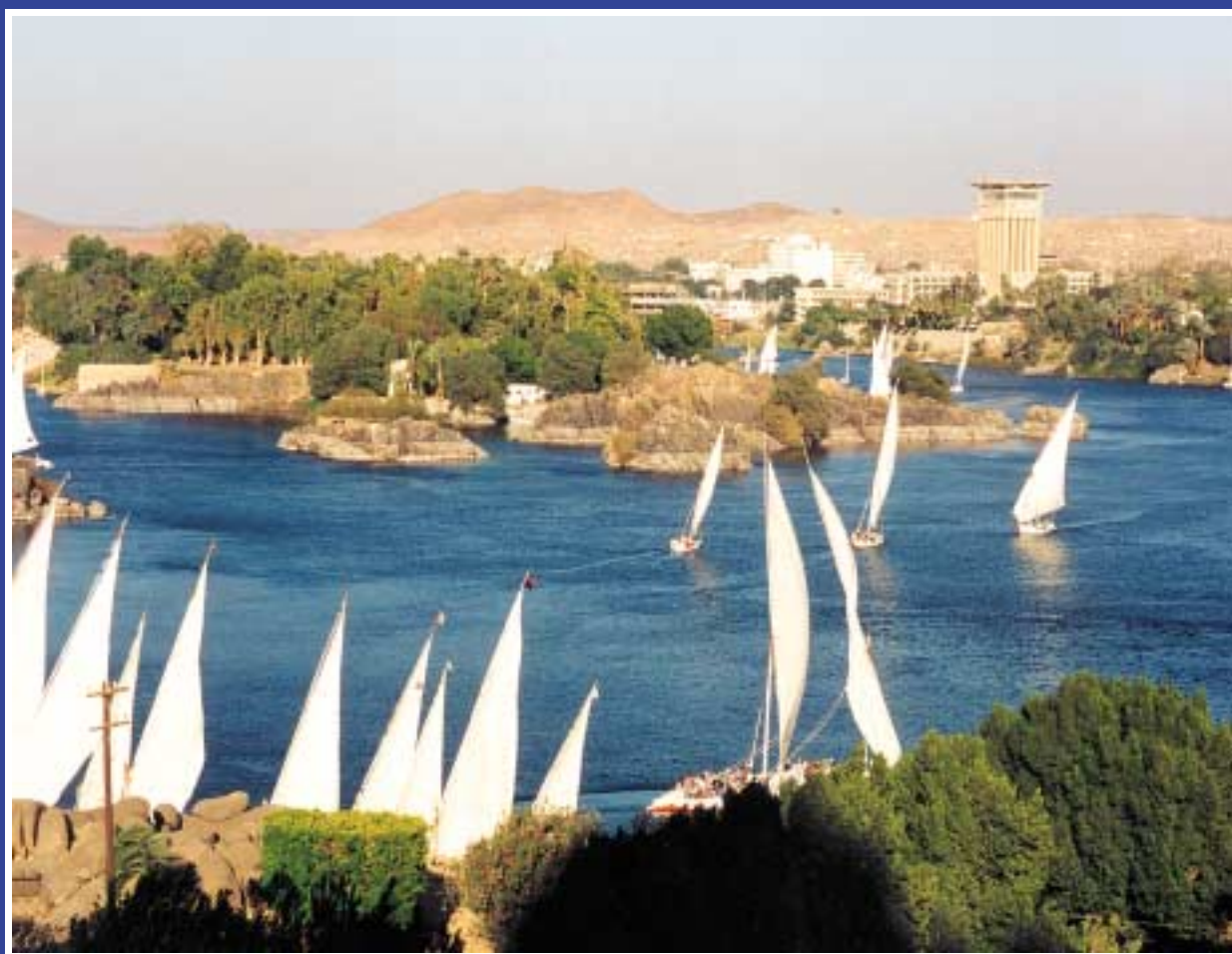


WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1-2
2002



Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Město Ústí nad Labem



Středočeský kraj



Město Přebouč



Město České Budějovice



Pardubický kraj



Město Ostrava



Město Veselí nad Moravou



Port of Rotterdam

Světový přístav No.1
Obchodní reprezentace pro ČR
Fetrovská 11, 160 00 Praha 6 - Hanspaulka
Tel/Fax: 02/24325154

Tel: 0412/535801, Fax: 0412/535805
e-mail: karel.horyna@c-box.cz
internet: www.portofrotterdam.com



Město Kromčíž



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4,
Tel.:02/61222834, Fax:02/61223492



Počernická 96, 108 00 Praha 10 - Malešice
tel.: 02 / 6702 1777, 02 / 6702 1767
fax: 02 / 6702 1790
e-mail: praha@rigips.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 02/66797351, 800 119
fax: 02/80 28 57, e-mail: info@czechports.cz
www: ceskepristavy.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ
Tel.:066/721 42 41 - 4, Fax: 066/721 40 34
e-mail:info@podzimek



GZ - Sand, s.r.o.
TĚŽBA A ZPRACOVÁNÍ ŠTĚRKOPISKU,
hlavní správa
Napajedelská 1552, 765 02 OTROKOVICE



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ
Tel. 066 / 7224 404-5, fax 066 / 7214 040
e-mail:stroj@brn.pvtnet.cz



Kováků 7, 150 00 PRAHA 5
Tel.: 02/90000104
Fax: 0602 323 988



SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK, š.p.
Podnikové námestie 6, 801 35 BAŇSKÁ ŠTIAVNICA



AKCIOVÁ SPOLEČNOST

180 00 Praha 8, Koželužská 2246,
tel.: 02/66 70 93 31, fax: 02/66 70 91 87



Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel. (02) 4141 0302
Fax: (02) 4140 9467
e-mail:p-s@volny.cz



SPOLEK PRO PODPORU POMORAVÍ
SPOLEK NA PODPORU POMORAVIA



SPOJENÉ
ŠTĚRKOVNY A PÍSKOVNY
Příkop 15/17, 656 13 BRNO, Tel.:05 / 519 42 20, fax: 05 / 519 42 13



AQUATIS a.s.
Botanická 56
602 00 Brno

Tel.: 05 / 41 55 41 11
Fax: 05 / 41 21 12 05

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 Čuba, Ing. Petr Forman, Ing. Karel Horyna, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Josef Podzimek, Ing. Vlastimil Pažourek, Ing. Jana Zigová

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: (02) 41 40 94 67
e-mail:p-s@volny.cz

Objednávky a inzerce:

Radka Kostková, tel. (02) 4141 0302
Vychází čtvrtletně
Cena jednoho čísla 55,- Kč, roční předplatné vč. poštovného 350,- Kč
ISSN 1211-2232

Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha
čj. NP 415/1994 ze dne 25.2.1994

OBSAH 1-2/2002

str.

Ing. Magdalena Konvičková Využití povrchových vod k plavbě	2
Vyhláška o plavbě po jezerech	4
Miloslava Vlková - starostka obce Štěchovice Za zdravý rozum	10
Bohumil Blažek Tak nám vydali vodní zákon	11
Ing. Petr Forman, Vodní cesty, a.s. Vzrušující vyhláška	13
Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c. Netesnosti plavebných komor v Gabčíkove	14
Ing. Vladimír Holčík, Danube Commission Technical Unit, Deputy Project Director Splavnenie Dunaja v oblasti Nového Sadu	18
Ing. Zdeněk Vitouš Valná hromada Sekce vodní dopravy Svazu zaměstnavatelů a podnikatelů v dopravě	22
Miroslav Šefara, Děčín Ministr Kužvart ohrožuje zájmy České republiky	24
Přetisk článku Euro č.4/2002 Přibrzdit investory, ne řeku	25
Reakce na komentář „Přibrzdit investory, ne řeku“ Stane se nákladní doprava na českých řekách minulostí?	25
Memorandum k zachování lodní dopravy v Děčíně	27
V. Pažourek, I. Suchá Jakou bude mít budoucnost překladiště v Děčíně - Loubí?	28
K. Horyna Přehled programů podpory říční dopravy v Nizozemsku (pramen ERSTU)	33
Ing. Ondřej Jašek, Econsult s.r.o., Ing. Kamil Mandlík, Vodní cesty a.s. Efektivnost hornovltavské vodní cesty	34
Reakce starostů	38
Antonín Podzimek, zástupce hejtmana Středočeského kraje Za snahou o splavnění Vltavy nemůže být stavitelská lobby	44
Dušan Kulka Přeloučská lochneska	45
Ing. Josef Podzimek Život není takový – je úplně jiný (13) <i>Foto titul: Asuánská přehrada (foto - ing. Josef Podzimek)</i>	47

Využití povrchových vod k plavbě

Ing. Magdalena Konvičková, ředitelka odboru plavby a vodních cest MDS ČR

V minulých dnech značný zájem masmédií a veřejnosti vyvolala připravovaná vyhláška „O stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, ...“. Návrh této vyhlášky byl zpracováván Ministerstvem dopravy a spojů v dohodě s Ministerstvem životního prostředí ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství.

Základní úprava právních vztahů v oblasti vnitrozemské plavby je primárně upravena zákonem o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcími předpisy, zejména vyhláškou č. 344/91 Sb., kterou se vydává řád plavební bezpečnosti na vodních cestách, a která odpovídajícím způsobem reguluje právní vztahy. Zákon včetně veškerých prováděcích vyhlášek je dnes plně slučitelný s právem EU.

Právní rámec pro využívání povrchových vod k plavbě plavidly se spalovacími motory tvoří i zákon č. 254/2001 Sb., o vodách. Podle § 7 odst. 5 vodního zákona, který nabyl účinnosti dne 1.1.2002 je plavba plavidel se spalovacími motory zakázána v ochranných pásmech vodních zdrojů prvního stupně a na nádržích určených pro chov ryb. Nejde-li o dopravně významné vodní cesty, je dále plavba zakázána na vodních nádržích a vodních tocích, které stanoví MDS v dohodě s MŽP ve spolupráci s MZe vyhláškou. Ostatní povrchové vody lze užívat k plavbě jen tak, aby při tomto užívání nedošlo k ohrožení zájmů rekreace, jakosti vod, vodních ekosystémů, bezpečnosti osob a vodních děl. Avšak také ochrana vod a životního prostředí není řešena jen prostřednictvím vodního zákona, ale zejména vyhláškou č. 223/95 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách. Rozsah a podmínky užívání povrchových vod k plavbě jsou stanoveny novou vyhláškou.

Navrhovaná právní úprava nahrazuje úpravu vyhlášky č. 82/1976 Sb., o úpravě užívání povrchových vod k plavbě motorovými plavidly, ve znění vyhlášky č. 422/1982 Sb., která se novým vodním zákonem zrušuje. Vyhláška č. 82/76 Sb., která se novým vodním zákonem ruší, umožňovala stanovený zákaz a omezení plavby plavidel se spalovacími motory obcházet získáním koncese k provozování veřejné vodní dopravy. MDS nemělo žádnou možnost tomuto zabránit. Navíc SPS neměla zákonnou působnost ve věci kontroly dodržování této vyhlášky a příslušný orgán – Česká inspekce životního prostředí, kontrolní činnost v této oblasti fakticky nevykonávala.

Nyní podle § 7, odst. 8 vodního zákona, kontrolu dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacími motory na povrchových vodách a kontrolu užívání povrchových vod k plavbě s ohledem na stanovený rozsah a podmínky jejího užívání vykonává Státní plavební správa. V souladu s ustanovením § 121 vodního zákona, SPS může uložit pokutu až do výše 100.000,- Kč provozovateli plavidla, který provozuje plavidlo na vodách, kde je plavba zakázána, nebo v rozporu se stanovenými podmínkami a rozsahem užívání.

Nově navrhovaná vyhláška reguluje plavbu plavidel se spalovacími motory na povrchových vodách prostřednictvím řady omezení:

V § 2 vymezují se vodní nádrže a vodní toky, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory. V obsahu přílohy č. 1 byla zohledněna stanoviska Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí. Do přílohy jsou v souladu se zákonem o vnitrozemské plavbě zařazeny pouze povrchové vody, na kterých je možno provozovat vnitrozemskou plavbu.

Ustanovením v § 3 je obecně omezena rychlost plavby (do 25 km/

hod.) na povrchových vodách, na kterých není plavba plavidel se spalovacími motory zakázána a může být provozována pouze ve výtlačném režimu plavby. Tento režim plavby je kontrolovatelný pouhým okem a daná úprava bude sloužit k snazší kontrole dodržování stanovených omezení.

Pouze v úsecích povrchových vod uvedených v příloze č. 2 je umožněna plavba plavidel se spalovacími motory vyšší rychlostí (při dodržení dalších omezení).

Vodní lyžování, jiné obdobné činnosti a provoz vodních skútrů, jako nejproblematictější způsoby provozování plavby, jsou povoleny pouze ve speciálně vymezených a označených částech nebo úsecích povrchových vod.

Dle § 4 předmětné časové omezení plavby bylo navrženo s ohledem na zájmy jiných druhů rekreace, které jsou hlavně v letních měsících na povrchových vodách a v jejich blízkosti provozovány.

Navrhovaná úprava v § 5 reguluje stání plavidel způsobem, který nenarušuje jejich běžný provoz.

Podle § 6 z aplikace výše uváděných omezení jsou vyloučena plavidla nutná k zajištění nezbytných činností na vodních cestách.

V § 7 se stanoví nezbytné podmínky k zabezpečení ochrany vod před nežádoucím znečištěním.

Vyhláška obsahuje řadu příloh:

V příloze č. 1 je uveden seznam vodních nádrží a úseku vodních toků, na nichž je plavba plavidel se spalovacími motory zakázána.

Příloha č. 2 obsahuje vyjmenování úseků povrchových vod, na kterých je povolena plavba rychlostí vyšší než 25 km/hod. V průběhu projednávání vyhlášky v Komisích legislativní rady ČR vlády byl text rozšířen o přílohu č. 3, která vymezuje oblasti, na nichž je povoleno vodní ly-

žování a obdobné činnosti, vodní skútry a jiná podobná plavidla.

Předmětná vyhláška po celou dobu zpracovávání návrhu byla uvedena na internetu. V rámci přípravy návrhů bylo opakovaně jednáno se zainteresovanou veřejností, a to zejména s Občanským sdružením pro ochranu přírody a krajiny v oblasti Slapského jezera, Vodní záchrannou službou, Českým svazem jachtingu, Českým svazem vodního motorismu, rybářskými svazy, jednotlivci, právníckými osobami, podnikajícími v oblasti turistického ruchu a obcemi. Během přípravné fáze MDS po-

skytovalo jednotlivým žadatelům v souladu se zákonem o svobodném přístupu k informacím nejen text návrhu vyhlášky, ale i vysvětlení k sporným otázkám.

Regulovaný a řádně kontrolovaný provoz především vodního lyžování, vodních skútrů a jiných podobných plavidel je shodně požadován jak představiteli samospráv, tak jednotlivými občany. Většina zainteresovaných se shodla na potřebnosti úpravy používání povrchových vod k plavbě plavidly se spalovacími motory prostřednictvím této vyhlášky. V současné době projednávání vyhláš-

ky bylo pozastaveno v důsledku nově uplatněných podmínek ze strany MŽP. S ohledem na uvedené, lze předpokládat, že vyhláška nenabude účinnosti se zahájením plavební sezóny v roce 2002.

Poznámka redakce: Článek vznikl ještě před závěrečným jednáním mezi ministerstvy dopravy a spojů, životního prostředí a zemědělství dne 16. 4. 2002, na kterém snad přeci jen bylo dosaženo shody o jednotlivých ustanoveních a přílohách. Povzdech autorky, že vyhláška nebude včas k dispozici v této plavební sezóně, se proto, doufejme, nenaplní. ■



*Ilustrační foto:
Veslařský areál - Vodní nádrž Králová*

NÁVRH

V y h l á š k a

Ministerstva dopravy a spojů

ze dne 2002

o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě

Ministerstvo dopravy a spojů v dohodě s Ministerstvem životního prostředí ve spolupráci s
Ministerstvem zemědělství stanoví podle § 7 odst. 5 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně
některých zákonů (vodní zákon), (dále jen „zákon“):

§ 1

Předmět úpravy

Tato vyhláška stanoví vodní nádrže a vodní toky na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory a rozsah a podmínky užívání povrchových vod k plavbě.

§ 2

Zákaz plavby plavidel se spalovacími motory

Plavba plavidel se spalovacími motory je zakázána na vodních nádržích a na vodních tocích, které jsou uvedeny v příloze č. 1.

