

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2010

Protipovodňová funkce vodního koridoru D-O-L



Troubky 1997



Troubky 2010

DUBAJ – město NEJ

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, 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

PRAHA Tábořská 31 tel.: 261 102 222 paha@hydroprojekt.cz
BRNO Morská 18 541 240 600 brno@hydroprojekt.cz
OSTRAVA Varenská 49 596 638 329 ostava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE Zlatá ulička 7 388 355 427 cbudjovice@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



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

www.metrostav.cz

METROSTAV



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

www.p-s.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.machinery.podzimek.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 957, e-mail: info@czechports.cz

www.ceskopristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@csppl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



AGRI TOKO a.s.

Rudice u Uherského Brodu

tel. centrála: 572 613 660

e-mail: toko@toko.cz www.toko.cz



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboholská 237/6, 102 00 Praha 10

tel.: 272 740 514 • mail: info@beting.cz

www.beting.cz

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

**WASSERSTRASSEN
 UND BINNENSCHIFFFAHRT**

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

**WATERWAYS
 AND INLAND NAVIGATION**

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; Ing. Miroslav Šefara; Mgr. Vít Šimonovský.

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

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
 140 00 Praha 4
 Fax: 241 409 467
 e-mail: vodnicesty@seznam.cz
 www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

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

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Titulní foto:
 Burj Khalifa (dříve Burj Dubaj)
 Dubaj foto: archiv

Protipovodňová funkce vodního koridoru D-O-L
 Troubky foto: Ing. Miroslav Raudenský, Jiří Kopáč, Olomoucký deník

OBSAH

Komplexně, znamená komplexně, Ing. Josef Podzimek2
Víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe a protipovodňová ochrana na Moravě, Povodně - květen 2010, Ing. Petr Forman, Tomáš Kolařík.....5
Právní postavení vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe
 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.10
Mezinárodní projednávání vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe
 Mgr. Katarína Koleničková12
Memorandum o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava ze dne 12. 4. 2000.....14
Dodatek k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava ze dne 28. 4. 201016
Usnesení vlády ČR ze dne 24. května 2010 č. 368 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe...17
Vláda ČR schválila pokračování územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe
 Tisková zpráva, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR17
Výzva pro renesanci vnitrozemské plavby ve středo- a východoevropském hospodářském prostoru
 Unie komor Labe/Odra.....18
Hospodářské využívání Odry a Gliwického průplavu - příležitost ke zvýšení inovací v podnikání v regionu, Tomáš Kolařík.....20
Ministr zemědělství zahájil plavební sezónu
 Tisková zpráva - Ing. Jana Kučerová, Povodí Moravy, s. p.22
Ekologové bojují proti výstavbě zdyndla u Přelouče, zatím úspěšně
 Z domácího tisku24
Splavnění další části Labe schvalují tři čtvrtiny obyvatel Pardubicka
 Z domácího tisku25
Rakousko ratifikovalo Dohodu AGN
 Ing. Reinhard Vorderwinkler26
Nová vláda oživí labské jezy, shodují se rejdaři i ekologové
 Z domácího tisku27
V Bohumíně chtějí, aby kanál Dunaj-Odra-Labe vedl mimo území města
 Z domácího tisku27
Ministr Vít Bárta převzal vedení resortu dopravy
 Tisková zpráva - Ministerstvo dopravy ČR28
Priority ministra životního prostředí Pavla Drobila: Životní prostředí pro lidi
 Tisková zpráva, Ministerstvo životního prostředí ČR28
Ministr dopravy navštívil Ústecký kraj
 Tisková zpráva - Mgr. Jakub Ptačinský, Ministerstvo dopravy ČR29
Evropská komise schválila podporu labským rejdařům
 Mgr. Vít Šimonovský29
Stavby na vodních cestách ČR pokračují
 Tisková zpráva - Václav Straka, Ředitelství vodních cest ČR.....30
Pozvánka na den otevřených dveří ochranného přístavu, jezu a plavební komory v Českém Vrbném dne 17.9.201031
Výstava ve Zlíně rozpoutala diskusi nad evropským vodním koridorem
 Tisková zpráva - Zlínský kraj.....32
Projekt T.T.T. – Transkontinentální Tranzitní Terminál bol predstavený v Šanghaji, Ing. arch. Juraj Jančina33
Memorandum o spolupráci pri príprave a realizovaní projektu Transkontinentálny tranzitný terminál (T.T.T.)34
Transkontinentálny Tranzitný Terminál bol predstavený na konferencii v Bruselu
 Ing. arch. Juraj Jančina36
Kongres PIANC v Liverpoolu a výstavba nového Panamského průplavu
 Ing. Jaroslav Bimka37
Je prostor pro aktivní hospodářskou politiku? Vodní koridor a východisko pro českou ekonomiku, Ing. Jaroslav Ungerman38
Cena Ing. Libora Záruby za rok 201041
VD Gabčíkovo - návrh vrat pro dolní ohlaví plavebního kanálu
 Doc. Ing. Vladimír Medřický, CSc. – Doc. Ing. Ladislav Satrapa, CSc.44
Josef Vaverka sedmdesátníkem, Ing. Josef Podzimek48
Významné postavení plavby ve světě, Tomáš Kolařík50
Chorvatsko staví průplav Dunaj - Sáva, Marina Halužan53
Život není takový - je úplně jiný (39), Ing. Josef Podzimek56

Komplexně, znamená komplexně

Ing. Josef Podzimek

Co je vlastně povodeň? Je to apokalypsa či hydrologická zákonitost? A když apokalypsa, tak od jaké velikosti či důsledků je správné používat toto přirovnání, aniž by neneslo nádech snahy o odvrácení naší vlastní odpovědnosti za důsledky, které způsobila. Myslím, že nejde pouze o filozofický přístup, ale že by se měla lidem říci pravda.

- 1) To a to nebylo možno za současného stavu techniky odvrátit.
- 2) Je i legitimní připomenout, že zásah do původní přírody (kolektivizace zemědělství, vysušení lužních lesů apod.) částečně způsobil zvýšenou kulminaci velké vody, ale občané mají právo vědět, že nešlo o více jak 5 - 10 % objemu povodně.
- 3) Zároveň občané mají být objektivně informováni, že kdyby byla postavena taková a taková vodohospodářská díla (přehradní nádrže, suché poldry, průplav, odlehčovací ramena apod.), že by velká voda byla podstatně, ale podstatně nižší.
- 4) Není fér občanům nejvíce postižených oblastí říkat, že se musí přestěhovat, neboť je před další velkou vodou nelze ochránit. Není to pravda. Je pouze pravda, že ochrana je limitována do určité výše a zároveň to něco stojí. A je nutno říci – vaši obec by ochránilo takové a takové vodohospodářské zařízení, ale současná ekonomická situace státu nám to nedovoluje. Konkrétně a adresně.
- 5) Je třeba poctivě připustit, že zanedbaná údržba hrází, koryt a objektů též přinesla svůj díl zvýšených průtoků.

8) Dokud nedokážeme pojmenovat pravdivě jev, jakým je povodeň, pak nebudeme schopni objektivně a optimálně se povodni bránit a minimalizovat její důsledky.

9) Při odstraňování povodňových škod a výstavbě ochranných vodohospodářských staveb pro budoucnost bychom měli potlačit naše vlastní technické, teritoriální a jednostranné hledisko. Měli bychom navrhnout optimální, komplexní a nejučinnější řešení, a to i za cenu postupných etap.

10) Nejsme tak bohatí, abychom si mohli dovolit laciná a jednostranná řešení.



Pozorný čtenář si jistě všiml, že ve výčtu moudrých o povodních chybí bod č. 6 a 7. Ano, to je pravda. A nic jiného vás na textu nezaujalo? To je varující, neboť právě jste si přečetli úvodní slovo našeho časopisu Vodní cesty a plava č. 4/97. To znamená, že za 13 let nenastal, či téměř nenastal, žádný posun v komplexním posuzování povodní a protipovodňových opatření. Tedy kromě bodu 6 a 7, který se týkal včasných informací a práce podniků povodí. Od té doby vznikl a funguje integrační informační systém a kvalita údržby toků, s výjimkou omezovacích opatření „ochránců“ přírody, se zlepšuje.

Ale vraťme se zpět do současnosti. Za námi je další povodeň, tentokrát opět na Moravě. Za námi jsou i předvolební klání v televizi, rozhlase a na mítincích jednotlivých stran. Často se na nich hodnotilo, co se udělalo či neudělalo pro snížení povodňových rizik. Se zájmem jsem sledoval předvolební pořad Václava Moravce v Ostravě. **Všichni lídři, ať modří, oranžoví, černí, rudí či jiných barev se shodli, a to bez výhrad, že je nutno řešit protipovodňovou ochranu komplexně. Velmi bedlivě jsem sledoval, co si naši představitelé představují pod tímto čistě odborným pojmem „komplexní protipovodňová ochrana“. Čekal jsem, že zde zazní, byť slabě a bojácně, potřeba prověřit protipovodňový účinek vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.** Opravdu jsem věřil, že aspoň moderátor tohoto pořadu, který dobře ví, o co jde, položí lídrům otázku: A co vodní koridor D-O-L by nepomohl? Opravdu jsem tomu věřil. Na toto téma nezaznělo ani slůvko. Umřu asi naivní.

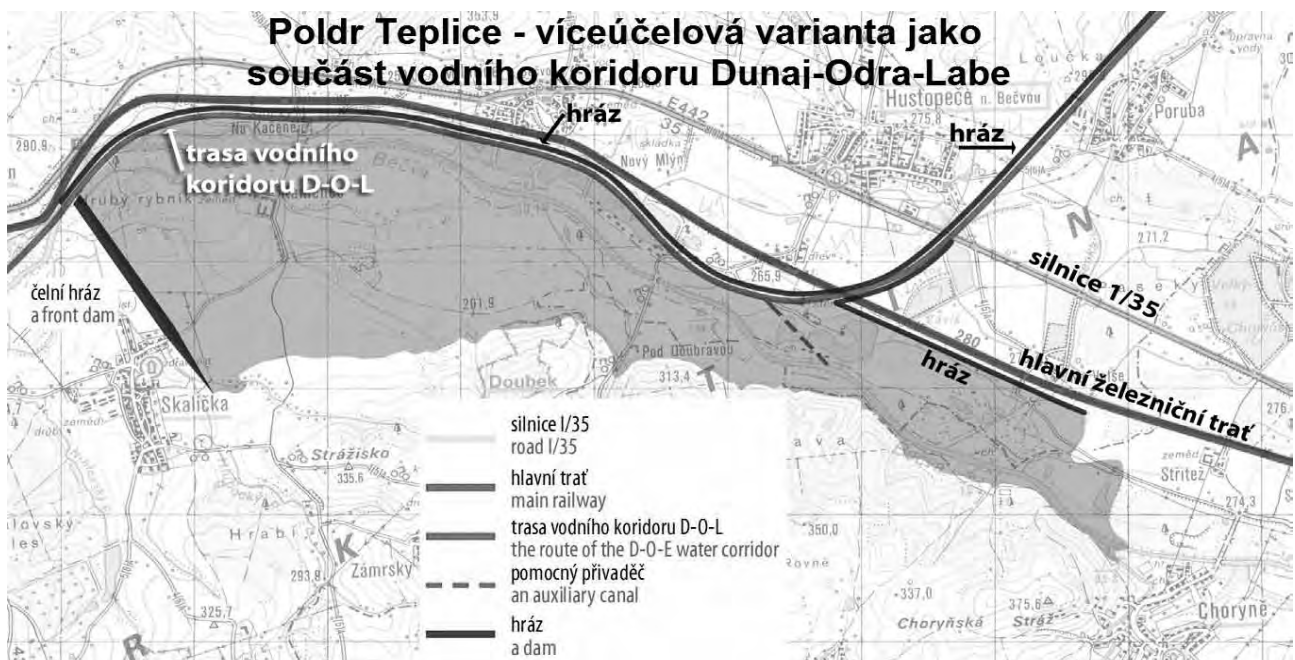
Zvláště tristně vyzněl televizní pořad Michaely Jílkové **Máte slovo, tentokrát již po volbách, kde se poslouchá na téma, jak ochránit obce před povodněmi, dozvěděl, že je třeba pěstovat více vojtěšky, která má až 10 m dlouhé kořeny a proto vypije hodně vody. Posluchač měl pochopit, že vojtěška je vlastně přírodní protipovodňová ochrana.** Po tomto zklamání jsem si opět nalistoval úvodník našeho časopisu č. 4/1997, který vyšel po katastrofické povodni na Moravě. Uvědomil jsem si, a vy milí čtenáři dojdete jistě ke stejnému názoru, že jsme se vůbec nepoučili a opět úmysl-

ně nebo z povrchních informací neříkáme občanům celou pravdu, tedy komplexní. Myslím si, že si ji zaslouží. A proto nechme odborně bez politických a podnikatelských vlivů prověřit tvrzení uvedené na straně 25 časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/97:

„Kdyby již byla vodní cesta (Dunaj – Odra - Labe) k dispozici, nevěděli by v letošním červenci o velké vodě obyvatelé Litovle, Střeně, Olomouce, Troubek, Přerova, ostravské čtvrti Nová Ves či dalších lokalit – až snad na rozhlasové a televizní zprávy – vůbec nic.“

Sám jsem přesvědčen, že protipovodňový účinek vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe je zásadní a proto jsem již v roce 1998 před panelem, kde jsme pozitivní protipovodňový vliv D-O-L prezentovali, oslovil jednoho příslušného ministra české vlády: **„Pane ministře, uvolněte prosím 5 mil. Kč našim oponentům, aby nám prokázali, že se mýlíme v protipovodňové ochraně průplavu Dunaj – Odra - Labe“.**

Uplynulo již 12 let, peněz bylo na dílčí protipovodňová opatření uvolněno mnoho, ale ani koruna na komplexní řešení, tj. se zapojením mini dílčích etap, tzv. bypassů, vodního koridoru D-O-L, do protipovodňové ochrany přilehlých území. Promarnili jsme tak optimální ochranu dálnice do Ostravy s ochranou města Bohumína i optimální ochranu Olomouce. Víím, že jdeme do období, kdy musíme šetřit. Nechceme vyšší investice, ale právě naopak – chceme šetřit investice dnes i našim potomkům. Nebo jde opravdu jen o zabránění přípravy vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe? Nevěřím tomu a proto prosím – neopakujme tuto chybu při ochraně Troubek a dalších obcí v trase vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Postavme hráz suchého poldru u Teplic na Bečvě jako jednu hráz vodního koridoru D-O-L a připravme tak další „úplnou“ ochranu Troubek po etapové výstavbě D-O-L. Dovolím si opět končit bodem č. 10, který byl uveden před 13 lety v časopisu Vodní cesty a plavba: **Nejsme tak bohatí, abychom si mohli dovolit laciná a jednostranná řešení.**



Předcházející řádky byly napsány před dalšími povodněmi, které zasáhly v srpnu 2010 severní Čechy. I v tomto případě platí, že komplexní posouzení dalších protipovodňových opatření musí být komplexní. Tentokrát ne v kontextu s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe, ale s využitím nejnovějších znalostí o stavbách v záplavových územích, a tak zabránit jednostranným názorům k úplnému zákazu staveb v inundačních územích našich řek. Nejvíce znalostí mají Nizozemci, ale zajímavou stavbu uzpůsobenou pro případ velké vody lze najít i v blízkosti řeky Berounky. Nehovořím o hausbótech, nebo přímo o plovoucích domech, ale o "pevných" stavbách, které se při zvýšených vodních hladinách zvednou, nebo jsou na tyto situace přizpůsobeny. Technicky je vše dořešeno, lze proto sladit finanční možnosti s formou využití lukrativních pozemků na březích řek, jezer a moří.

První informace je právě z Nizozemí:



Stěhování domu ze suchých doků



Plovoucí dům v období zvýšené hladiny

Nizozemí, země ležící proklatě nízko, má novou zbraň pro svůj nikdy nekončící boj s mořským přílivem: oboživelné domy.

Po staletí budují Holanďané hráze, které by je ochránily před mořem. A nyní, v době, která předpokládá častější záplavy kvůli změnám klimatu, hledají způsoby, jak s vodou žít, nikoliv proti ní bojovat. Tato změna v myšlení se projevuje například v novém projektu bytové výstavby ve vesnici Maasbommel vzdálené asi 100 kilometrů jihovýchodně od Amsterdamu. Je to obec oboživelných domů.

Na rozdíl od obytných člunů, které lemují mnoho holandských kanálů a plovoucích vesnic v Asii, se několik tučtů těchto domů staví na pevné zemi. Jsou konstruovány tak, aby plavaly na záplavové vodě. Každý dům je postaven z lehkého dřeva a betonový základ je dutý. To způsobuje vztlak jako u lodí. Domy nemají žádné základy pod zemí,

stavba leží na zemi a je připevněna posuvnými kruhy k ukotveným pilířům dlouhým asi 4,5 metru. Všechny elektrické kabely, voda a odpad vedou flexibilním potrubím uvnitř kotevních sloupů.

Stavba se nachází na "špatné" straně hráze v zátopové oblasti řeky Maas, která je jedním z hlavních splavných toků v zemi. Obyvatelé těchto domů se tedy nedívají na hráz, ale na hladinu řeky. Plovoucí domy by mohly pomoci doplnit 40 % nedostatku země vhodné pro výstavbu na dalších 50 let.

Cena začínající kolem 260 000 euro za domek s třemi malými ložnicemi patří na trhu s nemovitostmi ve vesnici jako je Maasbommel k těm vyšším. Mnoho jich však bylo již prodáno a první obyvatelé se chystají nastěhovat. Stavitel Hans van de Beek považuje nové typy domů za stejně hezké jako domy standardní a dodává: "Jediným rozdílem je, že když stoupá voda, stoupají i domy."

Druhá informace - dům nad řekou Berounkou je jiným, tentokrát tuzemským příkladem jak se bezpečně vypořádat s povodňovou hladinou. Architekt David Damaška promyslel koncepci domu do každého detailu a umístil ho na betonovou podstavu, aby se v případě povodni bezpečně vznášel nad hladinou.

Rodinný dům nad řekou můžete najít v Černošicích, okres Praha-západ. Byl dokončen v roce 2008.

Stojí na parcele o výměře 2630 m² se zastavěnou plochou 149 m² a užitnou plochou 243 m².

Pro případ záplav je základová konstrukce domu - železobetonová monolitická izolovaná vana - s ohledem na hladinu spodní vody a geologické poměry založena na dvanácti kořenových mikropilotách, rozmístěných po obvodu eliptické podnože, izolující a chránící dům před nepříznivými vlivy počasí a případnými povodněmi.

Elipsa je natočena kolmo ke směru případné zátopové vlny na základě pozorování skutečné situace při posledních povodních. Díky svému tvaru umožňuje obtékání vodou podobně jako u lodní přídě. Její tvar dále umožňuje z hlediska dispozice podlaží větší variabilitu a optimální rozložení sil a délek konzol, respektive jejich průhybů.

Závěrem mohu jen připomenout, že přístup k povodním i zástavbě v povodňových územích, zvláště v tiché inundaci musí být uvážlivá a komplexní.



Dům nad řekou Berounkou



Základ domu u řeky Berounky

Víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe a protipovodňová ochrana na Moravě Povodně - květen 2010

Ing. Petr Forman, Tomáš Kolařík

(viz barevná příloha)

Jak je patrné i z jiných článků v tomto čísle časopisu, nepíšeme o vztahu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále D-O-L) poprvé. Po katastrofálních moravských povodních v roce 1997 jsme této problematice věnovali pochopitelně velkou pozornost, protože se ukázalo, že kdyby D-O-L existoval, byly by povodně na významných moravských řekách v podstatě zanedbatelnou epizodou, a nikoli tragickým zásahem do životních osudů tisíců rodin a stovek obcí. A nepsali jsme jen články. Vydali jsme se do obcí a regionů, besedovali s občany i komunálními a regionálními představiteli, seznamovali je s možnostmi, jak čelit povodňovým situacím i s pomocí D-O-L. Mnozí nám pozorně naslouchali a rozuměli. Řada z nich požadovala detailní prověření a případnou realizaci, ale nedočkali se.

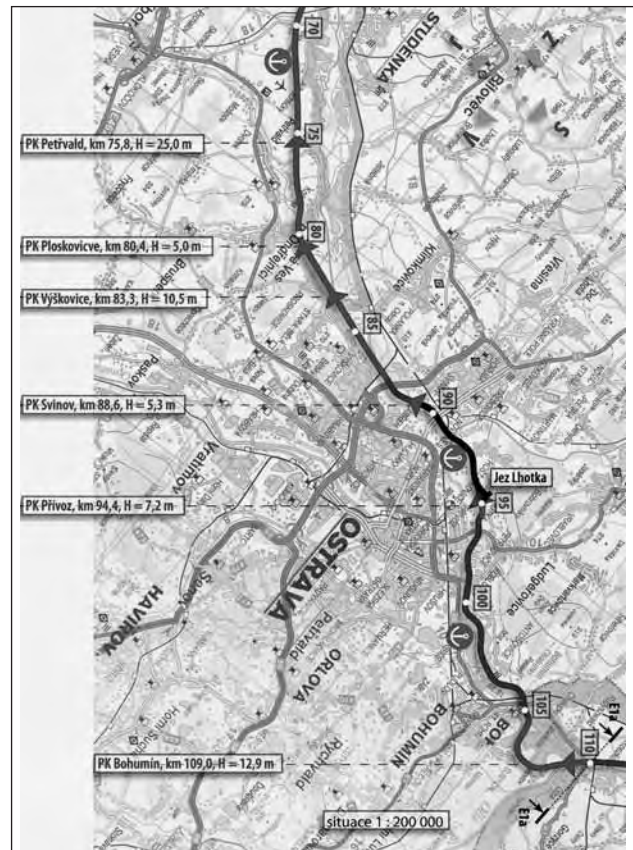
Víceméně svépomocně tak vznikly odborné studie, ale ty nebyly a dodnes zatím nejsou vnímány s patřičnou pozorností – nejčastěji proto, že buď vítězí předsudky nad objektivitou, nebo se příslušné odpovědné kruhy zaleknou obtíží při koordinaci víceúčelových opatření. Je to jistě více než škoda a chyba, protože vodohospodáři byli vždy vzděláváni a vedeni k rozpočtové odpovědnosti, totiž k tomu, aby jeden stavební počín přinášel více užiteků najednou.

Hlavní přínosy vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe ve sféře protipovodňové ochrany spočívají jednak v transformaci povodňových vln (snížení kulminačních průtoků), jednak ve zvýšení průchodnosti povodňových průtoků kritickými místy, ve kterých dochází v důsledku nedostatečné kapacity říčních koryt k nejzávažnějším povodňovým škodám.

Moravskoslezský kraj

Protipovodňová ochrana v souvislosti s D-O-L se v Moravskoslezském kraji týká již jeho první etapy (etapa 1b). Po katastrofální moravské povodni v roce 1997 se započaly práce na protipovodňové ochraně území okolo řeky Odry. Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje však oprávněně konstatovalo, že se protipovodňová opatření nepřipravují v koordinaci se splavněním Odry do Ostravy, což se týkalo zejména ochrany města Bohumína a jeho okolí, a také tehdy projektované dálnice D47 (D1). Takový přístup by totiž přinesl nejen kvalitnější protipovodňovou ochranu, ale znamenal by také účelněji vynaložené finanční prostředky. Dokonce byly zpracovány koordinační výpočty a situace, které to nepochybně prokazovaly. Bohužel, pro systémové řešení se nenašel dostatek vůle ani na straně investora, ani u vedení města Bohumína.

V současnosti je tu nová příležitost. Dne 28. dubna 2010 byl podepsán dodatek k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace oderské vodní cesty, původně uzavřenému již 12. dubna 2000. Dodatek reaktivuje činnost česko-polské pracovní skupiny, přičemž jednání zatím probíhají na úrovni náměstků ministrů dopravy a infra-



Trasa vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Moravskoslezském kraji

struktury obou zúčastněných stran. Při následných pracovních setkáních bude polské části pracovní skupiny předsedat prezident Státního vodohospodářského úřadu (KZGW). Tím se otevírá možnost alespoň k dílčímu spojení protipovodňových opatření se splavněním Odry do Ostravy na polské (polder Racibórz dolny) i české straně, kde se při posledních povodních ukázala nedostatečnost dosavadních opatření.

Ostrava

Voda zatopila v květnu 2010 městské části Ostrava - Přivoz, Mariánské hory, Slezská Ostrava a Ostrava - Koblov. Byla zastavena doprava jak na železničním koridoru mezi stanicemi Ostrava - Svinov a Ostrava - Vítkovice, tak na dálnici D1 mezi Bohumínem a Ostravou.



Řešení:

Odra protékající Ostravou již byla mnohokrát upravována pro různé vodohospodářské účely (odběr vody, protipovodňová ochrana apod.), avšak ukazuje se, že provedená opatření byla nedostatečná a budou potřeba další, nákladnější práce, na zamezení dopadů povodní v Ostravě. Realizace D-O-L by umožnila propojit několik funkcí tohoto projektu. Přispěním k ochraně města Ostravy před povodněmi by bylo především prohloubení a rozšíření koryta řeky Odry (šířka v hladině: 54 m, hloubka: 4 - 5 m) a tím zvýšení jejího průtočného profilu. Těmito opatřeními by se zvýšila protipovodňová ochrana území a byla by také zajištěna dostatečná plavební hloubka, provedené práce by tak přinesly dvojnásobný pozitivní ekonomický účinek. Jako příklad může sloužit projekt Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou (2009-2013), realizovaný Ředitelstvím vodních cest České republiky.

Bohumín

Voda se v květnu 2010 vylila po celé délce Bohumína a v oblasti Vrbických jezer a zaplavila městské a místní části města: Vrbici, Pudlov, Šunychl, Novou Ves a Kopytov. Přítoky řeky Odry hrozily zaplavením centra města, protože už neměly kam odtékat. Byla zatopena a uzavřena dálnice D1. Letošní kulminační průtok činil 952 m³/s (v červenci 1997 to bylo 2160 m³/s).



Květnová povodeň 2010 v Bohumíně-Kopytově
Zdroj: Město Bohumín

Řešení:

Část řeky Odry od jezu Přívoz po Starý Bohumín by v případě realizace D-O-L byla prohloubena a tím by se zvýšila kapacita koryta vodního toku pro průchod povodní. Dále po proudu by D-O-L obcházel meandry řeky Odry obchvatem a na Odru by se opět napojil na soutoku Odry a Olše. Tyto meandry totiž během povodní působí jako „špunt“ a jsou jednou z příčin rozlítí řeky Odry v oblasti Bohumína a polských Chalupek. Realizací D-O-L by se nadbytečná voda odvedla obchvatem do polských poldrů Buków a Racibórz dolny (v přípravě), které jsou k tomu určeny.

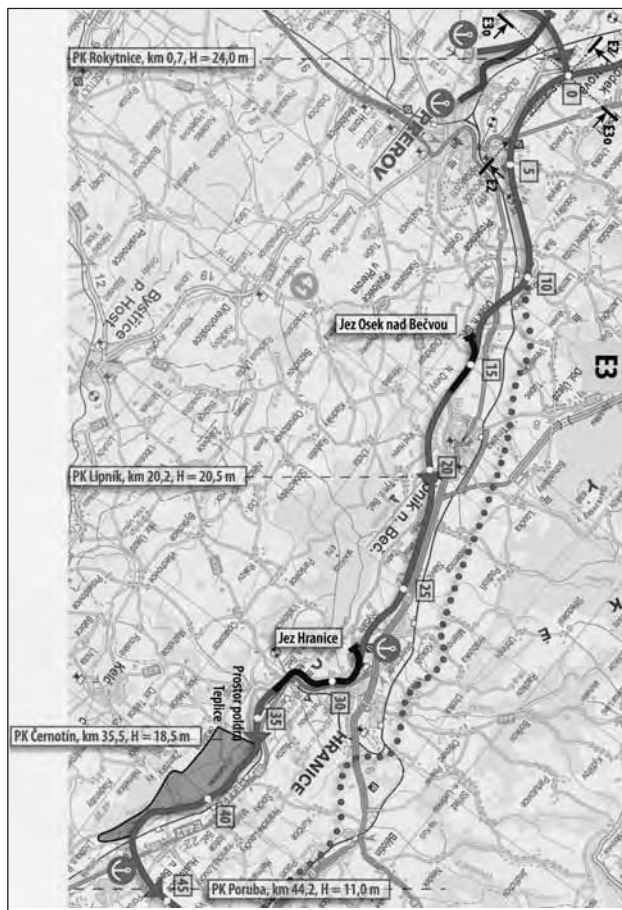
Olomoucký kraj

Od ničivých povodní v roce 1997 se připravuje polder Teplice nad Bečvou, který má zachytit a zmírnit povodňovou vlnu, případně dát obyvatelům Moravské brány čas k evakuaci a přípravě majetku pro příchod povodně. Avšak ani po 13 letech se zdejší obyvatelé realizace nedočkali.

Realizací D-O-L by nastal v protipovodňové ochraně v oblasti Moravské brány velký posun. Nabízejí se dvě varianty vedení D-O-L. Oficiální varianta vedená podél dálnice

D1 nenabízí téměř žádný pozitivní vliv na protipovodňovou ochranu v Moravské bráně - nabízí pouze funkci dopravní spojenou s možností přečerpávání vody do horních zdří.

Druhá (optimální) varianta, trasovaná údolím řeky Bečvy, a využívající krátkých úseků jejího koryta, nabízí pro protipovodňovou ochranu mimořádné příležitosti.



Trasa vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Moravské bráně

Hranice na Moravě, Teplice nad Bečvou

Voda zaplavila v květnu 2010 nábřeží v centru města a přilehlé domy. Byla zastavena doprava na trati Hustopeče nad Bečvou - Hranice na Moravě a na silnici z Hranic na Valašské Meziříčí. V Teplicích nad Bečvou voda zalila lázeňskou kolonádu.

Řešení:

Pro město Hranice na Moravě plně platí skutečnosti, uvedené v předešlém odstavci: oficiální trasa D-O-L, vedená podél dálnice D1, nemá na povodňovou situaci žádný vliv. Optimální varianta prochází od prostoru hranického jezu až po polder Teplice nad Bečvou říčním korytem Bečvy, a dále hrází připravovaného poldru Teplice nad Bečvou. Vlivem poldru Teplice a průplavního úseku Hranice – Troubky – Kojetín by Bečvou protékal jen průtok, odpovídající kapacitě koryta.

Přerov

V Přerově se v květnu 2010 voda vylila v severní části města a na obou březích zatopila rekreační oblasti (hotel, sportovní haly, tenisové kurty apod.), chatovou oblast pod nemocnicí a přerovskou městskou teplárnu (uvedena do plného provozu 21 dní po zaplavení) spolu s některými prů-

myslovými provozy. Byla zaplavena řada trafostanic, obyvatelé byli bez proudu a tepla.

V Přerově pomáhaly udržet vodu Bečvy v korytě hráze z pytlů na městském nábřeží.

Kulminační průtok letošní povodně byl v Přerově 670 m³/s, při povodni v červenci 1997 byl průtok 830 m³/s.

Řešení:

Přerov je nejvíce ohroženým městem v Moravské bráně. Většina jeho plochy leží v záplavovém území a město není možné ochránit sypanými hrázi nebo mobilními bariérami.

Realizace D-O-L by pomohla ochránit město především odvedením nadbytečné vody svým korytem okolo města (princip obchvatu).

Troubky

Tato obec byla těžce poničena již v červenci 1997; povodeň si tu vyžádala 9 obětí, muselo být strženo 335 obydlí, o střechu nad hlavou přišla polovina obyvatel. Škody se vyšplhaly na 700 milionů korun.

Velká voda obec zasáhla také nyní (květen 2010). Voda z řeky Bečvy se vylila z břehů severně nad obcí a vytvořila v polích rozsáhlé laguny, z nichž následně voda dorazila do obce. V Troubkách voda dosáhla úrovně až 1,3 metru a zaplavila 90% obce.



Zaplavené Troubky navštívil hejtman Olomouckého kraje Ing. Martin Tesařík. Autor: Jiří Kopáč

Řešení:

Kolem obce by měl vodní koridor D-O-L procházet severně v nově vybudovaném korytě. Toto koryto, s kapacitou minimálně srovnatelnou s kapacitou koryta řeky Bečvy, spolu s doprovodnými hrázi ochrání Troubky od vod postupujících údolní nivou a díky své kapacitě dokáže vodu účinně odvést a následně bude možné rozlít vodu v lužních lesích u Zářičí a dále do koryta řeky Moravy.

Kojetín

V květnu 2010 se voda vylila z břehů v Kojetíně a zaplavila městské koupaliště, sportovní areály a několik ulic.

Řešení:

Při odvedení povodňových průtoků průplavním úsekem Hranice – Troubky – Kojetín by nedošlo k zaplavení Kojetína. Naopak je možnost umělého zaplavení lužních lesů v oblasti Zářičí. Říční úsek jižně od Kojetína by byl upraven na požadované parametry shodné po celé délce vodního koridoru D-O-L (šířka v hladině: 54 m, hloubka: 4 – 5 m), a byl by tak schopen převést vyšší průtoky.

Chropyně

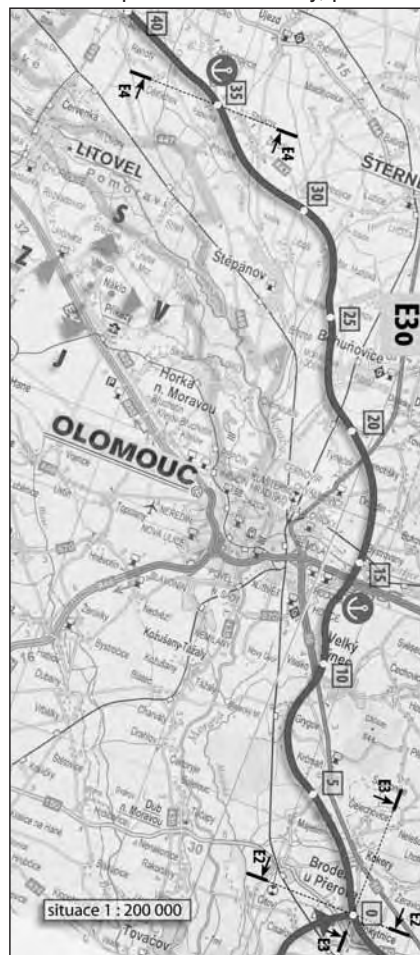
Ohrožena byla část města Plešovec ležící nad soutokem říčky Moštěnky a Malé Bečvy, která odváděla velké množství vody z oblasti Troubek a Zářičí. Byla zatopena silnice mezi Chropyní a Kojetínem.

Řešení:

Vodní koridor D-O-L by odvedl vodu z oblasti Troubek a Zářičí a tím by ani nedošlo k ohrožení oblasti města Chropyně. Zároveň by umožnil řízený rozliv vod v lužních lesích.

Olomouc

Při povodních v květnu 2010 nebyla Olomouc přímo ohrožena, protože řeka Morava se nerozvodnila. Avšak při zvýšených srážkách v Jeseníkách může dojít k opakování situace ze srpna 1997, kdy kulminace dosáhla v Olomouci 784 m³/s. Pravděpodobnost opakování této vody, pokud se vychází ze stávající hydrologické řady, je malá, ale nelze ji vyloučit, zvláště pokud by se potvrdily předpoklady klimatických změn.



Trasa víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe okolo Olomouce. Toto řešení by pomohlo ochránit Olomouc i před velkými povodněmi.

Plán jednoúčelového obtokového kanálu v centru Olomouce, který zvyšuje povodňovou kapacitu řeky Moravy. Zdroj: Povodí Moravy s.p.



Řešení:

V centru Olomouce byl vybudován obtokový kanál o délce 520 m s maximální kapacitou 180 m³/s, který tak zvýší celkovou povodňovou kapacitu v tomto úseku na 650 m³/s-1.

Pokud by se ovšem realizoval severně od města vedený obchvat v podobě vodního koridoru D-O-L, bylo by město chráněno i před mimořádnými povodněmi, jaké tu lidé zažili v roce 1997. Navíc by nebylo nutné zabírat území města obtokovým korytem v jeho intravilánu.



Vizualizace obtokového kanálu v Olomouci

Zdroj: Povodí Moravy s.p.

Zlínský kraj

Kroměříž

Voda ohrožovala v květnu 2010 příbřežní části města, ale nevyličila se z břehů. Regulované koryto řeky Moravy bylo schopné pojmout průtok přibližně 650 m³/s. Při povodních v červenci 1997 při průtoku 1034 m³/s však kapacita koryta nestačila a voda zaplavila velkou část města.

Řešení:

Ve městě Kroměříži se zvažují dvě varianty průchodu vodního koridoru D-O-L územím města. Varianta průchodu vodní cesty korytem řeky Moravy nebo varianta severovýchodního obchvatu města. Obě varianty značně zlepšují protipovodňovou ochranu města.

- Realizace vodního koridoru D-O-L korytem řeky Moravy centrem města by si vyžádalo úpravy koryta řeky, dílčí rozšíření, prohloubení, vybudování nábrežních zdí v některých místech. Tím by se zároveň zvýšila kapacita koryta řeky Moravy pro průchod povodní.

- Realizace vodního koridoru D-O-L severovýchodním obchvatem města Kroměříže by umožnilo převedení povodňové vody od kroměřížského jezu okolo města a zpět do řeky Moravy v oblasti Hájovna Zámeček u Kroměříže. Tato varianta by také umožnila umělé zaplavování lužních lesů v Přírodním parku Záhlinické rybníky.

Otrokovice

Voda z řeky Moravy v květnu 2010 nezatopila obydlené části, pouze pole a louky. Regulované (splavné) koryto řeky Moravy dokázalo pojmout téměř všechnu vodu nynější povodně.

Řešení:

V říčních úsecích mezi Kroměříží, Otrokovicemi a Spytihněv by se koryto upravovalo na parametry vodního koridoru D-O-L. Tím by se zvýšila i průtočná kapacita řeky Moravy.

Uherské Hradiště

Voda z řeky Moravy nezatopila v květnu 2010 obydlené části, pouze pole a louky. Regulované (splavné) koryto řeky Moravy dokázalo pojmout téměř všechnu vodu nynější povodně.

Řešení:

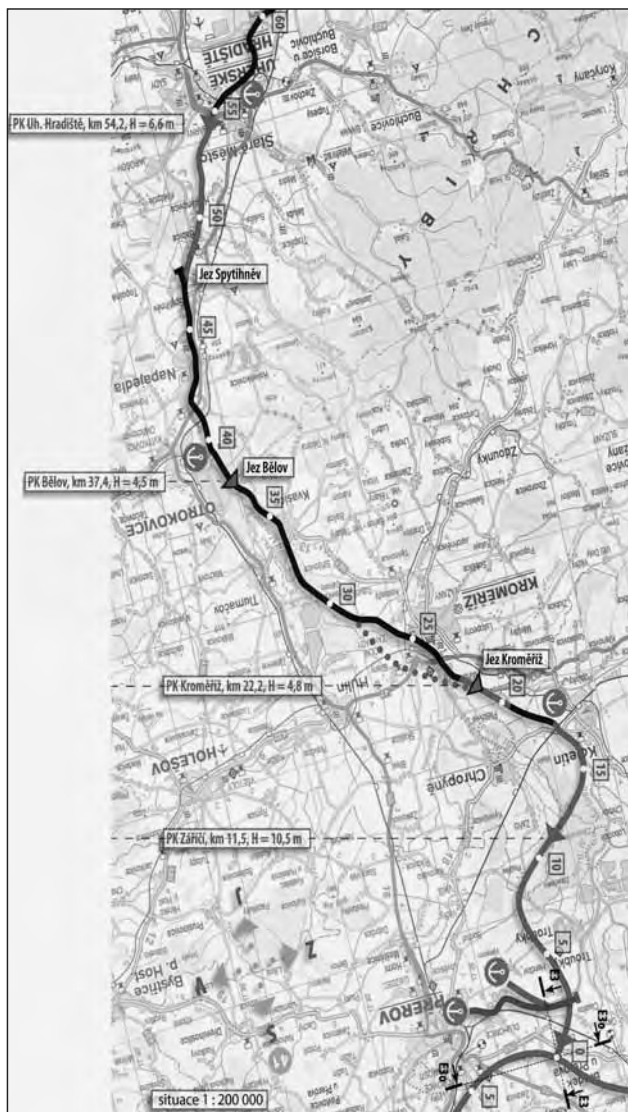
Mezi jezem Spytihněv a Starým Městem u Uherského Hradiště je vodní koridor D-O-L plánován v místě dnešního Baťova kanálu, který by se rozšířil a prohloubil. Tímto průplavním úsekem by mohla být převedena voda, kterou by nebylo schopno pojmout koryto řeky Moravy. Voda by se vlévala zpět do řeky Moravy ve Starém Měste u Uherského Hradiště.

Řeka Morava od Uherského Hradiště dále po proudu již byla dříve upravena na plavební parametry, a má tak vhodné dimenze jak pro vedení koridoru D-O-L, tak pro převedení zvýšených průtoků. Nutné prohloubení koryta řeky Moravy by jeho kapacitu ještě zvýšilo.

