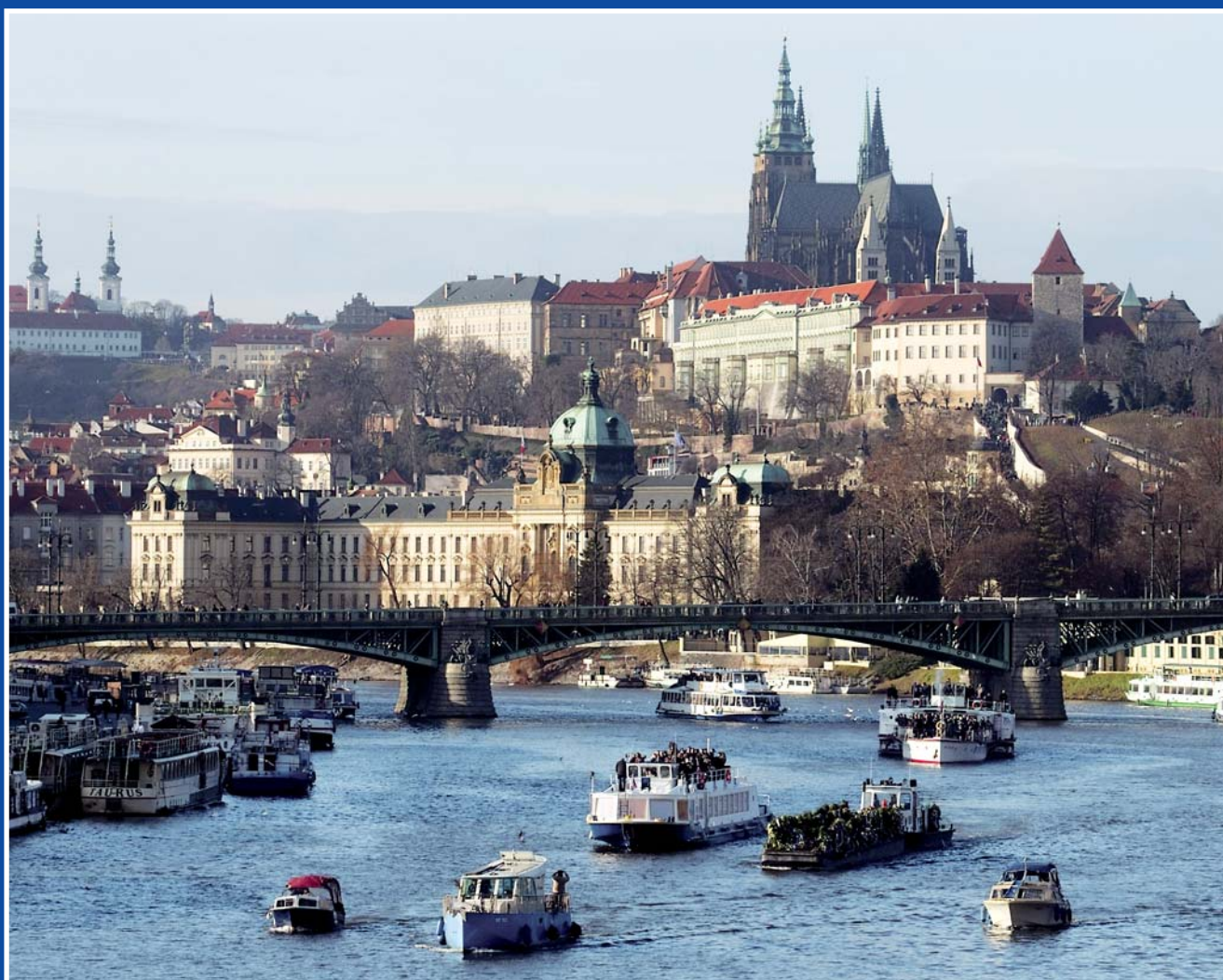


WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1
2012



Smuteční plavba květin pro Václava Havla po Vltavě a Labi do Děčína

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



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz

POVODÍ MORAVY

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 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



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 • www.rvccr.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

e-mail: info@vodnicesty.cz

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
BRNO: Minská 18 541 240 600 bmo@hydroprojekt.cz
OSTRAVA: Varenská 49 596 638 329 ostava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE: Zárkovo nábreží 7 388 355 427 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



Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

METROSTAV



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 • www.psg.eu

P&S

akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz

www.p-s.cz

PODZIMEK & SYNOVÉ

Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: 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

www.ceskepristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz

ČESKOMORAVSKÝ ŠŤERK
HEIDELBERGCEMENT Group

Mokrá 359, 664 04 Mokrá

Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571

cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



WELL Consulting, s.r.o.

Babice nad Svitavou 339, 664 01

e-mail: info@wellcon.cz

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. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý;
Ing. Petr Forman; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa;
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;
Ing. Jan Skalický; Ing. Jan Vlček.

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: Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v České republice
Mgr. Pavel Dobeš2

Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR
Ing. Jan Skalický3

Stav vodních cest spojujících ČSR se Severním, Baltickým a Černým mořem
Ing. Josef Bartovský7

Vodní cesty, doprava a ekonomika z pohledu statistika
Ing. Josef Vlášek14

Odbor plavby Ministerstva dopravy má nového ředitele
Tomáš Kolařík15

Dopravní uzel Pardubice může být velkým rozvojovým cílem
Zuzana Nováková16

**Nový web Ředitelství vodních cest ČR
Vodní cesty a plavba si zaslouží více pozornosti!**
Vltava Open 2012
Bc. Václav Straka17

Na počátku byli dva prezidenti aneb tak vzniklo OKO
Ing. Petr Forman18

DOL, TEN-T, AGN, FS, CF, CEF & spol.
Ing. Petr Forman20

Zamrzlá Labe
Z domácího tisku23

Zamrzlá Evropa
Tomáš Kolařík24

**Dokončení vltavské vodní cesty v úseku
Hluboká nad Vltavou-VD Hněvkovice**
Radek Macháček26

Plavební stupeň Děčín – příběh na pokračování
Ing. Jan Skalický28

**Jez u Děčína by přilákal zahraniční rejdáře
Šedesát let Alžběty II. na trůně oslaví plavba tisíce lodí po Temži**
Z domácího tisku29

Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje
Ing. Jan Bukovský, Ph.D.30

Zahájení plavební sezóny na vodních cestách v ČR32

10 let Bažova kanálu
Vojtěch Bártek35

75 let doc. Ing. Pavla Juráška, CSc.36

Těžba z vody a vodní cesty
Ing. Otakar Vavruška38

Ing. Otakar Vavruška 75letý39

**Obří průplav za 200 miliard. Už i Zeman mu věří.
Pro zelené fantasmagorie.**
Z domácího tisku40

**Obnova vodní cesty spojující Baltské a Černé moře,
Dněpr-Visla-Odra**
Alexandr Zaharenko41

**Na průplavu Dněpr-Bug byla dokončena výstavba
nové plavební komory Trišin**
Ze zahraničního tisku44

Lužická jezerní oblast - největší staveniště Evropy
Dr. Uwe Steinhuber46

Významné postavení plavby ve světě
Tomáš Kolařík50

Život není takový - je úplně jiný (45)
Ing. Josef Podzimek53

Titulní strana: Smuteční plavba květin pro Václava Havla po Vltavě a Labi do Děčína - mezi Čechovým a Štefánikovým mostem.
Foto: Michal Sváček - MF DNES - Profimedia

Úvodní slovo ministra dopravy ČR Rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v České republice

Mgr. Pavel Dobeš - ministr dopravy ČR



Vážení čtenáři,

také letošní rok bude nejspíš poznamenán turbulentními ekonomickými výkyvy, jejichž dopady pocítí i Česká republika. Navzdory nejistým hospodářským prognózám, ale nemáme sebemenší důvod rezignovat a jen pasivně doufat, že se nám snad bude v budoucnu dařit lépe. Naopak!

Ekonomickou aktivitu a efektivitu, které povedou k růstu HDP, musíme sami podpořit. Mým receptem je být i nadále **garantem bezpečné, fungující a především rozvíjející se dopravní infrastruktury**. Jde o to najít optimální mix všech druhů dopravních cest, tedy využití synergických efektů, které kombinace vodní, silniční a železniční dopravy může přinést jak v ekonomické, tak ale i v ekologické oblasti.

S trochou nadsázky lze říci, že silnice a železnice umíme postavit v podstatě „kdekoliv“. U vodních cest je to jiné. Díky poloze můžeme Českou republiku označit za střechu Evropy, neboť se na našem území nachází hlavní evropské rozvodí a většina řek zde pramení.

Vodní doprava je tedy přírodními podmínkami oproti ostatním druhům dopravy výrazně omezena. Na druhou stranu má své nesporné výhody. Silniční dopravě je schopná výrazně ulehčit při přepravě nadměrných nákladů i snížit počty kamiónů na našich cestách. To se samozřejmě projevuje v oblasti bezpečnosti silničního provozu i opotřebení silnic.

Dalším důležitým pozitivem jsou ekologické efekty. Životní prostředí je dnes zatíženo exhalacemi a hlukem. A v tomto směru jsou lodě jistě zajímavou alternativou. U železnice ten rozdíl není tak výrazný, ale celá Evropa si uvědomuje, že její kapacity jsou omezené a o přepravě nadměrných nákladů nemůže být ani řeč.

V březnu loňského roku zveřejnila Evropská komise svoji strategii Doprava 2050 a Bílou knihu k dopravě, v nichž nastiňuje základní strategické vize, které by měly být v nadcházejícím období naplňovány v sektoru dopravy. Mimo jiné se v ní hovoří i o přenesení až 50 % přepravních výkonů ze silnice na železnici a vodu.

V tomto směru vidím velkou příležitost ve využití našich přírodních možností na Labi a Vltavě a zužítkovat tím dědictví, které nám zanechali naši předkové v podobě mnoha funkčních vodních děl na těchto řekách. Jejich hodnota je odhadována odborníky na 160 miliard Kč.

Jen velmi špatný hospodář by nechal tyto peníze v období ekonomické krize bez užtku zahálet jen proto, že k jejich plnému využití chybí investice, která je z pohledu ostatních dopravních cest zanedbatelná.

Věřím, že ve chvíli, kdy dojde k plnému splavnění a tím i zvýšení spolehlivosti labsko-vltavské vodní cesty, dokážeme přenést část dopravy na vodu a zlepšit životní úroveň našich občanů. O tom, že si je této příležitosti vědoma i Evropská unie svědčí jistě také to, že Labe v úseku od státní hranice do Pardubic a Vltava v úseku od Mělníku pod Slapskou přehradu se staly součástí nového návrhu páteřní sítě evropských dopravních cest TEN-T.

Mnou řízené ministerstvo udělá vše pro to, aby k realizaci těch několika potřebných staveb došlo. Vždyť i ostatní efekty, které se sice netýkají přímo vodní dopravy, ale vztahují se k celé veřejnosti, jsou bezpochyby významné.

Mám tím na mysli nová pracovní místa a to nejen přímo ve vodní dopravě, ale i protipovodňovou ochranu, výrobu elektrické energie ve vodních elektrárnách, coby stálý a obnovitelný zdroj čisté elektřiny, zadržování vody v krajině, které v období snižující se úrovně spodních vod a oteplování krajiny nabývá na významu, i cestu vhodnou pro případné nouzové zásobování státu strategickými surovinami.

Vím, že je před námi ještě dlouhá a složitá cesta, přesto věřím, že se nám ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest ČR podaří tohoto cíle dosáhnout.



Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR

Ing. Jan Skalický - ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Chceme vrátit vodu tam, kam patří a to jak jejím významem, tak i geograficky!

Není asi člověka, který by neuznal, že stavět jakoukoliv dopravní síť bez jasné koncepce je nesmysl. Přesto tomu tak v minulých letech v podstatě bylo. Pro rozvoj dopravních sítí v České republice existoval bezpočet vládních a parlamentních usnesení a rozhodnutí, dokonce vzniklo i několik dopravních strategií. Všechny ale měly jedno společné. Buď se v nich na vodu zcela zapomnělo, nebo pro ni zbylo jen nepodstatné místo někde vzadu. Když jsem na Ředitelství vodních cest ČR nastoupil, bylo jednou z mých priorit vrátit vodě význam, který jí patří. Tedy mimo jiné posunout ji ve vnímání politiků zpět na místo, které bude důstojné jejímu významu. Vodní cesty přeci nejsou popelkou, která by se měla krčit někde v koutě. Naopak! Jejich význam roste s množstvím přepravovaného zboží. Silnice jsou přeplněné, zničené přetíženými kamiony, železnice nejsou schopné převézt nadrozměrný náklad a jejich kapacita má také své meze. Tak proč nevyužít to, co nám příroda a naši předkové zanechali.

Chceme vypracovat jasnou koncepci rozvoje vodních cest ČR a získat pro ni politickou, odbornou i profesní podporu!

„Není na světě člověk ten, aby se zavděčil lidem všem.“

S touto myšlenkou začala vznikat na podzim 2011 koncepce rozvoje vodních cest a dopravy v České republice s názvem Plavba 2020. Kolektiv zkušených pracovníků pod vedením Ředitelství vodních cest ČR vydal maximum ze svých znalostí a odborností na to, aby vznikl kvalitní materiál, který ve svém důsledku bude určovat rozvoj vodních cest a dopravy v příštích devíti letech. Možná se to někomu zdá jako poněkud krátké období pro rozvojovou koncepci, ale je nutno podotknout, že se bude jednat o zcela klíčových 9 let, které rozhodnou o budoucnosti vodní dopravy v ČR.

Chceme sjednotit všechny lidi na vodě a okolo ní. Najít shodu na základních prioritách, postupech a harmonogramech rozvoje vodních cest ČR!

Plavba 2020 – vize rozvoje vodních cest ČR

Základní problémy vodní dopravy v ČR:

- není kontinuální vodní cesta – problém představuje nejen faktická průběžnost vodní cesty, ale také nespolehlivost úseků bez jezů a nespolehlivost plavebních objektů
- nedostatečná přístavní síť – u nákladních přístavů se týká zejména přístavních průmyslových zón, u osobních a rekreačních přístavů chybí systematická síť veřejných přístavů a přístavišť včetně servisních center
- chybné vnímání vodní dopravy jako zbytečné a nefunkční, vodních cest jako nevhodných pro plavbu díky poloze na horních tocích řek
- zcela chybí náhled na vodní cestu jako na multifunkční soubor, který kromě vodní dopravy přináší i protipovodňovou ochranu, výhodný a stálý zdroj elektrické energie

Základní přednosti vodní dopravy v ČR:

- základní síť vodních cest Labe a Vltava je moderní, v zásadě HOTOVÁ, s parametry srovnatelnými s evropskými (vodní cesta není nekonkurenceschopná)
- v okolí vodní cesty je fungující průmysl, vodní cesta vede hospodářsky významnými oblastmi
- vodní cesta a okolní krajina je díky dynamickému charakteru enormně turisticky atraktivní
- je potřebné vykonat pouze relativně malá opatření a efekt bude mimořádný

Vodní cesta je multifunkční, rozvoj je zaměřen na dva pilíře vodní dopravy:

- nákladní doprava, jako nástroj posílení konkurenceschopnosti podnikání a snížení zátěže pozemní dopravy
- osobní rekreační doprava, jako nástroj turistického využití vodních cest a podpory regionálního rozvoje vázání na vodní cestu

Neméně významné jsou efekty v rámci jiných resortů (vodní hospodářství, zemědělství, protipovodňová ochrana, energetika, rekreace apod.), které žádná jiná dopravní infrastruktura ze své podstaty nemůže zajistit.

Hlavní pilíře rozvoje vodních cest



Cíl, kterého má vodní doprava v horizontu do roku 2020 dosáhnout:

souvislá trvale splavná síť vodních cest, s parametry umožňujícími konkurenceschopnost vodní dopravy:

- Labe splavné až do Pardubic, parametry odpovídající nejméně Labi v SRN
- Vltava splavná až do Prahy (IV. třída dle zákona č. 114/1995 Sb.) pro nákladní i osobní plavbu, srovnatelné parametry s Labem, souvisle splavná až do Českých Budějovic pro třídu I. (osobní a rekreační)
- Baťův kanál souvisle splavný mezi turistickými centry Hodonín a Kroměříž (0. třída dle zákona č. 114/1995 Sb.)
- systematická přístavní infrastruktura veřejné služby, provozovaná na nediskriminačním základě umožňující efektivní překlady zboží, s akcentováním přímých překladů do průmyslu, zpracovatelských provozů a logistiky s omezením návazné pozemní automobilové dopravy

- zapojení vodní dopravy do kombinovaných přepravních řetězců (kontejnerové terminály)
- síť veřejných přístavišť pro osobní lodě a síť veřejných přístavů a přístavišť pro rekreační malá plavidla, včetně poskytování bezpečných servisních služeb
- vytvoření standardů pro budování infrastruktury vodních cest z pohledu technického i uživatelského

Výsledky dosažitelné souvislou vodní cestou:

- konkurenční nákladní doprava do Evropy
- konkurenční nákladní doprava do námořních přístavů, což zlepšuje konkurenceschopnost podnikání (průmyslu) a zemědělství v ČR
- vodní doprava zajistí dostatečnou kapacitu pro přepravu zboží do SRN a námořních přístavů
- vodní doprava až do průmyslových a logistických center (Pardubice, Praha)
- nastartování pravidelné dopravy kontejnerů, kapalného zboží (paliva, chemie), osobních automobilů apod.
- zkrácení přepravy nadměrných nákladů po silnici (např. z Ostravska a Pardubicka do námořních přístavů SRN)
- obsluha měst stavebním materiálem (zejména Praha, včetně role přístavu Radotín)
- přiblížení průmyslu a podnikání vodní cestě (do přístavů) snižuje nároky na silniční dopravu
- zajištění bezpečnosti státu zásobováním strategickými surovinami z nezávislých zdrojů a alternativními trasami
- moderní osobní doprava – kabinové lodě s ubytováním, linková plavba na souvislých relacích, např. České Budějovice-Praha, Pardubice-Mělník apod.)
- malá rekreační plavba po celé délce vodních cest, vyrovnaný rozvoj okolí vázaný na turistiku na vodní cestě, zahraniční turisté, půjčovny lodí (okolí vodních cest v ČR je často atraktivnější než v Holandsku a Francii)

Dlouhodobá strategická vize – vodní koridor D-O-L

Dlouhodobým úkolem přípravy a následné realizace je strategické propojení evropské sítě vodních cest v podobě spojení vodních cest Dunaj, Odra a Labe. Toto spojení zajistí nejen vzájemné propojení evropských hospodářských center, ale také konsolidaci celé sítě vodních cest ve středu Evropy. Výsledkem nebude jen odstranění kapacitního přetížení alternativních pozemních druhů dopravy, ale zejména rozvojový impuls konkurenceschopnosti centrální Evropy, která již nyní začíná vlivem absence levných dopravních spojení ztrácet hospodářský potenciál. Koncepce je v souladu s rozvojovým konceptem vodních cest Visegrad 4+2.

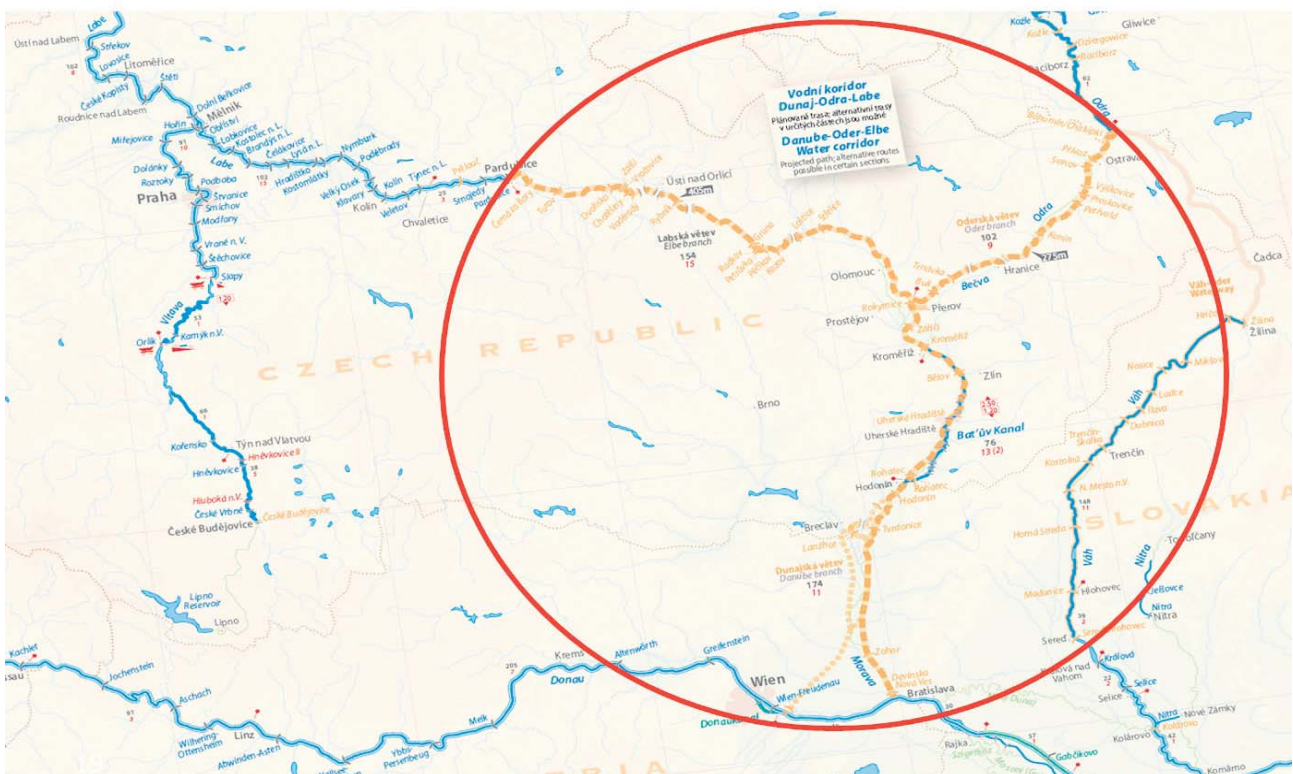
Klíčovým krokem je zpracování studie proveditelnosti, která shromáždí veškeré ekonomické i mimoekonomické, územní a jiné parametry, provede jejich vyhodnocení v kontextu příležitosti této mezinárodní vodní cesty a podmínek pro její výstavbu. Zároveň je nutné zajistit návrat vodního koridoru D-O-L do koncepce sítě TEN-T.

Konkrétní nástroje pro dosažení cílů:

Prodloužení sítě vodních cest, včetně zajištění kontinuity:

- splavnění do Pardubic
- splavnění Vltavy Hluboká n. Vl.-Týn n. Vl.
- lodní zdvihadla Orlík, Slapy
- prodloužení Baťova kanálu
- stabilizace plavebních podmínek a spolehlivosti vodních cest
- plavební stupeň Děčín
- dokončení modernizace plavebních komor
- výstavba čekacích stání pro malá plavidla
- zvýšení kapacity míst pro ochranu plavidel za povodní
- zvýšení parametrů vodních cest

Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe



Vnitrozemské vodní cesty



- zvýšení kapacity plavební komory Praha-Smíchov
- zvýšení podjezdných výšek a ponorů na Vltavě
- přístavní infrastruktura
- síť veřejných přístavů a přístavišť (zajištění krátkodobého, středně i dlouhodobého stání) – zastávky pro osobní lodě, přístaviště a přístavy pro malá plavidla
- síť veřejných servisních center
- výstavba nových veřejných obchodních přístavů
- Říční informační služby
- rozšíření informačních služeb pro účastníky plavebního provozu pro zvýšení bezpečnosti a lepší plánování plavby
- propagace vodních cest
- zvýšení povědomí veřejnosti o plavbě a vodních cestách
- informování potenciálních uživatelů vodní dopravy o podmínkách a nabídce dopravní cesty a vodní dopravy obecně

Veškerá stavební opatření budou realizována s důrazem na vyvážený dopad na plavbu a životní prostředí, v duchu evropské strategie win-win projektů a integrovaného plánování. Bude tak posílena multifunkčnost projektů při respektování ochrany přírody a krajiny.

Finanční rámec pro naplnění nástrojů

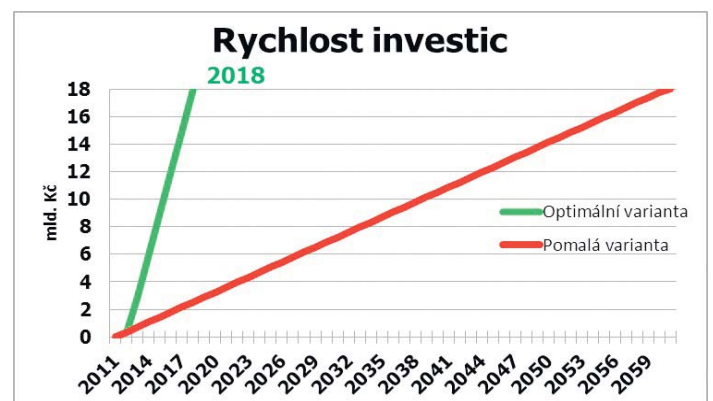
Základní teze:

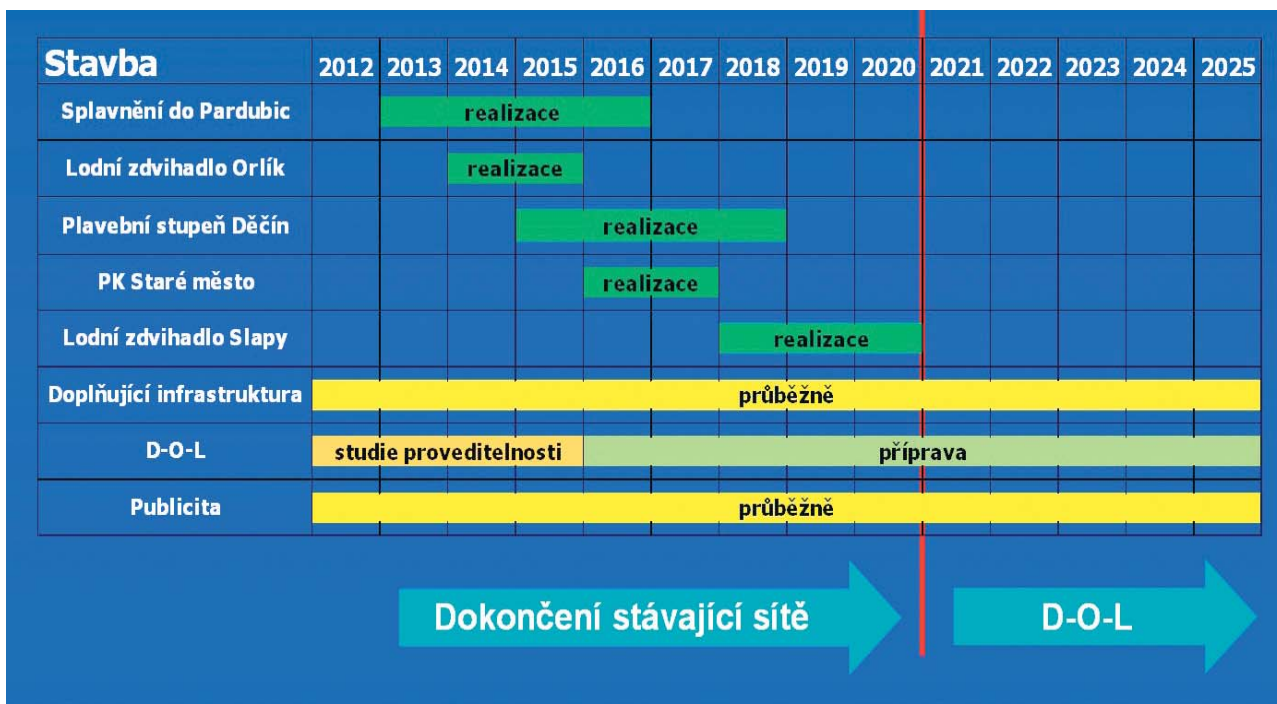
vodní doprava nebude dosahovat očekávaného růstu, pokud nebude realizován balík systémových opatření jako celek, tj. souvislá vodní cesta včetně přístavů

Dva scénáře realizace:

Při užití scénáře průměrné výše investic 2,5 mld. Kč/rok je reálné v horizontu do roku 2020 základní síť vodních cest dokončit.

Dosažení ekonomických efektů plavby





I malé vítězství je vítězstvím

Dne 15. 12. 2011 Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR jednomyslně přijala následující usnesení: **Poslanecká sněmovna pokládá rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje České republiky a žádá vládu České republiky o předložení souhrnné informace o stavu realizace plavebních stupňů na Labi (Děčín-Přelouč), a to do 30. 6. 2012.**

Ředitelství vodních cest ČR prohlašuje, že předkládaná vize rozvoje vodních cest je plně v souladu s tímto usnesením. ŘVC ČR vypracuje požadovanou souhrnnou informaci a je připraveno vyvinout maximální úsilí k zajištění brzké realizace uvedených strategických staveb.

Chceme harmonizovat zájmy státu, municipalit, podnikatelů, občanů, ochránců přírody a Evropské unie. Jejich zájmy nejsou v principu protikladné, jen musíme najít rozumné kompromisy!

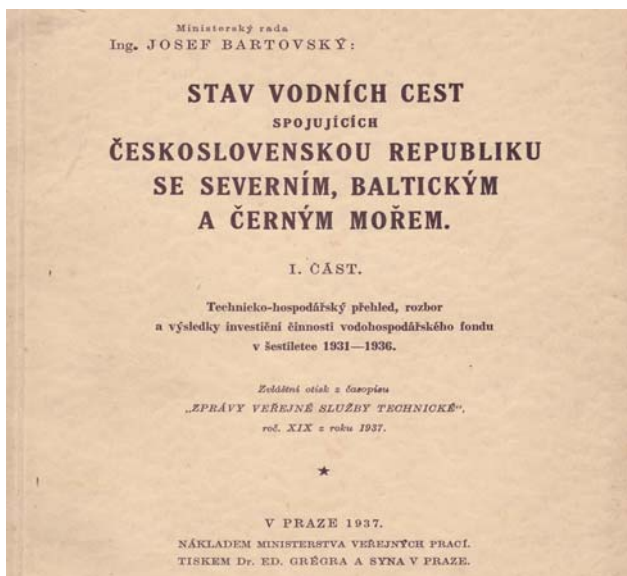


Říčně-námořní tanker je běžně k vidění na evropských vodních cestách. Dopluje také někdy do ČR?
Zdroj: Bureau Voorlichting Binnenvaart

STAV VODNÍCH CEST

spojujících ČSR se SEVERNÍM, BALTICKÝM a ČERNÝM MOŘEM

Ing. Josef Bartovský - ministerský rada, Ministerstvo veřejných prací ČSR



Prezident Dr. Edvard Beneš se svou manželkou Hanou a Ing. Josefem Bartovským při slavnostním otevření vodního díla Vrané nad Vltavou 24. 5. 1937, tedy 4 dny před narozeninami pana prezidenta

Tato publikace, kterou napsal významný propagátor, organizátor a realizátor vodních cest v Československu Ing. Josef Bartovský – ministerský rada Ministerstva veřejných prací ČSR, kterou jsem v poslední době dostal do rukou, mne přímo fascinovala. Nejenom proto, že byla sepsána v roce 1937, tedy v roce mého narození (28.5.1937) a je tedy právě tříčtvrtěstoletí stará, tak svým aktuálním obsahem. Rozhodl jsem se proto hlavní části tohoto výjimečného ekonomicko-technicko-právního dokumentu formou fiktivního rozhovoru přiblížit našim čtenářům a tak ukázat jak naši předkové výstavbou vodních děl a splavňovacími pracemi bojovali proti nezaměstnanosti v hospodářské krizi 30. let minulého století. Podobnost či rozdílnost je tak úžasná, že nebude potřeba dalších komentářů. Ať si vnímavý čtenář udělá sám názor na řešení krize vládou „první republiky“ a současnou vládou „rozpočtové odpovědnosti“.

Ing. Josef Podzimek



Vážený pane ministerský rado, jsem rád, že jste neodmítl rozhovor pro náš časopis Vodní cesty a plavba, který se jako Vy snaží vysvětlit našim občanům význam vodní dopravy, vodní cesty a průplavu Dunaj-Odra-Labe pro naši zemi a celou Evropu. Ale nejdříve našim čtenářům po 75 letech přiblížte, proč jste tuto fantastickou knihu napsal.

nicko-hospodářský popis a rozbor.

(Poznámka redakce: odpovědi jsou zcela identické s výše jmenovanou knihou a tučně vtištěné části odpovídají zvýraznění v knížce).

Z jakých materiálů a zkušeností jste čerpal při psaní tohoto rozboru?