Rozsah užívání povrchových vod k plavbě

§ 3

(1) Na povrchových vodách, na kterých není plavba plavidel se spalovacími motory zakázána podle § 7 odst. 5 zákona, je možná plavba těchto plavidel rychlostí vyšší než 25 km/hod. pouze v úsecích povrchových vod uvedených v příloze č.2 a ve vzdálenosti větší než 25 m od břehu. Mimo úseky povrchových vod uvedených v příloze č. 2 je možná pouze plavba při ponoru odpovídajícímu výtlačku plavidla, při níž je vliv hydrodynamického vztlaku zanedbatelný (výtlačný režim plavby).

(2) Vodní lyžování a jiné obdobné činnosti prováděné ve vleku za plavidlem, vodní skútry a jiná plavidla určená pro plavbu v kluzu lze provozovat pouze na povrchových vodách označených odpovídajícími plavebními znaky umístěnými podle § 28 zákona č. 114/1995 Sb., zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, za podmínky dobré viditelnosti, v době od 9.00 do 12.00 a od 14.00 do 18.00 hodin a mimo dny pracovního klidu, a za podmínky dohody s příslušným vodoprávním úřadem a dotčenými obcemi. Nedojde-li k takovéto dohodě, nelze výše uvedené činnosti provozovat.

§ 4

(1) Na povrchových vodách, vyjma povrchových vod uvedených v příloze č. 3, se plavba malých plavidel) se spalovacími motory, s výjimkou malých plavidel, se kterými se provozuje vodní doprava pro cizí potřeby), v období od 15. června do 15. září omezuje na dobu od 8 do 19 hodin.

(2) Na vodních nádržích uvedených v příloze č. 4 se upravuje rozsah užívání povrchových vod k plavbě plavidel se spalovacími motory tak, že na těchto nádržích je možná pouze veřejná vodní doprava dle § 35, zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě.

(3) Povrchové vody nelze užívat k plavbě po dobu vyhlášeného druhého a třetího stupně povodňové aktivity, nestanoví-li zvláštní právní předpis jinak). Plavidla se během této povodňové aktivity musí nacházet v chráněných místech zabezpečena tak, aby nedošlo k jejich uvolnění.

§ 5

Malá plavidla podléhající evidenci¹⁾ mohou stát mimo vyznačená vývaziště a kotviště, pokud je plavidlo pod trvalým dohledem, nejvýše však 24 hodin vcelku.

§ 6

Omezení podle § 3 až 5 se nevztahuje na plavidla Státní plavební správy, Hasičského záchranného sboru České republiky, ozbrojených sil České republiky, Policie České republiky a správců vodních toků, pokud jsou použita ke služebním účelům, plavidla složek integrovaného záchranného systému při provádění záchranných a likvidačních prací, dále na plavidla použitá v souvislosti s výstavbou, údržbou nebo provozem vodních děl nebo jiných staveb na vodních tocích, plavidla osob vykonávajících povinnosti podle zákona nebo plavidla použitá k nutnému zajištění zdravotní služby nebo při ochraně před povodněmi.

§ 7

Podmínky užívání povrchových vod k plavbě

Povrchové vody lze užívat k plavbě plavidlem se spalovacím motorem, jestliže je:

- a) jako palivo použít bezolovnatý benzin, nafta, nebo plyn),
- b) k mazání dvoudobého spalovacího motoru použít olej, který je označen výrobcem jako olej nepoškozující životní prostředí (biologicky odbouratelný).

§ 8

Přechodné ustanovení

Povrchové vody označené plavebními znaky před účinností této vyhlášky způsobem podle § 3 odst. 2 se považují za označené, pokud k dohodě s příslušným vodoprávním úřadem a dotčenými obcemi dojde nejpozději do 3 měsíců od nabytí účinnosti této vyhlášky.

§ 9

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

Ministr:

Vodní nádrže a vodní toky, na nichž je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory**Tabulka č. 1 – Vodní nádrže**

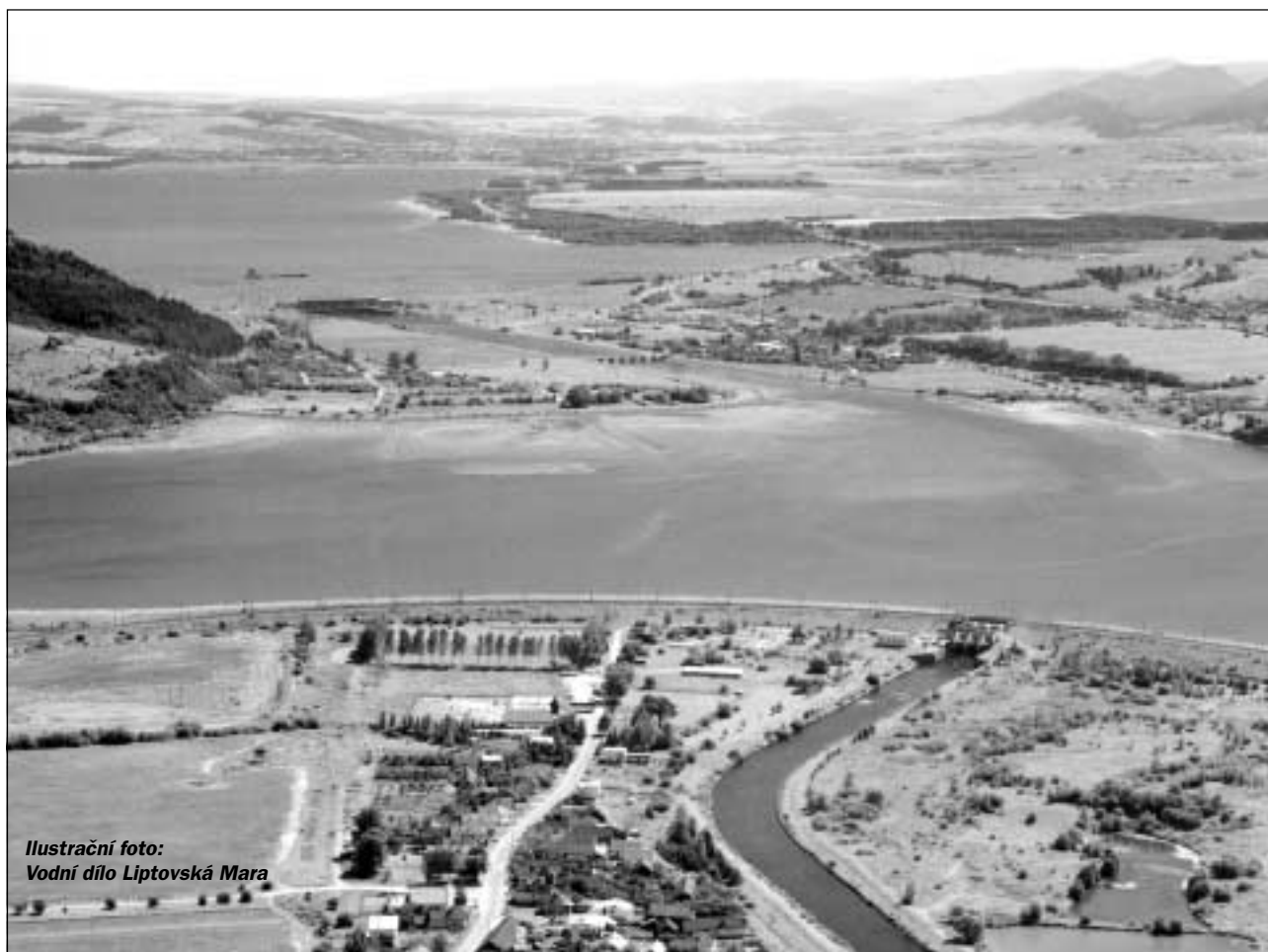
č.	hydrologické číslo povodí	název vodní nádrže	vodní tok	okres
1	1-03-03-025	Seč	Chrudimka	Chrudim
2	1-03-03-025	Padrtý (Seč II)	Chrudimka	Chrudim
3	1-03-03-031	Práčov (Křížanovice II)	Chrudimka	Chrudim
4	1-03-05-021	Pařížov	Doubrava	Chrudim
5	1-01-01-005	Labská	Labe	Trutnov
6	1-01-01-067	Les Království	Labe	Trutnov
7	1-02-01-011	Pastviny I.	Divoká orlice	Ústí nad Orlicí
8	1-02-01-011	Pastviny II.	Divoká Orlice	Ústí nad Orlicí
9	2-04-07-004	Mšeno	Mšenský potok	Jablonec nad Nisou
10	2-04-07-016	Bedřichov	Černá Nisa	Liberec
11	2-04-07-014	Harcov	Harcovský potok	Liberec
12	2-04-07-027	Fojtka	Fojtka	Liberec
13	2-04-07-029	Mlýnice	Albrechtický potok	Liberec
14	1-02-01-076	Ivanské jezero	Javornický potok	Rychnov nad Kněžnou
15	1-15-05-005	Hranice (Studánka)	Rokytnice	Cheb
16	1-13-01-066	Jesenice	Odrava	Cheb
17	1-13-02-021	Březová	Teplá	Karlovy Vary
18	1-13-02-114	Kadaň	Ohře	Chomutov
19	1-13-02-121	Nechranice	Ohře	Chomutov
20	1-14-01-007	Újezd	Bílina	Chomutov
21	1-14-01-014	Zaječice	Hutní potok	Chomutov
22	1-14-01-018	Jiřetín II	Loupnice	Most
23	1-06-01-121	Lipno II.	Vltava	Český Krumlov
24	1-07-03-020	Ježkov	Žirovnice	Pelhřimov
25	1-07-03-035	Zhejral	Studený potok	Jihlava
26	1-07-04-075	Jordán	Košinský potok	Tábor
27	1-08-05-099	Chotobuš	Kotenčický potok	Příbram
28	1-09-01-001	Pílská	Sázava	Žďár n/Sázavou
29	1-09-01-004	Strž	Stržský p.	Žďár n/Sázavou
30	1-09-02-033	Sedlice	Želivka	Pelhřimov
31	1-09-02-035	Vřesník	Želivka	Pelhřimov
32	1-09-02-068	Trnávka	Trnava	Pelhřimov
33	1-09-02-108	Němčice	Sedlický potok	Benešov
34	1-10-02-108	Č. Údolí	Radbuza	Plzeň - město
35	1-11-01-036	Klabava	Klabava	Rokycany
36	1-11-04-014	Jince	Ohrazenický p.	Příbram
37	1-11-04-026	Záaskalská	Červený potok	Beroun
38	1-11-04-026	Dráteník	Červený potok	Beroun
39	1-11-04-054	Suchomasty	Suchomastský potok	Beroun
40	4-10-02-047	Nemilka	Nemilka	Šumperk
41	4-11-02-037	Potštát	Velička	Přerov
42	4-16-01-047	Pístov soustava rybníků	Koželužský potok	Jihlava
43	4-16-01-056	Bitovčice	Křenický potok	Jihlava
44	4-21-08-064	Štítná	Zelenský potok	Zlín
45	4-21-08-062	Šanov	Rokytenka	Zlín
46	4-10-02-070	Moravská Třebová	Třebůvka	Svitavy
47	4-11-01-094	Horní Bečva	Rožnovská Bečva	Vsetín

48	4-11-01-088	Bystřička	Bystřička	Vsetín
49	4-12-01-057	Plumlov	Hloučela	Prostějov
50	4-13-01-103	Luhačovice	Luhačovický potok	Zlín
51	4-14-03-072	Nové Mlýny I	Dyje	Břeclav
52	4-17-01-011	Nové Mlýny III	Dyje	Břeclav
53	4-14-03-009	Jevišovice	Jevišovka	Znojmo
54	4-17-01-001	Nové Mlýny II	Dyje	Břeclav
55	4-15-02-020	Křetínka	Křetínka	Blansko
56	2-03-01-060	Olešná	Olešná	Frýdek-Místek
57	2-03-01-032	Baška	Baštice	Frýdek-Místek
58	4-15-01-147	Brněnská	Svratka	Brno-město
59	4-16-01-105	Mohelno	Jihlava	Třebíč
60	4-10-01-061	Dlouhé stráně	Desná	Šumperk
61	4-16-01-105	Husinec	Blanice	Prachatice
62	1-07-02-016	Cep	zatop. těž. jáma	Jindřichův Hradec
63	1-07-02-075 až 77	Vlkov	zatop. těž. jáma	Tábor
64	1-07-02-016	Slezská Harta	Moravice	Bruntál

Tabulka č.2 – Úseky vodních toků

Poř. č. toku	Název toku a lokalita určující počátek - není-li uvedena je počátkem pramen vodního toku	Číslo hydrolog. pořadí ukončujícího profilu toku	Ukončující profil toku - název lokality
1	Labe	1-01-01-061	jez Debrné
2	Úpa	1-01-02-055	jez Temný důl
3	Metuje	1-01-03-049	jez pevný Nové Město n.M.
4	Divoká Orlice	1-02-01-050	jez pevný Kostelec n.O.
5	Tichá Orlice	1-02-02-059	jez Ústí nad Orlicí-Kerhartice
6	Orlice	1-02-03-005	ústí do Labe
7	Loučná	1-03-02-062	jez Zámorsk
8	Chrudimka	1-03-03-031	vyr.nádrž Práčov
9	Doubrava	1-03-05-045	jez „Zámecký“ Žleby
10	Cidlina	1-04-04-015	kam. most Libice n.C.
11	Jizera	1-05-01-054	ústí Olešky Semily
12	Jizera (od Benátek nad Jizerou)	1-05-03-013 až 015	Sojovice
13	Lomnický potok	1-13-02-030	Stanovice
14	Libocký potok	1-13-01-080	Horka
15	Libava	1-13-01-084	Libavské Údolí
16	Rolava	1-13-01-157	Chaloupky
17	Teplá	1-13-02-001	Podhora
18	Pramenský potok	1-13-02-008	Mnichov
19	Ohře	1-13-02-121	úsek VD Nechanice - jez Stran ná (vodárenský odběr prostřed nictvím PVN - ÚV Velebudice)
20	Rybný potok (Gottleuba)	1-15-02-020	státní hranice
21	Přísečnice	1-15-03-017	silniční most na silnici II/224 (před nádrží Přísečnice)
22	Černá Voda	1-15-03-021	Černý Potok
23	Flájský potok	1-15-03-029	Fláje
24	Moravice	2-02-02-065	Kružberk
25	Ostravice	2-03-01-015	Šance
26	Morávka	2-02-01-042	Morávka
27	Lomná	2-03-03-008	Horní Lomná
28	Černý potok	2-04-04-056	Velký Kraš
29	Černá Nisa	2-04-07-016	Bedřichov
30	Kouba	4-02-02-010	státní hranice
31	Morava	4-10-01-027	Hanušovice

32	Desná	4-10-01-065	pod Hučivou Desnou
33	Nemilka	4-10-02-047	Nemilka
34	Oslava	4-10-03-051	Dlouhá Loučka
35	Stanovnice	4-11-01-018	Karolinka
36	Juhyně	4-11-02-010	Rajnochovice
37	Velička	4-11-02-041	Olšovce
38	Velká Haná	4-12-02-003	Hamiltony
39	Malá Haná	4-12-02-008	Opatovice
40	Fryštácký potok	4-13-01-032	Fryšták
41	Dřevnice	4-13-01-015	Slušovice
42	Kolelač	4-13-01-087	Bojkovice
43	Ludkovický potok	4-13-01-106	Ludkovice
44	Velička	4-13-02-037	Javorník
45	Ochoz (Řečice)	4-14-01-030	Nová Říše
46	Pstruhový potok (Pstruhovec)	4-14-01-065	Landštejn
47	Svratka	4-15-01-037	Vír
48	Bělá	4-15-02-050	Boskovice
49	Maršovský potok	4-16-01-028	Hubenov
50	Brtnice	4-16-01-072	Střížov
51	Oslava	4-16-02-093	Čučice
52	Kyjovka	4-17-01-068	Koryčany
53	Vlára	4-21-08-057	Vlachovice
54	Dyje (česko-rakouská st. hranice)	4-14-02-001	Znojmo
55	Svratka (od v. díla Brněnská)	4-15-01-147 až 153	Brno, jez Kamenný mlýn
56	Malše	1-06-02-035	VN Římov
57	Blanice	1-08-03-025	VN Husinec
58	Vltava	1-06-01-063	VN Lipno I
59	Lužnice	1-07-03-078	v CHKO Třeboňsko
60	Otava	1-08-03-099	Václavský jez v Písku



**Ilustrační foto:
Vodní dílo Liptovská Mara**

Úseky povrchových vod, na kterých je povolena plavba rychlostí vyšší než 25 km/hod.

1. Labe:

od říčního km 102,2 (Chvaletice) na státní hranici se Spolkovou republikou Německo.