Jihomoravský kraj

Hodonín, Rohatec, Mikulčice, Lanžhot

Samotný Hodonín nebyl nynější povodní (2010) tolik ohrožen. Regulované koryto řeky Moravy dokázalo pojmout téměř veškerou vodu. V ohrožení byly



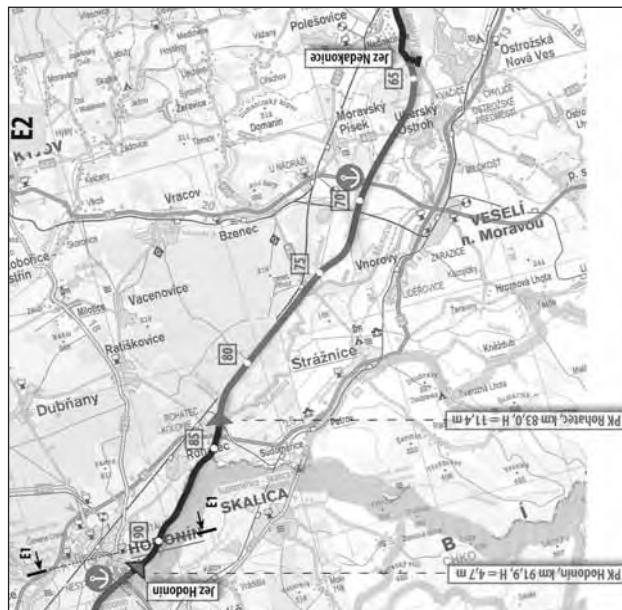
Trasa vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe ve Zlínském kraji

okolní obce Mikulčice, Lanžhot a Rohatec. V Mikulčicích s cennými archeologickými vykopávkami hrozilo protržení hráze a zaplavení této obce a v Rohatci byla zaplavena část obce a rozsáhlé oblasti polí, luk a lesů. Důsledkem i těchto „neškodných“ rozlivů je kalamita komárů.

Řešení:

Splavný úsek řeky Moravy nad hodonínským jezem již má vhodnou šířku pro vedení vodního koridoru D-O-L, bude však nutné zvýšit hloubku řeky, což zvýší kapacitu koryta řeky.

Dále po proudu byla řeka Morava v minulosti již upravena a tak má vhodné směrové parametry, úpravy by se týkaly především zvětšení hloubky koryta řeky a náhrady dnešních pevných (nefunkčních) jezů za jezy pohyblivé, které budou moci při povodních lépe regulovat průtoky v řece. To zajistí na jedné straně bezpečnější odvedení velkých vod, na straně druhé umožní umělé zaplavování lužních lesů v oblasti mezi Hodonínem a Lanžhotem.



Trasa vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Jihomoravském kraji

ZÁVĚR

Už jen tento stručný přehled ukazuje, o kolik bezpečněji by obyvatelé v okolí velkých moravských a slezských řek žili, pokud by byl realizován vodní koridor Dunaj – Odra - Labe. Je na místě se stále a opakovaně ptát, proč ideologizující zaslepenost již po roky brání i jen pouhému pečlivému posouzení protipovodňové funkce D-O-L. V době, kdy se připravovalo vládní usnesení na způsob další územní ochrany pro D-O-L jsme se pokoušeli o to, aby takovým posudkem bylo pověřeno ministerstvo zemědělství, tedy rozhodně žádný lobbistický subjekt. Zdálo by se, že navrhovaný text „...kvantifikovat přínosy D-O-L pro zabránění povodňovým situacím a snížení povodňových škod“ by neměl nikomu soudnému nijak vadit.

Dokonce by možná pracovníci, zodpovědní za „Koncepci řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodních blízkých opatření“ (usnesení vlády č. 966/2006) mohli takovou příležitost vítat. Připomeňme navíc, že výstavbu D-O-L by s největší pravděpodobností bylo možné spolufinancovat z Fondu soudržnosti EU až do výše 85%, takže bychom protipovodňovou ochranu pořídili velmi levně. Leč – iniciativa neprošla. Zřejmě by ministerstvo životního prostředí a řada sdružení, které chtějí zabránit byt jen potvrzení či vyvrácení možného pozitivního vlivu D-O-L, případnou pravdu neunesly. Pro občany na Moravě a ve Slezsku ale mají takové postoje velmi nedobré důsledky. Měli bychom si to pamatovat!



Rozliv květnové povodně na řece Moravě sahal od přístavu Skalica (v popředí) na Batově kanálu až po Rohatec

Foto ©: Eduard Timko

Právní postavení vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

V květnu roku 2010 byla na úrovni vlády České republiky ukončena dlouho diskutovaná problematika územní ochrany vodního koridoru, či průplavního spojení nebo jenom spojení Dunaj – Odra - Labe.

Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe byl na stránkách tohoto časopisu z hlediska technického a částečně i územně ochranného diskutován již mnohokrát. Ať již jako aktivní nebo pasivní účastník řady novodobých mezinárodních i vnitrostátních jednání o dané problematice rozhodl jsem se napsat tento článek, zabývající se spíše než odborně technickou stránkou, problematikou odborně právní, a to jak z hlediska mezinárodního tak i vnitrostátního.

Mezinárodní hledisko

Otázka integrace evropských vnitrozemských vodních cest byla, pomineme-li historické snahy českého krále a římského císaře Karla IV o dané propojení, projednávána po druhé světové válce na úrovni Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů (dále jen EHK/OSN). Na této úrovni vznikla myšlenka

- propojení Rýna s Dunajem, prostřednictvím vodního toku Mohanu, které bylo vybudováno a v roce 1992 uvedeno do provozu,
- propojení Dunaje s Odrou a Labem, které bylo naposledy posouzeno v ekonomické studii, vypracované pobřežními státy Polskem, Rakouskem, Slovenskem a Českou republikou, přijaté Výborem pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN v únoru roku 1994,
- propojení Visly s Dněprem, prostřednictvím vodních toků Bug a Pripjat, na jehož ekonomické studii však práce s ohledem na neochotu spolupráce bývalého Sovětského Svazu nebyly ani započaty.

Studie propojení Dunaj – Odra - Labe vypracovaná v roce 1993 již zohlednila jak nové hospodářské uspořádání Evropy, tak i v té době již v západních evropských zemích velmi intenzivně uplatňovanou problematiku životního prostředí.

Na úrovni **EHK/OSN** bylo spojení Dunaj – Odra - Labe zahrnuto jako chybějící článek i do evropských vodních cest mezinárodního významu – známá evropská dohoda AGN, která vstoupila v platnost v roce 1999 a zainteresovanými státy (Rakousko, Polsko, Slovensko a Česká republika) je toto spojení vedeno i v novelizované tzv. Modré knize EHK/OSN z roku 2006.

Na úrovni **Evropské unie** je v jednom z posledních materiálů – Návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj trans-evropské dopravní sítě ze dne 27. července 2009 v části 4 (Sít vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů) spojení Dunaj-Odra-Labe zahrnuto k horizontu roku 2020 ve schématech Evropy, Polska, České republiky, Slovenské republiky, Německa a Rakouska.

Na úrovni Mezinárodního plavebního sdružení **PIANC**, které je nejprestižnějším světovým sdružením se 135letou tradicí je spojení Dunaj – Odra - Labe neustále v popředí jeho zájmu. Na světovém kongresu PIANC v květnu 2010 v Liverpoolu byl český vládní delegát opětovně dotazován na přípravu a budování plavebního spojení Dunaj – Odra - Labe. Tomuto spojení je v odborné světové plavební veřej-

nosti věnována příslušná pozornost s poukázáním na v současnosti budované rentabilní spojení Seine - nord ve Francii. Propojení Dunaj – Odra -Labe je v Evropě sledováno mj. i s ohledem na spojení průmyslové západní Evropy s obchodním centrem na Dálném východě prostřednictvím levné a ekologické vodní dopravy.

Z tohoto krátkého výčtu zaměřeného pouze na časově nejbližší období vyplývá zájem zahraničních odborných kruhů o propojení Dunaj – Odra - Labe a tím i otevření vnitrozemské vodní cesty na Dálný východ.



Německý říční-námořní tanker pro přepravu zkapalněného zemního plynu (délka: 106 m, šířka: 11,4 m, ponor: 2,8 m, nosnost: 1794 tun). Využití takových lodí na vodním koridoru DOL může pomoci zvýšit diverzifikaci zdrojů paliv pro země střední a východní Evropy. Místem překlady z námořních lodí na říční by mohl v budoucnu být přístav Štětín, kde se připravuje námořní LNG terminál.

Vnitrostátní hledisko.

Zatímco na mezinárodní úrovni je propojení středoevropského a jihoevropského systému vnitrozemských vodních cest věnována neustálá pozornost, v České republice se bojuje alespoň o územní ochranu tohoto spojení prostřednictvím vodních toků Labe, Odry a Dunaje. V současnosti propagovaný pojem Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe (dále jen DOL) pouze zvýrazňuje víceúčelovost této vodní cesty, jako infrastruktury vodní dopravy oproti jednoúčelové železnici a silnici. Vodní cesta neplní pouze funkci dopravní cesty pro vodní dopravu, ale má i základní vodohospodářské i ekologické přínosy (užitky) spočívající zejména v ochraně území před povodněmi, přivedení vody do vodohospodářsky pasivních oblastí, využití energetického potenciálu vodního proudu pro výrobu elektrické energie z obnovitelných zdrojů, zvýšení energetické bezpečnosti, prokysličení vodního toku apod.

Územní ochrana DOL byla v minulosti zajištěna formou rezervy v příslušných územních plánech velkých územních celků schvalovaných usnesením vlády. Zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánu a stavebním řádu (stavební zákon) ze dne 14. března 2006 (dále jen zákon) s účinností od 1. 1. 2007 byla stanovena nová pravidla v oblasti územního plánování, kdy schválené územní plány velkých územních celků jsou postupně nahrazovány novým typem územní plánovací dokumentace v rozsahu kraje.

V hlavě III zákona jsou stanoveny nástroje územního plánování. Z hlediska současné problematiky DOL je nejdůležitější v dílu 2 hlavy III zákona stanovená Politika územního rozvoje (dále jen PÚR) a v oddílu 1 dílu 3 hlavy III zákona

stanoveny Zásady územního rozvoje (dále jen ZÚR).

PÚR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních i mezinárodních souvislostech. S ohledem na možnosti území koordinuje tvorbu a aktualizaci zásad územního rozvoje, PÚR požizuje ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen MMR) a schvaluje vláda.

ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání kraje. Návrh ZÚR požizuje krajský úřad, posuzuje MMR a vydává zastupitelstvo kraje.

V souladu se zákonem vypracovalo MMR v roce 2006 dokumentaci PÚR, která byla předložena vládě České republiky a usnesením č. 561/2006 o Politice územního rozvoje České republiky ze dne 17. května 2006 schválena. V žádné své části se však PÚR o DOL nezmínila a rozpory s ministerstvem životního prostředí (dále jen MŽP), které k této skutečnosti vedly, vyústily k bodu II.3 uvedeného usnesení. V něm bylo příslušným ministrům uloženo prověřit reálnost a účelnost územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe.

Prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe, bylo na základě výběrového řízení zadáno Atelieru T-plan, s.r.o. prestižní organizaci pro územní plánování a urbanismus, regionální rozvoj a životní prostředí. Tato studie jednoznačně mj. doporučila připravit a vydat urychleně nové usnesení vlády k zajištění územní ochrany DOL v PÚR ČR 2008 a v územně plánovací dokumentaci v souladu s podmínkami nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb., s ohledem na neustálý negativní postoj MŽP iniciovat ve prospěch vyjasnění další územní ochrany DOL jednání se všemi zainteresovanými státy. Stručný obsah studie i se závěry byl uveřejněn pod názvem Územní studie Dunaj-Odra-Labe v časopisu Vodní cesty a plavba č.4/2007.

V pracovním znění návrhu Politiky územního rozvoje České republiky 2008 z června 2008 byl v článku (125) VD3, na základě výše uvedené studie, zařazen DOL. K tomuto zařazení mělo MŽP opětně zásadní negativní připomínku. V materiálu pro jednání vlády o Politice územního rozvoje České republiky 2008 z června 2009 byl sice předmětný článek (125) zařazen, ale u něj uvedeno „Článek vypuštěn“. Politiku územního rozvoje České republiky 2008 projednala vláda dne 20. července 2009 a přijala k ní usnesení č.929. V bodě 5 usnesení opět uložila příslušným ministrům prověřit účelnost DOL na mezinárodní úrovni. Jednotlivá usnesení vlády k problematice DOL byla popsána v časopise Vodní cesty a plavba č.4/2009 a proto se s nimi blíže nezabývám. Pro daný článek není jejich obsah až tak důležitý.

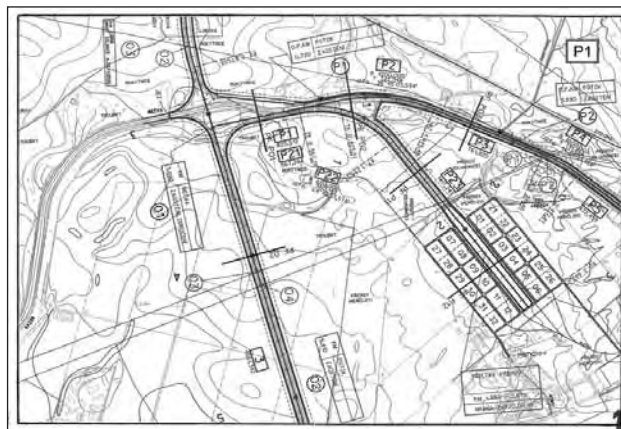
Na schůzi vlády České republiky konané dne 19. dubna 2010 předložil ministr pro místní rozvoj pod čj.353/10 Návrh způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Materiál byl předložen **s rozpor**em ministra životního prostředí. V krátkém usnesení obsahujícím jak schvalovací, tak i ukládací bod byla odvolávka na část III předkládaného materiálu. V této poměrně obsáhlé třístránkové části byl mj. zdůvodněn postup MMR, který vedl toto ministerstvo k předložení územní ochrany DOL formou územní rezervy.

Na základě údajné dohody mezi MMR a MŽP byl materiál z projednávání vlády stáhnut. Následně byl předmětný materiál o územní ochraně DOL předložen na schůzi vlády České republiky pod bodem 4, konané dne 10. května 2010, aby nakonec nebyl v tento den projednán a byl opětně předložen **bez rozporu** na schůzi vlády pod bodem 7, konané dne 24. května 2010. Vláda materiál projednala a přijala k

němu usnesení č.368 ze dne 24. května 2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe. V daném usnesení vláda

- I. schválila návrh způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu, obsažený v části III materiálu čj.353/10 a
- uložila členům vlády a vedoucím ústředních správních úřadů postupovat při územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe v souladu s bodem I tohoto usnesení.

Oproti materiálu předloženému v dubnu 2010 byla podstatně zkrácena část III, která již neobsahuje zdůvodnění proč je použit pojem územní rezervy, ale pouze tento pojem podrobně rozvádí v souladu se zákonem. V závěru je uvedeno: „Na základě vyhodnocení doposud uplatňované územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, je **nezbytné zachovávat a zajišťovat** vymezení **územních rezerv** tohoto koridoru v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu na základě splnění úkolu IV/4 usnesení vlády ze dne 20. 7. 2009 č.929.“ K této citaci uvádím, že se jedná o již dříve v tomto článku zmiňovaném úkolu iniciovat ve prospěch vyjasnění další územní ochrany DOL jednání se všemi zainteresovanými státy.



Ukázka digitálně zpracované trasy vodního koridoru DOL. Na obrázku přístav Přerov a křížení koridoru s řekou Bečvou.

Závěr

Zákon je ve svém § 36 jednoznačný neboť mj. stanoví, že v ZÚR mohou být vymezeny plochy a koridory, s cílem možnosti jejich budoucího využití, tzv. územní rezerva. V našem případě se jedná o koridor DOL jednoznačně **vymezený digitálně zpracovanou trasou** z roku 2003. Dále je v tomto paragrafu uvedeno, že jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Z tohoto jednoznačně dále vyplývá, že do doby již výše zmíněného prověření DOL se zainteresovanými státy a následného rozhodnutí vlády, **nesmí** být trasa DOL zatížena jinými stavbami.

K možnému sporu o takto uvedený závěr k usnesení vlády č.368/2010, včetně části III materiálu vlády č.353/10 pouze uvádím, že výklad základních právních předpisů v našem státě přísluší pouze soudu.

V konečném závěru bych rád uvedl víru, že nejen v tomto případě, ale i při řešení obdobných záležitostí, týkajících se infrastruktury vodní dopravy, se otevírá možnost konstruktivní spolupráce plavební vodocestných odborníků s odborníky životního prostředí na úrovni vzájemného respektování odborných stanovisek obou stran.

Mezinárodní projednávání vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe

Mgr. Katarína Koleničková - ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

Z hlediska dlouhodobého výhledu rozvoje vodních cest na území České republiky je významným záměrem Ministerstva dopravy ČR ve spolupráci s dalšími rezorty zajištění podmínek pro budoucí realizaci víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.

V souvislosti s projednáváním zásadního územně plánovacího dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 byla ze strany ministerstva životního prostředí vyvolána široká diskuse o účelnosti zachování této územní ochrany, vlekoucí se od r. 2008 do doby schválení usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008, ze kterého vyplývá pro ministerstvo pro místní rozvoj zachovávat, zajišťovat a uplatňovat ve spolupráci s ministry dopravy a životního prostředí stávající územní ochranu koridoru Dunaj – Odra - Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu a předložit vládě do 31.12. 2009 návrh způsobu další ochrany. V této otázce došlo k následujícímu posunu. Usnesením vlády ze dne 24. května 2010 č. 368 byla schválena územní ochrana formou územní rezervy (obdoba územního opatření o stavební uzávěře). Tato forma územní ochrany bude platit do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu.

V rámci výše uvedeného usnesení vlády bylo Ministerstvu dopravy ČR uloženo prověřit potřebnost předmětného průplavního spojení na mezinárodní úrovni projednáním se sousedními státy, Evropskou komisí a signatáři Dohody AGN s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a informovat vládu ČR o výsledku projednání do konce roku 2010.

V souladu s tímto usnesením vlády Ministerstvo dopravy ČR uskutečnilo několik mezinárodních jednání s Ministerstvem infrastruktury Polské republiky. Na posledním z nich, které se konalo ve dnech 27. - 28. dubna 2010, polská strana mimo jiné informovala o stavu prací na infrastruktuře oderské vodní cesty v rámci programu Odra 2006, jehož cílem je mj. zvýšení třídy vodní cesty na dílčích úsecích Odry. Harmonogram dalších prací a aktualizace programu Odra 2006 bude dále s českou stranou projednáván v rámci společné pracovní skupiny D-O-L.

V závěru zasedání byl slavnostně podepsán náměstkem ministra dopravy ČR, JUDr. Mgr. Pavlem Škvárou, MBA, polskou náměstkyní ministra infrastruktury, paní Annou Wypych Namiontko a prezidentem KZGW (Státního vodohospodářského úřadu) Leszekem Karwowskim.



Slavnostní podpis dodatku k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty náměstkem ministra dopravy ČR, JUDr. Mgr. Pavlem Škvárou, MBA, polskou náměstkyní ministra infrastruktury, paní Annou Wypych Namiontko a prezidentem KZGW (Státního vodohospodářského úřadu) Leszekem Karwowskim.



Ukázka říčního informačního systému v praxi a plavba z Děčína do Mělníka, na obr. zleva Mgr. Katarína Koleničková - ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy ČR, JUDr. Mgr. Pavel Škvára, MBA - náměstek ministra dopravy ČR, paní Anna Wypych Namiontko - polská náměstkyně ministra infrastruktury, překladatelka a Rafał Jurkowlaniec - vládní zmocněnec pro Program Odra-2006 a vojvoda Dolního Slazska

Wypych Namiontko, a prezidentem KZGW (Státního vodohospodářského úřadu) Leszekem Karwowskim, dodatek k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty ze dne 12. dubna 2000. Tímto dodatkem je mimo jiné reaktivována činnost dosavadní česko-polské pracovní skupiny OKO (Odra Kožle – Ostrava), která je přejmenována na pracovní skupinu DOL (Dunaj – Odra – Labe). Česká strana již připravuje zasedání stálé pracovní skupiny.

Další jednání se uskutečnilo se Spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a rozvoje měst Spolkové republiky Německo dne 24. března 2010 v Berlíně. Česká strana navrhla německé delegaci možnost podání společné žádosti Evropské komisi o příslušný finanční příspěvek za účelem zpracování analytické studie k posouzení dopravních, ekonomických, vodohospodářských přínosů a ekologických vlivů. Německá strana, vedená vrchním ředitelem sekce vodních cest panem Klingenem, uvedla, že vzhledem k tomu, že se jí případná výstavba zmíněného průplavního spojení územně přímo nedotýká a současně není zřejmý význam tohoto spojení pro realizaci přeprav po vnitrozemských vodních cestách v relacích do a ze SRN, nemá v současné chvíli zájem podílet se na zadání a zpracování takové studie. Zároveň však bylo přislíbeno dodat v případě potřeby příslušná statistická a technická data, jakož i možnost využití kapacit vědeckých vodohospodářských institutů v SRN.

Dne 25. května 2010 proběhlo jednání se Spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologií Rakouska, a to po urgencích ze strany Ministerstva zahraničních věcí ČR, resp. Velvyslanectví ČR ve Vídni. Jednání za českou stranu vedl náměstek ministra dopravy JUDr. Mgr. Pavel Škvára, MBA a vedoucí rakouské delegace byla paní Claudia Cernohuby, zástupkyně kabinetu spolkové ministryně dopravy Rakouska. Rakouská strana sdělila, že problematika případné výstavby multifunkčního průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe je pro Rakousko velmi citlivým téma-

tem. Území, v němž by mohla výstavba probíhat, je zařazeno do systému chráněných oblastí NATURA 2000, současně se jedná o chráněnou krajinnou oblast ve smyslu národní rakouské legislativy.

Dále bylo rakouskou delegací poznamenáno, že dosud není dokončen výběr definitivní varianty pro případnou výstavbu spojení Dunaj – Odra – Labe na území Rakouska, proto zde není v současné době zajištěno hájení trasy pro toto spojení. Rovněž je třeba brát v potaz, že vzhledem k omezeným finančním prostředkům, které jsou pro výstavbu a modernizaci infrastruktury vnitrozemské plavby v Rakousku k dispozici, je jednoznačnou prioritou další zkvalitňování vodní cesty Dunaj a průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe není součástí plánu dopravních cest do roku 2013. Rakouská strana nicméně v případě potřeby poskytne podklady pro zpracování studie popsané českou stranou, která se týká problematiky průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, ačkoli se svým přímým zapojením do realizace této studie ze zmíněných důvodů nepočítá.

Po dohodě s ministerstvem zahraničních věcí byl 21. dubna 2010 odeslán generálnímu řediteli Generálního ředitelství pro dopravu a mobilitu (DG MOVE) Evropské komise panu Ruetemu dopis s informací o projednávání záměru Dunaj – Odra – Labe s dotčenými státy a záměru zpracování společné analytické studie k posouzení dopravních, ekonomických, vodohospodářských přínosů a ekologických vlivů. Současně byl pan Ruete požádán o sdělení podmínek pro možné získání finančního příspěvku Evropské komise na zadání uvedené studie nebo o sdělení možnosti zadání této studie samotnou Evropskou komisí. Spolu s dopisem byl zaslán i návrh některých konkrétních otázek, odsouhlasených s Polskem, Slovenskem, které by měla studie řešit.

MEMORANDUM

o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava ze dne 12. 4. 2000

Předpokládá se, že řeka Odra po celé své délce může tvořit důležitý tranzitní koridor a významný prvek pro dopravu v evropské síti vnitrozemských vodních cest. Se zřetelem na současné a budoucí využití vodních zásob této řeky, shodně se zásadou rovnovážného rozvoje a ochrany prostředí, plánování a zavádění programů ochrany před povodněmi, jak i rovněž současný stav Odry jako vodní cesty, existuje vůle obhospodaření jejího bohatství racionálním způsobem a koordinace činnosti na jejím horním úseku způsobem, který zohledňuje budoucí mnohoznačné funkce této řeky.

I. Konstatuje se následující:

- zájem na rekonstrukci Oderské vodní cesty, spolu s jejím prodloužením do Ostravy, byl několikrát deklarován jak polskými, tak i Českými regionálními a odbornými kruhy;
- zájem byl společně podkreslen při příležitosti řady jednání na různých úrovních; jako významná událost poslední doby se zejména počítá Mezinárodní konference „Odra 99“, která proběhla ve dnech 27 - 28.5 1999 v Ostravě;
- na této konferenci problém splavnění Odry významně a jednoznačně podpořil Miloš Zeman, předseda vlády České republiky,
- **pozitivní a aktivní stanovisko ve věci splavnění Odry zaujali premiéři obu států, Jerzy Buzek a Miloš Zeman při příležitosti setkání dne 10.9.1999, kteří současně konstatovali nedostatek vzájemné koordinace tohoto projektu;**
- **kladně se o splavnění Odry vyjádřili i prezidenti obou států, Aleksander Kwaśniewski a Václav Havel na setkání v únoru v r. 1998 ve Varšavě;**
- z hlediska technického řešení a časové spojitosti se nový pohled na projekt projevil po povodních v roce 1997. Nutné protipovodňové práce na Odře je třeba v mnoha případech zkoordinovat s pracemi směřujícími ke splavnění, díky tomu bude možno výhodněji využít finanční prostředky;
- v Polské republice byl vypracován „Program pro Odru 2006“, je to komplexně pojatý dokument, jehož prioritou je ochrana před povodněmi, přičemž zahrnuje rovněž rekonstrukci Odry jako vodní cesty; shodně s tímto programem byl postaven poldr Buków na Odře, níže ústí řeky Olzy, ke kterému se připojí nádrž u Racibórza s rozhodujícím významem; oba projekty jsou úzce svázány s Oderskou vodní cestou;
- **Česká republika má usnesení vlády č. 635/1996, které zavazuje ministra dopravy a spojů k jednání s Polskou republikou o přípravě splavnění Odry do Ostravy. Kromě toho vznikají projekty s protipovodňovým charakterem zatím oddělené od nových projektů, týkajících se novodobého pojetí Oderské vodní cesty.** Tyto práce koordinuje ministerstvo místního rozvoje za spolupráce s ministerstvem zemědělství, životního prostředí a místními orgány;
- důležitým impulsem je vznik tzv. „Štětínské iniciativy“ v srpnu 1997; tato iniciativa může být skutečným základem ke koordinaci činnosti České republiky, Polské republiky a Spolkové republiky Německa; současně realizace této iniciativy vytváří možnost její spolufinancování ze zdrojů Evropské unie;

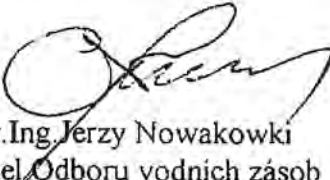
II. Níže podepsaní se dohodli:

že v rámci cíle dalšího postupu při přípravě rekonstrukce a prodloužení Oderské vodní cesty je nutno vypracovat novou zkoordinovanou vzájemnou koncepci vodní cesty Kožle - Ostrava, při věcném a časovém respektování potřeb protipovodňové ochrany v obou státech. Tato koncepce musí být zohledněna ve všech následných projektech a pracích týkajících se uvedeného úseku Odry a její oblasti, a také v rámci spolupráce při hraničních vodách.

III. Pro podporu a koordinaci těchto záměrů bylo dohodnuto, že:

- a) do konce března r. 2000 bude povolána desetičlenná stálá společná česko-polská pracovní skupina, do které budou z každého státu jmenováni zástupci příslušného resortu, zástupce příslušné investorské organizace, koordinátor Štětínské iniciativy, zástupce projektanta jako garant věcného obsahu a zástupce zainteresovaného ministerstva nebo regionu.
- b) vedoucím české části pracovní skupiny bude Ing. Magdalena Konvičková, ředitelka Odboru plavby a vodních cest na Ministerstvu dopravy a spojů ČR;
- c) vedoucím polské části pracovní skupiny bude Mgr. Ing. Piotr Rutkiewicz, náměstek ředitele Odboru vodních zásob na Ministerstvu životního prostředí PR;
- d) konečné složení svých členů, včetně přesných údajů si signatáři tohoto memoranda vymění do 15. dubna 2000;
- e) vedoucí obou částí pracovních skupin jsou oprávněni pozvat na jednání skupiny jiné experty během postupu prací;
- f) stálou pracovní skupinu v roce 2000 povede vedoucí české části a v dalších letech budou skupinu vést vedoucí polské a české části, střídavě po dobu jednoho roku;
- g) stálá pracovní skupina se musí setkávat dvakrát v roce;**
- h) první jednání stálé pracovní skupiny svolá vedoucí české části do 15. května 2000;
- i) hlavním úkolem stálé pracovní skupiny bude důkladné společné zformulování modernizace Oderské vodní cesty v obou státech z hlediska efektivní vodní dopravy a její koordinace s protipovodňovými pracemi a jinými přípravnými pracemi na Odře a její oblasti, s cílem získání vyššího efektu tohoto projektu a přiblížení v čase jeho realizaci. Skupina bude formulovat témata nutných prací, o čemž bude informovat oba signatáře tohoto memoranda;**
- j) stálá pracovní skupina bude jednou za rok informovat o výsledcích prací signatáře tohoto memoranda, kteří mohou tyto informace předávat jiným zainteresovaným resortům a organizacím obou států;
- k) náklady na činnost stálé pracovní skupiny nese samostatně každý stát, pokud se nezískají prostředky z jiných zdrojů;
- l) činnost stálé pracovní skupiny bude ukončena po splnění jejího poslání nebo po písemné dohodě obou signatářů.**


Doc. Ing. Karel Sellner, CSc
náměstek ministra
Ministerstvo dopravy a spojů
České republiky


Mgr. Ing. Jerzy Nowakowski
ředitel Odboru vodních zásob
Ministerstvo životního prostředí
Polské republiky

Varšava - Praha, dne 12.04.2000

Dodatek k Memorandu o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava

S ohledem na skutečnost, že

- vodní cesty představují strategické a nezastupitelné dopravní spojení mezi evropskými státy včetně napojení na námořní přístavy,
- vodní koridory mají pozitivní dopravní, energetické, vodohospodářské, ekologické a protipovodňové funkce,
- vláda České republiky svým usnesením ze dne 20. července 2009 č. 929 rozhodla o zachování, zajišťování a uplatňování stávající územní ochrany koridoru evropského průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu a nezbytnosti prověřit na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení a zajistit projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli dotčených států a s Evropskou komisí,
- polská strana usiluje o naplňování programu Odra 2006 zahrnující zlepšení plavebních podmínek na oderské vodní cestě včetně potenciálního propojení Odra - Dunaj, se níže podepsaní dohodli, že úkol stálé společné česko-polské pracovní skupiny, založené Memorandem o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty, **bude rozšířen o společné projednávání otázek evropského průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe.**

Obě strany konstatují, že s ohledem na potenciální pozitivní funkce evropského průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe je nezbytné pokračovat v územní ochraně koridoru tohoto průplavního spojení.

Obě strany se shodují, že do budoucna mohou být signatáři memoranda týkajícího se evropského průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe i další státy dotčené problematikou tohoto průplavního spojení.

Obě strany si do 1 měsíce od podpisu tohoto Dodatku vymění jména nových vedoucích české části a polské části pracovní skupiny a jména ostatních členů obou částí pracovní skupiny, jmenovaných podle potřeb obou stran.

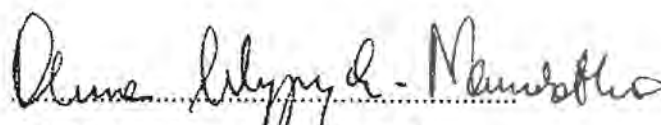
Nejbližší jednání stálé pracovní skupiny svolá vedoucí české části pracovní skupiny nejpozději do 31. července 2010.

Tento dokument nemá žádný zavazující účinek upravovaný mezinárodním právem.

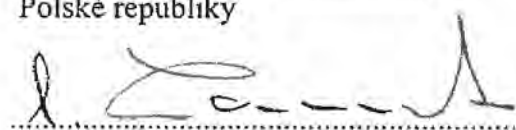


.....
Náměstek ministra dopravy
České republiky

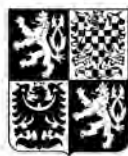
V Praze dne 28. dubna 2010



.....
Náměstkyně ministra infrastruktury
Polské republiky



.....
Prezident KZGW
Polské republiky



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 24. května 2010 č. 368

k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení
Dunaj - Odra - Labe

Vláda

I. **schvaluje** návrh způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu, obsažený v části III materiálu č.j. 353/10;

II. **ukládá** členům vlády a vedoucím ústředních správních úřadů postupovat při územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe v souladu s bodem I tohoto usnesení.

Provedou:

členové vlády,
vedoucí ostatních ústředních
správních úřadů

Na vědomí:

hejtmani krajů Ústeckého, Středočeského,
Pardubického, Královéhradeckého,
Olomouckého, Moravskoslezského,
Jihomoravského a Zlínského

Předseda vlády

Ing. Jan Fischer, CSc., v. r.

Vláda ČR schválila pokračování územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe

Tisková zpráva, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Vláda ČR schválila 24.května 2010 návrh Ministerstva pro místní rozvoj, který se týká způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Území bude nadále chráněno formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích, a to do doby dalšího rozhodnutí Vlády ČR v této věci.

Vymezení plochy územní rezervy zajišťuje ochranu území pro prověření možností jeho budoucího využití. Toto opatření neumožňuje povolit záměr, který má být prověřován. **Plocha územní rezervy nemění stávající stav území, ale naopak ho chrání před změnami zásadního charakteru (§ 36 odst. 1 stavebního zákona). Ochrana dosavadního stavu území nemůže vyvolat negativní vliv na životní prostředí ani na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

Prověření možností využití plochy územní rezervy pro umístění určitého záměru může následně vést k návrhu na změnu územní rezervy na zastavitelnou plochu (§ 2 odst. 1 písm. j stavebního zákona) nebo jiné realizovatelné využití území, ale může také vést k vypuštění územní rezervy z územně plánovací dokumentace. To se děje při aktualizaci nebo změně územně plánovací dokumentace.

Vláda ČR dnes vzhledem k uvedené charakteristice územní rezervy a na základě doposud uplatňované územní ochrany koridoru průplavního spojení D-O-L rozhodla, že je nezbytné zachovávat a zajišťovat vymezení územních rezerv v územně plánovacích dokumentacích – a to až do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu.



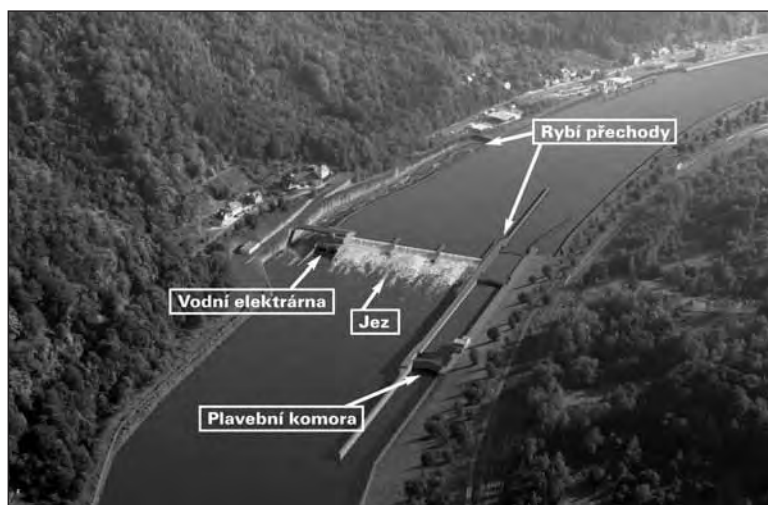
Výzva pro renesanci vnitrozemské plavby ve středo- a východoevropském hospodářském prostoru

Rozšířením Evropské Unie na východ byla zejména v České republice a Polsku oživena diskuse o výstavbě sítě vnitrozemských vodních cest pro ekonomické využití. V regionu Labe/Odra se vede diskuse o budoucnosti podmínek pro vnitrozemskou plavbu na Labi, na Odře a o projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jakož i o nutném připojení na existující (západo-)evropskou síť vodních cest. Mnoho zájmových svazů v České republice, v Polsku a Německu participuje v tomto procesu.

Unie komor Labe/Odra chce pozitivně ovlivnit proces vytváření veřejného mínění pro podporu rozvoje vnitrozemské plavby. Z toho důvodu je organizována akce ODRA-ODER2010.

Unie komor Labe/Odra, která je svazkem 32 Průmyslových a obchodních komor spolupracujících v přeshraničním prostoru v České republice, v Polsku a Německu, společně s podepisujícími reprezentanty evropských hospodářských, vědeckých a společenských organizací, sdružení a správ, vyzývá vlády středoevropských států a Evropskou Unii ke koordinaci činností ve vodní dopravě a vodní turistice jakož i v hospodářském využívání řek, čehož cílem je zlepšení podmínek a úrovně osobní a nákladní dopravy vnitrozemskými vodními cestami a o vyrovnání propastných rozdílů v dopravní infrastruktuře a tím hospodářské úrovni středoevropského regionu.

1. Vyzýváme Evropskou Unii a členské státy ke zpracování strategie vnitrozemské plavby v tomto prostoru pro období financování v letech 2014 - 2020 a zabezpečení finančních prostředků na splnění jejich cílů. S přihlédnutím k zájmu obyvatel a hospodářství těchto zemí, jakož i vedení samospráv všech úrovní v EU a v příslušných členských státech zasíláme tuto výzvu vládám České republiky, Polska, Německa, Slovenska a Maďarska.
2. Vyzýváme k pokračování a zahájení nových významných hydrotechnických investic, které vytvoří možnost plného využití řek regionu, zejména Odry a Labe pro účely dopravní, hospodářské, turistické, rekreační, protipovodňové včetně revitalizace části toků.



*Připravovaný
plavební stupeň
Děčín je klíčový
pro rozvoj vodní
dopravy na Labi*

3. Vyzýváme státy Českou republiku, Polsko, Německo, Slovensko, Rakousko a Maďarsko k dohodě o mezinárodní spolupráci a Evropskou Unii o podporu při výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho přijetí mezi prioritní projekty transevropských dopravních sítí a využití finanční podpory EU i finančních nástrojů regionální i mezinárodní spolupráce států k jeho realizaci.
4. Vyzýváme ke zintenzívnění česko-polsko-německé spolupráce ve společném úsilí o připojení oderské vodní cesty do mezinárodní vodní dopravy.
5. Vyzýváme k ratifikaci Dohody AGN všemi státy střední Evropy a zapsání Odry (E-30), propojení Odra-Visla (E-70), jakož i propojení Visla-Brest (E-40) do sítě TEN-T.
6. Vyzýváme k vytvoření společného plánu rozvoje plavební turistiky a výstavby plavební infrastruktury (přístavišť, marín apod.) na řekách středoevropského regionu, a to mj. na Labi, Vltavě, Moravě, Odře, Vartě, Visle a Váhu.
7. Vyzýváme ke společnému vytvoření podmínek pro rozvoj Makroregionu Labe a Odry jako středobodu spojujícího mj. Českou republiku, Německo a Polsko a současně spojovacího článku rozšířené EU ve směru východním a jižním.

Tento prostor má šanci stát se novým evropským hospodářským i turistickým regionem, a tak může sehrát důležitou roli v dalším rozvoji EU, za podmínky komplexního a integrovaného přístupu k vnitrozemské plavbě, sportu a rekreaci na řekách, a pro udržitelný rozvoj kulturní krajiny.

Odstraňme dvou rychlostní Evropu v oblasti vnitrozemské plavby!

Lista podpůrců pod APPEL ODRZANSKIM
Pole, 23. 01. 2010

č.č.	JMÉNO / NAZEV	TEL / MAIL
1	DR. J. V.
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15

APPELL - VÝZVA ŽEŽÍN 03. 05. 2010

Jméno, Vzorové příjmení, jméno nadpisu, jiné označení, číslo	Instituce, instituce, instituce	Účastnická podpisačka
...
...
...

Jméno, Vzorové příjmení, jméno nadpisu, jiné označení, číslo	Instituce, instituce, instituce	Účastnická podpisačka
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Jméno, Vzorové příjmení, jméno nadpisu, jiné označení, číslo	Instituce, instituce, instituce	Účastnická podpisačka
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Hospodářské využívání Odry a Gliwického průplavu

- příležitost ke zvýšení inovací v podnikání v regionu

Tomáš Kolařík, P&S a.s.

Lepšímu využití oderské vodní cesty a výstavbě vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe byla věnována mezinárodní konference pořádaná Národní hospodářskou komorou, pobočkou NOT Opole a Opolským centrem hospodářského rozvoje, která se konala dne 23. dubna 2010 v Opoli.

Maršálek Opolského vojvodství Józef Sebesta, který měl nad konferencí čestnou záštitu spolu s předsedou Evropského parlamentu Jerzy Buzkem, zdůraznil, že umístění Opolského vojvodství na řece Odře je velkou příležitostí k využití potenciálu této řeky jako přirozené dopravní cesty v systému evropských dopravních koridorů. Za předpokladu, že bude řeka splavná po celé své délce. Nezávisle na dopravní hodnotě řeky Odry má také velký ekonomický, turistický a rekreační potenciál.

