořské dálnice
- 22: **Železniční osa Atény-Sofie-Budapešť-Vídeň-Praha-Norimberk/Drážďany**
- 23: **Železniční osa Gdaňsk-Varšava-Brno/Bratislava-Vídeň**
- 24: Železniční osa Lyon/Janov-Basilej-Duisburg-Rotterdam/Antverpy
- 25: **Dálniční osa Gdaňsk-Brno/Bratislava-Vídeň**
- 26: Železniční / silniční osa Irsko / Velká Británie / kontinentální Evropa
- 27: Rail Baltica (pobaltská železnice), osa: Varšava-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinky
- 28: Eurocaprail na železniční ose Brusel-Lucemburk-Štrasburk
- 29: Železniční osa jónského/jaderského intermodálního koridoru
- 30: Vnitrozemská vodní cesta Seina-Šelda

Z těchto přehledů zjistíme další zajímavé skutečnosti:

- jediný Čech v seznamu koordinátorů důležitých dopravních cest EU je Pavel Telička na železnici z Berlína do Helsinek, která se zcela vyhýbá České republice.

- Karla Peijs koordinuje dvě významné vodní cesty:  
PP 18 – Rýn (Máza-Mohan-Dunaj (RMO))  
PP 30 – Seina Scheldt (Seina-sever)

- ze všech 30 prioritních dopravních koridorů EU pouze 3 jdou přes území ČR (v seznamu označeny tučně). Tedy zbývajících 27 jde mimo území České republiky, kterou tak rádi nazýváme srdcem Evropy. Přitom si musíme stále připomínat, že ČR je jediným státem z 27 zemí EU, který není přímo nebo kvalitní vodní cestou připojen na moře.

Čtenáře jistě zaujme stručný popis a trasy 11 hlavních koordinovaných dopravních koridorů EU.

### Prioritní projekt 1 – Železniční osa Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol-Mesina-Palermo



Železniční osa Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol-Mesina-Palermo je důležitou vysokokapacitní severojižní železniční osou. Jádrem železniční osy Berlín-Palermo je alpský koridor Brenner. Do této sekce, nacházející se mezi městy Mnichov-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona, patří 55 km dlouhý přeshraniční Brennerský tunel (BBT), který začíná ve Fortezze, a napojuje se na stávající obchvat Innsbrucku. V současné době je dokončeno 95% inženýrských staveb. Celkové dokončení se očekává v roce 2012.

### Prioritní projekt 3 - Vysokorychlostní spojení v jihozápadní Evropě



Vysokorychlostní železniční osa jihozápadní Evropy je klíčovým projektem, který zajišťuje kontinuitu mezi železniční sítí Por-

tugalska, Španělska a zbytkem Evropy. Skládá se ze tří větví:

Středomořská větev: Madrid-Barcelona (funkční)-Figueras-Perpignan (dokončena)-Montpellier-Nimes (francouzská vysokorychlostní síť)

Iberská větev: Madrid-Lisabon-Porto

Atlantická větev: Madrid-Valladolid (funkční)-Burgos-Vitoria-Bilbao/San Sebastian-Dax-Bordeaux-Tours (Paříž).

**Prioritní projekt 19 - Vysokorychlostní železniční interoperabilita na Iberském poloostrově**



Tento projekt zahrnuje výstavbu a modernizaci vysokopacitních železničních linek na španělské a portugalské vysokorychlostní železniční síti.

Projekt umožní vytvoření plně interoperabilní vysokorychlostní železniční sítě na Iberském poloostrově s propojením na zbytek Evropy.