Jest zpracován podle statistik a zkušeností během 30 let, které jsem získal při projektování, provádění a vedení staveb vodocestných i vodohospodářských v Československu a studiem těchto staveb v cizině. Projekty úprav Labe a Vltavy, stavební dozor 12 roků na zdymadlech v Obřívství, Poděbradech, v Nymburce, vyřešení problému štěchovických přehrad, vedení staveb na Vltavě (zdymadlo Vrané, Hluboká, regulace a přístav ve Štěchovicích, příjezdové silnice k přehradě u Štěchovic a Slap), studijní cesty v cizině (Švýcarsko, Itálie, Francie, Německo na přehradu, elektrárny a zdymadla).

Čeho se vlastně pojednání týká?

Toto pojednání jest též :

jubilejní vzpomínkou na splavňovací činnost, prováděnou 40 let zemským úřadem v Praze (dříve „kanalisační komisí“) a na splavňovací a průplavní třicetiletou činnost

Uplynulo **40 roků** od zahájení příprav k splavnění Vltavy z Prahy do Mělníka a dolního Labe z Mělníka na hranice Čech. Před **30 lety** byla zahájena splavňovací činnost stavební na středním Labi z Mělníka do Jaroměře, začaty přípravy k stavbě průplavních spojení Labe a Odry k Dunaji a přípravné práce k vyřešení úprav Vltavy mezi Prahou a Budějovicemi. Před **6 roky** byla zajištěna soustavnost vodocestného a vodohospodářského podnikání zákonem o vodohospodářském fondu. K jubileu této významné činnosti inženýrské a k informaci technické i širší veřejnosti, jak za těch 40 let pokročily práce vodocestné na území Československé republiky, jichž konečným cílem jest **spojení** středoevropských území **s 3 moři** a rozšíření hospodářských styků podle zásad středoevropské a podunajské hospodářské politiky, uveřejňujeme tento stručný **tech-**

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze (dříve „vodocestnou expositurou“) a dvacetiletou činnost **zemského úřadu v Bratislavě**.

Je **historickým přehledem** iniciativní, vedoucí, rozhodující, zákonodárné a dozorčí činnosti **čsl. ministerstva veřejných prací v oboru vodocestném a vodohospodářském**.

K čemu publikace slouží?

K posouzení, jak **stav splavnosti Vltavy, Labe, Odry, Váhu a Dunaje na území Československa i mimo jeho oblast vyhovuje nyní i budoucím potřebám plavby, jaká opatření** na těchto řekách byla již učiněna i která ještě jsou nutná pro zlepšení plavební kapacity, jakož i výkonnosti a rentability spojovacích průplavů L-D a D-O (označujeme průplavní spojení od Labe k Dunaji zkráceně „**průplav L-D**“ a průplavní spojení od Dunaje k Odře zkráceně „**průplav D-O**“), a jak tyto průplavy vybavit, aby s vodní cestou Labskou, Oderskou a Dunajskou vytvořily účelné **spojení 3 moří**.

Jak vnímáte mezinárodní význam vodních cest pro Československou republiku?

Vodní cesty byly, jsou a budou klíčem k posílení obchodních, hospodářských a politických styků území a států, jimiž probíhají a jež komunikačně, hospodářsky i politicky sdružují.

Tím se vysvětlují novodobé usilovné snahy: rychle zdo-

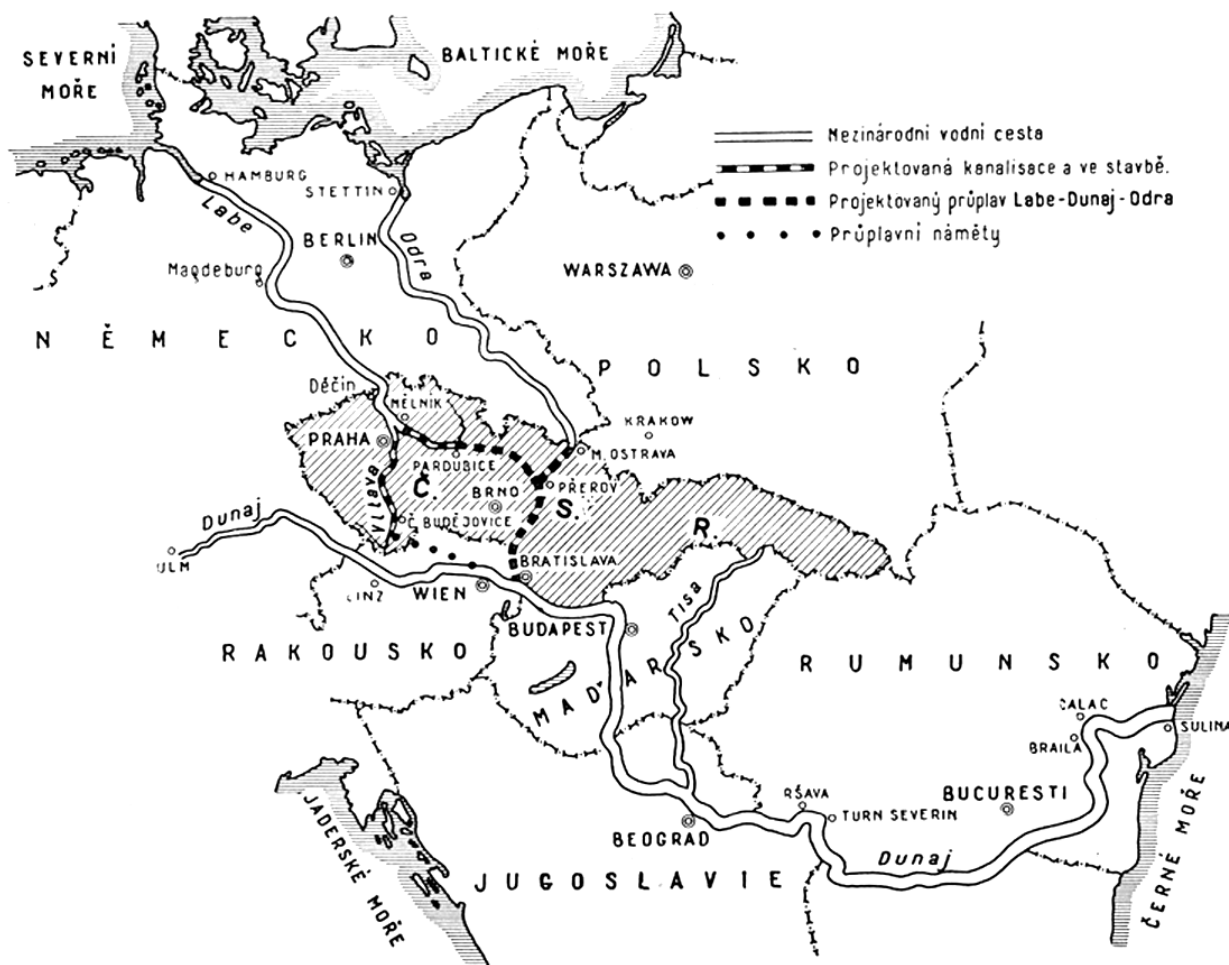
konaliti splavnost Labe, Odry, Dunaje a docílití jich vzájemné spojení k vytvoření průběžných vodních cest, jež by spojily Baltické, Severní i Černé moře a **průmyslové oblasti severní, severovýchodní a střední (Německo, Československo, Polsko, Rakousko) se zemědělskými státy podunajskými, jižními a východními (Uhry, Jugoslávie, Rumunsko, Rusko, Turecko aj.)**.

Spojení uvažovaných tří moří jest problémem stře-doevropským, jehož zdárné vyřešení nezávisí jen na vybudování průplavů L-D a D-O, nýbrž také na stavu splavnosti Dunaje od Bratislavy do Černého moře a hlavně na mezinárodních smlouvách plavebních.

Můžete nám ve stručnosti tyto mezinárodní smlouvy přiblížit?

Plavba na Labi, Vltavě, Odře a Dunaji byla řešena Ver-sailleskou smlouvou mírovou o vodních cestách, jež označila **za mezinárodní** tyto úseky:

- | | |
|--|----------|
| 1. Labe z Hamburku do Mělníka a Vltavu z Prahy do Mělníka | 908 km |
| Na území Československa | 155 km |
| 2. Odra ze Štětína do Moravské Ostravy (ústí Opavice) v délce | 804 km |
| Na území Československa | 14 km |
| 3. Dunaj z Ulmu do Suliny v délce | 2 588 km |
| Na území Československa | 173 km |



Připojení vodních cest Československé republiky k moři Severnímu, Baltickému a Černému,

Režim všech mezinárodních řek byl stanoven Barcelonskou smlouvou a těmito dalšími smlouvami:

- V Paříži roku 1921 o Dunaji od Ulmu k Sulině na Černém moři.
- V Drážďanech roku 1922 o Labi a Vltavě od Prahy (most přes Štvanici) do Hamburku při Severním moři.
- V Drážďanech roku 1933 o Odře od Moravské Ostravy do Štětína na Baltickém moři.

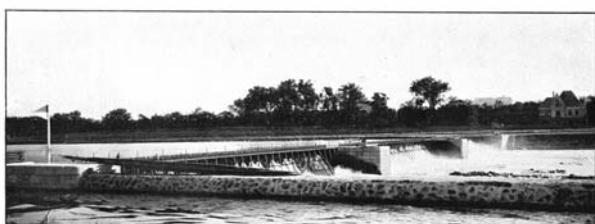
To znamená, že na těchto mezinárodních částech Dunaje, Labe, Vltavy a Odry byla smlouvami zajištěna svobodná plavba komukoliv i mimo státy pobřežní.

K dodržování těchto smluv byly vytvořeny mezinárodní komise ze zástupců těchto států:

Pro **Labe** zástupci Anglie, Francie, Itálie, Německa, Československa, Belgie.

Pro **Odru** zástupci Anglie, Francie, Německa, Polska, Československa, Dánska, Švédska.

Pro **Dunaj** zástupci Anglie, Ameriky, Francie, Itálie.



Zdymadlo na Vltavě v Troji. Hradlový jez, spád 270 m. Stavba z r. 1896.



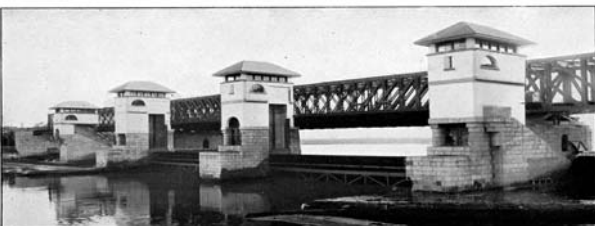
Zdymadlo na Labi v Obřívství. Stavidlový a mostový jez slupicový, spád 2,20 m. Stavba z roku 1913.



Zdymadlo a elektrárna na Labi v Nymburce. Stavidlový jez s klapkou spád 2,70 m. Stavba z roku 1925.



Zdymadlo a elektrárna na Labi v Poděbradech. Stavidlový jez s klapkou, spád 2,20 m. Stavba z roku 1925.



Zdymadlo na Vltavě v Měřejovicích. Válcový a stavidlový jez, spád 3,80 m. Stavba z roku 1929 po rekonstrukci.

Popis a stav vodní cesty vltavsko-labské od roku 1896, kterým se ve své knize zabýváte, jsme přiblížili našim čtenářům několika soudobými fotografiemi, z kterých vyplývá velkorysost a odvaha těchto projektů.

Vím, že v publikaci, o které hovoříme, podrobně popíšete závaznost vodocestného zákona z roku 1901, od kterého loňského roku uplynulo 110 let, ale my bychom se rádi dnes soustředili na vodocestný zákon z roku 1931.

Tak dobře. Období studií, příprav a revizí velkorysých vodocestných staveb končí rokem 1931.

Vláda republiky Československé vydává zákon č. 50 z 27. března 1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využití vodních sil, čili zkráceně „**zákon vodohospodářský**“.

Teprve tímto zákonem na 12 roků se usměrňuje a finančně zajišťuje vodohospodářské podnikání našeho státu a připravuje se nová epocha pro toto podnikání.

Jak bylo zajištěno financování?

Financování staveb zajišťuje se fondovým hospodařením tak, že vodohospodářský fond ministerstva veřejných prací průběhem let 1931 až 1942 může uzavřít **zápůjčku v celkové výši 948 mil.Kč**, čili průměrně **ročně 79 mil.Kč**. Kromě toho přispěje stát do tohoto fondu částkou **770 mil.Kč**, čili průměrně **ročně 70 mil.Kč**. To znamená, že shora zmíněné stavby jsou v údobí 1931-1942 finančně zajištěny částkou as **1700 milionů Kč**, kromě příjmů plynoucích z příspěvků zemí, z výnosu přístavů, hydroelektráren atd. S těmito příjmy bude vodohospodářský fond disponovat **v prvním období částkou as 2 ½ miliardy Kč**.

Pro naše čtenáře by bylo zajímavé porovnat finanční částku 2,5 miliardy Kč v roce 1931 se současným tržním ekvivalentem. To však nemohu, vážený ministerský rado, chtít od Vás. My jsme se o takové orientační srovnání pokusili a jedná se pro Vaši informaci asi o 30ti násobek, tedy o částku kolem 75 miliard Kč. Ale vraťme se zpět do roku 1931.

Jaké bylo rozčlenění kompetence vodocestné a vodohospodářské služby?

Vodocestná a vodohospodářská složka v naší republice je organizována takto:

Ministerstvo veřejných prací rozhoduje o všech stavbách splavnovacích, přístavních a o využitkování vodní energie při stavbách splavnovacích a přehradních.

Do kompetence **ministerstva zemědělství** náleží úpravy ostatních řek, tudíž i stavba přehrad, pokud nesledují též využitkování vodní energie, kde projekty se řeší po dohodě **obou ministerstev** podle jednotných zásad vodohospodářských.

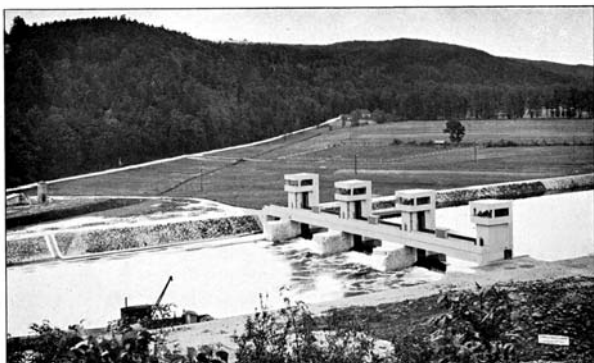
Prováděcí služba vodocestná, vodohospodářská a meliorační jest tedy rozdělena do kompetence **dvou ministerstev**, která vodohospodářské řešení hlavních řek i přítoků (vyrovnávání odtoku soustavou hrází a soustavné využitkování vodních sil vyrovnávacími a akumulacími nádržemi, náhradní meliorace atd.) provádějí na podkladě vzájemné dohody.

Výkonnými orgány ministerstva veřejných prací pro stavby vodocestné jsou:

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze (bývalá expositura) a příslušná **oddělení zemského úřadu v Praze, Brně, Bratislavě a Užhorodě**.

Hlavní část vodocestné agendy jest podle zákona vodocestného z roku 1901 soustředěna do tohoto Ředitelství pro stavbu vodních cest (průplavy, střední Labe, střední Vltava). Splavňovací práce na Vltavě a Labi do Prahy na zemské hranice dokončuje **oddělení 50 zemského úřadu v Praze. Tím jsme se, vážený pane ministerský rado, přenesli do Vaší současnosti, tj. do roku 1931. Prosím, přibližte našim čtenářům „Program a stav financování staveb“.**

Důvodová zpráva vodohospodářského fondu předpokládá dokončení úpravy Vltavy v trati Praha – Kamýk již v roce 1936 a provedení úpravy celé Vltavy (do Českých Budějovic) do konce roku 1947. Určuje pro splavnění Vltavy a výústní trati Otavy částku 526 mil.Kč, pro využitkování vodních sil částku as 134 miliony Kč, tedy celkem 660 mil.Kč. (Pozn. redakce: tj. cca 19,8 miliard Kč).



Zdymadlo na Vltavě u Hluboké. Stavidlový jez, spád 2,05 m. Stavba z roku 1935.

V prvním údobí fondu (1931-1942) má být použito pro splavnění střední Vltavy s výústní trati Otavy a úpravy Vltavy a Malše v Budějovicích celkem **276 mil.Kč, průměrně ročně 23 mil.Kč.** Úvěry pro využitkování vodní energie (as 134 mil.Kč) zvětšuje se tento celkový výdaj na 410 mil.Kč, průměrný as na 34 mil.Kč ročně.

V prvé šestiletce fondu 1931-1936 bylo použito pro střední Vltavu celkem as **174 mil.Kč** (v to čítaje i úpravy na Maninách, v Budějovicích a využitkování vodních sil), **průměrně ročně as 29 mil.Kč.**

V první šestiletce fondu (1931-1937), jak toto období nazýváte, bylo vydáno na splavnění střední Vltavy celkem 174 mil.Kč, tedy orientačně 5,5 miliard současných Kč. Které stavby za výše uvedené investiční náklady byly provedeny?

Byly provedeny tyto stavby nad Prahou:

Zdymadlo ve Vraném s moderní elektrárnou, úpravy břehů a komunikací pobřežních od Vraného do Davle a z Davle do Pikovic, část prohrádky pod tímto zdymadlem a zřizování výpadních komunikací z Prahy k jihu, pokračování úprav Vltavy na Maninách a pod Prahou, část úpravy Vltavy s přítoky v Budějovicích a v kotlině budějovické nad Hlubokou.



Zdymadlo a elektrárna na Vltavě u Vraného. Dvoudílný jez, spád 13,40 m. Stavba z roku 1936.

Popsal jste nám, vážený pane ministerský rado, výstavbu na střední Vltavě. Jaké stavby probíhaly v „šestiletém plánu“ 1931-1937 na středním Labi?

Po roce 1931, tedy po definitivním rozhodnutí o způsobu řešení úprav Labe a po jejich právním a finančním zajištění uplatňuje se tento **program soustavného provádění úprav středního Labe:**

V prvním údobí fondu dokončíte splavňovací úpravu **od Mělníka do Kolína.** Ve zbývající trati Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř nejprve postupně dokončíte soustavnou regulaci v rozsahu budoucího splavnění, pokud se týče využitkování vodních sil.

Roku 1936 čili koncem prvé šestiletky platnosti vodohospodářského fondu, byl na středním Labi **stav úprav**, vyznačený v tab. 1.

Tab. 1. — Stav vodocestných a vodohospodářských úprav středního Labe koncem roku 1936.

Trat' středního Labe	Zdymadla a jezy	Úpravy řečiště km	Přístavy a zimní útulky lodí	Vodní elektrárny	Odvodňovací úpravy
Provedené stavby do konce roku 1936					
Mělník—Kolín	12	70	3	4	Příkopy 74 km, drenáže 180 ha
Kolín—Pardubice	2	43	—	1	
Pardubice—Josefov	3	28	—	1	
Celkem	17	141	3	6	
Stavby zbývající k provedení v údobí 1937—1957					
Mělník—Kolín	2	18	2	5	Příkopy 30 km, drenáže 90 ha ²⁾
Kolín—Pardubice	4	5	1	3	
Pardubice—Josefov	4	16	2	3	
Celkem	10	39	5	11	

²⁾ Údaje vztahují se jen na území, jež mají vyřešené projekty splavňovacích úprav a vybudované splavňovací objekty. Nejsou uvažovány úpravy závlahové.

Úsek Mělník – Kolín bude dokončen do konce roku 1936, zbývající trať **Kolín – Jaroměř** do konce roku 1942.

Jak probíhalo financování?

Zákon vodohospodářský z roku 1931 přiděluje na úpravy středního Labe v období **1931-1942** celkovou částku 456 miliónů Kč, průměrně ročně 38 mil.Kč. Připočtením úvěru 38 mil.Kč na využitkování vodní energie zvýší se celkový úvar na 494 mil.Kč.

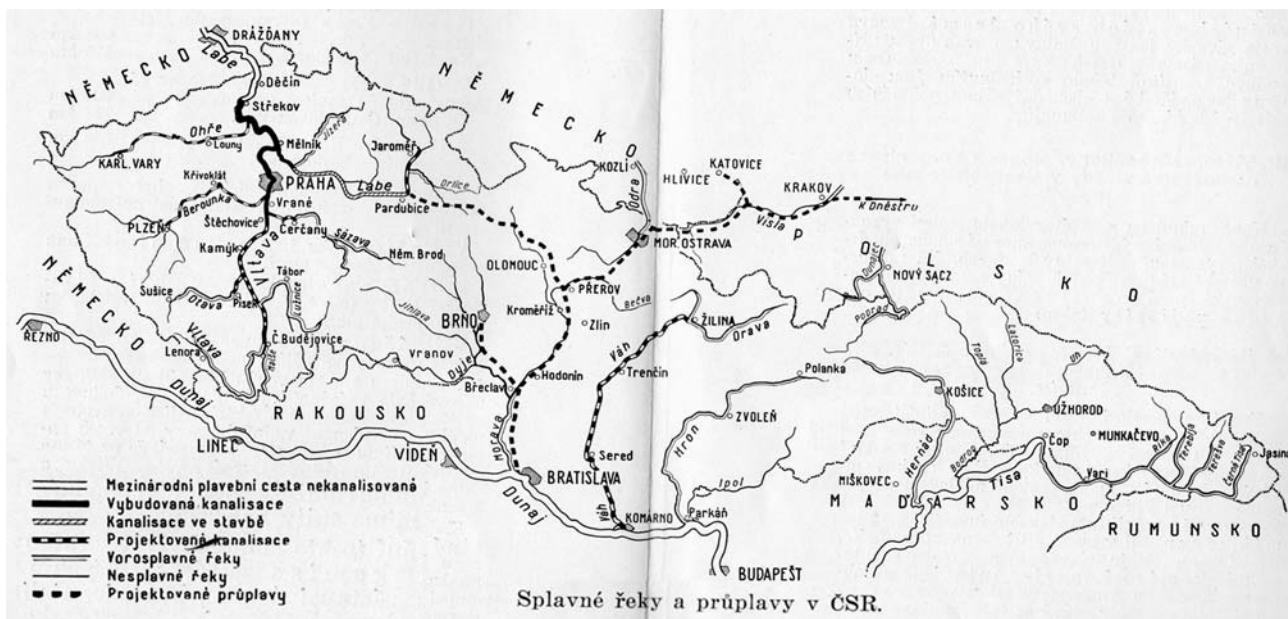
V prvé šestiletce (1931-1936) bylo použito k úpravám **středního Labe** úhrnem as **186 mil.Kč.** (Pozn. redakce: tj. cca 5,6 miliard Kč).

Jak pokračovaly splavňovací práce na Moravě?

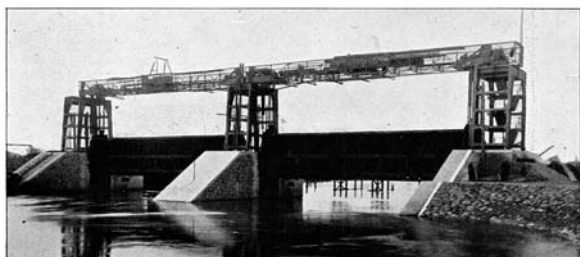
V intencích vlády jsou projektovány a budovány úpravy Odry v mezinárodním úseku, Moravy ve střední a pohraniční části.

To je řečeno moc obecně. Co konkrétního bylo provedeno v „prvé šestiletce“ 1931-1937?

Úprava celé mezinárodní trati je v zásadě vyřešena a projednána. Nad Bohumínem v délce as 2 km a při ústí Opavice je již úprava řeky hotova.



Stavba zdymadla u Koblova bude letos dokončena. Urychleně budou prováděny stavby dalších úseků regulačních úprav pod a nad tímto zdymadlem.



Stavba zdymadla u Koblova.

Dále v dohodě s Rakouskem, druhým pobřežním státem, jsou prováděny úpravy, jimž vybudujeme částečně splavné řečiště. Území chráníme před zátopami soustavou výstavbou inundačních hrází. Stavební náklady uhrávají se dohodou s Rakouskem.

A co řeka Morava od Olomouce k ústí do Dunaje?

Se zřením k průplavu D-O ustanovil zákon vodohospodářský toto: O splavnění a užití Moravy pro průplav D-O rozhodne ministerstvo veřejných prací v dohodě s ministerstvem zemědělství na podkladě projektu, který během 3 roků předloží ministerstvo veřejných prací. Musím přiznat, že kolem splavné Moravy jsme trochu tápali. Stále se studovalo a závěr nebyl učiněn. Získané elaboráty jest nutné ještě projednat podle zmíněných ustanovení zákona vodohospodářského a v souvislosti s alternativními návrhy průplavu D-O v trati **Kroměříž-Děvín a Hodonín-Děvín**, jež pro srovnání a rozhodování vypracovali projektanti splavnovacích úprav Moravy.

Jak byste tedy shrnul celkově výsledky investiční činnosti vodohospodářského fondu ministerstva veřejných prací v šestiletce 1931-1936?

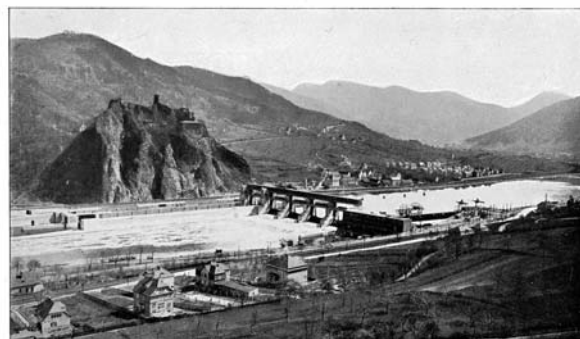
Koncem roku 1936 skončili jsme **prvou šestiletku vodohospodářského fondu**. Investovali jsme **téměř 1 miliardu Kč** do vodocestného a vodohospodářského podnikání.

(Pozn. redakce: cca 30 miliard Kč).

Je tedy co hodnotit. Ale, aby se Vaši čtenáři lépe orientovali,

prodloužím své hodnocení dále, v intencích zákona o vodohospodářském fondu, až do roku 1957, a to bez ohledu, že do toho období zasáhla 2. světová válka i období budování socialismu, s čímž jsme při přípravě zákona nepočítali. Stavební program vodohospodářského fondu ustanovuje dvě stavební údobí. Prvé od roku 1931 do roku 1942 (12 roků), druhé od roku 1943 do roku 1957 (15 roků) a vytyčuje pro údobí 1931-1942 tento rozsah splavnovacích a vodohospodářských úprav:

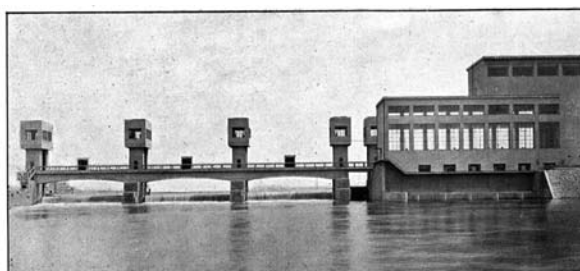
a) **Labe z Mělníka do Střekova** (zdymadlo a elektrárna Střekov)



Zdymadlo a elektrárna na Labi ve Střekově. Stavidlový jez dvoudílný, spád 7,05 m. Stavba z roku 1936.

b) **Vltava z Prahy do Kamýka** (zdymadla a elektrárny Vrané, Štěchovice, Slapy, Zvirotice)

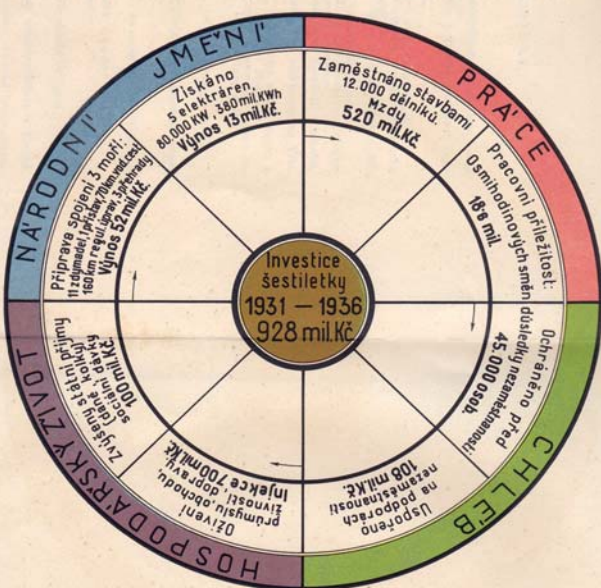
c) **Střední Labe z Mělníka do Jaroměře** (úsek Mělník – Kolín – Pardubice)



Zdymadlo a elektrárna na Labi v Kostelci. Stavidlový jez s klapkou, spád 3,50 m. Stavba z roku 1935.

d) **Mezinárodní Odra od oravské Ostravy do Bohumína**
 e) **Pohraniční Morava**

HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ VÝSLEDKY
prvé miliardy investiční šestiletky
1931-1936



Investice prvé miliardy Kč pohání kola hospodářského, sociálního a kulturního zabezpečení republiky Č.S.R.

Investice v prvním dvanáctiletém údobí (1931-1942) jsou rozděleny takto:

- a) Splavnění řek a stavba přístavů 1.332 mil. Kč
- b) Vodní díla (využitkování vodních sil) 444 mil. Kč
- c) Přehrady 444 mil. Kč

Úhrnem 2 220 mil. Kč

průměrně ročně 185 mil. Kč.

Pro druhé údobí (1942-1957)

je ustanovena částka 1 665 mil. Kč, takže celková investice prvního i druhého údobí fondu (1931-1957)

je ustanovena částkou 3 885 mil. Kč tj. téměř 4 miliardy Kč.

Podle Vašich propočtů by to bylo asi 117 miliard Vašich Kč.

Jaké jste měli hlavní zásady Vašeho hospodářského a finančního plánu?

a) Vodocestné a vodohospodářské akce budou podnikány urychleně a soustavně, podle soudobých a budoucích potřeb sociálních a hospodářských a tak, aby československé vodní cesty prostřednictvím průplavu L-D a D-O staly se účelným a výnosným dopravním prostředkem mezinárodního významu (spojení 3 moří).

b) Pořadí budovaných všeužitečných úprav ustanovují jednak zájmy regionální a rentabilita nepřímá, národohospodářská (celkový efekt splavňovací a regulační akce, melioračních staveb a komunikací), jednak rentabilita přímá, soukromohospodářská (výnosnost přístavů, využitkování vodních sil, přehrad)..

c) Výtěžek vodocestného a vodohospodářského podnikání (poplatky přístavní, zájemníků, nájemné z vodních elektráren a objektů, příjmy z přehrad a z ostatního majetku vodohospodářského fondu) má zajišťovat kapitá-

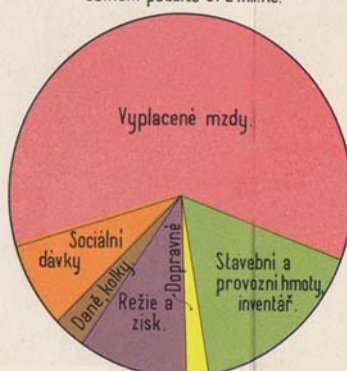
HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ VÝSLEDKY
prvé miliardy investiční šestiletky
1931-1936

Přibližně všeobec. rozdělení investic.
Celkem použito 928 mil. Kč.



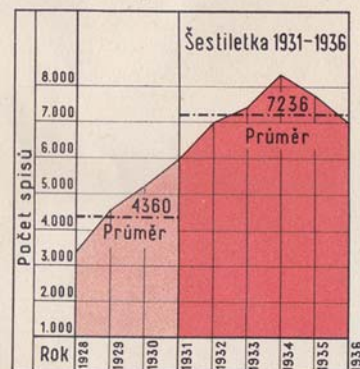
Značka	Rozvrh investic	Mil. Kč.	Procent
Stavební firmy		808,000	87
Strojírna (bez zařízení elektráren)		64,000	7
Výkupný, odškodné		46,000	5
Všeobecné správní výdaje		10,000	1
Úhrnem		928,000	100

Přibližně rozdělení investiční účasti podnikatelských a dodavatelských firem.
Celkem použito 872 mil. Kč.



Značka	Investice firem	Mil. Kč.	Procent
Vyplacené mzdy		523,000	60
Sociální dávky		70,000	8
Hmoty a inventář		148,000	17
Dopravné		18,000	2
Daně a kolky		26,000	3
Režie a zisk		87,000	10
Úhrnem		872,000	100

Účast úřednictva min. veř. prací (odbor vodohospodářský) na výsledcích vodocestného a vodohospodářského podnikání.



V šestiletce 1931-1936 vyřizeno 15 referenční celkem 43.420 spisů.

lovou službu fondu i část stavebních nákladů, později pak hraditi náklady udržovací a obnovovací (soběstačnost vodocestného a vodohospodářského podnikání).

d) **Finanční prostředky pro stavební akci v druhém patnáctiletém údobí vodohospodářského fondu (1943-1957)** pro dokončení celé vodocestné a vodohospodářské akce **budou opatřeny před koncem roku 1942 (konec prvního údobí fondu) novým zákonem.**

e) **V úvěrech přípravných prací** pro stavby určené programem vodohospodářského fondu **jsou také zajištěny tyto přípravy pro stavbu průplavu L-D a D-O:** zaměřovací, sondovací, geologické práce, vypracování a projednání projektů.