To potvrdil i opolský vojvoda Ryszard Wilczyński, který podporuje rozvoj Odry jako symbolu regionu a důležitý prostředek pro udržitelný rozvoj.

Předseda Evropského parlamentu Jerzy Buzek se konference nezúčastnil z důvodu tragédie polského vládního letouku u Smolenska, ale zaslal otevřený dopis, ve kterém píše:

„Zvýšení rozsahu využívání Odry a Gliwického průplavu je velkou šancí, která může plnit roli stimulátoru hospodářského růstu nejen regionálních podniků, ale i velké části Evropy.

Již v roce 1999, v čase mé práce v čele polské vlády, jsem společně s premiérem České republiky konstatoval nedostatečnou vzájemnou spolupráci v otázce využívání řeky Odry jako významné součásti evropské sítě vodních cest.

Jsem přesvědčen, že je vhodná doba k pokračování v současné práci na Odře i v budoucím využívání vodních zásob této řeky, vzhledem k její strategické poloze v Evropě, pro hospodářský rozvoj regionů.“



Předseda Evropského parlamentu Jerzy Buzek je dlouhodobým podporovatelem rozvoje vodní dopravy na Odře. Na obr. při plavbě po Odře v Ratiboři spolu se starostou Kędzierzyn-Koźle J. Gismanem, starostou Ratibořského okresu A. Hejdkem a primátorem Ratiboře M. Lenkem.

Autor: Stanislaw Staniszewski

Primátor města Opole a bývalý vojvoda Opolského vojvodství Ryszard Zembaczyński vidí ve vodní dopravě na Odře možnost rozvoje pro své město a region. Řekl, že vnitrozemskou plavbu celý život vnímá jako důležitý dopravní prvek. Především řekl: „Odru jsme zdědili po Němcích a chováme se k ní jen jako správce, ale nerozvíjíme ji“.

Náměstek primátora Ostravy Vojtěch Mynář vyjádřil pod-



Primátor města Opole a bývalý vojvoda Opolského vojvodství Ryszard Zembaczyński vidí ve vodní dopravě na Odře možnost rozvoje pro své město a region.

Autor: Tomáš Kolařík

poru vedení města Ostravy na dalším budování Oderské vodní cesty a vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe a předal hlavními aktéry konferenci knihu Křižovatka tří moří - Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe, která tyto projekty podrobně popisuje. Zdůraznil také nezastupitelný vliv vodních cest na další dlouhodobý rozvoj Ostravska a jeho přínosy pro ochranu před povodněmi, zlepšení vodohospodářských poměrů přílehlé krajiny, ochranu životního prostředí, ekologickou dopravu, zvýšení energetické a dopravní bezpečnosti státu diverzifikací přísunu strategických surovin a v neposlední řadě i využití obnovitelných energetických zdrojů.

Dieter Przewdzing, starosta obce Zdieszowice a Gerard Kurzaj představili dřevěný kůl, nástroj používaný 83letým Józefem Kudlem, převozníkem na Odře, k přetahování přívozu po laně. Ten má být předán předsedovi Evropského parlamentu Jerzy Buzkovi s věnováním, aby stejně jako pan Kudla převáží lidi a majetek, přitáhl pan Buzek všechny Evropany k zamyšlení se nad vodní dopravou.

Využití Odry, jako cesty pro vodní dopravu se stává velkou výzvou v souvislosti s plánovaným rozšířením opolské uhelné elektrárny. Jak informoval prof. Jan Kulczyk z opolské Technické univerzity, v roce 2007 opolská elektrárna spotřebovala 3,5 milionu tun uhlí. Po rozšíření vzroste spotřeba uhlí přibližně na 4 - 4,5 milion tun. Stávající železniční infrastruktura není přizpůsobena na zvýšení jejího zásobování. Zatím jsou - podle výpočtů profesora Kulczyka - náklady na vodní dopravu 1:3 v porovnání se železniční dopravou a 1:13,9 v porovnání se silniční dopravou, nemluvě o dopadech na životní prostředí.



Dieter Przewdzing, starosta obce Zdzeszowice, předává dřevěný kůl opolskému vojvodovi Ryszardu Wilczyńskému.

Autor: Sven Erichson

„Proč bychom se neměli rovnat zemím, kde si vodní doprava bere významné procento spotřebního zboží?“ ptal se Andrew Podgorski, ředitel sdružení Teraz Odra (Nyní Odra). „Že nemáme velké řeky jako je Rýn a Dunaj? Nemusíme stavět obří lodě, stačí, když postavíme vhodné lodě pro naše řeky a naše potřeby. Voda může nést širokou škálu zboží. Dokazují to Nizozemci, provozující říční plavidla pro přepravu mouky, cukru, mléka a jedlých olejů. Říční loděnice ještě máme, a to je velmi dobře, ale lodě se staví hlavně pro Nizozemce a Němce.“

Stanislaw Staniszewski, který nadšeně podporuje prodloužení oderské vodní cesty směrem k Dunaji, zdůraznil argumenty hovořící pro výstavbu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Tato myšlenka není nová, neboť první zmínka o něm pochází z roku 1653. V roce 1970 byl otevřen Kędzierzyński průplav, který měl být součástí průplavu Odra-Dunaj. Zemní práce začaly v roce 1939, ale byly přerušeny druhou světovou válkou. Nakonec byla uvedena do provozu v roce 1970 vodní cesta o délce 5,6 km, která začíná v Gliwickém průplavu a končí v chemické továrně.

Stanislaw Staniszewski je přesvědčen, že je nejdůležitější, aby byla vybudována část, která by spojila polské Koźle s Ostravou (délka 55 km). „Na hranicích v České republice, v oblasti obce Gorzyczki (na křižovatce významných trans-evropských dopravních tras) bude vytvořeno mezinárodní logistické centrum. Bude podobné existujícímu logistickému centru v Norimberku. To má rozlohu 337 ha podél průplavu Rýn - Mohan - Dunaj, v blízkosti dálnice A73 a železnice, kde 260 mezinárodních společností vytvořilo 10 tisíc pracovních míst. Takže si myslím, že vize tohoto projektu, který počítá s vytvořením mnoha pracovních míst a ekonomickým rozvojem aglomerací je jedinečnou příležitostí.“

Pan Staniszewski také připomenul, že již v roce 1992 zástupci Dunajské komise souhlasili na konferenci ve městě Koźle s čerpáním dunajské vody vodním koridorem Dunaj – Odra - Labe ve výši 10m³/vteřinu.

Význam vodního koridoru pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy ve střední a východní Evropě potvrdil i Jaroslav Kubec, dlouholetý zastávce projektu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, který poukázal na problémy nepropojených vodních cest - především Odry a Labe. Ty jsou jako „slepé uličky“ v současné době méně atraktivní pro přepravu zboží a proto na nich klesají přepravy. Modernizací realizací propojení těchto vodních cest s Dunajem bude

moci být plně využít jejich potenciál a posílen hospodářský rozvoj regionů ležících v jejich blízkosti.

O stavu vodní dopravy a jejích výhledech v České republice hovořil Jiří Aster. Hlavní myšlenkou jeho prezentace bylo poukázat na velké rozdíly v rozsahu sítě vodních cest v západní, střední a východní Evropě. Zatímco západní země stihli vybudovat své vodní cesty před stanovením přísných ekologických zákonů, jiné země takové štěstí neměly a dnes jim tyto zákony stěžují nebo dokonce brání v dostavbě potřebné infrastruktury. Cílem takto postižených zemí by měl být větší tlak na vedení Evropské unie k dosažení zmírnění těchto restrikcí a umožnění další výstavby vodních cest jako součástí udržitelného rozvoje.

O rozvoj vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe usiluje



Jiří Aster hovořil o současném stavu a výhledech vodní dopravy v České republice.

Autor: Tomáš Kolařík

Unie komor Labe/Odra a hospodářské komory Polska, České republiky a Německa. Připravily proto společnou výzvu reprezentující zástupce evropských obchodních organizací, vědeckých sdružení a jiných institucí, které se obrací na orgány zemí střední Evropy a Evropskou unii, aby zahájily regionální a mezinárodní spolupráci pro výstavbu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe a také společný plán pro rozvoj a výstavbu plavební infrastruktury a vodní turistiky na řekách střední Evropy - na Labi, Vltavě, Moravě, Odře, Vartě, Visle a Váhu.

Konference byla doprovázena výstavou fotografií zachycující život na řece Odře a na Gliwickém průplavu.



Tlačná sestava složená z tlačného remorkéru BIZON a motorové lodi o nosnosti 800 tun v plavební komoře Opole.

Zdroj: Plavební úřad Kędzierzyn-Koźle

Ministr zemědělství zahájil plavební sezónu



Tisková zpráva - Ing. Jana Kučerová - tisková mluvčí, Povodí Moravy, s. p.

Slavnostní odemykání plavební sezóny 2010 na Baťově kanále v přístavišti Petrov proběhlo 1. května 2010 za účasti Ing. Jakuba Šebesty, ministra zemědělství České republiky. Ministr Šebesta mimo jiné sdělil, že z rozpočtu ministerstva zemědělství ČR uvolní částku 15 mil. Kč na další rozvoj této významné vodní cesty.

Desítky lidí si nenechalo ujít příležitost shlédnout letošní odemykání plavební sezóny v Petrově, která byla oficiálně „odemknuta“ klíčem v rukou ministra zemědělství České republiky Ing. Jakuba Šebesty. Ministr tak zahájil další sezónu na turistické vodní cestě vedoucí napříč Zlínským a Jihomoravským krajem, jejíž oblíbenost rok od roku stoupá.

„Baťův kanál je unikátní památka, která nemá jen ekonomický význam, ale dává příležitost k poznání místní lidové kultury, architektury a přírodních krás. Je třeba také vyzdvihnout jeho mezinárodní a mezikrajový význam. V posledních letech k nám stále více přivádí hosty ze sousedního Slovenska. Svou polohou mezi Zlínským a Jihomoravským krajem dává příležitost k užší spolupráci těchto dvou moravských krajů“, uvedl mimo jiné ministr Šebesta.

Obec Petrov připravila pro návštěvníky bohatý doprovodný program. Po úspěšné bitvě obránců z Petrova

proti pirátům ze Sudoměřic a Strážnice zazněla hudební produkce skupiny Mecháči, vystoupení Tomáše Šulaje a místních mažoretok. Starosta Petrova Ing. Ladislav Krůtil prohlásil: „Obec Petrov si velmi cení všeho, co do rozvoje Baťova kanálu investuje jihomoravský kraj a stát. Samozřejmě i my rádi přispějeme svým dílem k rozvoji turistiky v regionu. Je to i filosofií obce Petrov, která se snaží rozvíjet vinařskou tradici, folklór a turistiku na Baťově kanále. Na rozvoji Baťova kanálu pracujeme i nadále a společně s Ředitelstvím vodních cest České republiky připravujeme projekt na vybudování rekreačního přístavu pro 25 lodí s úplným servisem“.

První plavbou letošní sezóny pak byla cesta z Petrova do Sudoměřic. Na výletní lodi se uskutečnilo jednání ministra Šebesty se zástupci Povodí Moravy, s. p., Státní plavební správy, obecně prospěšné společnosti Baťův kanál, Svazku obcí pro Baťův kanál, starostů místních měst a obcí.



Ministr zemědělství Ing. Jakub Šebesta odemkl plavební sezónu 2010 v Petrově

„Státní plavební správa si velmi váží každého pozvání na Baťův kanál. Z našeho pohledu je toto jediná vodní cesta, která vzkvétá, oproti ostatním v České republice, kde především obchodní plavba skomírá. A to i přesto, že se jedná o neekologičtější modus dopravy. Rekreační plavba vůbec je celosvětový fenomén, který zažívá neobyčejný vzrůst a je potěšitelné, že obce podél Baťova kanálu tento trend s úspěchem následují“, uvedl mimo jiné ředitel kanceláře úřadu Státní plavební správy Praha Ing. Jaroslav Bimka.

Starostka města Hodonín a zároveň předsedkyně Svazku obcí pro Baťův kanál Ing. arch. Milana Grauová vyslovila díky především pili samotných obcí a jednotlivým provozovatelům. „Chtěla bych poděkovat Povodí Moravy, s. p. a Státní plavební správě, kteří jsou vstřícní k problémům, které je potřeba řešit“. Uvedla, že v letošním roce se podařilo vybudovat sociální zařízení v Petrově a v podstatě ve všech přístavech se v rámci stejného projektu vybudovala také dětská hřiště. „Intenzivně pracujeme i na dalším rozvoji. Velkým problémem, který ale blokuje rozvoj Baťova kanálu je připravovaná komora v Rohatci, kterou díky nedořešeným majetkovým vztahům není možno realizovat. A toto nás všechny velmi mrzí“, posteskla si starostka.

Velkou radost vzbudil na závěr dnešního slavnostního dne pan ministr Šebesta, který v Sudoměřicích návštěvníkům Baťova kanálu sdělil, že z rozpočtu ministerstva zemědělství ČR uvolní částku 15 mil. Kč na další rozvoj vodní cesty.

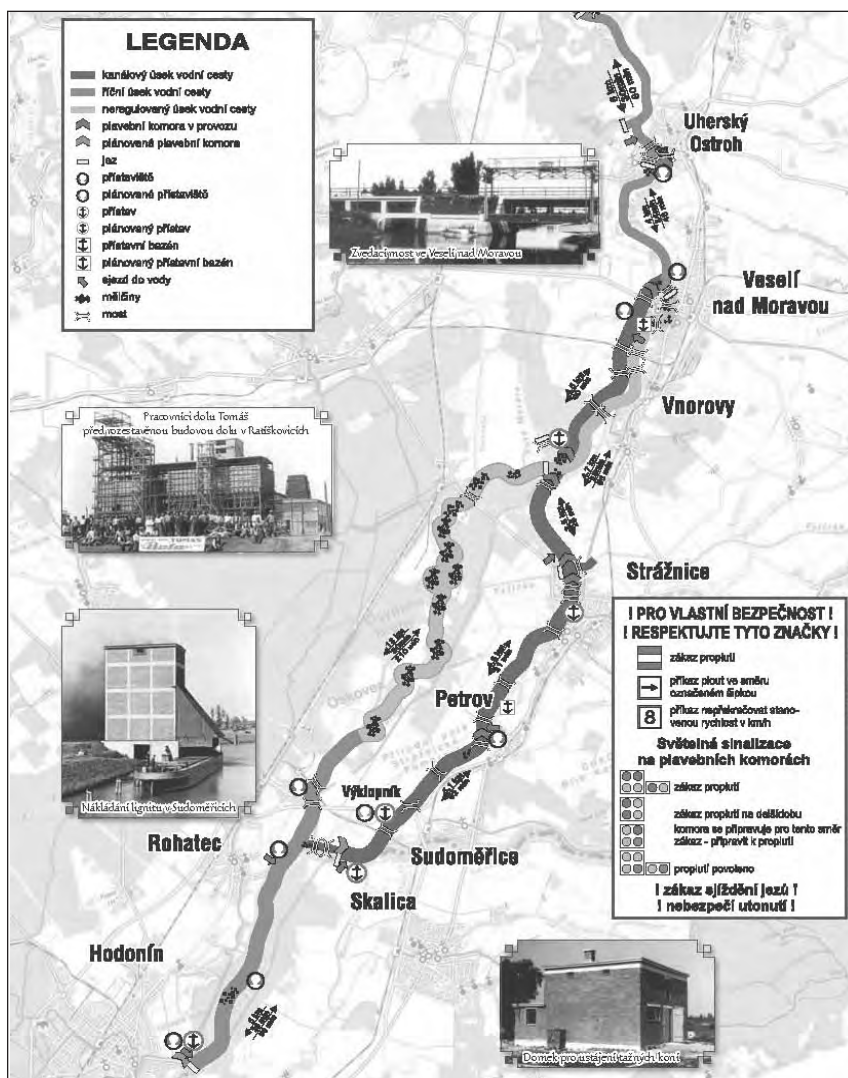
Sezóna roku 2009 byla významná z hlediska budování infrastruktury - v oblasti rozvoje byla vybudována nová přístaviště, byla realizována přístupová komunikace k přístavišti Rohatec – kolonie s chodníkem a parkovištěm, byla provedena oprava „shybek“ na Baťově kanálu, kterými podchází Kudlovický potok a potok Trávníček. K zajištění provozuschopnosti přispěla i oprava pravobřežní hráze v prostoru nad Starým Městem o délce 125 m, v rámci oprav technologie došlo k rekonstrukci plavební komory Spytihněv. Proběhlo čištění nánosů ze dna v úseku od plavební komory Strážnice II. po obřatiště lodí u skanzenu ve Strážnici, vyčištění prostoru obřatiště ve Strážnici u skanzenu a čištění nánosů mezi plavebními komorami Veselí nad Moravou a Vnorovy I. Podařilo se zrealizovat dalších 12 km asfaltové cyklostezky vedoucích po březích řeky Moravy a Baťova kanálu. Spolu s úseky realizovanými v předchozích letech vznikla téměř ucele-

ná cyklostezka vedoucí z Kroměříže až do Uherského Ostrohu.

Rozvoj Baťova kanálu významně marketingově i finančně podpořil Jihomoravský a Zlínský kraj. Celkové přijaté dotace Povodí Moravy, s. p. na opravy a údržbu byly ve výši 7 150 tis. Kč, vlastní finanční zdroje státního podniku na provoz a údržbu Baťova kanálu činily 7 589 tis. Kč.



Plavba ministra Ing. Jakuba Šebesty a hostů po Baťově kanále



Mapa jižní části Baťova kanálu

Zdroj: Baťův kanál o.p.s.

Ekologové bojují proti výstavbě zdymadla u Přelouče, zatím úspěšně

Jaroslav Skalický - Český rozhlas

Splavnění Labe do Pardubic stále zůstává jen na papíře. Zbývá jen "maličkost" - vybudování zdymadla u Přelouče. Investor, Ředitelství vodních cest České republiky, mohlo se stavbou začít už před třemi roky, kdy mělo všechna potřebná razítka. Žaloby ekologických sdružení tomu ale zabránily.

Rozhodovaly soudy a Nejvyšší správní soud se nakonec přiklonil k argumentům investora. Tomu teď k zahájení stavby chybí jen výjimky ministerstva životního prostředí na chráněné druhy. I ty už ale kdysi mělo. A i když je znovu získána, vyhráno mít nebude.

Splavnění Labe by přitom české ekonomice prospělo – doprava zboží by se zlevnila a lodě by převzaly část přepravy z přepravy přetížených silnic. Tvrdí to šéf Ředitelství vodních cest Miroslav Šefara.

„Z Ostravska do přístavu v Mělníku se vozí výrobky těžkého strojírenství. Nadrozměrné, těžké kusy, které pochopitelně jedou kvůli profilu po silnici, nikoli po železnici. A také zemědělské a chemické produkty,“ přiblížil.

Náměstek hejtmana Pardubického kraje pro dopravu a investice Jan Tichý vidí ve splavnění Labe do Pardubic a vybudování logistického přepravního centra mimo jiné možnost nových pracovních míst.

„Z trasy, která je dlouhá 256 kilometrů chybí do splavnění 24 kilometrů. A teď máme velkou šanci využít evropské peníze. Celá Evropa se věnuje vodním cestám a toto jsou finanční prostředky právě na budování vodní cest. Čili, pokud tuto šanci nevyužijeme, prostředky zůstanou v Evropské unii,“ dodal.

Ekologové proti kanálu

Nedaleko Přelouče – v místě, kterému se říká Labské hrčáky - má Labe bystřinný charakter, který je na středním toku řeky výjimečný a vzácný a proto ho nelze zničit. Dopravní lodě ale kvůli němu neproplují až do Pardubic. Proto vznikl projekt tříkilometrového kanálu s plavební komorou, který toto místo Hrčáky obchází. Protnul by však Slavíkovy ostrovy. A to se nelíbí nejen ekologům, ale také místním lidem.

„Lidi tady jezdí na kole, chodí sem na procházky rodiny, jsou tady rybáři. Je to kus přírody v blízkosti Přelouče. Ten plavební kanál není vyloženě proti životnímu prostředí, ale naruší to tady ten přírodní ráz,“ uvedl místní cyklista.

V přírodní oáze také žijí zvláštní živočichové – zvláště motýli modrásci, kteří jsou jádrem sporu mezi ekology a investorem. Ten už se, jak říká Šefara, postaral o to, že se populace motýlů rozšířila.

„Újma, která v tom místě vznikne, je plně kompenzovaná a navíc se ekologická hodnota toho území v době zhruba 25 let zvýší až o 40 procent,“ uvedl.

Biotope nelze nahradit

Předseda ekologického občanského sdružení Děti země Miroslav Patrik ale audit někdejšího ministra životního prostředí a uznávaného ekologa Ivana Dejmalu zpochybňuje.

„On počítá plochy bez těch zvláště chráněných živočichů. A jelikož se stavba nachází z velké části na orné půdě, tak kompenzační opatření budou dokonale převyšovat všechny škody. Metodologie ale zapomíná, že biotopy nelze nějakým způsobem nahradit,“ řekl Radiožurnálu.

Děti země proto chtějí výstavbu vodního kanálu a plavební komory u Přelouče dál blokovat.



Vizualizace plavebního stupně Přelouč na Labi

Zdroj: ŘVC ČR

Splavnění další části Labe schvalují tři čtvrtiny obyvatel Pardubicka

Tomáš Pancíř - Český rozhlas

Průzkum, který pro Český rozhlas připravila agentura SC&C, se dotazoval také na názor na splavnění Labe mezi Pardubicemi a Chvaleticemi. Skoro tři čtvrtiny obyvatel Pardubického kraje jsou pro.

Projekt za více než dvě miliardy by prodloužil splavněnou část Labe o 24 kilometrů. Proti jsou ale ekologičtí aktivisté. Namítají, že by se ohrozil život chráněných živočichů, především modrásků.

Debaty pokračují už mnoho let, obyvatelé Pardubického kraje ale mají jasno - proti stavbě kanálu a splavnění úseku Chvaletice - Pardubice je pouze 24 procent z nich. A to v podstatě bez ohledu na stranické preference. Pro splavnění jsou dokonce i voliči zelených.

„Strana zelených nevykazuje žádné významné rozdíly od těch ostatních stran. To znamená i zde dochází k tomu, že více než 70 procent lidí by se splavně-

ním Labe souhlasilo. Pokud jde o ostatní strany, tak všechny mají více než 70 procent pro variantu splavnění,“ řekla vedoucí výzkumu C&C Jana Hamanová.

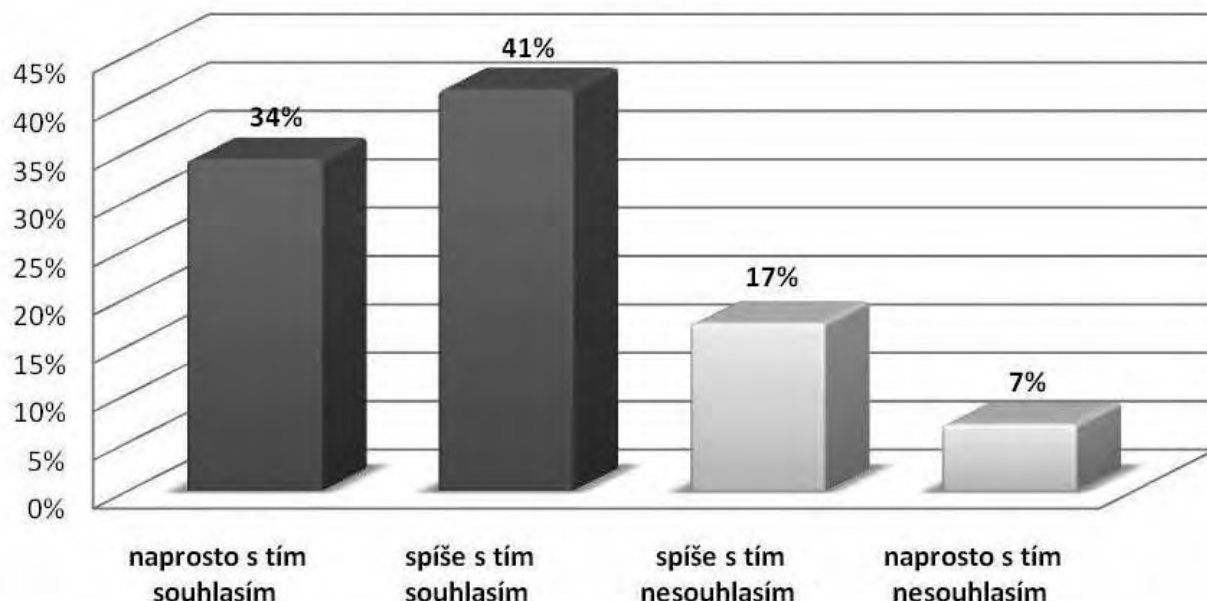
Zajímavé je, že pro splavnění Labe jsou spíše muži. Roli hraje i to, jak daleko lidé od příslušného úseku Labe bydlí.

„Ukázalo se také, že lidé z okresu Pardubice - okresu, kterého se tato problematika nejvíce dotýká, jsou významně častěji pro splavnění,“ uvedla Hamanová.

Naopak proti jsou podle ní občané okresu Svitavy. „Který je v podstatě na druhém konci Pardubického kraje a ta záležitost se ho příliš mnoho netýká,“ dodala.

Průzkum pro Český rozhlas prováděla agentura SC&C 26. a 27. dubna formou rozhovoru na reprezentativním vzorku 693 obyvatel Pardubického kraje.

Jaký je Váš názor na splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic?



Jaký je Váš názor na splavnění Labe z Chvaletic do Pardubic? (Autor: SC&C)

Rakousko ratifikovalo Dohodu AGN

Ing. Reinhard Vorderwinkler, vedoucí odboru Plavebních, technických a námořních záležitostí rakouského Spolkového ministerstva pro dopravu, inovace a technologie.

Rakousko je jedním ze států, které podepsaly evropskou Dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), ze dne 19. ledna 1996. Ratifikace Dohody AGN Rakouskem prošla všemi nezbytnými právními procedurami v průběhu června a července 2010.

Rakouská část Dunaje

- je součástí mezinárodní Dunajské vodní cesty v rámci „Dunajské úmluvy“;
- je součástí panevropského dopravního koridoru VII;
- je součástí sítě TEN-T;
- je součástí evropské vodní cesty E 80 dle AGN;
- splňuje technické a provozní požadavky Dohody AGN;
- má veřejné přístavy ve Vídni, Kremsu, Ennsu a Linci, které jsou v AGN uvedeny jako vnitrozemské přístavy mezinárodního významu (P 80-33 až 80-37 P).

Proto je rakouská ratifikace Dohody AGN v evropském rámci oficiálním signálem, že Rakousko bere vážně svou odpovědnost za rakouskou část Dunaje nejen jako členský stát Bělehradské úmluvy (Dunajské úmluvy), ale také v širším evropském rámci. Ratifikace je také formálním závazkem dodržovat mezinárodně uznávaná pravidla pro údržbu vodních cest a tím nabízí spolehlivou dopravní infrastrukturu pro vnitrozemskou plavbu.

Přistoupení Rakouska k Dohodě AGN je v souladu s právními podmínkami v oblasti ochrany životního prostředí, jako je rámcová směrnice o vodě, Natura 2000, Ramsarská úmluva a státní právní předpisy týkající se ochrany přírody a národního parku po proudu od Vídně. I přes obavy ekologických nevládních organizací není důvod očekávat zřízení jakýchkoli dalších elektráren, ani v národním parku, ani ve Wachau.

Rakouský „Integrovaný říční inženýrský projekt pro Dunaj po proudu od Vídně“, jehož cílem je zlepšení jak podmínek plavební dráhy pro vnitrozemskou plavbu, jakož i ekologického stavu této části Dunaje je v souladu s požadavky AGN. Očekává se vytvoření skutečné „win-win“ (vítězství-vítězství) situace pro národní park, jakož i pro vnitrozemskou vodní dopravu.

Pokud jde o projekt vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, rakouské Spolkové ministerstvo pro dopravu, inovace a technologie uvedlo v průběhu setkání s českým náměstkem ministra dopravy v květnu 2010, že Rakousko nebude hrát aktivní roli v budoucím plánování činností vzhledem k tomu, že projekt není obsažen v rakouském národním akčním plánu pro dunajskou plavbu (NAP), ani v rakouském dopravním generelu.



Ústí řeky Moravy do Dunaje pod hradem Devín. Ratifikací Dohody AGN se Rakousko zavázalo dodržovat mezinárodně uznávaná pravidla pro údržbu vodních cest. To je především údržba Dunaje, ale také 6 km řeky Moravy od ústí do Dunaje po Marchegg, která je oficiálně považována za vodní cestu.

Nová vláda oživí labské jezy, shodují se rejdaři i ekologové

ČTK ze dne 20. 7. 2010

Stavba jezů na Labi zřejmě s nástupem nové vlády nabývá na aktuálnosti, shodují se obě strany sporu o splavnost největší české řeky. Ochránci přírody a občanskí aktivisté varují před ekologickými škodami i ekonomickou nesmyslností mnohamiliardového projektu. Zástupci rejdařů zase doufají v to, že budou moci získat ztracené zakázky. Zástupci ekologických organizací z české i německé strany hranice proto dnes zorganizovali plavbu po řece, která měla veřejnosti ukázat, jaké škody podle nich jezy napáchají.

“Je pravda, že ten tlak na dostavbu teď asi poroste. Nesouvisí to jen se současnou vládou, problém je i v tom, že klíčová část řeky nebyla překvapivě zařazena do programu Natura 2000. To samozřejmě možnou stavbu usnadňuje,” řekla Jana Vítnerová z organizace Arnika, která proti stavbě jezů dlouhodobě bojuje. Proti jezům protestují snad ještě intenzivněji německé organizace i někteří čeští odborníci.

Poslední známý projekt z roku 2004 předpokládá stavbu jednoho jezu v Prostředním Žlebu u Děčína a výhledově i druhého v ústecké čtvrti Krásné Březno. Každý by mohl stát kolem dvou miliard korun a měl by napomoci lepší splavnosti řeky. Z ní se totiž za poslední dvě dekády prakticky vytratila nákladní doprava, což rejdaři přičítají právě čím dál rozkolísanějšímu stavu vody v řece. Nyní se přes hranice vozí kolem 500 000 tun zboží ročně, ještě před deseti lety to přitom byl dvojnásobek.

“Ano, šanci na stavbu jezů opravdu cítíme. Dokonce bych řekl, že od roku 1990 je vůbec největší,” řekl ředitel vodní sekce Svazu dopravy ČR Jiří Aster. Jezy by podle

něj výrazně ulehčily podnikání a umožnily rozvoj lodní dopravy, která v Česku stále zaměstnává kolem 1500 lidí. Velká část z nich ale už na Labi závislá není, většina ze stovky českých říčních lodí totiž jezdí raději v zahraničí.

Dopravci nejvíce sázejí na obsazení ministerstva životního prostředí, které připadlo ODS, spokojeni jsou i s novým ministrem dopravy Vitem Bárťou (VV). *“Moje očekávání od nové vlády bylo dost velké, jen mě trochu překvapili pánové Schwarzenberg a Drábek, kteří mají k celé věci trochu zdrženlivý názor. Ale ještě se to bude jistě řešit dál,”* řekl Aster.

Občanskí aktivisté ale vidí situaci docela jinak. Vadí jim, že jezy nenávratně změní charakter Labe, které podle nich přestane být tekoucí řekou a změní se prakticky v soustavu hlubokých a stojatých nádrží. Zlikvidovány by byly unikátní biotopy, které by nahradily kilometry betonových zdí a mamutí jezy. K tomu ale zpochybňují i smysl jezů a říční dopravy jako takové.

“S Labem to začalo ne před 20 lety, ale už v roce 1939 po připojení Sudet. V Ústí nad Labem byla tehdy konference o splavnění Labe. A i když se od té doby nic nestalo, vozilo se zboží pořád. Tehdy asi to bylo 20 milionů tun, dnes půl milionu. Ten důvod není v tom, že by se nedalo jezdit, ale že stejně nemají zakázky,” řekl na palubě lodí bývalý vedoucí CHKO Labské pískovce Walter Hentschel. Těžkotónážní říční doprava je podle něj už technologicky překonaná, neekologická a snadno by ji nahradila železnice. Stávající objem přepravy by vydal na jeden až dva vlaky denně, tvrdí.

V Bohumíně chtějí, aby kanál Dunaj-Odra-Labe vedl mimo území města

Lucie Balcarová - Regiony24 ze dne 20. 7. 2010

Bohumín by v budoucnosti mohl získat po železniční a dálniční dopravě i vodní cestu. Plánovaná trasa vodního kanálu Dunaj-Odra-Labe, o kterém se začalo vážně uvažovat už v roce 1873, by totiž měla vést i přes území Bohumína.

Město sice není proti vzniku vodního kanálu, ale nesouhlasí s jeho navrhovanou trasou. Ta počítá, že povede nejen přes zastavěné území Bohumína, ale především přes chráněnou přírodní památku Hraniční meandry Odry a také chráněnou soustavu Natura 2000.

“Nejsme proti výstavbě vodního kanálu, vždyť vodní doprava je neekologičtější způsob dopravy, ale nesouhlasíme s navrhovanou trasou přes zastavěnou část Bohumína a chráněné meandry a Naturu 2000. Plánovaná trasa zasáhne do posledního zbytku volné krajiny v našem městě, které je už teď extrémně průmyslově a dopravně zatížené. Nabízí se ale možnost vést kanál od Starého Bohumína přes Polsko, kde jsou pro něj mnohem ideálnější podmínky. Jsou tam pole a louky, nestojí tam domy a není tam celoevropsky chráněné území. Žádáme proto vládu České republiky, aby přehodnotila tuto původní trasu a posoudila možnost vedení kanálu přes Polsko,” řekl starosta Bohumína Petr Vícha.

Vedení trasy přes polské území je zmíněno i v Územní studii reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe z roku 2007. Zde se hovoří o tom, že negativní zásah do vodní cesty a chráněných přírodních stanovišť (Natura 2000: PO Heřmanský stav-Odra-Poolší, EVL Meandry dolní Odry) je zásadní a nepředpokládá se, že by jej podstatně mohlo změnit technické řešení či dílčí úprava trasy. Ze studie vyplývá, že negativa by bylo možné omezit pouze tím, že trasa kanálu povede přes Polsko.

Své negativní stanovisko k navrhované trase vodního kanálu přes Bohumín již město mnohokrát deklarovalo. A to například už v roce 2001, kdy připomínkovalo územní plán velkého územního celku Ostrava-Karviná, v roce 2008 při projednávání Politiky územního rozvoje ČR anebo naposledy v červnu 2010 při jednání o návrhu vydání Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje.

Současné plány státu, který počítá s vedením vodního kanálu přes území Bohumína, přináší městu jen problémy a komplikace. V cestě kanálu Dunaj-Odra-Labe totiž platí tzv. územní rezerva, která je obdobou stavební uzávěry a znamená dlouhodobou blokadu rozvoje v městských částech Šunychl a Starý Bohumín. Město proto opětovně žádá vládu o přehodnocení trasy kanálu Dunaj-Odra-Labe.

Ministr Vít Bárta převzal vedení resortu dopravy

Tisková zpráva - Ministerstvo dopravy ČR ze dne 19. 7. 2010

Novým ministrem dopravy se dnes (19. 7. 2010) stal Vít Bárta z Věci veřejných. V čele resortu střídá odcházejícího ministra úřednické vlády Gustava Slamečka. Šestatřicetiletého doktora práv Víta Bártu do funkce uvedl premiér Petr Nečas.

Nový šéf úřadu označil za svou prioritu přípravu resortního rozpočtu na příští rok. „Pro nejbližší týdny je to pro mě úkol číslo jedna. Především jde o rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, který je hlavním zdrojem financování komunikací,“ ujistil ministr Bárta. Další jeho kroky budou v souladu s tím, jak je v koaliční smlouvě řešena oblast dopravy. Vedle zajištění finančních investic do infrastruktury je to zejména podpora projektů PPP a dalšího urychlování výstavby. V železniční dopravě chce začínající ministr vytvořit zdravé konkurenční prostředí. Půjde zejména o vytvoření takzvané živé dopravní cesty. „Veškeré služby v železniční přepravě, dálkové i regionální, budou podléhat transparentním výběrovým řízením,“ prohlásil ministr. Změny může veřejnost očekávat také v provozu na pozemních komunikacích. Nové vedení resortu chystá odklad elektronických vinět a rozšíření mýtné povinnosti na silnice nižších tříd. Veřejnost musí počítat také s revizí bodového systému a zvýšení postihů pro agresivní řidiče. Jednou z významných priorit je také zvyšování bezpečnosti silničního provozu.

Pokud jde o vodní dopravu, plánuje koalice dostavět plavební stupeň Děčín, který má v budoucnu výrazně zlepšit plavební podmínky na Labi.

V oblasti civilního letectví se chce Vít Bárta soustředit především na rozvoj Letiště Praha, vytvořit z něj středoevropskou vzdušnou křižovatku.

Priority ministra životního prostředí Pavla Drobila: Životní prostředí pro lidi

Tisková zpráva, Ministerstvo životního prostředí ČR ze dne 22. 7. 2010

Na dnešní tiskové konferenci představil ministr životního prostředí Pavel Drobil priority svého úřadu. Mezi hlavní témata, kterým se chce věnovat, patří čtyři oblasti – ovzduší, příroda, voda a ekonomika.

VODA – Součást krajiny

Stále častější a opakující se povodně ukazují, že je nutné s tímto nebezpečím do budoucna počítat a především najít způsoby, jak mu předcházet. Kromě zlepšování či zachovávání dobrého stavu předpovědní služby a součinnosti záchranného systému, je nutné zrealizovat **trvalá opatření v krajině**. Zvýšit její retenční schopnost, **vybudovat systémy protipovodňových opatření** vhodných pro každé konkrétní území.

Zároveň je nutné poskytnout lidem na postižených místech materiální pomoc a připravit je na možné změny v území. **Finanční prostředky je třeba nasměrovat na protipovodňová opatření**, na projekty zaměřené pro omezování rizika povodní, zlepšování stavu přírody a krajiny, prevenci sesuvů půdy. MŽP proto dlouhodobě tato opatření podporuje v rámci Operačního programu Životní prostředí, nyní – po jarních povodních, které ČR zasáhly – navíc zintenzivnilo vyhlásování výzev v této oblasti a zasaženým regionům nabídlo rovněž některé úlevy formou odložení splátek či navýšené bonifikace.

„Musíme se snažit zajistit, aby voda byla tam, kde je potřebná – pomáhalo udržovat krajinu živou a úrodnou v dobách jejího nedostatku a neškodila v období svého přebytku“, komentuje toto téma ministr Pavel Drobil.

EKONOMIKA – Zelená ekonomice

Ministerstvo bude prosazovat zjednodušení a snížení nadbytečných administrativních požadavků na podnikatelské subjekty. Z analýzy MŽP z roku 2008 vyplynulo, že pouhá 3 % z reprezentativního vzorku téměř 9 000 podniků vyprodukovala 80 % celkového znečištění. Jako celkově neefektivní se tak jeví především regulace menších subjektů - malých a středních podniků, které

hrají z pohledu znečišťování životního prostředí pouze zanedbatelnou roli. MŽP proto v chystaných novelách zákona o ovzduší a rovněž zákona o odpadech připravuje zjednodušení celého systému a snížení počtu subjektů podléhajících regulaci.

Environmentální technologie a inovace přinášejí kromě ekologického efektu rovněž významný stimul pro ekonomiku. MŽP je proto bude podporovat řadou opatření, zejména pro uplatnění těchto výrobků při veřejných zakázkách.

MŽP podpoří budování dopravní infrastruktury, která vyvede tranzitní dopravu z center pomocí obchvatů měst a obcí, zvýší plynulost dopravy a sníží zátěž ovzduší. Pro urychlení výstavby dopravní a energetické infrastruktury bude MŽP minimalizovat doby projednávání dílčích rozhodnutí a stanovisek z oblastí své působnosti včetně EIA a aktivně napomáhat ostatním účastníkům přípravy dopravních staveb tak, aby byla co nejdříve k dispozici řešení splňující nároky vyplývající ze složkových zákonů životního prostředí.

V oblasti energetiky bude MŽP podporovat v první řadě efektivní a ekologicky udržitelné formy obnovitelných zdrojů energie, a to zejména při poskytování dotací pro obnovitelné zdroje energie v rámci svých dotačních programů, tedy v OPŽP a v programu Zelená úsporám. Při přípravě novely zákona o podpoře obnovitelných zdrojů energie, jejímž gestorem je MPO, podpoří MŽP takovou variantu, která do budoucna zajistí rozvoj pro ČR perspektivních a efektivních zdrojů energie, aby dopady do cen elektřiny u konečných zákazníků byly minimální.

„Znovunastavení reálného stavu v energetice je nyní nutností, budeme podporovat jaderný program, s ohledem na zajištění maximální bezpečnosti, a také zrealizování podpory pro využívání obnovitelných zdrojů energie“, představuje ministr Drobil poslední ze svých priorit.