**Prioritní projekt 6 - Železniční spojení Lyon-Terst-Divača/Koper-Divača-Lublaň-Budapešť-ukrajinská hranice**



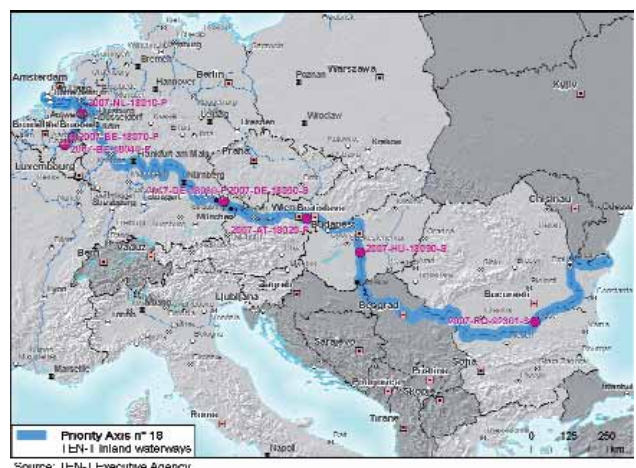
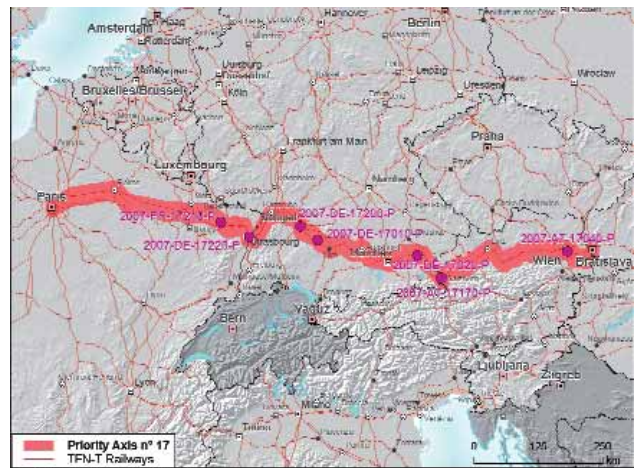
1638 km dlouhá železniční osa z Lyonu na ukrajinské hranice je hlavním průchodem ve směru východ-západ na jih od Alp. Dotýká se čtyř členských států (Francie, Itálie, Slovensko a Maďarsko).

**Prioritní projekt 17 - Železniční spojení Paříž-Štrasburk-Stuttgart-Vídeň- Bratislava**

Železniční osa Paříž-Štrasburk-Stuttgart-Vídeň-Bratislava je východozápadně orientovaná osa procházející velmi hustě obydlenými oblastmi v centru Evropy. Dotýká se čtyř členských států: Francie, Německo, Rakousko a Slovensko.

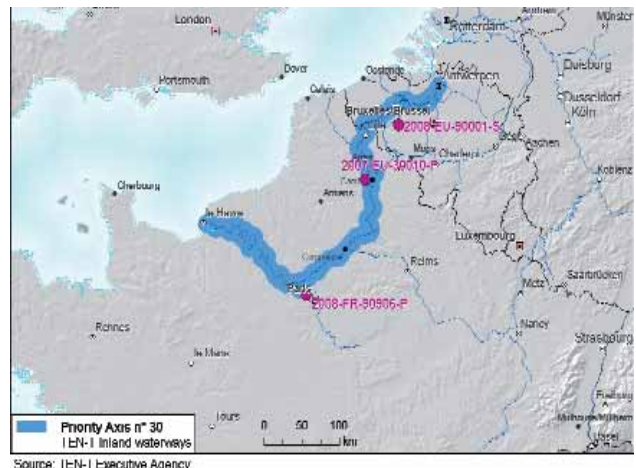
**Prioritní projekt 18 - Vodní cesta Rýn/Máza-Mohan-Dunaj**

Vodní cesta prochází napříč Evropou od Severního moře v Rotterdamu do Černého moře v Rumunsku. Řeky Máza a Rýn jsou vstupními bránami pro belgické a nizozemské vnitrozemské vodní cesty do tohoto koridoru,



ktej spojuje severní přístavy Rotterdam a Antverpy, ale také nabízí spojení k průplavu Seina-severní Evropa (PP30). Řeka Rýn je přes řeku Mohan a průplav Mohan-Dunaj spojena s Dunajem, který ústí až do Černého moře. Tato vodní cesta je jedna z nejdelších v transevropské dopravní síti a prochází jak přes členské tak přes nečlenské státy EU.

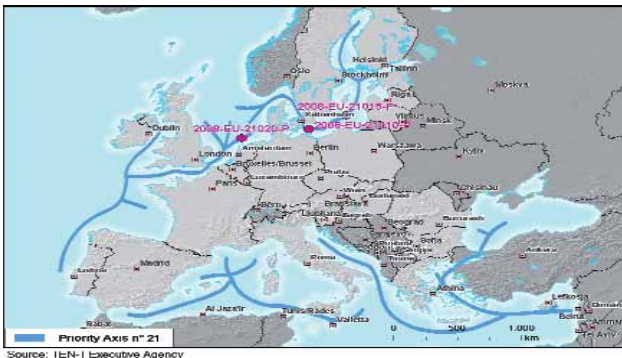
**Prioritní projekt 30 - Vnitrozemská vodní cesta Seina-Šelda**



Vodní cesta propojí francouzskou síť vnitrozemských vodních cest s belgickou, nizozemskou a německou vodocestnou sítí s jejími přístavy, jakož i s hlavními přístavy na severu (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Gent, Antverpy a Rotterdam). Tyto vodní cesty a přístavy zpřístupní říčním lodím velkého výtaku. Spolu s vodní cestou Rýn-Máza-Mohan-Dunaj (PP18) je jeho cílem spojit všechny významné vnitrozemské vo-

docebné oblasti s cílem pevně integrovat vnitrozemskou vodní dopravní síť do dopravní sítě EU.