Rychlé dokončení těchto přípravných prací a zásadní rozhodnutí o stavbě a financování průplavu D-O a L-D stává se velmi naléhavým úkolem **středoevropské hospodářské politiky státní správy.**

Jak byste, vážený pane ministerský rado, zhodnotil výsledky „první šestiletky“ v období 1931-1937 z hlediska národohospodářského?

Nákladem téměř 1 miliardy Kč (Pozn. redakce: cca 30 miliard Kč) vodohospodářským fondem vybudované vodocestné stavby a vodohospodářské podniky celostátního významu jsou a budou všeužitečnými, výnosnými a důležitými činiteli sociální a hospodářské politiky Československé republiky. Předpoklady o hospodářském a sociálním významu a důsledcích splavňovacích a vodohospodářských staveb vodohospodářského fondu byly dokonale splněny, přes to, že hospodářská a finanční tíseň znemožnila provádění postupu staveb přesně podle programu fondu a tím zavinily přechodné, nedokonalé zužitkování některých investic (střední Labe, střední Vltava).

Investice první miliardy Kč jest osou, jež s úspěchem pohání kolo hospodářského, sociálního a kulturního zabezpečení ČSR, neboť dává práci a chléb, tím podporuje hospodářský život, tvoří národní jmění, které zajišťuje další investice, a tak zvětšuje výsledky původního investičního zásahu a umožňuje další pokračování tohoto blahodárného koloběhu hospodářské politiky.

Mohl byste našim čtenářům podrobněji přiblížit ekonomické hodnocení vložené 1 miliardy Kč do vodocestného programu státu?

V údobí 1931-1936 byla věnována téměř jedna miliarda Kč na splavňovací a vodohospodářské úpravy Labe, Vltavy, Odry, Váhu, prováděné v rámci budoucího spojení 3 moří po území ČSR průplavem labsko-odersko-dunajským.

Dosažen takto vyjádřený úspěch po stránce sociální i hospodářské:

Opatřena pracovní příležitost as 19 mil. pracovních směn osmihodinových.

Dělníkům opatřen pracovní důchod 520 mil.Kč.

Zaměstnáno 18 000 osob.

Zachráněno od důsledku nezaměstnanosti 45 000 členů rodin.

Uspořeno na podporách v nezaměstnanosti asi 108 mil.Kč.

Zvětšenou poplatností zvýšen příjem státní pokladny as o 100 mil.Kč a z přístavů, elektráren a realit dosažen výnos as 65 mil.Kč.

Oživen průmysl, obchod, životnost, doprava celkovou částkou as 700 mil.Kč.

Kolik bylo potřeba úředníků na tak rozsáhlou akci?

Celkem 15 úředníků vyřídilo v letech 1931-1936

43 420 spisů. Průběh je patrný na grafu (str. 12).

Jak byly využity finanční prostředky?

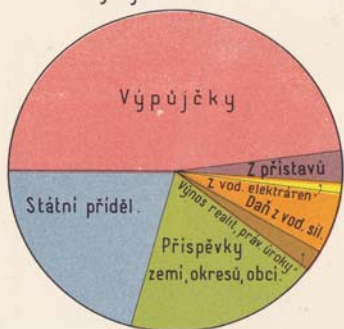
Opět stačí grafy.

Děkuji za rozhovor a prosím o optimistický závěr pro nás, kteří usilujeme o to, co se Vám z důvodu 2.světové války a budování socialismu a nám s ohledem na demokratizaci našeho hospodářství a myšlení nepovedlo ani po 75 letech.

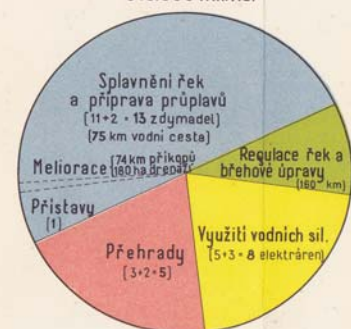
Prvou miliardou vybudované vodocestné a vodohospodářské podniky jsou důkazem hospodářské a státnické prozíravosti odpovědných představitelů Československé republiky. Tvoří se základy dopravní a hospodářské osy „Labe-Odra-Dunaj“ a podmínky pro další hospodářskou a politickou spolupráci střední Evropy se státy v oblasti Dunaje.

HOSPODÁŘSKÉ A SOCIÁLNÍ VÝSLEDKY prvé miliardy investiční šestiletky 1931-1936

Prostředky k finanční zajištění investic.
Příjmy 1.118.219 mil.Kč.



Způsob použití investice
919.065 mil.Kč.



Investice v jednotlivých oblastech státu.
Celkem 918 mil.Kč.



* Bez všeob. správ. výdajů s přístavem v Hamburku.

Vodní cesty, doprava a ekonomika z pohledu statistika

Ing. Josef Vlášek - vrchní ředitel sekce produkčních statistik
Českého statistického úřadu



Chtěl bych na začátek alespoň trochu rozptýlit některá chmurná očekávání týkající se roku 2012. Přestože mám řadu kritických připomínek k současnému stavu, neztrácejte naději.

Žijeme ve světě, kde se neustále prohlubuje dělba práce a specializace. Mezi nimi potřebujeme hledat nějaké spojníky a průsečíky. Neustálý růst ekonomiky do roku 2008 vedl většinu z nás k pocitu, že se nic špatného stát nemůže a bude stále lépe. Většina ekonomik se podle toho chovala a na zadní vrátka myslel jen málokdo. O to bolestněji se projevily následující roky.

Když jsem v červnu 2008 měl na ČSÚ svůj první seminář, bylo to v době, kterou bych nazval „na vrcholu konjunktury“. Čerpali jsme benefity ze vstupu do Evropské unie, čerpali jsme norské fondy, v řádech miliard korun byly využívány tzv. offsety, které byly společně s pronájmem stíhacích letounů Gripen uzavřeny. Vrcholil příliv zahraničních investic.

V domácí sféře byly naplněny věci, které byly rozjety ještě před rokem 2000. Mluvíme o trhu s bydlením, kde se trh s hypotékami a stavebním spořením začal pohybovat v řádech stamiliard korun. Byly to zlaté časy outsourcingu, facility managementu a podobných postupů, které jsme se u nás učili ovládat. V té chvíli opravdu téměř nikdo nepomyslel na to, že může být něco jiného než pokračování konjunktury.

Další seminář se konal v říjnu 2009. To setkání bych označil jako stav „na dně konjunktury“. Došlo k odtržení reálné a finanční ekonomiky. Tehdy začaly být nově diskutovány otázky oceňování aktiv. Pomalu a spoře se začalo přiznávat, že růst byl také tažen rozsáhlými dluhy. Což by nebylo katastrofické, kdyby řada dluhů nepřestala být splácena. Další věci byly spojeny s tím, že jsme byli v období nízkých úrokových sazeb. Vykvetl nám do obrovských rozměrů „finanční průmysl“. Byla příliš preferována záležitost tzv. vlastnického bydlení. Málokdo si uvědomil, že vlastnické bydlení je jiný způsob financování a myšlení než nájemní bydlení. Finanční krize, jak se ukázalo, byla spojena také s výrobou. Ukázalo se, že bez výroby se neobejdeme.

Oživení vyvolalo představu, že všechno půjde hladce. Bohužel, až hladce to nepůjde. Protože řešení krizové situace nešlo do hloubky, skončilo zatím tím, že se dotiskly dodatečné peníze, které bohužel nejsou zřejmě reálně kryté. Byly přesunuty na stát a tím pádem se sice obnovil úvěrový tok, omezil se tzv. credit crunch (pozn. red. zastavení úvěrování), ale to je pro řešení situace asi málo.

A proto jsme se na konci roku 2011 dostali do situace, kdy se diskutuje o tom, zda budeme klesat, růst nebo co se vlastně bude dít. Propad na přelomu let 2008 a 2009 byl výjimečný svou prudkostí a hloubkou. Z pohledu dnešních čísel je jen málo pravděpodobné, že by se v takové síle zopakoval. Musím ale varovat, že by bylo velkou iluzí předpokládat, že by se růst ekonomiky v nejbližších letech mohl přiblížit číslům před rokem 2008. V delším výhledu ale taková věc není nemožná, pokud například dojde k nějakému výraznému technickému průlomu nebo se rozhodneme pro realizaci nějakého velkého projektu.

Myslím si, že bez oživení stavebnictví ekonomiku asi těžko oživíme. Stavbaři jsou teď po řadě obviněni, že stavějí draze, a po diskuzích, kdo zavinil vlnící se dálnice a Evropou neakceptovatelné stavby ve složité situaci. Přesto jsem toho názoru, že zmíněné velké projekty musí být realizovány právě ve stavebnictví. Mohla by to například být dostavba jaderné elektrárny Temelín nebo realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Jsme země ve středu Evropy a těžíme z toho stále jen částečně. Je potřeba toho využít podstatně více. Projekt Dunaj-Odra-Labe – spojení tří moří – Baltu, Černého a Severního moře. Výstavba byla přijata ve vodocestném zákoně 11. 6. 1901. Dokonce je v něm napsáno, že toto spojení má být postaveno v letech 1904 až 1924.

Otevřenost zejména průmyslové výroby, pokud jsme orientovaní na export, je nutná a potřebná. K tomu je jako základ potřebná dostatečně kapacitní dopravní infrastruktura. Ta umožní rozumné ceny dopravy zboží a tím posílí konkurenceschopnost našich výrobků.

Jsem stále zastáncem názoru, že kdyby se šlo do dostavby jaderné elektrárny Temelín a realizaci vodního koridoru D-O-L, což je dohromady řádově kolem 600 mld. Kč, tak je to jedna z cest, jak se ze složité situace vyhrabat. Je to jeden z impulsů růstu s poměrně širokým záběrem. Netýká se jen stavebnictví, zasahuje do zemědělství, energetiky, životního prostředí a vodního hospodářství.

Co nás tedy čeká?

Jako nejpravděpodobnější mi připadá, že roky 2012 a 2013 by mohly skončit růstem/poklesem v rozmezí +1 až -1 %. Se znalostí roku 2008 nelze vyloučit variantu vyššího propadu (například 5 %) a to v případě výrazného přerušení finančních toků v globálních finančních řetězcích.

Pokud se odhodláme spustit projekt vodního koridoru D-O-L a jaderné elektrárny Temelín, tak růst ve výši 3–5% po roce 2016 není vyloučen.

Odbor plavby Ministerstva dopravy má nového ředitele

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



Od ledna letošního roku je novým ředitelem Odboru plavby Ministerstva dopravy (MD) Ing. Jan Vlček. Absolvent Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině s dlouholetou praxí ve vodní dopravě. Dnes, po téměř třech měsících ve funkci, jsme se ho zeptali:

Pane řediteli, jistě jste přišel na ministerstvo s nějakou představou. Jak se naplňuje?

Musím říct, že první měsíc byl pro mne hlavně o rozkoukávání. Nové prostředí, nové pracovní postupy, noví spolupracovníci, přechod ze soukromé do státní sféry, to vše jsou změny, které si žádají čas na vstřebání. Ale nebylo ho mnoho a tak jsem se musel adaptovat za pochodu. Teď už snad vše poběží na plné obrátky.

Nastoupil jste na ministerstvo v době, kdy se jeho organizační složka, Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC), aktivně snaží o realizaci strategických staveb na vodních cestách. Jaké cíle jste si stanovil Vy?

Já se chci zaměřit v podstatě na pět hlavních oblastí.

- Stabilizaci podmínek pro podnikání v nákladní vodní dopravě
- Nastavení nových podmínek pro provoz osobní vodní dopravy
- Vytvoření nových podmínek pro podporu rekreační a sportovní plavby v ČR
- Reorganizace využití českého území v Hamburku
- Propagace České republiky jako „státu vlajky“ v námořní dopravě

No a samozřejmě podporovat úsilí ŘVC, které je mi velmi sympatické. Stejně tak chci do společné práce zapojit i činnost Státní plavební správy.

Můžeme se nyní podívat trochu podrobněji na jednotlivé body? Přeci jen takto v jedné větě vypadají velmi neurčitě a obsírně.

Samozřejmě. Já mám pod jednotlivými body jasné cíle a nechci je skrývat.

Co se tedy schovává pod podporou nákladní vodní dopravy?

Tu podporu můžeme rozdělit na krátkodobou, střednědobou a řekněme dlouhodobou nebo koncepční. U té krátkodobé chci řešit dlouho probírané tzv. dotace na sucho, tedy dotace rejdařům postiženým nízkými vodními stavy na dolním Labi. Střednědobá podpora musí spočívat v řešení otázek financování obnovy a nákupu nových plavidel a podpory konkurenceschopnosti českých rejdařů na evropských vodních cestách v podobě projektů lodí vhodných jak pro evropské vodní cesty, tak pro Labe, popř. projektů říčně-námořních lodí. Abychom stále nemluvili jen o exportu a importu zboží bude se to také týkat podpory vzniku trvalých relací pro vnitrostátní přepravu. Sem také patří podpora stávajícího úsilí ŘVC o realizaci strategických staveb jako je prodloužení splavnosti Labe do Pardubic, plavební stupeň Děčín a zlepšení parametrů vltavské vodní cesty. Z dlouhodobého koncepčního pohledu pak chci řešit

napojení ČR na konzistentní síť evropských vodních cest. To znamená dokončení spolehlivé Labsko-vltavské vodní cesty, ale také seriózní příprava vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe s jasným důrazem na přednostní řešení úseku Dunaj - Hodonín.

Dalším bodem je podpora osobní lodní dopravy.

Tam jde hlavně o budování zázemí, přístavů, přístavišť, servisních míst. Těch je zoufale málo. Také se bude jednat o možnosti dotací na obnovu lodního parku a určitě zajímavé bude i řešení systému hromadné dopravy osob. Kajutové lodě se v současnosti těší v Evropě velké oblibě turistů. Pro rozvoj osobní lodní dopravy je také důležité dokončení splavnění Vltavy v úseku Týn nad Vltavou-České Budějovice a výstavba lodních zdvihadel na Slapech a Orlíku. Samostatnou kapitolou je vybudování malé plavební komory na Staroměstském jezu v Praze.

A co podpora té nejmenší plavby?

U té máme snad největší dluh. Zejména oblast veřejných přístavů a přístavišť a servisních míst byla v minulosti hodně zanedbávána. Pokud chceme přilákat vodní turisty, kterých se po evropských řekách a kanálech pohybují statisíce, musíme jim poskytnout kvalitní zázemí. No a ani legislativa není u sportovní a rekreační plavby zrovna nejaktuálnější, takže i v této oblasti máme co napravit.

A co si představujete pod reorganizací českého území v Hamburku?

Území pronajaté dle Versailleské smlouvy v Hamburku velmi utrpělo více jak osmiletým soudním sporem mezi správcem konkurzní podstaty bývalé ČSPL a.s. a českým státem. V roce 2010 se území vrátilo do správy MD, ale dodnes se nevzpamatovalo z oněch osmi let bezvládní. V současné době zpracovávám návrh reorganizace těchto přístavních ploch s cílem obnovit jejich smysluplné využití v souladu se zájmy českého státu i se záměry města Hamburk.

Můžete čtenářům osvětlit výraz „stát vlajky“?

Jen velmi málo je známo, že odbor plavby zahrnuje také velmi spolehlivě pracující oddělení námořní plavby, které vede i námořní rejstřík ČR, tj. registr námořních plavidel pod českou vlajkou a Česká republika, i přes to, že je vnitrozemský stát, je tzv. stát vlajky pro námořní lodě. V současnosti MD registruje asi 500 námořních jachet, ale zatím žádnou obchodní loď. Bylo i pro mě velkým překvapením, když jsem zjistil, že naše oddělení námořní plavby registruje cca 1200 námořníků, pro které zajišťuje profesní zkoušky a lodní průkazy a tito naši lidé jsou velmi vyhledávaní jako kvalifikovaní námořníci po celém světě. Stejně tak toto oddělení vystavuje průkazy námořním jachtařům. Mým cílem v této oblasti je dokončit všechny certifikace České republiky, potřebné pro plnohodnotný stát vlajky. Následně chci zajistit propagaci této možnosti pro podnikatelskou sféru a tím vrátit i obchodní námořní lodě pod českou vlajku.

Vidím, že máte opravdu mnoho práce, takže Vám popřeji hodně úspěchů a budu se těšit, že se brzy na stránkách našeho časopisu přijdete pochlubit s prvními výsledky. Děkuji za rozhovor.

Dopravní uzel Pardubice může být velkým rozvojovým cílem

Zuzana Nováková - Pardubický kraj



Tak jako výstavba železnice umožnila nebývalý rozvoj Pardubic, tak současným katalyzátorem dalšího růstu by mohl být na Pardubicku projekt takzvaného Dopravního uzlu Pardubice (DUP). K úspěchu ho předurčuje nebývale výhodné křížení hlavních železničních tratí, napojení na dálniční síť, provozuschopné civilní letiště i dokončení splavnění Labe.

Na první koordinační schůzku k tomuto projektu byli na Pardubický kraj pozváni náměstek ministra dopravy Ing. Ivo Toman, MBA, zástupci města Pardubice, Správy železniční dopravní cesty, Ředitelství vodních cest ČR, Ředitelství silnic a dálnic, pardubického letiště a další odborníci.

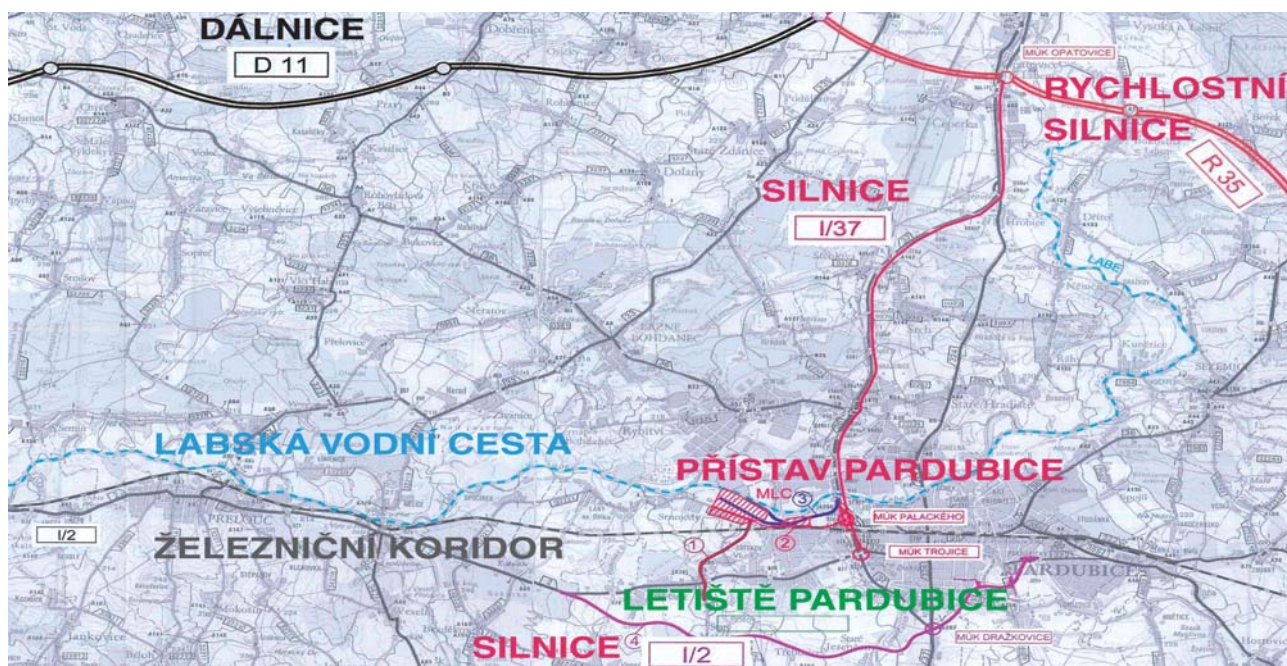
„Chtěli bychom po vzoru mnoha západoevropských měst využít výjimečný dopravně-logistický potenciál Pardubicka“, uvedl náměstek hejtmana Ing. Roman Línek, který jednání řídil. „V tuto chvíli je nutné koordinovat zájmy a investice rozličných investorů s vazbou na přístav, přístavní logistickou zónu a všechny navazující druhy dopravy takovým způsobem, aby se otevřela reálná možnost souborně na tyto stavby čerpat větší balík evropských dotací.“

Projekt DUP by měl být takzvaným multimodálním uzlem umístěným v prostoru obcí Srnojedy a Svítkov. „Umožnil by oživit nákladní i rekreační plavbu po Labi a vybudovat překladní a logistické kapacity mezi jednotlivými druhy dopravy. Zároveň by se na něj napojovaly i vzdálenější navazující dopravní trasy. Realizace prací na Labi i napojení přístavní zóny na silnici a železnici vidím jako postupně reálné v letech 2013 až 2018,“ shrnul situaci Ing. Roman Línek.

Všichni účastníci se dohodli na vzájemné spolupráci při přípravě a koordinaci tohoto projektu s tím, že nejdříve do konce pololetí tohoto roku budou připraveny všechny podklady. Podle odborníků je nyní na podobný výhledový cíl vhodná doba.



Jednání se zúčastnil mimo jiné náměstek ministra dopravy Ing. Ivo Toman, MBA, ředitel Ředitelství vodních cest ČR Ing. Jan Skalický a náměstek hejtmana Ing. Roman Línek



Projekt DUP využívá výhodného křížení železniční, silniční, vodní a letecké dopravy na Pardubicku

Nový web Ředitelství vodních cest ČR

Bc. Václav Straka - Ředitelství vodních cest ČR

Všichni zájemci o aktuální informace z dění na poli rozvoje vodních cest se mohou těšit na nový informační portál Ředitelství vodních cest ČR. Jejich dosavadní webová prezentace vytvořená před mnoha lety postupem doby zastarala a dnes již nesplňuje požadavky na moderní informační zdroj. Proto vedení ŘVC ČR rozhodlo o jejím kompletním přepracování. Zbrusu nový design bude odpovídat dyna-

mice nastoupené cesty rozvoje vodních cest. Nové stránky budou spuštěny v nejbližších dnech a postupně se na nich objeví nejen informace o současných a připravovaných stavbách, ale i něco z novodobé historie rozvoje vodních cest.

Nový informační portál bude dostupný na stávající adrese www.rvccr.cz

Vodní cesty a plavba si zaslouží více pozornosti!

V současné době máme v ČR 355 km dopravně významných vodních cest a přes 10,5 mil. obyvatel. Většina z nich bohužel řeku vnímá ponejvíce ve chvíli, kdy se vylijí z břehů a způsobí nějakou škodu. Část obyvatel chytá ryby, vnímá řeku jako zdroj elektrické energie nebo místo ke koupání. Již mnohem méně z nich ví, že po řekách se dá plavit a je to krásný zážitek nejen na jejich horních tocích. Chceme-li našim řekám vrátit význam, který jim bezesporu patří a dál dynamicky rozvíjet infrastrukturu potřebnou pro plavbu, musíme získat více příznivců, kterým ukážeme, že plavba je výbornou relaxací, která přináší nezvyklé pohledy na okolní přírodu, města a památky, ale také neekologičtější způsob přepravy zboží. Proto také Ředitelství vodních cest připravuje sérii výstav o vodních cestách a dopravě. Zájemci se s nimi budou moci setkat v letošním roce hned na několika místech:

- Praha – parník Vltava – výstava ve spolupráci s Pražskou paroplavební společností (duben–říjen)
- Praha – Belveder – výstava ve spolupráci s Czech Architecture Week (říjen)
- Děčín – zámek – výstava ve spolupráci s městem Děčín (duben–červenec)

- Děčín – nová městská knihovna – výstava ve spolupráci s městem Děčín (srpen–prosinec) a navíc na dvou veletrzích:
- České Budějovice – Veletrh cestovního ruchu s úsměvem, který se koná při výstavě Mobil salon v termínu 13.–15. 4.
- Praha – výstava Lodě na vodě 12.–15. 4.



Na parníku Vltava se připravuje výstava ve spolupráci s Pražskou paroplavební společností

Vltava Open 2012

Druhý ročník zábavného otevření plavební sezóny na Vltavě se bude konat v sobotu 19. 5. s podtitulem Vltava nás spojuje. Dojde k propojení Českých Budějovic, Hluboké nad Vltavou a Týna nad Vltavou vodní a cyklistickou dopravou.

Hlavní program – hudební festival, zábava pro děti i do-

spělé, ukázky činnosti Vodní záchranné služby, hasičů i policie, dračí lodě a další proběhne opět v Českém Vrbném. Zkrátka nepřijdou ale ani návštěvníci v ostatních místech. Cyklistický závod, hry a atrakce pro malé i velké, plavby lodí.

Bližší informace najdete na www.vltavaopen.cz



Vltava Open 2012 se uskuteční opět v areálu mariny a Vodáckém areálu Lídy Polesné v Českém Vrbném, který prošel kompletní rekonstrukcí. Kromě vodních sportů můžete navštívit také rockový koncert



Na počátku byli dva prezidenti aneb tak vzniklo OKO

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

V době, kdy se stupňuje úsilí o to, aby vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) byl opět zařazen do evropské sítě TEN-T, možná nebude na škodu připomenout některé předešlé děje.

V březnu 1998 se konala prezidentská návštěva Polska, tedy návštěva Václava Havla u Aleksandra Kwasniewského. Jako tehdejší námětek ministra dopravy prof. Petra Moose jsem měl nejen to štěstí být členem delegace, ale také spolupřipravovat program jednání a také doprovodný program.

Dlužno říci, že tehdy měla jednání o vodních cestách mezi Polskem a Českou republikou téměř nulovou úroveň. Přesto se podařilo dostat na program jednání otázku splavnosti Odry, spojenou samozřejmě i s protipovodňovou ochranou. O této problematice jednal nejprve ministr Moos se svým protějškem ministrem Morawskim, 9. března odpoledne se tématu dotkli i oba prezidenti. V pozdějším protokolu prezidentské kanceláře je pouze zmínka, že ministr Moos informoval oba prezidenty o „společném projektu na řece Odře – spojit plánovaná protipovodňová opatření tak, aby projekty přinesly prospěch i plavbě.“ Skutečnost byla o něco pestřejší: k věci se připojil i prezident Havel, prezident Kwasniewski pak vyjádřil naději, že „...již co nejdříve popluží české lodě po polské Odře“. Bohužel, skutečnost se vlivem mnoha okolností dost od tohoto přání odchýlila. Možná i proto, že „naše“ vláda, tehdy vedená Josefem Tošovským, měla jen krátký mandát, a již v srpnu téhož roku na ministerstvo dopravy „napochodoval“ Antonín Peltrám, který vodní dopravě rozhodně nepřál.

Přesto něco zůstalo, a čas ukázal, že to bylo důležité. Návazně na jednání prezidentů se totiž podařilo s polskými protějšky, tedy s náměstkem ministra dopravy a náměstkem ministra životního prostředí, dojednat ustavení společné komise, kterou jsme nazvali OKO – Oderská komise. Připravili jsme návrh memoranda a statut této komise a zaslali polským kolegům k projednání na jejich úřadech. Memorandum pak bylo skutečně podepsáno a OKO vzniklo. Podpisu za naší stranu jsem se již ovšem ve funkci nedoč-

kal – a zde patří velký dík mému nástupci docentu Sellnerovi, že celou věc dotáhl až ke společnému signování.

Komise OKO pak pracovala v průběhu času s různou intenzitou – někdy větší, někdy menší – později i pod novým názvem Pracovní skupina Dunaj-Odra-Labe, a přese všechny peripetie přinesla řadu technických i strategických dohod a shod, které bylo v současné době možno shrnout do společného textu na podporu zařazení Odry a D-O-L do evropské sítě TEN-T, tedy do dokumentu s názvem Shrnutí z jednání česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, podepsaného v listopadu 2011.

KANCLARŠ PRÁZDENTIVA REPUBLIKY odbor zahraniční politiky		č.j. : dne: 16.3.98
ZÁZNAM O ROZHOVORU (NÁVŠTĚVĚ) - p. prezident		<input type="checkbox"/>
- ostatní		<input type="checkbox"/>
Věc Jednání delegací ČR a Polska v čele prezidenty V. Havlem a A. Kwasniewskim		
datum	9. března 1998	
místo	Rytířský sál Prezidentského paláce, Varšava	
od-do hod.	15:15 - 16:20 hod.	
přítomni	<p>- cizí</p> <p>A. Kwasniewski, prezident PR, E. Morawski, ministr dopravy a mořského hospodářství, D. Hübner, vedoucí KPR, M. Siwiec, ministr-státní tajemník KPR, A. Ananicz, 1. státní tajemník MZV, A. Majkowski, státní podtajemník KPR, M. Pernal, velvyslanec, Z. Rapacki, fed. odboru zahraničních styků KPR, B. Tuge-Erecinska, fed. odboru Evropa-Západ MZV, W. Czajka, zást. fed. odboru zahraničních styků KPR.</p> <p>- KPR/ČR</p> <p>V. Havel, prezident ČR, P. Moos, ministr dopravy a spojů, O. Pick, náměstek ministra-generální sekretář, P. Forman, náměstek ministra dopravy a spojů, K. Štindl, velvyslanec, L. Špaček, mluvčí prezidenta, P. Buriánek, zást. fed. Politického odboru KPR, M. Černý, zást. fed. 1.t.o. MZV, P. Polák, fed. sekret. MDS, J. Kuchyňa, rada ZÚ.</p>	
Záznam:		

Úvodem polský hostitel vyjádřil potěšení, že první návštěva znovuzvoleného českého prezidenta vedla do Polska.

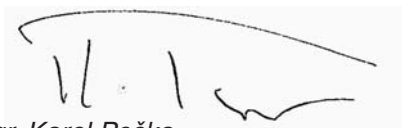


Prezident ČR Václav Havel a prezident Polska Aleksander Kwasniewski na setkání ve Varšavě dne 9. března 1998

SHRnutí

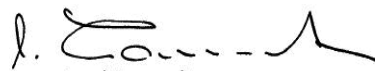
z jednání česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

- 1) Mezi Českou republikou (dále jen „ČR“) a Polskou republikou (dále jen „PR“) proběhla v letech 1999 – 2011 řada jednání ke konkrétním otázkám Oderské vodní cesty a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen „D-O-L“) na základě Memoranda o spolupráci na přípravě Oderské vodní cesty z roku 1999 a jeho Dodatku z roku 2010. Za toto období byla postupně projednána a řešena řada technických, environmentálních, organizačních i územních otázek, včetně vzájemné koordinace a výběru variant jednotlivých úseků vodního koridoru D-O-L a řešení hraničního úseku.
- 2) Vláda ČR přijala usnesení ze dne 24. května 2010 č. 368, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra – Labe.
- 3) V PR počítá s realizací vodního koridoru D-O-L v usnesení vlády z roku 2001 „Koncepce územního rozvoje státu“.
- 4) ČR je signatářem Dohody o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN).
- 5) Rakousko je signatářem Dohody AGN od 29. září 1997 a dohodu následně ratifikovalo 23. srpna 2010.
- 6) Signatářem dohody AGN je rovněž Slovenská republika (dále jen „SR“). Záměr realizace vodního koridoru D-O-L je součástí připravovaného multimodálního tranzitního terminálu situovaného v okolí Malacek. Vláda SR schválila svým usnesením ze dne 3. března 2010 č. 158 Strategii rozvoje dopravy Slovenské republiky do roku 2020 a tento záměr je součástí této strategie.
- 7) Zástupci SR se od začátku roku 2011 aktivně účastní jednání česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, připravuje se oficiální rozšíření této skupiny na trojstrannou.
- 8) Vodní koridor D-O-L je obsažen v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.
- 9) ČR i PR chápou vodní koridor D-O-L mimo jiné jako nedílnou součást Baltsko-Jaderské dopravní osy.
- 10) ČR i PR vyjadřují přesvědčení, že Oderská vodní cesta a vodní koridor D-O-L patří do sítě TEN-T.
- 11) V minulosti byla v obou zúčastněných státech, stejně jako v celé východní Evropě, výstavba infrastruktury pro vnitrozemskou plavbu dlouhodobě zanedbávána. Vodní koridor D-O-L má pro přilehlé regiony i pro evropský dopravní systém rozvojový význam srovnatelný s významem propojení Dunaj – Mohan na území Spolkové republiky Německo.



Mgr. Karel Peška
vrchní ředitel
Ministerstvo dopravy ČR

Listopad 2011



Leszek Karwowski
Rzeczypospolita Polska Prezes
Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej

DOL, TEN-T, AGN, FS, CF, CEF, ERDF & spol.

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

Až do současnosti je DOL součástí TEN-T, takže by byl financovatelný z FS (anglicky CF), v budoucnu také možná z CEF, to vše ovšem za předpokladu že by projekt splňoval nároky AGN. Že té větě není příliš rozumět? Inu, není. Ale porozumět je přitom velmi důležité.

DOL

Tato zkratka by snad měla být nejsrozumitelnější – jedná se o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Prostě DOL.