„Všech těchto priorit můžeme dosáhnout v případě, že úřad bude fungovat profesionálně a bude odideologizován“, uzavírá představení prioritních témat ministr životního prostředí Pavel Drobil.

Ministr dopravy navštívil Ústecký kraj

Tisková zpráva - Mgr. Jakub Ptačinský, Ministerstvo dopravy ČR

Druhá inspekční cesta ministra dopravy JUDr. Víta Bárty vedla do Ústeckého kraje. V rámci návštěvy se v pátek podíval na hlavní dopravní stavby v tomto regionu - nedokončený úsek D8 přes České středohoří, protipovodňovou hráz v Ústí nad Labem nebo na místo, kde by v budoucnosti mohl stát plavební stupeň Děčín. Osobní návštěva, prezentace záměru a rozsahu plánovaného díla byla pro něj cennou informací. Ne však jedinou na základě které by šlo vynést konečné rozhodnutí. V rámci poznávání oblasti se sešel i s představiteli kraje a zástupci starostů místních obcí, kteří ho informovali o aktuálních problémech regionu. Setká se také s rejdaři, zástupci přístavů, vodních dopravců a ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Miroslavem Šefarou. Později pak se zástupci ekologů a ministerstva životního prostředí. Teprve pak se chystá vyslovit svůj názor tak, aby stál na všech informačních zdrojích a byl podepřen ucelenými informacemi a nejen dojmy nebo tabulkami v připravených podkladech.



Ministr dopravy JUDr. Vít Bárta navštívil místo připravovaného plavebního stupně Děčín. Projekt mu představil Ing. Miroslav Šefara, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, a Mgr. Katarína Koleníčková, ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

“Diskuse není o tom, jestli stavět nebo nestavět. Teď bychom měli činit kroky k tomu, abychom mohli v budoucnu stavět,” prohlásil po příjezdu do Děčína ministr Bárta.

Argumentem, který podle ministra hovoří pro stavbu, je zvýšení výkonu domácí ekonomiky a zlevnění dopravy.

Stavbu jezů se snaží na rozdíl od předchozích vlád vnímat koncepčně. **“Snížení nákladní silniční dopravy je pro mě prioritou. Hlavní tíha by se měla přenést na železnici, ale právě v tomto regionu by měla mít prostor i lodní doprava,”** řekl ministr Bárta.

Zdroj: ČTK

Evropská komise schválila podporu labským rejdařům Mgr. Vít Šimonovský

V nedávné době zaslalo ministerstvo dopravy do mezi-rezortního připomínkového řízení, a v současné době vypořádává připomínky k materiálu, jehož primárním cílem je podpora nákladní vodní dopravy v relaci ČR/ostatní státy Evropy. Materiál má podpořit dopravu zboží za méně vhodných plavebních podmínek, aby se tak co nejvíce zboží přepravovalo po vodních cestách, a to prostřednictvím alespoň částečného kompenzování ztrát provozovatelů mezinárodní vnitrozemské nákladní vodní dopravy, vznikajících v důsledku nedostatečných plavebních podmínek na Labi. Tato podpora by měla být poskytována ministerstvem dopravy.

Vzhledem ke skutečnosti, že legislativa EU obsahuje striktní pravidla pro poskytování podpory z veřejných zdrojů vůči soukromým subjektům (veřejná podpora), muselo ministerstvo dopravy požádat Evropskou komisi o souhlas s poskytnutím této podpory. Evropská komise v září 2006 rozhodla, že neuplatní námítky proti opatřením podpory ze strany České republiky, která mají kompenzovat ztráty způsobené nedostatečnými plavebními podmínkami na Labi před státní hranicí se SRN a uznala, že je nutné přistoupit k realizaci opatření ke zmírnění těchto ztrát.

Podle Evropské komise podpora přispěje ke splnění cílů stanovených v Dopravní politice EU (Bílé knize o dopravě) - pomoci poskytnout Evropanům účinné a efektivní dopravní systémy, které chrání životní prostředí. Současně zapadá i do rámce podpory vnitrozemské vodní dopravy

schváleného Evropskou komisí, a to Integrovaného evropského akčního programu pro vnitrozemskou vodní dopravu (NAIADDES), jehož cílem je podpořit a posílit konkurenceschopné postavení vnitrozemské vodní dopravy.

Evropská komise v době svého rozhodování zohlednila specifický problém tuzemských vodních cest, a to plně fungující systém labsko-vltavské vodní cesty od Chvaletic a Třebenic (Slapská přehrada) po Ústí nad Labem, nezávislý na vnějších přírodních podmínkách, na který navazuje kritický čtyřicetkilometrový úsek Labe od Ústí nad Labem po státní hranice se SRN, zcela odkázaný na aktuální úhrn srážek. Komise explicitně uvedla, že **ztráty provozovatelů vodní dopravy přímo souvisejí s infrastrukturou a nevznikají soutěžitelům působícím v konkurenčních druzích dopravy (železniční, silniční).**

I výše zmíněné rozhodnutí Evropské komise je s ohledem na její všeobecně známý rezervovaný postoj k užívání veřejných prostředků v soukromém sektoru jasným signálem, že dlouhodobá negativní situace v oblasti tuzemské nákladní vodní dopravy je způsobena pouze nedostatečně splavným koncovým úsekem Labe před státní hranicí se SRN. Teprve dokončení tohoto úseku přinese zrovnoprávnění vodní dopravy s ostatními dopravními módy včetně skutečného konkurenčního tlaku na přepravní tarify a nabídky volné kapacity tohoto nejekologičtějšího dopravního oboru.

Stavby na vodních cestách ČR pokračují

Tisková zpráva - ŘVC ČR



Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC ČR) se, stejně jako ostatních státních investorů, úzce dotýká současná nutnost šetřit státní prostředky. Přesto nebo spíše právě proto věnuje maximální úsilí dostavbě rozestavěných staveb. „**Na jedné straně jsme si vědomi, že při současném stavu české ekonomiky musíme šetřit, kde se dá. Na druhou stranu se ale snažíme naplno využít možnosti financování staveb z fondů Evropské unie,**“ řekl Ing. Miroslav Šefara, ředitel ŘVC ČR a dodal „**stavby dopravní infrastruktury považujeme za důležité pro další rozvoj regionů. Budování vodních cest přináší nejen možnost plavby, ale stimuluje i vznik nových pracovních míst a příliv peněz a zakázek do vodní dopravy.**“

V současné době ŘVC ČR provádí stavby rozvoje vodních cest na Vltavě a Labi.

Vltavská vodní cesta je prodlužována o 33 km až do Českých Budějovic v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Soubor staveb rozdělených na tři úseky slaví v současné době první dílčí úspěchy. **Byl modernizován jez a vybudováno přístaviště v Českém Vrbném, dostavěno přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích a dobudováno i obratiště lodí pod Jiráskovým jezem.** Tyto úpravy umožní 25.8.2010 slavnostně otevřít za účasti veřejnosti první část cesty na hladině vzduté jezem České Vrbné pro plavbu. Až do 17.9. tak budou mít občané a návštěvníci Jihočeského kraje možnost výletů lodí mezi přístavišti Lannova loděnice a České Vrbné. Kromě těchto dokončených staveb nadále **probíhá výstavba ochranného přístavu a plavební komory u jezu České Vrbné a vystrojení plavební komory na VD Hněvkovice.** Zde vznikne v rámci horní rejdy i další místo pro přistávání lodí. Do výčtu vltavských staveb zcela jistě patří i ta u **Chvatěrub, kde se v současné době dokončuje úprava nebezpečné úžiny** tak, aby v budoucnu neomezovala provoz a neohrožovala plavce při vyšších průtocích.

Další významné stavby jsou realizovány na Labi. V Kolíně úspěšně pokračuje realizace největší současné investice ŘVC ČR - **rekonstrukce železničního mostu pro zvýšení podjezdné výšky na vodní cestě.** Původní most je zde již minulostí a probíhá stavba druhé poloviny nového mos-



Výstavba plavební komory a ochranného přístavu České Vrbné (v pozadí)
Foto: ŘVC ČR



Slavnostní pokřtění horních vrat plavební komory Hněvkovice provedl ředitel Eurovia CS a.s. Závod Řevnice Ing. Petr Mika (zcela vlevo), ředitel Ředitelství vodních cest ČR Ing. Miroslav Šefara a ředitel závodu Horní Vltava Povodí Vltavy s.p. Ing. Zdeněk Zídek.
Foto: Tomáš Kolařík



Úprava plavební úžiny Chvatěrubu.
Foto: Libor Štěrba - Zakládání staveb a.s.

tu, stejně jako rekonstrukce nástupišť a další doprovodné stavby. Koncem roku 2010 tak bude na celém Labi zajištěna výška pod mosty 5,25 m. **Na Labi najdeme také nejdelší liniovou stavbu – instalaci nové kilometráže.** V současné době jedinou, ale o to významnější stavbou na Dolním Labi je **modernizace přístavu Ústí nad Labem – Vaňov,** kde vzniká nová přístavní hrana.

To vše je ale spíše takový klid před bouří. **ŘVC ČR intenzivně pracuje na přípravě stavby jezu v Děčíně,** kterému svou podporu vyjádřila i současná vláda ve svém vládním prohlášení. Po letech sporů s ekology a Ministerstvem životního prostředí by se tak mohlo začít blýskat na lepší časy a spolehlivé spojení České republiky s mořem na nejlépejší (bezplatné) vodní cestě by se mělo stát v příštích letech skutečností.

Všechny v současnosti rozestavěné stavby ŘVC ČR jsou spolufinancovány prostřednictvím Operačního programu Doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ

PROHLÍDKY STAVENIŠŤ
s odborným výkladem

VÝLETNÍ PLAVBY PRO VEŘEJNOST
SOUTĚŽE PRO DĚTI
DĚTSKÁ SUPERSTAR
KOLOBĚŽKY
OBČERSTVENÍ



17.9.

14:00 - 18:00 HOD.

2010

ČESKÉ VRBNÉ

OCHRANNÝ PŘÍSTAV,
JEZ A PLAVEBNÍ KOMORA

MARINA

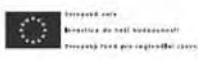
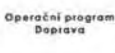
**PLAVBY
PRO
VEŘEJNOST:
25.8.-17.9.2010**

**Česká
Budějovice**

více na:
www.c-budejovice.cz

NÁSTUP: PŘÍSTAVIŠTĚ LANNOVA LODĚNICE
TRASA: LANNOVA LODĚNICE – ČESKÉ VRBNÉ
JÍZDNÉ: dospělí 100 Kč, děti 50 Kč
JÍZDNÍ ŘÁD: denně mezi 8:00 - 18:00 hod., každou hodinu
Pozn.: ve dnech 25.8. a 17.9. - poloviční jízdné, mimořádný jízdní řád

mediální partneři:



Výstava ve Zlíně rozpoutala diskusi nad evropským vodním koridorem

Tisková zpráva - Zlínský kraj (16. 4. 2010)

viz. barevná příloha

ZLÍN – Vysvětlení významu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, seznámení návštěvníků s ekologickými i hospodářskými aspekty vodní dopravy v celoevropském měřítku a hlavně rozpoutání věcné diskuse, jsou hlavními myšlenkami a zaměřením putovní interaktivní výstavy věnované „Křižovatce tří moří - vodnímu koridoru Dunaj – Odra – Labe.“

Slavnostního zahájení zajímavé a z mnoha úhlů pohledu diskutované výstavy se v atriu rektorátu Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně zúčastnili, spolu s ostatními hosty, také hejtman Zlínského kraje Stanislav Mišák, statutární náměstek Libor Lukáš a náměstek pro dopravu Jaroslav Drozd.

Výstavu organizovanou obecně prospěšnou společností Plavba a vodní cesty a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně za 150 tisícové podpory Zlínského kraje, tvořili nástěnné i stolní vitríny, panely, video prezentace a rozsáhlá mapa vodních cest ČR o rozměrech 11 x 7 m umístěná na podlaze. „Tato mapa překračuje běžné představy o prezentaci a výstavnictví a otevírá veřejnou diskusi o této vodní cestě. Není bez zajímavosti, že už před 70 lety hovořil Jan Antonín Baťa o předurčení našeho státu a jeho zeměpisné polohy k tomu, aby zde byly zřízeny průplavy, které by spojovaly moře Severní a Baltické s Černým,“ zmínil Libor Lukáš.

Není mnoho projektů o kterých se mluví mnoho let, a přitom konkrétní práce na nich pořádně nezačaly. Propojení tří řek a tří moří se v posledních letech dostává do popředí zájmu. V přístupových smlouvách ČR k EU se o vodním koridoru Dunaj – Odra – Labe mluví jako o jedné z možností, jak uspořádat vodní cesty v Evropě. Velké projekty tohoto typu ovšem bývají velmi kontroverzní a mají jak své nadšené příznivce, tak své odpůrce. Zastánci argumentují ekonomickou výhodností, celoevropským významem a využitím vodního koridoru pro říční i námořní lodě z celé Evropy. Odpůrci poukazují na dlouhodobou blokadu území



Ředitel Státní plavební správy při úvodním slovu - Ing. Luděk Čidlina

spojenou s omezeními a nejistotami v možnostech využívání dotčeného území pro rozvoj obcí a regionů. Jednou z nezodpovězených otázek je kromě vysoké stavebně – technické náročnosti případné realizace také financování celého projektu. Organizátoři výstavy se snaží veřejnosti představit význam vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe ve všech jeho souvislostech a je pak na každém, aby si vytvořil svůj názor.

Otázkou průplavního spojení se zabý-



Rozhovor pro televizi poskytl hejtman Zlínského kraje MVDr. Stanislav Mišák.



Výstavu otevřel Ing. Josef Podzimek

vala i Rada Evropy, která doporučila, aby zainteresované státy zpracovaly podrobnou ekonomickou, ekologickou a dopravní studii na jejímž základě budou formulovány další kroky. V tomto smyslu bylo také vloni přijato usnesení vlády ČR, které ukládá zachovávat, zajišťovat a uplatňovat stávající územní ochranu koridoru do doby rozhodnutí o dalším postupu.

„Vyřazení projektu ze stávajících rozvojových plánů by znamenalo rozhodnout nejen za nás, ale i za budoucí generace. Nikdo však neumí odhadnout, jaké priority budou příští generace mít a proto je potřeba rozpoutat širší diskusi a zvážit veškerá pozitiva i negativa. Tato, poutavou formou, připravená výstava dává veřejnosti možnost seznámit se se všemi informacemi o tomto vodním koridoru a podle toho si udělat vlastní názor,“ pronesl během zahájení výstavy hejtman Stanislav Mišák.

Výstava ve Zlíně rozpoutala diskusi nad evropským vodním koridorem

Barevná příloha k tiskové zprávě Zlínského kraje



Slavnostní zahájení výstavy Křižovatka tří moří - Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe ve Zlíně



Výstavu jako první zahájil rektor Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně Prof. Ing. Ignác Hoza, CSc.



Hejtman Zlínského kraje MVDr. Stanislav Mišák podpořil výstavu D-O-L



Rozhovor pro televizi posílali statutární náměstek hejtmána Zlínského kraje Libor Lukáš



Náměstek hejtmána Zlínského kraje pro dopravu Ing. Jaroslav Drozd diskutuje o plánech D-O-L s Ing. Josefem Podzimkem



Barevná příloha k článku Ing. Petra Formana a Tomáše Kolaříka
Povodně na Moravě – květen 2010

Foto: Jiří Kopáč - Olomoucký deník



Troubky zasáhly po 13 letech další ničivé povodně



Voda zaplavila v Přerově chemické závody a teplárnu a vyřadila ji z provozu na několik týdnů



Zaplavena byla část Kojetína včetně sportovního areálu a koupaliště



Řeka Bečva se v Hranicích rozlila do nábrežních ulic



Řeka Morava zaplavila rozsáhlé oblasti na Jižní Moravě, na fotografii Rohatec
Foto ©: Eduard Timko

Kongres PIANC v Liverpoolu a výstavba nového Panamského průplavu

barevná příloha k článku Ing. Jaroslava Bimky



Vizualizace nové plavební komory s úspornými nádržemi na Pacifické straně Panamského průplavu o rozměrech 488 x 55 x 18,3 m



Výkop pro plavební komoru na Atlantické straně Panamského průplavu



Výkop pro plavební komoru na Atlantické straně Panamského průplavu probíhá za plného provozu původního průplavu



Vizualizace nové plavební komory s úspornými nádržemi na Atlantické straně Panamského průplavu o rozměrech 488 x 55 x 18,3 m. V pozadí původní Panamský průplav.

Plasty v hydrotechnice



Mobilní plastové membránové protipovodňové hrazení

Hrazení rozměry: 1,2 x 3,0 m
Max. hrazená výška: 1,2 m
Tloušťka plast. membrány: 8 mm
Materiál: PE HWU



Odkaliště Chemopetrol Litvínov

Délka plast. potrubí: 840 m
Plast. plováky: 2 x Ø 800 mm
Dopravní plast. potrubí: Ø 560 mm
Materiál: PEHD



Přístavní molo Praha - Smíchov

Délka: 360 m
Nosné plováky: 2 x 710 mm
Materiál: PE 80



*Plovoucí i stacionární
plastová dopravní
potrubí
pro pískovny,
elektrárny a teplárny*
*Unikátní plastové
plováky*

Hydraulická doprava strusky - elektrárna Ledvice

Délka pevného plast. potrubí: 120 m
Délka plovoucího plast. potrubí: 100 m
Plast. plováky: 2 x Ø 1000 mm
Dopravní plast. potrubí: Ø 560 mm
Materiál: PE



Na Pankráci 53 • 140 00 Praha 4
Tel: 241 410 302 • Fax: 241 409 467
e-mail: p-s@volny.cz
www.p-s.cz



Zděbradská 70 • 251 01 Říčany-Jažlovice
Tel: 323 637 838-9 • Fax: 323 637 848
e-mail: mail@simona-plastics.cz
www.simona-plastics.cz

OPD

Lépe se vám pojedě



Do cílů svých cest se díky Operačnímu programu Doprava (OPD) dostanete rychleji, spolehlivěji a bezpečněji.

Prostřednictvím OPD jsou z fondů Evropské unie financovány projekty zaměřené zejména na výstavbu nových silnic a dálnic a modernizaci železniční sítě. Dále je z OPD podporována i vnitrozemská plavba, multimodální doprava, telematika v dopravě a výstavba pražského metra. V období 2007–2013 může Česká republika čerpat z fondů EU prostřednictvím OPD pro sektor dopravy až 150 miliard Kč. V rámci OPD bylo již Řídicím orgánem OPD schváleno více než 110 mld. Kč z fondů EU, z toho 54 mld. Kč bylo již příjemcem podpory uhrázeno. Evropská komise schválila ČR již 3 velké dopravní projekty. OPD je realizován Ministerstvem dopravy ve spolupráci se Státním fondem dopravní infrastruktury. Více na www.opd.cz.



Barevná příloha k článku Tomáše Kolaříka

Významné postavení plavby ve světě

Foto: Porti di Cremona, Reuters, Philippe Frutier/Altimages, Česko-saské přístavy s.r.o.



K rozvoji koncového přístavu Cremona, ležícího na začátku nedokončené vodní cesty Cremona-Miláno, má přispět projekt Síť NINA.



Canal du Nord

Budoucí průplav Seina - severní Evropa

Archeologický průzkum na trase výstavby průplavu Seina - severní Evropa



Přehrada Tři soutěsky v Číně odolala ničivým povodním a pomohla snížit jejich následky



Vykládka křídla pro letadlo A400M Airbus v Dráždanském přístavu 19. února 2010



Partner profesionálů

prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem



AGRI TOKO a.s. Rudice u Uherského Brodu
tel. centrála: 572 613 660
e-mail: toko@toko.cz

Osobní zástoupení:

AGRO A.R.W. - Stará Červená Voda	602 537 507
KSK Agri s.r.o. - Šanov	724 626 166
ing. Jan ŠKVARIL - Ljpec	724 626 160
Tomáš KROUTIL - Polička	724 638 208
ZVS AGRO s.r.o. - Týnec nad Orlicí	724 626 180
Hátle s.r.o. - Třebnouševy	608 484 836
Miroslav KUČHTA - České Budějovice	724 626 156
ing. Petr GUZMICKÝ - České Budějovice	724 626 159
ing. Jiří NOVÁČEK - Kadov	724 626 184
N&N Košátky - Kropáčova Vrutice	603 289 403
ZEAS a.s. Staré Hradiště	602 141 211
MANITEC trade s.r.o. Kout na Šumavě	777 261 015

www.toko.cz

Chorvatsko staví průplav Dunaj - Sáva

Barevná příloha k článku Mariny Halužan



Vizualizace průplavu Dunaj-Sáva při ústí do Dunaje ve Vukovaru. Na obr. dunajská plavební komora, jez (v popředí) a nová rozvojová oblast přístavu Vukovar.



Vlečná plavba na Sávě Zdroj: Panoramio



DUBAJ, město NEJ

Příloha k článku Ing. Josefa Podzimka, Život není takový – je úplně jiný (39)

Foto: J. Podzimek a archiv



*Burj Dubai
ve výstavbě*



*Dokončuje se
Burj Dubai*

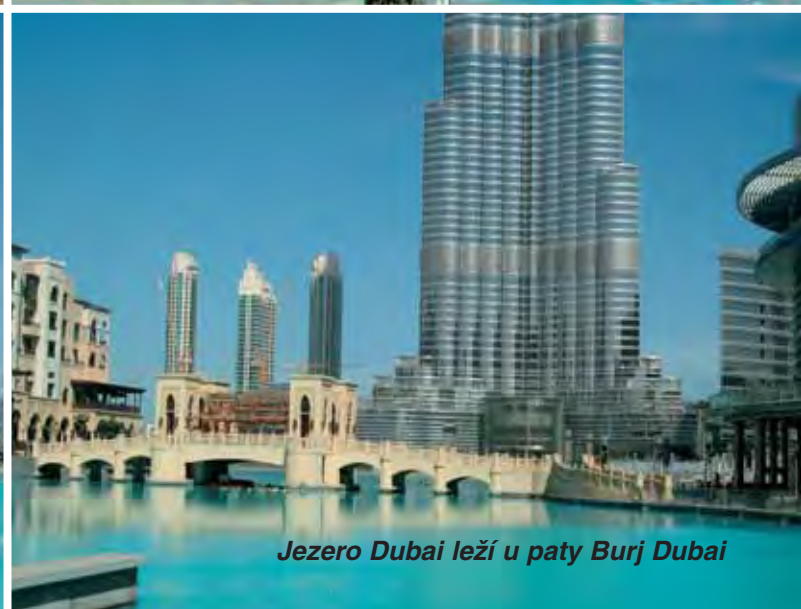


*V pozadí umělý
ostrov The World*

*Umělé jezero Dubai lemují mrakodrapy
i stavební jeřáby*



Jezero Dubai leží u paty Burj Dubai





Burj Dubai, 828 m



Pravý vodopád s letícími muži



Pohled z Burj Dubai



Jezero Dubaj u paty Burj Dubai



Port Rashid z Burj Dubai



Eiffelova věž, 300 m



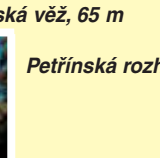
Ve 127 patře Bur Dubai



Největší krytá lyžařská dráha na světě



Jindřišská věž, 65 m



Petřínská rozhledna, 60 m



Největší zpívající fontána na světě



*828 m vysoký
Burj Dubai*

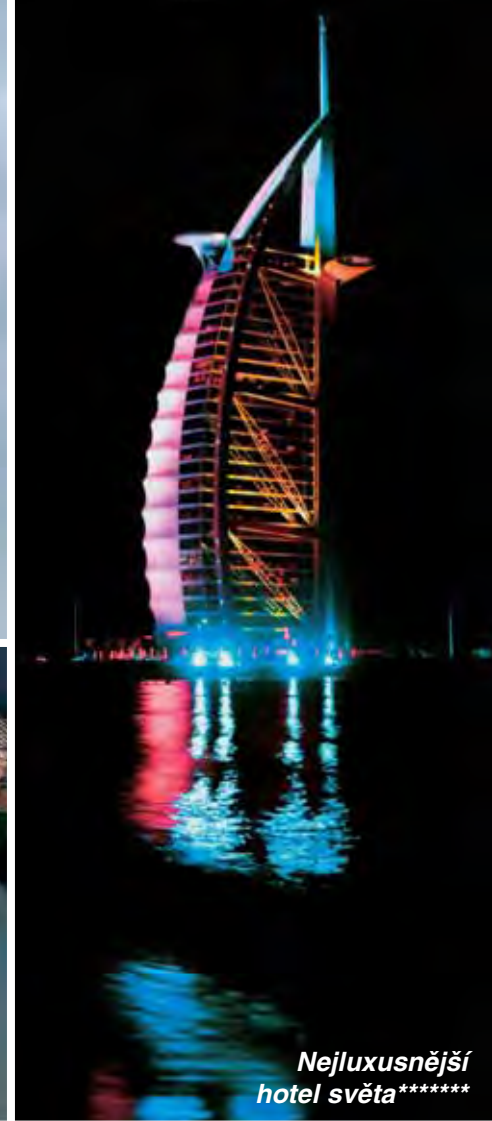
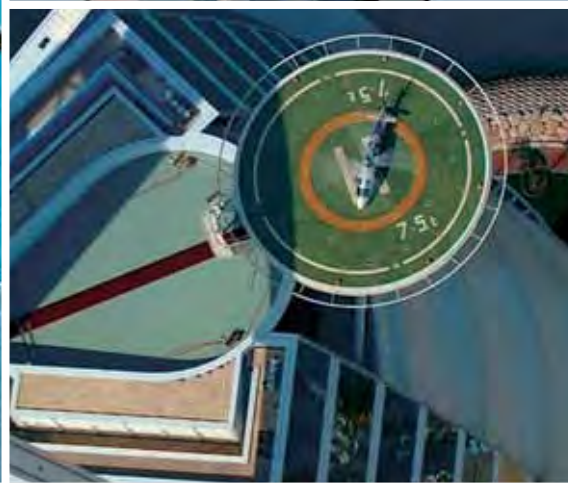




*Nejluxusnější hotel na světě
Burj Al Arab*



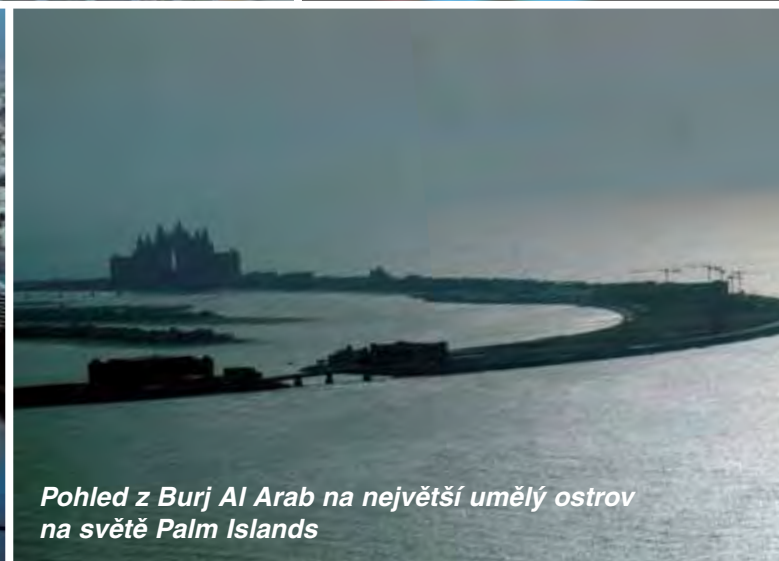
*Na vrcholu
Burj Al Arab je heliport*



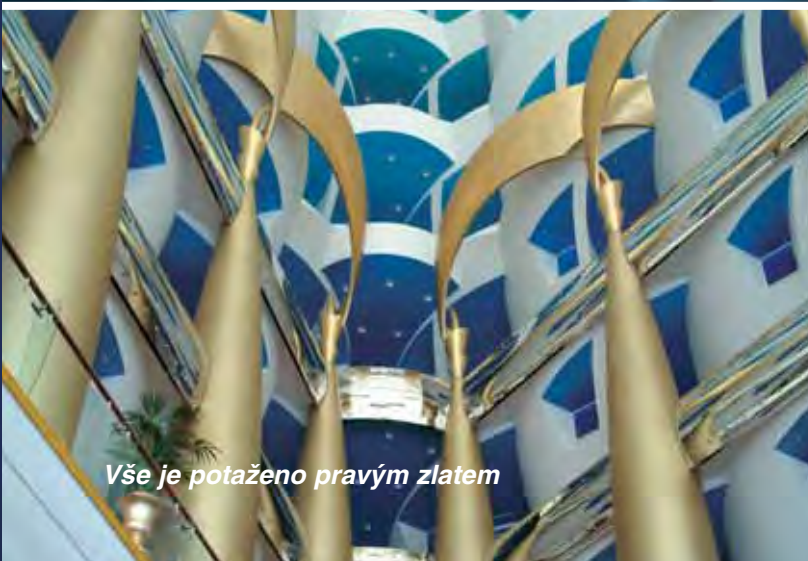
*Nejluxusnější
hotel světa******



Pohled z Burj Al Arab



*Pohled z Burj Al Arab na největší umělý ostrov
na světě Palm Islands*



Vše je potaženo pravým zlatem





Tel.: 602 323 988 • Fax: 271 767 625 • e-mail: rezervace@lodmoravia.cz
www.lodmoravia.cz

www.eurovia.cz



Na společné cestě

Společnost EUROVIA CS, a. s., dříve Stavby silnic a železnic, je již řadu let jedničkou v oboru dopravního stavitelství. Staví na svých bohatých, více než padesátiletých zkušenostech, špičkovém technologickém zázemí a výkonnosti regionálních závodů a dceřiných společností na území České republiky a Slovenska.

Projekt T.T.T. – Transkontinentálny Tranzitný Terminál bol predstavený v Šanghaji

Ing. arch. Juraj Jančina

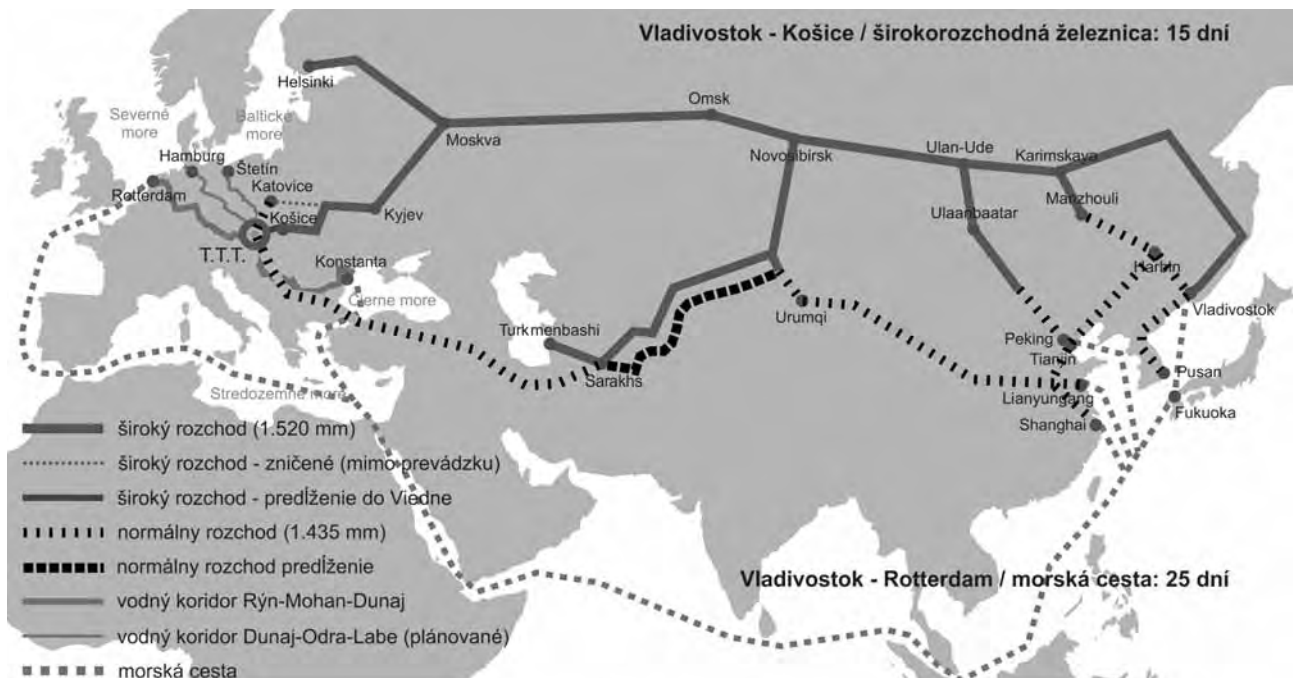


Zastúpenie projektu T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál na výstavisku T&L v Šanghaji prvý zľava Ing. arch. Branislav Lackovič (project manager projektu T.T.T.), Ing. Jaroslav Bobřík (vedúci obchodno ekonomického oddelenia v Šanghaji), Ing. arch. Juraj Jančina (autor projektu T.T.T.), Ing. Pavol Sýkorčin (generálny konzul SR vŠanghaji), Ing. František Stolárik (project advisor a expert projektu T.T.T.) a Ing. Pavel Laktiš PhD (general project engeneer projektu T.T.T.).

Na jednej z najvýznamnejších medzinárodných výstav v oblasti dopravy, TRANSPORT LOGISTIC CHINA (ďalej len T L) (www.transportlogistic-china.com), konanej od 8. do 10. júna 2010 v Šanghaji, propagovala spoločnosť T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál, s.r.o., ako jediný reprezentant za Slovenskú republiku, strategický projekt pripravovaný na území Slovenskej republiky: T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál(ďalej len Projekt). Tento Projekt je súčasťou strategických dokumentov SR Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 a Národnej pozície k Stratégii EÚ pre dunajský región schválený uzneseniami vlády č. 149 z 3.3.2010, č. 116 z 10.2.2010. Na slávnostnom otvorení veľtrhu podporili prezentáciu projektu terminálu aj zástupcovia Generálneho konzulátu SR v Šanghaji - Pavol Sýkorčin, generálny konzul a Jaroslav Bobřík, vedúci obchodno — ekonomického oddelenia, keď bol projekt prezentovaný hlavným hosťom výstavy: Dr. A. Scheuerovi, štátnemu tajomníkovi nemeckého Ministerstva dopravy, Anne Wypych-Namiočko, štátnej tajomníčke poľského Ministerstva infraštruktúry a Dr. K.-H. Daehrovi, ministromi regionálneho rozvoja a dopravy spolkového štátu Sasko-Anhalt. Expozíciu Slovenskej republiky na výstavisku T&LChina2010 podporili MH SR, MDPT, SAV, SARIO.

Predstavenie projektu T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál podľa vyjadrení viacerých vystavovateľov ako aj oficiálnych VIP hostí T&L China2010 z politickej ako aj logistickej a prepravnej oblasti pozitívne zhodnotili zámer projektu T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál ako aj vyjadrili záujem o spoluprácu pri realizácii projektu. Projekt T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál vhodne zapadá do pripravovaných zámerov obnovenia, rozšírenia železničných trás medzi Áziou a Európou ako aj do posilňovania spolupráce štátov medzi Jadranským a Baltickým morom. Projekt budil veľký záujem aj preto, že ide o návrh 5-modálneho terminálu, ktorý nemá obdobu v centrálnej Európe. Ďalšie rokovania so strategickými partnermi je potrebné viesť v úzkej súčinnosti vládnych orgánov dopravných a logistických firiem a akademických inštitúcií jednotlivých štátov najmä Nemecka, Ruska, Ukrajiny, Číny, Kazachstanu, Kórei, Česka, Poľska, Rakúska, Maďarska. V budúcnosti bude veľmi dôležité angažovanie sa Ministerstva zahraničných vecí a Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky.

Hlavnými témami počas predstavenia projektu T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál na najvýznamnejšej medzinárodnej výstave v oblasti dopravy boli rokovania týkajúce sa možnosti spolupráce pri príprave a využívaní terminálu najvýznamnejším logistickým prepravcom z Nemecka, Ruska, Ukrajiny, Číny a Kazachstanu. Zástupcovia realizátora projektu T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál okrem hlavných celosvetových logistických prepravcov predstavili projekt aj Dr. A. Scheuerovi, štátnemu tajomníkovi nemeckého Ministerstva dopravy, Anne Wypych-Namiočko, štátnej tajomníčke poľského Ministerstva infraštruktúry a Dr. K.-H. Daehrovi, ministromi regionálneho rozvoja a dopravy spolkového štátu Sasko-Anhalt, IHK – generálny sekretariát Nemecko Sven Erichson, obchodnému konzulovi Maďarska Katalin Polonyi, obchodnému konzulovi Litvy Gvidas Kerasauskas, Railways Dr. Sergey N. Sharapov – námestník riaditeľa, Isakov Edil Bolatovič – námestník prezidenta Kazachských železníc, SHANGHAI CITY UNION LOGISTIC CO., LTD. JERRY XU, Trans-China Logistics Ningbo Branch, Shanghai Maritime University, AIRCHINACARGO, TURKISH AIRLINES, CARGO SAUDI AIRLINES, PORTO DI NAPOLIA, JAEURO S&A CO., LTD KOREA, Univerzita TIANJIN a zastúpenia logistických, dopravných a poradenských spoločností zúčastnených na výstave T&LChina2010. Projekt T.T.T. je podporovaný vládou SR a schválený viacerými jej uzneseniami a má kľúčový význam pre budúci rozvoj a postavenie Slovenska. Na projekte tiež spolupracujú Slovenská akadémia vied a univerzity v Košiciach, Žiline a Bratislave.



Memorandum

o spolupráci pri príprave a realizovaní projektu Transkontinentálny tranzitný terminál (T.T.T.)

Preambula

V záujme vytvorenia impulzu pre rozvoj dopravných koridorov, infraštruktúry, hospodárskych aktivít všetkých odvetví na Slovensku a významného zapojenia Slovenska do tovarovej, surovínovej a obchodnej výmeny medzi Európou a Áziou, Ruskom, Amerikou a ostatnými časťami sveta je dôležité pre dosiahnutie tohto vytýčeného cieľa prezentovanie, presadzovanie, podpora a zrealizovanie projektu Transkontinentálny tranzitný terminál (T.T.T.), ktorý je realizovaný projektovou spoločnosťou T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál s. r. o., a ktorého spracovateľom je spoločnosť AKJ s.r.o., a ktorý je súčasťou stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 schválenej uznesením vlády č. 158 z 3.3.2010, národnej pozície k Stratégii EÚ pre dunajský región schválenej uznesením vlády č. 149 z 3.3.2010 a zároveň je jedným z kľúčových projektov pripravených podľa uznesenia vlády č. 116 z 10.2.2010 a súčasťou Stratégie rozvoja slovenskej spoločnosti spracovanej SAV a prerokovanej vo vláde dňa 10.3. 2010.