2. Vltava:

od říčního km 91,5 (Třeбенice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín,

3. Úsek Vltavy, kde je plavba rychlostí vyšší než 25 km/h možná za podmínky souhlasu ústředního vodoprávního úřadu pro jednotlivá plavidla:

a) od říčního kilometru 105 (Živohošť, ústí Mastníka) po říční kilometr 128,93 (Vestec, silniční most),

b) od říčního kilometru 135 (Kamýk) po říční kilometr 140,

c) od říčního kilometru 159,90 (Orlík n/Vlt., Žďákovský most) po říční kilometr 193 (Rejsíkov).

Úseky povrchových vod, na kterých není plavba malých plavidel časově omezena

1. Labe:

od říčního km 102,2 (Chvaletice) na státní hranici se Spolkovou republikou Německo.

2. Vltava:

od říčního km 91,5 (Třeбенice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín.

3. Morava:

od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec.

Vodní nádrže, kde se upravuje rozsah užívání povrchových vod k plavbě plavidel se spalovacími motory tak, že na těchto nádržích je možná pouze veřejná vodní doprava.

č.	hydrologické číslo povodí	název vodní nádrže	vodní tok	okres
1.	1-06-01-115	Lipno I	Vltava	Český Krumlov
2	4-14-02-051	Vranov	Dyje	Znojmo



Za zdravý rozum

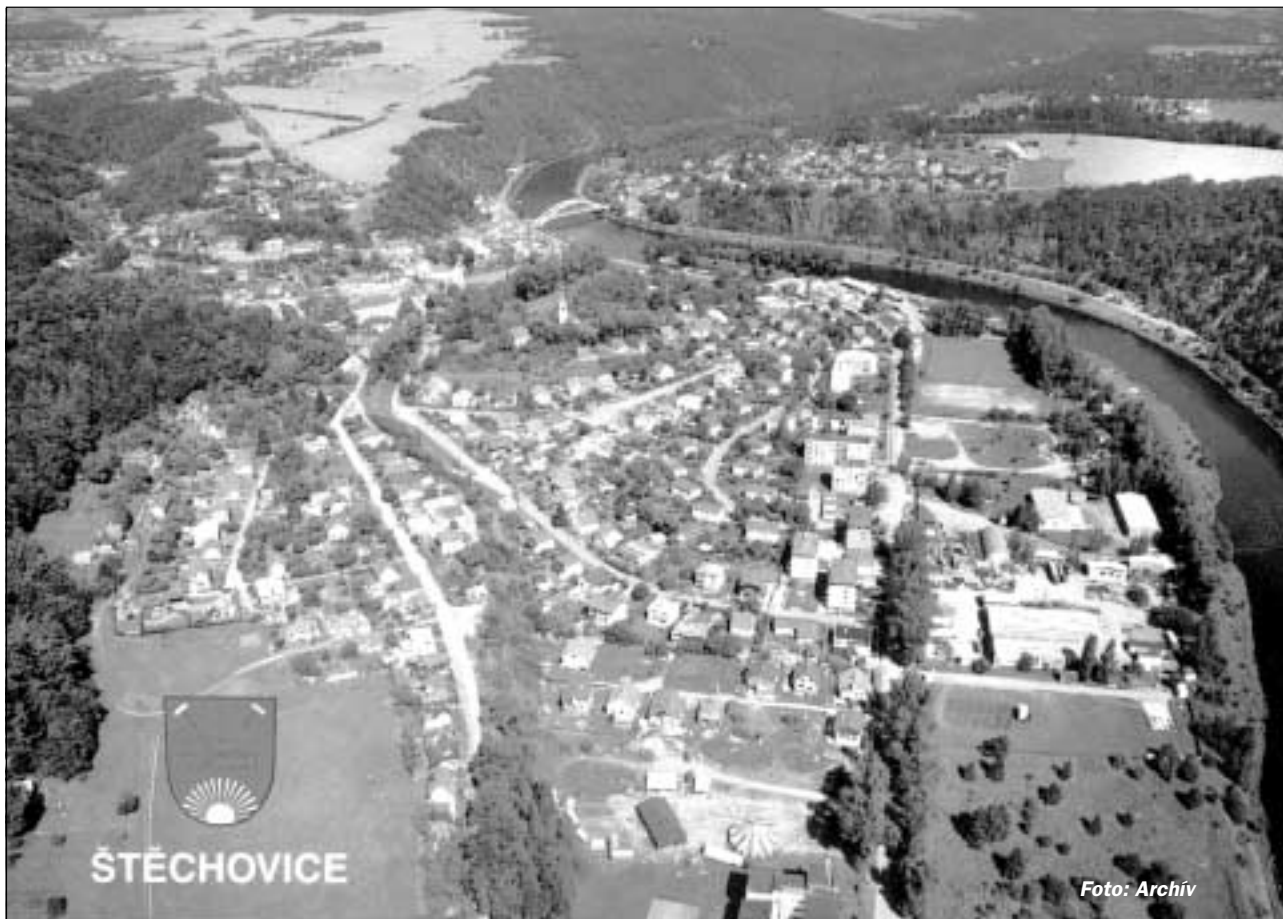
Miloslava Vlková – starostka obce Štěchovice

Jaký je můj názor na užívání povrchových vod k plavbě motorovými plavidly na řece Vltavě?

Mohu sdělit jen tolik, že nelze odpovědět jednoznačně a svým vyjádřením reprezentovat názor všech. V současné době je téměř před schválením vyhláška omezující a regulující rozsah využívání vod k plavbě. Bez znalosti specifik prostředí a bez zpracování studie na zatížení krajiny, které touto činností vznikne a tím uvolnění tohoto druhu dopravy tam, kde je nežádoucí, se dají očekávat projevy nespokojenosti nejen ze strany starostů, ale převážně většiny obyvatel a rekreantů dotčených oblastí.

Za sebe a občany Štěchovic mohu říci, že nesouhlasíme s provozováním plavby rychlými motorovými plavidly a vodními skútry na té části toku Vltavy, která prochází naším katastrem. Vltava by zde byla skutečně jen průplavním kanálem.

Myslím, že oprávněně se obáváme zatížení hlukem, znehodnocení zdrojů pitné vody, které jsou vesměs v blízkosti toku Vltavy a v neposlední řadě se dají předpokládat i zvýšené náklady obce spojené s touto dopravou (parkoviště, odpady), proti nimž nebudou postaveny žádné příjmy. Svým názorem nezpochybňuji názor těch obcí, které mohou z rozvoje plavby prosperovat. To však není případ „Štěchovické laguny“ ani obcí Vrané počínaje a konče Buší, za které si dovolím hovořit také. Na závěr si přeji, aby zvítězil zdravý rozum a nebrzdily se aktivity těch obcí, které se rozhodly podnikat v oblasti lodní dopravy a na druhé straně, nechť nejsou poškozovány ty obce, které jsou vyhledávány pro klid a zatím krásnou přírodu. ■



Tak nám vydali vodní zákon

Bohumil Blažek

Dvacet pět let byl vodní motorismus v Česku utlačován vyhláškou Ministerstva lesního a vodního hospodářství, která na základě vodního zákona zakazovala plavbu plavidel se spalovacím motorem na řadě vodních toků a vodních ploch. Na zbylých ji pouze omezovala. Omezení bylo v pravomoci okresních národních výborů, aby se náhodou na některou vodní plochu nezapomnělo, protože okresní národní výbory věděly téměř o všech vodních plochách. Co ale když se budou chtít na vodě rekreovat v rámci péče o hromadnou rekreaci pracujících zákonodárci nebo jejich dobří přátelé? Dala se tedy pravomoc výjimek do rukou těch nejspolehlivějších, tedy do rukou krajského národního výboru pro povrchové vody vodohospodářského díla, které bylo v jeho působnosti. Ten výjimku samozřejmě udělil, pokud se na jejím návrhu dohodl okresní národní výbor s krajským národním výborem. Vše se odehrávalo vlastně pod jednou pokličkou. Oživil se tak mechanismus, který se žil a zaručoval, že na vodní hladině budou jenom ta plavidla, jejichž motory nehlučí, svými výfukovými plyny neznečistí ovzduší ani vodu a budou je vést jen ti nejspolehlivější, kteří budou dodržovat všechna pravidla, která se k provozování plavby vztahují. Ostatní vodní motoristé jenom skřípali zuby, protože jim nic jiného nezbývalo. Našli se ale i takoví a nebylo jich nakonec málo, kteří se na zákazy vykašlali a pluli si kde je napadlo. Že se na ně přijde, bylo stejně pravděpodobné jako při jízdě na černo v MHD. Označený člun Veřejné bezpečnosti bylo vidět na dálku a pravděpodobnost polapení byla velmi nízká. Odjinud jim nebezpečí vlastně nehrozilo. Ochránci přírody si v té době u ohňů, jejichž plameny nezřídka olizovaly nejenom ty nejnížší větve stromů, což dokumentovaly televizní kamery, zpívali písničky

s mládežnickou skupinou Brontosaurus a bylo jim to jedno. Také jim nic jiného nezbývalo.

Po revoluci se začaly křisit aktivity. Ministerstvo životního prostředí změnilo a doplnilo někdejší vyhlášku Ministerstva lesního a vodního hospodářství v tom smyslu, že povolilo výjimku ze zákazu i omezení plavby pro plavidla veřejné vodní dopravy včetně převozních, zřejmě proto, aby tak nebránilo podnikatelským aktivitám. Výjimka se samozřejmě vztahovala jenom na vody, které nepatřily mezi vodárenské toky, vodárenské nádrže, úseky vodních toků a nádrží v I. ochranném pásmu. Nenápadně si však pootevřelo dvířka dalším zákazům a dalšímu omezování plavby konstatováním, že výjimka platí v uvedeném rozsahu, nerozšíří-li vodohospodářský orgán zákazy a omezení i na vody II. a III. ochranného pásma. Vodním motoristům, kteří se hodlali pouze rekreovat a podnikání je nezajímalo, byla tato změna včetně doplnku houby platná. Nezbývalo, než pokračovat v porušování předpisu nebo začít podnikat. Nic není snazšího, než si opatřit koncesi k provozování veřejné vodní dopravy a se svým motorovým člunem podnikat. „Dokaž mi kontrolní orgáne, kde mám vzít cestujícího, když nikde nečeká“. Dokonce se nabízí otázka, zda by nebylo sociálně spravedlivé, aby byl jalový provoz dotován alespoň úhradou PHM když už do toho nelze zahrnout amortizaci plavidla a ztrátu času strávenou za kolečkem motorového člunu. „Když nejsem vytížen, vezmu si sebou příbuzné a známé, abych se při plavbě nenudil. To přece smím, ne?“

Problém byl na světě. Téměř deset let trvalo, jak přelicitovat vychytalé provozovatele veřejné vodní dopravy. Připravoval se nový zákon o vodách a tak se předpokládalo, že vzniklý problém zanikne zrušením

vyhlášky o které je řeč, včetně jejích změn a doplňků a chytrou formulací v novém zákoně o vodách. Zapomnělo se však na to, že v posledních letech nevyšel žádný zákon, který by neobsahoval základní nedostatky, dokonce chyby. Nevyhnulo se to ani zákonu o vodách.

Ve vodním zákonu, který platí od 1. ledna 2002 se používá termín provozovatel plavidla. Na něj jsou kladeny zásadní povinnosti a přece tento termín není zvláště pro účel tohoto zákona vysvětlen. Zákon mimo jiné upravuje právní vztahy k povrchovým a podzemním vodám, vztahy fyzických a právnických osob k využívání povrchových a podzemních vod, ale kdo to je provozovatel plavidla neuvádí. Je to vlastník plavidla nebo prostředník mezi vlastníkem a vůdcem plavidla? Je to vlastník a vůdce plavidla v jedné osobě? Je to právnická osoba, právnická podnikající osoba nebo fyzická osoba? Vlastníkem může být přece právnická i fyzická osoba. Provozovat plavidlo vlastníka může rovněž jiná právnická osoba nebo též fyzická osoba. Vést plavidlo může pouze fyzická osoba, která nemusí být ani vlastníkem ani provozovatelem plavidla. „Jak to tedy je? Kdo jsem já, koupím-li si motorovou loď a budu se s ní pro vlastní potěšení projíždět po přehradě? Jsem vždy vinen, anebo mám šanci to ukecat?“ Tady by mělo být již ze zákona zcela jasné, na koho se uvedené povinnosti vztahují a jakého protiprávního deliktu se dopustí osoba, která nesplní podmínku zákona o vodách. Může se přece dopustit pouze přestupku jako fyzická osoba anebo jiného správního deliktu ze zákona o vodách jako právnická osoba nebo fyzická podnikající osoba. Není to zanedbatelné, protože za přestupek je nesrovnatelně menší sankce než pokuta za jiný správní delikt.

Jak vyhovět zákonu při přečerpávání pohonných hmot, odpadních nebo závadných látek by bylo vcelku jasné, pokud by možný výklad nekallil pojem „jednotlivé případy“. „Nevím co si pod tím mám představit. Smím si nádrž na lodi beztrestně naplnit mimo přístav, použiji-li k tomu kanystry o objemu 20 litrů, případně jiné nádoby s obsahem ne větším než 50 litrů? Nemůže se jednat o celkové množství, tedy nad 50 litrů PHM, které potřebuji do nádrže své lodi doplnit? Pak bych přece mohl přečerpat v tomto jednotlivém případě méně a budu tedy přečerpávat častěji. Nejedná se nakonec o jednotlivý objem nádrží mé lodě, bez ohledu na to, kolik litrů právě přečerpávám? Pak jsem ztracen, protože obslužní lodě se na většině vodních ploch příliš nevy-skytují a přístavy tam také nejsou.“ Po přečtení takového ustanovení zákona je na tom psychicky zřejmě lépe výřečný nepoctivec než ten, kdo nejistý si svým počínáním, bude se rozhlížet, aby ho někdo při té činnosti nespatriil, protože se zřejmě neobhájí.

Jak lze na internetu zjistit, Ministerstvo dopravy a spojů v dohodě s Ministerstvem životního prostředí ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství připravuje vyhlášku o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých se má zakázat plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Ta vlastně nahrazuje zrušenou vyhlášku o úpravě a užívání povrchových vod k plavbě motorovými plavidly. Tyto dvě vyhlášky si jsou velmi podobné i uspořádáním. Liší se pouze tím, že zrušená vyhláška byla vydána Ministerstvem lesního a vodního hospodářství v dohodě s Federálním ministerstvem dopravy a s dotčenými orgány státní správy v zájmu ochrany čistoty vod a zajištění péče o hromadnou rekreaci pracujících, zatímco nositelem úkolu vydat novou vyhlášku je Mi-

nisterstvo dopravy a spojů, které účel již neuvádí. Odkazuje se na zákon o vodách, z čehož vyplývá, že i účel by měl být téměř shodný.

Ministerstvo dopravy a spojů se dostalo do situace, kdy na jedné straně v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem pečuje o rozvoj a modernizaci dopravně významných vodních cest, a na druhé straně na nich omezuje plavbu. Na ostatních vodních tocích ji dokonce zakazuje. Některé druhy plavidel dokonce diskriminuje tím, že je vy-

Ministerstvo zemědělství plnění úkolů na úseku svého resortu a nerozměňuje tak svoji povinnost zajistit dokonalé plavební značení vodních cest? Neusnadňuje si vydáním vyhlášky Ministerstvo životního prostředí plnění svých úkolů tím, že se nemusí příliš zabývat stanovením limitů hlučnosti a emisí pro konkrétní lokality na vodě, zajistit měření a podle toho regulovat plavbu? Umíme si vůbec představit život bez zákazů, jejichž odůvodnění není zase až tak moc důležité?



Ilustrační foto: Čistírna odpadních vod (Ružomberok)

čleňuje jen do vyhrazených úseků, tak jako vodní lyžování, které je výjimečné pro svou specifiku vlečení vodního lyžaře, který se pohybuje i mimo kýlovou stopu vlečného plavidla. Vodní skútr je přece malým plavidlem s vlastním pohonem, k jehož vedení je třeba složit zkoušku způsobilosti a jeho vůdce je povinen dodržovat pravidla plavidla plavebního provozu na všech vnitrozemských vodních cestách ČR. Obsah navržené vyhlášky svým charakterem přísluší spíše národní úpravě Řádu plavební bezpečnosti než předpisu, který má provádět zákon o vodách, tedy předpisu, kterým se má ochránit především čistota vody. Neusnadňuje si vydáním vyhlášky

Kolik předpisů musí účastník provozu na vodních cestách prostudovat, aby neporušil např. nejvyšší povolenou rychlost? Nyní nejméně dva. Řád plavební bezpečnosti a připravovaná vyhláška. Totéž se týká stání plavidel. Kolik podobných předpisů směřujících k omezení nebo zakazu plavby se ještě připravuje? Neznalost zákona neomlouvá a proto se ptám: „Nemělo by Ministerstvo dopravy a spojů zvážit doplnění předpisů o vnitrozemské plavbě nezbytnou podmínkou, že k získání průkazu způsobilosti k vedení malého plavidla s vlastním pohonem, je povinnost předložit diplom o úspěšném absolvování právnické fakulty?“

Vzrušující vyhláška

Ing. Petr Forman, Vodní cesty, a.s.