### Prioritní projekt 21 - Mořské dálnice



Pojetí mořských dálnic se zaměřuje na zavádění nových intermodálních námořních logistických řetězců v Evropě, což by mělo přinést strukturální změny v organizaci dopravy v příštích letech. Za tímto účelem musí být dosaženo plnějšího využití nejen námořní dopravy, ale i potenciálu železniční a vnitrozemské vodní dopravy, jako součástí integrovaného dopravního řetězce.

Článek 12a TEN-T určuje tři hlavní cíle projektu mořských dálnic:

- 1) soustředění toku zboží na námořně orientované logistické trasy;
- (2) zvýšení soudržnosti;
- (3) omezení výskytu dopravních zácp po převodu zboží na jiný druh dopravy.

Byly stanoveny čtyři trasy pro vytváření projektů evropského zájmu

- mořské dálnice Baltského moře spojující členské státy ležící u Baltského moře s členskými státy ve střední a západní Evropě, včetně trasy přes severomořské/baltické průplavy (od 2010);
- mořské dálnice západní Evropy vedoucí z Portugalska a Španělska přes Atlantický oblouk do Severního moře a Irského moře (od 2010);
- mořské dálnice jihovýchodní Evropy spojující Jaderské moře s Jónským mořem a východním Středomořím, včetně Kypru (od 2010);
- mořské dálnice jihozápadní Evropy (západní Středomoří) spojující Španělsko, Francii, Itálii a zahrnující Maltu a mořské dálnice jihovýchodní Evropy, včetně propojení do Černého moře (od 2010).

### Prioritní projekt 22 - Železniční osa Atény-Sofie-Budapešť-Vídeň-Praha-Norimberk/Dráždany



Železnice propojuje východní členské státy hlavní železniční osou. Tato osa je jediným spojením z jihovýchodní Evropy a Řecka do srdce Evropské unie. Některé úseky jsou již v Německu, České republice, Maďarsku a Řecku dokončeny a práce na zbývajících úsecích mají začít až po roce 2013.

### Prioritní projekt 27 - Rail Baltica



Rail Baltica (pobaltská železnice) je strategický a udržitelný železniční projekt propojující čtyři nové členské státy EU – Polsko, Litvu, Lotyšsko a Estonsko – a také Finsko. Navíc je to jediné železniční spojení mezi třemi pobaltskými státy mezi sebou a s Polskem a ostatními členskými státy EU. Na sever jsou Helsinky spojeny železničním trajektem přes Finský záliv, který může tvořit „most“ do země severské trojúhelníkové železniční/silniční osy (PP12). Trasa aktuální trati z Tallinu do Varšavy je přibližně 1200 km dlouhá. Obsahuje různé druhy tratí a operačních systémů: jednokolejné a dvojkolejné tratě, elektrifikované a neelektrifikované (neelektrifikované jednokolejné trati jsou nejčastější). Železnice prochází různým terénem - městskými oblastmi, jako jsou města Białystok, Kaunas a Riga a venkovskými oblastmi, jako je region Podlaskie severovýchodního Polska a jižní Litva, stejně jako severní Lotyšsko a jih Estonska. Rail Baltica také spojuje tři hlavní přístavy Baltského moře: Helsinky, Tallinn a Rigu a má krátké železniční spojení do čtvrtého přístavu – Klaipedy.