Partneri memoranda

T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál s. r. o.

so sídlom Vysoká 26, 811 06 Bratislava, IČO: 45 246 335, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel Sro, vložka číslo: 61106/B, konajúca konateľom Ing. arch. Jurajom Jančinom (ďalej len „spoločnosť TTT“)

a

AKJ s.r.o.

so sídlom Vysoká 26, 811 06 Bratislava, IČO: 35 927 887, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sro, vložka číslo: 35442/B, konajúca konateľom Ing. arch. Jurajom Jančinom (ďalej len „spoločnosť AKJ“)

(ďalej aj len „Realizátori projektu“) na jednej strane

a

Plavba a vodní cesty o.p.s.

so sídlom Na Pankráci 57, 14000 Praha 4, IČO: 26433133 konajúci prostredníctvom predsedy správnej rady Ing. Josefa Podzimka (ďalej len „Spolupracujúca strana“) na druhej strane

(ďalej obe strany spoločne aj „Partneri memoranda“)

majú záujem na realizácii projektu najväčšieho transkontinentálneho tranzitného vnútrozemského tovarového terminálu v strednej Európe a uzatvárajú toto memorandum (ďalej len „Memorandum“):

Hlavné európske vodné cesty
medzinárodného významu
podľa európskej dohody AGN



Vysokorychlostné železnice
súčasný stav



— hlavné vodné magistrály
— navrhované prepojenia
● transkontinentálny tranzitný terminál

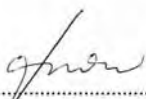
— vysokorychlostné železnice
— plánované trate
— ostatné trasy

© Všetky práva vyhradené 2008 Jančina architekti

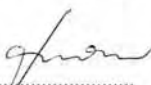
Memorandum

- 1) Predmetom Memoranda je dohodnutie základných princípov a podmienok spolupráce a spolupráca Partnerov memoranda na príprave a realizácii „Projektu 5-modálneho Transkontinentálneho tranzitného terminálu (T.T.T.) v strednej Európe, obchodno-dopravného uzla v aglomerácii medzi metropolitnými mestami Viedeň, Brno, Bratislava, s perspektívou vybudovania nadväzujúcich infraštruktúrnych objektov a stavieb“ (ďalej len „Projekt T.T.T.“), v súlade so záujmami Partnerov memoranda, s cieľom vytvárania priaznivých predpokladov a podmienok pre úspešné zrealizovanie Projektu T.T.T. a pre dosiahnutie všeobecne priaznivých riešení a následne z toho vyplývajúceho výhľadu pre všestranný rozvoj štátov strednej Európy a účastníkov podieľajúcich sa na realizácii a prevádzkovom využívaní Projektu T.T.T. **Partneri memoranda sa zhodujú na tom, že prednostné vybudovanie vodnej cesty do T.T.T. umožní zrýchliť nadväzujúcu výstavbu viacúčelového vodného koridoru Dunaj – Odra - Labe a podporiť všestranný rozvoj štátov strednej Európy.**
- 2) Spolupráca medzi Partnermi memoranda sa uskutočňuje na princípoch spolupráce, dialógu a vzájomného rešpektovania, formou výmeny informácií, prerokovania otázok spojených s prípravou a realizáciou Projektu T.T.T., účasti zástupcov Partnerov memoranda na rokovaníach súvisiacich s Projektom T.T.T. na Slovensku a v zahraničí, konzultácií, poskytovaní vyjadrení, ako aj inými spoločnými a individuálnymi aktivitami pri presadzovaní Projektu T.T.T., realizovanými na akejkoľvek úrovni, v rámci alebo mimo Slovenska, v súlade s ustanoveniami tohto Memoranda. Partneri memoranda budú prezentovať, presadzovať a vyvíjať aktivity k dosiahnutiu cieľov vytýčených v tomto Memorande.
- 3) Partneri memoranda vyhlasujú, že berú na vedomie, že vzájomne poskytnuté informácie môžu byť predmetom ochrany dôverných (nie bežne dostupných) informácií, a že Projekt T.T.T. je predmetom ochrany práv, najmä vlastníckeho práva, obchodného tajomstva a najmä ako výsledok duševnej a tvorivej činnosti predmetom ochrany autorského práva a/alebo iného práva z priemyselného alebo duševného vlastníctva, prináležiacich Realizátorom projektu, najmä autorovi Ing. arch. Jurajovi Jančínovi a spoločnosti TTT a jeho použitie najmä v zmysle autorských práv (napr. spracovávanie, reprodukovanie, kopírovanie, rozširovanie, vyhotovovanie výňatkov textov) podlieha písomnému súhlasu majiteľov príslušných práv.
- 4) Partneri memoranda berú na vedomie, že Realizátori projektu sú oprávnení podľa vlastného uváženia prezentovať Projekt T.T.T. vo vzťahu k akýmkoľvek tretím osobám, uzatvárať s nimi dohody a uvádzať informáciu o spolupráci so Spolupracujúcou stranou, pričom Spolupracujúca strana prehlasuje, že nebude bez písomného súhlasu spoločnosti TTT spolupracovať s inou treťou osobou, uzatvárať dohody a ani samostatne vykonávať činnosť spojenú s prípravou realizáciou Projektu T.T.T.
- 5) Partnerom memoranda z tohto Memoranda nevyplývajú žiadne finančné záväzky alebo plnenia, pokiaľ tak nebude nimi vopred písomne dohodnuté.
- 6) Každý z Partnerov memoranda obdrží jeden rovnopis Memoranda.
- 7) K zániku Memoranda môže dôjsť na základe odstúpenia Partnera memoranda, a to uplynutím desiateho dňa od doručenia (doporučene) odstúpenia druhému Partnerovi memoranda, pričom zánikom Memoranda nezanikajú ustanovenia ods. 3) a 4) tohto Memoranda.
- 8) Partneri memoranda prejavili podpisom tohto Memoranda porozumenie s jeho obsahom, dobrú vôľu a ochotu k širokospektrálnej spolupráci v zmysle tohto Memoranda.


za Realizátorov projektu :


.....
Ing. arch. Juraj Jančina
konateľ

T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál s. r. o.


.....
Ing. arch. Juraj Jančina
konateľ
AKJ s.r.o.

za Spolupracujúcu stranu:


.....
Ing. Josef Podzimek
predseda správnej rady
Plavba a vodní cesty o.p.s.

V Bratislave dňa,
V Prahe dňa, 25. 6. 2010

Transkontinentálny Tranzitný Terminál bol predstavený na konferencii v Bruseli

Ing. arch. Juraj Jančina - T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál s.r.o.

Dňa 30.6.2010 na konferencii v Bruseli v generálnom konzuláte Beneluxu pod názvom „The role of Danube in a competitive Europe: Cooperation, Connectivity, Communication“- „Úloha Dunaja v konkurenčnej Európe: spolupráca, prepojenie, komunikácia“ - bol predstavený zástupcom spoločnosti T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál, s.r.o., Ing. arch. Jurajom Jančinom strategický projekt Slovenskej republiky T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál (ďalej len projekt T.T.T.) v rámci priestoru pre prezentovanie projektov, v ktorom sa prezentovali zámery predstaviteľov európskych a belgických inštitúcií s cieľom zosúladenia postupov jednotlivých krajín dunajskej stratégie pri vypracovávaní dunajskej stratégie.

Počas konferencie tiež vystúpili národní koordinátori pre právu Dunajskej stratégie.

Konferencia sa konala z iniciatívy 8 veľvyslanectiev podunajských krajín v Belgicku, (Austria – Ambassador Karl Schramek, Croatia – Ambassador Boris Grigić, Hungary – Ambassador Zoltán Hernyes, Serbia – Ambassador Radomir Diklic, Bulgaria – Ambassador Hristo Georgiev, Germany – Ambassador Reinhard Bettzeuge, Romania – Ambassador –Ovidiu Dranga, Slovakia Ambassador Peter Sopko), ktoré sa dohodli podporiť vypracovanie „Dunajskej stratégie“ zorganizovaním medzinárodnej konferencie v Bruseli pod názvom „Úloha Dunaja v konkurenčnej Európe: spolupráca, prepojenie, komunikácia“.

Na konferencii podporili prezentáciu projektu T.T.T. aj zástupcovia veľvyslanectva Slovenskej republiky v Bruseli - Ján Kuderjavý, mimoriadny a splnomocnený veľvyslanec Slovenskej republiky v Belgickom kráľovstve a Luxemburskom veľkovoľvodstve a Jozef Reinvat, radca ako aj Karin De Schepper – generálny sekretár INE - Inland Navigation Europe so sídlom v Bruseli, Sorin Manole – poradca Ministerstvo dopravy a infraštruktúry Rumunska.

Podľa odozvy oficiálnych hostí konferencie z politickej a odbornej oblasti bol projekt T.T.T. veľmi pozitívne prijatý.

Projekt T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál vhodne zapadá do pripravovaných zámerov obnovenia, rozšírenia nielen železničných trás medzi Áziou a Európou ale aj vnútrozemskej vodnej dopravy čím podporuje a posilňuje spoluprácu štátov medzi Jadranským a Baltickým morom.

Projekt budil veľký záujem aj preto, že ide o návrh 5-modálneho terminálu, ktorý nemá obdobu v centrálnej Európe.

Ďalšie rokovania so strategickými partnermi je potrebné viesť v úzkej súčinnosti vládnych orgánov dopravných a logistických firiem a akademických inštitúcií jednotlivých štátov najmä Nemecka, Ruska, Ukrajiny, Číny, Kazachstanu, Kórei, Česka, Poľska, Rakúska, Maďarska, Slovinska, Rumunska, Chorvátska, Srbska, Bulharska.

V súčasnosti je veľmi dôležité angažovanie sa Úradu vlády, MZV, MH, MDPaT SR a Stáleho zastúpenia SR pri EÚ v Bruseli.

Hlavnými témami pri predstavovaní projektu T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál na tejto významnej medzinárodnej konferencii k dunajskej stratégii pod názvom „Úloha Dunaja v konkurenčnej Európe: spolupráca, prepojenie, komunikácia“ bolo dať impulz rozvoju hospodárstva všetkých druhov, všetkých oblastí, všetkých krajín dunajského regiónu tým, že sa vytvoria podmienky pre splavnosť Dunaja v celom jeho toku počas 300 dní v roku v plavbe riečnomorských plavidiel. Hospodársky potenciál rieky Dunaj je možné niekoľkonásobne zvýšiť prepojením na Česko, Poľsko, Nemecko sever-



Ing. arch. Juraj Jančina predstavil projekt T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál s.r.o. na konferencii Úloha Dunaja v konkurenčnej Európe: spolupráca, prepojenie, komunikácia

ným vodným koridorom Dunaj, Odra, Labe (ďalej len DOL), čím sa dosiahne prepojenie troch morí Čierneho, Severného a Baltického. Tým sa v rámci DOL rozšíri dunajský región čo bude mať širokospektrálny vplyv na všetky krajiny Európy. Dôležitým prvkom rozvoja dunajského regiónu je pozdĺž rieky Dunaj realizácia intermodálnych terminálov vrátane napojenia Konstanty z dostatočnou kapacitou a štandardom viacmodálnych infraštruktúrnych prepojení spojenia s cieľom optimálneho prepojenia všetkých módov dopravy s Dunajom vrátane prepojenia s infraštruktúrnymi koridorami smerujúcimi z Ázie a tým dať impulz rozvoju hospodárstva všetkých druhov, všetkých oblastí všetkých krajín dunajského regiónu.

Tento zásadný strategický projekt je prezentovaný, ako národný projekt Slovenskej republiky v rámci dunajskej stratégie spoločnosťou T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál, s.r.o., v zastúpení Ing. arch. Juraja Jančinu.

Z doterajšieho priebehu konferencií k dunajskej stratégii a presadenia záujmu, zámerov Slovenskej republiky je potrebné aby oficiálni zástupcovia tento zásadný strategický projekt v záujme už uskutočnených prezentácií na jednotlivých konferenciách podporili v rámci dunajskej stratégie presadiť tieto 3 zásady, ktoré majú za cieľ napomôcť prekonať hospodársku krízu :

1. Dať impulz rozvoju hospodárstva všetkých druhov, všetkých oblastí, všetkých krajín dunajského regiónu tým že sa vytvoria podmienky pre plnú splavnosť Dunaja v celom jeho toku počas 300 dní v roku v plavbe riečnomorských plavidiel.

2. Podporiť prepojenie Dunaja na Českú republiku, Poľsko, Nemecko severným vodným koridorom Dunaj, Odra, Labe (ďalej len DOL), čím sa dosiahne prepojenie troch morí Čierneho, Severného a Baltického. Tým sa v rámci DOL rozšíri dunajský región čo bude mať širokospektrálny pozitívny vplyv na všetky krajiny Európy.

3. Realizovať pozdĺž rieky Dunaj intermodálne terminály vrátane napojenia Konstanty z dostatočnou kapacitou a štandardom viacmodálnych infraštruktúrnych prepojení spojenia s cieľom optimálneho prepojenia všetkých módov dopravy s Dunajom vrátane prepojenia s infraštruktúrnymi koridorami smerujúcimi z Ázie.

KONGRES PIANC V LIVERPOOLU A VÝSTAVBA NOVÉHO PANAMSKÉHO PRŮPLAVU

Ing. Jaroslav Bimka, Státní plavební správa

(viz barevná příloha)

Nejvýznamnějším počinem asociace PIANC v posledních čtyřech letech bylo uspořádání 32. světového kongresu MMX PIANC, který proběhl v Liverpoolu ve dnech 11. – 14. 5. 2010. Tentokrát se jednalo o výjimečnou jubilejní akci zaměřenou k 125. výročí založení asociace. K této příležitosti byla vydána výpravná publikace PIANC 1885 – 2010, jejíž jeden výtisk spolu s kongresovým katalogem příspěvků (v tištěné i elektronické formě) je k dispozici na Státní plavební správě, české sekci PIANC. Na kongres přijelo přes 400 účastníků a do programu bylo zasláno cca 300 abstraktů, z čehož 200 bylo přijato.

V Evropě i ve světě probíhá víceméně nerušeně realizace řady významných projektů zaměřených na výstavbu vodních cest. V kontrastu k České republice, kde úporné obstrukce ekologických aktivistů vůči dopravním stavbám, o jejichž nutné realizaci nikdo se zdravým rozumem hospodáře nepochybuje, vedou k mnohaletým oddalováním nezbytných řešení a jejich prodražování. Pochybná moc environmentalistů, přerušit jakékoli stavební řízení **bez nejmenší odpovědnosti** za často neodůvodněné průtahy, působí zbytečně státní výdaje, které se dají nazvat plýtváním. Je až s podivem, že nezávislá média (a tím pádem potažmo i veřejnost) si těchto alarmujících skutečností nevšímá. Kolegové z PIANC tvrdí, že drahá a vše komplikující ekobyrokracie je přítomna v každé demokratické zemi, ale vodní doprava jakožto neekologičtější dopravní modus je tam vždy podporována. Nakonec většinou vítězí zájem společnosti s tím, že se najde optimální cesta jak projekty realizovat a současně přírodu ochránit co nejlépe. Nad více než desetiletými obstrukcemi ze strany Ministerstva životního prostředí ČR proti stavbě jezů na dolním Labi kroutí nechápavě hlavou. Ale zpět k tématu, o kterém se chci více rozepsat. Na kongresu vyčnívala dvě témata Siena – Šelda a Panama. Protože o současně nejvýznamnějším evropském projektu Průplavní spojení Siena – Šelda (Seina - severní Evropa) se toho u nás ví hodně, volím podrobnější zmínku o projektu „století“ Dvojení Panamského průplavu. Částečně pro svou informaci využívám přednášku Alberta Zubiety, ředitele správního úřadu The Panama Canal Authority (ACP).

Nejdříve uvedu několik faktů z historie. Stavba Panamského průplavu začala v roce 1881. V průběhu stavby museli stavitelé čelit vážným technickým problémům, sesuvům půdy a tropickým nemocem, které decimovaly pracovní síly. 77 km dlouhý průplav byl dokončen v roce 1914. Souhrnné náklady činily tehdejších 337 milionů USD. Uvedením průplavu do provozu v létě roku 1914 zkrátilo oněch 77 km cestu z New Yorku do San Franciska o 13 000 km. Proplavení průplavem trvá cca 8 až 10 hodin. Stavba zahrnuje tři výškové stupně plavebních komor o rozměrech 300 x 33 x 12 m. Rozsáhlé zemní práce se musely provést ve 14,8 km dlouhém zářezu Culebra (nyní přejmenován na Gaillard) a dále při prohrábkách koridorů vodní cesty po jezerech a menších přístupových kanálech. Materiál ze zářezu (cca 76 mil. m³) byl použit k výstavbě přehrady Gatún na řece Chagres, která zformovala v té době největší člověkem vytvořené jezero na světě Gatún. Plavidlo vplouvající do průplavu u města Colon na atlantické straně

je vyzdviženo o 25,5 m třemi plavebními komorami bezprostředně za sebou (stupnice) pojmenovanými Gatún do stejnojmenného jezera. Následuje 24 km plavby po jezerech a poté 15 km zářezem Gaillard k plavební komoře Pedro Miguel která proplaví plavidlo o 9,5 m níže. Poté následuje plavba přístupovými kanály a jezerem Miraflores zakončená dvěma komorami (opět stupnice) s názvem Miraflores s rozdílem hladin 16,5 m níže na úroveň přístavu Balboa na pacifické straně. Všechny plavební komory jsou zdvojené paralelně vedle sebe a tím umožňují současný provoz v obou směrech. Průplav, kterým od 15. 7. 1914 do dnešního dne proplulo více než 960 000 lodí, již přestává vyhovovat svými parametry větším moderním plavidlům a očekávané poptávce. Prognóza předpokládá, že současná maximální kapacita průplavu bude dosažena v roce 2012 a dále by nemohla uspokojit stále rostoucí poptávku.

V dostatečném předstihu a v souladu s návrhem inženýrů na přístavění nového panamského průplavu bylo v roce 2006 vypsáno národní referendum, které osmdesát procenty projektový záměr schválilo. (Jakpak by asi dopadlo referendum o výstavbě vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe v České republice?) Problémy, se kterými se projektanti museli vypořádat byl m.j. nedostatek vody pro četná proplavení a požadavek zabránit přílišnému mísení mořské vody se sladkou vodou ve vnitrozemí. Samotná stavba započala 3. 9. 2007. Z nedávno projednávaného záměru, často nazývaného „projektem století“, který povede víceméně paralelně s původním průplavem, jsou již hotovy zemní práce. V první řadě došlo k rozšíření a prohloubení stávajících plavebních kanálů, zářezu Gaillard a dalších přístupových kanálů včetně nového 6,2 km kanálu-zářezu okolo jezera Miraflores. Projekt dále sestává ze stavby dvou nových stupnic plavebních komor – jedné na pacifické a druhé na atlantické straně průplavu (plavební stupeň Pedro Miguel na původním průplavu je v novém projektu obejít). Každá stupnice sestává ze tří plavebních komor navazujících bezprostředně za sebou. Každá plavební komora o rozměrech 488 x 55 x 18,3 m umožňující proplavení lodí o maximální celkové délce 366 m, šířce 49 m a ponoru do 15,2 m a kontejnerových plavidel do 12 500 TEU bude mít tři úsporné nádrže (430 x 70 x 5,5 m) kvůli úsporám vody. Dokončení všech prací je, nebo spíše bylo, plánováno na rok 2015. Protože však kontrakt neobsahuje jen penále za opožděné dokončení, ale i navýšení platby za urychlení stavby, předpokládá se (dle představitele investora A. Zubiety) dokončení již v roce 2013. Celkové náklady mají dosáhnout 5,25 miliardy USD (cca 99,75 mld. Kč). Téměř sto let staré původní a plně funkční plavební komory získají nyní větší prostor pro údržbu. Správce označil jejich výhledový provoz na dobu neomezenou. Předpokládaný nárůst přepravy z 280 milionů tun (starým průplavem) v roce 2005 projekt odhaduje na 510 milionů tun v roce 2025. Oba průplavy dohromady mohou v budoucnu dosáhnout maximální udržitelné kapacity 600 milionů tun ročně.

Dnes se již navíc plánuje třetí sada plavebních komor na obou stranách Panamského průplavu při vyústění do oceánů.

Další informace je možno vyhledat na <http://www.panama.com/>, nebo na <http://twitter.com/thepanamacanal>.

Je prostor pro aktivní hospodářskou politiku? Vodní koridor a východisko pro českou ekonomiku

Ing. Jaroslav Ungerman, makroekonom ČMKOS

(Výňatek z článku - Britské listy 3. 8. 2010)

Nastoupila nová vláda, která o sobě říká, že chce být vládou rozpočtové odpovědnosti. Jejím hlavním programem – a tím se nijak netají – je škrtnat výdaje veřejných rozpočtů tak, až se zhruba za čtyři roky dostane na vyrovnaný rozpočet. O škrtech hovoří i jiné evropské vlády. Jsou však i takové vlády v Evropě, které nemají deficity nebo natolik malé, že nevyvolávají potřebu nějakých razantních akcí.

Škrtnat výdaje veřejných rozpočtů je jistě legitimní postoj. Je však také část ekonomů, která varuje před důsledky takových škrtnutí. Připomíná, že je poměrně tenká hranice, kdy ještě lze škrtnat, a kdy už není vhodné škrtnat.

Právě spor o to, zda je zde skutečně velká krize srovnatelná s předválečnou krizí, či jen malé zakolísání na jinak nepřetržitě cestě vzhůru, je v pozadí toho, jak tuto krizi „léčit“. Zda přistoupit k podobným krokům – jako v minulosti – tedy začít s velkými stavbami „hladových zdí“ či nechat vývoji volný průběh a očekávat, že se ekonomika z toho otřesu sama vzchopí.

Přitom není důvod si myslet, že se národní hospodářství z takového otřesu nevzpamatuje. Určitě ano, protože každý takový velký organismus, již mnohokrát v minulosti prokázal svoji životaschopnost a tak bezpochyby se z tohoto otřesu dovede vzpamatovat. Je ovšem jinou otázkou, co všechno tomu bude předcházet a jak dalece se takové pomalé ožívání promítne do osudu mnoha lidí.

Snad by bylo dobré připomenout ještě jeden rozměr současné krize. Odehrává se totiž – z našeho pohledu – na pozadí zcela zásadních změn ve světové ekonomice. Uplynulých dvacet let zcela změnilo obraz světa resp. rozložení sil mezi hlavními regiony světové ekonomiky. Uvědomme si, že jenom za těchto dvacet let se ekonomika Číny zvětšila 4,5 x oproti roku 1990, ale za dalších deset let to už bude 10 x (k roku 1990). Dnes je to druhá největší světová ekonomika. Vedle ní je ekonomika Indie sice s pomalejším růstem – ale 6-8 % ročně také zaručuje zdvojnásobení HDP za deset let. A jsou zde i další země.

To vše podle mého soudu nasvědčuje tomu, že ze současné krize není jednoduché východisko. Jsme připraveni na to, že etapa, kdy ekonomika bude vycházet z krize může trvat velmi dlouho – deset a možná více let? A jak vlastně bude vypadat ekonomika v pokrizovém období? Znovu se vrátí růst HDP k číslům z předkrizových let – 4 a více procent ročně?

Budeme čekat, jak to dopadne a nebo se pokusíme o aktivní kroky, jak vyvést ekonomiku z krize?

Snaha o aktivní řešení

Snaha najít aktivní řešení byla otcem myšlenky na zahájení nových velkých staveb, které by mohly být významným impulsem pro české firmy. Přitom je potřeba říci, že tyto

**VYBERME SI!
312 TEU**
po vodě, železnici nebo po dálnici...

- 1 kontejnerová loď**
typická souprava o nosnosti 312 TEU, délka cca 200m
- 2 3 nákladní vlakové soupravy**
o celkové délce cca 1600 m
- 3 kolona kamionů o počtu 156 - 312 a celkové délce cca 4500 m**

návrhy se zrodily v diskusích mezi podnikatelskou sférou a představiteli zaměstnanců jako společné doporučení pro aktivní hospodářskou politiku vlády.

Ekonomické souvislosti energie z obnovitelných zdrojů

Je zřejmé, že rozvoj tohoto druhu obnovitelných zdrojů energie vyžaduje komplexní řešení v rámci celého energetického komplexu. Přitom mnohé z těchto problémů vznikají nedomyšleností a neregulovaným vývojem v energetice, který vyvolává další investice a v souhrnu tak jen zdražuje elektřinu pro finálního spotřebitele.

Jednou z cest, jak řešit takové přebytky energie vznikající zapojováním těchto nestabilních zdrojů, je pokusit se o „skladování“ takové energie. To lze udělat efektivně v podstatě jen dvěma způsoby. Jedním z návrhů je vyrábět touto elektřinou např. stlačený vzduch, který se bude skladovat např. v bývalých podzemních ložiscích plynu a odtud pak bude jako stlačený vzduch pohánět turbíny jako špičkové zdroje energie. Je to však nesporně cesta velmi nákladná.

Jako druhý - zjevně efektivnější - způsob je pak výstavba přečerpávacích elektráren, které by v době přebytku elektrického výkonu čerpaly vodu do zásobních nádrží a v době vysokých odběrů pak naopak elektřinu vyráběly jako běžné vodní elektrárny.

To je nesporně způsob, který je technologicky zvládnutý a dostatečně efektivní. Naráží však na jiný problém - vhodné lokality. Takové lokality lze nalézt zpravidla v horách, kde se dá dosáhnout potřebného spádu a také se dá vytvořit dostatečně velká nádrž.

Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe

Podle historických pramenů se o výstavbě této vodní cesty hovoří již několik staletí. Dokonce se již v minulém století za druhé světové války začalo se stavbou. Od té doby bylo o jeho výstavbě popsáno mnoho listů papíru, vypracovány různé studie, ale ve skutečnosti se nikam nepokročilo.

V současnosti jsou k jeho výstavbě příznivé podmínky. Integrovaná Evropa možná potřebuje pro hromadné náklady takové cesty - aby se nemusely všude budovat další a další dálnice či železnice. Kromě toho integrovaná Evropa může takovou stavbu financovat ze společných zdrojů podporujících právě integraci. Není to tedy tak, že by taková stavba byla záležitostí jen české vlády a byla financována jen z českého rozpočtu.

Výstavba takového průplavu není ani dnes v Evropě něčím výjimečným. Není to tak dávno, kdy bylo dokončeno propojení Dunaj - Mohan - Rýn (poslední úsek byl uveden do provozu v roce 1992). Podle oficiálních údajů je jím ročně přepravováno kolem 7 mil. t. nákladů a proplouvá jím více než 5000 lodí. Uvádí že, že příznivě ovlivňuje i vodní bilanci v horním Bavorsku. Samozřejmostí je také to, že vodní spád je zde využíván k pohonu vodních elektráren a celkově průplav vyrábí více elektrické energie než spotřebovává.

V současnosti se začíná ve Francii s výstavbou průplavu Seine - severní Evropa, který by měl být spojnicí mezi pařížskou aglomerací a přístavy Dunkerque, Antverpy a Rotterdam. I tento průplav bude financován za přispění finančních zdrojů z EU.

Budovaný průplav má řadu velmi zajímavých charakteristik. Bude mj. veden i v průplavním mostu dlouhém 1300 metrů přes přírodní rezervaci v údolí řeky Sommy a protože prochází hustě osídlenou krajinou, pak v průměru po každých 2 km bude přes průplav postaven most. Hloubka průplavu bude 4,5 m a budou po něm moci proplouvat lodi s nosností až 4000 t.

Zajímavé je především to, že jeho trasa prochází sou-

běžně jak s dálničními koridory, tak se železniční tratí. Přesto francouzské studie dokazují, jak významně se tento průplav bude podílet na snižování emisí a na snížení zátěže dosavadních dopravních tras.

Ještě jedna poznámka. Stavby těchto vodních cest jsou dlouhodobými akcemi. 171 km vodní cesty Dunaj - Mohan - Rýn se stavělo 32 let (stavba byla zahájena v roce 1960). Proto i náklady na jeho výstavbu byly rozloženy v čase a to mělo svůj význam především pro vytváření potřebných stavebních kapacit. Nebylo to tedy tak, jak to teď vidíme u nás - konjunktura dopravních staveb, která bude zanedlouho ukončena. Jednoduše řečeno - taková stavba je především o soustavnosti a koncepci a to zatím v české ekonomice, ale především v politice, zjevně chybí. Každá změna politické reprezentace znamená nové priority - také proto, že spolu politické reprezentace málo komunikují. A také proto, že chybí dlouhodobé koncepce a jejich kontinuita.

Stavba vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe je přirozeně komplikovanější také proto, že zasahuje i zájmy okolních zemí - Slovenska, Rakouska a Polska. To může jeho realizaci zpomalovat, ale i podpořit.

S Polskem však bylo zatím dosaženo dohody o tom, že má zájem o tuto stavbu a bude ji podporovat. Diskutuje se - zatím předběžně - i návrh, že v novém finančním období po roce 2013 byla stavba vodního koridoru zařazena do finančního výhledu EU (po dokončení stavby francouzského průplavu).

Ovšem základním problémem - jak ukazuje současnost - je především nedostatek odhodlání k jeho výstavbě na české straně.

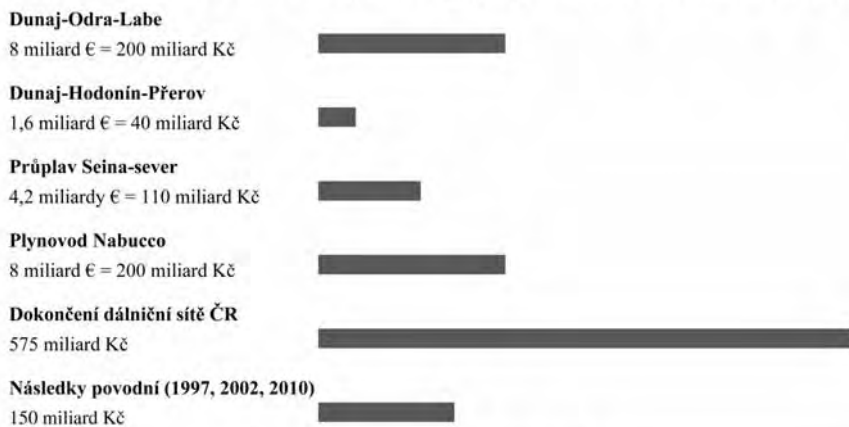
Výstavba vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe - jako málokterá jiná stavba ve veřejném sektoru - rozděluje odbornou veřejnost na dva tábory, často nesmiřitelné. Odpůrci této stavby poukazují na to, že je to příliš velký zásah do krajiny, kterým bude poškozena její stabilita a bude při ní nenávratně zničeno mnoho přírodních biotopů a některá chráněná území.

Aktivitu odpůrců této stavby lze uvést i na nedávném příkladu. Když se v roce 2009 schvaloval dokument Politika územního rozvoje ČR, pak ve výčtu staveb podporovaných vládou, nebyl tento vodní koridor vůbec uveden. Z vodních děl tam byla uvedena pouze vodní cesta Dunaj - Váh - Odra, která se jen okrajově dotýká území ČR - v linii Jablunkovský průsmyk - řeka Odra. Přitom tato vodní cesta D-V-O má vrcholovou zdrž na kótě 470 m n. m. (při použití dlouhého vrcholového tunelu) oproti pouhým 275 m n. m. vodního koridoru D-O-L.

Pak sice vláda schválila dodatečné usnesení, kde se znovu zavázala o vodním koridoru Dunaj - Odra - Labe jednat, ale bylo to již po té, co byla dotazována, proč tuto stavbu z tohoto dokumentu vyškrtla. Z tohoto postupu pak někteří pozorovatelé vyvozovali, že odpůrci této stavby mezi některými politiky měli zájem tuto stavbu „potichu“ odložit ad acta. Pravděpodobně však hlavní zájem na „likvidaci“ tohoto vodního koridoru nemají jenom zelení, ale hlavně developéři. Pozemky, které leží v případné trase vodního koridoru by se přece daly snadno použít k jiným účelům.

Příznivci vodního koridoru pak zdůrazňují zejména jeho dopravní přínos. Ulehčil by bezpochyby přepravě hromadných nákladů přes území ČR, kde některé trasy jsou již přetížené. Za pozitivní se také považuje jeho přínos pro rozvoj turistického ruchu, kde se vychází ze zkušeností Francie a Holandska s využitím těchto vodních cest. Za mimořádně důležitý se také považuje jeho přínos ve zlepšení vodní bilance, zejména na Moravě, protože jeho provoz bude

FINANCOVÁNÍ - Gigantický projekt nebo normální stavba?



Dunaj-Odra-Labe při dotaci z Fondu soudržnosti EU ve výši 85% a při době výstavby 27 let = 0,44 miliard € / rok

vyžadovat přečerpávat určité množství vody z Dunaje. Podle propočtů lze také dokázat, že jeho vrcholová část by mohla být využívána jako nádrž pro přečerpávací elektrárnu, což je důležité s ohledem na výkyvy dodávek elektrické energie z obnovitelných zdrojů. I bez ní však tato stavba je schopna vyrábět více elektrické energie než spotřebovává.

K výstavbě vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe by bylo možné využít stavební kapacity tuzemských firem, které mají dostatek zkušeností s podobnými stavbami. Kapacity těchto firem jsou dostatečné a vzhledem k útlumu jiných staveb nebudou využity. Stejně tak by se dalo počítat s tím, že dodávky technologického zařízení budou zajišťovány českými firmami. Pokud by se podařilo dosáhnout zařazení stavby tohoto vodního koridoru mezi stavby zajišťované ze společných prostředků EU, pak by jejich podíl mohl dosahovat až 85 % z celkových nákladů.

K zahájení výstavby by nakonec mohlo dojít v krátké době, pokud by se přikročilo k přerozdělení prostředků z dosavadních, již schválených evropských fondů. K tomu také směřoval návrh na výstavbu jezů na Labi – v Děčíně a v Pardubicích. Především jez v Děčíně by měl umožnit zlepšit plavební podmínky na Labi a rozvinout vodní dopravu v tomto směru.

To, že dosud nebyl postaven jez v Děčíně, je dnes hlavní překážkou tomu, aby na český úsek Labe a také do Prahy mohly v hlavní turistické sezoně zajíždět lodě s turisty. Nelze jim totiž zaručit, že by se mohly v termínu vrátit zpět, dojde-li k poklesu průtoku na Labi. To také omezuje plány na výstavbu pražských zařízení pro vodní turistiku. Jeden z možných směrů rozvoje turistického ruchu v Praze je tak touto nerealizovanou stavbou blokován.

Náklady na jeho výstavbu by bylo možné uhradit z evropských fondů.

Jak se však ukazuje, ani k takové stavbě není v současnosti dostatek odhodlání.

To lze dokumentovat i na návrhu usnesení vlády, kde se hovoří o tom, že je nutno „vytvořit podmínky pro přijetí rozhodnutí“ o výstavbě těchto jezů. Nerozhoduje se tedy o výstavbě, ale jen o tom, aby se vytvořily podmínky pro rozhodnutí. Kdy se o tom rozhodne a zda vůbec - už není nikde řečeno. Ovšem i tato formulace byla považována odpůrci těchto jezů za závadnou a příliš zavazující.

Odpůrci těchto staveb již deklarovali, že využijí všech možností k tomu, aby tyto stavby zablokovali případně co nejvíce zpomalili.

Velké stavby a ekologické iniciativy

Návrhy na realizaci velkých staveb, když na nich může být shoda mezi podnikateli i představiteli zaměstnanců, často narážejí na odpor ekologických aktivit. Obě strany – jak příznivci, tak i odpůrci těchto staveb - se prohlašují za reprezentanty části veřejnosti a snaží se přesvědčit většinu společnosti o své pravdě.

Jak se ukazuje na průběhu dalších velkých staveb, dá se velmi úspěšně jejich realizace blokovat a zpomalovat. Nejlepším příkladem toho je stavba D 8 přes České středohoří, která se zpožďuje oproti původním plánům o několik let (stejně tomu bylo s obchvatem Plzně apod.). Přitom náhradní trasy výrazně zatěžují životní prostředí, zejména v obcích, kterými tyto trasy procházejí. Současná legislativa zjevně takovému postupu napomáhá a proto je postup jejich odpůrců prvotně zaměřen na vytváření překážek jejich realizaci.

Na druhé straně přílišný akcent na ekologické otázky také nevede k cíli. Dokazuje to nedomyšlená podpora solárních elektráren. Dá se takové jednání označit za příspěvek k ochraně životního prostředí?

Tím spíše překvapuje, že již při schválení uvedených velkých staveb – jako nástroje, jak zmírnit dopady hospodářské krize – bylo ze strany odpůrců těchto staveb deklarováno, že využijí všech možností, aby jejich realizaci zabránili. A to i prostřednictvím příslušného ministerstva pro životní prostředí, které může vydání příslušných doporučení zpomalovat např. tím, že si vyžaduje ještě další expertízy, svá stanoviska vydává s využitím maximálních lhůt pro rozhodnutí atd. Možností, jak tyto stavby blokovat je nemálo.

Snahy o aktivní hospodářskou politiku tak mohou být blokovány postojem jiné části veřejnosti, která má své představy o společenském blahu a o tom, co v dané situaci dělat. Může současná krize pomoci nalézt společný průsečík těchto názorů a sjednotit je na společném východisku? Pomůže v tom pochopit její závažnost?

V naší společnosti chybí diskuse nad zásadními otázkami budoucnosti. Těžko se hledá vůbec nějaké fórum, kde se o budoucích hrozbách, ale i příležitostech dá celkem volně diskutovat. Často je to diskuse dvou, kteří si nechtějí rozumět. Anebo nemohou?

Obdobně tomu bude i dnes, kdy se východisko pro českou ekonomiku vidí v rozsáhlých rozpočtových škrtech, kterými se má něco nového vytvořit. O tom, co se má vytvořit a jaká by měla být námi očekávaná budoucnost se mlčí...

Cena Ing. Libora Záruby za rok 2010

Správní rada společnosti Plavba a vodní cesty o.p.s. a Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba po konzultaci s celou řadou vodohospodářských, projekčních, provozních a dodavatelských společností rozhodla v souladu s příslušným statutem udělit dvě

Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2010 a to:

doc. Ing. Júliusu Binderovi, Dr.h.c.
prof. Ing. Dr.h.c. Pavlu Gabrielovi, DrSc.

Pro posouzení tohoto návrhu ve smyslu čl. 5 Statutu ceny byla jmenována patnáctičlenná porota ve složení

Ing. Luděk Cidlina, ředitel Státní plavební správy

Ing. Miloslav Černý, generální ředitel České přístavy a.s.

Ing. Libor Dostál, generální ředitel Povodí Moravy s.p.

Ing. Petr Forman, redakce časopisu Vodní cesty a plavba o.p.s.

Ing. Jiří Friedel, ředitel závodu Dolní Vltava, Povodí Vltavy s.p.

Ing. Vladimír Haviar, předseda Slovenského plavebného kongresu

doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., České plavební a vodocestné sdružení

Ing. Jan Kareis, Ph.D., ředitel Vodní cesty a.s.

Ing. Miroslav Kos, CSc., generální ředitel Hydroprojekt CZ a.s.

Ing. Pavel Kutálek, generální ředitel Pöyry Environment a.s.

Ing. Josef Podzimek, předseda správní rady Plavba a vodní cesty o.p.s.

Ing. Ivan Pospíšil, generální ředitel Povodí Odry s.p.

Ing. Miroslav Šefara, ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Tomáš Vaněk, generální ředitel Povodí Labe s.p.

Ing. Zdeněk Zídek, ředitel závodu Horní Vltava, Povodí Vltavy s.p.

kteřá zasedala 22. dubna 2010 v Praze a po věcné diskusi odsouhlasila následující návrhy:



doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c.



prof. Ing. Dr.h.c. Pavel Gabriel, DrSc.

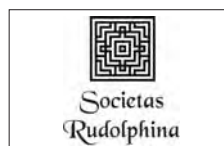
uděluje společnost
Plavba a vodní cesty o.p.s.



a redakce časopisu



za podpory



Ceny Ing. Libora Zárubu

pre pána

doc. Ing. Júliusa B I N D E R A, Dr.h.c.

Podľa štatútu Ceny Ing. Libora Zárubu a na základe rokovania s Českým plavebným a vodocestným združením, Slovenský plavebný kongres navrhuje doc. Ing. Júliusa Bindera, Dr. h.c. na udelenie tejto ceny. Tento návrh plne rešpektuje pranie zriaďovateľa ceny, aby udelenie Ceny Ing. Libora Zárubu za rok 2010 zahrňovalo nielen prípravnú časť, ale aj realizačnú časť významného vodohospodárskeho diela, ktoré zlepšuje alebo umožňuje aj plavebnú prevádzku, a to aj z čias bývalej Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky. Obidvaja tohtoroční kandidáti, prof. Ing. Dr.h.c. Pavel Gabriel, DrSc. a Ing. Július Binder, Dr. h.c., sa spojili projektom Sústavy vodných diel na Dunaji Gabčíkovo – Nagymaros.

Slovenský plavebný kongres navrhuje doc. Ing. Júliusa Bindera, Dr. h.c. za realizáciu a uvedenie do prevádzky vodného diela Gabčíkovo v rámci spoločného československo – maďarského projektu Sústavy vodných diel na Dunaji Gabčíkovo – Nagymaros, ktoré nielen podstatne zlepšilo plavebné podmienky na kritickom, tzv. brodovom úseku Dunaja, ale aj pre rozsiahle priľahlé územia aj jeho protipovodňovú ochranu. Za prípravnú časť tohto významného vodného diela České plavebné a vodocestné združenie navrhuje na Cenu Ing. Libora Zárubu za rok 2010 prof. Ing. Dr.h.c. Pavla Gabriela, DrSc. Slovenský plavebný kongres pri plnom rešpektovaní prania zriaďovateľa ceny odporúča svojej partnerskej organizácii v Českej republike, Českému plavebnému a vodocestnému združeniu, navrhnúť na Cenu Ing. Libora Zárubu pre rok 2010 za prípravnú časť projektu Sústavy vodných diel na Dunaji Gabčíkovo – Nagymaros prof. Ing. Dr.h.c. Pavla Gabriela, DrSc.

Pán doc. Ing. Július Binder, Dr. h.c. sa narodil 12. 9. 1931 v Bemolákove. Po maturite v r. 1950 na gymnáziu v Bratislave išiel študovať na Fakultu inžinierskeho staviteľstva STU v Bratislave. Po získaní inžinierskeho diplomu v r. 1955 nastúpil do projektového ústavu Hydroconsult Bratislava, v ktorom zotrval až do r. 1991, najprv ako projektant (do r. 1985), neskôr (1986 – 1990) bol výrobným námestníkom a v období 1990 – 1991 ako hlavný inžinier. V rokoch 1991 – 2002 bol podnikovým riaditeľom Vodohospodárskej výstavby, š.p. Bratislava, kedy realizoval uvedenie Vodného diela Gabčíkovo do prevádzky realizáciou variantu C. Popri týchto zamestnaní v rokoch 1977 – 1978 absolvoval postgraduálne štúdium v obore ekologické stavby, v rokoch 1998 – 2002 bol poslancom Národnej rady Slovenskej republiky a v roku 1998 sa habilitoval na docenta Stavebnej fakulty STU Bratislava. V rokoch 1953 – 1978 externe vyučoval na Strednej priemyselnej škole stavebnej, 1960 – 1961 na Strednej škole poľnohospodárskej – odbor vodné hospodárstvo a 1978 – 1979 externe vyučoval a podieľal sa v oblasti vodohospodárskeho výskumu na Stavebnej fakulte STU. Je autorom niekoľkých patentov a zlepšovacích návrhov. Medzi jeho významné projekty, okrem už spomínanej Sústavy vodných diel na Dunaji Gabčíkovo – Nagymaros, zaraďujeme vodárenské nádrže Starina, Málinec, Turček, Lipovec, vodné dielo Ružín, hlavný inžinier rozšírenia Elektrae Nováky. Ako skúsený vodohospodár pracoval najmä na zásobovaní obyvateľstva pitnou vodou, má rozhodujúci podiel na vyriešení ochrany podzemných vôd Žitného ostrova pred ropnými produktmi, bol hlavným inžinierom projektu čistiarnie odpadových vôd v Slovnaft-e a hlavným manažérom projektu pre zásobovanie vodou pre štát Coahula v Mexiku. Podstatnú časť svojho odborného života zameril na riešenie hydrodynamický výskum, veľké hydrotechnické stavby, zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou.