Zdálo by se, že něco tak odosobněného, jako je úřední vyhláška, nemůže nikoho příliš zajímat. Omyl. Návrh vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů „**O stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě**“ se stal mediální hvězdou několika regionálních i celostátních deníků, předmětem vzrušené debaty nezanedbatelné části veřejnosti, prostředkem předvolební kampaně politiků a v neposlední řadě (možná právě proto) objektem opakovaných jednání mezi resorty dopravy, životního prostředí a zemědělství. Do sporu, mnohdy i dosti umělého, vstupovaly vedle příslušných resortů také politici regionálního i celostátního významu, starostové a starostky, občanské iniciativy, chataři, plavci, rybáři a kdoví kdo ještě. Někteří se snažili nalézat shodu, jiní naopak spory vyostřovali, a tak se vydání potřebné vyhlášky ocitalo v nedohlednu. Hrozilo, že v nastávajících „plavebních“ měsících nebude k dispozici žádná regulace a vypukne anarchie.

Zejména v posledních týdnech, jistě i vlivem blížící se plavební sezóny, nabraly události na spádu. Dne 3. dubna 2002 jsem byl účastníkem zasedání podvýboru pro dopravu hospodářského výboru Poslanecké sněmovny, kde se zdálo, že po vzrušené diskusi je dohoda přece jen na dohled. Proto svolal na 11. dubna 2002 předseda podvýboru pan poslanec František Vnouček pracovní jednání, jehož se zúčastnili mj. zástupci Ministerstva dopravy a spojů, Ministerstva životního prostředí, paní starostka Vlková ze Štěchovic, zastupující některé obce, a další přizvaní odborníci. I když debata byla chvílemi naplněna vzájemnou nedůvěrou, přeci se podařilo dosáhnout určitého pokroku. Díky rozváznému řízení pana předsedy a díky tvůrčímu přístupu Ing. Häckla ze Státní

plavební správy se podařilo nalézt formuli, umožňující vstup dotčených obcí do povolování - nebo též nepovolování - oblastí, kde by byl umožněn provoz vodních skútrů, které jsou pro řadu obcí a chatařů zvláště velkým trnem v oku. Panuje totiž obava, možná oprávněná, že přílišné rozšíření tohoto sportovního náčiní by mohla v řadě míst ohrozit bezpečnost koupající se veřejnosti a také být na újmu klidu v rekreačních oblastech. Jednání pracovní skupiny přineslo nejen upravenou textaci vyhlášky, vstřícnou k obcím, ale také dohodu, aby z její přílohy, vymežující prostory pro vodní skútry, byl vypuštěn úsek u Davle pod vodním dílem Vrané nad Vltavou. Zdálo se, že zbývá jediný neuzavřený problém, totiž zda zakázat na částech nádrží přehrad Orlík a Slapy vyšší rychlost člunů, než 25 km/hod. To se mělo dořešit na dalším mezeřezortním jednání.

Následně se dne 15. 4. 2002 sešli z iniciativy pana starosty Štásky z Chotilska starostové z řady zainteresovaných obcí z okolí Slap a Orlíka s ministrem životního prostředí dr. Kužvartem a středočeským poslancem PSP ČR Janem Bláhou (ČSSD). Jednání sledovali i představitelé tisku a televize. Během diskuse se chvílemi nešlo zbavit pocitu, jako by se začínalo znovu od začátku, jako by se ještě žádná jednání nekonala. Na účet motorových člunů zazněla mnohá silná slova, například že „se jedná o podporu pohřebnictví“. Padl i návrh, aby byl provoz motorových člunů zcela zakázán v letních měsících. Na druhé

straně pan starosta Štásky připomínal, že turistický „průmysl“ je jednou z mála rozvojových příležitostí regionu, přičemž plně souhlasil s nutnou mírou regulace. Většinou tedy přece jen převládalo mínění, že provoz lodí by snad mohl být povolen za předpokladu omezené rychlosti na celých nádržích, přísného vymezení drah pro vodní lyžování a při úplném vyloučení vodních skútrů. Také pan ministr Kužvart se během jednání v kuloárech vyjádřil vstřícně k tak zvané softturistice (volně přeloženo pro rekreaci na vodě: rodinná turistika, bezmotorové lodě, nájemné motorové lodě s nízkou rychlostí a vysokou ekologic-



Ilustrační foto:
Vážská vodní cesta situovaná v dolním úseku řeky Váh

kou bezpečností, jachty atd.) a v souvislosti s tím projevil pochopení pro dokončení plavebních zařízení na slapské a orlické přehradě.

Přes všechny peripetie a vzedmuté emoce se po mnoha mítincích nakonec přece jen našel prostor pro shodu. Ta byla korunována závěrečným (snad) jednáním tří zainteresovaných resortů dne 16. dubna 2002. Výsledkem je návrh vyhlášky v podobě, kterou otiskujeme ještě „teplou z pece“. Zbývá už jen schválení vládními legislativci a vyhláška snad spatří světlo světa. Vzrušení z její tvorby může načas skončit, naopak plavební sezóna vypuknout. ■

Netesnosti plavebných komôr v Gabčíkove

Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c.

Plavebné komory v Gabčíkove boli vybudované v tesnenej stavebnej jame so stenami zo samotvrdnúcej suspenzie a s injektovaným dnom. Okrem horného a dolného zhlavia sú obidve komory vytvorené zo šiestich samostatne oddielovaných blokov.

Ako problematické sa počas prevádzky komôr ukázali tesnenia dilatčných škár, ktoré sa na niektorých miestach porušili. Cez tieto poruchy unikajú do okolia komôr väčšie množstvá vody. Neustále sa zdokonaľuje monitorovací systém, sledujú sa účinky prúdiacej vody na podložie komôr, vývoj hladín i sadania. Starostlivé analýzy informácií o správaní sa komôr ukázali, že ich stabilita ani prevádzkyschopnosť neboli ohrozené. Porušené polohy však treba aj napriek značným problémom v daných podmienkach lokalizovať, dotesniť a rozhodnúť aj o prípadnej sanácii podložia.

1. Úvod

Plavebné komory v Gabčíkove (obr. 1) sa budovali v rokoch 1986 až 1990. Je to svojim spôsobom nešťastný objekt. Už v dokončovacom štádiu výstavby sa porušil dočasný tabuľový uzáver ľavej komory, ktorý mal umožniť práce na dolnom zhlaví. Príčinou bolo poddimenzovanie upevňovacích častí uzáveru. Komory boli uvedené do prevádzky koncom roku 1992, bezprostredne po prehradení Dunaja, ktoré sa uskutočnilo v dňoch 24. až 27.10.1992. Po nepochopiteľnom manévrovaní v pravej komore sa potopil ukrajinský remorkér Zernograd vo februári 1994. Krátko na to, v náväznosti na jeho vyzdvihnutie havarovali dolné vráta ľavej komory (20. marca 1994). Príčinou bola vysokokvalitná, ale príliš krehká oceľ, z ktorej boli vráta zhotovené.

Počas pravidelných meraní koncom roka 1993 sa objavili anomálne polohy hladín v pozorovacích objektoch, ktoré boli zabudované v

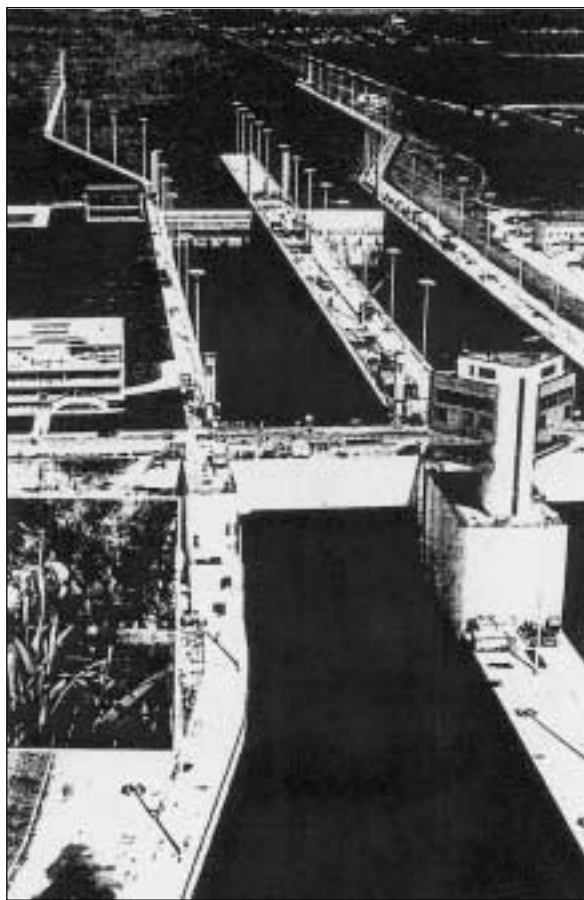
bezprostrednej blízkosti plavebných komôr (Bittner 1993). Po následnom podrobnom preskúmaní sa zistilo, že hladiny v okolí komôr bezprostredne reagujú na zmeny hladín vo vnútri komôr pri ich plnení a vyprázdňovaní počas normálnej prevádzky. Vzniklo podozrenie o porušení tesnení dilatčných škár medzi jednotlivými blokmi i obavy o stabilitu komôr pri intenzívnom hydrodynamickom namáhaní štrkovitých zemín v ich podloží, v bezprostrednej blízkosti porušených poloh.

Postupne sa zdokonaľoval pozorovací systém, dotesnili sa zvislé dilatčné škáry, odstránili niektoré zjavné poruchy, vyhlbili sa nové prieskumné vrty, preinjektovali sa určité polohy pod základovou škárou komôr. Súčasne sa starostlivo sledovalo sadanie jednotlivých blokov a jeho nerovnomerné zložky. Veľká pozornosť sa venovala aj kritériám filtračnej stability štrkovitých zemín pri extrémnom hydrodynamickom namáhaní.

V čase riešenia spomenutých problémov sa projektovala a stavala plavebná komôra v Čunove. Bolo preto úplne samozrejmé, že sa využili všetky získané poznatky z Gabčíkova, i z výstavby neďalekého rakúskeho vodného diela Freudenau.

2. Konštrukcie a založenie komôr

Dve plavebné komory v Gabčíkove sú široké po 34 m a dlhé 275 m (obr. 2), sú vybudované v bezpro-

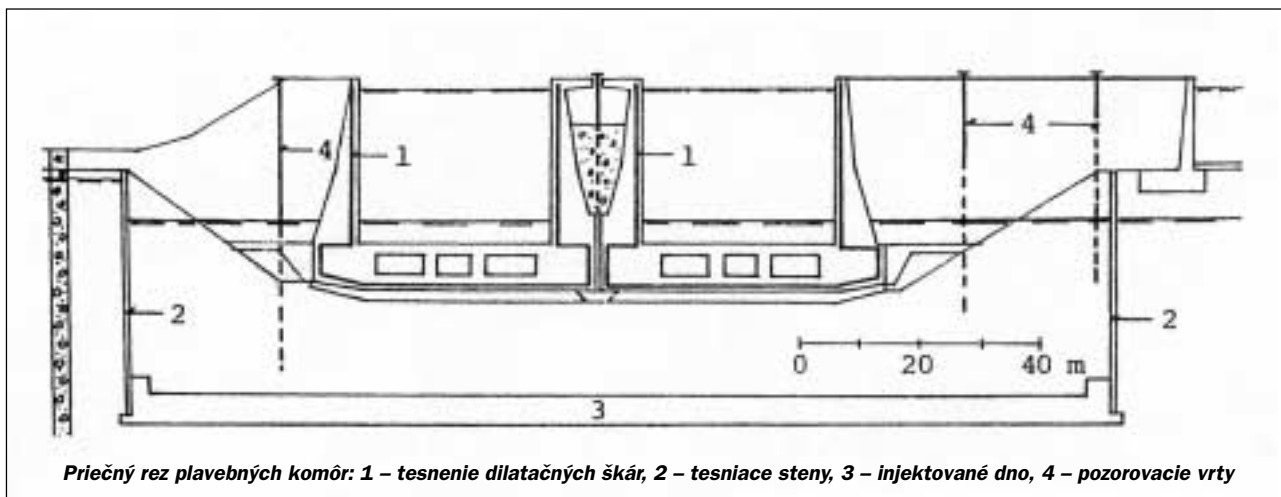


Plavebné komory vodného diela Gabčíkovo

strednej blízkosti vodnej elektrárne. Umožňujú lodiam prekonávať výškový rozdiel hladín vyše 23 m. Na mieste stavby siahajú štrkovité zeminy do hĺbky vyše 300 m, pričom hladina podzemnej vody sa počas výstavby pohybovala v bezprostrednej blízkosti povrchu územia.

Komory bolo preto potrebné zakladať v tesnenej svahovej jame; zvislé steny do hĺbky až 50 m boli vytvorené zo samotvrdnúcej suspenzie (Hydrostav Bratislava), tesnenie dna mocnosti 7m sa vytvorilo injektážou (Váhostav Žilina). Tesniace prvky boli veľmi kvalitné; z jamy sa dlhodobo čerpalo množstvo okolo 0,08 m³.s-1, pričom v predpokladoch projektu sa rátalo s množstvom až 1,0 m³.s-1.

Tesniace steny predchádzali v hĺbke 15 až 18 m cez vrstvu rašeliny a



boli značné obavy o ich stabilitu počas hĺbenia stavebnej jamy. V niektorých výpočtoch sa predpokladala lokálna deformácia až 0,1 m. Vhodný technologický postup výstavby však umožnil konsolidáciu rašelinovej vrstvy a prirodzené zlepšenie jej vlastností do takej miery, že sa obavy ukázali ako zbytočné. Lokálne deformácie stien počas výkopu nepresiahli hodnotu 5 mm (Klein – Mišove 1987).

V pozdĺžnom smere majú plavebné komôry okrem horného a dolného zhlavia po 6 blokov, ktoré majú dilatačné škáry tesnené v jednej vrstve profilovou gumou. Škáry boli nad i pod tesnením vyplnené polystrénom alebo heraklitom.

Súčinitele filtrácie štrkovitých zemín v podloží komôr, medzi ich základovou škárou a povrchom injektovaného dna, sú v príslušných polohách veľmi rozdielne. Na základe zrnitostných rozborov vzoriek odobratých počas hĺbenia vrtov pre odvodňovacie studne a následného vyhodnotenia podľa Carmana a Kozenyho, sa nezískali žiadne zákonitosti, súčinitele filtrácie štrkovitých zemín v prírodnom uložení sa pohybovali v rozsahu 10⁻⁴ až 10⁻¹ m.s⁻¹.

3. Hladiny podzemnej vody v okolí komôr

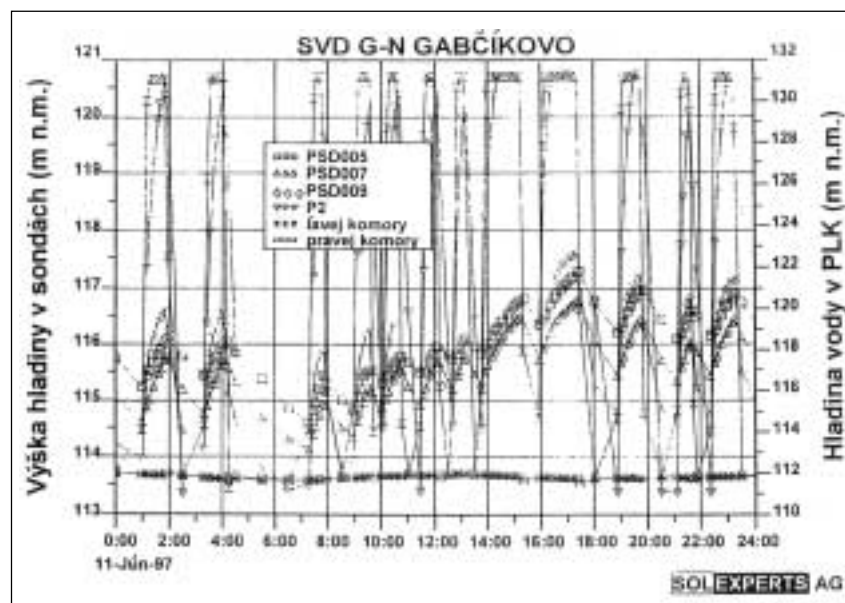
Pozorovacie objekty okolo plavebných komôr sú zabudované v priestore, ktorý je tesnený podzemnými stenami a injektovaným dnom. Tesniace steny jamy boli odstránené pod dolnou rejdou, takže polohy hladín v tesnom priestore by mali korešpondovať s polohami hladín v

odpadnom kanáli a nemali by byť závislé od manipulácie s hladinami v tesných plavebných komôrach.