TEN-T

Tato zkratka znamená „Trans-European Network–Transport“, neboli transevropské dopravní síť. TEN-T popisuje jednotnou evropskou multimodální dopravní síť, která má svou realizací zlepšit vzájemné dopravní propojení zemí EU po silnicích a dálnicích, železnicích, vodních cestách na moři i ve vnitrozemí, a ve vzduchu.

Současná politika TEN-T byla zahájena v roce 1996 přijetím Rozhodnutí 1692/1996/ES. Když pak Česká republika v roce 2004 spolu s dalšími zeměmi vstoupila do EU, bylo „menu“ projektů rozšířeno o důležité dopravní trasy v tomto regionu, a tak se DOL stal přirozenou součástí přístupových smluv k Evropské unii, a tím i součástí TEN-T v rámci Rozhodnutí 884/2004/ES. Dnes aktuálně platí a postupně se naplňuje další „Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010“, a také v tomto případě je DOL jeho organickou součástí.

Původně byly síť, naplňující TEN-T, konstruovány jako jednovrstevné – obsahovaly 14 prioritních projektů s jasným harmonogramem výstavby; postavení jednotlivých projektů bylo rovnocenné a měly společný horizont plánované realizace. Po rozšíření EU se počet prioritních projektů zvýšil na 30, za klíčové se považovaly hlavně projekty s příhraničním významem.

Nový, zatím neschválený, návrh TEN-T byl zveřejněn v říjnu 2011, a obsahuje výrazně odlišný přístup, totiž tzv. dvouvrstevnou síť s odlišným časovým horizontem realizace:

- **globální síť** (comprehensive network) s dobou realizace do roku **2050** – měla by multimodálně propojit všechny evropské regiony na úrovni NUTS 2. Jejím základem by měla být současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 („staré země“) by mělo dojít k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 („nové země“) k mírnému zvýšení rozvoje. Síť má být navržena na základě návrhu členských států, avšak musí jít o mezinárodní spojení (tah nesmí končit na hranicích států) a musí s ním souhlasit všechny státy, po jejichž území tah vede, neboť odpovědnost za vybudování leží na členských státech.

- **hlavní síť** (core network) s dobou realizace do roku **2030** - je podmnožinou globální sítě a měla by obsahovat nejdůležitější transevropské tahy; bude stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK.

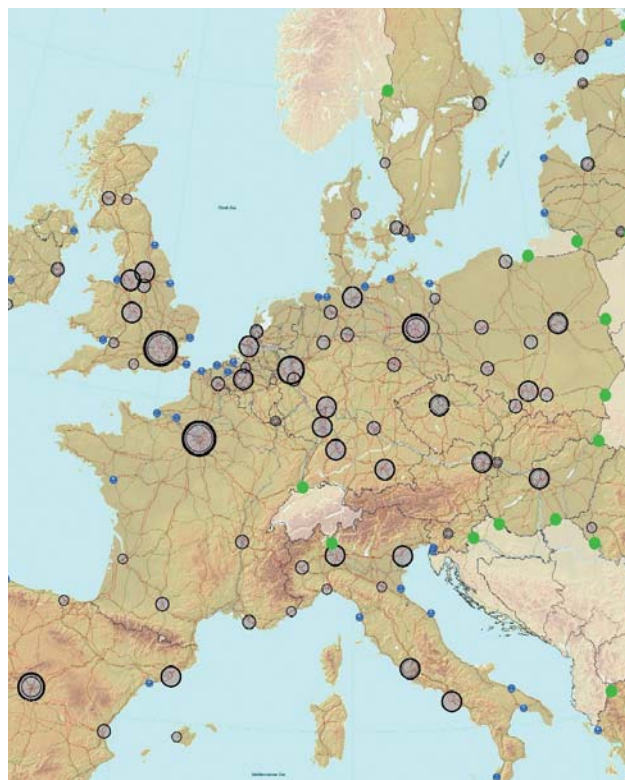
Několik slov k metodice přípravy nového nařízení TEN-T: Snahou EK je stanovit hlavní síť pokud možno bez politického vměšování odborným postupem dle jednotné evropské metodiky. Ta obsahuje následující kroky (zjednodušeně):

- 1) stanovení tzv. primárních uzlů, kam patří:
 - městské uzly:
 - hlavní města členských států
 - aglomerace nad 1 mil. obyvatel
 - vstupní brány do EU:
 - velké námořní přístavy
 - důležité hraniční přechody do sousedních států EU

- 2) propojení vždy sousedních primárních uzlů pokud možno všemi druhy dopravní infrastruktury (sousední uzly by měly zpravidla ležet v témže státě nebo ve státech sousedních).

- 3) v případě souběhu (vedou-li dva tahy do geograficky blízkých uzlů) by měly být souběžné tahy spojeny)

- 4) v případě železnic se bude samostatně definovat síť pro osobní a nákladní dopravu, z tohoto důvodu jsou proto souběhy povoleny



Mapa ukazuje polohy tzv. primárních uzlů – patří mezi ně i uzly na trase DOL

Pro nás je ovšem podstatné, že vlivem řady okolností zatím **DOL není mezi navrženými projekty, ačkoliv podle výše uvedené metodiky tam nepochybně patří**. Vždyť se jedná o významně příhraniční projekt, připojuje námořní přístavy, a prochází aglomeracemi nad 1 mil. obyvatel – stačí jmenovat region Ostrava/Katowice/Kraków s cca 5 miliony obyvatel! Ovšem – jedná se zatím o návrh, a ještě zbývá několik měsíců (cca do května 2012) na diplomatickou ofenzívu, která by tento stav změnila. **Zajímavé je, že Slovensko svoji Vážskou vodní cestu uhájilo. Důležité je to proto, že jenom u projektů, zařazených do TEN-T lze totiž počítat s financováním z FS/CF a CEF** (vysvětlení bude dále v textu). Čertovo kopytko je ukryto v požadavku souhlasu všech států, zúčastněných na konkrétním příhraničním projektu, a to souhlasu v jednom časovém okamžiku. To celou přípravu nesmírně komplikuje, protože vlády jednotlivých zemí mají samozřejmě odlišné časové priority, navíc jsou vystaveny nejrůznějším tlakům s nejrozhodivnějšími motivacemi. Zlaté c. a k. mocnářství, kde by se DOL realizoval v rámci jednoho (suverénního) státu! Nicméně jednání probíhají, a to nadějně. Ostatně, i v Polsku se v Sejmu projevuje nespokojenost s nezařazením Odry

a DOL do TEN-T, což potvrdila i nedávná interpelace poslankyně Ewy Wolak a následná odpověď ministra dopravy, stavebnictví a námořního hospodářství Sławomira Nowaka. **Nesporným úspěchem jistě je, že součástí nového návrhu TEN-T je zlepšení plavebních podmínek Labe na českém území (v core network mají být multimodálně připojena hlavní města EU, tedy i Praha), nicméně do roku 2050 je to z hlediska rozvoje vodních cest a plavby opravdu, ale opravdu poněkud málo.**



Zatímco vodní koridor D-O-L v novém návrhu TEN-T zcela chybí, jsou zde zakresleny dva francouzské průplavy Seina-sever a Rhôna-Mosela (respektive Rhôna-Rýn) a v Itálii je zakreslena výstavba vnitrozemské vodní cesty do oblasti Milána

AGN

Pro plavební odborníky obecně známá francouzská zkratka pro Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu. AGN obsahuje všechny důležité vodní cesty a přístavy v Evropě, a to jak již realizované, tak plánované; každá trasa má své identifikační číslo. Pro DOL jsou to čísla E 20 – Labe (Hamburg-Bratislava, Děvín) a E 30 – Odra (Szczecin-Bratislava, Děvín). V AGN se také uvádí mezinárodní klasifikace vodních cest (třídy vodních cest), přičemž každé trase je zde také jedna z těchto tříd přiřazena.

Souvislost s TEN-T spočívá hlavně v tom, že do transevropské dopravní sítě lze zařadit pouze takové vodní cesty, které naplňují nejméně IV. třídu mezinárodní klasifikace, obsažené v AGN.

Právě v tomto požadavku se skrývá další aktuální problém. Polsko se u Odry jaksi „necítí“ na IV. třídu, zatím plánuje jen třídu III. V rámci svého předsednictví EU hodlalo prosadit v tomto směru výjimku, ale to se nepodařilo, nejspíše i z časových důvodů. To ovšem – při striktním výkladu – znamená nemožnost zařadit Odru do TEN-T (také v návrhu není). Z pohledu DOL tak Odra vlastně „neexistuje“, a tedy přestává jít o přeshraniční projekt. Snažíme se tedy navrhnout odlišný přístup, totiž etapovou výstavbu Odry. Například tak, že by se napřed **budovaly** plavební objekty (v rámci comprehensive network, tedy do roku 2050), a to na požadovanou plavební třídu, zatímco plavební trať by se odložila na další etapu po roce 2050. **Rádi bychom dosáhli dohody, že tuto etapovou výstavbu by podpořily nejméně ČR a SR, a dosáhli tak zařazení Odry do TEN-T.**

FS/CF

Tato zkratka znamená Fond soudržnosti, anglicky Cohesion Fund. Jedná se o základní nástroj na financování sítě TEN-T. Jeho velkou výhodou je, že se týká zemí s HDP do 90% na obyvatele oproti průměru EU, což bude platit i pro nové programovací období po roce 2014. Je určen na projekty sítě TEN-T (hlavní i globální síť), v určitých případech i projekty mimo síť TEN-T, míra evropského financování je až 85%. Má sloužit pro investice do obou úrovní sítě TEN-T (comprehensive i core network), a to u všech druhů dopravy. Zdůrazňuje se ovšem podpora rozvoje nízkouhlíkových dopravních systémů šetrnějších k životnímu prostředí včetně podpory udržitelné mobility, což vodní doprava nepochybně splňuje. Zatím se zde pro období 2014-2020 předpokládá finanční alokace pro dopravní projekty ve výši 24 mld. €. Z pohledu tzv. kohezních zemí (tedy hlavně „nových“ zemí EU) by ovšem mělo být snahou tuto alokaci maximálně navýšit, protože dopravní sítě v těchto zemích jsou ve srovnání se „starými“ zeměmi nepochybně zaostalé. **Jestliže v období 2007-2014 byl podíl Fondu soudržnosti na celkovém rozpočtu kohezní politiky EU cca 18,8%, bylo by žádoucí spojit síly dotčených zemí na zvýšení tohoto procenta na alespoň 20-22%. Místo toho se ovšem naopak navrhuje tento podíl snížit, a to mj. ve prospěch nového nástroje CEF (viz dále), který je ovšem určen pro všechny státy EU, tedy v daleko větší konkurenci projektů.**

Tabulka 1 – Postavení FS v rámci kohezní politiky EU

	mld. €	%
Kohezní politika 2007 – 2013 celkem	335,12	100
- v tom FS	62,99	18,8
Kohezní politika 2014 – 2020 celkem	376,02	100
- v tom FS	68,07	18,1
- FS bez 10 mld. € pro CEF	58,07	15,4

CEF

CEF (Connecting Europe Facility) je nový nástroj propojení Evropy. Nový ovšem jen zdánlivě. Skládá se ze dvou částí, navazujících na dřívější finanční nástroje.

První část je vlastně původním Fondem TEN-T, který je ale rozšířen i o mimodopravní investice, a to energetické (TEN-E) a investice do informačních technologií a inovací (ITP). Na dopravu se tu navrhuje finanční alokace 21,7 mld. €, o které se mohou ucházet všechny státy EU bez rozdílu, žádný stát proto nemá předem stanovený finanční rámec. EK bude vybírat nejkvalitnější projekty v rámci celé Evropy. Finanční prostředky se mají využít jen a pouze pro hlavní síť TEN-T, přičemž míra evropského spolufinancování činí pro železniční a vodní infrastrukturu do 20% u běžných projektů, do 30% při odstraňování úzkých míst technického rázu („bottlenecks“), do 40% u přeshraničních projektů a do 50% evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS); pro silniční infrastrukturu lze financovat pouze ITS a služby nákladní dopravy a bezpečně parkování (nikoliv tedy infrastruktura samotná).

Druhá část by měla vzniknout převedením 10 mld. € z budoucího rozpočtu Fondu soudržnosti. Je určena pro státy s menším HND/obyvatele než 90% evropského průměru, tedy pro „kohezní státy“. Tak jako doposud platilo pro Fond soudržnosti, bude tu míra evropského spolufinancování až 85%. Podstatné ale je, že finance nebudou přímo určeny pro jednotlivé země, i zde se totiž má jednat o „soutěž projektů“. Podporovat se bude pouze hlavní síť TEN-T (core network), a to v těchto oblastech: železniční

a vodní infrastruktura, přeshraniční úseky silniční infrastruktury, silniční napojení přístavů, letišť a terminálů multimodální dopravy, evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a systémy řízení dopravy.

Přehled financování TEN-T

Přehlednější, než předešlé řádky, bude asi přehledná tabulka o financování sítí TEN-T:

Tabulka 2 – Návrh financování TEN-T z FS a CEF (2014-2020)

ITS + TEN/E + TEN/T 45,4 mld. €			Fond soudržnosti 68,7 mld. €		
ITS 9,2 mld. €	TEN-E 9,1 mld. €	TEN-T 27,1 mld. €	TEN-T *) 10 mld. €	TEN-T *) 24 mld. €	životní prostředí 34,7 mld. €
doprava 61,1 mld. €					
CEF - nástroj propojení Evropy 65,4 mld. €			*) Core a Comprehensive Network v kohezních zemích		

ERDF

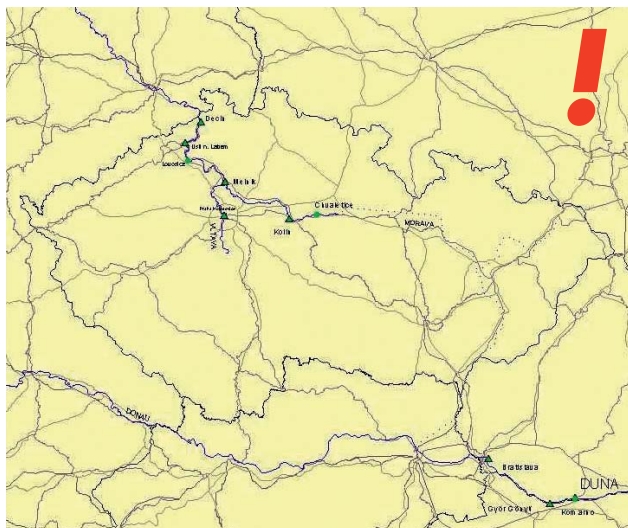
V rámci financování dopravní infrastruktury jistě nelze zapomínat ani na Evropský fond regionálního rozvoje (European Regional Development Fund), ovšem s tím, že ten se netýká sítí, zařazených do TEN-T, ale pro projekty regionálního charakteru, včetně projektů dopravních. Jeho výhodou je, že se týká regionů NUTS 2 s HDP na obyvatele nižším, než 75% evropského průměru; ačkoliv někteří analytici očekávali „přestup“ některých regionů ČR do vyšší kategorie, zdá se, že se ERDF bude opět týkat všech českých krajů (mimo Prahu).

Objem očekávatelných prostředků lze nyní obtížně odhadnout, snad pro určitou analogii lze připomenout, jak tomu je v rámci Operačního programu doprava v rozpočtu pro léta 2007-2013:

FS: 4 603 637 553 €
ERDF: 1 170 443 650 €
Celkem: 5 774 081 203 €

Shrnutí, aneb o co bychom měli bojovat

Z výše uvedeného je patrné, že některá nově navrhovaná ustanovení nejsou pro ČR zcela výhodná, a o co bychom tedy měli usilovat:



V dosud platném znění TEN-T, který byl mimo jiné součástí stále platné přístupové smlouvy ČR k EU, byl vodní koridor D-O-L uveden

• **Vrácení DOL do TEN-T:** Návrh na vynětí DOL z TEN-T se zřetelně odchyľuje od přístupové smlouvy při vstupu ČR do EU v roce 2004. Pokud se nepodaří tento bod změnit, jedná se o jednoznačnou prohru české dopravní diplomacie, i omezení prostoru pro uplatnění českých projektů v soutěži o evropské financování – se všemi dopady na dopravní soustavu, konkurenceschopnost, energetickou bezpečnost atd., ale také s negativními následky pro tuzemský stavební sektor. Proto by **navrácení DOL do TEN-T** (rozumějme do comprehensive network) mělo patřit mezi důležité body při dalším vyjednávání. Dlužno podotknout, že právě vodní doprava odpovídá cílům dopravní politiky EU, i cílům na snižování energetické náročnosti a snižování produkce CO₂.

• **Zvýšení podílu Fondu soudržnosti na celkové kohezní politice:** V zájmu ČR, ale i dalších tzv. kohezních zemí, by mělo jednoznačně být co nejrychlejší dosažení obdobného stavu dopravní infrastruktury, jako mají tzv. staré země EU. To se ovšem nepodaří a nemůže podařit, pokud se nedosáhne dostatečného objemu finančních prostředků ve FS. Místo plánovaného snížení bychom tedy měli spolu s dalšími zeměmi cíleně a soustředěně **usilovat o vyšší procentní podíl FS** na celkovém objemu kohezní politiky, a to i za cenu omezení přísunu v jiných oblastech, např. z ESF (Evropský sociální fond), které na konkurenceschopnost ČR mají zatím malý vliv.

• **CEF:** Zřízení tohoto fondu je určitou „pastí“, protože více než kohezní funkci upřednostňuje rozhodování Evropské komise o jednotlivých projektech. O to více – protože se nejspíš nepodaří tento instrument odmítnout – by se měla pozornost upírat k navýšení Fondu soudržnosti.

Je patrné, že v každém případě budou v příštím období hrát prim projekty přeshraniční a projekty s „vyšší evropskou přidanou hodnotou“. Takových ale nemáme mnoho k dispozici – DOL patří k těm několika málo z nich.

Občasnou námitku, že DOL je projektem příliš finančně náročným (cca 8 mld. €) a příliš dlouhodobým, lze poměrně snadno vyvrátit jen namátkou vybranými příklady. Jednak francouzskými projekty vodních cest (viz příložená mapa), jednak – z jiného oboru rakouskými železničními projekty: tunel v Semmeringu v ceně 2,8 mld. € (realizace 2012-2024), nebo modernizace 125 km tratě Graz-Klagenfurt v ceně 5,1 mld. € (realizace 2008-2022). Přitom se v obou případech jedná o modernizaci již existujících kapacit, zatímco u DOL se jedná o kapacitu zcela novou a plně v evropských intencích. Pro ČR je navíc důležité, že by se stavěl u nás a sloužil významně naší konkurenceschopnosti.



V návrhu nového znění TEN-T není ani vodní koridor D-O-L, dokonce ani řeka Odra. To je velkým problémem pro nás i pro Polsko

Zamrzlé Labe

Česká televize - Události v regionech 6.2.2012

Zákaz plavby po Labi trvá dál. Podle Státní plavební správy budou muset zůstat lodě v přístavech nejspíš ještě celý příští týden. V zátokách už teď led dosahuje síly až 20 cm. Tam, kde řeka proudí, se zase hromadí plovoucí kry.

Už jen na oteplení mohou spoléhat kapitáni lodí v děčínském přístavu Rozbělesy. Povodí Labe tu bourání ledu vzdalo. „Protože tam už je síla ledu přes 20 cm a naší technikou nejsme schopni rozbít takovou mocnost“, řekl Jiří Mach z Povodí Labe. „Jsme uvěznění a musíme počkat, až to roztaje“, uvedl Jiří Kučera, kapitán říční lodi. Správci řeky se snaží jedním z těžkých remorkérů rozbít led aspoň tam, kde je vrstva tenčí. „To je prostě takovej čudla, ale aspoň něco“, řekl lodník Josef Tomsa. Pořádný ledoborec ČR nemá. „Vadí to, že není možné vyčistit ochranné přístavy“, postěžoval si Martin Klein, ředitel Státní plavební správy v Děčíně. „Záleží na ministerstvu dopravy, jestli ledoborce zakoupí. Mohlo by se v podstatě déle plout a cesta by byla volná“, doplnil Jiří Mach. Na Labe nesmějí vyplout ani lodě, které nejsou v ledovém sevření. Na volné řece by je ohrožovaly plovoucí kry. Hlavně ve chvíli, kdy se jich několik naskládá na sebe a znovu přimrznou. „Sebevrah by



Lodě Povodí Labe uvolňuje vjezd do plavební komory Střekov

možná proplul. Když se to naštosuje, propíchne to lod. Bylo by to určitě riziko“, doplnil Jiří Kučera. Podle Státní plavební správy i správců Labe v této chvíli nelze dělat nic jiného, než čekat na oblevu. Podle posledních prognóz by se lodě mohly znovu pohnout za týden.

Co v Česku bojuje s říčním ledem

Na Labi mají tři plavidla - laik by řekl ledoborce, ale správa povodí ten název odmítá. „Jsou to dva padesátitunové a jeden 350tunový člun, ten větší má zesílenou příď, najíždí na led a láme ho. Menší čluny mají vpředu šípovou radlici. Zvládnou lámat led do deseti centimetrů“, říká mluvčí Povodí Labe Václav Jirásek. Používají se v přístavech.

Na žádost integrovaného záchranného systému může zasáhnout armáda. Má specializovanou ženíjnou techniku, na lámání tenčího ledu lze nasadit i obojživelný transportér. Krajní možností je odstřel ledu trhavinou. Tuto zimu armáda o pomoc zatím nikdo nepožádal.

Také je možné nasadit jakousi variantu „průtokového ohřivače“, jako nedávno na Moravě při rozmrazování stavidel. A nebo požádat o pomoc teplárnu – horká voda z té přerovské taktu vodohospodářům pomohla vyčistit zamrzlý náhon.

Další možností je rozbít led těžkou technikou, např. kráčejícími bagry.

Zdroj: idnes.cz

Československý ledoborec v Drážďanech

V době provozování relace transportu uhlí pro chvaletickou elektrárnu byl pro zabezpečení bourání ledu na této vodní cestě přebudován vlečný remorkér M 8 na ledoborec (dříve Odra). Toto jediné ledoborné plavidlo na labsko-vltavské vodní cestě bylo po roce 1989 prodáno do Německa a slouží k bourání ledu v Albertshafenu v Drážďanech, kde ho provozuje na náklady saské vlády přístavní státní společnost Sächsische Häfen Oberelbe GmbH.

Za redakci Ing. Jiří Aster



Ledoborec Alberthafen bourá led v drážďanském přístavu

Zdroj: Sächsische Häfen Oberelbe GmbH

Zamrzlá Evropa

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

Foto: Via Donau, ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA wczoraj, dziś, jutro w Polsce i Europie, WSV Würzburg

Letošní tuhá zima ochromila různé dopravní módy. Praskaly kolejnice, letiště byla zasypana sněhem a vodní cesty zamrzly. Pro ilustraci února 2012 na vodních cestách přinášíme několik fotografií.

Dunaj

Teploty pod nulou ochromily říční dopravu na Dunaji, někde zamrzl v celé své šířce. Ve Vídni kry prorážel ledoborec Eisvogel. “Za dvacet let své kariéry jsem nepronížel takovou ledovou masu”, prohlásil Wolfgang Steindl, kapitán ledoborce Eisvogel. Led ve vídeňském přístavu byl tlustý 40 centimetrů. Problémy jsou ale po celé délce Dunaje na jeho 2860 kilometrech v deseti evropských zemích. Ledoborce prorážely kry například i v Srbsku nebo Maďarsku. Lodní dopravci odhadují škody v miliónech eur.



Lod Danube Grace se snaží prolomit ledovou krustu, která sevřela Dunaj jižně od Bukurešti



Ledoborec Széchenyi na Dunaji před budovou maďarského parlamentu



Ledoborec Eisvogel ve vídeňském přístavu

Seina

Problémy nejsou jen na Dunaji, kry rozráželi také v Paříži. Po 4 letech Paříž proto oprášila svůj jediný ledoborec Joffre. Rozbíjel sedmicentimetrové ledy na Seině.

Odra a Visla

Polské vodní cesty zamrzly silnou vrstvou ledu, údržbu zajišťuje několik ledoborců na Odře a na Visle.



Polské ledoborce na Odře u Štětína



Ledoborec Gepard proráží silnou vrstvu ledu na Visle

Německé vodní cesty

V Německu byly největší problémy s ledem na kanálových úsecích vodních cest, kde se tvořila silná vrstva ledu. Německé úřady jsou však vybaveny kvalitním lodním parkem ledoborců a jiných zařízení pro rozbíjení ledu.



Nákladní loď na zamrzlém kanálu Dortmund-Ems



Ledoborec Eised 3 uvolňuje cestu konvoji tří nákladních lodí nedaleko Rothensee



Zimní provoz na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj

Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká nad Vltavou-VD Hněvkovice

Radek Macháček - DIVIZE 5 VODOHOSPODÁŘSKÉ STAVBY, Středisko 52, SMP CZ, a. s.

Plavební komora Hluboká nad Vltavou Zajištění plavebních hloubek ve zdrži VD Hněvkovice

Objednatel: Ředitelství vodních cest ČR

Zhotovitel: Sdružení Hluboká nad Vltavou - VD Hněvkovice
SMP CZ – Metrostav

Investor: SFDI

Dozor stavby: Koncept CB, s. r. o

Projekční práce: Hydroprojekt CZ, a. s.,
PÖYRY Environment, a. s.

Termín stavby: 15. 12. 2010–15. 11. 2012

Dovolte nám, abychom Vás seznámili s právě realizovanou stavbou plavební komory v Hluboké nad Vltavou s oficiálním názvem **DOKONČENÍ VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY V ÚSEKU HLUBOKÁ NAD VLTAVOU – VD HNĚVKOVICE**.

Nejprve však malou odbočkou od suchých technických informací k rychlé exkurzi do historie tohoto města, které má většina z nás spojeno s romantikou místního zámku a nádhernou přírodou jižních Čech, tolik vyhledávanou k výletům i strávení odpočinku při zasloužené dovolené. Informace jsme čerpali z oficiálních internetových stránek města Hluboká nad Vltavou.

Město Hluboká nad Vltavou leží na obou březích řeky Vltavy. Jeho historie je spjata s královským hradem Hluboká. Hrad založil spolu s nedalekými Českými Budějovicemi v polovině 13. století král Přemysl Otakar II., jako oporu své moci, na skalnatém ostrohu, pod nímž opouští řeka Vltava rybníční Českobudějovickou pánev. Osada vzniklá v podhradí Hluboké, s původním názvem Podhrad, byla povýšena na městečko v r. 1496 Vilémem z Pernštejna. Městem se Hluboká nad Vltavou, která vznikla spojením osad Podhrad, Hamr, Podskalí a Zámostí, stala císařským rozhodnutím z r. 1907. Další majitelé hradu Hluboká Ondřej Ungnad ze Suneka, Jáchym z Hradce a jeho syn Adam postupně přestavěli středověký hrad v renesanční sídlo. Od roku 1661 do r. 1947 byl zámek v držení rodu Schwarzenbergů, kteří jej v letech 1839–1871 přestavěli do dnešní podoby v duchu romantické novogotiky podle vzoru anglického Windsoru.

Se zámek sousedí bývalá jízdárna, kde je od r. 1956 umístěna Alšova Jihočeská galerie s expozicí jihočeského gotického umění, výstavou holandského malířství 17. stol. a výstavami českého moderního umění 20. stol. Lovecká, myslivecká a rybářská tradice, kterou je Hluboká proslulá, je soustředěna od r. 1841 v lesnickém a mysliveckém muzeu v barokním loveckém zámku Ohrada, postaveném v letech 1708–1721. Vedle loveckého zámku je zoo s převážně drobnou evropskou zvěří.

Blízký Karlův hrádek založil král Karel IV. jako lovcí hrádek. V částech města v obcích Bavorovice a Munice se uchovávala lidová architektura tzv. Hlubockých blat. Část města Purkarec je známá svou vorašskou tradicí.

V současnosti je Hluboká nad Vltavou rychle se rozvíjícím městem, podporující místní podnikatelské aktivity se širokou nabídkou kulturních a sportovních příležitostí, se zázemím, které uspokojí každého návštěvníka – hotely,



Výstavba horní rejdý plavební komory Hluboká nad Vltavou penziony, kempy, chaty, ubytování v soukromí, 40 restaurací, letní plovárna s tobogánem, krytý bazén se saunou, moderní kino, otevřené i kryté tenisové kurty, zimní stadion, baseballový areál, jízdárna, golfové hřiště, fitness, hustá síť cyklotras v okolí a cyklostezka do Českých Budějovic, vodní doprava, vodní lyžování, blízké letiště Hosín. Město Hluboká nad Vltavou je součástí sdružení obcí „Mikroregion Budějovicko-sever“.

A nyní se vraťme k faktům vypovídajícím o stavbě, kterou realizujeme ve Sdružení se společností Metrostav, a. s., kde vedoucím účastníkem s podílem 70 % je SMP CZ, a. s.

Stavba se nachází na pravém břehu řeky Vltavy u jezu Hluboká nad Vltavou a bude jeho nedílnou součástí. Zajištění plavebních hloubek se provádí v podjezí jezu Hluboká nad Vltavou směrem po proudu řeky v úseku říčního kilometru 229,022–225,764.

Stavba plavební komory je rozdělena projektovou dokumentací na několik zásadních stavebních objektů, a to vlastní plavební komoru, horní a dolní rejdý a velín. Tyto stavební objekty jsou navrženy jako monolitické železobetonové konstrukce, které jsou zajištěny proti vyplavání pilotovou stěnou hlubokou místy až 14 metrů. Veškeré stavební práce se provádějí v korytě řeky, proto bylo zapotřebí zhotovit dvojité štětové jímký tak, aby bylo možno práce provádět takzvaně na suchu.

Samotná realizace stavby začala převzetím staveniště ke dni 15. 12. 2010. Na začátku roku 2011 nám rychlý nástup na zahajovací práce komplikovala zima a sníh. Ale i přes prvotní problémy se nám během února podařilo stavbu rozjet na patřičné obrátky tak, abychom vůči investorovi začali plnit dohodnuté harmonogramy realizace. Tento optimismus nám bohužel ale nevydržel na dlouhou dobu. Začátkem března nám bylo investorem oznámeno, že v měsících března až květen nesmíme provádět úpravy dna koryta řeky z důvodu výtěru sladkovodního druhu ryby, která se však v tomto úseku řeky nevyskytuje. Nicméně je to jedna z mnoha podmínek stanovených Krajským odbo-

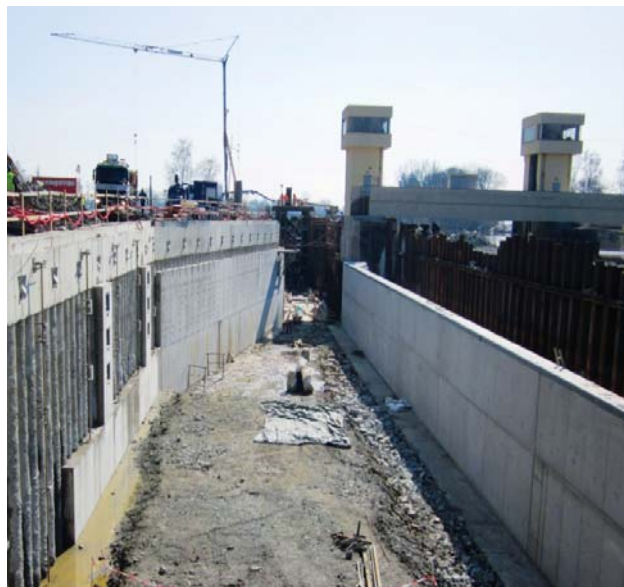
rem životního prostředí, které jsme museli vyhovět. Proto jsme museli přeorganizovat a aktualizovat celkový harmonogram stavby, abychom byli schopni celou stavbu zdárně realizovat a dokončit v požadovaném konečném termínu v souladu se smlouvou o dílo. A zároveň v polovině května 2012 zahájit plavební sezonu na tomto úseku řeky.

V současné době, jak je patrné z přiložených fotografií, již probíhá realizace díla na plné obrátky. Realizujeme práce na monolitických konstrukcích v plavební komoře, kde pracovníci **SMP CZ** používají inovativní technologický postup betonáže stěn za pomoci bednění na posuvné skruži. Tento postup vznikl modifikací technologických postupů obvyklých při výstavbě mostů a zaručuje rychlost a vysokou přesnost a kvalitu betonových konstrukcí. Pracovníci člena sdružení, společnosti **METROSTAV** pak realizují klasickou technologii betonáže na horní a dolní rejdě.

Dále se realizují veškeré elektroinstalace, které jsou součástí ovládní plavební komory. Tyto práce pro nás realizuje firma **Argo Automatizace**. Nedílnou součástí stavby jsou ocelové prvky a hydraulické zařízení, které na stavbu dodává firma **Strojírny Podzimek, s.r.o.** Práce v korytě řeky provádí subdodavatelství firma **A.K.U.P.I.** Veškeré práce na stavbě probíhají ve vysokém tempu, tak aby mohl být začátkem srpna 2012 spuštěn ověřovací provoz před uvedením plavební komory Hluboká nad Vltavou do provozu.