Svoje bohaté teoretické vedomosti podporené mnohoročnou praxou uplatňoval v prednáškach na tému environmentálnej politiky na univerzitách a vedeckých pracoviskách v USA, Kanade, Švajčiarsku, Nemecku, Maďarsku, Poľsku a Českej republike. Je autorom piatich publikácií zameraných na ochranu vodohospodárskych stavieb, mnohých odborných článkov v časopisoch, referátov na domácich i zahraničných konferenciách. V roku 1992 získava Európsku cenu za kvalitu v Madride, Zlatý dvojkriž, v roku 1994 sa stáva Osobnosťou roka, získava Zlatý Biatec od HN klubu a vedecká rada STU mu udelila titul Doctor honoris causa. V roku 1995 získava Najvyššie ocenenie od Slovak National of Canada, 1996 štátne vyznamenanie Rad Ľudovíta Štúra, 1998 Veľkú medailu Sv. Gorazda za pedagogickú činnosť. Pôsobil ako predseda redakčnej rady týždenníka Kultúra, vo vedení Spolku slovenských spisovateľov, Matice slovenskej Stálej konferencii slovenskej inteligencie. Je čestným členom Nadácie Slovak Gold, Slovenskej asociácie novinárov, Slovenského plavebného kongresu. Teraz žije v Bratislave a venuje sa svojim koníčkom, výtvarnému umeniu, klasickému divadlu a záhradkárstvu.

V Bratislave, 8. 3. 2010

Vypracoval: Ing. Vladimír Haviar, predseda Slovenského plavebného kongresu



Cena Ing. Libora Záruby

pro pana

Prof. Ing. Dr.h.c. Pavla Gabriela, DrSc.

České plavební a vodocestné sdružení ve smyslu statutu Ceny Ing. Libora Záruby a na základě jednání se zřizovatelem navrhuje výše jmenovaného na udělení dané ceny. Přitom respektuje přání zřizovatele, aby udělení Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2010 zahrnovalo jak přípravnou část, tak i realizaci významného plavebního vodního díla a to i příp. z období bývalé Československé republiky.

České plavební a vodocestné sdružení navrhuje pana prof. Gabriela za přípravnou část významného vodního díla Soustava vodních děl na Dunaji Gabčíkovo-Nagymaros, které podstatně přispělo k dalšímu rozvoji, resp. modernizaci československé plavby. České plavební a vodocestné sdružení při respektování přání zřizovatele doporučuje své partnerské organizaci na Slovensku Slovenskému plavebnímu kongresu navrhnout na udělení ceny Ing. Libora Záruby za poslední realizační část slovenské části vodního díla Gabčíkovo pana doc. Ing. Júliusa Bindera, Dr.h.c.

Pan prof. Pavel Gabriel se v letošním roce dožívá významného životního jubilea 80ti let v plné pracovní svěžesti. Podstatnou část svého odborného života zaměřil na hydrotechnický výzkum plavebních podmínek a to mj. i na výzkum předmětného vodního díla. Svá vysokoškolská studia ukončil v Bratislavě a následně působil jako asistent a posléze vědecký aspirant na Slovenské vysoké škole technické. V roce 1958 nastoupil jako výzkumný pracovník do Výzkumného ústavu vodního hospodářstva v Bratislavě, kde se převážně věnoval hydrotechnickému výzkumu vodních děl na Dunaji a Váhu se zaměřením mj. i na vliv provozu těchto vodních děl na plavbu při jejich běžných i extrémních provozních podmínkách.

Od roku 1966 působil profesor Gabriel na katedře hydrotechniky Stavební fakulty Českého vysokého učení technického v Praze. Nejprve jako samostatný vědecký pracovník a posléze jako řádný profesor, kde přednášel mj. výstavbu vodních cest, hydrotechnický výzkum, automatizované systémy řízení vodních děl a ekologii ve vodním hospodářství. V současné době předává prof. Gabriel své dlouholeté zkušenosti v oblasti výzkumu ve Výzkumném ústavu vodohospodářském T. G. M. v Praze-Podbabě. I tady je jeho práce soustředěna zejména na výzkum plavebních podmínek v rámci projektových prací na vodních dílech na dolním Labi (Malé Březno a Dolní Žleb) a středním Labi (Přelouč II) a v poslední době na vodním díle Děčín.

Kromě jeho výzkumné a pedagogické činnosti je významná i jeho činnost publikační. Profesor Gabriel je autorem více jak 350 vědeckých a odborných prací - monografií, vysokoškolských učebnic a skript, vědeckých a odborných článků v časopisech, referátů na konferencích vnitrostátních i zahraničních. Velmi významné a pro obor vodních cest a plavby důležité je jeho členství v řadě vnitrostátních i zahraničních komisí a odborných sdružení. Za svoji činnosti byl profesor Gabriel odměněn řadou vnitrostátních i zahraničních ocenění.

V Praze dne 3. 3. 2010

Předseda
Českého plavebního a vodocestného sdružení

doc. Ing. Pavel Jurásek, CSc.

VD GABČÍKOVO

– návrh vrat pro dolní ohlaví plavebního kanálu

Doc. Ing. Vladimír Medřický, CSc. – Doc. Ing. Ladislav Satrapa, CSc.

Fakulta stavební, ČVUT - katedra hydrotechniky

Úvod

V dubnu roku 2009 vyhlásila Vodohospodářská výstavba, státní podnik Bratislava veřejnou soutěž na „Návrh koncepce nových dolních vrat plavebných komor pre SVD G-N, stupeň Gabčíkovo“. Záměrem veřejné soutěže bylo najít nové řešení konstrukce dolních vrat plavebních komor.

Podle zveřejněných podmínek měl soutěžní návrh především obsahovat: technickou zprávu a prohlášení o realizovatelnosti návrhu, předběžné statické výpočty navržené konstrukce, posouzení konstrukce ve dvou až třech nejvíce namáhaných detailech na únavu, stanovení hmotnosti nové konstrukce, použitý druh materiálu, nároky na údržbu, popis potřebných zásahů do současných stavebních konstrukcí a jednoduchou výkresovou dokumentaci. Soutěž byla ukončena 31. 8. 2009 a výsledky byly vyhlášeny koncem října téhož roku.

Do uvedené soutěže se kromě dalších čtyř účastníků zapojil společně i kolektiv pracovníků katedry hydrotechniky (Doc. V. Medřický, Doc. L. Satrapa) a katedry ocelových a dřevěných konstrukcí (Prof. J. Studnička, Doc. T. Rotter) fakulty stavební, ČVUT v Praze. V rámci soutěže byl vypracován návrh pod názvem *Vzpěrná vrata pro šachtové plavební komory*. Předložený návrh v soutěži sice neuspěl, přesto se ale domníváme, že je vhodné s ním seznámit širokou odbornou veřejnost. Domníváme se, že v některých případech může být takováto konstrukce vrat ekonomicky i konstrukčně výhodná.



Obr. 1 - Plavební komory vodního díla Gabčíkovo

Na vodním díle Gabčíkovo jsou vybudované dvě stejné plavební komory na sobě nezávislé (obr.1). Komory půdorysných rozměrů 275 x 34m s minimální hloubkou nad záporníkem 4,5 m jsou plněny složitým systémem dlouhých obtoků vedených ve dně plavební komory navrženým na základě podrobného modelového výzkumu. V horním ohlaví jsou osazena segmentová vrata spustná a v dolním ohlaví jsou navržena desková vrata přenášející zatížení vodním tlakem do záporníku ve dně komory a do mohutného horního nosníku, který zároveň tvoří i součást přemostění dolního ohlaví komor. Po tomto přemostění je vedena komunikace. Spád na plavebních komorách je poměrně velký, je závislý na kolísání hladin v horní a dolní zdrži a může dosáhnout maximální hodnoty 24,15 m. Vzhledem



Obr. 2 Původní desková vrata plavebních komor

(foto V. Medřický)

k velkému spádu jsou mohutné i svislé hlavní nosníky a značně hluboké jsou i vratňové výklenky v bočních zdech, do kterých se vrata otevírají. Ty jsou hluboké 2,8 m a 20,91 m dlouhé.

Vodní dílo Gabčíkovo bylo uvedené do provozu v roce 1993, avšak již v následujícím roce vznikly na dolních deskových vratach (obr.2) první potíže. Původní desková vrata byla vytvořena vzhledem ke značnému zatížení z mohutných skříňových nosníků. Po havárii remorkéru Zenograd 11. 2. 1994 byla vrata nouzově uzavřena při rozdílu hladin a následně potíže dospěly až k rozlomení vratně (obr.3) a následně výměně celé konstrukce deskových vrat. Zřejmě počáteční příčinou poškození bylo havarijní uzavření vrat při rozdílu hladin před a za vrata a následně potom jejich trvalé namáhání na únavu.

Ukazuje se, že velkým problémem vrat plavebních komor zejména v dolních ohlavích plavebních komor s velkým spádem je právě jejich namáhání na únavu. Při tomto namáhání není rozhodující jejich největší zatížení vodním tlakem, ale rozptyl tohoto zatížení a četnost jeho opakování. Vrata v dolních ohlavích jsou totiž právě z tohoto důvodu namáhána extrémně, neboť jejich zatížení se při každém cyklu proplavení plavební komorou mění z hodnoty maximální na nulové a naopak.



Obr. 3 Demontáž původních poškozených deskových vrat (foto J. Podzimek)

Zřejmě právě tato skutečnost a dále i to, že konstrukce vrat byla vytvořena z křehké vysokopevnostní oceli, vedla, po

prvotním poškození, až k úplné destrukci vrat a v konečném důsledku k jejich náhradě úplně novou konstrukcí. Zároveň se jako určitá nevýhoda ukázalo i konstrukční řešení hlavních nosníků vytvořených jako staticky výhodné duté skříňové průřezy, které však není možné dokonale ošetřovat proti korozi, ani případně kontrolovat.

Vrata jsou ovládána hydraulicky pomocí velkého pákového pohybovacího mechanismu umístěného v ose otáčení vrat. Vzhledem k malému rameni je tento pákový mechanismus (listová páka), ovládacím hydraulickým válcem značně namáhán což je patrné i z jeho deformací.

Po poškození byla původní vrata v dolním ohlavi nahrazena novou konstrukcí deskových vrat (obr. 4). Avšak i tato konstrukce vykazuje v provozu určité nedostatky – deformace při měnícím se zatížení, které vedly k vypsání veřejné soutěže na zcela novou konstrukci vrat v dolním ohlavi, která by všechny nedostatky odstranila.

Důležitým požadavkem kromě provozní spolehlivosti nové konstrukce vrat bylo i minimalizovat zásahy do současných stavebních konstrukcí, především potom jejich bourání.



Obr. 4 Současná konstrukce deskových vrat (foto T. Rotter)

Možnosti řešení

Pro uvedenou veřejnou soutěž jsme zvažovali a také navrhli několik variant možných realizovatelných konstrukcí dolních vrat.

Kromě požadovaných zadaných podmínek jsme se snažili navrhnout takovou konstrukci vrat, která by umožnila minimalizovat stavební úpravy dolního ohlavi současné plavební komory. Zároveň jsme se snažili, aby nově navržená konstrukce vrat nezpůsobila výrazný zásah do estetického a krajinného rázu vodního díla. A konečně jsme při volbě vhodné konstrukce zvažovali i možnosti využití některých současných částí konstrukce dnešních deskových vrat.

Při původních úvahách jsme zvažovali jako možné konstrukce dolních vrat plavebních komor následující konstrukce: - *dvíhací stavidlová vrata*,

- *dvoudílná dvíhací stavidlová vrata*,
- *pokloповý uzávěr*,
- *dvíhací stavidlo v kombinaci s pokloповým uzávěrem*

Po rozkreslení jednotlivých variant a statickém a konstrukčním vyhodnocení jsme se rozhodli, že ani jedna z uvedených variant dle našeho názoru dostatečně nesplňuje požadované, ani námi definované požadavky.

Po podrobném vyhodnocení jednotlivých variant řešení především s ohledem na nezbytné zásahy do stavební části současné plavební komory a spolehlivost funkce uve-

dených uzávěrů a jejich případných rozměrů jsme se rozhodli navrhnout, pokud je nám známo nikde v posledních desetiletích nerealizovanou konstrukci, kterou jsme nazvali **vzpěrná vrata pro šachtové plavební komory**.

Jedná se o modifikaci klasické, osvědčené, dlouholetým provozem prověřené, spolehlivé a ve světě nejčastěji používané konstrukce vzpěrných vrat.

Podmínky návrhu

Návrh koncepce dolních vrat byl vypracován podle požadavků uvedených v soutěžních podmínkách:

- je zpracován podle ČSN EN 1993-1-1, ČSN EN 1993-1-9 a ČSN EN 1993-1-10;
- součástí řešení je návrh pohonu vrat, úpravy betonových konstrukcí a návrh těsnění;
- navržená konstrukce minimalizuje nároky na údržbu;
- minimalizuje zásahy do stávajících betonových konstrukcí;
- zachovává dobu potřebnou pro otevření (zavírání) vrat 3 minuty;
- zachovává světlou šířku komory 34,00 m i podjezdnou výšku a zachovává kótu dna komory.

Popis nové konstrukce

Jedná se o modifikaci klasické, osvědčené a provozem prověřené konstrukce vzpěrných vrat velmi dobře splňující všechny požadované funkce kladené na vrata plavební komory.

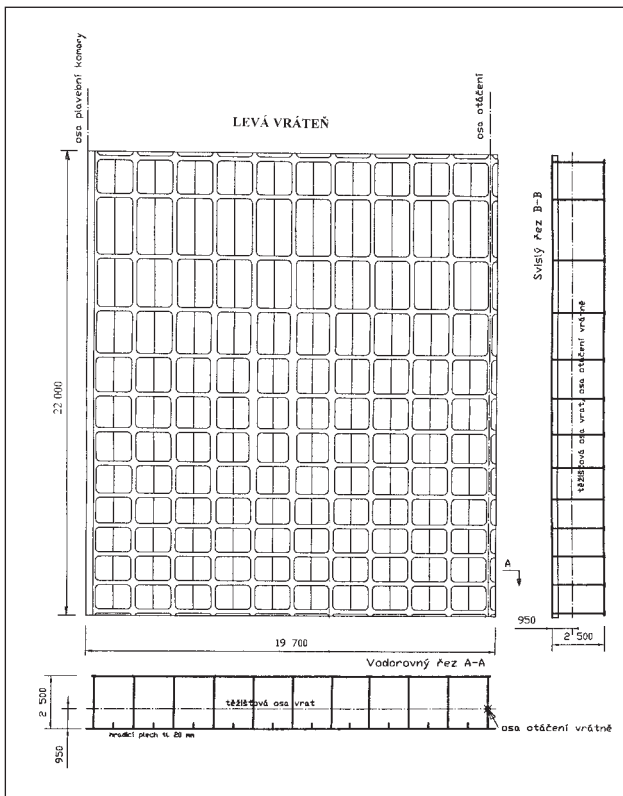
Největší předností zvoleného řešení je, že námi navržená konstrukce vzpěrných vrat pro šachtové plavební komory nepřenáší zatížení od vodního tlaku pouze ve vodorovném směru do bočních zdí plavební komory, jak je tomu u klasických vzpěrných vrat, ale přenáší zatížení i ve směru svislém do záporníku ve spodní části komory a do mostní konstrukce v části horní. Tím se navržená konstrukce zásadně liší od klasické konstrukce vzpěrných vrat u kterých je zatížení nosným systémem přenášeno přes opěrné stoličky pouze do bočních zdí. Toto konstrukčně i staticky výhodné uspořádání nosného systému konstrukce vzpěrných vrat umožňuje zároveň její úsporný návrh při zachování její spolehlivosti. Vlastní nosný systém tvořený stejnými vodorovnými a svislými nosníky je optimalizován tak, aby se přibližně stejné zatížení přenášelo jak vodorovnými, tak i svislými nosníky.

Konstrukce je otevřená v tom smyslu, že je ke všem konstrukčním částem ze vzdušné strany bezproblémový přístup, což usnadňuje její kontrolu a údržbu. Spojení vodorovných a svislých nosníků jsou vyřešeny optimálně z hlediska únavy materiálu. Vodorovné nosníky jsou opatřeny odvodňovacími otvory.

Navíc toto řešení umožnilo navrhnout novou konstrukci s minimálními zásahy do stavební části dolního ohlavi současných plavebních komor. Bourání konstrukce je minimalizováno na největší možnou míru. Především pro osazení opěrných stoliček a pouze určitá malá část bude k současné stavební části komory přibetonovaná.

Navržená vzpěrná vrata se skládají ze dvou shodných ocelových vrátní, které se o sebe ve svislé linii uprostřed opírají. Navržená vrátně je 19,7 m dlouhá, 22,0 m vysoká a 2,5 m hluboká. Je tvořena ocelovým svařovaným roštem. Na návodní straně je navržen 20 mm tlustý hrací plech, který je ze vzdušné strany přístupný ke kontrole a údržbě. Svislé nosníky jsou rozmístěny v konstantních osových vzdálenostech 1,9 m, vodorovné nosníky jsou rozmístěny v závislosti na hydrostatickém tlaku vody ve vzdálenostech měnících se od 1,35 m do 2,9 m. V poloviční vzdálenosti mezi svislými nosníky jsou navrženy mezilehlé svislé výztuhy z pásovin 250x20 mm (obr.5).

Abyste zásahy do současné stavební konstrukce byly co



Obr. 5 Navržený nosný systém vrátně vzpěrných vrat

nejmenší, byl zvolen menší úhel vzepření než je obvyklé. Tento úhel byl navržen pouze 19°. Po upřesnění skutečných rozměrů vrátní a následně po zvolení nové osy otáčení vrátně, která je v jiném místě než osa otáčení současných deskových vrat (obr.4) byla stanovena délka vrátně 19,7 m. Její osa otáčení je umístěna v těžištvé ose hlavního nosného systému vrátně. Také opěrné stoličky vodorovných nosníků jsou umístěny v této ose.

Výpočtový model

Výpočtovým modelem jsou dva svislé nosníkové rošty, jejichž roviny jsou vzájemně odkloněny o 19°. Tyto rošty se při největším zatížení vodním tlakem o sebe opírají ve svislé linii a po obvodě jsou uloženy v místech všech dorazů (opěrné stoličky). Svislé zatížení se přenáší pouze ložisky. Pro globální analýzu byl použit prostorový prutový model s uvedenými osovými vzdálenostmi, vzájemně vetknutých, vodorovných a svislých nosníků. Spolupůsobící šířka hradicího plechu byla stanovena podle ČSN EN1993-1-5. Průřezové veličiny jednotlivých nosníků byly dopočteny. Konstrukce byla počítána pro největší zatížení hydrostatickým tlakem, na zatížení vlastní tíhou vrat a na zatížení při brodění, tj. otvírání a zavírání vrat po dobu 3 minut.

Svislé i vodorovné nosníky jsou navrženy jako svařované nosníky se souvislým hradicím plechem 20 mm tlustým na návodní straně a pásnicemi šířky 200 až 400 mm na straně vzdušné. Výška stěny všech nosníků je z výrobních důvodů stejná 2430 mm. Spojení pásnic svislých a vodorovných nosníků je plynulé s kruhovým náběhem o poloměru 200 mm (obr.5). Všechny konstrukční prvky jsou navrženy z jemnozrnné termomechanicky válcované oceli S355ML.

Celá konstrukce byla posouzena z hlediska pevnosti a deformací na největší hydrostatické zatížení a její nejnepríznivější detaily byly posouzeny z hlediska únavové pevnosti. Návrh detailů a volba materiálu ocelové konstrukce zaručuje požadovanou životnost 30 let. Výpočty bylo prokázáno, že v nejvíce namáhaném vodorovném nosníku vznikne napětí v kombinaci tlaku a ohybu 119 MPa a v

pouze ohybem namáhaném svislém nosníku 113 MPa. V hradicím plechu vznikne napětí 231 MPa < 355 MPa. Největší průhyb vodorovného nosníku činí 41 mm a průhyb hradicího plechu 2,5 mm. Vzhledem k tomu, že síly vznikající při otvírání a zavírání vrat (při brodění) jsou řádově menší než při zatížení hydrostatickým tlakem, nejsou tedy rozhodující a celá konstrukce je tedy z hlediska pevnosti navržena bezpečně.

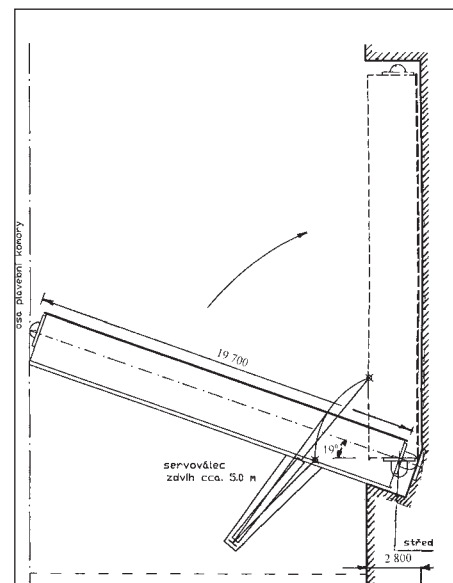
Při posouzení konstrukce na únavovou pevnost bylo stanoveno, že při předpokládané životnosti konstrukce 30 let bude dosažen počet $1,1 \cdot 10^5$ cyklů. Stanovená únavová pevnost je tedy $\Delta\sigma_R = 183$ MPa. Rozkmit napětí v dolní pásnici všech svislých nosníků je menší než tato pevnost. Svary pásnic tedy z hlediska únavové pevnosti vyhoví. V místě křížení vodorovných a svislých nosníků jsou pásnice obou nosníků vyrobeny z jednoho kusu s poloměrem zaoblení v místě křížení 200 mm a vzájemně spojeny tupými svary (obr.5).

Hmotnost vrátně včetně spojovacích a technologických prvků stanovená na prutovém modelu činí 356 t, celých vrat potom 712 t. Při vyšším projektovém stupni by bylo vhodné použít deskostěnový model konstrukce vrat.

Výhodou navržené konstrukce vzpěrných vrat je snadno kontrolovatelný, přístupný pro kontrolu a protikorozi ochrana - **otevřený nosný systém**. Konstrukce vrat je umístěna pod mostem a její pohybovací mechanismy jsou částečně chráněné i proti povětrnostním vlivům.

Pro takto navržená vrata bude nezbytné pouze v minimálním rozsahu částečně odbourat a upravit (pro uložení opěrných stoliček) současný výklenek deskových vrat v blízkosti osy otáčení vrat a osazení ložisek původních vrat (ložiska vzpěrných vrat jsou navržena v jiném místě). Dále bude nezbytné dobetonovat ve dně komory záporník upravený pod zvoleným úhlem 19° a jemu obdobnou konstrukci dobetonovat i v horní části pod mostem. Do této části doporučujeme umístit i dva hydraulické pohybovací mechanismy k ovládní vrátní vzpěrných vrat. Předností tohoto řešení je, že pohybovací mechanismus bude trvale umístěn nad vodou, před počasím bude chráněn mostní konstrukcí a bude pohybovat vrátněmi vzpěrných vrat na větším rameni než současný, značně namáhaný, pákový mechanismus deskových vrat.

Pokud by bylo možné zrušit nebo posunout dynamickou ochranu vrat umístěnou u dolního ohlaví před vrátnovým výklenkem, stavební práce, zejména bourání by bylo možné ještě více zjednodušit.

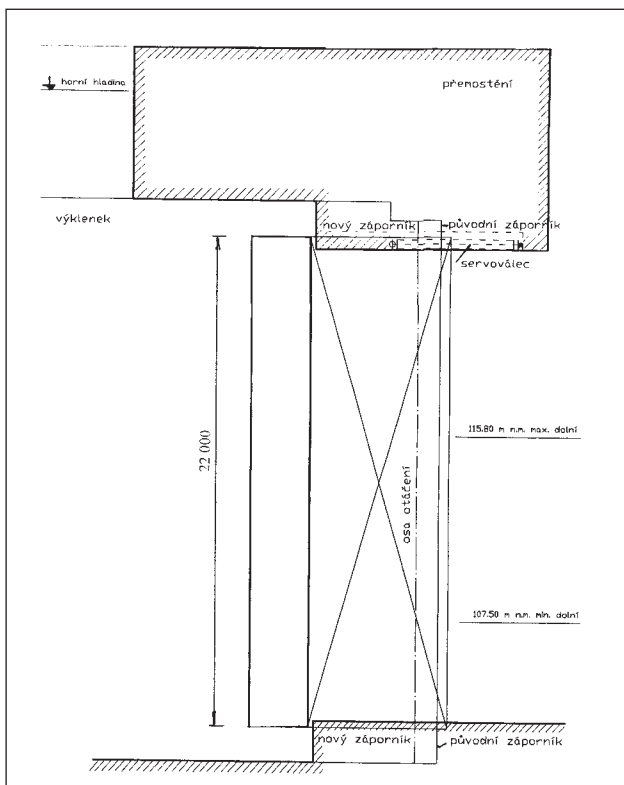


Obr. 6 Navržená geometrie vrátně

Ovládání vrat

Současný pákový pohybovací mechanismus umístěný v bočních zdech ohlaví je značně namáhaný o čemž svědčí jeho deformace.

Z několika uvažovaných způsobů ovládní vzpěrných vrat hydraulickými mechanismy umístěnými v bočních zdech



Obr. 7 Svislý řez konstrukcí vrátně a ovládání

bylo upuštěno, protože by mechanismus byl vždy střídavě zatápen vodou při měnící se hladině v komoře. Proto bylo nakonec navrženo ovládání vrat pomocí dvou hydraulických válců (pro každou vrátně jeden) umístěných pod mostem a upevněných na horní nosník vzpěrných vrat. Orientačně jsme stanovili, že postačí hydraulický válec vyvozuující sílu 30 t, který bude mít zdvih přibližně 5 m. Hydromotor bude upevněn jedním koncem na horní nosník vzpěrných vrat ve vzdálenosti cca 4 m od osy otáčení vrátně a druhým koncem bude uchycen v upraveném výklenku pod mostem (obr. 7). Jeho rozměry a zdvih i místo upevnění je možné podle potřeby ještě upravit. Výhodné je, že pohybuje vrátněmi na výrazně větším rameni a nedochází proto k jeho nadměrnému namáhání ani namáhání konstrukce vrat.

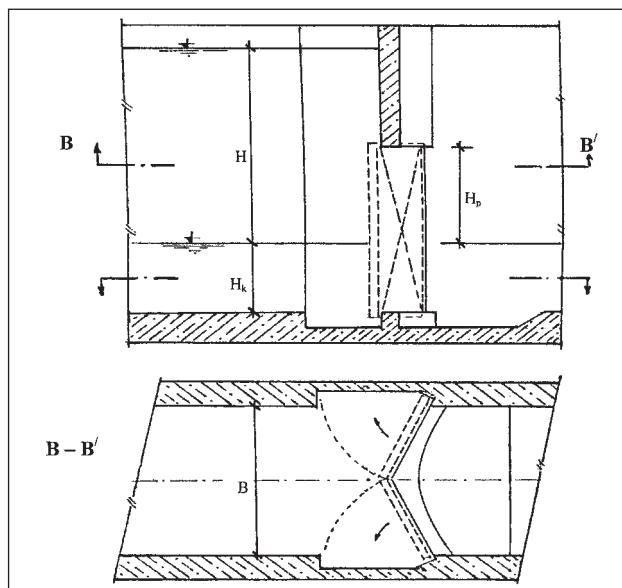
Navržené řešení umožňuje ovládat vrata pomocí hydraulických válců, umístěných pod mostem. Ke dvojici hydraulických válců ovládajících obě vrátně vzpěrných vrat bude potřeba upravit pod mostem přívod tlakového oleje.

S ohledem na únavové namáhání vrat při jejich častém pohybu byla zachována požadovaná doba otevírání a zavírání vrat za 3 minuty. Při takové rychlosti bude, jak prokázaly naše výpočty, konstrukce vzpěrných vrat bezpečná.

Těsnění vrat je navrženo klasické, pomocí tvrdé pryže umístěné na vzdušné straně vrat. Výhodou tohoto těsnění je, že bude dotlačováno vodním tlakem a že je provedeno v jedné rovině po obvodu vrátně. Na stavební části nově vytvořeného záporníku je třeba provést potřebné opancerování, na které bude těsnění dosedat. Těsnění lze navrhnout tak, aby ho bylo možné rektifikovat. Další předností je jeho přístupnost a snadná výměna jeho poškozených částí. Navržené osvědčené těsnění je snadno proveditelné a funkční.

Zásahy do stavebních konstrukcí

Abyste zásahy do současné stavební konstrukce dolního ohlaví byly co nejmenší, byl zvolen, jak bylo uvedeno, menší úhel vzepření vzpěrných vrat 19°. Po návrhu nové osy otáčení vrátně v jiném místě než osa otáčení současných deskových vrat (obr.6) byla stanovena délka vrátně 19,7 m.



Obr. 8 Vzpěrná vrata pro šachtové plavební komory

Pro navržená vrata bude nezbytné částečně odbourat a upravit (pro uložení opěrných stoliček) současný výklenek deskových vrat (obr.6). Dále bude nutné dobetonovat a přikotvit ve dně komory záporník pod uvedeným úhlem 19° a jemu obdobnou konstrukci dobetonovat a přikotvit v horní části pod mostem. Do této části budou umístěny i oba pohybovací mechanismy k ovládání pohybu vrátní.

Závěr

Navržené řešení konstrukce vzpěrných vrat pro šachtové plavební komory umožňuje minimalizovat stavební úpravy současných plavebních komor VD Gabčíkovo. Umožňuje navrhnout ekonomickou, spolehlivou, osvědčenou, dobře těsnící a snadno ovladatelnou a také ke kontrole a údržbě dobře přístupnou konstrukci vrat. Při podrobném návrhu stojí za zvážení případné využití i současných kulových ložisek s tím, že jejich poloha by se musela trochu změnit, tak jak je změněna osa otáčení vzpěrných vrat.

S vítězným návrhem soutěže nejsou do dnešního dne autoři tohoto článku seznámeni, ale bude jistě zajímavé sledovat jeho realizaci a následný provoz.

Domníváme se, že navržené řešení, autory nazvané *vzpěrná vrata pro šachtové plavební komory* (obr.8) je možné v budoucnu výhodně použít i na jiných plavebních komorách. Výhodné bude především u plavebních komor větších spádů a větších šířek. Předností tohoto řešení je především snížení výšky vrátní vzpěrných vrat, dobré těsnění mezi vrátněmi, ale i na horním a spodním prahu, které je dotlačované tlakem vody. Další předností je zmenšení velikosti hlavních nosníků vhodným rozdělením zatížení do dvou na sebe kolmých směrů. Celkové zatížení se rozdělí na zatížení které se přenáší z vodorovných nosníků do bočních stěn (vzpěrný tlak a ohyb) a na zatížení, které bude přenášeno svislými nosníky do spodního prahu (záporníku) a horního lomeného nosníku stěny šachtové komory (pouze ohyb). Dojde tedy k úspoře materiálu pohyblivé konstrukce vrat. Při vhodném rozdělení zatížení do dvou směrů, lze výrazně snížit hmotnost konstrukce a tím i rozměry nosných prvků a pohybovacích mechanismů. Proto i cena konstrukce bude podstatně nižší. Bezpečnost provozu bude obdobná jako u jiných typů vrat.

Tento příspěvek vznikl za podpory výzkumného záměru MSM 6840770002 Revitalizace vodního systému krajiny a měst zatíženého významnými antropogenními změnami.

Josef VAVERKA sedmdesátníkem



Pan Josef Vaverka se narodil 3. 7. 1940 v Praze. Po absolvování základní a střední školy byl přijat v r. 1954 na Vyšší průmyslovou školu strojní v pražské Resslově ulici, obor stavba lodí. Po maturitě v roce 1958, jak v té době bylo zvykem, nastoupil na umístěnou do Českých loděnic Praha. Nejprve jako technik, ale po dvou měsících byla všem novým absolventům nařizována

půlroční výrobní praxe. Ta se novopočtenému absolventovi průmyslovky prodloužila na téměř dva roky, a to až do odchodu na vojenskou službu. Paradoxně to bylo dobře, neboť se vyučil zámečníkem.

V průběhu studií na průmyslové škole začal závodně hrát házenou, ve které, jak sám říká, dosahoval lepších výsledků než při studiu, neboť jako dorostenecký reprezentoval ve výběru Prahy.

S touto kvalifikací nastoupil vojenskou službu (1960) do armádního sportovního družstva házené v Janovicích nad Úhlavou. Opět pan Vaverka: „*Sport mi pomohl přežít vojenskou službu téměř polocivilním způsobem, protože vždy v pátek až pondělí jsme většinou dleli mimo kasárna na soutěžích, turnajích apod. Téměř tragickou událostí ve vojenské službě byla kubánská krize, kdy jsme stáli v palpostech několik kilometrů od západoněmecké hranice s kanóny i osobními zbraněmi nabitými ostrými náboji. Ten pocit nikomu nepřeji a nechci ho již nikdy zažít.*“

Po návratu z vojenské služby nastoupil zpět do Českých loděnic, tentokrát na místo technického kontrolora do svařovny plošných a objemových sekcí lodí. Po jisté době byl přesunut na montážní pracoviště technologických celků. Od roku 1967 byl pan Vaverka opakovaně vyslán na zahraniční montáž do Polska, kde získal mimořádné odborné zkušenosti, které využívá dodnes.

V podniku České loděnice postupně zastával funkci výstupního kontrolora, vedoucího oddělení řízení jakosti, vedoucího výstupní kontroly a vedoucího oddělení technické kontroly. České loděnice v tomto období zaměstnávaly ve třech závodech Praha, Mělník a Ústí n. Labem přes 2,5 tis. zaměstnanců. Jen oddělení technické kontroly v Praze mělo 45 - 50 pracovníků. V té době se konstrukce, výroba, ožívování a zkoušky plavidel zejména technických, tj. sacích a korečkových bagrů, přečerpávacích stanic apod., stala pro pana Vaverku, jak sám říká, koníčkem. Postupně zde vstřebával všechna různorodá technická zařízení těchto plavidel od dieselmotorů, čerpadel, převodovek, všech potrubních rozvodů, elektroprací, řídicích systémů apod.

Protože tato technická plavidla byla určena téměř výhradně do SSSR na úpravu a splavňování řek v evropské i asijské části SSSR, byli trvale v závodě přítomni tři ruští specialisté – přejímači, jejichž českou protistranou byla „předávací komise Českých loděnic“, jejímž předsedou byl několik let právě pan Vaverka. V tomto období častěji vyjížděl na služební cesty, zejména do Ruska, na předávání prototypů plavidel a na závažné reklamace.

V roce 1972 byl přemístěn z Loděnice Praha do Loděnice Mělník na funkci obchodně-ekonomického náměstka ředitele. Zde se jednalo zejména o výrobu soulodí chvaltické relace, remorkérů TR 500 a tlačných člunů TČ 1000. Významná byla i výroba motorových nákladních lodí pro západoněmecké rejda-

ře. V této funkci pak pan Vaverka pracoval šest let, a to na pracovišti Mělník. Poté se vrátil do Českých loděnic Praha na funkci vedoucího řízení výroby dispečerského oddělení a zásobování téměř s pěti sty zaměstnanci. V této funkci pracoval až do r. 1993, kdy došlo k rozpadu Českých loděnic. Za celou dobu práce v Českých loděnicích (34 let) získal širokou paletu odborných i praktických znalostí z řady oborů strojních, potrubářských a elektro, i o automatizovaných systémech řízení technologických procesů. Řada zahraničních cest a montáží mu umožnila poznat nejen přímé pracovní nasazení vyrobených plavidel, ale i životní podmínky v mnoha regionech východní Evropy a asijské části Ruska. Největší zkušeností v tomto období prý bylo řízení montáže prototypové přečerpávací stanice s výkonem 11,5 m³/sec pro přečerpávání vod ze sibiřských řek do vysychajícího Aralského jezera. Ale poslehněme si opět samotného pana Vaverku: „*Tato montáž s deseti českými šéfmontéry, probíhající na řece Amu-Darje v poušti Karakum v době rusko-afgánské války (montáž nedaleko afgánských hranic) v trvání čtyř měsíců za průměrných denních teplot přes 40°C, nedostatku pitné vody a nám přijatelných potravin, spolu s poznáním života lidí téměř minulých století, byla pro mne velkou životní zkušeností, zážitkem a nakonec i uspokojením, že v takových podmínkách jsme dílo úspěšně dokončili.*“

V roce 1993, kdy začala probíhat privatizace Českých loděnic, jsem poznal pana Vaverku poprvé. Hned po prvním rozhovoru jsem si byl jist, že vedle mne sedí člověk s mimořádnou odbornou praxí, vitalitou a chutí do práce v oboru lodí, výroby a montáže ocelových konstrukcí. A tak jsem nabídl panu Vaverkovi, aby nastoupil do akciové společnosti Ekotrans Moravia jako podnikový kontrolor. V roce 1994, kdy v rámci restitucí postupně vzniklo Seskupení firem Podzimek, bylo zcela přirozené, že naše cesty odborné i osobní se nerozešly. V nově založené akciové společnosti P&S pan Vaverka nastoupil do funkce náměstka ředitele a člena představenstva. Do stejných funkcí nastoupil i druhý veterán z Českých loděnic Ing. Milan Bryscejn, a tak jsme společně začali budovat novou akciovku na zelené louce se snahou získat jméno ve strojírenském oboru, a to zejména ve strojírenství spojeném s vodním hospodářstvím. V této malé společnosti již při jejím založení vznikl vynikající pracovní kolektiv, a to odborný i lidský, kde pan Vaverka zaujímá nezastupitelné místo. Technický potenciál nové společnosti se opíral o další nově vytvořenou inženýrsko-projekční společnost Vodní cesty a.s., jejíž jádro tvořili a dosud tvoří zkušení pracovníci bývalého technického rozvoje Povodí Vltavy. Postupně jsme začali s výrobou vodních turbín vlastní konstrukce, jezových klapek, vstrojení plavebních komor, konstrukcí a výrobou česlí, vtoků a čistících strojů pro vodní elektrárny. Realizovali jsme nebo spolurealizovali zakázky v systému protipovodňových opatření v Praze – Čertovka, Libeňský přístav, Žofín apod.

Mám-li hodnotit, a rád to udělám, odborný a lidský profil pana Josefa Vaverky, pak mohu potvrdit, že jsem se ve svém odborném a lidském životě setkal s málo lidmi, s kterými se mi tak dobře pracovalo. Záměrně připomenu jen dva, kteří již mezi námi nejsou a kteří určitou dobu patřili do této party: Ing. Libor Záruba a prof. František Čihák.

Pane Josefe Vaverko, přeji Vám s celým svým kolektivem i jménem všech, kteří Vás znají z okolních i spřátelených firem, k Vaším sedmdesátinám mnoho štěstí, neboť - jak rád připomínám - na Titaniku byli prý všichni zdraví, ale neměli štěstí.

Vydržte to, vydržme to ve společné dělné práci alespoň o deset let méně, než výše zmíněný Libor Záruba, tj. do Vašich osmdesátin.

Váš Josef Podzimek

Několik ocelových konstrukcí a plavidel s tvůrčím i realizačním otiskem práce Josefa Vaverky v letech 1995-2010



loď Moravia

loď Tomáš Baťa

servisní loď na Vltavě

plovoucí divadlo bratří Formanů

lodě a plavidla



Protipovodňová ochrana paláce Žofín

Protipovodňová ochrana Čertovky v Praze

Protipovodňová vrata Praha-Libeň

Čerpací prám

protipovodňová ochrana a čerpací prám



Kadaň

Čuňovo

Gabčíkovo

Hradištko



Nymburk

Hradec Králové - Hučák

Předměřice

Bakov n. Jizerou

čistící stroje malých vodních elektráren



stavítka dol. vrat PK Gabčíkovo

plovoucí panna - Praha 2000

jezová klapka Velička

vrata plavebních komor Bařův kanál



pohony jez. klapek - České Vrbné

pohony vrat PK Hněvkovice

jezové klapky České Vrbné

uzávěr výpusti přehrady Matka (Makedonie)

vodohospodářské konstrukce, jezy, plovoucí panna

Na základě informací Inland navigation Europe, Via Donau, ČTK a Dopravních novin zpracoval Tomáš Kolařík, P&S, a.s. Foto: Plavba a vodní cesty o.p.s., Compagnie Nationale du Rhône, Research Small Barges, Danube Ports, Reuters

Vláda pracuje na zlepšení splavnosti Labe

Ještě letos by mělo být definitivně jasno v otázce rozšíření splavnosti Labe na německém území. Pokud půjde vše podle plánu, měla by být plavební dráha Labe s minimální hloubkou 1,60 metru od roku 2011 splavná 345 dní v roce, uvedl na počátku února na tiskové konferenci v Berlíně parlamentní státní tajemník spolkového ministerstva dopravy Enak Ferlemann.