Skutočnosť však bola a je iná. Na obr. 3 sú uvedené záznamy z automatizovaného systému merania hladín zariadeniami švajčiarskej firmy

nia sa zvyšujú aj hladiny podzemnej vody, ktorá nestačí z tesneného priestoru odtekať. Reakcia hladín je prakticky rovnaká jako v roku 1994; z toho vyplýva, že rozsah ani vplyv netesností sa nezmenil.

Podobné priebehy hladín získané



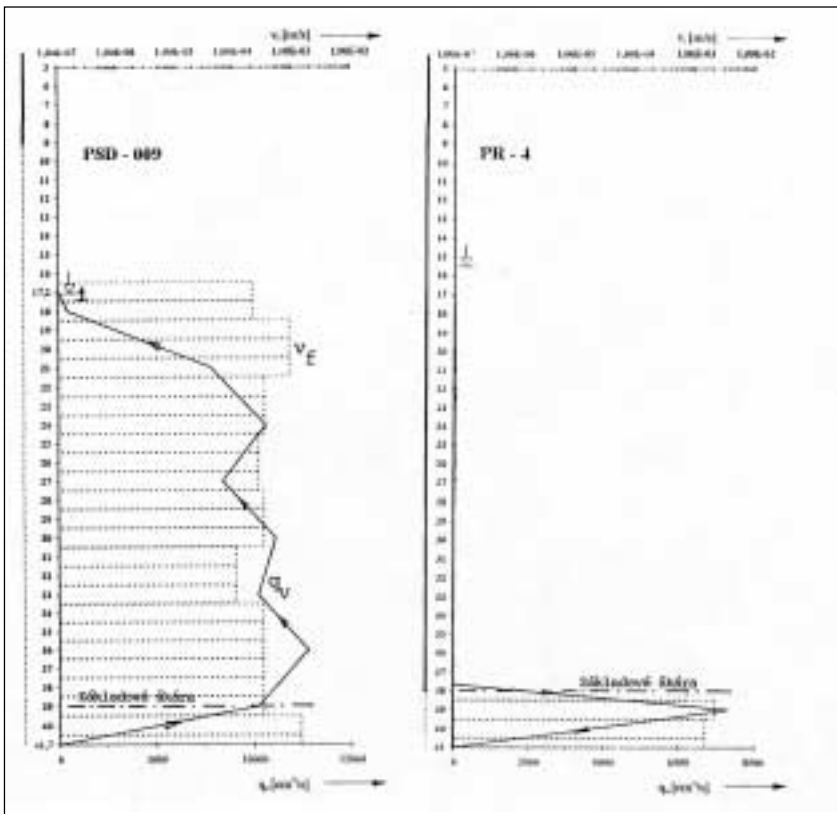
Zmeny hladín v ľavej plavebnej komore vodného diela Gabčíkovo a v niektorých pozorovacích objektoch dňa 11. 6. 1997

Solexperts z 11. júna 1997. V tom čase bola v prevádzke len ľavá plavebná komôra, pravá bola prázdna. Na plnenie komôry najviac reagovala hladina v objekte P2 (je zabudovaný medzi komôrami – obr. 2) zvýšením o 7 m v objekte PSD 009 (je zabudovaný vedľa pravého múra pravej komôry) sa zvyšovala hladina o 3 až 4 m atď. Na obr. 3 je vidieť aj vplyv plniacich a prázdniacich cyklov; zvyšovaním intenzity preplavova-

při prevádzke pravej plavebnej komôry svedčia o tom, že doterajšími dotesňovacími prácami v pravej komôre sa podarilo zredukovať vplyv netesností. Oproti východiskovým hladinám z roku 1994 sa zodpovedajúce reakcie hladín zmenšili priemerne o 1,6 m, ale netesnosti ešte stále existujú.

4. Filtračné a kritické rýchlosti

Na prevádzku plavebných komôr



Výsledky meraní vertikálnych prietokov (q_v) a filtračných rýchlostí (v_f) v objektoch PR – 4 a PSD – 009.

reagujú aj rýchlosti prúdenia podzemnej vody, ktoré sa pre rôzne stavy sledovali jednovrtovými indikátormi. Pozorovacie objekty sú však zabudované v určitej vzdialenosti od komôr a prúdenie v nich je menej intenzívne, ako v blízkosti netesných polôh.

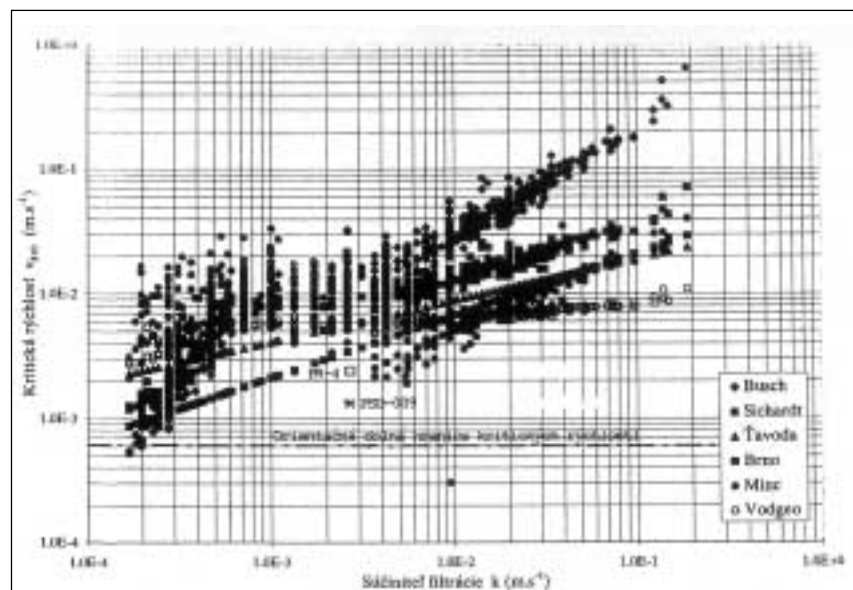
Na obr. 4 sú znázornené hĺbkové závislosti vertikálnych prietokov a filtračných rýchlostí v objekte PR – 4, ktoré boli zistené 19.8.1997 pri plnej pravej komore. Voda vtekala do vrtu v hĺbke 38 až 39 m (v smere zostupného vertikálneho prúdenia sa zväčšoval vertikálny prietok), v blízkosti základovej škáry komory, kde sa vyskytovala aj najväčšia hodnota filtračnej rýchlosti ($2,3 \cdot 10^{-3} \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$). Intenzívne vertikálne prúdenie sa vyskytovalo aj v objekte PSD – 009 pri plnej ľavej komore 11.6.1997. Hlavná oblasť prítoku vody sa nachádzala pod základovou škárou komôr; maximálna hodnota filtračnej rýchlosti bola $1,4 \cdot 10^{-3} \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$. Spomenuté objekty sú zabudované na pravej strane pravej komory, blízko dolného zhlaví a bolo v nich zistené najintenzívnejšie prúdenie podzemnej vody. Vo všetkých ostatných objektoch bolo

prúdenie vody pri plných komorách menej intenzívne.

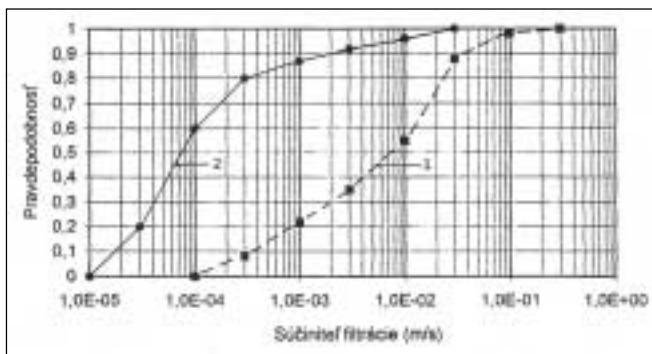
Súhrn závislostí kritických rýchlostí na súčiniteloch filtrácie, získaný pre prostredie pod plavebnými komorami podľa kritérií rôznych autorov je znázornený na obr. 5. Podrobnejšie informácie metodického charakteru možno nájsť v príspevku Hullu a Cábela (1197). V príslušných polo-

hách sú uvedené aj spomenuté maximálne hodnoty z objektov PR – 4 a PSD – 009. Nachádzajú sa pod dolnou hranicou kritických rýchlostí; v takýchto podmienkach sa piesočné častice v štrkovitých zeminách nemôžu dostať do pohybu, ich stabilita nie je ohrozená ani pri takomto intenzívnom hydrodynamickom namáhaní. Ak hodnoty filtračných rýchlostí neprekročia na obr. 5 naznačenú orientačnú dolnú hranicu kritických rýchlostí, netreba skúmať konkrétne hodnoty súčiniteľov filtrácie.

Z uvedených výsledkov vyplýva, že vplyvom hydrodynamických účinkov nemohli byť v týchto miestach vyplavované piesočnaté častice z porov štrkovitých zemín. To však nemožno tvrdiť o podstatne intenzívnejších hydrodynamických účinkoch na štrkovitú zeminy v blízkosti netesných polôh. Pri tlakovej výške viac ako 20 m vodného stĺpca sa odplavujú piesočnaté častice aj do okolia plavebných komôr. Mohli sme sa o tom presvedčiť na základe súčiniteľov filtrácie neporušených štrkovitých zemín z obdobia vrtania studní a pozorovacích objektov pre stavebnú jamu (Varga 1994), ako aj z prieskumných vrtov, ktoré boli hĺbené v okolí plavebných komôr v rokoch 1996 – 1997 teda v čase, keď podložie a okolie komôr nepochybne už bolo filtračne porušené (Janovič – Šteller 1997). Vo forme



Kritické rýchlosti pre filtračnú stabilitu a maximálne filtračné rýchlosti v objektoch PR – 4 a PSD – 009 (piesočnaté častice sa nemožu pohybovať).



Empirické distribučné funkcie súčiniteľov filtrácie z podložia plavebných komôr v Gabčíkove: 1 – pre neporušené prostredie (podľa Vargu 1994), 2 – pre prostredie v okolí komôr, obohatené piesočnatými časticami z okolia netesných poloh (podľa Janoviča a Štelleru 1997)

štatisticky spracovaných kumulatívnych relatívnych početností sú výsledky uvedené na obr. 6. Vyplýva z nich, že do okolia boli priplavené piesočnaté častice z podložja a okolia komôr, v dôsledku čoho sa zmenšila priepustnosť štrkovitých zemín; mediánom je hodnota $k = 8 \cdot 10^{-5} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ (zo súboru 40 údajov) zatiaľ čo pre neporušené prostredie bola mediánom hodnota $8 \cdot 10^{-3} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ (zo súboru 365 údajov).

5. Vývoj sadania

Na každom bloku sú osadené minimálne štyri kontrolné výškové body, ktoré umožňujú sledovať vývoj sadania (Vadkerti – Medvecký 1997). Určitým problémom je, že sadanie niektorých bodov nebolo možné sledovať od začiatku výstavby komôr. Časový vývoj priemerných hodnôt sadania v závislosti na vývoji zaťaženia je znázornený na obr. 7.

Pre stabilitu plavebných komôr je najdôležitejší poznatok, že prírastok

mm. Z toho usudzujeme, že doterajšie zmeny vlastností zemín spôsobené intenzívnymi hydrodynamickými účinkami v podloží komôr neohrozili ich stabilitu.

Predmetom diskusií je časový priebeh sadania objektov, ktorý je pre štrkovité zeminy neobvyklý. Treba si však uvedomiť, že značné zaťaženie vodou (200 kPa) pôsobí v blízkosti komôr a vodnej elektrárne na šírke 800 m, takže priťažuje aj ílovitú vrstvu v hĺbke 90 až 100 m a neogénne ílovité zeminy v hĺbkach vyše 300 m, v ktorých prebieha proces konsolidácie. Z tohto pohľadu je vývoj sadania zákonitý.

6. Prieskum a sanácia netesností

Po získaní prvých detailnejších informácií o existencii netesných polôh v roku 1994 sa postupne dobudoval a modernizoval pozorovací systém, ktorý umožnil presnejšie lokalizovať netesné polohy. Významným prínosom boli výsledky zís-

sadania počas ich prevádzky, keď mohli v plnej miere prejavíť ich nepriaznivé dosledky, je približne rovnaký jako prírastok sadania vodnej elektrárne alebo ľavostrannej hrádzce a dosahuje hodnotu okolo 25

polohy lokalizované v ôsmich dilatčných škárach. Návazne na tieto výsledky sa označené dilatčné škáry skúmajú pomocou potápačov Povodia Dunaja.

Boli vyzvané viaceré slovenské i zahraničné špecializované pracoviská, aby predložili svoje návrhy a podmienky na dotesnenie komôr. Tato výzva sa stretla s veľkým záujmom a ukázala, že sanácia netesných plôch je reálna. Na tento účel použijú dvojzložkové roztoky na báze polyuretanov, ktoré umožňujú dosiahnuť širokú škálu požadovaných vlastností. Práce nebudú jednoduché, bude ich potrebné realizovať pod vodou za plnej, resp. len čiastočne obmedzenej prevádzky jednej z komôr.

7. Závery

Účinnosť dotesňovacích prác vykonaných v rámci nulte etapy na zvislých dilatčných škárach sa neprejavilo výraznejšími zmenami hladinového a rýchlostného režimu prúdenia vody v okolí komôr. Prvá zásadnejšia etapa dotesňovania v roku 1999 sa zamerala na tesnenie dilatčných škár v základnej doske a v priestoroch kanálov. V roku 2001 sa podarilo vyčerpať jednu z plavidlových komôr, čo možno považovať za významný úspech a dotesnili sa dilatčné škáry. Je predpoklad, že dotesnenie plavidlových komôr sa ukončí v tomto roku.

Podklady a literatúra

Bittner, D.: Vplyv prevádzky plavebnej komory na hladinu podzemnej vody. VVŠP-TBD, Bratislava 1993

Hulla, J. – Cábek, J.: Analýza kritérií pre filtračnú stabilitu. Inžinierske stavby, roč. 45, 1997, č. 4 – 5, s. 145 – 149.

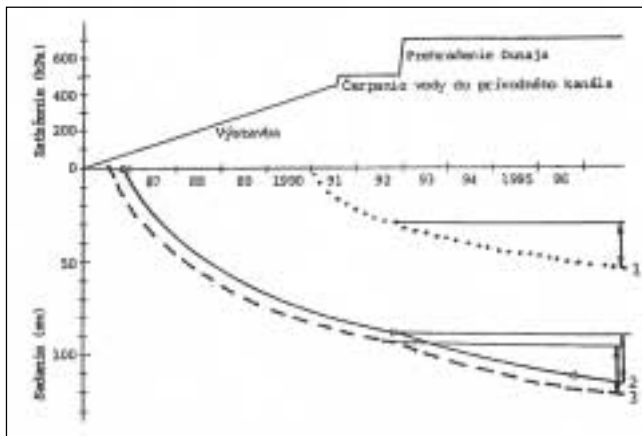
Janovič, L. – Šteller, P.: Záverečná správa z pokusnej injeckáže plavebných komôr VD Gabčíkovo. Spoločnosť pre špeciálne stavby Bratislava 1997.

Klein, K. – Mišovec, P.: Vodrovnné deformácie tesniacich stien stavebných jám na vodnom diele Gabčíkovo. Zakladanie stavieb Brno 1987, s. 31.

Mucha, I. – Banský, L.: Modelovanie prúdenia vody v priestore zakladania plavebných komôr VD Gabčíkovo – Vyhodnotenie špeciálnej prevádzky a návrh opatrení. Konzultačná skupina Podzemná voda Bratislava 1998.

Vadkerti, Š. – Medvecký, L.: Výsledky z meraní sadania plavebných komôr, vodnej elektrárne a hrádzí. VVŠP – TBD Bratislava 1997.

Varga, L.: Krivky zrnitosti zo studní a pozorovacích vrtov plavebnej komory v Gabčíkove, Geohyco Bratislava 1994.