Závěrem bychom chtěli poznamenat, že tato stavba je velmi významná nejen co do rozsahu a budoucí využitel-

nosti pro široké spektrum podnikatelských aktivit v regionu Českobudějovicka, ale také z pohledu **SMP CZ** jako příležitosti k prokázání našich kvalit a zejména šetrného přístupu k okolí ve vazbě na investora, objednatele a provozovatele vodní cesty.



Výstavba dolní rejdy a opěrné zdi plavební komory



Výstavba plavební komory Hluboká nad Vltavou

Plavební stupeň Děčín – příběh na pokračování

Ing. Jan Skalický - ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Všichni víme, jak je toto dílo klíčové pro ekonomiku, pro zaměstnanost, pro plavbu, a mnoho dalších „pro“ by se dalo určitě přidat. Věděli to i naši předkové, naše vlády současné i minulé, parlament, senát, ví to i Evropská unie. Přesto se z Plavebního stupně Děčín (PSD) stává nekonečný příběh, jehož režisérem jsou eko-aktivisté a nedobrovolnými herci obyvatelé tohoto státu. Je až neuvěřitelné, co umožňují české zákony. Jak může hrstka zelených, z nichž většina v dotčených regionech vůbec nežije, pod záminkou ochrany přírody ovlivňovat životy statisíců lidí. Je pak samozřejmě nasnadě otázka, pro koho to dělají? Ale o tom už bylo popsáno mnoho papíru a každý ať si odpoví sám.

Jsem přesvědčený, že projekt Plavební stupeň Děčín je nezbytné realizovat a že jsme udělali vše pro to, abychom našli řešení, které je dobrým kompromisem pro všechny strany. My ho totiž na rozdíl od odpůrců skutečně hledali a ne jen prázdně přinášeli námitky proti všemu a všem. Proto jsme také na konci ledna předložili doplněnou studii EIA k novému posouzení na Ministerstvo životního prostředí. V předkládaném materiálu byly reflektovány připomínky a podněty ze strany nevládních organizací, občanů i státních institucí. V celém období doplňování dokumentace probíhala řada jednání s kritiky a odpůrci tohoto záměru a byla zajištěna řada nových informací a analýz. Doplněk



Vizualizace Plavebního stupně Děčín

obsahuje i nová data ve vazbě na hospodářskou recesi a krizi eurozóny (celý materiál najdete na www.rvccr.cz).

V průběhu zpracovávání doplňku jsme také vstoupili v jednání s německou stranou, abychom se ujistili, že ani jí nebude naše řešení vadit. Zároveň také bylo nutné ověřit, zda Německo dodrží dvoustranné dohody a i na německém území bude udržována dostatečná plavební hloubka. Přes všechny katastrofické zvěsti, které se zarytí odpůrci PSD snaží šířit, mohu s klidným srdcem říci, že jsme byli ujištěni, že SRN bude podporovat plavbu po Labi i nadále a ústy své ministerské předsedkyně paní Angely Merkelové jasně vzkázala, že na dohodě zaručující plavební hloubku 150 cm až po naše hranice se nic nemění.

Co je ovšem pro mne a mé spolupracovníky možná ještě důležitější, je vzrůstající podpora veřejnosti, odborníků i politiků pro realizaci tohoto díla. Osobně jsem se setkal s primátorem města Děčína Františkem Pelantem, který mne ujistil, že město i jeho obyvatelé, tedy ti, kterých se stavba reálně nejvíce dotýká, nás plně podporují.

Nejsem žádným betonářem ani nepřitelem přírody. Naopak, přírodu mám velice rád a vždy budu hledat cestu, jak naše stavby realizovat k ní co nejšetrnějším způsobem. Nesnáším ale lži, které tvrdí, že v Labském údolí se vyskytují zvířata i rostliny, které nikde jinde v Evropě už nelze najít. Toto je jedna z účelových fám vypouštěných profesionálními aktivisty. Nic takového se tam nenachází! Zkrátka biologové prokázali, že není znám jediný živočišný či rostlinný druh, který by se v rámci Evropy vyskytoval pouze v projektem dotčeném území labského kaňonu.

Je nutné si uvědomit, že člověk je součástí přírody a jako takový ji vždy ovlivňoval a bude ovlivňovat. Vodní cesty jsou nejpřirozenější spojnice a lidé je využívají po staletí. Proto je také upravují, aby jejich využití bylo bezpečné a co nejúčelnější. Zároveň nesmíme zapomínat, že stavby na řekách nemají jen dopravní funkci. Jde i o využití řeky jako zdroje vody a energie a zároveň o protipovodňovou ochranu území kolem ní.

Jsem přesvědčený, že nemůžeme dobrovolně zůstat jedinou evropskou zemí bez volného přístupu k moři. Labe a mezinárodní úmluvy nám tento bezplatný přístup umožňují a já udělám vše pro to, abychom o tuto příležitost nepřišli.



MLADÁ FRONTA

E15

30.11.2011

Více zboží, ale v cizině.
Čeští rejdaři přepravili letos za pololetí milion tun zboží, což je o třetinu více než loni. K nárůstu ale došlo jen díky přepravám ve třetích zemích, které se téměř zdvojnásobily na 400 tisíc tun



Foto: ČTK

Jez u Děčína by přilákal zahraniční rejdaře

Požadavek českých dopravců na zajištění splavnosti Labe přijeli podpořit kolegové z ciziny

► **VODNÍ DOPRAVA**
Jan Šindelář | Praha

Problém nespavného Labe u hranic s Německem nabyl včera celoevropských rozměrů. V Praze se konal sjezd Evropské asociace vnitrozemské plavby (EBU), který označil celoročně splavné Labe za jednu z hlavních priorit. „Chceme vyjádřit podporu českým kolegům. Nepršíš nám sice,

abychom dávali nějaké podmínky národním vládám, ale je třeba vzít v úvahu, že vodní doprava je neekologičtější a měla by být ze strany českého státu podporována,“ řekl deníku E15 prezident asociace Švýcar André Auderset.

Labe se podle něj i díky snaze EBU dostalo do nové tvořené sítě hlavních evropských dopravních tepen TEN-T, takže lze na vodní stavby čerpat v budoucnu evropské pe-

níze. Problém je především u hranic s Německem, což je jediný neregulovaný úsek českého Labe. Pro rejdaře je klíčový údaj z vodočtu v Ústí nad Labem. Pokud vodočet ukazuje více než 200 centimetrů, znamená to, že u hranic s Německem je hloubka větší než 140 centimetrů. To je limit pro ekonomickou plavbu. Pro plnou splavnost je třeba, aby se hladina v Ústí vyšplhala na 290 centimetrů.

Podle šéfa rejdařství ČSPL Milana Raby aktuálně řeka kvůli suchu tyto parametry nespĺňuje ani náhodou. „Jezdíme s ponorem zhruba 90 centimetrů, a to jen proto, abychom zachovali kontakt se zákazníky, zaměstnali lidi a drželi nějaké cash flow,“ řekl Raba.

Problém má vyřešit nový jez u Děčína, jehož příprava se ale vleče už zhruba 17 let. „Rejdaři jdou tam, kde je trh.

A ten v České republice je. Pokud tedy bude toto úzké hrdlo odstraněno, tak sem určitě přijedou i zahraniční rejdaři,“ řekl Auderset. Stejně tak Češi už nyní jezdí na západoevropských řekách.

Letos čeští rejdaři přepravili za pololetí milion tun zboží, což je o třetinu více než loni. K nárůstu ale došlo právě díky přepravám ve třetích zemích, které se téměř zdvojnásobily na 400 tisíc tun.

Šedesát let Alžběty II. na trůně oslaví plavba tisíce lodí po Temži

Kristýna Kuslová - mediafax.cz 18.1.2012

Jedenáctikilometrová flotila s tisícovkou lodí popluje v červnu po Temži při příležitosti oslav 60. výročí korunovace britské královny Alžběty II. Oslav se zúčastní i sama panovnice, informuje ve středu agentura Reuters.

“Naposledy Temže zažila shromáždění podobných rozměrů před 350 lety,“ ujistil Michael Lockett, výkonný ředitel festivalu na oslavu královnina jubilea.

Slavnostní flotila vypluje v neděli 3. června z Hammersmithu v západním Londýně a popluje téměř 50 kilometrů do Greenwiche ve východní části města. Tvořit ji bude asi tisíc lodí s 20 tisíci lidmi na palubách, které podplují pod 14 mosty.

Flotila za deset milionů liber (306 milionů korun) bude rozdělena do deseti sekcí a každou povede hudební veslice s kapelou. V čele popluje sedmadvacetimetrová královská veslice poháněná 18 veslaři. Sama královna a její manžel princ Philip popluje na zvláště upravené motorové jachtě “Spirit of Chartwell”.

Organizátoři očekávají, že z břehů budou průjezd lodí pozorovat miliony lidí a další desítky milionů si pustí přímý přenos v televizi. Všichni se budou mít na co těšit.

Mistr slavnosti Adrian Evans nazval flotilu “největší sbírkou historických plavidel, která se kdy sešla v Londýně”. K vidění budou malé kajaky, unikátní plující zvonice a historické lodě - například Motor Torpedo Boat 102, z níž tehdejší

britský premiér Winston Churchill a americký prezident Dwight Eisenhower provedli inspekci válečných lodí před vyložením v Normandii v roce 1944 nebo jachta Eilean, která se objevila ve videoklipu k písni Rio skupiny Duran Duran.

V parku Battersea se bude konat hudební festival, vstupné bude volné.

Londýnský starosta Boris Johnson přiznal, že někteří Londýňané jsou z oslav Alžběty II. nadšenější než z Olympijských her. Oslavy 60 let Alžběty II. na trůně potrvají čtyři dny.



Jedenáctikilometrová flotila tisícovky lodí popluje v červnu po Temži při příležitosti oslav 60. výročí korunovace britské královny Alžběty II. Foto: London Evening Standard

Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - vedoucí úseku realizace Ředitelství vodních cest ČR

ROZESTAVĚNO

Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Hluboká nad Vltavou – VD Hněvkovice

Tento projekt vstupuje do své druhé fáze. Na pravém břehu u jezu Hluboká n. VI. nabývá jasně podoby plavební komora o rozměrech 45 x 6 m, která bude dokončena na konci letošního roku.

O něco níže po proudu vzniká přístaviště pro osobní lodní dopravu Hluboká – Hamry a úpravy koryta řeky. Přístaviště bude dáno do provozu ještě letos na jaře tak, aby ho při slavnostním zahájení plavební sezóny 19. května 2012 mohli využít účastníci kombinovaného „závodu“ kolo/loď mezi městy Týn nad Vltavou a Hluboká n. VI.



Prohrábky pod jezem Hluboká n. VI.



Vizualizace plavební komory a přístavu Hluboká n. VI.

Přístaviště Baťova kanálu

Od listopadu loňského roku pokračuje výstavba přístavišť Sudoměřice – Výklopník a Spytihněv a stání plavidel ve Strážnici. Všechny tři stavby budou dokončené v dubnu, aby při slavnostním otevření plavební sezóny, které na Baťově kanálu proběhne 1. května 2012, byly připravené k radosti všech návštěvníků.



Výstavba přístaviště Sudoměřice - Výklopník



Výstavba přístaviště Spytihněv



Výstavba stání plavidel ve Strážnici

V PŘÍPRAVĚ

Splavnění Labe do Pardubic

Připravovaný projekt obsahuje čtyři hlavní stavby – úpravu korytá Labe v úseku Chvaletice – Přelouč, vybudování plavebního stupně Přelouč II a veřejného přístavu Pardubice a modernizaci plavebního stupně Srnojedy. Příprava je i nadále protahována a prodražována vleklými soudními spory s „ochránci“ přírody.

Na tento projekt by v budoucnu měla navazovat výstavba rekreačního přístavu Pardubice.



Vizualizace plavebního stupně Přelouč

Plavební stupeň Děčín

Tomuto projektu se věnuje článek na str. 28



Vizualizace lodního zdvihadla Slapy

Přístav Hluboká nad Vltavou

Projekt přístavu pro 73 malých a jednu velkou turistickou loď ve slepém rameni Vltavy u levého břehu v nadjezí jezu Hluboká nad Vltavou. Celkové náklady jsou odhadovány ve výši 170 mil. Kč a předpokládaný termín dokončení stavby na začátek roku 2014. Součástí projektu bude i vybudování stání pro osobní lodní dopravu při vjezdu do přístavu.



Vizualizace přístavu Hluboká n. Vlt.

Druhá plavební komora Smíchov

Projekt menší plavební komory, která bude doplňovat stávající velkou plavební komorou Smíchov, která překonává najednou Staroměstský a Šítkovský jez. Nová malá pl. komora bude překonávat pouze Staroměstský jez, a k překonání Šítkovského jezu bude sloužit již funkční pl. komora Mánes. Na dvoustranných jednáních mezi ŘVC ČR a magistrátem Hlavního města Prahy byla odsouhlasena jedna z variant, která bude nyní předložena ke schválení Výboru pro územní rozvoj města Prahy.

Zdvihadla Orlík a Slapy

Projektová příprava zdvihadel je v plném proudu. Prozatím není rozhodnuto o způsobu financování jejich výstavby, ani o termínu realizace. Nicméně už nyní je z vizualizací vidět, že se bude jednat o velká turistická lákadla.

Zahájení plavební sezóny na Vltavě v Praze

Lodě na vodě 2012

Začátkem dubna otevře novou sezónu pro milovníky lodí, vody a vodních sportů již čtvrtý ročník oborové výstavy Lodě na vodě 2012. Tento projekt vznikl na základě přání výrobců a prodejců lodí, členů APL, s cílem podpořit rozvoj oboru lodí v České republice a samotný koncept výstavy je inspirován obdobnými přehlídkami v Janově, Barceloně, Cannes, Helsinkách či Hamburku.

Výstava Lodě na vodě 2012 je v České republice a střední Evropě svým pojetím jedinečná ve svém oboru. Výjimečnost projektu spočívá především v možnosti vystavovat lodě jak na výstavní ploše na nábřeží, tak i na hladině Vltavy v samém centru Prahy.

Mezi Železničním a Palackého mostem se tak v termínu 12.–15. dubna představí téměř sto vystavovatelů nejen z České republiky, ale i Chorvatska, Polska, Rakouska, Španělska atd. Návštěvníci zde spatří novinky lodí, od malých sportovních člunů, až po velké námořní plachetnice a luxusní motorové jachty. Svě výstavní premiéry si zde odbudou například Elan 210 z produkce slovinické loděnice Elan Marine, který je určen sportovně založeným jachtařům. K nepřehlédnutelným exponátům letošní výstavy bude nepochybně patřit úspěšná novinka pro letošní sezónu loď Merry Fischer 855, která je největší z řady Merry Fischer s přívěsnými motory. Její výjimečnost potvrzuje, že v Düsselatorfu byla nominována na loď roku. Očekáváme, že značnou pozornost návštěvníků přilákají i elektropohony z produkce Fischer Panda, které budou použity k pohonu katamaránů, dopravujících návštěvníky veletrhu z jednoho břehu na druhý.

Nepochybně velkým lákadlem bude možnost si nejen vystavené lodě prohlédnout, ale některé dokonce i vyzkoušet. Pestrou nabídku výstavy navíc doplní obytné vozy a karavany. Letos poprvé vede organizátora stále větší zájem vystavo-

vatelů k rozšíření výstavní plochy Rašínova nábřeží o protější břeh – Smíchovskou pláž. Návštěvníky zcela jistě nadchne, že propojení obou břehů bude po celou dobu výstavy zajištěno přívozy.

Patronát nad výstavou Lodě na vodě 2012 převzal opět David Křížek – nejlepší současný český jachtař, který bude na výstavě též přítomen. Nedílnou součástí výstavy je atraktivní doprovodný program, který pomohl připravit patron výstavy, jachtař David Křížek. Program bude probíhat na břehu i na řece a připraveny jsou odborné přednášky, besedy, závody, exhibice, přehlídky, autogramiády. Každý den budou probíhat soutěže o atraktivní ceny.

Na závěr bychom chtěli upozornit, že výstava se koná v centru Prahy, a proto k její návštěvě doporučujeme využít městskou hromadnou dopravu.

Více informací naleznete na www.lodenavode.cz



Výstava Lodě na vodě 2012 se uskuteční 12.–15. dubna na Rašínově nábřeží

Zahájení plavební sezóny na Vltavě v Kralupech nad Vltavou

Plavební sezóna r. 2012 na Vltavě v Marině Vltava-Nelahozeves bude zahájena plavbou lodí Kralupy v polovině dubna o víkendech. Plavby lodí Carina - od půli května hodinové plavby z mariny, o víkendech směr Mělník a druhý víkend Praha-Troja zoo. Těší se na vás člen sdružení provozovatelů lodní dopravy: Petr Kožený, tel. 602326261, info@marinavltava.cz, jízdní řády na www.marinavltava.cz

SP Praha-Vltava s lodí.cz, největší česká půjčovna bezprůkazových říčních motorových lodí na Vltavě a Labi zahajuje

dne 1. dubna svojí v pořadí již pátou plavební sezónu. V nabídce naleznete celkem 14 plavidel od malých lodí pro 2 osoby po 14 m dlouhé jachty pro 12 osob. Všechna plavidla jsou uzpůsobena pro pohodlný pobyt, jsou vybavena kuchyňkou, lednicí, sociálním zařízením, topením, větší část i sprchami a teplou vodou. Všechny lodě lze řídit bez průkazu a zkoušek. Základní domovský přístav Kralupy nad Vltavou pořádá 5. května Den otevřených dveří – přijďte si řízení lodě vyzkoušet na vlastní kůži.

Podrobné informace: www.vltavaslodi.cz



Marina Vltava-Nelahozeves

Zahájení plavební sezóny na Orlické přehradě

Firma Quarter zahajuje plavební sezonu 31. 3. Pravidelná doprava bude provozována o víkendech od 7. 4. na trase

Orlík-Zvůkov.

Více informací na www.lodnidopravaorlickyslapy.cz

Zahájení plavební sezóny na Vltavě České Budějovice - Hluboká n. Vltavou

Druhá plavební sezóna na tomto úseku Vltavy bude zahájena 1. května, osobní plavbu zde budou zajišťovat osobní lodě Vojtěch Lanna, Malše a Altona. Ve stejný den vyplují lodě i na úseku Hluboká n. Vl.-Hněvkovice (oba úseky jsou zatím oddělené do doby dokončení pl. komory Hluboká n. Vl.). Plavbu zde budou zajišťovat dvanáctimístné lodě.

Více informací na: www.lodnidopravaceskebudejovice.cz



Lod Vojtěch Lanna ve zdrži jezu Hluboká n. Vltavou

Zahájení plavební sezóny na Lipně

Předpokládané zahájení plavební sezóny na Lipně je 11. dubna. V letošní sezóně vypluje nová vlajková loď lipenské flotily Adalbert Stifter. Dále se můžete svést na osobních

lodích Vltava a Lipno.

Více informací na: www.lipno-line.com

Zahájení plavební sezóny na Labi v Litoměřicích

Zahájení sezóny proběhne 1. dubna vyplutím z Litoměřic. Plavba bude slavnostní za účasti hostů, nicméně již podle jízdního řádu a tedy pro veřejnost. První plavba je novinkou. Provozovatelé se pokusili vyjít vstříc poptávce po kratších trasách plavby a zařadili plavbu z Litoměřic do Lovosic a kolem Velkých Žernosek až do místa zvaného Brána Čech-Porta Bohemica, kde se loď otáčí, pokračuje proti proudu a přistává ve Velkých Žernosekách, vplouvá na Píšťanské jezero a po jeho obeplutí zakončuje cestu po Labi zpět přes Lovosice do Litoměřic. Plavba z Litoměřic a zpět trvá necelé 4 hodiny, možné je i samozřejmě absolvovat jen

některou její část a spojit plavbu třeba s cyklovýletem. Kolo lze samozřejmě nalodit na palubu. Využít lze též přívoz v Žernosekách i Lovosicích.

Po loňské úspěšné premiéře Přepadení piráty se bude přepadat a loupit i letos a to vždy v nedělní odpoledne o prázdninách. Vhodné zejména pro rodiny s dětmi.

Nadále zůstává zachována možnost plout po proudu z Litoměřic až do Ústí n. Labem a zpět a též trasa proti proudu Labe: Litoměřice-Roudnice-Štětí-Horní Počápy a zpět. Tyto trasy však nebudou tak frekventované jako v minulosti.

Více informací na: www.labskaparoplavba.cz

Zahájení plavební sezóny na Labi v Kolíně

Výletní loď Kolinea zahajuje sezonu víkendovými plavbami od 7. 4. Srdečně zveme na palubu. Vyplouváme v 15.00

hod., nebo kdykoli, pro vaše firemní, školní a soukromé akce. Info. na tel: 722580474 nebo na www.kolinea.cz

Zahájení plavební sezóny na Labi v Pardubicích

Prvního května vypluje po Labi v Pardubicích osobní loď Arnošt z Pardubic. Ta letos vypluje poprvé pod správou Dopravního podniku města Pardubice a po celkové rekon-

strukci (nový design, pohon i vnitřní vybavení), její kapacita je 75 osob.

Více informací na: www.lod.cz

Zahájení plavební sezóny na Máchově jezeře

Od 1. dubna budou možné plavby na objednávku.

1. července začíná pravidelná osobní doprava. Na Máchově jezeře jsou k dispozici lodě Máj (250 osob), Racek (160),

Hynek (70) a Jarmila (60).

Více informací na

www.regatamachovojezero.cz/lodni-doprava

Zahájení plavební sezóny na Vranovské přehradě

Společnost Lodní doprava Vranov, s.r.o. zahájí plavbu v roce 2012 od 1. 4. a to dle zájmu veřejnosti. Půjde asi zatím jen o víkendy, svátky a předem objednané plavby. Od 1. 5. již

plavby až 3x denně dle zájmu veřejnosti. Pravidelná linka bude probíhat jako každý rok po dobu hlavních prázdnin.

Více informací na www.lodnidopravavranov.cz

Zahájení plavební sezóny na Baťově kanálu

Prvního května bude zahájena plavební sezóna v Otrokovicích v rámci Májové pouti. Ve Strážnici a v Sudoměřicích budou v tento den zároveň slavnostně otevřena přístaviště realizovaná ŘVC ČR. Tradiční akce budou v tento den i ve Veselí nad Moravou, Petrově a v Hodoníně.

V květnu bude také otevřen zrekonstruovaný přístav Spytihněv-Na rejdě, kde byla vybudována nová přístavní hrana (investor ŘVC ČR) a generální opravou a rozšířením prošly přístavní budovy pro potřeby Muzea Baťova kanálu (investor obec Spytihněv, podpořeno z ROP Střední Morava a rozpočtu Zlínského kraje).

Dále bude v květnu zahájen provoz v přístavu Staré Město s turistickou přístavní infrastrukturou (soukromý investor).

V letošním roce bude také zahájen provoz turistické přístavní infrastruktury u jezu Kunovský les (soukromý investor). Více informací na www.batacanal.cz



Zahájení plavební sezóny na Brněnské přehradě

Brněnská lodní doprava zahájí svoji plavební sezónu 14.4.2012 v 11,00, kdy bude současně pokřtěna nová loď Dallas. 21.4.2012 v 11,00 budeme křtít novou loď Stuttgart. V letošní plavební sezóně poplujeme s pěti novými dvoupalubovými loděmi, které jsou pojmenované po partnerských městech (Lipsko, Utrecht, Vídeň, Dallas a Stuttgart) a jednopalubovou lodí Brno, která je v provozu od roku 1949. Sezónu ukončíme 14.10.2012.

Více informací na www.dpmb.cz

Zahájení plavební sezóny v Lednici

Již XIV. plavební sezóna bude v Lednici zahájena v sobotu 7. dubna tradiční akcí Vítání jara v Lednici. Symbolickým odemčením řeky vodníkem Dyjáčkem, malým velikonočním jarmarkem a kulturním programem přímo na přístavišti pod zámek, bude v sobotu 7. dubna zahájena již čtrnáctá plavební sezóna plaveb po Zámecké a Staré Dyji v Lednici na Moravě. V rámci České republiky se jedná o jedinou pravidelnou lodní dopravu zámeckým areálem.

V sezóně 2012 se bude na dvou trasách – mezi zámek a rozhlednou minaret i dále k Janovu hradu – opět plavit flotila 5 říčních lodí 1. Plavební s celkovou kapacitou 110 osob. Plavební řády i veškeré další informace naleznete na www.plavby-lednice.cz



Plavby v lednickém zámeckém parku



Další provozovatele osobní lodní dopravy můžete najít na www.lodnidoprava.unas.cz

10 let o.p.s. Bařův kanál

Vojtěch Bártek - ředitel Bařův kanál, o.p.s.

Turistická vodní cesta Bařův kanál je už více jak 70 let starý dědeček. Zato obecně prospěšná společnost, která se po této turisticky využívané vodní cestě jmenuje, slaví své první kulatiny.

Založena byla v lednu roku 2002 nadačním fondem Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu. V té době totiž sílila potřeba veřejné servisní organizace. Někoho, kdo bude provozovat Informační centrum Bařova kanálu, starat se o internetové stránky, připravovat a realizovat marketingové projekty a propagaci vodní cesty, podílet se na rozvojových projektech, pořádat akce, apod.

Vznikla tak organizace, která koncentruje a hájí zájmy celého regionu v oblasti rozvoje cestovního ruchu na Bařově kanálu a jeho okolí. Krajů, měst a obcí, oborových organizací, ale také i podnikatelů. V oblasti života a provozu vodní cesty už má obecně prospěšná společnost svou nezastupitelnou roli.

U příležitosti narozenin obecně prospěšné společnosti byla vydána brožura mapující deset let činnosti.

Ve stejnou dobu, kdy si připomínáme 10. výročí založení Bařův kanál, o. p. s., končí projekt *Moravou a Záhoří lodí i na kole*, který obecně prospěšná společnost realizovala

s městem Skalica. Projekt je financován z Operačního programu přeshraniční spolupráce ČR/SR Fondu mikroprojektů. Mezi hlavní aktivity tohoto projektu patřil:

- monitoring cyklotrasy podél Bařova kanálu nepřetržitě od června do srpna 2011 na třech místech
- vydání propagačních materiálů o vodní cestě v nákladů 30 tisíc kusů v českém jazyce a 4 tisíce kusů ve slovenštině, propagační materiál je distribuován na veletzích cestovního ruchu, do turistických informačních center, v rámci propagačních akcí a všem zájemcům
- výroba modelu plavební komory pro účely propagace v měřítku 1:45, plavební komora s typickým domkem je charakteristickým prvkem vodní cesty Bařův kanál vhodným pro propagaci

Na závěr je třeba poděkovat všem, kteří se podílí na financování aktivit Bařův kanál, o. p. s., kteří s touto organizací spolupracují, kteří pracovali a pracují v orgánech této společnosti a také všem, kteří fandí vodní cestě Bařův kanál, odkazu našich předků, a podílejí se na jeho dalším rozvoji.

**TENTO MIKROPROJEKT
JE SPOLUFINANCOVÁN EVROPSKOU UNIÍ,
Z PROSTŘEDKŮ FONDU MIKROPROJEKTŮ
SPRAVOVANÉHO REGIONEM BÍLÉ KARPATY**



**ČESKOMORAVSKÝ
ŠTĚRK**
HEIDELBERGCEMENT Group

Největší výrobce kameniva v České republice
Společnost Českomoravský štěrk patří mezi největší výrobce kameniva pro stavební účely v České republice. V současnosti provozuje 25 kamenolomů a štěrkopískoven, a to především v oblasti jižní a severní Moravy, dále v jižních, středních a východních Čechách. Je součástí nadnárodní skupiny HeidelbergCement, která je jedním z nejvýznamnějších dodavatelů stavebních materiálů na světový trh.

Českomoravský štěrk, a.s., Mokrá 359, 664 04 Mokrá www.cmsterk.cz

75 let doc. Ing. Pavla Juráška, CSc.



Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba, jejímž dlouholetým členem je i Pavel Jurášek, zaznamenala, že se tento významný vodohospodář, přední odborník v oboru vodních cest a plavby a předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení dožívá významného životního výročí. Je na tomto světě již $\frac{3}{4}$ století. Rád jsem se ujal úlohy o Pavlovi napsat něco –
– CO MÁLOKDO VÍ.

Opravňuje mne k tomuto stejnému věku a blízkost našich profesí, i když každý šel jinou životní cestou, a to ne vždy z vlastního rozhodnutí. Jedno jsme ovšem měli a máme společné:

ZÁJEM O ROZVOJ VODNÍ DOPRAVY A BUDOVÁNÍ VODNÍCH CEST V NAŠÍ ZEMI.

Pro nové čtenáře našeho časopisu jen několik základních informací, neboť ostatní se mohou dočíst v časopise Vodní cesty a plavba č. 1/2007.

Doc. Pavel Jurášek se narodil 29. 3. 1937 v Praze. Maturoval v roce 1955 na Jedenáctileté střední škole v Praze. Tím se stalo, že ukončil i studia na Fakultě stavební ČVUT v Praze, obor hydrotechnický, o rok dříve než já, který jsem maturoval na Vyšší průmyslové škole stavební v Praze. Jelikož po promoci nastoupil Pavel jako pedagogický a posléze odborný asistent na katedře hydrotechniky u prof. Ing. Dr. Františka Jermáře, DrSc., vnímal jsem tohoto pána jeden rok jako „svého učitele“, přestože jsem v té době souběžně se studiem pracoval jako pedagogický asistent na katedře hydrologie a hydrauliky u prof. Ing. Dr. Cyrila Patočky, DrSc. Po mém nástupu do organizace Labe-Vltava (předchůdce Povodí Vltavy s.p.) jsme se s Pavlem vídali u prof. Ing. Dr. Jaroslava Čábelky, DrSc., jehož katedra dlouhou dobu spolupracovala s praxí na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty. Toto období pan profesor nazýval Renesancí vodní dopravy v Československé republice.

V té době Pavel Jurášek absolvoval půlroční odbornou praxi ve Výzkumném ústavu vodohospodářském v Praze-Podbabě, jejíž výsledky využil v roce 1967 pro získání vědecké hodnosti kandidáta technických věd (CSc.) a začal se připravovat na habilitaci pro získání pedagogické odbornosti (doc.) pro oblast vodních cest. Tato jeho rozvíjející se práce byla přerušena v květnu roku 1969, kdy byl upozorněn na to, že pokud si nezíská odbornou praxi mimo vysokou školu, tak nebude moci s docentskou habilitací počítat. Zároveň mu bylo doporučeno přijmout pro něj již vybrané místo na tvořícím se národním Ministerstvu dopravy České republiky, aby tak v rámci této praxe mohl být užitečný pro další rozvoj vnitrozemských vodních cest a plavby. Byl ubezpečen, že se s ním ve výuce na vysoké škole i nadále počítá. Ke své pedagogické praxi, byť jen externě, se však vrátil až po úspěšném habilitačním řízení, kdy byl v roce 1992 jmenován docentem. Původně slíbené „krátké období“ se tak prodloužilo až na 23 let.

Na ústředním orgánu dopravy, posléze federálním, se plně věnoval pouze odborné činnosti ve prospěch vodní dopravy a vodních cest v tom nejširším slova smyslu.

V tomto období se naše odborná spolupráce ještě prohloubila a trvala až do jeho odchodu do důchodu v roce 2000. V tomto období zpracovával důvodové zprávy k hlavním vládním rozhodnutím o vodní dopravě a vodních cestách.

Mezi nejdůležitější patří:

1) První průlomové usnesení vlády ČSR č. 175/1970, které se týkalo přepravy energetického uhlí po labské vodní cestě ze Severočeské hnědouhelné pánve do nově vybudované tepelné elektrárny ve Chvaleticích, umístěné v blízkosti vodního toku Labe. Kromě modernizace labské vodní cesty bylo třeba vybudovat závodový přístav tepelné elektrárny Chvaletice (kolesové vykladače) a velkokapacitní (pásové nakládací zařízení) přístav v Lovosicích pro překlad uhlí z uhelných vlakových souprav do souprav lodních.

2) V té době probíhala i výstavba ústředního přístavu v Ústí nad Labem a příprava velkého slovenského přístavu na Dunaji Bratislava-Pálenisko.

3) Následovalo další významné usnesení vlády ČSSR č. 57/1982 o rozvoji vodních cest v ČSSR a jejich propojení do soustavy vodních cest v Evropě, které stanovilo zásady pro potřebnou přípravu až do úrovně investičního záměru pro konkrétně stanovené rozvojové stavby v oblasti vodní dopravy.

4) Poměrně málo se ví o neústupnosti Pavla Juráška při přípravě usnesení Rady pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci v roce 1983, kde jako poradce náměstka ministra dopravy prosadil na přímém jednání u místopředsedy vlády přijetí usnesení k dalšímu postupu prací na přípravě budování průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, v I. etapě propojení Dunaje s Odrou.

5) Nutno připomenout rozsáhlé usnesení vlády ČSSR č. 216/1984 o záměrech rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest v ČSSR v 8. a 9. pětiletce (jedná se o léta počínaje rokem 1986), které zahrnovalo konkrétní záměry nejen rozvoje vodních cest, přístavů a překladišť ale i technické základny vodní dopravy (lodní park a překladištní technika), problematiku pracovních sil, sociální politiky a lodního učiliště a to všechno v návaznosti na stanovení přepravních požadavků.