Cílem německé spolkové vlády je, aby se výrazně zvýšily kapacitní možnosti řeky především pro větší kontejnerové lodě. Opatření si vyžádají investice ve výši 15 až 30 milionů Euro.

Podle Enaka Ferlemanna práce prozatím stojí, protože celý projekt je teprve ve fázi projektové přípravy. Úpravy si mimo jiné vyžadují zvýšení tří až čtyř mostů. V současné době se po Labi přepravuje kolem jednoho milionu tun ročně, do roku 2015 by podle představ vlády mohl objem přepravy vzrůst až na 4,6 milionu tun na úseku do Magdeburgu, na dalším úseku pak na 3,8 milionu tun.



Cílem německé spolkové vlády je výrazné zvýšení kapacitních možností řeky Labe především pro větší kontejnerové lodě. Na obrázku tlačná souprava s nákladem kontejnerů na Labi pod Wittenbergem.

Německá vodní doprava roste

Poprvé za 12 měsíců je nákladní přeprava na vnitrozemských vodních cestách v Německu znovu na vzestupu. Navzdory kruté zimě, se spoustou zamrzlých vodních cest, je hlášen nárůst přeprav o téměř 13 %. Přepravní výkony v tunokilometrech vzrostly o 17,1 % ve srovnání s lednem 2009. Čísla z Destatis, německého statistického úřadu, se jeví jako velmi pozitivní, ale statistici ve Wiesbadenu také varovali před přílišným optimismem: "Tento nárůst nezmírní ztráty způsobené globální ekonomickou krizí. Hodnoty přeprav jsou pouze na úrovni z roku 2002. Pouze přepravy kontejnerů se vrátily na stejnou úroveň jako v lednu 2008." Je jasné, že kontejnerová doprava je rostoucí trh pro vnitrozemskou plavbu.

Zaměstnání ve vnitrozemské plavbě je stále oblíbenější

Pozitivní trend týkající se počtu učňovského školství v německém odvětví vnitrozemské plavby pokračoval v roce 2009. Po 477 učnících v roce 2008, bylo v roce 2009 registrováno 498 učňů. Tento dvacetiletý rekord ukazuje, že pracovní místa ve vnitrozemské plavbě se stávají stále oblíbenější pro mladé lidi, a že vnitrozemské lodní společnosti jsou ochotny investovat do vzdělávání a odborné přípravy budoucí pracovní síly. "Investice do kvalifikace zkušených pracovníků jsou zvláště důležité v době hospodářské

krize, s cílem zajistit budoucí životaschopnost tohoto odvětví," říká Volker Seefeldt, prezident německé asociace zaměstnavatelů vnitrozemské plavby (ADB). Sdružení v Duisburgu poskytuje ubytování a praktická cvičení na palubě Schulsschiff RHEIN, školního plavidla pro učně, kteří docházejí do školy vnitrozemské plavby v Duisburgu po dobu 3 měsíců.

Propojení vody a vzduchu

Vnitrozemský přístav Alberthafen v Drážďanech-Friedrichstadtu je dobře známý manipulacemi s těžkými břemeny a nadrozměrnými náklady, jako jsou turbíny, listy rotoru, transformátory, motory a části motorů. V únoru letošního roku byl naložen speciální abnormální náklad. Křídlo referenčního bloku letadla M A400 Airbus s jednotkou hmotnosti 19,6 tun s mimořádnými rozměry 42,4 x 8,73 x 2,83 m bylo naloženo v přístavu Hamburk a převezeno do Drážďan po řece Labi. Tam bylo křídlo vyzvednuto z lodi dvěma přístavními jeřáby (tandemový obrat) a bylo naloženo na nákladní automobil. V lednu již byl přepraven trup a nos Airbusu A400 M z Hamburku do Drážďan.

Lepší prognózy pro nizozemskou plavbu

Po 12,5 % poklesu objemu přeprav holandské plavby v roce 2009, NEA, holandský výzkumný ústav, předpovídá nárůst o 2,5 % na 270 milionů tun v roce 2010, a další zvýšení o 2,8 % v roce 2011. Jedná se o mírné zlepšení jejich prognózy před několika měsíci, který počítal s růstem o 2,1 %. Na konci prosince 2009, NEA odhadoval růst ve vnitrozemské lodní dopravě o 1,4 %. O tři měsíce později byla prognóza upravena na 2,5 %. Objem přeprav v roce 2009 poklesl z 301 milionů tun v roce 2008 na 263 milionů tun v roce 2009 a v roce 2010 se očekává přibližně 270 milionů tun. Největší nárůst objemu dopravy je možné vidět u kovových a chemických výrobků. V roce 2010 se očekává mírné oživení objemu přeprav kontejnerů. Předpokládá se, že vzroste z 3 % na 4 %.

Vodní cesty vpřed

Nedávná konference v Haagu zahájila projekt EU Interreg IVC „Vodní cesty vpřed“, který sdružuje 17 partnerů (včetně British Waterways a Voies navigables de France) z 11 zemí celé Evropy k řešení výzev, jimž čelí regionální vodní cesty, zejména pokud jde o to, jak mohou být lépe řízeny a rozvíjeny v budoucnu. Na konferenci nastínili úkoly pro řízení a rozvoj regionálních vnitrozemských vodních cest, které byly klíčové pro ekonomický růst v Evropě a pro přepravu zboží a surovin. Na konferenci diskutovali o multifunkční roli dnešních vodních cest, které jsou rovněž kontaktními místy pro cestovní ruch a regeneraci městských a venkovských komunit. Hlavní řečník Karla Peijs, koordinátorka Evropské komise pro vodní cesty, řekla: „Evropským regionům, kterými prochází účinný a udržitelný vnitrozemský plavební systém a budou vyžadovat spojení s vnitrozemím, může přinést určité výhody z hlediska životního prostředí, hospodářských zdrojů, cestovního ruchu a tvorby pracovních míst“.

Evropské konsorcium bude stavět plyno-elektrické nákladní lodě

TeamCo Shipyard, Combi International, Wartsilä Netherlands

a německá společnost Reederei Deymann spojují síly k rozvoji ekologického plavidla. Spotřeba paliva a emise nových lodí by měly být výrazně nižší než u současné generace plavidel. Plavidla, která by měla přijít do provozu v roce 2012, budou mít dvě elektricky poháněné vrtule, zatímco dvoupalivové generátory poskytují nezbytnou energii. Motory těchto generátorů běží většinou na zemní plyn, který je uložen v tekuté formě (LNG). Kromě toho se očekává, že plavidlo dosáhne lepších výsledků při nízkých stavech vody. „První loď bude vnitrozemský tanker o rozměrech 110 x 11,45 m,“ říká ředitel Jan Buijcks z Combi International, Raamsdonksveer. Koncepte je rovněž vhodná pro nákladní loď pro suchý náklad.

Nový trh - přeprava CO₂

Tři plynárenské společnosti a námořní společnosti vytvořili alianci pro přepravu CO₂ lodí z Rotterdamu. Strany podepsaly dohodu o spolupráci s Rotterdamskou klimatickou iniciativou, jako součást iniciativy usilovat o snížení emisí CO₂ v Rotterdamu o 50 % do roku 2025.

„To nebude fungovat bez zachycování a ukládání CO₂,“ řekl Rene van 't Hof, finanční ředitel společnosti lodní tankerové společnosti Anthony Veder na nedávném sympoziu s názvem Námořní průmysl Rotterdam v Rotterdamu. Pro přepravu CO₂ do podzemních zásobníků bude potřeba námořních i vnitrozemských lodí.

Van't Hof vidí dobrou příležitost pro budoucí přepravu zkapalněného CO₂ lodí. „Použitím vodních cest bude také možné kombinovat přepravu LPG a CO₂ do a z Německa. Německo má také vysoké environmentální cíle. CO₂ mohou být dočasně uloženy před jejich další přepravou do prázdných nebo plyn produkujících ropných polí v Severním moři.“

Belgie iniciuje projekt vodního kamionu

Vlámská ministryně pro inovaci Ingrid Lieten a vlámská ministryně dopravy, Hilde Crevits slavnostně zahájily projekt „vodní kamion“. Tento inovativní koncept je kombinací remorkéru s člunem a měl by zajistit, aby více zboží bylo možné převážet na menších vodních cestách ve Flandrech. Koncept byl zpracován Vlámským institutem mobility (VIM). Inovační částí je to, že model pro silniční dopravu byl uplatněn ve vnitrozemské plavbě. Můžete to přirovnat ke konceptu koně a přívěsu - pojmu používaném u nákladních vozidel na silnici. Remorkér je kůň, a čluny slouží jako přívěs. Podle Lieten by jeden lodní kamion s kapacitou 1000 tun odstranil 50 až 60 nákladních vozidel ze silnic.

Palety na lodích

Vnitrozemská plavba má stále více a více úspěchů s dopravou různých druhů zboží. To prokázala nedávno vlámská vláda, která přepravuje 3000 tun stavebního materiálu pro nové protihlukové bariéry v Drongenu pomocí palet, které jsou naloženy na plavidla. Doprava by si vyžádala použití 131 nákladních automobilů, ale místo toho byla použita čtyři plavidla a ušetřeno 19 000 kilometrů cesty nákladních aut. Ministryně Hilde Crevits z Vlámského ministerstva dopravy uvedla, že v budoucnu vlámská vláda chce, aby se více a více využívalo vnitrozemské plavby pro podobné náklady.

Dobré zprávy z Francie

Nákladní vodní doprava na francouzských vodních cestách je opět na vzestupu. Voies navigables de France (VNF, francouzský správce vodních cest) oznámil, že v prvních dvou měsících tohoto roku se nákladní doprava zvýšila o 7,9 % v tunokilometrech ve srovnání se stejným obdobím v roce 2009. Největší nárůst byl při dopravě chemických látek, které vzrostly o 42,4 %. Přeprava zemědělských produktů se také výrazně zvýšila o 33,7 %. Chladná zima způsobila nárůst dopravy uhlí o 10,8 % v tunokilometrech a o více než 30 % v tunách.

Byla vytvořena Evropská hospodářská zájmová skupina Seina-Šelda

Za účelem koordinace rozsáhlého projektu vodních cest Seina - Šelda, Voies navigables de France (VNF), Service de Wallonie (SPW, vlámské ministerstvo) a Waterwegen en Zeekanaal NV (vlámský správce vodních cest) vytvořily Evropskou hospodářskou zájmovou skupinu Seina-Šelda. Zahajovací zasedání, které se konalo v Bruselu v březnu tohoto roku, se zúčastnila Karla Peijs, koordinátorka Evropské komise pro vodní cesty transevropské dopravní sítě. Zřízení Seina-Šelda EHZS je pokračováním partnerství, které bylo zahájeno v roce 2004 a navazuje na vytvoření mezivládní komise Seina-Šelda koncem roku 2009.

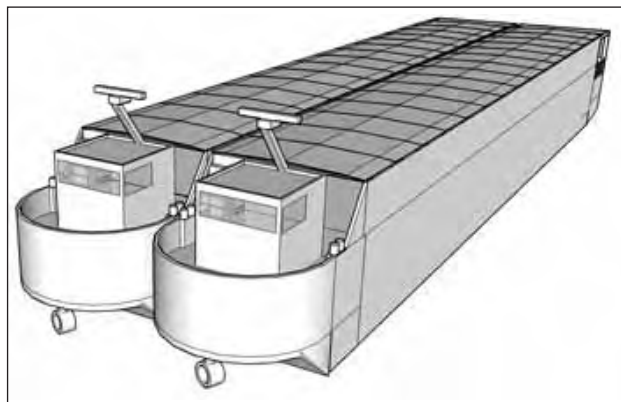
Multimodální platforma pro Paříž

V očekávání budoucího zprovoznění vodní cesty Seina-sever, která je součástí ambiciózního projektu Seina-Šelda, se rozhodlo vedení Přístavu Paříž investovat 16 milionů eur (400 milionů Kč) do multimodální platformy v přístavu Bruyères-sur-Oise. Ten se nachází 40 km od Paříže a s ročním provozem 250 000 tun je jedním z nejdůležitějších přístavů oblasti Val d'Oise. Pokrývá oblast o rozloze 58 hektarů rozdělenou do dvou míst, „přístav po proudu“ a „přístav proti proudu - přístav Bruyères je obchodní park regionálního významu v celkové rozloze 140 hektarů.

Vývoj zajistí, že oblast bude mít prospěch z trojmodální služby, která je zásadní pro efektivní zásobovací logistiku, a to zejména s ohledem na budoucí vodní cestu Seina-sever, která otevře region na sever pro vodní dopravu.

Q-Barge

První Q-Barge, projekt malé lodi podobný „vodnímu kamionu“, bude uvedena do provozu v lednu 2011. Jedná se o nový dopravní systém využívajících malých, odpojitelných motorových lodí pro dopravu ve Francii. „Ale není to tak jednoduché a krize nepomáhá,“ řekl Johan Overmeer, který je spolu s Anton van Megen, iniciátorem projektu. Předpokládá se, že prototyp pilotního projektu bude realizován na různých místech, aby se vyřešily počáteční obtíže - ale finance jsou problém, říká Overmeer. „Kromě malého vývojového grantu, jsme stále převážně bez peněz, a proto nemůže být postaveno hned velké množství Q-barge.“ Q-Barge je šetrná k životnímu prostředí. Loď neposkytuje žádné ubytování na palubě a má mít kapacitu více než 1000 m³, až 24 kontejnerů TEU a tonáž 500 - 580 tun. Plavidla mohou být následně spojena lehkým spojovacím systémem, aby vytvořila jednotku 90 metrů dlouhou a 5,72 m širokou. Čtyři plavidla mohou být rovněž připojena bokem tak, že se vytvoří „Quatro plavidlo“, které je 90 metrů dlouhé a 11,45 m široké. Pohon je diesel-elektrický a má 3 x 100 kW generátor pro výpomoc. Otáčitelné lodní šrouby poskytují optimální ovladatelnost.



Vizualizace lodní sestavy složené ze dvou plavidel typu Q-Barge

Plavební komory Chautagne a Belley na Rhône otevřeny pro výletní lodě

Dalších 57 km průběžné plavby na Rhône.

Po 2 letech práce je nyní možné překonat systém vodních elektrárn Chautagne a Belley pomocí dvou párů plavebních komor, které byly právě otevřeny, nacházejí se na levém břehu vodních elektrárn Anglefort (sytém Chautagne) a Brens- Virignin (sytém Belley), které provozuje společnost Compagnie Nationale du Rhône (CNR).

Tyto nové plavební komory umožňují překonat spád téměř 18 m a otevřít dalších 57 km splavných vodních cest od Seyssel po Bregnier-Cordon a dále po vodní cestě Savières, která umožňuje přístup k jezeru Bourget.

Plavební komory jsou typu "Freyssinet" (40 m dlouhé a 5,25 m široké) a umožní průjezd rekreačních plavidel při dokonalé bezpečnosti díky polo-automatickému třídícímu systému ovládaným samy kapitány lodí nebo průvodci exkurzí.

Obnovení splavnosti na Horní Rhône vytvoří novou hospodářskou dynamiku v přilehlých regionech. Otevření plavebních komor by mělo umožnit odborníkům v cestovním ruchu diverzifikovat a obohatit nabídku služeb, které jsou již k dispozici v údolí řeky Rhône. Dalších 57 km vodní cesty by mělo zvýšit počet cestujících loděmi a rozvíjet vztahy s přírodou a kulturními aktivitami podél Rhône. Dalšímu rozvoji pomůže také nová marina se 120 přistavními stánkami, jejíž otevření je plánováno na léto 2011 a bude v dosahu mezi dvěma plavebními komorami Belley a Chautagne.

Tato vodní díla, která si vyžádala stavbu plavebních komor, vedou CNR k návratu ke své historické roli developera řeky, k čemuž má koncesi jako operátor již 75 let.



Nová plavební komora Chautagne před uvedením do provozu.

Říční doprava pro výstavbu železniční stanice

Britská železniční společnost Network Rail oznámila, že ušetří více než 2000 cest nákladních automobilů v centrálních ulicích Londýna v průběhu příštích dvou let využitím nákladních lodí na Temži, které budou dodávat a odvázet materiál ze staveniště železniční stanice Blackfriars. Během projektu železniční stanice Blackfriars společnost Network Rail dodá více než 14 000 tun materiálu na stavbu nové mostovky stanice, nástupišť a zastřešení. Zároveň bude odstraněno více než 8000 tun materiálu z demolic původního nástupiště a mola. Materiál určený pro Blackfriars bude naložen na lodě v Thames Warf u Blackwall. Každé lodi potrvá přibližně 75 minut, aby dosáhla místa, kde budou nové ocelové díly přeloženy jeřábem na mostovku. Generální ředitel správy londýnského přístavu Richard Everitt řekl: „Vodní dopravu a železnici můžeme velmi dobře považovat za nejvíce ekologické způsoby dopravy, takže jejich spojení je vítěznou kombinací.“

Síť vodních cest pro Itálii

Evropská komise schválila vytvoření projektu „Síť-NINA“ pro podporu vnitrozemské a námořní plavby v severní Itálii a severním Jaderském moři. Unione Italiana Navigazione Interna (Unie italské vnitrozemské plavby) a ALOT (agentura východní Lombardie

pro dopravu a logistiku), které navrhly projekt, obdrží grant ve výši 96 544 Eur (2,4 milionu Kč), který je 50 % z celkového rozpočtu ve výši 193 088 (4,8 milionu Kč). V rámci projektu budou iniciátoři rozvíjet a provádět koordinovanou propagační strategii pro vnitrozemskou vodní dopravu k dosažení nových trhů a hospodářských subjektů v Evropě a ke zlepšení komunikace. Potenciální uživatelé budou osloveni prostřednictvím pořádání odborných seminářů, kde budou představeny evropské osvědčené postupy a srovnávací případové studie. Zvláštní pozornost bude věnována přepravě nebezpečných věcí, kde vnitrozemská plavba může hrát důležitou roli v budoucnosti, a to zejména v oblastech, jako je dopravně přeplávané údolí řeky Po. Nakonec se projekt Síť-NINA zaměří na sjednocení sítě vnitrozemských vodních cest v severní Itálii a zahájení účinného propojení s klíčovými hráči na vnitrozemských vodních cestách po celé Evropě.

Intermodální dohoda pro Chorvatsko

Pod záštitou chorvatského ministerstva dopravy podepsalo několik organizací společnou dohodu o spolupráci a podpoře intermodální dopravy v Chorvatsku. Signatáři dohody jsou zástupci z intermodální, silniční a železniční dopravy, námořní a vnitrozemské plavby. Mario Baby, chorvatský státní tajemník pro moře, uvítal dohodu s tím, že optimalizace intermodální dopravy by umožnila lepší využití chorvatských dopravních tras a posílení spolupráce mezi různými druhy dopravy. Zdůraznil, že dohoda je také důležitá proto, že Evropská unie klade stále větší důraz na přesun nákladu ze silnic na ekologičtější způsoby dopravy, a že Chorvatsko v tomto směru stále zaostává. Dalším krokem po podpisu dohody bude vytvoření klastru intermodální dopravy a organizování propagace, rozvoje a informatizace projektů.



Největším vnitrozemským přístavem Chorvatska je Vukovar na řece Dunaji. Chorvatská vláda investuje do jeho rozvoje.

Přehrada Tři soutěsky prošla zatěžkávací zkouškou. Přívaly vody zadržela

Čínské vodní dílo prošlo v úterý 20.7.2010 doposud největším testem. Přehrada Tři soutěsky, která je největší na světě a kvůli jejíž stavbě bylo přesídleno 1,4 milionu lidí, dokázala zadržet přívaly vody o průtoku 70 tisíc kubických metrů za vteřinu. „Ačkoliv hladina vody na horním toku řeky Jang-ce je výše než v roce 1998, povodňová situace není tak vážná, neboť přehrada Tři soutěsky sehrála klíčovou roli v zadržení vody,“ tvrdí Liu Ning ze státního úřadu pro prevenci povodní. Druhý kritický test přehrady na sebe nenechal dlouho čekat a 28.7.2010 přehradu zasáhla druhá vlna, jejíž velikost se blížila té první. Nejhorší povodně za více než desetiletí si v Číně vyžádaly asi tisíc obětí nebo pohřešovaných.



Vypouštění povodňové vody z přehrady Tři soutěsky v Číně

Chorvatsko staví průplav Dunaj - Sáva

(viz barevná příloha)

Marina Halužan, tisková mluvčí, Ministerstvo moře, dopravy a infrastruktury Chorvatska

Evropská síť vnitrozemských vodních cest je 35 000 km dlouhá a je složena ze 4 koridorů propojených řekami a průplavy.

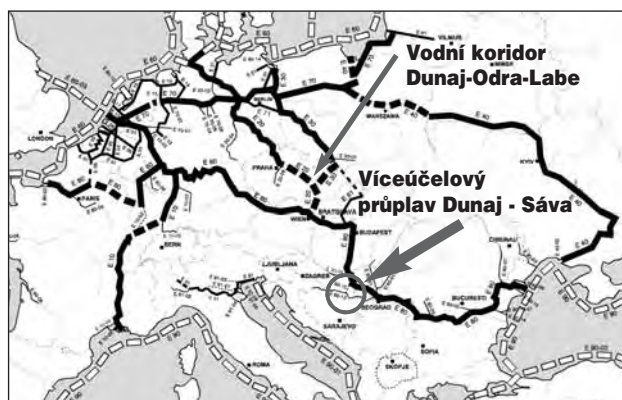
Myšlenka propojení Dunaje a Sávy průplavem je několik století stará. Od prvních zaznamenaných projektů změnil průplav Dunaj - Sáva svou trasu a řešení.

Původně byl plánovaný jen jako dopravní spojení a v průběhu času získal víceúčelovou roli. Aktualizace výstavby průplavu Dunaj - Sáva v roce 2006 rozšířila roli plavebního dopravního spojení o zavlažování a protipovodňovou ochranu a začalo být na něj pohlíženo nejen jako na regionální infrastrukturu, ale jako na projekt evropského významu.

V rámci strategie dopravní politiky Chorvatska výstavba tohoto průplavu vytvoří síť vnitrozemských vodních cest, která umožní propojení vodních cest - Sávy, Drávy a Dunaje, nezávisle na sousedních státech.

Plavba na průplavu Dunaj - Sáva je důležitá v kontextu 560 km dlouhého spojení dopravním koridorem Dunaj - Jadran. To je říční-železniční spojení tvořené průplavem Dunaj - Sáva, splavnou řekou Sávou a dvoukolejnou železnicí Záhřeb - Rijeka. Plavba z řeky Sávy směrem do západní Evropy bude průplavem Dunaj - Sáva zkrácena o 417 km a směrem k východní Evropě o 85 km. Tak průplav propojí vnitrozemskou transevropskou plavební cestu Rýn-Mohan-Dunaj a Jaderské moře.

Hlavní charakteristikou vodní dopravy je spolehlivá přeprava hromadného zboží na dlouhé vzdálenosti. **Rozvoj vnitrozemských vodních cest má kromě jejich ekonomického významu pro přepravu zboží také obrovské**

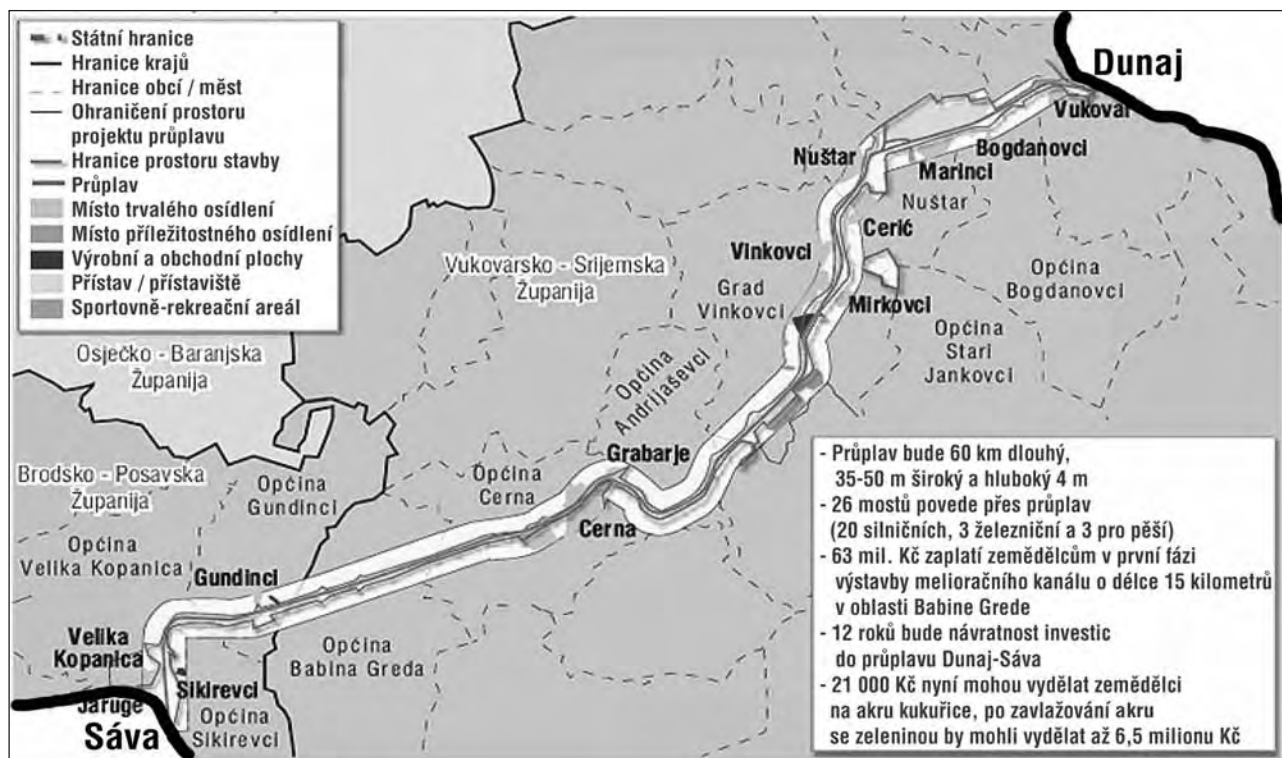


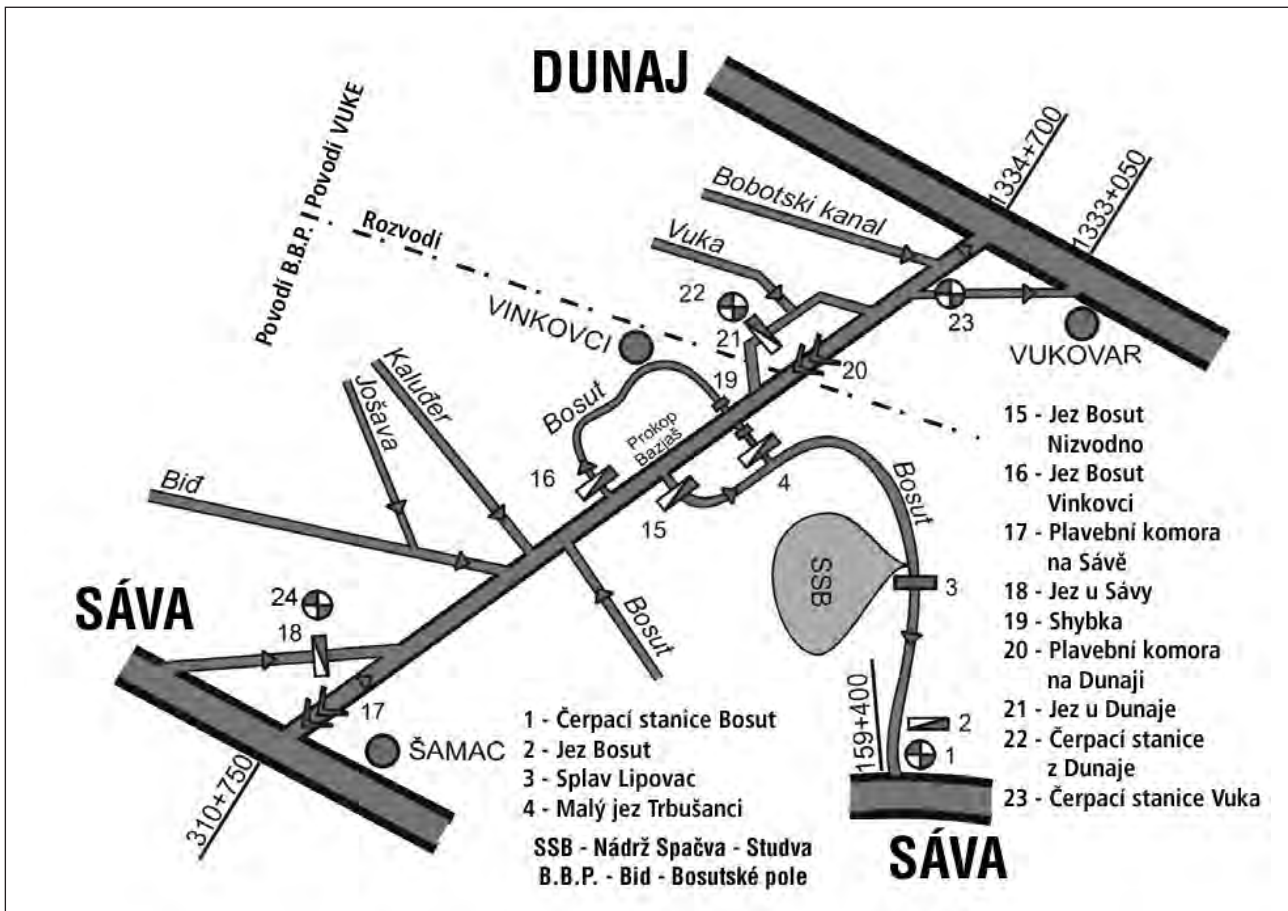
Průplav Dunaj-Sáva v síti evropských vodních cest

ekologické výhody. Ve srovnání se silniční a železniční doprava, vodní doprava vypouští v menší míře emise (CO₂), snižuje spotřebu energie a snižuje hlučnost. **Pro ilustraci, ujetá vzdálenost různými dopravními prostředky se stejnou spotřebou energie a stejným zatížením nákladu vykazuje při užití vodní dopravy vyšší míru ziskovosti v porovnání s jinými druhy dopravy.**

Víceúčelová vodní cesta Dunaj - Sáva se nachází ve východní části Chorvatska a nachází se většinou v krajích Vukovar-Srijem, a menší část v kraji Brod-Posavina. **Průplav začíná ve Vukovaru na Dunaji a končí v obci Šamac na řece Sávě. Délka průplavní trasy mezi Sávou a Dunajem je 61,4 km.**

Trasa víceúčelového průplavu Dunaj - Sáva





Trasa prochází zemědělskými nížinami, zalesněnými oblastmi a v blízkosti obcí.

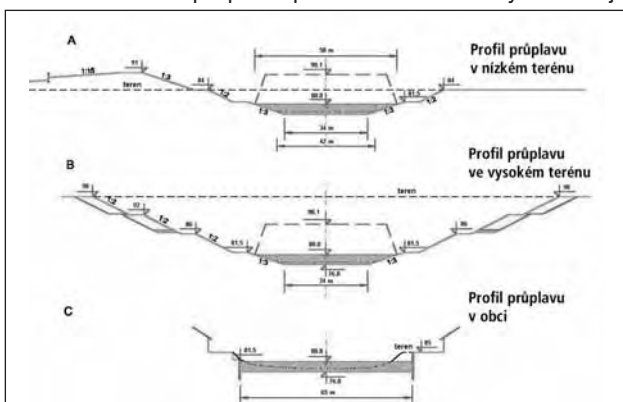
Trasa průplavu vede přes dvě obce, podél třech obcí a v blízkosti osmi obcí.

Projekt průplavu také předpokládá výstavbu silničních a železničních mostů s cílem spojit regiony v místech, kde průplav prochází přes stávající cesty. Plán předpokládá výstavbu průplavních přístavů na klíčových místech.

Obec Cerna se nachází v místě, kde se spojují toky Bid a Berava, aby vytvořily tok Bosut. Délka průplavu v obci Cerna je 3 km. V obci Cerna je trasa průplavu navržena tak, že vede stávajícím vodním tokem, jehož šířka je omezena obecními budovami, proto zde bude uplatněn profil průplavu, který potřebuje minimální prostor.

65% trasy průplavu sleduje stávající vodní toky Vuka, Bosut, Bazjaš, Bid, Berava a Konjsko. Množství deponií podél průplavu je plánováno pro ukládání vytěženého materiálu. Z některých deponií, jako z té největší v blízkosti obce Vinkovci, se stanou místa pro rekreaci a zbytek bude přeměněn v zemědělské plochy podél jižního břehu průplavu.

Prvních 10 km průplavu prochází údolím řeky Vuka a je



připojeno přímo do Dunaje. Poslední 1,4 km průplavu je ve vodním režimu řeky Sávy. Většinu času je hladina řeky Sávy výše a hladina řeky Dunaje níž, než je konstantní hladina vody v průplavu. Proto voda v průplavu poteče po většinu roku ze Sávy do Dunaje.

Tři různé systémy jsou rozděleny dvěma vodními křižovatkami, z nichž každá se skládá z plavební komory, jezu a čerpací stanice.

Se stavbou víceúčelové vodní cesty Dunaj - Sáva budou spojena dvě samostatná povodí toků Bid a Bosut (známé jako pole Bid-Bosut) s povodím toku Vuka. Tímto způsobem budou dosaženy podmínky pro kontrolu vodního režimu, což není současném stavu možné.

Vybudováním nových hydrotechnických staveb (6 jezů, 3 čerpací stanice, 2 plavební komory) budou kontrolovány povodně, zajištěny technické podmínky pro plavbu průplavem budou vylepšeny, a ekologické podmínky povodí.

Jezy na průplavu u ústí do řeky Sávy a Dunaje budou udržovat stabilní hladinu vody nezávisle na stavu vody v řekách a voda bude distribuována do okolních vodních toků.

V případě vysoké vody v povodí Bid-Bosutského pole bude možné převést vodu z horní části oblasti do řeky Dunaje a v případě nízkého stavu vody v povodí bude možné zlepšit stav vodou z řeky Sávy nebo Dunaje.

Cílem odvodnění v povodí průplavu je regulace povrchových vod Bid-Bosutského pole a odstranění příležitostných nekontrolovaných povodní v povodí Spačva - Studva, stejně jako regulace jejího vodního režimu v souladu s požadavky lesní vegetace.

Zlepšení vodního režimu malých vodních toků je důležité pro zavlažování a ochranu vody pro osady podél průplavu. To má zvláštní ekologický význam pro obec Vinkovci, kde bude možné zvýšit průtok vody v toku Bosut v obdobích s nízkými průtoky.

Voda z průplavu bude dodávána do Vinkovci přírodním



Výstavba 1. fáze průplavu Dunaj-Sáva u obce Sikirevci
Zdroj: Agencija za vodne putove

tokem Bosut s využitím jezu Bosut-Vinkovci. Poté bude voda dodávána po proudu pomocí malého jezu Trbušanci přírodním tokem Bosutu k Sávě. Je-li přirozený přítok do průplavu menší než je vyžadováno, pak voda bude dodána do průplavu ze Sávy pomocí jezu na vodní křižovatce na Sávě, přečerpána pomocí čerpací stanice ze Sávy nebo pomocí čerpací stanice z dunajské vodní křižovatky.

Vysoký průtok vody směrem k Vinkovci bude převeden pod kontrolou jezu Bosut - až k řece Bosut směrem k Sávě a průplavem směrem k Dunaji. Tímto způsobem bude město Vinkovci ochráněno před povodněmi. Většina vody bude směřována na Bosut a odtéče do Sávy pomocí jezu Bosut u ústí řeky Bosut. Čerpací stanice Vuka-Vukovar bude použita k uvolnění potřebného množství vody do toku Vuka přes město Vukovar při obdobích nízké vody.

Dostupnost vodních zdrojů je podmínkou, která zaručuje úspěšnou ekonomiku a zemědělství.

Očekává se, že zavlažování průplavem bude mít hlavní vliv na zemědělskou produkci v regionu. Rozvoj sítě zavlažování ve čtyřech oblastech zabezpečí hospodaření, výrazně nezávislé na klimatu. Oproti v současnosti tradičně orientované struktuře setí plodin, jako jsou kultury kukuřice, pšenice, slunečnice a sóji, se podíl atraktivní rostlinné kultury, jako je zelenina, ovoce, průmyslové a lékařské rostliny a semena obilí zvýší.

Taková hospodářská strategie může zastavit negativní demografickou situaci v regionu.

Průplav začíná na Dunaji nedaleko města Vukovar, který je největším chorvatským říčním přístavem. V dolní části dnešního přístavu, který leží zcela na Dunaji, je plánováno ústí víceúčelové vodní cesty Dunaj - Sáva. Do průplavu se bude vplouvat z Dunaje proti proudu. Ztracená plocha a přístaviště budou nahrazena rozvojem nového přístavního bazénu v místě ústí průplavu do Dunaje.

Rozšířený přístav Vukovar bude trojúhelníkový. Jedna část přístavu bude na břehu Dunaje, druhá na průplavu a třetí směrem k business parku Borovo. Je velmi vhodné, aby stávající a budoucí přístavní oblasti byly umístěny vedle sebe.

Osobní a turistická lodní doprava je umístěna vně tohoto přístavu, po proudu na břehu Dunaje v centru města. Průplav se stane součástí města Vukovar a vytvoří nové možnosti pro cestovní ruch.

Vukovar je atraktivní turistickou destinací na řece Dunaji. Návštěvy Vukovaru jsou obsaženy v mnoha evropských dunajských turistických cestovních trasách.

Po celé délce břehu průplavu jsou plánovány cyklostrasy a běžecké trasy. Návštěvní centra a místa pro lovecký a rybářský cestovní ruch jsou plánovány podél průplavu.



Výstavba 1. fáze průplavu Dunaj-Sáva
Zdroj: Agencija za vodne putove

Stavby pro turistické ubytování, oblasti rekreačních lesů a resorty budou další dodatečná zařízení na průplavu. Přírodní krásy oblasti a pobřežní lesy jsou potenciálem pro rozvoj vodního cestovního ruchu, jakož i tematických zábavně-rekreačních a vzdělávacích aktivit.

Vstupní park při ústí průplavu do Sávy nabídne bohatý zážitek z plavby mezi pobřežními lesy, rákosím a vrbami. Blízko obce Sikirevci budou vytvořeny jezdecké trasy podél průplavu. Regionální centrum Trbušanci plánuje vytvoření několika umělých kopců z přebytků výkopového materiálu z výstavby průplavu. Ty by vytvořily zvlněnou krajinu jako rámec pro zábavně-rekreační aktivity (jezdecké a závodní dráhy a vodní sporty). Kromě rekreačních středisek, je plánované vytvoření přírodních parků. Nušarské zahrady jsou pojímány jako rákosový park, Banov Dol jako lesní park, další park a rybí líheň bude u obce Cerna.

Vzhledem ke složitosti projektu byly navrženy čtyři fáze výstavby víceúčelové vodní cesty Dunaj - Sáva.

V první fázi zajišťuje podmínky pro zavlažování zemědělské půdy v oblasti Bid-Bosut a regulaci povrchových a podzemních vod v zalesněné oblasti Spačva. Koryto vodní cesty průplavu bude realizováno v menších rozměrech - hloubka dva metry místo cílových čtyř metrů. **Výstavba první fáze průplavu Dunaj-Sáva již byla zahájena.** Tyto práce se týkají především zavlažovacího systému a investorem je státní podnik s názvem Hrvatske vode.

Druhá fáze zajistí splavnost průplavu do Vinkovci. Vedle stávajícího zavlažování ze Sávy se připravují možnosti zavlažování a zlepšení zásobování vodou z Dunaje.

V třetí fázi bude vodní cesta prodloužena do obce Cerna. V této fázi bude postaven přístav u obce Cerna.

Poslední čtvrtou etapou bude uvedení celé plavební trasy Dunaj - Sáva do provozu. Plný profil průplavu bude proveden na části první etapy výstavby průplavu.

Doby výstavby I. a II. fáze průplavu, které se překrývají, se odhadují na 8 - 10 let. Realizace III. a IV. fáze výstavby se také mohou překrývat a mohou být budovány kdykoliv po nebo současně s realizací II. fáze. Realizace této fáze se odhaduje na dobu výstavby 4 - 5 let.