### Prioritní projekt – Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS)

Železniční síť, způsoby řízení dopravy, návštěvnost a zabezpečení jízdy vlaku měly až do nedávné doby ryze národní charakter. To bylo dáno jednak historickým vývojem, kdy postupem času docházelo k propojování původně samostatných železničních sítí do sítě celoevropské, jednak strategickými důvody, kdy nebyla žádoucí snadná možnost pohybu cizích vozidel po národní železniční síti. Teprve ohromný nárůst automobilové dopravy v 80. a zejména 90. letech 20. století vedl evropské země ke změně pohledu na železniční dopravu. V současné době existuje v Evropě zjevná snaha o umožnění jízdy vlaků bez omezení po celé evropské železniční síti. V roce 1990 iniciovala Mezinárodní železniční unie (UIC) vytvoření pracovních skupin, jejichž cílem byl vývoj jednotného evropského systému zabezpečení jízdy vlaků – ETCS. Existence cca 20 typů vlakového zabezpečovacího zařízení na evropských železnicích je v současnosti největší překážkou volného pohybu hnacích vozidel. V roce 1995 definovala Evropská komise směr dalšího vývoje ERTMS. V roce 2000 pak byly podepsány konečné specifikace a bylo možno zahájit uskutečňování komerčních projektů.

Milý čtenáři, právě jste se seznámili s hlavními dopravními projekty EU. Nechybí vám něco? Nemyslíte si, že by představitelé naší republiky měli usilovat o zařazení ještě jednoho prioritního dopravního projektu nutného nejenom pro Českou republiku, ale i celou Evropu?

Ano milý čtenáři, schází tu

### Prioritní projekt č. 31 – Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Popis D-O-L není třeba. Všichni ho známe. Stačí požádat o ustavení evropského koordinátora pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Je třeba sehnat vhodného kandidáta a nebudeme-li schopni mezi sebou sehnat Čecha, pak to může být i cizinec. Vždyť i o původ krále českého a císaře římského Karla IV. se století taháme s Němci. Hlavně, že bude osvícený a bude vědět, že jde o nejvýznamnější projekt pro Evropu a zvláště její srdce – Českou republiku.

Snad by nám mohl pomoci drobný návod, který jsem předal před několika dny do rukou několika nejpovolanějších. Není moc ambiciózní, ale nějak se 110 let po uzákonění stavby průplavu Dunaj-Odra a napojení na Labe u Pardubic musí začít.

### JAK DÁL?

1. Rámcově pochopit význam D-O-L pro ČR.
2. **Konverzačně trvale zařadit vodní dopravu a vodní cesty do pojmu komplexní dopravní infrastruktura České republiky.**
3. Nebát se vyslovovat správný odborný termín: **vodní koridor Dunaj-Odra-Labe** a předřadit ho v konverzaci o dopravě před cyklostezky, sportovní plavbu ap.
4. Nepřipustit hovory o gigantickém projektu. Opřít se o slova guvernéra České národní banky Miroslava Singera: „*Nemohu se tímto projektem zabývat, neboť je tak malý, že je pod moji rozlišovací schopnost*“. Pan guvernéř jediný umí počítat. Okamžitě vynásobil 8 miliard € kurzem, vydělil 27 lety výstavby a odečetl 85 % z Fondu soudržnosti EU a vyšlo mu něco kolem 900 mil. Kč/rok.
5. **Opřít se o legislativu EU, která s D-O-L počítá, včetně přístupové smlouvy ČR k EU – i poslední materiál Evropské komise Doprava 2050.**
6. Uvěřit Karlu IV., Tomáši Baťovi, Janu Antonínovi Baťovi, že průplav D-O-L má mimořádný význam pro Českou republiku (Základ pro úpravu vodního hospodářství na Moravě, Budujeme stát pro 40 000 000 lidí). Uvažovat komplexně – nadrezortně při posuzování významu D-O-L pro ekonomiku, ekologii i energetickou bezpečnost státu (doprava, protipovodňová ochrana, přečerpávání vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy, obnovitelný zdroj energie v průtočných a přečerpávacích elektrárnách, přeprava tekutého plynu z kteréhokoliv zdroje na světě, ekologická stabilita krajiny, rekreace, sport atd.).
7. **Zdůrazňovat bezkonkurenční ekologické výhody vodní dopravy.**
8. Uvědomit si, že Česká republika je jediným státem z 27

zemí EU, která nemá přímé nebo kvalitní vodní cestou nepřímé napojení na moře. Tím se ČR dostává do ekonomické i politické pasti, ačkoliv má na svém území nejnižší místo v Evropě mezi povodím Dunaje a Odry – Moravskou bránu, kterou lze považovat za rodinné stříbro naší země.

9. Rozhodnout o urychlené přípravě žádosti o dotaci z Fondu soudržnosti EU na etapovou výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: 85 % z 8 miliard € s termínem podání žádosti do r. 2013 (dokončení průplavu Seina-sever). Konkurenčně budou jistě žádat Francouzi na pokračování francouzských průplavů a Slováci na projekt T.T.T.