V tomto období Pavel Jurášek v neatraktivní funkci sekretáře československé sekce Mezinárodního plavebního sdružení PIANC/AIPCN koordinoval aktivní účast československých odborníků na mezinárodních Plavebních kongresech, konaných jednou za čtyři roky. Odbornými referáty prezentovali tito odborníci naše práce na světovém fóru.

Krátce po sametové revoluci mu bylo nabídnuto místo vedoucího odboru plavby na Ministerstvu dopravy ČR, ale Pavel odmítl s tím, že si na svého ředitele Ing. Miroslava Němce již zvykl a že zůstane jeho zástupcem. Tak se vědomě rozhodl zůstat u odborné práce ve prospěch plavby. Později, kdy se tento odbor přejmenoval na odbor plavby a vodních cest ministerstva dopravy ČR, měl Pavel přímý vliv i na rozvoj vodních cest ČR, které do té doby patřily pod ministerstvo lesního a vodního hospodářství, pak pod ministerstvo životního prostředí a posléze pod ministerstvo zemědělství. V té době mu byla svěřena funkce předsedy Zasedání expertů pro ekonomické sledování spojení Dunaj-Odra (Labe) Evropské hospodářské komise při OSN (dále jen EHK/OSN) k vypracování novelizované ekonomické studie spojení Dunaj-Odra (Labe). Osobně

tuto studii obhajoval na Zasedání hlavní pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN v listopadu roku 1993, jejíž přijetí nebylo tak jednoznačné. Díky tomu byla tato studie přijata na Zasedání výboru pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN v únoru roku 1994.

Následovalo krátké období (1996), kdy vodní cesty a plavba na Ministerstvu dopravy a spojů ČR byly vnímány vedle železniční a silniční dopravy jako rovnocenný dopravní obor. Bylo to za ministra Ing. Petra Moose a náměstka ministra Ing. Petra Formana. V té době se Ing. Pavel Jurášek aktivně podílel na založení Ředitelství vodních cest České republiky. Následovaly další významné dokumenty, na kterých se Pavel Jurášek rozhodující měrou podílel, a to i po svém odchodu do důchodu:

1) V roce 1996 vláda České republiky svým usnesením č. 635/1996 k financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice uložila příslušným resortům mj. zabezpečit zpřesnění věcné a časové realizace programu rozvoje vodní dopravy v ČR a zabezpečit územní ochranu pro výhledové splavnění vodních toků Moravy a Odry a trasy uvažovaného průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků. Tato územní ochrana průplavního spojení byla tak již poněkolikrát ve vládních usneseních deklarována.

2) Stavební zákon, tj. zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu princip územních plánů velkých územních celků v podstatě zrušil. Byly zřízeny nové nástroje územního plánování a to v prvé řadě Politika územního rozvoje České republiky a z ní vycházející Zásady územního rozvoje, jako nový typ územně plánovací dokumentace jednotlivých krajů.

3) V rámci Politiky územního rozvoje ČR byla resortem životního prostředí opět zpochybněna příprava průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Odpověď na tuto otázku měla dát mj. Územní studie reálnosti a účelnosti ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe zpracovaná Ateliérem T-plan, s.r.o. v říjnu 2007. V závěrech této studie bylo doporučeno: „Připravit a vydat urychleně nové usnesení vlády ČR k zajištění územní ochrany koridoru D-O-L v Politice územního rozvoje ČR a v územně plánovací dokumentaci v souladu s podmínkami nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb., s platností minimálně do doby

prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D-O-L na úrovni dotčených zemí Evropské unie a navazujícího upřesnění evropské dohody o hlavních vodních cestách mezinárodní důležitosti-AGN.“

Je bezesporu, že na zachování myšlenky spojení D-O-L v nástrojích územního plánování měl svůj podíl i člen řešitelského týmu Pavel Jurášek.

Jeho citlivý, nezveřejňovaný, avšak neústupný postoj přispěl spolu s aktivitami dalších osobností i k úspěchu v prozatím posledním usnesení vlády ČR č.368/2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, ve kterém se ukládá postupovat při územní ochraně koridoru průplavního spojení D-O-L formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentech.

Tato zásluha Pavla Juráška je dosud málo doceněna. Kdyby v řešitelském týmu nebyl (ostatní odborníci z oboru vodních cest nebyli k řešení připuštěni), jsem hluboce přesvědčen, že by závěry dopadly podle původního zadání, tj. pohřbit průplav Dunaj-Odra-Labe „na věčné časy“. Pod tíhou doložených argumentů Pavlem Juráškem byl závěr, jak výše uvedeno. Za to Ti, Pavle, zvlášť děkuji.

Hlavním přínosem Pavla Juráška pro rozvoj vodních cest v naší zemi je jeho vědomí, že bez dlouholeté účelné spolupráce s ostatními organizacemi by nemohl celou svou aktivitu v oblasti vodních cest a vodní dopravy zabezpečovat. Jedná se zejména o dřívější i současné tyto organizace: Výzkumný ústav dopravní, Výzkumný ústav vodohospodářský, Technický rozvoj podniku Povodí Vltavy, Hydroprojekt Praha, včetně pobočky Brno, podnik Povodí Labe, Československá plavba labsko-oderská, n.p., ČSPL, a.s., Evropská vodní doprava, s.r.o., Vodní cesty, a.s., Státní plavební správa a další a samozřejmě jeho nejbližší spolupracovníky v resortu dopravy. Jeho tichá, ale důsledná práce přispěla k urovnání řady kontroverzních názorů s kladným výsledkem.

Pavle, přeji Ti ještě hodně energie, abys tuto svou vlastnost dále uplatňoval ve prospěch rozvoje vodních cest v naší zemi, abychom si mohli s „novými bojovníky“ podat ruce při zahájení druhého období – Renaissance vodních cest v České republice. Jistě by z toho měl radost pan profesor Jaroslav Čábelka i Ing. Libor Záruba.

Tvůj Josef Podzimek - Egil

**Navštivte video archiv filmů
s tematikou vodní dopravy
www.youtube.com/user/CeskaPlavba**

Těžba z vody a vodní cesty

Ing. Otakar Vavruška - Vysoká škola báňská-Technická univerzita Ostrava (VŠB-TU)

Poslední dobou se opět otevírá diskuse na téma rozvoje vodní dopravy u nás a možnosti splavného propojení Dunaj-Odra-Labe. Uvítal jsem proto příležitost vyjádřit se k tomuto projektu. Reálné předpoklady bych viděl v první fázi zesplavnění Odry minimálně do Ostravy, kde jsou požadavky firem dopravovat objemné výrobky a suroviny.

Jako vysokoškolský učitel jsem se přes čtyřicet let podílel na odborné výchově několika desítek studentů v oboru lomového dobývání užitkových surovin na Vysoké škole báňské v Ostravě. Naši absolventi se uplatňují zejména ve vedoucích funkcích lomových provozů kamenolomů, šterkopískoven při těžbě keramických, sklářských a jiných materiálů. Uvádím to pro představu využití jejich zkušeností s rozvojem, výstavbou a rekonstrukcí vodních cest.

Sleduji již delší dobu diskusi ohledně podpory vodní dopravy, zejména v tomto časopisu a dále na mezinárodních konferencích Transport v Ostravě (možnost vystoupení po mých urgencích až v roce 2009 Ing. Josefa Podzimka, Ing. Petra Formana, doc. Ing. Pavla Juráška a dalších), v televizním vysílání ČT 2 Ta naše povaha česká, přímé vysílání ČT 2 z Ústí nad Labem, apod. Na VŠB-TU v Ostravě byla na druhém místě v pořadí instalována výstava Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, která přispěla k propagaci a seznámení veřejnosti s problematikou (poté pokračovala v Přerově, v Břeclavi, ve Zlíně a v Praze). Je až překvapivé, jak jsou lidé v mém okolí – a to i vysokoškolsky vzdělaní (nepočítám ekology) bez znalostí problému.

Stojí za zmínku, s jakou rychlostí výstavby se provedly v minulosti vodní stavby, kdy mechanizace byla na velmi nízké úrovni. Například plavební kanál Vraňany-Hořín o délce 10 kilometrů byl postaven za 3 roky jen s jedním lopatovým rypadlem s parním pohonem a s lopatou o objemu 0,4 m³, a to včetně zdymadla a komunikací.

Stručně bych se ještě zmínil o známých souvislostech z historie. Od začátku dvacátého století s rozvojem vodních cest a plavby v Čechách se začaly splavňovat nové úseky vodních toků a rekonstruovat původní plavební objekty. Těmito úkoly byla pověřena komise pro kanalizování Vltavy a Labe, ustavená již v roce 1896, pak došlo k urychlení těchto akcí vydáním Říšského vodocestního zákona v roce 1901, na jehož základě vzniklo Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni s pobočkou v Praze a v Přerově. Po vzniku ČSR pokračovalo pražské ředitelství ve výstavbě dalších staveb a následoval zákon z roku 1931 o státním fondu pro splavnění řek, budování přístavů, výstavbu údolních přehrad a využití vodních sil. Rozvoji vodní dopravy a modernizaci vodních cest se v této době přikládal značný význam, což se projevilo i v počtu realizovaných staveb. Po únoru 1948 byly zrušeny zákonem ustanovené fondy a také Ředitelství vodních cest, což mělo vliv na ekonomické vazby a rozvoj vodní dopravy to zbrzdilo. V roce 1998 bylo Ředitelství vodních cest obnoveno, ale zásadní stavby pro rozvoj vodní dopravy jsou stále v přípravě.

Stručná kategorizace těžby

Při zřizování vodního díla se v první fázi provádí odtěžení hornin a zemin klasickými metodami zemními stroji. Jde především o přechodné vrstvy se zvýšeným obsahem jílu,

mocnost odkluzu se pohybuje podle konfigurace terénu. V místě výskytu štěrku a šterkopísku se postupuje individuálně s možnostmi jejich úpravy a zpracování pro méně náročné materiály.

Při těchto procesech se běžně používají lopatová rypadla, rypadla s vlečným korečkem, dozery a grejdry a jiné stavební stroje. V případech větších objemů zemních prací při vytváření profilu koryta, je možno použít i kolesového rypadla, např. K-650, výrobek Uničovských strojírén, na pásovém podvozku o výkonnosti až 1850 m³/hod., výškovém dosahu 15 m a hmotnosti 545 t.



Kolesové rypadlo K-650

V plánovaných trasách výstavby vodních děl nebo jejich rozšíření, jsou průmyslová těžitelná ložiska štěrku a písku v oblastech středního a dolního toku Labe, soutokové oblasti Labe a Vltavy, na dolním toku Vltavy a v povodí Moravy, Dyje a Odry.

Výroba těžženého kameniva je vázána převážně na ložiska tvořená štěrky terasami. Jejich kvalita a objemy zásob jsou dány vývojem a stářím teras a typem sedimentace, z hlediska technologického, pak petrografickým a zrnitostním složením a podílem nevhodných příměsí.

Přínos vytěžené suroviny vylepšuje ekonomické parametry stavby a slouží jako materiál pro použití pro vlastní inženýrské stavby. Stroje pro výstavbu vodních staveb jsou podobného charakteru, jako pro průmyslovou těžbu nerostných surovin. Těžba z vody je realizována na uzavřených vodních plochách nebo na říčních tocích.

Těžba stroji umístěnými na břehu se uplatňuje výhradně tam, kde se jedná o prohlubování nebo čištění středních i větších vodních toků. Lopatová rypadla se používají na práce s malou těžební hloubkou, jejich dosah je omezen délkou výložníku a svahovým úhlem pod stanovištěm stroje. Pro práce v terénu jsou vybaveny housenicovým podvozkem a všechny typy mechanických (lanových) nebo hydraulických rypadel s hloubkovým zařízením. Rypadla s vlečným korečkem mají výhodu většího dosahu a vytvářejí příznivější sklon břehu.

Korečkové rypadlo umožňuje těžit kontinuálně na podvozku kolejovém nebo housenicovém podél břehu. Lanovým škrabákem s výložníkem je možno využít větší dosah těžby, s výhodou vytváří stabilní svahový úhel. Všechny tyto stroje mají pracovní lopaty a korečky perforované pro odtok vody.



Rypadlo s vlečným korečkem



Plovoucí korečkové rypadlo

Pro prohlubování říčních koryt pod vodní hladinou, se uplatnil obojživelný dozer. Tato technologie se zakládá na rozpojování a hnutí soudržných materiálů. V ČR jsou nasazeny dozery typu Komatsu D155 W, které jsou vybaveny čelní zavírací radlicí o objemu 3,8 m³ s třínožovým rozrývacím zařízením.

Plovoucí korečková rypadla jsou používána na uzavřených vodních plochách pro těžbu do hloubek do 15 m s výkonností 50 až 250 m³/hod. Například pro vytěžení



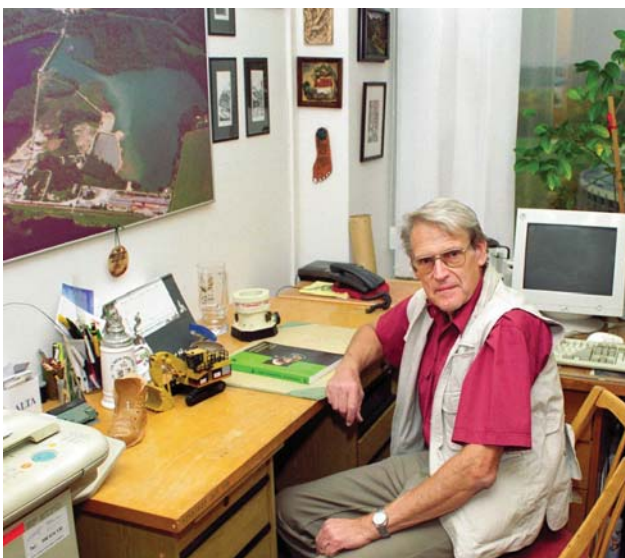
Dozer Komatsu Povodí Labe s.p. při čistění řeky Orlice

přívodního kanálu vodního díla Gabčíkovo byly využity dvě rypadla typu PKR-150 s výkonností do 180 m³/hod. s hloubkou záběru do 10 m a rypadlo KB-500 o výkonnosti 250 m³/hod. se záběrem do 15 m. Vytěžené štěrkopisky byly dopravovány na břeh plovoucími dopravníky.

Plovoucí lopatová rypadla jsou pro svoji jednoduchost a malé rozměry s výhodou nasazovány při hloubení koryt řek s možností těžít materiál s větší kusovitostí a soudržností. V našich podmínkách jsou využívány hydraulická rypadla na pontonech k čištění přístavů, kladení kabelů a jiných prací. Plovoucí sací rypadla jsou nasazována jen pro vytěžení jemných štěrkopísků a skrývkových zemin.

V rámci připravované mezinárodní konference Současnost a perspektiva těžby a úpravy nerudných surovin konané na VŠB-TU Ostrava ve dnech 28.–29. března 2012 je pamatováno na přednášku s tematikou vodní dopravy.

Ing. Otakar Vavruška 75letý



Ing. Otakar Vavruška se narodil 28. března 1937 v Opavě. V r. 1969 absolvoval dálkové studium Fakulty strojní Vysoké školy báňské v Ostravě, obor důlní strojírenství. Od r. 1970 působil jako vedoucí strojních dílen Opava Štěrkov a pískoven Olomouc a od r. 1974 jako hlavní inženýr štěrkopískoven Tovačov Štěrkov a pískoven Olomouc. Od r. 1976 pracuje na VŠB TU v Ostravě, na Hornicko-geologické fakultě, katedře lomového dobývání užitkových surovin, kde zúročuje své dlouholeté praktické zkušenosti z oboru. V roce 1984 úspěšně ukončil postgraduální studium oboru vysokoškolská pedagogika na Filozofické fakultě Univerzity Palackého. Od r. 2003 je v penzi, ale stále aktivně vede diplomové práce. Působí jako garant mezinárodní konference Současnost a perspektiva těžby a úpravy nerudných surovin. Je autorem vysokoškolských skript a učebnic, vypracovává odborné posudky a účastní se na výzkumných projektech a pracích.

Jiří Kotrba, ředitel Strojíren Podzimek

Obří průplav za 200 miliard. Už i Zeman mu věří. Pro zelené fantasmagorie.

Jan Rychetský - ParlamentníListy.cz 10.1.2012

O průplavu Dunaj-Odra-Labe se pořád jen mluví. Přitom by podle některých vodohospodářů přinesl nespočet pozitiv. V tom vládne shoda i napříč politickým spektrem. Všichni politici označují stavbu tohoto vodního koridoru za nejlepší investici. Penězi by na něj výraznou měrou přispěla Evropská unie a zaměstnal by nespočet lidí. Pouze zelení jsou proti a argumentují výraznými dopady na životní prostředí.

Projekt propojení tří moří – tedy Černého, Baltského a Severního – vodní cestou, se nazývá vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, zkráceně D-O-L. Jeho stavbu podporují jak levicoví, tak i pravicoví politici. Nicméně se s tím stále otáčí. Pouze Strana zelených je proti výstavbě, podle Matěje Stropnického obrovské betonové obludy.

Pro obchod s Čínou nezbytné

„V případě propojení vodních cest Dunaj-Odra-Labe je potřeba projednat záležitost s dotčenými státy. Rakousko i Německo toto propojení nepodporují, respektive ho nepovažují za důležité zařadit do hlavní sítě evropských tras. Nicméně i nadále budeme vyvíjet aktivitu ohledně vodního koridoru. Začneme analýzou, která by měla prokázat potřebnost průplavu,“ sdělil pro ParlamentníListy.cz Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva dopravy.

Expremiér a čestný předseda Strany právo občanů-Zemanovci Miloš Zeman nejdříve pro stavbu průplavu nebyl, ale pak názor změnil. „Vycházel jsem z toho, že dopravní spojení severojižním směrem je už dostatečně obslouženo jednak budovanými železničními koridory a také dálnicí D7. Neuvědomil jsem si, že vedle dopravní funkce má průplav i funkci energetickou, rekreační a vodohospodářskou. Argumenty skutečných vodohospodářů, protože zelené nepovažují ani za vodohospodáře ani za kvalifikované ekonomy, mě přesvědčily. Tvrdí, že jeho vybudování by mělo i protipovodňovou funkci, a náklady na škody po povodních by tím pádem klesly,“ prohlásil M. Zeman pro naši redakci.

„Už desítky let se hovoří o tom, že by se měl vybudovat průplav Dunaj, Odra, Labe. Dnes se stává Čína nejsilnější ekonomikou světa a my jsme údajně na posledním místě v obchodu s ní. Je to naší blbostí, ale i dopravní spojení na Čínu je špatné. Jak tam dovážet výrobky? Po železnici přes celé Rusko anebo po vodě. Průplav je pro obchod ve velkém nezbytný, ale přitom se dnes pro něj dělá nejméně. Neříkám, že by průplav vše spasil, ale jde o jednu z cest,“ doplnil strategický význam pro dopravu jeho stranický kolega a předseda bývalého JZD Slušovice František Čuba.

Korektní debata prý neproběhla

Zástupce hejtmana Zlínského kraje Libor Lukáš (ODS) podotkl: „Tyto rozvojové záměry trvají už čtyři sta let. Důležité je držet závazky Česka s mezinárodní souvislostí. A v tomto ohledu platí dohoda, kterou Česko podepsalo a hovoří o propojování evropských vodních cest. Jako představitel veřejné správy se držíme těchto závazků a držíme územní rezervu. Realizace stavby však není nyní na spadnutí a nemá společenskopolitickou prioritu. Navíc by bylo třeba zpracovat studii proveditelnosti. Jako bibli mám knihu Budujeme stát pro 40 milionů lidí od Jana Antonína Bati a v ní píše o propojenosti jednotlivých koridorů.“ Nicméně korektní debata na toto téma podle něj ještě nikdy neproběhla. Pokud se prokáže, že bude mít koridor pro Česko blahodárný vliv, šel by do toho.

Od roku 2005 se tomuto tématu věnuje poslanec TOP 09 Stanislav Polčák. „Vedle Temelína koridor podporuji jako nejvýznamnější stavbu, která má však svá úskalí. Nekonzultoval jsem to s žádnou komisí životního prostředí v naší

straně. Nicméně jde stále o zemědělsky významnou oblast a vedení vody z Alp přes tu vodní cestu by bylo důležité pro Česko. Navíc vybírání mýtného by také něco přineslo. Je pravda, že spojení s Labem je dost komplikované. Tam by musely být podzemní tunely s převodovými stupni a tak. A bez Labe by to nemělo význam. Všichni, co se tím zabývají a nejsou ekologicky předpojatí, tak přesto asi budou pro,“ zmínil St. Polčák pro ParlamentníListy.cz.

Podle zelených betonová fantasmagorie

„V tom máme určitý programový vnitřní rozpor. Vždy ale převládá názor, že by se měla odstranit stavební uzávěra, která blokuje celou trasu koridoru, aby to dílo nemohlo být postaveno. Nicméně druhý postoj je, že má uzávěra i velmi dobrou funkci, protože se tam nesmí nic stavět. Kanál jako obrovské betonářské dílo prostě odmítáme. Vždy nemusí platit, že vodní doprava je neekologičtější a nejlépejší. Navíc u nás splavnost vodních toků není až tak ideální, takže vodní elektrárny na výrobu energie nelze využívat v takovém rozsahu jako třeba v Rakousku či severní Itálii. Z toho historicky vyplývá orientace na železnici, což je dáno přírodními podmínkami,“ vysvětlil Matěj Stropnický ze Strany zelených.

Stropnickému vodní koridor D-O-L prý připadá jako betonová fantasmagorie. „Ne všichni vodohospodáři si myslí, že to pomůže od povodní. Jsou zapříčiněny tím, že koryta byla v minulosti, hlavně za komunistů, vybetonována. My navrhuje prodloužit toky a umožnit jim rozlévání do krajiny, což ale žádný kanál nevyřeší. Žádné betonové koryto přece tolik vody, která se valí o povodních, nemůže pojmout. Takové argumenty nejsou postaveny na znalosti skutečných faktů,“ doplnil M. Stropnický pro ParlamentníListy.cz.

Peníze na průplav z Evropské unie

Podle bývalého kapitána vnitrozemské plavby a poslance ČSSD Jaroslava Foldyna jde o velký evropský projekt. „Francouzi vyčerpali sedmdesát procent peněz z rozpočtu Evropské unie určených na vodní dopravu. A vložené peníze mají nejlepší efekt. Turistika, doprava, vodohospodářství. To jsou dobře investované peníze. Existence lodní dopravy v Česku koriguje ceny na německé železnici o deset procent dolů. Až padne poslední rejdář v Česku, zvýší se i zatížení našeho hospodářství. S tím je taky třeba počítat. Tomáš Baťa opravdu přemýšlel, zato někteří politici si na to jen čtyři roky hrají,“ řekl J. Foldyna.

V souvislosti s budováním průplavu je nejčastěji slyšet částka 200 miliard korun. Rozhodující množství peněz by ale nejspíš přišlo z Evropské unie. „Z fondu soudržnosti Evropské unie bychom v případě připravenosti mohli dostat většinu prostředků. Tato možnost bude platit i po roce 2013. Nebude-li projekt připraven, a když se s ním nepřihlásíme do patřičné soutěže, tak nás předběhne třeba Francie, protože Nicolas Sarkozy otevírá jeden průplav za druhým a Francie z evropských prostředků inkasuje značné částky. Nechat si ujít tuto příležitost by bylo projevem politické hlouposti. Nehledě na to, že by kanál po dobu deseti až patnácti let zaměstnal čtyřicet až padesát tisíc lidí, což by mohlo vést k výraznému snížení nezaměstnanosti,“ dodal k otázce financování M. Zeman.

Každý dobrý politik by měl podle M. Zemana ukázat, že za ním něco zůstalo. Populistické sliby prý v dějinách stopu nezanechávají, zatímco dobře vybudované dílo, což uměl Karel IV. anebo Tomáš a Jan Baťovi, ano. Miloš Zeman by si proto nakonec přál, aby si tyhle věty jakýkoliv ministr dopravy z jakékoliv strany konečně uvědomil.

Obnova vodní cesty spojující Baltské a Černé moře, Dněpr-Visla-Odra

Alexandr Zaharenko - poradce Úřadu námořní a říční dopravy, Ministerstvo dopravy a spojů Běloruska

Světový hospodářský růst vede k nárůstu dopravy zboží mezi výrobcí a spotřebiteli, která je často realizována na velké vzdálenosti a napříč kontinenty. V tomto ohledu roste každý den více a více úloha dopravy v sociálním a ekonomickém vývoji v mnoha zemích a regionech.

Integrační procesy v Evropě vedou k užším sociálním a ekonomickým vazbám, které vyžadují intenzivní rozvoj dopravního systému pro měnění se potřeby v dopravě zboží, a to jak v rámci EU, tak s jejími sousedy.

Nicméně, snížení světových zásob fosilních paliv a zvýšený provoz vede k vyšším cenám pohonných hmot, což by mělo povzbudit dopravce k optimalizaci nákladů na dopravu. A zde může hrát důležitou roli vodní doprava, protože spotřeba energie na přepravní jednotku je u vodní dopravy řádově nižší než u silniční dopravy, a 1,5 až 2krát nižší než na železnici. Kromě toho, nízká měrná spotřeba fosilních paliv přispívá ke snižování škodlivých emisí v ovzduší, což příznivě ovlivňuje životní prostředí tranzitních zemí.

V tomto ohledu je velmi důležité obnovit v minulosti existující vodní cestu spojující Černé moře a Baltské moře. A spolu s ní vodní dopravní spojení Dněpr-Visla-Odra, což je v souladu s Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu, kde je tato vodní cesta označena jako E 40.

HISTORIE PRŮPLAVU

Návrh průplavu (1650–1770)

V polovině 17. století byl Jerzy Ossoliński, pokladník královského pokladu polsko-litevského společenství prvním, kdo navrhnul myšlenku zlepšení dopravy výstavbou průplavu s plavebními komorami. Přesto byly práce zahájeny až o 120 let později. V roce 1770 vytvořil návrh průplavu významný kartograf Franciszek Florian Czaki.

Výstavba a provoz (1775–1850)

Průplav o délce 169 km byl postaven v roce 1775–1784 za vlády Stanislawa Augusta Poniatowského, posledního krále polsko-litevského společenství. Původně se jmenoval Kanał Królewski (Královský kanál) po polském králi. Dodatečné práce byly prováděny od roku 1837 za Ruské říše a dokončeny byly v letech 1846–1848. Pro zásobování průplavního systému vodou byly postaveny napájecí náhony Beloozerskij a Orechovskij mezi lety 1839 a 1843. Na průplavu bylo 22 pohyblivých jezů mezi Brestem a Pinskem. V důsledku toho se stal průplav splavný pro větší lodě a parníky od jara do podzimu. V roce 1847 byl Kanał Królewski přejmenován na průplav Dnepro-Bugskij.



Znárodnění možné lodní trasy spojující Černé a Baltické moře řekou Dněpr, průplavem Dněpr-Bug a řekami Bug a Visla. Dnes je však řeka Bug od běloruských hranic v Brestu po Varšavu nesplavná

Pokles přepravy a opuštění průplavu (1850–1920)

Po vybudování železnice podél průplavu na konci 19. století byl průplav využíván většinou pro plavení dřeva, které bylo exportováno do západních zemí.

Rekonstrukce a znovuzrození (1920–současnost)

V roce 1920 byl průplav částečně nově přestavěn pro říční flotilu polského námořnictva (Flotylla Rzeczna Marynarki Wojennej), lépe známou jako Pínská flotila. Flotila byla vnitrozemskou součástí polského námořnictva a působila v oblasti pínských močálů mezi Polsko-sovětskou válkou (1919–1921) a druhou světovou válkou. V letech 1920 až 1930 byly postaveny 2 plavební komory.



Polské říční monitory třídy Varшава na průplavu Dněpr-Bug v Pínsku okolo roku 1926. Zleva: Pínsk, Warszawa, Toruń a štábní loď Generál Sikorski

Zdroj: Jerzy Pertek: Wielkie dni malej floty, Poznan 1976

V roce 1940 zahájily sovětské úřady rozsáhlou rekonstrukci průplavu. U města Kobrin byl postaven 23 km dlouhý úsek průplavu pro narovnání původní trasy a bylo postaveno 8 plavebních komor.



Modernizace průplavu Dněpr-Bug Sovětským svazem v roce 1940



Lodní souprava vyplouvá z plavební komory Duboj

Po druhé světové válce byla vodní cesta rozdělena hrází v Brestu na dvě části: první v Bělorusku a druhou na území Polska.

Vodní cesta na území Běloruské republiky z Brestu po hranice s Ukrajinou (Průplav Dněpr-Bug řeka Pripjat) jsou v uspokojivém stavu a patří do IV. třídy vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu.

Na území Polska dnes není vodní cesta na řece Bug ve stavu umožňujícím plavbu lodí.

Vývoj obchodu mezi Východem a Západem, přetížení železniční a silniční dopravy, zvýšení cen pohonných hmot mnohem důrazněji požadují navrácení vodní dopravy. Tento dopravní systém přitahuje sortiment dovozního a vývozního zboží z Běloruské republiky, Polska, Ukrajiny a dalších evropských zemí a Skandinávie. Objem tohoto zboží se odhaduje na miliony tun (uhlí, rudy, kovy, potaš, sůl, cukr, drčené kamenivo, rašelina, dřevo, sapropel atd.). Tato vodní cesta má kapacitu až 4 miliony tun nákladu za rok. Kromě toho může být vodní cesta využívána i pro turistické a rekreační účely.

Běloruská republika má jako vnitrozemský stát zájem dostat se prostřednictvím této vodní cesty do baltských námořních přístavů a vodní cesty Běloruska zapojit do sítě vnitrozemských vodních cest západní Evropy.

Polsko, Německo a další evropské země mohou mít zájem přenést na tuto vodní cestu přepravu především hromadných komodit (uhlí, rudy, kovy a další), ve směru z Německa na Ukrajinu je cesta přes Dněpr-Vislu-Odru o tisíc kilometrů kratší, než přes průplav Rýn-Mohan-Dunaj.

Odborníci odhadují náklady na zpracování ekonomické studie vodní cesty Dněpr-Visla-Odra v řádu 500 tisíc amerických dolarů (asi 10 milionů Kč). Náklady na práce k obnovení vodní cesty se odhadují na asi 100 milionů dolarů (asi 2 miliardy Kč).



Běloruská mapa průplavu Dněpr-Bug



Mapa průplavu Dněpr-Bug

Podle našeho názoru by mělo být zpracování ekonomické studie vodní cesty Dněpr - Visla - Odra společným zájmem mnoha zemí západní a východní Evropy.

V současné době se stav několika staveb na průplavu Dněpr-Bug, které spojují řeku Pripjat s řekou Bug, výrazně zhoršil a nesplňuje tak moderní standardy bezpečnosti pro životní prostředí.

V tomto ohledu Běloruská republika zahájila rekonstrukce vodních děl na průplavu Dněpr-Bug na třídu Va.

V současné době je zmodernizováno 5 vodních stupňů a 4 plavební komory, které zvýšily možnosti převedení povodní o 3% a umožňují proplutí lodním soupravám 110 m dlouhým a 12 m širokým s ponorem 2,2 metru. Rekonstrukce průplavu pokračuje.

Na 49. zasedání pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu v roce 2005 se Evropská hospodářská komise zabývala otázkou obnovy vodní cesty spojující Dněpr, Vislu a Odru. Bylo rozhodnuto zřídit skupinu pozorovatelů za účelem zjištění, zda je možné připravit studii proveditelnosti obnovy tohoto vodního spojení.



Plavební komora Novosady, uvedena do provozu v roce 2003

Podle Ministerstva dopravy a spojů Běloruska by obnova vodní cesty spojující Dněpr, Vislu a Odru snížila zátěž železniční a silniční dopravy ve směru východ-západ, což by vedlo ke snížení spotřeby paliva, a tedy i nákladů na dopravu, a ke snížení škodlivých vlivů dopravy na životní prostředí.

Věříme, že studie proveditelnosti na vytvoření vodní cesty spojující východ-západ (Dněpr-Visla-Odra) může být realizována v rámci stávajících a plánovaných programů přeshraniční spolupráce s Evropskou unií.



Plavební komora Kobrin, která nahradila dva stupně 6-7, byla uvedena do provozu v roce 2009



Plavební komora Trišin, uvedena do provozu v roce 2011



Plavební komora Duboj byla uvedena do provozu v roce 2006

Na průplavu Dněpr-Bug byla dokončena výstavba nové plavební komory Trišin

www.govorim.by – 27.října 2011 – Bělorusko



Nová plavební komora Trišin odpovídá evropskému standardu Va

Autor: www.dneprobug.by

Dvě moře spojená vodní cestou

Modernizace vodního uzlu číslo 10 "Trišin" na průplavu Dněpr-Bug přináší naší zemi nejen nové příležitosti ke zvýšení objemu nákladní dopravy na běloruských vodních cestách, ale i pro rozvoj cestovního ruchu. Uvedl to ministr dopravy a spojů v Bělorusku Ivan Scherbo během své návštěvy v Brestu, kde se účastnil slavnostního uvedení do provozu plavební komory po modernizaci.