Předpokládá se, že během prací bude vytěženo asi 56,2 milionů m³ zeminy, využito 2,6 milionu m³ kamenného materiálu, 260 000 m³ betonu a 20 000 tun oceli.

Odhaduje se, že investice do stavebních nákladů včetně vodohospodářských a elektro-strojírenských zařízení bude asi 827 milionů Eur (20,5 miliardy Kč).

Život není takový - je úplně jiný (39)

Ing. Josef Podzimek

viz barevná příloha

*Lidé zcela přirozeně dychtí
po novinkách a po cestování.*

Plinius starší

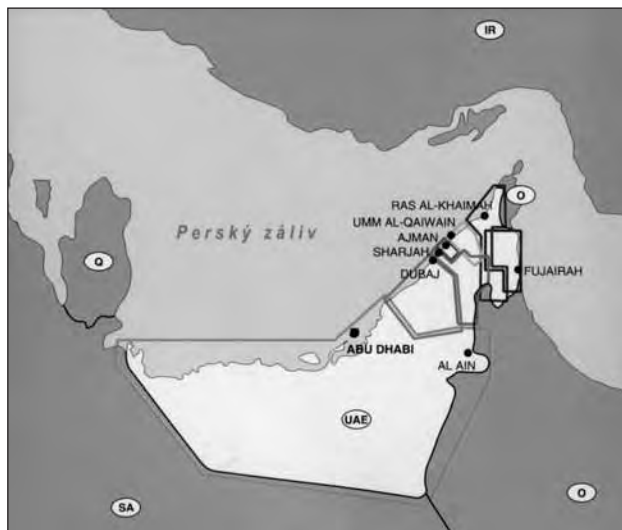
*Světovými nejsme tehdy,
když běháme po světě,
ale když jsme v sobě zpracovali,
co nám svět dává.*

T. G. Masaryk

Nevím, zda výše uvedené citáty jsou omluvou, vysvětlením nebo sebepochopením, proč celý život toužím poznávat cizí kraje, mravy a v posledních letech hlavně technické mimořádnosti. Nejlépe na tři až pět dnů a přitom poznat něco největšího, nejhlubšího, nejvyššího prostě, mimořádného a přitom to musí mít nějakou souvislost s plavbou, vodní cestou, mořem nebo alespoň s oázami či umělými jezírky. Bylo proto jenom otázkou času, kdy si všimnu, že existují Spojené arabské emiráty, které v sobě zahrnují vše.

Hlavním poutačem byla pro mne stavba nejvyššího mrakodrapu světa v Dubaji. Chystal jsem se tam již v loňském roce, ale i toto centrum nafty, obchodu a turistiky zasáhla celosvětová krize, a tak investorům došly peníze. Stavbu Burj Dubai nebo také Burj Khalifa, jak tuto nejvyšší budovu světa Dubajci nazývají, dokončili až začátkem tohoto roku. Ihned po její kolaudaci jsme odletěli do Dubaje.

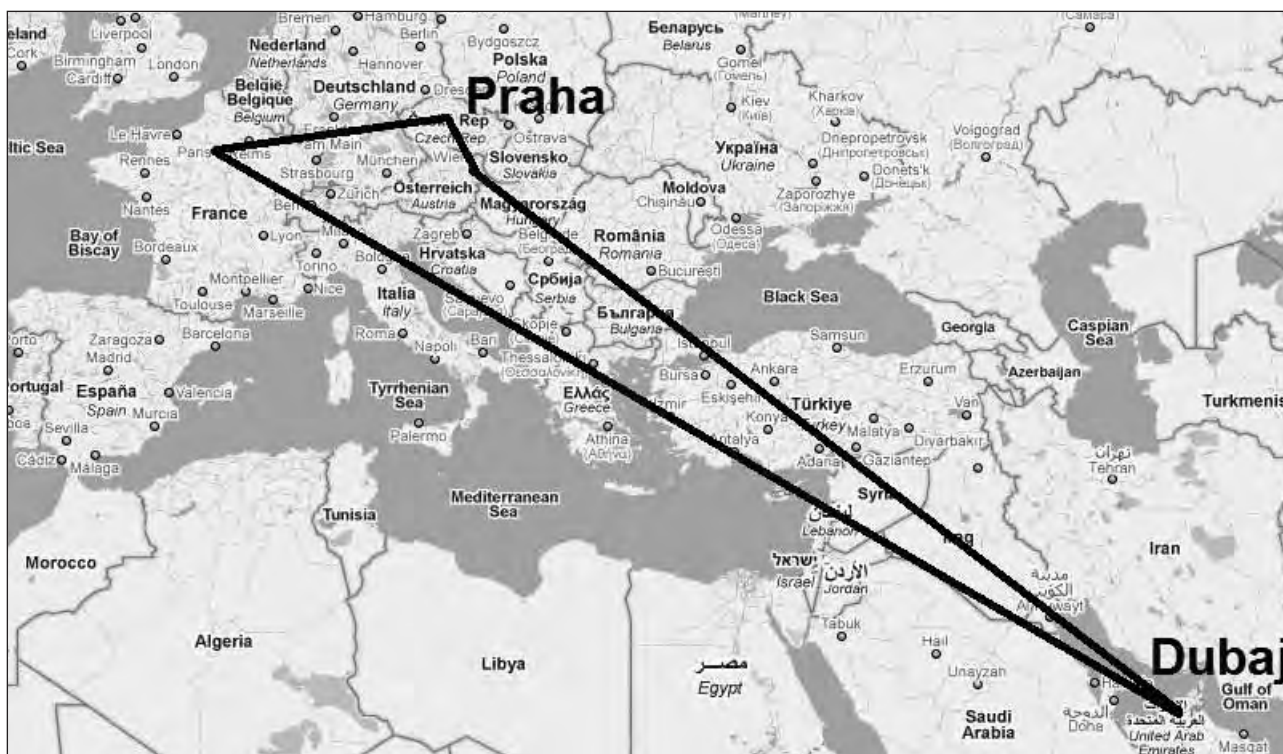
Dovolu, vážení čtenáři, abych se s vámi v úvodu podělil o některé základní informace, které jsem si připravil před návštěvou tohoto pro Evropany trochu exotického koutku světa a doplnil je o osobní zážitky. Již z letmého pohledu na mapu lze usoudit, že Spojené arabské emiráty se nenacházejí právě v klidném koutku světa (Irán, Irák, Saudská Arábie, Katar, Kuvajt, Syrie a Omán).



SAE – Emiráť Dubaj

SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY

(SAE, Al-Imaráť al-Arabíja al-Mutahida, United Arab Emirates – UAE) leží v jihovýchodní části Arabského poloostrova.



Spojené arabské emiráty leží v jihovýchodní části Arabského poloostrova a nenacházejí se právě v klidném kousku světa



Ochočený velbloud znamenal převrat v dopravě



Sokolnictví je v Spojených arabských emirátech stále živé

Rozlohou 83 600 km² jsou jen o trochu větší než Česká republika (79 000 km²). Celý sever země tvoří přibližně 600 km dlouhé pobřeží Perského zálivu. Na východu omývají SAE v délce zhruba 100 km vody Ománského zálivu, patřícího k Arabskému moři a Indickému oceánu. Čtyři pětiny

území země zabírá poušť. Při pobřeží se nacházejí desítky většinou neobydlených ostrovů.

Velkou část pobřeží Perského zálivu tvoří pobřežní solné planiny (*sabkha*), které se táhnou hluboko do vnitrozemí. Za nimi začíná písčinná poušť. Ve vnitrozemí na východě poblíž oblasti oáz u města Al Ain se do výšky 1300 m zdvihá pozoruhodná osamocená hora Jebel Hafit. Nejvyšší hora je Jebel Yibir 1527 m.

SAE jsou federací sedmi emirátů: Abu Dhabi (český přepis Abú Zabí), Dubai (Dubaj), Sharjah (Šardžá), Ajman (Adžmán), Umm al-Qaiwain (Umm al-Kuvajn), Ras al-Khaimah (Rás al-Chajma) a Fujairah (Fudžajra). První z nich zaujímá téměř 87 % celkové rozlohy země. Metropole jednotlivých emirátů se jmenují stejně jako emiráty. Hlavním městem celého státu je Abu Dhabi, druhým největším pak Dubaj. Celkem v zemi žije zhruba 4 miliony lidí.

Spojené arabské emiráty představují v Perském zálivu zcela ojedinělé spojení tradičního rodového systému a islámské náboženské tradice s moderním tržním hospodářstvím, liberálním přístupem



Tradiční studna s vrátkem a měchem na vodu

k cizincům a relativní náboženskou tolerancí. Jednotlivé emiráty jsou dědičnými absolutistickými monarchiemi, nejsou povoleny politické strany ani odbory. Absolutní moc mají vládci sedmi emirátů a jejich rodiny. Jmenování vládců či korunních princů je záležitostí rodového nástupnictví. Tento archaický způsob vlády stále funguje. Podle ústavy z roku 1971 stojí v čele SAE prezident, kterého „volí“ na pětileté funkční období ze svého středu sedmičlenná Nejvyšší rada vládců – zákonodárny orgán, složený z vládců všech emirátů.

Historie

První lidé přišli na území dnešních SAE v pozdní době kamenné, někdy kolem roku 5500 př.n.l. **Hladina Perského zálivu byla v té době asi o půl metru výše než dnes.** Kolem roku 3000 př.n.l. se v souvislosti s celkovou změnou klimatu po skončení doby ledové začalo v tomto regionu měnit klima na suché, které zde panuje dodnes. Následující období (2500 - 2000 př.n.l.) charakterizuje množství pouštních osad, jimž dominovaly mohutné kruhové pevnosti.

Období 2000 - 1300 př.n.l. se v důsledku rozšiřování pouště vyznačuje úbytkem osídlení.

Ochočení velbloudů koncem druhého tisíciletí př.n.l. přineslo do jihovýchodní Arábie revoluční změnu: otevřelo nové možnosti dopravy a obchodu. Zřejmě ve stejné době se také rozšířil nový způsob zavlažování, kdy podzemní kanály přiváděly vodu z hor do níže položených oblastí. Tento systém, zvaný *faladž*, umožnil zvětšování zahrad a polí. Díky tomu se na Ománském poloostrově začalo významně rozšiřovat lidské osídlení. Zajímavé je, že Alexandr Veliký se při svých výbojích nikdy nedostal na arabské pobřeží Perského zálivu.

O obyvatelích a místech jihovýchodní Arábie se zmiňuje ve svém díle *Přírodní historie (Naturalis historia)* z roku 77 římský historik Plinius Starší. Podle něj a podle Ptolemaiovy mapy z 2. století byla oblast dnešních emirátů hustě osídlena. **Město Omana bylo tehdy nejdůležitějším přístavem na jihu Perského zálivu. Kolem let 60 - 75 n.l. se z tohoto přístavu exportovaly perly, purpurové barvivo, ošacení, víno, velké množství datlí, zlato a také otroci.**

Nejdůležitější podmínkou rozkvětu země byl v předislámské době námořní obchod.

Příchod vyslanců Muhammada roku 630 předznamenal konverzi regionu na novou víru – islám. O dva roky později smrt Prorokova vyústila v rozsáhlou revoltu proti novému náboženství, kterou tvrdě potlačila vojska prvního chalífy Abu Bakra.

Konec říše předznamenal rok 1498, kdy Portugalec Vasco de Gama obeplul mys Dobré naděje a přistál v Arábii. Pomohl mu k tomu největší arabský mořeplavec středověku Ibn Mádžid, pocházející z Ras al-Khaimah. Portugalci následně ovládli jak Julfar, tak i přístavy východního pobřeží. Zřídili tu své pevnosti, často bašty místních arabských vládců, kteří s novými pány kolabovali. Celý obchod v Indickém oceánu byl následně pod kontrolou Portugalců.

Portugalský spisovatel a obchodník Duarte Barbosa napsal v roce 1517, že obyvatelé Julfaru jsou: „*Cenní lidé, výborní mořeplavci a obchodníci ve velkém. Je zde též ohromná rybářská oblast, perly drobné i velké*“.

Od roku 1633 však Portugalci museli čím dál častěji čelit britským a holandským výpadům z moře. Z vnitrozemí navíc útočily domorodé kmeny. Zatímco koloniální velmoci bojovaly o nadvládu nad oblastí, začaly se formovat také silné místní rody. **Začátkem 19. století měly místní rody flotilu šedesáti velkých lodí a 20 tisíc námořníků. Potomci slavného rodu dodnes vládnou emirátům Ras**

Al-Khaimah a Sharjah. Když koncem 18. století podepsali smlouvu s Brity, některé místní kmeny to braly jako nepřátelský akt a začaly útočit na britská plavidla. Nejsilnější námořnictvo světa považovalo protivníkovy lodě za pirátské. Mnohaleté střety vyvrcholily zničením flotily místních kmenů a podpisem smluv s jednotlivými emiráty (1820), které zajišťovaly ochranu britských zájmů i lodí. **Vzniklo území označované zprvu jako Pirátské pobřeží (Pirate Coast). Střety mezi jednotlivými emiráty pokračovaly, dokud si Británie o patnáct let později (1835) nevynutila námořní příměří.**



Skica z roku 1834 s arabskými plachtenicemi dhows v přístavu Thubare (Dubaj)

Pouštní oblasti obývaly beduínské kmeny, které **vybudovaly na čtyřicet oáz, které se od 16. století staly jejich ekonomickým i společenským centrem.** Koncem 18. století vládcem kmeny přesídlil do rozvíjející se osady Abu Dhabi na pobřeží Perského zálivu.

V roce 1892 byla podepsaná nová smlouva s Brity. Ti jednotlivým vládcům poskytli ochranu výměnou za slib, že emiráty nebudou udržovat vztahy s cizími mocnostmi bez svolení impéria.

Začátkem 30. let dvacátého století přijely první týmy geologů, aby prozkoumaly místní zásoby ropy. Od roku 1962, kdy z Abu Dhabi odjel první tanker s ropou, se situace rychle měnila. Zaostalá či spíše neexistující infrastruktura se modernizovala neuvěřitelným tempem. Objev ropy změnil tradiční pouštní společenství v prosperující zemi.

2. prosince 1971 přibyl oficiálně na mapě světa nový stát – Spojené arabské emiráty. Dnes patří SAE mezi nejbohatší země světa. Kromě ropy mají velkou zásluhu na úspěchu také dlouholetá uvážená politickohospodářská orientace státu, která se vyznačuje prozíravým zaměřením na nejrůznější průmyslová odvětví.



Tradiční lodě - dhows

Zahraniční investory láká minimální či vůbec neexistující zdanění. Od 90. let sázejí SAE v čele s Dubajím čím dál víc na turistiku. Prezident SAE Jeho Výsost šejk Khalifa bin Zayed Al Nahyan vystřídal na podzim roku 2004 svého zesnulého otce. Šejk Zayed, který se narodil kolem roku 1918 (přesné datum není známo) měl vizi i schopnosti, jak zaostalý pouštní stát pomocí ropného bohatství přeměnit v moderní prosperující zemi. Dokázal do tradiční společnosti umně začlenit západní vymoženosti. Navíc se stal hnacím motorem sjednocení emirátů ve federaci. Byl na pětileté období zvolen jejím prvním prezidentem. Zayeda pak zvolili ještě šestkrát, ovšem poslední období nedokončil. **„Otec SAE“ po sobě zanechal nejstabilnější zemi v celém Perském zálivu.**

Moře, plavba, lodě a lidé

Stovky kilometrů pobřeží jasně napovídají, že dominantním způsobem obživy v přímořských oblastech bylo po tisíciletí rybaření. Vody Perského zálivu se vyznačují především rozsáhlými mělčinami, a tak tu lidé lovili na mnoha pískových lavicích, pobřežních lagunách a kolonizovali blízké ostrovy a ostrůvky. Používali hlavně pasti a sítě.



Rybáři i dnes loví po starém tradičním způsobu

Významnou činnost obyvatel Perského zálivu po tisíce let představoval lov perel. *Lulu* či *qamashah* (místní výrazy pro perly) sehrály velkou roli při osídlování pobřežních oblastí. Koncem 18. století to byl zvláště Abu Dhabi a Dubaj.



Dubaj – město NEJ

Severní emiráty, zvláště Ras al-Khaimah a Východní pobřeží, prosluly díky zručnosti a umění mořeplavců a stavbě lodí. Dřevěné obchodní koráby *dhow*s brázdí dodnes vody Perského zálivu. Dříve se vydávaly i na mnohem delší plavby přes Indický oceán. Tato tradice – za použití téměř stejných postupů jako před staletími – zůstává v SAE stále velmi živá, staví se tolik *dhow*s, jako počátkem 20. století. Většina z nich, samozřejmě doplněná motorem, se plaví se zbožím do Íránu a zpět.

Těchto pár slov o historii SAE stačí, aby laskavý čtenář pochopil, že tento kout světa je třeba navštívit. Ne na klidnou dovolenou, ne na ležení u moře či koupání, i když to zde vše naleznete, ale pro poznání něčeho neuvěřitelného.

Moje zážitky jsou omezeny pouze na Dubaj, neboť po přistání na jednom z nejmodernějších letišť světa a prvních dojmech v tomto městě jsem pochopil, že není třeba se rozptylovat dalšími vjemy v okolních emirátech. Musíte si stále v duchu připomínat, že nejste v New Yorku nebo v jiném světovém velkoměstě, ale na kraji pouště, kde v čase vašeho narození zde byly jen karavany velbloudů a bohatí vládcí na koberci v písku pili čaj a krátili si čas sokolnictvím. Musíte si uvědomit, že rozkvět této oblasti nastal objeváním ložisek ropy a že první tanker s ropou vyplul z Abu Dhabi teprve nedávno (1962). A nesmíte zapomenout, že ač svět o tomto ohromném bohatství věděl, tak Velká Británie v roce 1968 oznámila, že v rámci dekolonizace svých území se za tři roky stáhne z této oblasti. Arabské vládcé tento britský krok velmi zaskočil, neboť nebylo špatné mít za zády vyspělou mocnost, která do místních záležitostí prakticky nezasahovala. Ironií osudu se to stalo právě v roce 1968, kdy jiná velmoc – Sovětský svaz - v čele „bratrských“ armád Varšavské smlouvy obsadila „svobodné“ Československo a lid této země, byť v opačném gardu, byl také zaskočen. To vše je dobré si připomenout, než vstoupíte na půdu Dubaje.

EMIRÁT DUBAJ

Plocha pouhých 3885 km². V počtu obyvatel na druhém místě – 1,2 mil. obyvatel. Příjmy z ropy 10 % HDP. Obchod, turistika 90 % HDP.

O významu slova Dubaj existuje několik teorií. Podle jedné vzniklo složením dvou slov z jazyka farsí – „dva“ a „bratři“ a mělo vyjadřovat spojení dvou částí města Deira a Bur Dubai.

DUBAJ – město NEJ

Město bylo založeno v roce 1830, když se předchůdce dnes vládnoucího šejka, Mohammed Bin Raschid al-Maktouma, hlava beduinů Bani-Yas, se svými přívrženci z oázy Liwa usídlil u Dubajské zátoky a založil zde svůj emirát. Po objevení ropy v roce 1958 se zde život změnil jako kouzelným proutkem. Svět se začal klanět beduínskému vládcí, který věnoval ropné miliardy na rozkvět svého malého obchodního přístavu Dubaj, na světové město a na zajištění života bez nouze a útrap pro místní obyvatele. Stavěly se silnice, budovaly nemocnice a školy, stejně jako nádherné klimatizované domy. Ze západu se začala dovážet auta a stroje, počítače i know how. Stejně tak se zde usazovala pestrá směsice lidí ze všech koutů světa. Ze všech sedmi emirátů je Dubaj nejvíce kosmopolitní.

Dubaj získal v roce 2005 v soutěži World Travel Awards sedm ocenění:

- nejlepší letiště na světě;
- nejlepší hotel (Burj Al Arab);
- nejlepší hotel jen s apartmá (Burj Al Arab);
- nejlepší komerční hotel (Emirates Towers);
- hotel s nejlepšími službami (The Grosvenor House);

- nejlepší konferenční letoviště (Madinat Jumeirah)
- nejlepší společnost pro rozvoj turistických zařízení (Nakheel).

Ale to bylo před 5 lety. Od té doby tento nesmělý seznam NEJ byl výrazně rozšířen:

- nejvyšší budova na světě (Burj Khalifa)
- největší obchodní centrum na světě (Dubai Mall)
- nejmohutnější zpívající fontána na světě (Burj Khalifa)
- největší krytá lyžařská dráha na světě
- nejnavštěvovanější golfové hřiště na světě
- největší umělé ostrovy na světě (Palm Islands, The World)

Dubaj je spojován asi s 35 světovými rekordy zapsanými do Guinnessovy knihy rekordů, včetně největšího počtu lidí se stejným jménem, který se shromáždil na jednom místě – stalo se to v roce 2005, kdy se tu sešlo 1500 Mohammedů.

V roce 2005 překročil počet návštěvníků v druhém největším emirátu pětimilionovou hranici.



Pohled z nejvyššího mrakodrapu světa – Burj Dubai na nejluxusnější hotel světa Burj Al Arab

Burj Al Arab (arabská věž) – nejluxusnější hotel světa

Byl dokončen v roce 1999 a do roku 2010 to byl nejvyšší hotel na světě (321 m). Jako jediný na světě se honosí kvalitou sedmi hvězdiček. Sám pro sebe si vytvořil vlastní kategorii First Class de Luxe. Architektonicky je tvořen lodní plachtou tradiční lodi dhow.

Pojem *dhou* (anglicky dhow) označuje tradiční plavidlo používané na Arabském poloostrově, se kterým zdejší obyvatelé již po staletí provádějí rybolov, z něj se také potápějí lovci perel, ale na kterém se i obchoduje. Ačkoliv je dnes poháněn motorem a ne plachtami jako v dřívějších dobách, zůstal jeho tvar, vzhled, materiál i zhotovení dodnes stejné. Arabové tento pojem *dhou* nepoužívají, svá plavidla mají pojmenována podle typu člunu.

Po západu slunce září teflonová plachta hotelu Burj Al Arab jako pestrý tropický pták a mění své barvy každých 15 minut. Hotel se ve velmi krátké době stihl zařadit mezi nejproslulejší hotely světa. Důvodem je ohromující suma investičních nákladů 1,2 miliardy USD. Na této 60patrové budově je na střeše bar, restaurace a přistávací plocha pro helikoptéry. Průhledná stěna ze skleněných vláken brání ve dne pronikání pouštního slunce a v noci slouží jako plátno pro světelnou show. Hotel stojí na umělém ostrově ve vzdálenosti 280 m od pobřeží. V hotelu jsou dvoupodlažní apartmá o obytné ploše 140 – 780 m², 8 restaurací, vodní park i krytý bazén. Na soukromou pláž vás doveze turistický vláček. Z letiště k hotelu vás přiveze Rolls Royce nebo přiletíte speciální helikoptérou, která přistává na plošině v 28. patře. Tento heliport také slouží jako tenisové hřiště.



Burj Dubai – nejvyšší budova světa je vysoká 828 m



Z interiérů Burj Al Arab se tájí dech



Burj Al Arab (Arabská věž) s heliportem na vrcholu. Vjezd k nejluxusnějšímu hotelu světa (***) je přísně střežen.**



Čaj o páté v nejluxusnějším hotelu světa je zážitek. Všimněte si podnosů ve tvaru hotelu



Heliport Burj Al Arab na vrcholu hotelu se ve chvílce změnil v tenisový kurt



Pohled z terasy Burj Dubai (124. patro) je úchvatný



Pohled z terasy Burj Dubai (124. patro)



Stavitelé Burj Dubai



Největší obchodní centrum na světě Dubai Mall, z kterého se vchází do nejvyšší budovy světa Burj Dubai

opravdu vše, co se zde blýská právě, tak jste obklopeni zlatem, křišťálem, ohromnými akvárii s mořskými rybami, vodotrysky, dalším luxusem a usměvavým personálem. Dovnitř vás pustí pouze na předem zaplacené a časově určené odpolední občerstvení, které je opravdovým zážitkem s cenou odpovídající pražské lepší restauraci. Co je však nezapomenutelným zážitkem, je pohled na okolí s umělými ostrovy, přístavišti sportovních a rekreačních lodí i na helikoptéry, které přistávají na horní terase hotelu.

Ale opusťme nejluxusnější hotel na světě, který byl do

My jsme použili taxi, bez kterého se v Dubaji nehnete. Ale pozor. Musí mít tachometr, jinak vás okradou jako u nás. To jsme zažili hned na první cestě z letiště, která stála víc jak pětinasobek normální ceny. S taxametrem vás již nemohou okrást, pouze vás podvedou, neboť vás vezou nejdelší cestou, kterou si můžete vymyslet.

Ale zpět do nejluxusnějšího hotelu světa. Je to opravdu zážitek pocitový i stavařský. Založen je na malém umělém ostrovku s nádhernou architekturou. Jestli je



Několik záběrů z tunelu, který prochází jedním z největších akvárií světa v Dubaji

loňského roku i nejvyšším hotelem světa a vydejme se prohlédnout nejvyšší budovu světa.

Burj Dubai – Burj Khalifa – nejvyšší budova světa

Byl dokončen v roce 2010. V běžné turistické hantýrce se tento mrakodrap nazývá „mrkev“. Toto označení asi nejvíce vystihuje první dojem, když z dálky poprvé uvidíte tento div světa. V Dubaji je vidět ze všech koutů města. Architektura nic moc. Tento první dojem však ztratíte, když k němu přijdete v době, kdy se od této majestátní budovy odrážejí sluneční paprsky. Pak teprve oněmíte úžasem a začnete „mrkev“ fotografovat a její výšku si opět uvědomíte poté, když i při využití širokouhlého objektivu musíte exponovat postupně čtyřikrát, abyste tu výšku zachytili. Za chvíli si však zvyknete a musíte si znovu připomínat, že se tyčí do výšky téměř tří Eiffelových věží nebo téměř 15 petřínských rozhleden. Ale vraťme se k zásadním informacím.



Above & Beyond

Pro informaci a další orientaci v nejvyšších budovách světa si dovoluji čtenáře seznámit s výňatkem z článku Above & Beyond (Výše a Dále) uveřejněném v americkém časopise Condé Nast Traveler.

Ilustrace: Bryan Christie Design

1 - Woolworth Building

New York - USA, 1913

“Katedrála obchodu” vysoká 241,2 metru s 57 patry držela světový výškový rekord do roku 1930 a se svým novogotickým vzhledem nastavila standarty pro kancelářské budovy své doby.

2 - Empire State Building

New York - USA, 1931

Snad nejnámější mrakodrap všech dob vysoký 448 m se 103 patry, mistrovské dílo postavené jen za rok a 45 dní (v šíleném shonu před dokončením byl návrh budovy změněn 16krát). Udržel si titul nejvyšší budovy světa 41 let - déle než jakákoliv budova předtím nebo potom.



Woolworth Building
New York, 1913

Empire State Building
New York, 1931

Sears Tower
Chicago, 1973

Petronas Twin Towers
Kuala Lumpur, Malaysia,
1998

Burj Al Arab
Dubai, 1999

Taipei 101
2004

1

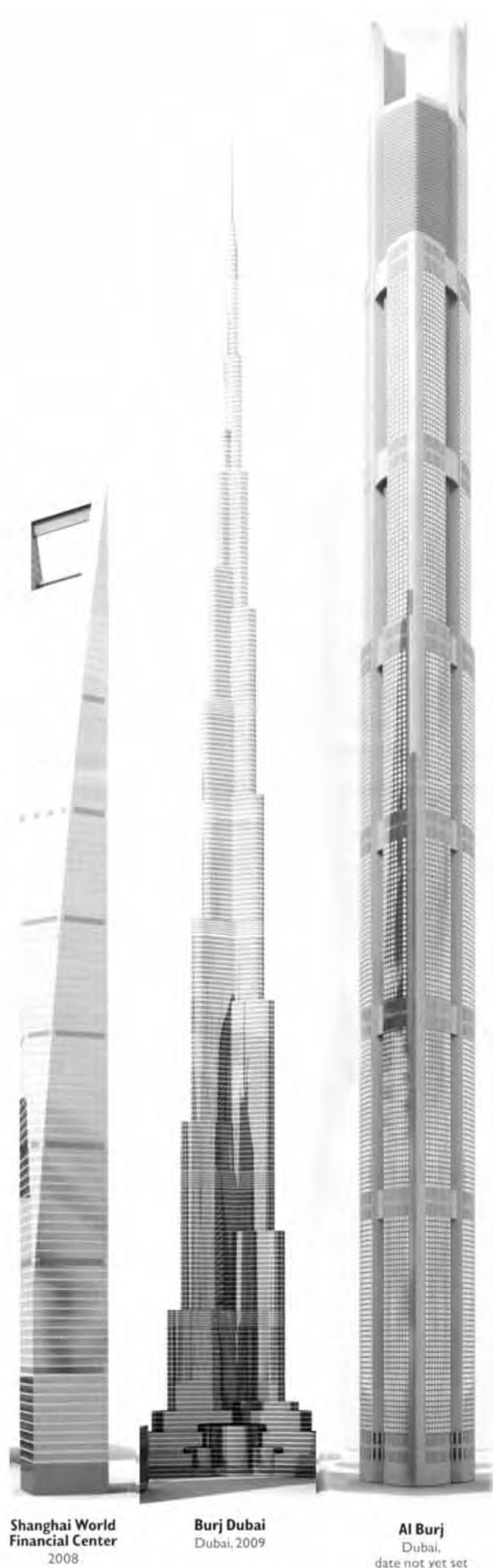
2

3

4

5

6



Shanghai World
Financial Center
2008

7

Burj Dubai
Dubai, 2009

8

Al Burj
Dubai,
date not yet set

9

3 - Willis Tower (dříve Sears Tower)

Chicago - USA, 1973

S výškou 443 m (527 m s anténou) a 110 patry byl nejvyšší budovou světa dokud jej nepřekonal Petronas Twin Towers. Během jasného dne můžete vidět ze 103tího vyhlídkového patra do vzdálenosti 80 km - do států Indiana, Michigan a Wisconsin.

4 - Petronas Twin Towers

Kuala Lumpur - Malajsie, 1998

Projektovány na základě islámské osmiramenné hvězdy, tato železobetonová dvojčata vysoká 452 m s 88 patry, držela výškový rekord do roku 2004, kdy je předběhl Tchaj-pej 101. Spojovací most mezi 41. a 42. poschodím umožňuje druhý výstup, což odstraňuje nutnost dodatečných schodišťových šachet.

5 - Burj Al Arab

Dubai - SAE, 1999

Druhá nejvyšší budova světa používaná výhradně jako hotel (nejvyšší stavbou využívanou pouze jako hotel je dnes Rose Tower v Dubaji). S výškou 321 m a 60 patry se tato budova ve tvaru plachetnice ležící na uměleém ostrově u pláže Jumeirah stala ikonou Dubajského rozvoje.

6 - Taipei 101

Tchaj-pej - Tchaj-wan, 2004

Tato budova s výškou 509 m a 101 patry byla inspirována tvarem bambusu a pagody. Je navržena aby odolala Tchaj-wanským tajfunům a silným zemětřesením. 730ti tunové kyvadlo v případě potřeby vyrovnává náклон budovy, můžete ho obdivovat z restaurace a baru, které ho obklopují v 88. patře.

7 - Shanghai World Financial Center

Šanghaj - Čína, 2008

Se svou výškou 492 metrů a 101 patry je nejvyšší budovou v Čínské lidové republice a třetí nejvyšší na světě. Byl postaven Japonským developerem, a proto mnoho Číňanů přirovnává jeho "nebeský portál" k Japonskému vycházejícímu slunci.

8 - Burj Khalifa (dříve Burj Dubaj)

Dubaj - SAE, 2009

Během výstavby drželi developeři údaje o přesné výšce mrakodrapu v tajnosti, aby jej nemohl překonat žádný jiný mrakodrap ve výstavbě. Konečná výška dosáhla 828 metrů o 162 patrech. Využití budovy má být smíšené. 37 pater má zabírat Armani Hotel, v 63 patrech má být 700 luxusních bytů, zbytek budovy mají zabrat kanceláře a technologické prostory. Vyhlídková plošina pro návštěvníky je ve 124. patře, vrchol budovy slouží telekomunikacím.

9 - Al Burj

Dubaj - SAE, datum neurčeno

Jakoby Burj Khalifa nebyla dost vysoká. Dubajský hon do nebe se vystupňoval, když byl představen projekt mrakodrapu Al Burj. Zatím se předpokládá výška okolo 1100 m.



Nejmohutnější zpívající fontána na světě je u paty Burj Dubai

Burj Khalifa nese jméno po prezidentovi Spojených arabských emirátů šejkovi Chalifu bin Sajidovi. Stavba splňuje všechna kritéria pro název nejvyšší budova světa:

- výškou ke špici budovy – 828 m
- počtem pater - 162
- výškou nejvýše položené vyhlídkové terasy – 124. patro
- nejvýše položeným bazénem: 76. patro
- nejvýše položenou mešitou: 156. patro
- nejhlubšími základy: 50 m pod zemí

Další údaje o stavbě

náklady: 1,5 mld. dolarů (35 mld korun)

zahájení stavby: 21. 9. 2004

dokončení stavby: 1/2010

odolává síle větru: 150 km/h

počet výtahů: 57

počet oken: 24 348

spotřeba betonu: 330 000 m³

spotřeba oceli: 55 000 tun

pět hotelů, 150 restaurací, 500 000 m² kanceláří a bytů (kancelářské prostory se prodávají za 45 000 dolarů za m²)

Spotřebuje tolik elektřiny jako celý emirát Dubaj. Na stavbě se vystřídalo 30 000 dělníků.

Ale není to tak jednoduché se do nejvyšší budovy světa dostat. Musíte nejdříve najít pokladny a vstup do mrakodrapu. Ty se nenacházejí, jak by se dalo očekávat, přímo v budově, ale v přilehlém největším obchodním centru na světě. Zde si koupíte lístky na druhý den. V určenou hodinu přijdete a nejdříve si prohlédnete vstupní vestibul, kde na interaktivním stole s modelem nejvyššího mrakodrapu na světě si můžete zvolit, ve kterém městě na světě byste si přáli tuto budovu mít. Pak projdete tunelem s dalšími informačními tabulemi, který vás zavede až k jednomu z 57 výtahů a vyjedete do 124 patra s mimořádnou vyhlídkou na město. Pohled je to opravdu překrásný. Vidíte okolní mrakodrapy, visutou dráhu nazývanou metro s hypermoderními stanicemi, jezírka, zahrady, bazény a moře s umělými ostrovy největšími na světě. Lepší než povídání je pár barevných fotografií v barevné příloze našeho časopisu. Sjedete opět výtahem rychlostí 10 m/s, projdete tunelem a jste opět v **největším obchodním centru na světě v Dubai Mall**. Je zde 1200 obchodů na 836 000 m².

Je zde jedno z **největších akvárií na světě** a jeden z největších trhů se zlatem na světě. Když se vymotáte z tohoto labyrintu obchodů, o kterém naše přítelkyně Jarmila, žijící v Los Angeles, řekla, že v životě něco takového neviděla, spěcháte k další světové atrakci.

Nejmohutnější zpívající fontána na světě

Základem je umělé Dubajské jezero u paty Burj Khalifa. Tato fontána je uváděna do činnosti každou celou hodinu. Nejlépe si ji užijete při zapadajícím slunci a v noci. Kromě



Největší krytá lyžařská dráha na světě – Ski Dubai

světelných efektů a proměnlivosti tryskající vody je doprovázena hudbou světových skladatelů. O její mohutnosti si uděláte nejlepší představu z následujících technických údajů:

- délka fontány: 275 m, tryská do výšky 150 m, skládá se z 5 okruhů, 2 středních oblouků, 6600 žárovek, 25 projektorů a 1000 abstraktních atrakcí.

Světelný paprsek z fontány je viditelný do vzdálenosti 30 km a lze ho zahlédnout i z vesmíru. Zájem o fontánu, která byla uvedena do provozu před několika týdny, je obrovský. Tisíce se davy místních obyvatel i turistů Vám umožňuje fotografovat i zcela zahalené ženy v černém obleku kráčející 4 kroky za svými muži v bílých oděvech. Ženy nesou nákupy a vedou děti. Ale pokrok a „emancipace“ zasáhla i Dubaj. Najdete i páry, které kráčí vedle sebe, ba drží se i za ruku. Někdy muslim v tradičním bílém obleku tlačí i dětský kočárek. Mezi tím běhají zahraniční turisté v džínách a děvčata v minisukních s velkými výstřihy. No, pokrok se nedá zadržet. To mi dodalo odvalu a pár fotografií (samozřejmě s teleobjektivem) jsem pro vás pořídil (viz barevná příloha).

Ski Dubai – krytá lyžařská dráha největší na světě

Dráha je součástí shopping centra Mall of the Emirates, z něhož futuristicky ční jeho stříbrný tubus. Hala má plochu 22 500 m².

Výška je 85 m, šířka 80 m.

Celkem se sem vejde až 1500 lidí.

Teplota se pohybuje od -1° do -2° C.

Čeká na vás 5 sjezdovek různé obtížnosti a délky, nejdelší měří 400 m. Nahoru vás dopraví lanovka a vlek. Pro snowboardisty je tu freestyleová zóna.

Omlouvám se našim čtenářům, že teprve nyní se dostaneme k našemu oboru. tj. k plavbě a k lodím. Navštívíme jednu z nejpřitažlivějších zajímavostí města, Dubai Creek – Dubajskou zátoku.

Pokračování příště



PÖYRY

Competence. Service. Solutions.

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

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

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

www.poyry.cz

POBOČKY: Praha: Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353
 Ostrava: Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 208
 Břeclav: Růžičkova 5, 690 39 Břeclav, tel.: +420 519 322 304
 Trenčín: Organizační složka, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín, tel.: +421 326 522 600



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

Měřicí loď Valentýna

speciální plavidlo
určené k měření hloubek
na vodních cestách

Měřicí loď Valentýna II. je určena k měření hloubek na vodních tocích. V činnosti je od r. 1988, kdy nahradila měřicí loď Valentýna I., která byla v provozu od r. 1977. Loď se používá ke kontrole plavební trati, měřením po průchodu velkých vod, k vyhledávání překážek, získává podklady pro projekční a geodetické práce. Významně přispívá ke zvýšení bezpečnosti plavby a ke zkvalitnění parametrů vodních cest.

Vlastní lodní těleso vychází z typové řady TR 610 tlačného remorkéru s upravenou příďí, kde je v nástavbě umístěno pracoviště technika měření. Takto upravená loď byla doplněna konstrukcí - výložníky pro uchycení měřících lišt s vysílači - přijímači a hydraulickými systémy umožňujícími ovládání výložníků při měření. Po skončení měření se hydraulicky vyzdvihnou do transportní polohy na palubu.

Konstrukční úpravy navrhli technici Povodí Vltavy, řada z nich je unikátní. Realizaci provedly dílny Povodí Vltavy.

Výše uvedené úpravy umožnily osazení moderní ultrazvukové měřicí aparatury určené k měření hloubek na vodních cestách.

Dodavatelem technologie byla firma Meridata Ltd Finland, která hardware přizpůsobila výše uvedenému konstrukčnímu řešení Povodí Vltavy a navrhla software MDCS (Marine Data Collection Software) pro hydrografické měření.

Vlastní měření a tvorba datových souborů jsou v rámci MDCS doplněny daty polohy jednotlivých snímačů hloubek a transformací geodetického systému WGS84 do systému S-JTSK.

Software MDCS společně se softwarem MDPS 420 pro zpracování dat tvoří kompletní sadu nástrojů pro přípravu měření, provádění hydrografických měření a zpracování pořízených dat do požadované výstupní formy, případně analýzu dat a jejich uložení.



Výstupy měření:

- 1) Technická zpráva
 - textová část / protokoly o měření
- 2) Grafické výstupy
 - data jsou zpracována pomocí geografických programů, jejichž výstupem jsou vrstevnicové mapy s vyznačením hloubek a příčné profily s výpočty kubatur nánosů. Výstupy možno exportovat do formátu.dxf nebo .jpg
- 3) Datové výstupy
 - naměřená data v souřadnicích x,y,z jsou exportována v textovém souboru.

Parametry měření:

- šířka měřeného pruhu: alternativně 8, 14, 20, 28, 34, 48 m
- rozsah měření: 0,6 - 200 m z toho bezmezerově 1,4 - 200 m
- přesnost měření: $\pm 4 \text{ cm} + 0,025\%$ z měřeného rozsahu pro rychlost do 3 km/h
- rychlost měření: pro bezmezerové měření 5 km/h v rozsahu do hloubky 5 m, 15 km/h v rozsahu 5 - 200 m
- optimální rychlost při měření: s ohledem na minimalizaci chyby měření hloubky 2 km/h,
- polohová přesnost při užití DGPS = 25 cm
- frekvence měření $f = 100 \text{ kHz}$

Bližší informace sdělí:

Povodí Vltavy, státní podnik
Oddělení měřících plavidel
Na Průhoně 900, 276 01 Mělník
Tel.: +420 315 624 302
Fax: +420 315 621 270

Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 8, 150 24 Praha 5
Tel.: +420 221 401 111
Fax: +420 257 322 739
e-mail: pvl@pvl.cz
www.pvl.cz



POVODÍ VLTAVY