### Co udělat nejdřív bez nároku na velké peníze:

**A) Uvážit a zakomponovat připomínky odborníků k nově připravovanému usnesení vlády ČR o Podpoře vnitrozemské vodní dopravy v ČR.**

**B) Předat staveniště VD Přelouč a zahájit stavbu (zmluvněný dodavatel, získat výjimku MŽP).**

**C) Zahájit práce na optimalizaci trasy vodního koridoru D-O-L tak, aby dle předcházejících usnesení vlády se koncem roku 2013 nejenom konstatovalo, že území je třeba chránit (po kolikáté již od roku 1901), ale aby součástí výstupu byla i „nová optimalizovaná a projednaná trasa vodního koridoru D-O-L“.**

**D) Revokovat názory MD ČR, citují: „Analýzy prokázaly, že pro energetickou bezpečnost státu není vodní doprava nezbytná“ nebo „Snížená konkurenceschopnost českého hospodářství není doložena“.**

**E) Usilovat o post koordinátora EU pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe**

**F) Zajistit instalaci putovní výstavy vodního koridoru D-O-L v prostorách Parlamentu ČR, Senátu ČR a Ministerstva dopravy ČR.**

**G) Poučit se z historie a přestat věřit, že se v této oblasti něco změnilo, což by vyvrátilo názory našich předků na užitečnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. **Zachraňme jeden druh dopravy – vodní dopravu a začněme intenzivně pracovat na rozvoji vodních cest. Nejde ani o peníze, ani o ekologické překážky, ale o naše myšlení:****

*Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.*

Tomáš Baťa

*Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužní již zeměpisnou polohou Evropy, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naší vyspělost, již se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovat světu...*

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČR 7. března 1923 v Brně

*Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém průplavů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikřičit se, atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.*

Jan Antonín Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí, 1937

*Staletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. 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 na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památky.*

Ing. Antonín Patočka, 1948

# Společnost ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s. nabízí k PRONÁJMU i PRODEJI

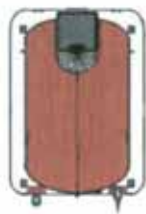


## Nové moderní bytové jednotky Prague Marina v lokalitě přístavu Holešovice

Nabízíme Vám jedinečnou možnost využít nabídku **bydlení v luxusní rezidenční čtvrti** s jachetním kotvištěm v unikátní zóně s výbornou dostupností historického a komerčního centra Prahy, s výbornou dispozicí nabízející klidné místo oddělené od okolního rušného světa.



Ke komerčnímu využití historické i zcela nové objekty v centru bytové zóny Prague Marina



## Hausbóty v rámci unikátního projektu BYDLENÍ NA VODĚ - RIVERBULL

Celosvětově žádaný nadčasový styl moderního bydlení stálého i rekreačního charakteru s předností mobility na vodní cestě ČR i v zahraničí



V případě zájmu o bližší informace a cenové specifikace prosím kontaktujte: České přístavy, a.s., Tel.: 266 797 146,119, Fax: 220 802 857, [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)



## Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951

500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452

E-mail: [labe@pla.cz](mailto:labe@pla.cz)

**ZABEZPEČUJE výkon správy povodí**, kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zajišťováním 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



# Ředitelství vodních cest ČR

## Závazná rozhodnutí k rozvoji vodních cest ČR

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 19. ledna 2011 č. 49 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe

MEMORANDUM o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava ze dne 12. 4. 2000 s Dodatkem z 28. dubna 2010

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008

REZOLUCE č. 1473 Parlamentního shromáždění Rady Evropy z 25. listopadu 2005 - Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj-Odra-Labe v ohnisku zájmu

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 23. března 2005 č. 337 ke zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi



ŘVČ ČR - státní investor, jehož posláním je

- vytváření koncepce rozvoje vodních cest
- příprava a realizace staveb infrastruktury vodních cest
- zlepšování parametrů splavnosti 315 km dopravně významných vodních cest sítě TEN-T - Labe, Vltava
- zlepšení plavebních podmínek na Labi od státní hranice do Ústí nad Labem - Plavební stupeň Děčín
- splavnění Labe do Pardubic
- obnovení splavnosti Vltavy do Českých Budějovic
- rozvoj infrastruktury pro turistickou a rekreační plavbu
- podpora a propagace vodních cest ČR
- provoz servisního plavidla



ŘVČ ČR  
Vinohradská 184  
130 52 Praha 3  
tel.: 267 132 801  
fax: 267 132 804  
e-mail: rvccr@rvccr.cz  
[www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)