"Jsem přesvědčen, že dohoda, kterou se chystáme podepsat s kolegy z Polska, umožní odstranit všechny překážky na trase z Baltského k Černému moři a vodní cesta bude znovu otevřena", řekl ministr.

Pozn. redakce: Dohoda mezi vládou Polské republiky a vládou Běloruské republiky o vnitrozemské vodní dopravě byla podepsána 20. ledna 2012.

Průplav Dněpr-Bug byl postaven pro plavbu mezi přístavy Cherson a Gdaňsk. Jeho délka od Brestu do Pinsku je 196 km. Průplav zahrnuje splavněné řeky Pina a Muchavec (74 km a 64 km) a kanálový úsek, který přechází rozvodí (58 km). Práce na výstavbě průplavu začala v roce 1775 a na jaře 1784 už plula první loď naložená uzenými rybami, medem, voskem a jinými místními produkty průplavem z Pinsku do Varšavy a dále do Gdaňsku.

V letech Sovětského svazu tvořila převážnou část pře-

prav na průplavu železná ruda z Krivoje Rogu dodávaná hutím v NDR: v přístavu Brest byla provedena překládka na železnici.

Nyní průplav slouží především pro přepravu šterku, písku a stavebních hmot pro pobřežní oblasti. Podle Ivana Scherbo, se ale musí po sblížení sazeb železniční a vodní dopravy situace změnit. Již v příštím roce by se měl objem nákladní dopravy v celé zemi zvýšit na 15 milionů tun ve srovnání s aktuálními sedmi, a v blízké budoucnosti se budou provádět zkušební přepravy šterku vodní dopravou na Ukrajinu.

Pokud jde přímo o plavební komoru Trišin, je to místo s hustým provozem - za půl roku se zde uskuteční tisíc proplavení. Nicméně, stav a rozměry vodního díla již dlouhou dobu nesplňoval současné požadavky.

V rámci rozvojového programu vnitrozemské vodní a námořní dopravy byla rekonstrukce plavební komory Trišin zařazena do programu veřejných investic o celkové investici 20 miliard rublů (Pozn. redakce: asi 2 miliardy Kč dle značně kolísavého kurzu). V listopadu 2009 se společnost Dněprobudská vodní cesta pustila do velkého projektu na rekonstrukci plavební komory.

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku Sergej Zubkov uvedl následující údaje: při stavbě bylo použito více než 4000 metrů krychlových betonu a 235 tun oceli a ocelových konstrukcí. Technologická přestávka mezi uzavřením staré plavební komory a uvedením do provozu nové komory byla jen jeden týden a pro kapitány lodí tak byla téměř nezatelná.



Výstavba plavební komory Trišín probíhala v letech 2009 až 2011. Vlevo původní dřevěná komora před zasypaním
 Autor: Sergej Izokh



Koncový přístav v Brestu na hranicích s Polskem
 Autor: Sergej Izokh

Ve výsledku plavební komora odpovídá evropskému standardu Va. Délka komory - 120 m (o 40 m delší než původní komora), šířka - 12,9 m (o 1,7 m širší než původní komora). Čas nutný pro proplavení lodí se zkrátil z 33 na 19 minut. Proces proplavení je plně automatizován a jeho parametry jsou zobrazeny v kontrolní místnosti. Nová plavební komora tedy umožňuje proplavení všech typů plavidel, které jsou k dispozici v Běloruské republice.

Další plavební komorou, jejíž rekonstrukce je na řadě je vodní uzel č. 8 Zaluze v oblasti Žabinka - poslední starý typ plavební komory na západní části průplavu Dněpr-Bug. S jejím dokončením budou všechny plavební komory mezi Brestem a Ljachoviči (okres Drogičín) odpovídat evropské třídě Va. V závislosti na včasném financování stavebních prací začne rekonstrukce Zaluze v roce 2012.



Průplav Dněpr-Bug po modernizaci plavebních komor umožní plavbu říčními a říčně-námořními lodmi až do velikosti typu Va a již nyní poskytuje podjezdnou výšku 10 metrů. Na některých úsecích, jako např. u Mikaševiči, se lodě spojují i do větších souprav

Lužická jezerní oblast - největší staveniště Evropy

Dr. Uwe Steinhuber - tiskový mluvčí Lausitzer und Mitteldeutschen
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV)

Jen něco kolem dvou hodin cesty autem severně od českých hranic leží doposud ne příliš známá turistická destinace, do které jsem měl možnost zavítat během své letní dovolené v roce 2010. Největším lákadlem této oblasti jsou desítky jezer rozestých v krajině obklopené borovicovými lesy. Většina těchto jezer vznikla nebo vzniká revitalizací (zatopením) uhelných povrchových dolů. Cílem revitalizace je vytvoření romantické krajiny, která se již nyní nazývá Lužická jezerní oblast. Většina jezer má být navíc propojena vodními cestami a plavebními komorami tak, aby bylo možné proplout celou oblast lodí.

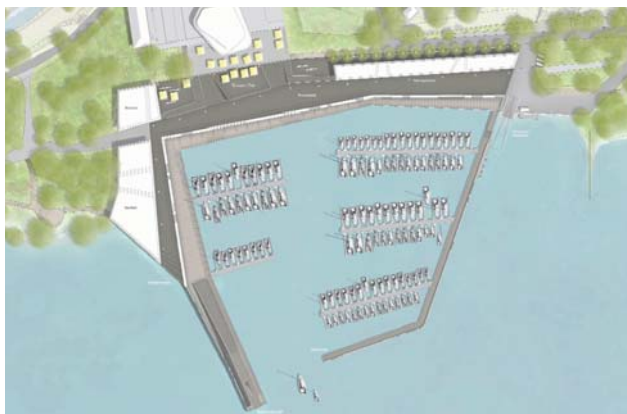
O podobné, daleko menší Lipské jezerní oblasti, byli naši čtenáři informováni již v časopise *Vodní cesty a plavba 2/2011*. Obě oblasti jsem měl možnost navštívit osobně a je neuvěřitelné s jakým úsilím a umem přetváří Němci svou krajinu. Dá se předpokládat, že se obě oblasti nedaleko našich hranic stanou v příštích letech i pro české občany vyhledávanou letní destinací i vzhledem k příznivým cenám a kvalitě služeb, které kempy a ubytovací zařízení v oblasti nabízejí.

Tomáš Kolařík



Letecký pohled na část jezerní oblasti, v popředí jezero Geierswalder See

Naše státně vlastněná těžební společnost jménem LMBV – položila základy pro rozvoj Lužické jezerní oblasti, která se rozprostírá na 14 000 ha. LMBV celkem vytváří více než 50 nových jezer ve východním Německu v bývalých povrchových dolech o rozloze 26 000 ha.



Plán nové mariny Senftenberg, která bude otevřena v letošním roce

V Lužici budujeme devět větších jezer v blízkosti měst Senftenberg a Hoyerswerda s více než 5600 ha. Ta budou zaplavena a dokončena do roku 2015. V tuto chvíli jsou jezera naplněna na 80% své plánované kapacity. Kromě devíti nových jezer zde máme jedno starší jezero Senftenberg See (dříve Tagebau Niemtsch o rozloze 1400 ha), které se využívá jako "vodní bazén" pro saské turisty již více než 38 let. Od minulého roku je zde povolena plavba motorovým člunem až 12 km/h a v letošním roce zde bude otevřena nová marina Senftenberg.

Město Großräschen plánuje další přístav vedle návštěvnického centra IBA (Internationale Bauausstellung – Mezinárodní stavební výstava). Jeho dokončení je plánováno na rok 2014/15. To umožní výstavbu přístavu za nižší náklady před tím než bude jezero zcela zaplaveno.

Celkově zde bude propojeno v budoucnu 7000 ha jezer. Proto musí země Braniborsko a Svobodný stát Sasko společně s LMBV vybudovat 12 vodních cest mezi jezery z nichž čtyři jsou ve výstavbě. Čtyři další "propojky" vyrostou v následujících letech.



Dnešní pohled na jezero Großbräschener See. Lávka je zatím vysoko nad hladinou vody



Letecký pohled na napouštěné jezero Großbräschener See a návštěvnícké centrum IBA



Vizualizace budoucí podoby městského přístavu Großbräschen

Na "propojkách" mezi jezery Geierswalder See-Senftenberger See, Spreetaler See - Sabrodter See a Neuwieser See - Partwitzer See. bude nutné postavit plavební komory. Ty budou mít jednotné rozměry: délka 29,5 m, šířka 6 m, minimální hloubka vodní cesty 2,5 m a podjezdová výška pod mosty a v tunelech 3,25 m.

První bude využívána propojka číslo 12, která bude sloužit plavbě od roku 2013.

V současné době pracujeme na těchto vodních cestách:

Propojka 1: Spojení mezi jezery Spreetaler See a Sabrodter See s plavební komorou je ve výstavbě, dokončení 2014/2015.

Propojka 2: Spojení mezi jezery Sabrodter See a Bergener See. Zahájení stavby bude záviset na pokroku napouštění jezer, nejdříve v roce 2016.

Propojka 3: Spojení mezi jezery Sabrodter See a Blunoer Südsee. Zahájení výstavby se očekává v roce 2015.

Propojka 3a: Spojení mezi jezery Neuwieser See a Blunoer Südsee. Zahájení stavby nejdříve v roce 2014.

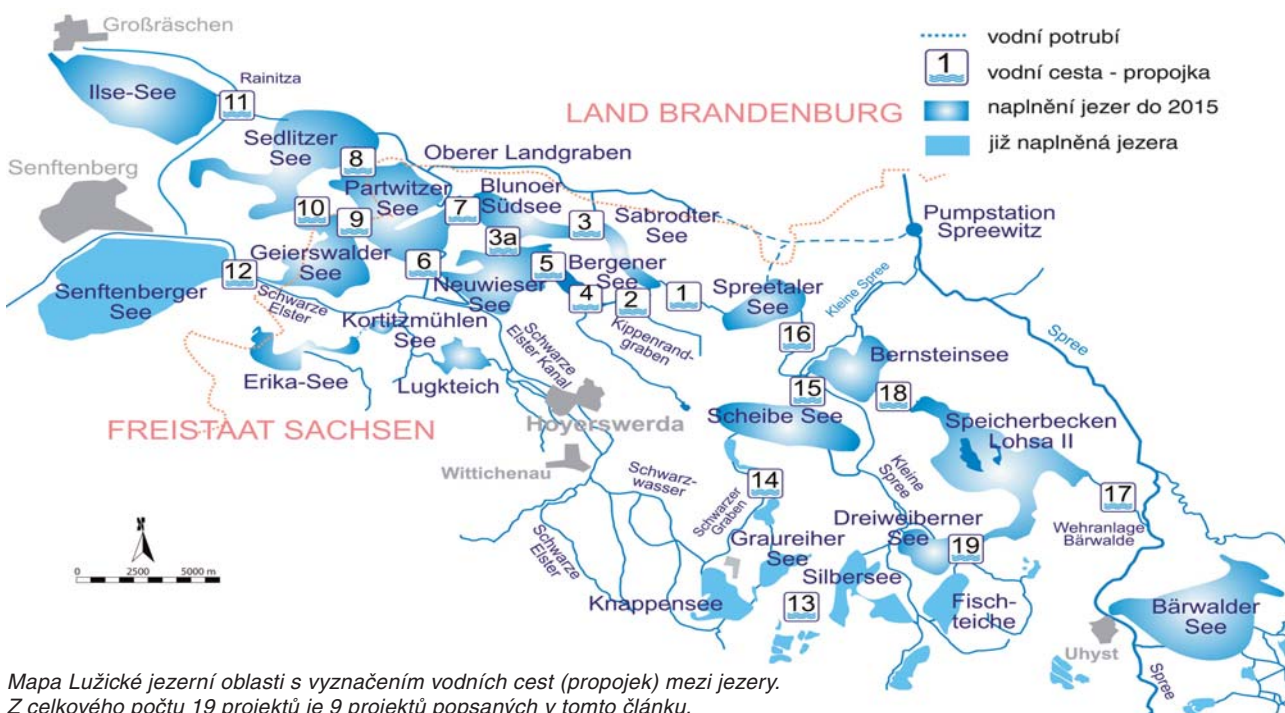
Propojka 4: Spojení mezi jezerem Bergener See a propojkou č. 2. Dokončena roku 2008. V roce 2010 částečně poškozena.

Propojka 5: Spojení mezi jezery Bergener See a Neuwieser See. Zahájení stavby nejdříve v roce 2013.

Propojka 6: Spojení mezi jezery Neuwieser See a Partwitzer See. Vodní cesta i plavební komora dokončeny v



Propojka č. 6 je již vybudována, ale čeká na napuštění jezer



Mapa Lužické jezerní oblasti s vyznačením vodních cest (propojek) mezi jezery. Z celkového počtu 19 projektů je 9 projektů popsanych v tomto článku.

roce 2011. V roce 2014 po plném napuštění jezer bude zprovozněna.

Propojka 8: Spojení mezi jezery Partwitzer See a Sedlitzer See pojmenované jako Rosendorfer Kanal bylo dokončeno v roce 2006. Plavební využití bude možné po plném napuštění jezer.

Propojka 9: Spojení mezi jezery Geierswalder See a Partwitzer See pojmenované jako Barbara-Kanal bylo dokončeno v roce 2003. Plavební využití bude možné po plném napuštění jezer.

Propojka 10: Spojení mezi jezery Geierswalder See a Sedlitzer See pojmenované jako Sornoer Kanal bylo dokončeno v roce 2006. Plavební využití bude možné po plném napuštění jezer.

Propojka 11: Spojení mezi jezery Großbräschner See



Sornoer Kanal čeká na napuštění jezer.
Nachází se u něj moderní "rezavá" rozhledna

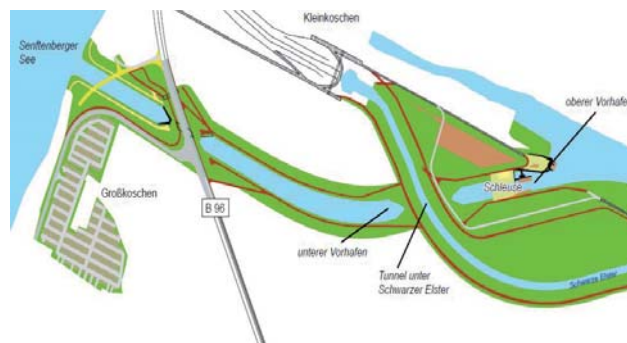


Výstavba propojky č. 11, která podchází tři železniční tratě a silnici

(bývalé jezero Ilse See) a Sedlitzer See bude dokončeno v roce 2014.

Propojka 12: Spojení mezi jezery Senftenberger See a Geierswalder See je největším projektem LMBV. V roce 2010 byly postaveny tunely pod silnicí 96 a pod přeložkou řeky Schwarzer Elster, ta byla převedena do nového koryta v listopadu 2011. Vodní křižovatka je tedy připravena pro budoucí proplouvání lodí. První loď by měla touto vodní cestou proplout v červenci 2013. Poté bude možné se dostat do dalších dvou jezer (Partwitzer See a Neuwieser See).

Společnost LMBV je zodpovědná za rekultivaci krajiny.



Plán propojky č. 12 s plavební komorou, dvěma tunely a vodní křižovatkou

Je to federálně vlastněná společnost financovaná federací (75%) a německými státy (25%) – Durynsko, Sasko-Anhaltsko, Sasko a Braniborsko. Po ukončení těžby v 17 hnědouhelných povrchových dolech v Lužici byla LMBV pověřena řídit proces rekultivace a zaplavení dolů.

Dnes na brandenbursko-saské hranici vzniká jeden z turisticky nejpoutavějších regionů Německa, největší člověkem vytvořená jezerní oblast v Evropě. Vzhled této oblasti se výrazně změnil v posledních dvou desetiletích. Nová zařízení vodní sportů, bizarní důlní krajina, staří průmysloví obři a rozmanitá rekreační zařízení přitahují stále více a více turistů. Odhady uvádějí, že 1,5 milionu turistů by mělo oblast navštívit v roce 2020. Mezinárodní stavební výstava (Internationale Bauausstellung – IBA) Fürst-Pückler-Land podporuje strukturální změny a transformaci krajiny od roku 2000 jako "dílna pro novou krajinu". IBA není výstava v tradičním smyslu, ale spíše program pro budoucnost státu Braniborsko a region a byla ukončena v roce 2010.

Úkolem IBA bylo doprovázet rozsáhlý proces obnovy, ke kterým dochází v souvislosti s přestavbou důlní krajiny a prozkoumat a realizovat nové nápady pro krajinu narušenou její průmyslovou minulostí. Byly identifikovány oblasti s potenciálem pro post-důlní krajinu, které bude těžit na duchu inženýrství a inovací minulosti a přenesou je vpřed do budoucnosti ve svých projektech, posílí identitu oblasti a představí novou image regionu vnějšímu světu. Přes 30 projektů, které se změnil v realitu, září jako majáky regionu. Tvoří udržitelné struktury pro rozvoj regionu. Okolo 46 milionů € (1,2 miliardy Kč) bylo investováno do projektů IBA, které byly navýšeny z prostředků vyčleněných v Braniborsku a z fondů EU.

Jsme rádi, že dnes tolik lidí přijíždí z České republiky, Polska a Nizozemí. V tuto chvíli doporučujeme především nové jezero Bärwalder See v blízkosti obce Boxberg, kam již několik let přijíždějí kite-surfari i z Česka. Nejbližší jezero pro návštěvníky z Česka je však jezero Berzdorfer See u města



Na některých jezerech jsou k vidění bizarní scenerie
- Bärwalder See

Zhořelec (Görlitz), které leží jen asi 30 km od českých hranic, a bylo plně napuštěno v minulém roce. Restaurace, hotely a obchody v blízkosti jezer již reagují na zahraniční turisty a mají překlady do češtiny, polštiny a angličtiny.

Lužická jezerní oblast

- 14 000 ha vodních ploch
- 30 nových jezer, z toho 21 jezer je označován za velkou umělou Lužickou jezerní oblast
- 10 jezer v srdci jezerní oblasti bude připojeno 13 vodními cestami
- 3 vodní cesty jsou dokončené, 4 jsou ve výstavbě, 3 jsou plánovány
- Jezerní oblast a všechny vodní cesty mají být připraveny k použití v roce 2015/2016
- Na internetových stránkách LMBV najdete tabulku s charakteristickými čísly každého jezera v Braniborsku a Sasku www.lmbv.de -> Wasserwirtschaft (vodní hospodářství) -> Kennzahlen der Seen (charakteristická čísla jezer) -> vybrat stát



Plovoucí domy na jezeře Geierswalder See



Plovoucí letní dům na jezeře Partwitzer See

V těchto jezerech je v současné době povoleno koupání: Senftenberger See, Geierswalder See a Gräbendorfer See. V Sasku se navíc můžete vykoupat v jezerech Bärwalder See, Berzdorfer See, Dreiweiberner See a v Olbersdorfer See (Žitava - Zittau).

STAVÍME PROFESIONÁLNĚ



www.smp.cz

Naše specializovaná divize vodohospodářských staveb provádí:
Hydrotechnické stavby
Výstavbu a rekonstrukce vodovodů a kanalizací
Výstavbu a rekonstrukce čistíren odpadních vod a úpraven vody
Úpravy vodních toků



Významné postavení plavby ve světě

Na základě informací Inland Navigation Europe, Via Donau a ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA wczoraj, dziś, jutro w Polsce i Europie, zpracoval: **Tomáš Kolařík** - Plavba a vodní cesty o.p.s.

Foto: Voies navigables de France, Panoramio, ŻEGLUGA, China Three Gorges Corporation

Na Odře se staví další velká marina

18. září 2011 gdaňská společnost Navimor Invest převzala staveniště městského přístavu – mariny Brzeg na řece Odře. Kromě kotviště pro rekreační lodě zde bude i hangár, rampa pro spuštění lodí a molo pro kotvení osobních lodí. Náklady na investici jsou více než 3,3 milionů zł. (asi 20 milionů Kč).

“Práce již začaly a potrvají do listopadu příštího roku. Kromě kotviště budeme stavět přístupovou cestu do přístaviště, hangár pro lodě a sjezd pro lodě”, řekla Renata Pabjan z městského úřadu Brzeg.

Dodala, že realizace myšlenky vybudování turistického přístavu na Odře je jednou z největších předsevzetí města v posledních letech, a přístav Brzeg na Odře bude jediným plně profesionálním kotvištěm výletních lodí a malých plavidel mezi Opolí a Vratislaví.

Město dostalo na jeho realizaci 50 procent z dotace Regionálního operačního programu opolského vojvodství. Projekt je financován v rámci revitalizace městského centra. Objekt bude spravovat městské centrum sportu a rekreace.

Před lety na ostrově v Brzegu existoval říční přístav řeka používaný skauty. Ale byla to předválečná konstrukce, určená výhradně pro kotvení malých lodí, bez možnosti zakotvení výletní lodě. Přístav byl zničen při povodni v roce 1997.



Vizualizace nové mariny Brzeg na Odře

Kolísající objemy přeprav ve Flandrech, Německu a Francii

Nákladní doprava na vlámských vodních cestách v první polovině roku 2011 se silně vrátila z poklesu v letech 2008–2009 na téměř 37,5 milionů tun nákladu, což představuje nárůst přepravy o více než 10% oproti předchozímu roku.

V první polovině roku 2011 objemy přepravy v Německu mírně poklesly o 1%. Za důvod poklesu přepravy je považováno přerušení provozu na Rýně po nehodě tankeru Waldhof, což způsobilo uzavření řeky po dobu jednoho měsíce minulou zimu, a také nezvykle nízká hladina vody v celém regionu.

I přes tyto náročné podmínky však německá vnitrozemská vodní doprava zaznamenala malý nárůst (1,2%) v počtu kontejnerů přepravovaných na lodích a přístav Duisburg byl svědkem skoku v kontejnerové dopravě o 10%.

Trend v růstu kontejnerových přeprav pokračuje dále na západ od Francie, kde většina vnitrozemských přístavů zaznamenala nárůst kontejnerové přepravy. Přístav Paříž znamenal impozantní nárůst 18,3% v počtu kontejnerů procházejících jeho doky.

Německo prodlužuje dotace na nízkoemisní lodě

Německá vláda souhlasila s prodloužením finanční podpory pro nízkoemisní motory na lodě vnitrozemské plavby o jeden rok. Aktualizované dotace na nízkoemisní diesellové motory, vstoupily v platnost v lednu 2012 a navazují na původní pětiletý program do konce roku 2012. Rozšířené pokyny byly upraveny tak, že zahrnují zjednodušený postup a silnější podporu větších motorů.

V roce 2009 německá vláda jasně rozhodla pro pokračování podpory vnitrozemské vodní dopravy. Tyto aktualizované pokyny ukazují, že první důležitý krok byl přijat.

Nový rekord kontejnerové přepravy v přístavu Vídeň

Dne 6. prosince 2011 byl ve vídeňském přístavu přeložen 400 000. kontejner což zlomilo všechny rekordy. Očekává se, že v roce 2011 došlo k nárůstu překlada kontejnerů o více než 20% ve srovnání s údaji za rok 2010 (320 000 kontejnerů). Každý den se v přístavu přeloží kolem 1800 kontejnerových jednotek.

Logistické centrum přístavu Vídeň pokrývá plochu 3,5 milionu čtverečních metrů a je jedním z rakouských center pro distribuci zboží. Je ideální jako hlavní křižovatka mezinárodního obchodu a přepravních tras se svým vynikajícím spojením mezi železniční/vodní/silniční dopravou a svou blízkostí k vídeňskému letišti Schwechat.

Vznikají pracovní skupiny Dunajské regionální strategie

Druhé zasedání Řídící skupiny Dunaj v Bukurešti stanovilo realizační cíle prioritní oblasti a strategie pro rozvoj vodní dopravy.

Řídící skupina pro prioritní oblast 1a (s cílem zlepšit mobilitu a multimodalitu) uspořádala své druhé zasedání v hlavním městě Rumunska, zatímco pět pracovních skupin se zde sešlo poprvé. Strategie je koordinována a vedena Rakouskem a Rumunskem.

Pracovní skupiny, které se hodlají scházet nejméně dvakrát ročně, se zaměří na konkrétní oblasti: vodocestná infrastruktura a správa, přístavy a udržitelná nákladní doprava, modernizace lodního parku, vzdělávání a zaměstnanost a říčních informačních služeb. Pracovní skupiny budou otevřené všem stranám se zájmem o specifickou oblast. Zejména zapojení odborníků ze soukromého sektoru je žádoucí, aby byly účelně diskutovány a analyzovány probíhající a plánované projekty a projektové ideje, které jsou v souladu s cíli Dunajské regionální strategie a které jsou zaměřeny na komplexní rozvoj vnitrozemské plavby v dunajském regionu.

Cíle prioritní části Dunajské regionální strategie jsou:

Nárůst nákladní dopravy o 20% mezi lety 2010 a 2020

Vyřešení plavební překážky na všech částech Dunaje a jeho přítocích do roku 2015 a přizpůsobení každého řešení jednotlivým částem dotčené vodní cesty

Vyřešení problému s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků a sladění vzdělávacích standardů ve vnitrozemské plavbě v Podunají do roku 2020, s ohledem na sociální rozměr opatření

Do roku 2020 vytvoření terminálů v přístavech na Dunaji a jeho přítocích, které umožní efektivní překládku mezi vodní, silniční a železniční dopravou

Zavedení říčních informačních služeb (RIS) na Dunaji a jeho přítocích a zajištění mezinárodní výměny RIS dat, v ideálním případě do roku 2015

Podunajské země představily své strategie pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy na druhém zasedání řídicí skupiny pro prioritní oblast 1a. Skupina se skládá ze všech 14 podunajských zemí, tří evropských komisí generálního ředitelství (regionální politika, mobilita a doprava, životní prostředí), říčních komisí (Dunajská komise, Komise pro řeku Sávu, Mezinárodní komise pro ochranu Dunaje) a řady dalších mezinárodních organizací.

VNF oceněno za svou práci pro životní prostředí

Voies navigables de France (francouzský úřad pro vodní cesty – VNF) bylo odměněno za deset let svého environmentálního úsilí při obnově břehů vodních cest a získalo cenu Pollutec v kategorii biodiverzita začátkem prosince 2011.

Marc Papinutti, generální ředitel VNF, vysvětluje:

“VNF je velmi potěšen, že obdržel toto ocenění za roky práce na ochraně a zachování ekosystémů. Využití přírodních a obnovitelných zdrojů surovin pro ochranu břehů se zaměřuje na spojení vodního prostředí s krajinou, rozvoj biologické rozmanitosti, zejména pokud jde o zdravé rybí populace. Tyto vegetační techniky se, kousek po kousku, stávají stále častějšími v celé síti vnitrozemských vodních cest.”

Techniky revitalizace břehů vodních cest byly použity na řekách Meuse, Saône a průplavu Moselle a rychle došlo k pozitivním výsledkům.



Obnovené břehy na Mosele: čistící vlastnosti rostlin mají pozitivní vliv na kvalitu vody a životního prostředí (ochrana proti znečištění)

Vodní cesta na řece Máze v Belgii výrazně zvýší svou kapacitu

V roce 2011 začaly práce na výstavbě dvou nových vysokokapacitních plavebních komor sítě TEN-T (délka 225 m, šířka 25 m). První nová pl. komora na řece Máze vznikne v Ivoz-Rametě na sever od Lutychu v Belgii a druhá vznikne na Albertově průplavu v Lanaye na hrani-

cích s Nizozemím. Obě komory jsou finančně podpořeny z EU jako součást modernizace vodní cesty Rýn/Máza-Mohan-Dunaj, která je prioritním koridorem v rámci sítě TEN-T. Obě plavební komory by měly být v provozu v roce 2015, čímž povýší vodní cestu na Máze ve Valonsku na velkokapacitní (lodní soupravy o tonáži až 9000 tun).



Vizualizace nové plavební komory Ivoz-Ramet na řece Máze

Přehrada Tři soutěsky v Číně již takřka dosáhla své přepravní kapacity

Roční propustnost čínské přehrady Tři soutěsky na řece Jang-c'-ťiang téměř dosáhla již osm let od uvedení do provozu své maximální kapacity.

Podle plavební správy, zvládla přehrada více než 100 milionů tun lodní dopravy v roce 2011, což představuje nárůst o 17 procent od jejího uvedení do provozu v červnu 2003.

Ji Yujian ze správy plavby Tři Soutěsky uvedl, že: „Roční propustnost přehrady byla jen 18 milionů tun, když byla uvedena do provozu v roce 2003. Jen o osm let později již bylo překročeno 100 milionů tun, což znamená splnění cíle o 20 let dříve, než bylo plánováno. Toto je přičítáno rychlému rozvoji plavby na řece Jang-c'-ťiang, který také podpořil hospodářský rozvoj této oblasti.“

Představitelé správy uvádějí, že přehradou proplulo více než 500 000 plavidel přepravujících celkem 460 milionů tun zboží a 9,7 milionu turistů v posledních osmi letech.

Přehrada Tři soutěsky byla navržena k dosažení maximální přepravní kapacity 100 milionů tun ročně v roce 2030, ale cíl byl splněn v letošním roce. To znamená, že propustnost přehrady téměř dosáhla své maximální kapacity. Nicméně, přepravní požadavky se stále zvyšují.

Zhou Jianwu ze správy plavby Tři soutěsky k tomu dodal: „Konflikt mezi stoupajícími dopravními požadavky a omezenou nákladní kapacitou přehrady bude přetrvávat po dlouhou dobu. Pro vyřešení tohoto problému bychom měli urychlit výstavbu lodního zdvihadla a uvést jej do provozu co nejdříve. Kromě toho plánujeme vybudovat integrovaný dopravní systém, složený z železnice, dálnice, vodní cesty a potrubní přepravy.“

Projekt přehrady Tři soutěsky, která se nachází se na střední části řeky Jang-c'-ťiang v centrální provincii Chupej, byl zahájen v roce 1993 s rozpočtem více než 27 miliard amerických dolarů (asi 520 miliard Kč).

Celý multifunkční projekt se skládá ze 185 metrů vysoké přehrady, dvojice pětistupňových plavebních komor, vodní nádrže a 32 vodních turbín. Díky tomu produkuje elektrickou energii, zajišťuje protipovodňovou ochranu a zlepšuje splavnost vodní cesty na 660 km.



Plavební komory Tři soutěsky jsou již plně vytíženy

Do Evropy míří další obří zásilka vnitrozemských plavidel z Číny

V lednu 2012 vyrazila z Číny zásilka vnitrozemských plavidel vyrobených v čínských loděnicích do Evropy naložená na lodi Blue Martin.



Výstavba nejvyššího lodního zdvihadla na světě na přehradě Tři soutěsky pokračuje - únor 2012



Lod Blue Martin převáží nová vnitrozemská plavidla z Číny do Evropy jako „housky“

Život není takový - je úplně jiný (45)

Ing. Josef Podzimek

*Nejlepší myšlenka je ta,
která ponechává vždy
určitou skulinu pro možnost,
že všechno je úplně jinak.*

Václav Havel

Přiznávám, že redakční rada našeho časopisu měla možnost a zvažovala již v čísle 4/2011 zachytit vzpomínku na prvního prezidenta České republiky Václava Havla. Ale bylo by to uspěchané a poplatné krátké době po jeho odchodu.

Mezitím proběhla v tisku i v ostatních sdělovacích prostředcích mnohá hodnocení i vzpomínky na tohoto významného muže. Tím se vyčerpaly hlavní proudy pro i proti, prostě skončilo období, které někteří nazývali etapou, ve které bylo „přehavlováno“. Je tedy čas i pro mne, pro nás, abychom si trochu zavzpomínali na Václava Havla jako kamaráda – skauta i z pohledu plavby, vodních cest a průplavu Dunaj-Odra-Labe.

Václav Havel pro nás, stejně staré skauty ze střediska Šipka, byl kamarád, který měl přezdívku Chrobák, stejně jako já jsem dodnes Egil. Pravda, já prožíval svoje klukovská léta v 22. odd. pozemních skautů (napravil jsem to až v roce 1968, kdy jsem byl v hlavním kapitanátu vodních skautů) a Chrobák byl v 21. odd. vodních skautů, ale oba oddíly patřily pod středisko Šipka a oba chodily do roku 1949 do stejné skautské klubovny, do domku, který stále najdete na schodech vedoucích na petřínský kopec, jdete-li nahoru Vlašskou ulicí. V kronice družiny Kraujců z roku 1948 a 1949 jsem se dočetl, že odd. vodních skautů chodil na schůze včas, a tak nám občas zasedl klubovnu a my pozemáci jsme museli schůzovat na chodbě. V té době ovšem Chrobák byl v oddílu vodních skautů v Poděbradech, který však vedl Dlouhán současně s 21. odd. vodních skautů střediska Šipky. Ale co je důležitější, že Vašek chodil do vodních skautů a tak již od mládí věděl, co je plavba. A co víc, naše skautské středisko vzniklo tak, že 24. února 1935 nastoupil 8. chlapecký oddíl na palubu lodi Skaut a přijal symbolicky název Šipka a následně 14. června 1935 se připojil 22. oddíl, a tak vzniklo naše skautské středisko. V té době byl prezident T. G. Masaryk protektorem Svazu junáků a skautů ČSR, ministr zahraničí Edvard Beneš starostou Svazu skautingu a velkým příznivcem skautů byl i Tomáš Baťa a J. A. Baťa.