Časový vývoj priemerných hodnôt sadania a zaťažovania: 1 – ľavostrannej hrádzce prírodného kanála (při plavebných komôrach), 2 – plavebných komôr, 3 – vodnej elektrárne Gabčíkovo (podľa Vadkertiho a Medveckého 1997)

kané modelovaním prúdenia podzemnej vody (Mucha, Banský 1998). Simulácia vplyvu netesných polôh na prúdenie sa porovnávala s reálnymi hodnotami při špeciálnej prevádzke komôr a po dosiahnutí primeranej zhody boli netesné

Splavnenie Dunaja v oblasti Nového Sadu

Ing. Vladimír Holčík, Danube Commission Technical Unit, Deputy Project Director

During the 1999 NATO air strikes on the Federal Republic of Yugoslavia (FRY) 3 bridges over Danube in Novi Sad were destroyed or heavily damaged. The debris of these bridges, together with unexploded ordnance is an obstacle to river navigation. Additionally, the debris has caused significantly new hydraulic conditions, which has changed the riverbed profile. The purpose of the Danube Clearance project is to clear the Danube River in Novi Sad from unexploded ordnance, to re-establish the riverbed profile and to create a safe navigation fairway through the city of Novi Sad.



Nový Varadinský most, postavený na pilieroch zbombardovaného mosta

V apríli 1999 boli bombardovaním ťažko poškodené alebo úplne zničené tri mosty cez Dunaj v Novom Sade. Obyvateľstvo trpelo nedostatkom pitnej vody a nedostatkom plynu /vodovod aj plynovod bol zavesený na jednom z mostov/ a pochopiteľne mestská a medzimestská doprava boli úplne paralyzované. Lodná doprava po Dunaji bola prerušená. Európska únia poverila Dunajskú komisiu so sídlom v Budapešti vypracovaním projektu vyčistenia Dunaja od trosiek a projekt následne realizovať. EÚ poskytla aj finančné prostriedky vo výške 85 % a podunajské štáty ďalších 15 % /ale prispelo aj Holandsko, Švajčiarsko a Kanada, Slovensko venovalo 360.000.- Euro/. Celkové náklady na realizáciu predstavujú významnú čiastku 26 miliónov Euro. Projekt je rozdelený do piatich stavieb/lotov/:

Lot č.1 – Odstránenie nevybuchnutej munície,

Lot č.2 – Odstránenie trosiek mosta Žeželj / r.km 1254,17 /,

Lot č.3 – Odstránenie trosiek mosta Varadin / r.km 1255,0 /,

Lot č.4 – Odstránenie trosiek mosta Slobody / r.km 1257,6 /,

Lot č.5 – Rehabilitácia koryta toku.

V januári 2001 bola pri Dunajskej

komisii vytvorená malá pracovná technická jednotka / 1 + 5 /, ktorej úlohou je projekt uviesť do života.

Vybrať dodavateľov bola úloha najdôležitejšia. Najprv ale bolo treba pripraviť projekty, mať ich schválené všetkými dotknutými organizáciami a úradmi v Juhoslávii /FRY/, pri-

nicky a finančne najvhodnejšia. Pripraviť kontrakty a pred kamerami a mnohými novinármi ich na slávnostnej recepcii podpísať. Práce neúrekom a bez pomoci dánsko-maďarského konzorcia COWI-UTIBER, ktoré urobilo veľa v prípravnej fáze celého projektu, konkrétne prácu t.zv. "Architekta", t.j. inžiniersku činnosť,



Trosky mosta Slobody

praviť materiály pre tender, zverejniť, že sa budú konať súťaže, zverejniť podmienky súťaží, prijímať a preštudovať všetky ponuky a konečne v záverečnej fáze rozhodnúť, ktorá firma je pre ktorú stavbu tech-

si riadenie takéhoto projektu nedokážem predstaviť.

K Lotu č.1

V Novom Sade sú tri profily, kde boli postavené mosty. Bolo by však

chybou si myslieť, že Novosadčania mali iba tri mosty, tých mostov bolo cez Dunaj v XX. storočí desať, iba že im ich vždy niekto zbombardoval. Z podkladov NATO jasne vyplýva, že z vojny 1999 ostalo v dne Dunaja

sie veľvyslancovi Strasserovi, aby podpísal kontrakt s juhoslovanskou firmou PMC Engineering, Ltd. Firma na bohaté skúsenosti s podobnými prácami v Juhoslávii a ponúkla aj zodpovedajúcu cenu. Ťažisko pyro-

doprava do Belehradu bola zo severu úplne prerušená, vláda okamžite financovala postavenie nového mosta, rovnako cestno-železničného. Je postavený o 75 m vyššie proti prúdu, je to však iba provizorium a naviac má podjazdnú výšku iba 6,67 m nad vysokou plavebnou hladinou. Trosky mosta Žeželj výrazne ovplyvňujú plavbu a podstatne zmenili hydraulické pomery v dne. To sa prehlbilo až o 17 m oproti pôvodnému stavu. Voda prepadá ponad trosky pôsobiace ako dnová prehrádzka a piesčité dno okamžite následne reagovalo. Plavba je možná, avšak s istým rizikom.



Najvýznamnejšia plavebná prekážka v Novom Sade - pontonový most

pri Novom Sade 6 až 12 nevybuchnutých bômb či riadených striel. Nikto ale nevie povedať, koľko bômb zostalo z II. svetovej a koľko z I. svetovej vojny. Isté však je, že bomby sú v dobrom stave, pripravené vybuchnúť aj napriek tomu, že sú aj 80 rokov pod vodou.

Na vytiahnutie munície poslalo

technických prác bude prvých 70 dní po 21. februári 2002, pracovníci však budú k dispozícii po celý čas prác na vyťahovaní trosiek jednotlivých mostov.

K Lotu č.2

Most Žeželj bol postavený po II. svetovej vojne. Mal dve mostné

O vytiahnutie trosiek sa zaujímalo sedem firiem, až na výnimku všetko firmy renomované. Každá z nich by technicky dokázala trosky vytiahnuť. V takom prípade rozhodujú schopnosti firmy pracovať v balkánskych pomeroch, kontakty firmy na miestne podniky a samozrejme cena. Trosky bude vyťahovať Danube Consortium, čo je účelové konzorcium holandskej firmy Multiship, juhoslovanskej Heroy Pinki a belgickej Scaldis Salvage len pre túto akciu. Trosky budú vytiahnuté do konca septembra 2002. Komplikácie môžu nastať len v súvislosti s umelými administratívnymi prekážkami, pripravenými zo strany štátnych orgánov FRY.

K Lotu č.3

Varadinský most bol postavený tiež po II. svetovej vojne v profile iných dvoch už skôr zbombardovaných mostov. Bol to vtedy najnižší most v Juhoslávii na Dunaji vôbec a bol postrachom pre lodníkov. Len pri hladinách blízkyh nízkyh plavebným sa dalo podplávať. Počut' názory zo strany lodníkov, že dobre, že už nie je. Na jeho pilieroch bol už postavený most nový, avšak o 2,5 m vyšší ako pôvodný a vyhovujúci plavebným gabaritom. Má ale iba 1 + 1 dopravný pás a tak cestná doprava po ňom je obmedzená. Trosky pôvodnej ocelevej konštrukcie sú v nevyhnutnom rozsahu odstránené, projekt Dunajskej komisie však predpokladá vytiahnuť z dna a z brehov celú pôvodnú konštrukciu. Trosky nie sú vážnou plavebnou prekážkou.



Trosky mosta Žeželj, vľavo železnično-cestný provizorný most

svoje ponuky päť firiem. Komisia expertov /U.K., ČR, FRY, SR a Rakúsko/ návrhy posúdila a odporučila prezidentovi Dunajskej komi-

polia o rozpätí 239 m a 174 m. Slúžil cestnej a železničnej doprave. Začiatkom apríla 1999 bol päťkrát bombardovaný. Keďže železničná

Do súťaže sa prihlásili tri firmy, najlepšiu ponuku dala juhoslovan-ská Mostogradnja, firma to veľmi skúsená nie iba v budovaní mostov, ale, žiaľ, aj vo vyťahovaní ich trosiek. Predpokladá sa, že trosky budú vytiahnuté do konca mája 2002.

K Lotu č.4

V mostnom staviteľstve je vo FRY / ale aj v Bratislave a v Prahe, kde prednášal na univerzitách / veľmi známy Prof. Nikola Hajdin. On je otcom-projektantom mosta Slobody. Tento nádherný, moderný most bol zničený dvoma riadenými strelami, jedna jeho časť pri pravom brehu však zostala stáť. Most bol konštru-ovaný ako diaľničný / 3 + 3 cestné pruhy /, aj keď sa javí, že diaľnica vchádzajúca do centra mesta nie je pre obyvateľov vhodné riešenie. Pod zostávajúcou konštrukciou pri pra-vom brehu je plavebná šírka asi 70 m a tak mostné trosky netvorí významnú prekážku pre plavbu. Bol to jediný most v Novom Sade, ktorý do-konale vyhovoval plavebným gaba-ritom, odporúčaných Dunajskou ko-misiou.

Do súťaže o vyťahnutie jeho trosiek sa prihlásili štyri firmy, vyhralo konzorcium holandsko- juhoslovan-ské Smit – Mostogradnja. Trosky budú vytiahnuté do septembra 2002. Žiada sa dodať, že EÚ odsú-hlasila / za istých podmienok / pre-financovanie rekonštrukcie tohoto mosta v celkovej čiastke 40 miliónov Euro. Tento projekt však nie je riadený Dunajskou komisiou, ale Európskou agentúrou pre rekonš-trukciu FRY.

Spomenul som podmienky, za ktorých je EÚ ochotná financovať re-konštrukciu mosta. Tie sú dve, re-konštrukcia bude mať vládnu priori-tu a vláda FRY sa dohodne s Dunaj-skou komisiou na pravidlách otvá-rania pontonového mosta /r.km 1255,3 / . Zdá sa, že v súčasnosti / 20. marec / sa orgány FRY nevel-mi snažia podmienky plniť. Ponto-nový most, ktorý bol postavený ešte v lete 1999 a ktorý vláda prikazo-vala pôvodne otvárať veľmi nepraví-delne len raz mesačne /a vyberať poplatky od kapitánov lodí za pre-plavenie sa profilom N.Sadu /, sa teraz síce otvára dva razy týždenne,

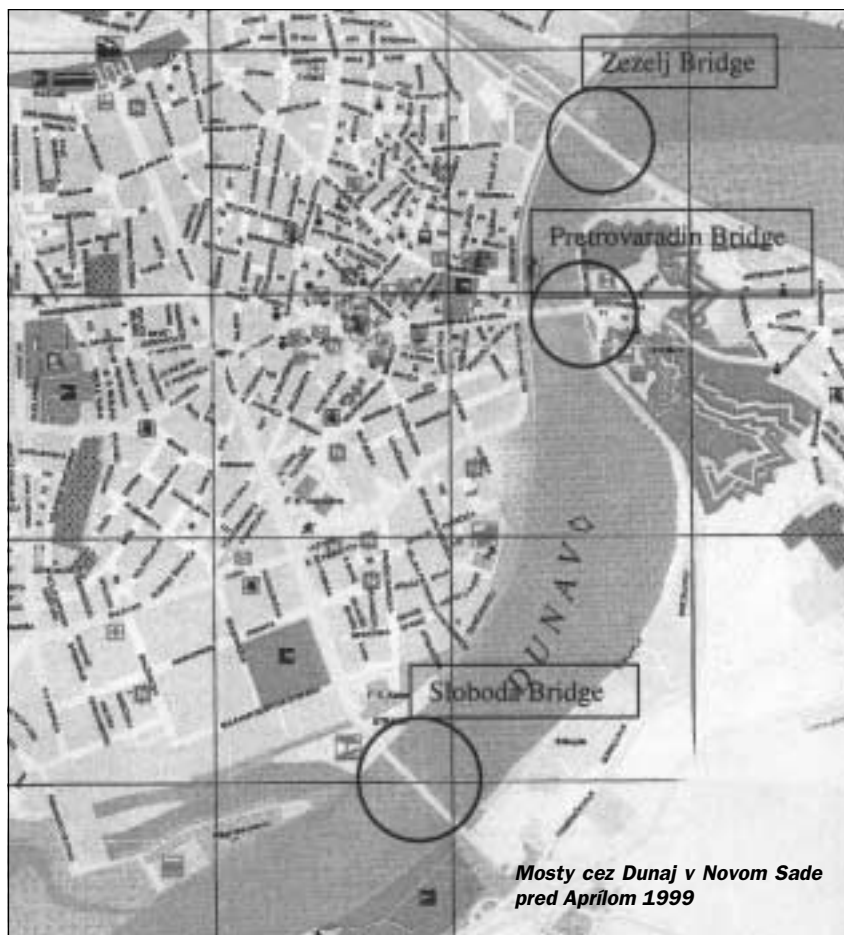


A takto vyzerá časť riadenej strely MK-84. Bola skoro 3 roky vo vode, je ale stále funkčná

ale akési mýto sa vyberá neustále. Netreba zdôrazňovať, že je to proti Dunajskej konvencii o slobodnej a voľnej plavbe po Dunaji.

V tejto súvislosti stojí za zmienku jedna príhoda z tohtoročnej zimy. Keďže v decembri 2001 a v januári 2002 bol ľadochod, tak pontonový

most musel byť permanentne otvo-rený. Ľadochod však nebol taký, že by bola plavba zastavená, avšak ľady by boli pontonový most zničili. Juhoslovan-ské orgány ale púšťali cez Nový Sad lode len v tie dni, kedy most mal byť teoreticky otváraný a za jeho "otváranie" tiež vyberali po-



Mosty cez Dunaj v Novom Sade pred Aprílom 1999



Schéma zbombardovaného mosta Sloboda, rkm 1257,6

YU/6 NOVI SAD, "MARSALA TITO" BRIDGE

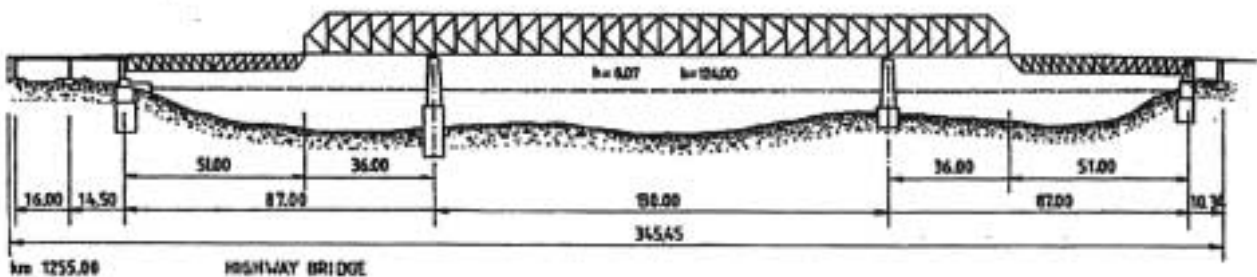


Schéma zbombardovaného mosta Varadin (predtým most Maršala Tita), rkm 1255,0

YU/5 NOVI SAD

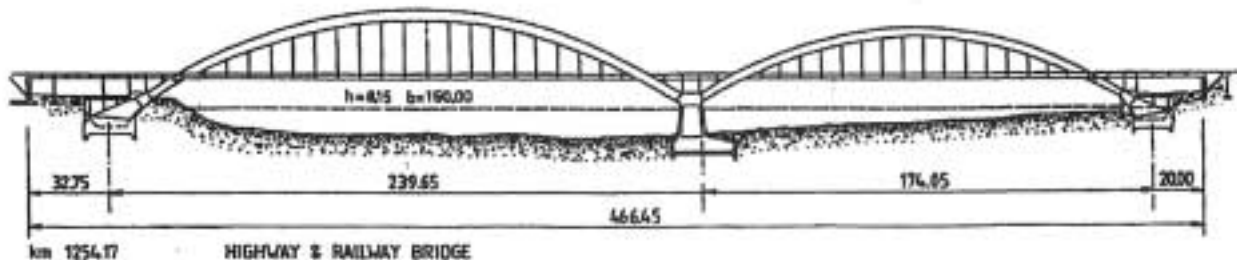


Schéma zbombardovaného mosta Žeželj, rkm 1254,17

platky. To sa samozrejme týkalo len zahraničných plavidiel, juhoslovenské lode mohli plávať voľne. Robili to aj napriek diplomatickým protestom z viacerých podunajských štátov /pokiaľ je mi známe, Ministerstvo zahraničných vecí SR neprotestovalo/. Viaceré európske médiá písali v tejto súvislosti o novodobých dunajských pirátoch v Novom Sade. A tak financovanie rekonštrukcie mosta Slobody môže byť ešte zo strany EÚ prehodnotené.