Symbolickým názvem Šipka chtěli zakladatelé vyjádřit myšlenku, že tato skautská jednotka chce být nejlepší v Praze a k tomuto vytčenému cíli chce letět přímo jako šíp vystřelený z luku dobrým střelcem. To se jim také pod vedením Dr. Karla Skály, přezdívaného Čil, a jeho ženy Dáši, přezdívané Rakša, povedlo. Ale šíp pak zlomili v roce 1942 nacisti a po jeho narovnání po 2. světové válce ho v roce 1950 zlomili opět komunisti.

V krátkém období jsme s Chrobákem a dalšími kamarády prožili krásná léta klukovského mládí. V roce 1948 jsem byl na posledním oficiálním skautském táboře Šipky v Žižpachách pod vedením Čila. Měli jsme i svůj táborový papír a obálky.

V letech 1945–1949 byla Šipka nejpočetnějším střediskem v Praze, které sdružovalo ve svých 15 oddílech na 500 chlapců a děvčat. A právě v roce 1949 byl Čil a Rakša a další skauti zatčeni, uvězněni a posléze odsouzeni za účast v přípravě protistátního povstání k dlouholetým trestům odnětí svobody. Tehdy nám s Chrobákem bylo 12 let



Obálka táborů Šipka 1948



Vedoucí střediska Čil při ranní prohlídce stanů (1948)



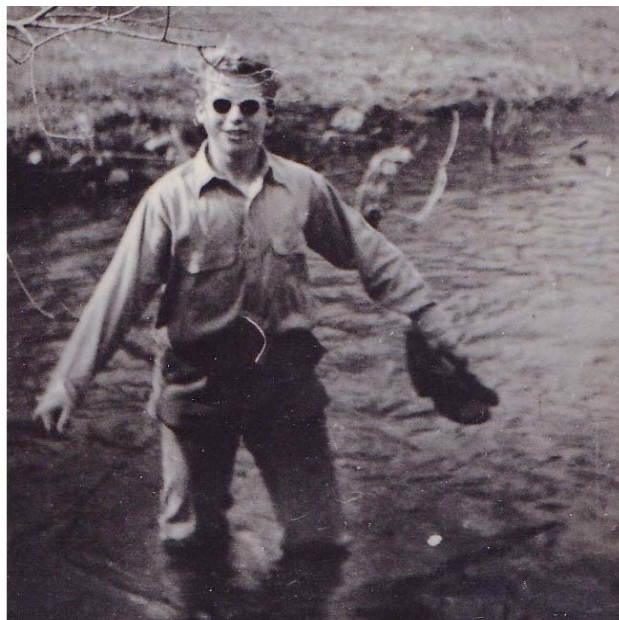
Na táboře Vyžerka u Jevan v roce 1950
Od leva Lojza – Radko – Chrobák

a jistě jsme nechápali, jakým způsobem jsme připravovali „ozbrojené povstání proti dělnické třídě“. Ve skautské činnosti jsme však pokračovali mnoho dalších let pod různými organizacemi (MSMT – Městská stanice mladých turistů, TJ Orbis, TJ Vyšehrad ap.). 21. odd. vodních skautů byl „ukryt“ v Sokole Praha 1 – odívání, do kterého chodil v letech 1950–1953 Václav Havel – Chrobák se svým bratrem Ivanem s přezdívkou Puzuk pod kapitánem Radko Trohařem. Z kroniky 21. odd. vodních skautů z 7. 7. 1952 čteme: „Když pramky projely šlajsnou, čekalo nás malé překvapení. Převrácená keňa, plovoucí bágle a plovoucí Chrobák s Lojzou“. Následuje zápis z 9. 7. 1952: „V poledne trochu přestalo pršet a tak jsme vyrazili na další cestu. Na druhém krumlovském jezu stály dvě zkroušené postavy, které hrozně bědovaly a ukazovaly pod jez. Když jsme přijeli blíže, poznali jsme Chrobáka s Lojzou, kterým ujela pod jez loď.“ A konečně nejkrásnější zápis z 16. 7. 1952. (na str. 55 dole)



LOJZA + CHROBÁK SE DĚLAJÍ (PRO FILM)

Ve skryté skautské činnosti včetně táborů a sjíždění řek jsme pokračovali (později bez Chrobáka) až do roku 1968, kdy byla v období Pražského jara opět obnovena skautská činnost, aby byla opět po vstupu sovětských vojsk na naše území zakázána a opět po sametové revoluci v roce 1990 obnovena.



Puzuk Lojza Pavel Chrobák
Cesta domů



7.7. 1952

Stále mi jíme jít, vody bylo málo, a tak jsme to
dělali jak to šlo. Slápnuty byly v Horním ulhne i v Ko-
xumberku oleměny. Druhá rožmberka slápnuta je velmi
speciální slápnuta. Má dole sakony, lesky, vysoký, schod.
Chrobák s lojrou vytahuje se před jistými domo-
rodými děsami jít slápnuta bez podivání rousoy.
Když pravdy projely slápnutou čekalo nás milé přebro-
sení. Převrácena kůže, plaváci, bažle a plaváci
Chrobák s lojrou.

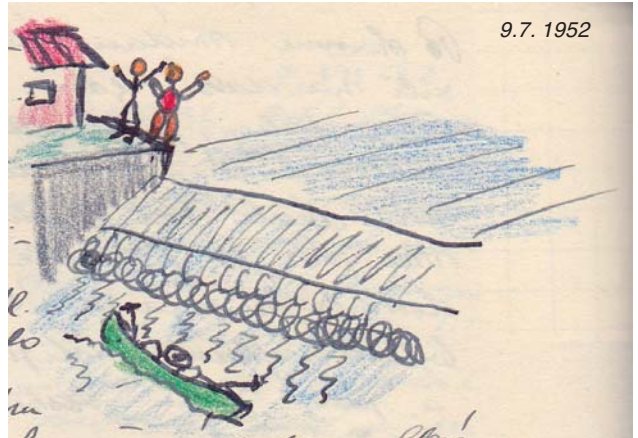
— Tak jsme již šťastně dojeli do Branné, kde jsme nocovali.



Václav Havel – Chrobák (vlevo)
a Ivan Havel - Puzuk



Josef Podzimek
– Egil v roce 1949

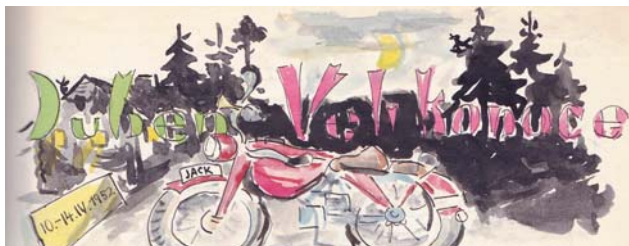


9.7. 1952

16. VII. 52.
Když člověk je, objevně se probudí.
My jsme se tedy ráno probudili taky
a následující dny obzvlášť věci. tu-
daně, balení a tažlování. Chrobáci
majíce službu jidou napřed za ú-
čelem nakoupení. Po nich vyplýváme
i my. Jaki ji roak naši překvapení,
když projde slápnutou zďákovskou,
zůme Chrobák modlití se nad
brokami jížil stroje (= kanoa).
Páni se udělali totiž tak, že loď
prorazili a zlomili několik záber.
Tedy cesta ve ně končí a odvažují
svůj vrak do chvalně známých
čimelic, odkud jsme už jidou
jili domů (1950 - Lučnice - rozbitá loď).



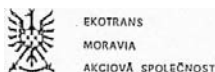
S Chrobákem i jeho bratrem Ivanem, přezdívaným Puzuk, jsme se naposledy viděli na výletě v křivoklátských lesích o Velikonocích v roce 1952. Zde u táborového ohně recitoval básničku o pejsánkovi.



Václav Havel v rozhovoru s reportérem Mikulášem Kroupou, který byl pořízen pro portál Paměť národa, k době našeho skautování uvedl: „Rád vzpomínám, kdy jsem se svým skautským oddílem sjížděl řeky a prožíval podobná dobrodružství“.

Ale to již jsem v období, kdy se Václav Havel – Chrobák, stal prezidentem Československé a později České republiky s hlavním cílem demokratizovat naši společnost, a Josef Podzimek – Egil, stál v čele akciové společnosti ETM a.s., která měla za hlavní cíl obnovit práce na přípravě a realizaci největšího projektu České republiky – průplavu Dunaj-Odra-Labe, a tak srdce Evropy, jak se tak často nazýváme, napojit na tři moře – Černé, Baltické a Severní. Panu prezidentovi se jeho vize o svobodném a demokratickém státě splnila, i když ještě po 20 letech se pěkně potácíme, ale my od vody se zatím jenom potácíme. Musíme však věřit, že Ředitelství vodních cest, které bolševik v roce 1949 zrušil a které se nám za aktivní pomoci tehdejšího náměstka ministra dopravy Ing. Petra Formana a Ing. Pavla Juráška, zástupce ředitele odboru plavby, po 40 letech podařilo obnovit, se pod novým ředitelem ŘVC Ing. Janem Skalickým opět nadechne. Ale vraťme se zpět k Václavu Havlovi.

Z doby prezidentování Václava Havla mám několik osobních vzpomínek. Především v roce 1990 jsme se dočetli, že náš pan prezident se svou poradkyní Věrou Čáslavskou přelétali v helikoptéře nad vodním dílem Gabčíkovo. Posléze pan prezident usoudil, že by se tam lépe hodily záhony tulipánů, a to přesto, že krátce po svém zvolení poskytl maďarské televizi rozhovor, ve kterém vysvětloval mj. proč čs. veřejnost má námítky vůči vodnímu dílu Gabčíkovo Nagymaros na Dunaji: „Je tomu tak proto, že nezná všechny ustavičně zamlžované argumenty. Bude tomu jinak, až i v Československu zavládne skutečná svoboda projevu a tisku.“ Napsali jsme proto nejvyšší hlavě státu již 26. 2. 1990 osobní dopis, ze kterého cituji:



EKOTRANS
MORAVIA
AKCIOVÁ SPOLEČNOST

V Praze 26.2.1990

Vážený pane prezidente,

dlouho jsme váhali s tímto dopisem, neboť víme, že dopisů dostáváte několikrát víc, než vůbec stačíte přečíst.

Přesto jsme přesvědčeni, že tento dopis je potřebný, neboť projekt, kterého se týká, může přinést pro naši republiku významné ekologické a ekonomické přínosy. Naopak, jeho úmyslné či neúmyslné nepochopení, jej může opět na mnoho let odsoudit k zapomenutí.

„Zásluhou naší pokojné revoluce konečně padly i staré překážky a zábrany. Mohlo by se tedy zdát, že logicky a urychleně půjde všechno dopředu. Neboť obzvlášť v oblasti dopravních služeb (jako základu každé moudré ekonomiky) nám naše dominantní poloha uprostřed Evropy skýtá nevyčerpatelné bohatství. A z toho ze všeho nejvíce doprava vodní, která je podle všech zahraničních příkladů z hlediska jak ekonomického, tak ekologického nejefektivnější i nejčistší. Nedovedeme si totiž představit sjednocenou Evropu a v ní Československo, na jehož hranicích končí propojená síť vodních cest. Přitom jde o investici, kterou lze uskutečňovat libovolnou rychlostí, přičemž každý nově vybudovaný úsek přinese ozdravení jak životního prostředí, tak ekonomiky. Ale skutečnost je téměř opačná. Najednou a podivně narážíme na nečekané překážky. Někteří oponenti dávají projektu nepopulární pečť jakési megalománie a varovně jej uvádějí do souvislosti s odstrašujícím případem vodního díla Gabčíkovo-Nagymaros, což je nejjednodušší, neboť dál již není třeba žádných argumentů. Jenže vodní cesta Dunaj-Odra-Labe je naopak zcela nesrovnatelná, jak z hlediska okamžitého zatížení ekonomiky či ekologických dopadů, tak z hlediska politického pozadí. S mimořádným zájmem a úlevou jsme si proto přečetli Vaše „Slovo o slově“, neboť nás to opravňuje věřit, že Vy sám nejlépe pochopíte nebezpečí zneužití slova „megalománie“ i v našem případě. Proto máme jedinou prosbu, obrátí-li se na Vás kdokoliv s problematikou vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, poskytněte slovo i nám. Nic víc.“

Odpovědi jsme se nedočkali, ale později jsem tuto záležitost osobně s panem prezidentem projednal. Příjemnější setkání bylo v botelu Vodník v roce 1993. Cituji z tehdejšího tisku: ... **FEDERÁLNÍ VLÁDA U VODNÍKA**. V předvečer státního svátku se na přátelské večeři v pražském botelu Vodník na Vltavě sešli členové bývalé federální vlády premiéra M. Čalfy, které přišel pozdravit i prezident V. Havel. Bylo to milé setkání, prohlásil V. Klaus poté, co se sdečně rozloučil s bývalými kolegy, např. J. Dienstbierem

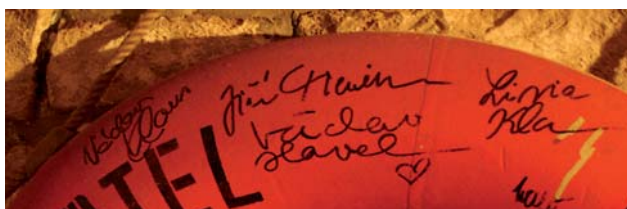
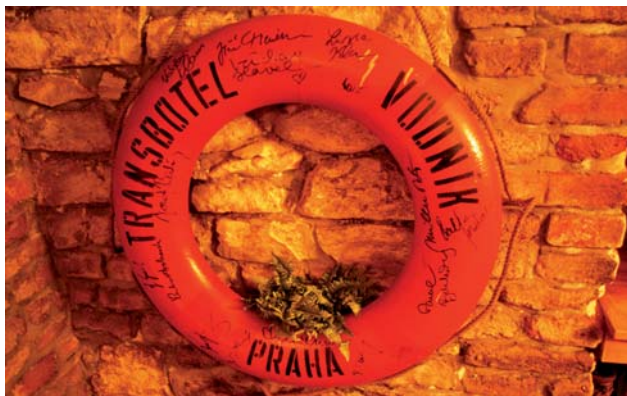


Setkání bývalých členů federální vlády se zúčastnil také prezident Havel.
Foto RP - Dorian Hamuš

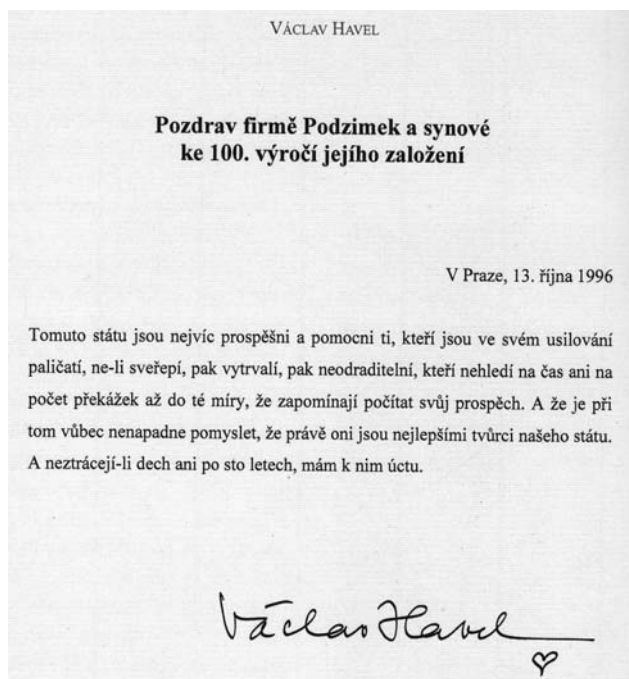
Federální vláda u Vodníka



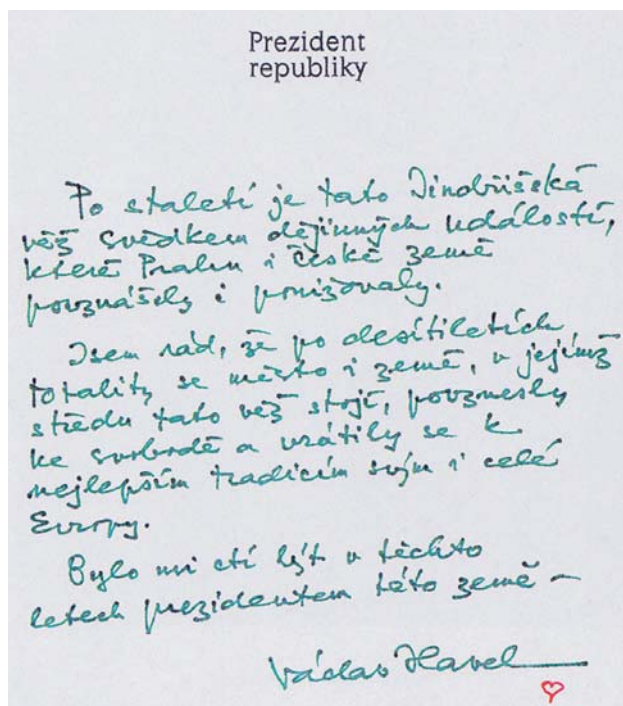
a J. Langošem. Členové Čalfovy vlády se sešli podruhé, a téměř kompletně. Příchod V. Havla na schůzku, jejíž konání bylo drženo v přísné tajnosti, zůstal i pořadatelům večere z firmy Ekotrans Moravia do poslední chvíle utajen. Večere se mimořádně vydařila a jako vzpomínku mám záchranný kruh podepsaný celou vládou i tehdejšími a současnými prezidentem České republiky. Nyní záchranný kruh zdobí bar Vodník v prostorách výstavní síně Dům a Byt akciové společnosti P&S.



Opravdu příjemný byl dopis Václava Havla datovaný z 13. října 1996, který nám zaslal ke 100. výročí založení firem Podzimek. Tehdy jsem měl opravdu radost, stejně



jako z poselství, které jsme uložili 12. 12. 2002 ve 12.00 hod., 120 dní po kulminaci katastrofální povodně na Vltavě v Praze, do makovice Jindřišské věže. Toto poselství prezidenta republiky jsme vložili do pouzdra hned vedle našeho poselství, ve kterém jsme vyzvali naše potomky, aby nám odpověděli na otázku, zda je již vybudován průplav Dunaj-Odra-Labe (viz časopis Vodní cesty a plavba č. 3/2011 str. 39). Je to poselství hezké a zvláště si ceníme



konstatování, že Jindřišskou věž naleznete ve středu naší země i hlavního města. Připojíme-li skutečnost, že česká země je středem Evropy, tak když tuto věž navštívíte, máte od prezidenta republiky potvrzeno, že stojíte ve středu Evropy.

Nejcennější je však pro mne setkání s prezidentem Václavem Havlem na 70. narozeninách našeho společného přítele, prezidenta PEN klubu Jirky Stránského v říjnu 2001.

Představil jsem se jako Egil a pan prezident odvětil:

„Já mám také přezdívku.“

„Já vím, pane prezidente, Vy jste Chrobák.“

Usmál se a já mu vysvětlil, jak jsem nikdy nezneužil, že jsme oba skauti ze Šipky, ale že jsem mu v roce 1990 napsal dopis, když nás vyděsil svým názorem na VD Gabčíkovo. Na to se opět usmál a vyprávěl mi, jak ho ještě za bolševika navštívil jiný skautský kamarád (dohodli jsme se, že to byl arch. Vláda Jirout, přezdívaný Jack), který s ním diskutoval na téma, zda se má v Praze stavět metro nebo podpovrchová dráha. Na závěr mi pan prezident řekl:

„Již si nepamatuji, zda jsem podpořil metro nebo podpovrchovou dráhu, ale vím, že jsem, jako často, stál na té opačné straně.“

Pochopil jsem, že si vzpomněl na zákon československých skautů, kde mimo jiné stojí: „Skaut je ochráncem přírody a cenných výtvarů lidských“, a po létech přehodnotil svůj názor na VD Gabčíkovo.

Na to se zeptal: „A vystupoval jsem někdy proti průplavu D-O-L?“

Odpověděl jsem: „Nikdy a za to jsme vám, pane prezidente, velmi vděční.“



Setkání tří skautů a dvou prezidentů

Smuteční plavba květin pro Václava Havla po Vltavě a Labi do Děčína



Loď s květinami pro Václava Havla začala svou plavbu na Rašínově nábřeží v Praze dne 31. prosince 2011



Pod Palackého mostem v Praze



Pod Karlovým mostem v Praze. Plavba byla sledována stovkami diváků na březích...



... a na doprovodných plavidlech



U Štefánikova mostu v Praze



Druhý den (1.1.2012) loď vyplula z Mělníku



Třetí den plavby loď doplula do Děčína...



... kde byly květiny vhozeny do řeky Labe

Pan prezident dodal: „Tak vám slibuji, že kdybych se o tomto projektu někdy chtěl vyjadřovat, že vám zatelefonuji.“

Poděkoval jsem a ukončili jsme tento velmi milý rozhovor. Pan prezident svůj slib dodržel a proto ještě jednou:

„DĚKUJI VÁM, PANE PREZIDENTE, že jste se nikdy nevyjadřoval k vodnímu koridoru D-O-L.“

Potkali jsme se ještě dvakrát na udílení ceny Karla Čapka, vždy jsem se snažil téma vodního koridoru oživit, ale pan prezident byl již velmi unaven, a tak jsem ho k údivu všech přítomných pohladil po zádech a řekl jsem mu, ať se s tím D-O-L již netrápí, že má dost jiných starostí.

Když nám 18. prosince 2011 odešel, proběhly mi hlavou všechny události, které jsme všichni prožívali na Václaváku, kde jsme cinkali klíči, ale i tyto drobné historicky při osobních setkáních s Chrobákem i panem prezidentem Václavem Havlem.

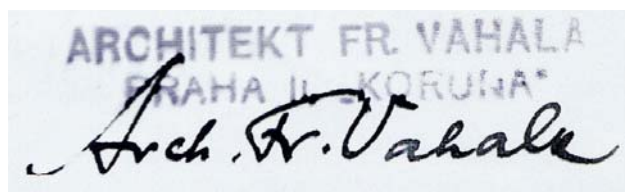
Nejvýznamnější pro mne, jako příznivce vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, byl rozhovor a dohoda o eventuálním dalším postupu při prosazování tohoto nejvýznamnějšího projektu pro naši zemi.

Protože věřím na náhody a symboly, byl jsem velmi potěšen, když příznivci našeho prezidenta Václava Havla na jeho počest zorganizovali smuteční plavbu z Prahy po Vltavě a Labi do Děčína.

Vodní skaut – Chrobák se tak vrátil do svých mladých let, když sjížděl naše řeky. Pro nás je to velký symbol podpory plavby na těchto našich řekách i podpora výstavby vodního díla Děčín, kvůli kterému planou vášně již víc jak 20 let. Myslíme si, že by mělo toto vodní dílo nést název HAVLOVO ZDYMADLO, stejně jako pár kilometrů proti proudu Labe vodní dílo Střekov, dokončené v roce 1930, bylo pojmenováno na MASARYKOVO ZDYMADLO. A proto připomínám slavnostní pojmenování VD Střekov na zdymadlo Masarykovo z publikace Historie vodní cesty na dolním Labi - výstavba zdymadla Střekov, kterou vydalo



Povodí Labe při příležitosti emise zlaté pamětní mince Zdymadlo na Labi pod Střekovem v roce 2009. „Skutečnost, že Masarykovo zdymadlo je posledním plavebním stupněm na českém úseku Labe a z mezinárodního pohledu tvoří předěl mezi kanalizovaným a regulovaným úsekem Labe, vyjádřil František Vahala architektonickou úpravou dolního ohlavi velké plavební komory. Na obou jeho stranách umístil mohutné kvádrové bloky a nahoru na plato navrhnul stožár pro vlajku, a českého lva s tesaným reliéfním nápisem Masarykovo zdymadlo. Provedení lva a nápisu zadalo v roce 1931 ministerstvo veřejných prací akademickému sochaři Ladislavu Kofránkovi. Toto vyjádření české státnosti bylo ještě před začátkem 2. světové války odstraněno“. Avšak Povodí Labe toto označení v září 2011 obnovilo.





Návštěva T. G. Masaryka ve Výzkumném ústavu vodohospodářském v Praze - Podbabě, který nese jeho jméno od roku 1935

Věřím, že rozhodnutí našich předků přejmenovat VD Střekov, které je posledním zdymadlem na českém Labi, po našem první československém prezidentovi, je dosti inspirativní, aby budoucí poslední zdymadlo u Děčína neslo jméno našeho posledního československého prezidenta, tedy Havlovo zdymadlo.



K dalším symbolikám jistě patří, že Výzkumný ústav vodohospodářský (VÚV) v Praze Podbabě, ve kterém probíhal a stále probíhá hydrotechnický výzkum na modelu VD Děčín, byl za 1. republiky přejmenován na Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka.

Avšak rozhodujícím důvodem pro přejmenování vodního díla Děčín na Havlovo zdymadlo je jistě smysl pana prezidenta pro spravedlnost.

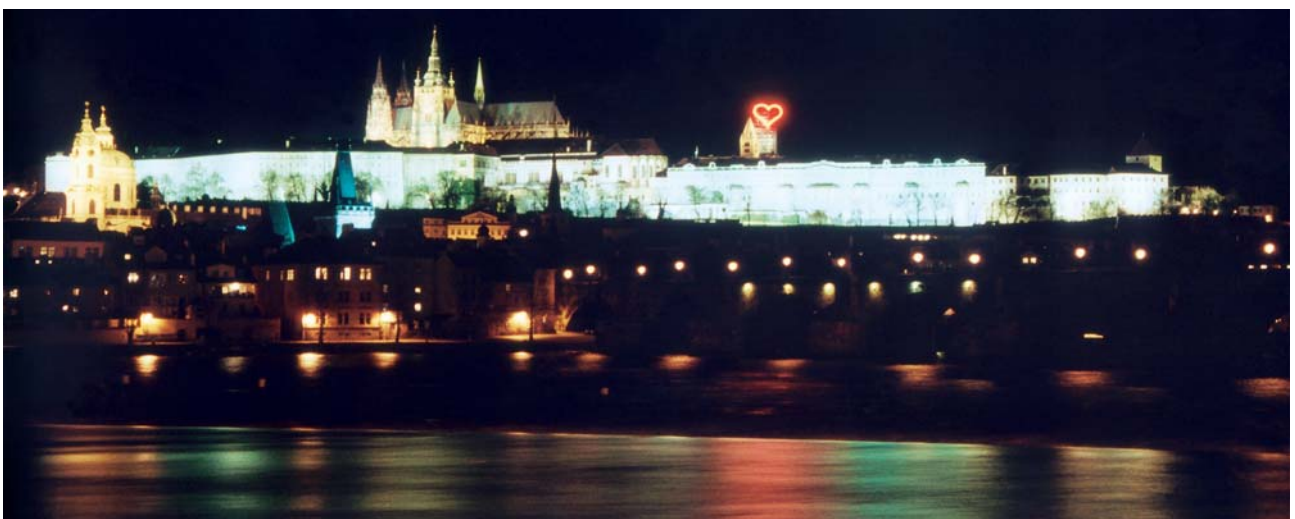
Havel své letiště v Ruzyni asi mít bude, nádraží také, i silnice v polském Gdaňsku se již jmenuje po Havlovi, tak by pan prezident jistě nechtěl, aby vodní cesta, jako jediná dopravní cesta, byla perzekuována. Zvláště, když vodní doprava je nejekologičtější a Chrobák byl vodní skaut.

Věřím tomu, že HAVLOVO ZDYMADLO odstartuje další let Šipky ke konečnému cíli – vodnímu koridoru D-O-L. Víím, že by nebyl proti a stříhal by rád pásku stejně jako nám ji stříhal při otevření lávky přes Chotkovu ulici v roce 1998.

Lávky překlenují údolí nebo spojují břehy řeky, vodní koridor D-O-L nás spojí s třemi moři a staneme se konečně srdcem Evropy, jak se rádi nazýváme – srdcem, které tak rád Václav Havel připojoval ke svému podpisu.

***Lod se zvolna potápěla,
ale pasažérům bylo dovoleno křičet,
že se potápí.***

Václav Havel





Výletní a restaurační loď CZECHIE

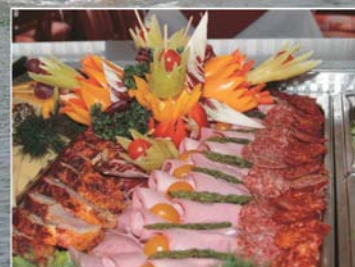


Pořádání společenských a firemních akcí na klíč včetně cateringu a programů na lodích s kapacitou až 250 osob s celoročním provozem.

Přístaviště Na Františku, Praha 1

Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965

rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.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

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

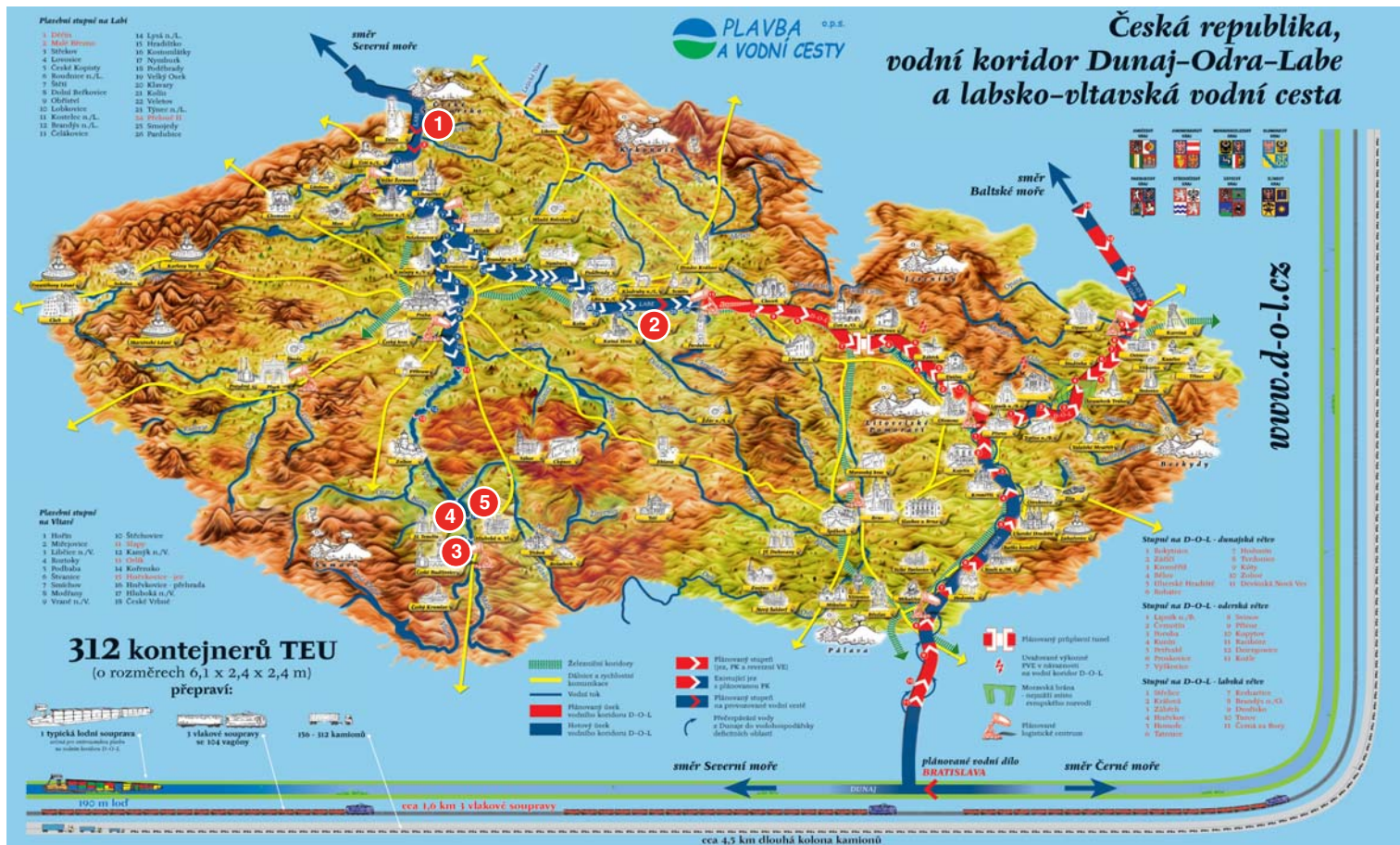
USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008

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

ŘVC 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



ŘVC ČR
Vinohradská 184
130 52 Praha 3
tel.: 267 132 801
fax: 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz
www.rvccr.cz