K Lotu č.5

Vieme, že dno Dunaja, tvorené jemným pieskom, veľmi rýchlo rea-

guje na zmeny prietokov a bude reagovať tak rýchlo aj keď vytiahneme trosky mostov. Očakáva sa, že sa Dunaj zrehabilituje čiastočne sám a dnes si myslíme /február 2002/, že úpravné bagrovanie a výstavba výhonov ani nebudú potrebné.

Bude však treba počkať a sledovať zmeny po vytiahnutí trosiek. Zatiaľ je zrejmé, že na niektorých miestach bude treba opraviť brehové opevnenie, čo znamená uložiť niekoľko tisíc kubikov kameňa. Tender ešte nebol vypísaný. Treba dúfať, že sa v tom množstve firiem -

záujemcov o úpravu toku objavia aj poniektoré naše, teda slovenské a české. Viem veľmi dobre, že takéto práce dokážu urobiť lacno a kvalitne, otázka ale je, či sú schopné vypracovať kvalitnú a presvedčivú ponuku (samozrejme v angličtine).

Celkovo možno zatiaľ hodnotiť projekt ako veľmi zaujímavý, multidisciplinárny a pokračujúci aj napriek všemožným umelým a zlomyseľným prekážkam. Verme, že najneskôr do konca roka 2002 bude aj úspešne ukončený. O ďalšom priebehu prác Vás budem rád informovať.

Valná hromada Sekce vodní dopravy Svazu zaměstnavatelů a podnikatelů v dopravě

Ing. Zdeněk Vitouš

Program Sekce vodní dopravy ve Svazu průmyslu a dopravy ČR sdružuje zaměstnavatele a podnikatele v průmyslu a v dopravě a hájí jejich zájmy ve vazbě na profesní instituce, odbory a na další národní a mezinárodní instituce, vládu a parlament.

Svaz i sekce podporuje práci svých členů a zastupuje jejich zájmy. Sekce vodní dopravy se snaží uplatnit požadavky svých členů a tím se pokusit o vytváření optimálních podmínek nejen pro stávající provoz, ale i rozvoj vodní dopravy v podmínkách národní i mezinárodní dopravy. Svě požadavky, zkušenosti a odborné názory uplatňuje i v případech kvality dopravní infrastruktury a zlepšování jejího technického i technologického stavu.

Předkládaná informace je orientována na čtyři nosné oblasti našeho podnikání, kterými jsou: vnitrozemská nákladní vodní doprava, osobní vodní doprava, provoz veřejných přístavů a překladišť a opravárenství a stavba říčních a říčně-námořních lodí

Absence napojení vodních cest ČR, zejména propojení kanalizované části labsko - vltavské vodní cesty na evropskou vodní síť, je v současné době největším problémem všech českých podnikatelů ve vodní dopravě. Řešení tohoto problému je známé desítky let a spočívá v kanalizování Labe mezi Ústím nad Labem a státní hranicí ČR/SRN. Příprava stavby je stále ve stavu projednávání dopadů stavby na životní prostředí.

Snahou ekologických aktivistů za podpory Ministerstva životního prostředí je oddalovat konečné stanovisko ke stavbě plavebních stupňů v Prostředním Žlebu a Malém Březně, tak aby stavba nebyla vůbec zahájena. Tento přístup Ministerstva životního prostředí se jeví jako nekvalifi-

kovaný a účelový, neboť všechny připomínky ekologů byly do projektu zapracovány, ale názory odborné veřejnosti nejsou akceptovány.

Nízké vodní stavy v závislosti na klimatických podmínkách způsobují nevyužívání přepravní kapacity a rejdari nejsou schopni jednak ekonomickým dovozním, ale i kapacitně konkurovat zvýhodněným tarifům a stálé volné kapacitě německé železnice. Lze zaznamenat z tohoto důvodu odliv zbožových proudů z vody na německou železnici. Vzhledem k efektu setrvačnosti pak zboží zůstává na německé železnici i v dobách normálních vodních stavů.

Pokud státu na vodní dopravě záleží a v různých proklamacích, usneseních vlády či volebních programech vládních stran je vodní doprava řazena k základním dopravním odvětvím ČR, je proto nezbytně nutné začít s realizací uvedených proklamací. Analogicky s podobnými programy států EU je potřeba citlivou dopravní politikou státu vytvořit a v současné době nutně zařadit, mimo jiné, systém preferenčních státních pobídek a programů pro přepravce s cílem zainteresovat je na vodní dopravě. Jedná se o lepší využití státních peněz, které dnes inkasují ve formě dotací např. zemědělci a platí jimi dražší dovozní kamiónu nebo německé železnice, zatímco stejné zboží může za nižší peníze převézt vodní doprava, která je zajišťována převážně českými subjekty.

Je třeba mít na paměti, že české provozní kapacity budou hrát důležitou roli při stanovení kvót velikosti lodního parku při vstupu do EU. Vzhledem k relativně vysokému stáří provozních plavidel a jejich provoznímu stavu je potřebné uvést urychleně do praxe opatření z usnesení vlády č.1319/2001 k vytvoření fon-

du obnovy plavidel. Vše nasvědčuje tomu, že pokud se nezačne s podporou vodní nákladní dopravy, v době vstupu ČR do EU nebude pod českou vlajkou téměř žádné nákladní plavidlo.

Nezbývá nám tedy nic jiného, než opět apelovat na Ministerstvo dopravy a spojů, aby i v letošním roce 2002 a dále až do doby uvedení do provozu investiční akce zlepšení plavebních podmínek Dolního Labe, zajistilo alespoň dočasnou výpomoc českým podnikatelským subjektům ve vodní dopravě v dobách, kdy vodní stavy na úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN poklesnou pod hranici ekonomické únosnosti. Tento požadavek je plně v intencích vládního usnesení č. 1237 ze dne 4. 12. 2000, které bylo přijato jako kompenzace za ztráty českých podnikatelských subjektů vyplývající právě z neexistence stabilní dopravní cesty, na kterou tito podnikatelé mají tím samým státem přidělenou koncesi.

Díky vysoké zadluženosti pramenící z minulých katastrofálních let není jiné řešení, jak přežít ještě dlouhou dobu do ukončení plánované výstavby vodních děl na Labi v ČR. Poskytnutá dotace MDS v roce 2000, přestože pokryla pouze cca 20 % ztrát z let 1999 až leden 2001, byla první a bohužel také poslední pomocí podnikatelským subjektům ve vodní dopravě. Je potřeba znovu připomenout, že ztráty nevznikly jejich vinou, ale především dlouhodobě zanedbávanou vodní cestou ze strany českého státu. V roce 2001 nedošlo i přes výzvy Sekce vodní dopravy k naplnění usnesení vlády ze závěru roku 2000 k vytvoření pravidel dotací pro české dopravce a provozovatele českých překladišť a přístavů do doby výstavby plavebních stupňů v Malém Březně a Prostředním Žlebu.

Obchodní plavbu a služby veřejných přístavů lze bez nadsázky chápat jako činnost zasahující přes resort dopravy do resortu průmyslu a obchodu i do resortu místního rozvoje. Služby, které jsou poskytovány zbožovým přepravám, jsou významným proexportním prvkem českého průmyslu a obchodu. Svou výhodnou polohou na dopravní zboží cestě sever-jih doplňuje vodní doprava škálu přepravních možností českého zboží a zabezpečuje jeho obsluhu na zahraničních trzích. Obdobně čerpají tyto služby i importéři do České republiky, neboť kvalitní a cenově nižší hladina konečných dopravních nákladů pomáhá získávat pro české zboží zahraniční trhy.

Je proto hlavním úkolem Sekce vodní dopravy Svazu průmyslu a dopravy ČR na příštím období, které je vzhledem k blížícímu se termínu přijetí ČR do EU naprosto klíčové, působit na tuto a po podzimních volbách i novou vládu k plnění svých přijatých usnesení ve věci vodní dopravy ČR. Budeme se proto i nadále obracet jak na MDS, jednotlivá další ministerstva i na celou vládu, případně i jiné orgány, aby byla vzata vodní doprava na vědomí a bylo dosaženo rovnocenného postavení s ostatními dopravními obory v ČR. Je nepochybné, že ztráta tohoto jediného nezávislého dopravního spojení vnitrozemského státu se světovým trhem by měla těžké a nevratné důsledky nejen pro nás, podnikatele, ale i pro Českou republiku. Naší povinností je proto tuto

dopravní cestu obhájit a přesvědčit o jejím strategickém významu i ty, kteří by to měli vědět nejlépe, a to státní administrativu.

Valná hromada členské základny sekce vodní dopravy (dále jen „SVD“) při Svazu zaměstnavatelů a podnikatelů v dopravě Svazu průmyslu a dopravy ČR na svém řádném zasedání dne 15. února 2002 přijala toto usnesení:

VALNÁ HROMADA SVD

1. bere na vědomí

1.1. zprávu předsednictva sekce za uplynulé období přednesenou předsedou SVD,

1.2. informaci o vývoji a stavu členské základny SVD přednesenou předsedou SVD,

1.3. diskusní příspěvky členů a hostů valné hromady,

2. schvaluje

2.1. závěry výroční zprávy,

2.2. nové složení předsednictva SVD ve složení ing. J. Vávra, ing. M. Černý, ing. J. Brettl, ing. M. Šefara, R. Vojta, ing. J. Vlček, P. Kocfelda

2.3. i na další funkční období předsednictva sekce funkci tajemníka sekce,

2.4. nastoupený trend práce předsednictva SVD směřující ke zlepšení postavení podnikatelů ve vodní dopravě v ČR,

2.5. aktivní roli SVD na přípravě a realizaci „Lodářské konference“ dne 17.4.2002,

3. ukládá předsednictvu

realizovat závěry z přednesené zprávy předsednictva sekce a z diskuse valné hromady, zejména

3.1. trvale podporovat zlepšení podmínek plavby na dolním Labe tak, aby platila celoroční zaručená a bezpečná splavnost na min. 140 cm ponoru,

3.2. prosadit zahájení stavby „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku od Střekova po státní hranici ČR/SRN“ v letošním roce,

3.3. prosadit na MDS ČR platnost stálých pravidel podporujících a motivujících české podnikatelské subjekty k podnikání pod českou vlajkou, především prosadit plnění vládního usnesení č. 1237 ze dne 4.12.2000,

3.4. prosadit SVD SD ČR jako partnera v jednáních státní správy při tvorbě legislativních norem, státních rozpočtů a dalších materiálů oboru vodní dopravy,

3.5. jednat i nadále s MDS ČR o realizaci Programu revitalizace lodního parku českých rejdařů, zpracovaného DRS ČR v roce 2000, dle usnesení vlády č. 1319 z 10.12.2001, čl. II. bod 2a,3a,

3.6. v rámci vyjednávání podmínek přístupu ČR do EU pro obor vodní dopravy zajistit rovné podmínky podnikání pro české rejdaře na vodních cestách EU,

3.7. do koncepce rozvoje systému vodních cest v ČR prosazovat mimo dolního Labe další priority z pozice členů SVD a to v pořadí

- splavnost Labe do Pardubic,
- zrekonstruování stávající plavební cesty na parametry dané AGN,
- napojit ČR na dunajskou vodní cestu a na Odru,
- sjednotit vltavskou vodní cestu a zajistit kontinuitu plavby až do Českých Budějovic,

3.8. řešit průběžně další problémy oboru vodní dopravy, vyplývající z diskuse na VH.



Ilustrační foto:
Vodní dílo Králová - pohled na hydrouzel

Ministr Kužvart ohrožuje zájmy České republiky

Miroslav Šefara, Děčín

Jako občan České republiky jsem připraven všemi zákonnými prostředky volat k zodpovědnosti ministra životního prostředí současné vlády pana Miloše Kužvarta za reálné ohrožení existenčních zájmů tohoto státu. Svě tvrzení opírám o následující skutečnosti:

Česká republika je od svého vzniku vnitrozemským státem. Po první světové válce tehdy vzniklé Československo získalo na základě ujednání Versaillské smlouvy právo svobodného přístupu k moři po vodní cestě Labi a k tomu do pronájmu určitou část hamburského přístavu a flotilu říčních plavidel. Každý politik i ekonom už tehdy chápal strategickou potřebu (ekonomickou i politickou) svobodného přístupu k moři a tedy k světovému obchodu a k realizaci komplexních zájmů suverénního státu. Letos to bude už 80 let, co tuto výsadu prakticky naplňuje a realizuje současná Československá plavba labská a. s. Děčín, dříve v jiném uspořádání a pod jiným názvem, dnes pak společně s dalšími českými rejdaři. Za tuto dlouhou dobu generace plavců odvezly desítky milionů tun českého exportu a importu. Vodní doprava byla samozřejmou součástí našeho dopravního systému, jen málokdo si však uvědomoval její prvotní roli a její klíčový význam v kontextu suverenity vnitrozemského státu.

V ekonomické oblasti to znamená, že česká vodní doprava právě svojí nezávislostí pozitivně ovlivňuje ceny na dopravním trhu v oblasti severozápadní Evropy, kde se pohybuje minimálně 5 – 6 mil. tun českého exportu a importu. Uzavření této tepny znamená jediné: zboží bude dopravováno cizími dopravními systémy (železnice), nebo po cizích dopravních cestách. Zmizí relevantní česká konkurence, kterou představují česká plavidla a nastoupí monopol cizí železnice, které už nic nebude bránit v uplatnění plného, tedy dvojnásobného tarifu oproti současnosti, kdy právě kvůli české plavbě je nucena poskytovat až pa-

desátiprocentní slevy. Pokud jde o české kamiony, jsou ovlivněny minimálně dálničními poplatky (v SRN od letošního nebo příštího roku).

Jsem přesvědčen, že závislost české ekonomiky výhradně na cizích dopravních systémech bude mít v dlouhodobém pohledu doslova devastující účinky na českou ekonomiku. Řada výrobních podniků zanikne, řada dalších ztratí konkurenceschopnost. Rozměry dopadů na současnou křehkou oblast výroby a obchodu lze jen těžko přesně kvantifikovat, jisté je ale, že budou mít celostátní charakter. Struktura zboží ve vývozu i v dovozu s minimální přidanou hodnotou napovídá, že řada komodit jednoduše neunesou zvýšení dopravních nákladů.

Tato situace reálně hrozí zejména proto, že česká plavba je před zánikem, největší rejdař – ČSPL a. s. Děčín je v konkurzu a důvodem je zejména absence kvalitní dopravní cesty na českém úseku Labe z Ústí nad Labem po státní hranici ČR/SRN. Problém lze řešit jediným způsobem – co nejrychlejším zahájením výstavby dvou nízkých jezů v uvedeném úseku. Tím bude zajištěna celoroční splavnost a plavební podniky budou moci zajistit dopravní služby po celý rok.

Tomuto řešení kritické situace velmi aktivně a i nad rámec svých povinností daných mu zákonem brání ministr Kužvart. Jeho laické a ne kvalifikované výzvy o přizpůsobení plavidel řece jsou nehorázným nesmyslem, protože lodě se za stáletí plavby na Labi této řece už dávno přizpůsobily a dosáhly všech limitů. Rovněž úvahy o přesunu zboží na železnici a silnici jen potvrzují naprosté nepochopení původní role české plavby jako regulátora cen na dopravním trhu, kde nezáleží na objemu přeprav tolik jako na její samotné existenci.

A tak dochází v České republice k unikátní situaci: tzv. ekologický ministr se snaží zlikvidovat ekologickou dopravu. Přestože vláda ČR přímo uložila výstavbu vodních děl dvě-

ma usneseními, přestože ji podpořili při společném jednání premiéři ČR a SRN, požaduje ji krajské zastupitelství Ústeckého kraje, všechny samosprávy dotčených měst a obcí, odborná veřejnost i instituce, dopravci i správci vodní cesty, laická veřejnost na základě dvou průzkumů veřejného mínění i příslušný parlamentní výbor, ministr Kužvart schvalovací proces zdržuje porušováním správního řádu a nad rámec českých zákonů jezdí do zahraničí a shání v cizině odpůrce zlepšení dopravní cesty. Jsme svědky neuvěřitelné situace, kdy ministr české vlády aktivně působí proti zájmům České republiky a jejím občanům a toto překvapivě koresponduje se zájmy cizích dopravců. To vše za peníze daňových poplatníků a s tvrzením, že se jedná o regionální problém ochrany životního prostředí.

Je paradoxem, že zatímco sousední Německo po celou dobu úzkostlivě respektuje nezávislost a svobodu plavby po Labi, vlastní ministr české vlády aktivně pracuje na přerušení tohoto jediného spojení ČR se světem. Důsledky jsou prosté: pokud zmizí z Labe české lodě a při vstupu do EU jich budeme mít např. jenom pět, bude to naše kvóta na celkový povolený počet plavidel do budoucna. Toto nebezpečí si zřejmě pan ministr Kužvart neuvědomuje, právě proto by měl více naslouchat ministru dopravy. A navíc, v době, kdy evropské státy investují ročně do vodních cest miliardy marek ve snaze odlehčit dopravu po silnicích a železnicích, v době, kdy ČR investuje desítky miliard Kč do železničního koridoru a dálnic, je šestimiliardová investice do vodní cesty skutečně malou daní za odvrácení hrozcích následků.

Všechna výše uvedená tvrzení lze prokázat. Chci jenom věřit tomu, že vláda si je vědoma velikosti problému izolace vnitrozemského státu a prosadí realizaci svých usnesení. Snad už těch fatálních omylů v podobě např. konverze zbrojní výroby, vyklízení světových trhů nebo kupónové privatizace bylo dost. ■

Přibrzdit investory, ne řeku

Euro č. 4/2002 - komentář

Nákladní lodní přeprava v Česku skomírá. Ještě v roce 1995 se podílela na přepravních výkonech třemi procenty, dnes už nedosahuje ani jednoho procenta. Vidět po Labi plovoucí šif je čím dál větším svátkem. Pohled na zchátralou loď sváteční není, provozovatelé si často nevydělají ani na opravy. Kde se bere jistota, že půl století stará idea výstavby dvou jezů na dolním toku Labe změní současnou situaci k lepšímu?

Pro předpokládaný růst lodní přepravy po Labi ze současných 1,7 milionu tun na čtyři miliony tun za rok neexistuje žádný podklad ani marketingový výzkum. Je to jen plavecký sen. Přesto loni v prosinci přišla Zemanova vláda s tím, že se má příprava výstavby labských jezů urychlit.

Rozum naopak velí přibrzdit. Není totiž co vozit. Těžké strojírenské kolosy už nikdo nikdy od nás chtít nebude, vývoz nezpracovaných surovin je v našem zájmu co nejvíce omezovat. A dovážet po vodě v kontejnerech z Hamburku korejskou elektroniku? Než dorazí, stačí rychlejší prodejce uvést na trh počítače mladší generace. V naší době rychlost vítězí nad lácí a lodní doprava prohrává. Také na německé části Labe s lepšími plavebními podmínkami klesl přepravovaný objem na třetinu, z 15,6 milionu tun ročně na 4,6 milionu.

Sedm miliard vložených do stavby nových jezů by bylo tou nejnejistější a nejhoupější dopravní investicí, jaké by se mohl stát dopustit. Její účelnost zpochybňuje i studie Světové banky z března minulého roku. Investici by neospravedlnila ani nálepka neekologičtější dopravy. O lodích samých to do jisté míry platí (ne však o opotřebovaných strojích), ale plavecké stavby jsou vůči řece ještě necitlivější než dálnice ke krajině, pokud se jí právě nesnažíme protáhnout Českým středohořím. Nicméně dálnice se už buduje, stejně jako železniční koridor na břehu Labe. Jezy by měly posílit třetí dopravní cestu v téže směru. Přestože je to náš nejvýznamnější obchodní směr, trojí předimenzování nepotřebuje.

Kvůli novým vodním dílům bychom přišli o jediný kousek veletoku, který máme. Botanici a zoologové by oplakali endemity a přírodní relikty, ztrátu celých biotopů, ale na to Češi příliš neslyší. Zato na ryby ano. Do čisté tekoucí řeky se vracejí dlouho nevidané druhy, s nadějí se očekává, že se objeví i losos. Jezy by jen obnovily nevýrazný rybní stereotyp.

Naše plavba potřebuje nové moderní lodě, ne nové stavby. A také střídmost úsudku. Ušetřené peníze, které by se promrhaly na jezích, je možné vrhnout na zdokonalení železnice. Tam probíhá boj s kamiony o čistotu prostředí. Ne na vodě.

Čestmír Klos (cestmir.klos@euro.cz)

Stane se nákladní doprava na českých řekách minulostí?

Reakce na komentář PŘIBRZDIT INVESTORY, NE ŘEKU (Euro 4/2002)

Nepatřím sice k žádné ze zainteresovaných skupin v diskusi o zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi, ale zdravý rozum mi velí alespoň trochu uvést na pravou míru některá tvrzení zveřejněná Čestmírem Klosem v komentáři „Přibrzdit investory, ne řeku“ (Euro 4/2002).

Autor v úvodu sice pravdivě uvádí, že výkony vnitrozemské vodní dopravy v ČR stále klesají a s nimi klesá i podíl tohoto druhu dopravy na pře-

pravním trhu v ČR, ale právě zde je třeba říci, proč tomu tak je.

Pokles výkonů českých rejdářů je skutečně zapříčiněn nedostatečnými plavebními podmínkami na úseku dolního Labe mezi Střekovem a státní hranicí, kde malé hloubky a časté kolísání průtoku značně omezují plavbu. Omezený počet dní s vhodnými plavebními podmínkami (v posledních letech přibližně třetina roku) nedovoluje rejdářům uzavírat dlouhodobé přepravní smlouvy a ti

jsou tak omezeni pouze na ad hoc přepravy, které jak správně autor podotýká, neumožňují téměř ani základní údržbu plavidel a o obnově lodního parku nemluvě.

Rovněž tvrzení, že po Labi není co vozit, není až tak úplně přesné a vývoj vodní dopravy v Evropě a zvláště v Německu ukazuje, že změnou technologie přepravy lze i po vodě vozit víc než jen hromadné substráty jako je uhlí, rudy a zemědělské plodiny. Největší růst v poslední

době tak vykazuje především přeprava kontejnerů, která je realizovatelná i v ČR a to ve vývozu a dovozu ve spojení se severoněmeckými přístavy. Souhlasím však s autorem, že předpokládané zvýšení objemů přepravy na Labi se neopírá o žádnou aktuální marketingovou studii, neboť pokud jsem dobře informován, poslední relevantní studie byla zpracována v roce 1995. Zde je tedy nasnadě otázka, zda by nebylo vhodnější vést podobnou diskusi až po zpracování relevantní marketingové studie. Bez znalosti konkrétních výsledků studie totiž může být současná debata chápána spíše jako debata vedená „na vodě“.

Podpora rozvoji vnitrozemské vodní dopravy v Evropě hovoří o trendu posílení její pozice a je jasně deklarována v dokumentu Evropské komise „Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ (Brusel 19.9. 2001), ze které si dovoluji uvést následující citaci:

„Bylo by možno realizovat mnohem větší objemy přepravy, než je tomu v současné době. Je tomu tak proto, že národní politiky v oblasti infrastrukturních investic upřednostňují jiné druhy dopravy, aniž by docházelo k udržování vnitrozemských vodních cest a k eliminaci současných dopravně přetížených míst na síti“.

Dalším tvrzením autora, na které bych rád reagoval, je přizpůsobení se lodí řece. Toto přizpůsobení probíhalo léta a možnosti jak snížit ponor lodí, který je limitující pro efektivitu přepravy, již dosáhl maxima a tudíž tvrdit, že vývoj nových plavidel namísto zdokonalení infrastruktury může být cestou pro posílení české plavby je nesprávné.

Také poslední tvrzení autora o uspořené penězích na výstavbě zmiňovaných vodních děl, které by zlepšily plavební podmínky a mohli by tak být použity na zlepšení železniční infrastruktury a pomoci k jejímu souboji se silnicí, není správné.

Bohužel či spíše bohudík souboj probíhá právě na vodě, neboť česká vodní doprava stále ještě příznivě působí na ceny přepravy po železnici v Německu v této relaci s Labem (hranice ČR – severoněmecké přístavy). Ceny za přepravu po německé železnici ve zmíněné relaci jsou uměle udržovány na zhruba poloviční úrovni, neboť tyto dva druhy dopravy si navzájem konkurují. Snahou německé železnice je spíše omezit českou plavbu, odstranit konkurenční vodní dopravu na Labi a vytvořit podmínky pro zvýšení přepravních tarifů, které jak již bylo zmíněno, příznivě ovlivňuje právě plavba na Labi.

Po shrnutí těchto argumentů tak nechávám čtenáři na zvážení, zda je vhodné postupně odstranit českou plavbu z Labe a učinit z ní jen kapitolu v čítankách nebo vytvořit lepší podmínky pro její existenci a další rozvoj.

Ondřej Jašek

(ondrej.jasek@email.cz)



Ilustrační foto:
Vodní dílo Gabčíkovo

Memorandum k zachování lodní dopravy v Děčíně

V současné době je lodní doprava v Čechách v kritické situaci. Neřešení plavebních podmínek na Labi a konkurzní řízení největší plavební firmy Československé plavby labské vážně ohrožují budoucí existenci oboru.

Za aktuální hrozbu považujeme především konkurzní prodej stávající infrastruktury lodní dopravy – překladiště v Loubí a přístav v Rozbělesích. Domníváme se, že vlastnictví těchto majetků by mělo být ovlivňováno veřejnými strukturami státu, kraje nebo města Děčína, neboť jde o strategicky významný majetek, za který pro českou plavbu není náhrada.

Prostor přístavu a překladiště může být také účelně využit jako hospodářská zóna, což je důležité pro ekonomický rozvoj regionu i pro provoz lodní dopravy.

Chtěli bychom tímto upozornit veřejné činitele, že v současné době mohou pomoci zachování plavby v Čechách aktivní účastí v konkurzním řízení. Odkup majetku státem, městem Děčín nebo společností, ve kterém by byl zastoupen stát, město Děčín a soukromé subjekty, považujeme za možnou cestu řešení situace.

Tento způsob zachování stávajících funkcí přístavu a překladiště by umožnil vznik prvního skutečně veřejného přístavu podle dohody AGN o vnitrozemské plavbě, ke které je náš stát mezinárodně zavázán.

Podpis pod memorandum neznamena pouze podporu projektu, ale také aktivní podporu podle možností firem či organizací.

Za signatáře memoranda:

Představenstvo Okresní hospodářské komory v Děčíně

Ing. Jiří Aster, Promptus, spol. s r.o.

JUDr. Jaroslav Doleček, Spedi-trans Praha s.r.o.

Ing. Vladimír Fišer, Alusuisse Děčín, s.r.o.

Ing. Petr Forman, Vodní cesty a.s., Praha

Jaroslav Jabor, Autosped Jabor a syn, Děčín

Prof. ing. Václav Jíra, CSc., Dopravní fakulta ČVUT Praha

Pavel Klapka, Ligna, a.s.

Vladislav Klečka, Import partner, spol. s.r.o.

Jan Kučera, Bohemia Cargo, s.r.o. Děčín

Prof. ing. Petr Moos, CSc., Asociace dopravních inženýrů, Praha

PhDr. Petr Nádvorník, Úřad práce v Děčíně

Ing. Vlastimil Pažourek, Spolek přátel plavby Děčín

Ing. Josef Šena, Ryko, a.s.

Ing. Jan Šott, Topsped, s.r.o. Děčín

Ing. Vlastimil Tichý, Viamont, a.s.

Richard Vojta, Evropská vodní doprava, s.r.o., Praha

Ing. Miroslav Záhora, Asociace rozvoj dopravních systémů, Děčín



Jakou bude mít budoucnost překladiště v Děčíně - Loubí?

V. Pažourek – I. Suchá

Úvod

Vzhledem k omezením i přednostem lodní dopravy je její rozvoj i existence ve velké míře závislá na dlouhodobých dopravních vazbách. Od roku 1989 se změnilo mnohé – došlo k razantnímu poklesu výkonů na Labi i Vltavě, množství klientů se zaměřilo na jiné dopravní způsoby, změnila se majetková struktura vlastníků plavidel, česká plavba expandovala do západní Evropy. V tomto smyslu je jedním z mála stabilních jevů české plavby fenomén překladiště v Děčíně - Loubí.

Překladiště v Děčíně - Loubí bylo budováno jako železniční nádraží „na vodě“, jeho smyslem bylo zajišťovat železniční tranzit ze severoněmeckých přístavů na Dunaj a dále na Balkán. Jestliže od roku 1880 směřovaly přepravy z a do Loubí převážně do rakouského Lince, po vzniku Československé republiky do Bratislavy a na Slovensko. Z rozpadem společného státu a s otevřením průplavu R-M-D tyto tranzitní železniční přepravy téměř přestaly. Přesto přístav svou dominantní roli v překladních službách neztratil.

Výkony Loubí v prvním období byly omezeny kapacitou překladních zařízení. Mimo tento přístav byly v provozu v Děčíně další překladiště pod zámekem a překladiště v Děčíně-Rozbělesích.

V 50.- 80. letech minulého století, kdy se v Děčíně ostatní překladiště zrušila, se výkon Loubí v podstatě stabilizoval na cca 500 000 tun zboží ročně.

Ze srovnání výkonů překladišť v Děčíně za posledních 120 let je zajímavým „ekonomickým“ jevem stabilní výkon děčínské dopravního uzlu pro plavbu, který se pohybuje v řádu 400-600 000 t přeloženého zboží za rok. Stabilní výkony jsou velmi překvapivé. Významně se totiž v posledních deseti letech změnily zbožové toky i struktura klientely přístavu.

Popis přístavu

Vymezení území přístavu

Přístav Děčín je podle vyhlášky MD č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístá-

vech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, přístavem veřejným, nacházejícím se na obou březích Labe, v říčním km 95,0 - 98,2, s přílehlou pozemní částí.

Obchodní část přístavu leží na pravém břehu regulovaného toku řeky Labe v říčním km 96,4 až 98,2. Přístav Děčín je rozdělen na dvě překladiště a to na překladiště Staré Loubí - Terminál a na Nové Loubí.

Překladiště Staré Loubí je ze severu ohraničeno řekou Labe, z jihu městskou zástavbou, z východu spojovacím kolejištěm do překladiště Nové Loubí a ze západu plochou Smetanova nábřeží.

Překladiště Nové Loubí je ze severu ohraničeno řekou Labe, z jihu komunikací II/261 Loubská, z východu tankovací stanicí ČSPL ZPD a ze západu spojovacím kolejištěm do překladiště Staré Loubí.

Charakteristika území přístavu

Překladiště Staré Loubí - akvatoriální část tvoří Labe v říčním km 96,4 až 96,8. Překladiště bylo rekonstruováno v 70tých letech minulého století; pravý břeh Labe je vybaven novou kolmou přístavní zdí. Teritoriální část tvoří manipulační a překladní vlečkové koleje, zpevněné plochy v úrovni kolejí a otevřená rampa.

Překladiště Nové Loubí - akvatoriální část tvoří tok Labe v říčním km 97,1 až 98,2, překladní hranu tvoří betonové přístavní zdi. Překladiště bylo vybudováno v 50tých letech minulého století. Teritoriální část tvoří předávací a seřazovací kolejiště, překladní a manipulační koleje, zpevněné plochy v úrovni kolejí, kryté sklady a otevřené rampy.

Obratiště protiproudnic plavidel je na ř. km 96,3 - proti vrátnici v Terminálu.

Obratiště poproudnic plavidel je na ř. km 97,2 - pod železničním mostem.

Průměrné roční výkony v letech 1904-1913			
	Dovoz (t)	Vývoz (t)	Celkem (t)
	240 000	180 000	420 000
Roky s nejvyššími výkony			
Rok	Dovoz (t)	Vývoz (t)	Celkem (t)
1907	262 590	197 566	460 156
1910	258 911	214 691	473 602
1912	323 378	163 794	487 172
1913	270 880	224 331	495 211
Výkony překladiště v poválečných letech			
1924	290 331	159 859	450 190
1925	270 111	99 629	369 740
1926	168 019	65 367	233 386
1927	311 713	108 442	420 158
1928	329 996	116 528	446 454
1929	247 000	110 000	384 000



Přístav Děčín-Loubí překladiště Terminál. V Pozadí Nové Loubí.

Charakteristika vodní cesty v do- tčeném území

Na regulovaném úseku dolního Labe je provoz závislý na průtocích. Přerušení plavby se dělí na plánované (údržba a opravy plavebních zařízení) a neplánované přestávky (vysoký vodní stav, ledové jevy, havárie). Splavnost regulovaného úseku Střekov - Státní hranice je závislá na vodních stavech. Pro stanovení ponoru je směrodatný stav vodočtu v Ústí nad Labem, plnosplavnost je při vodočtu 2,6 m, plavba se zastavuje při vodočtu 5,4 m (při průtoku velkých vod) a 1,5 m (nízké vodní stavy). Počet dnů kolísá v závislosti na uvedených skutečnostech od 235 dnů do 345 dnů za rok.

Přístup na území přístavu

Veřejné komunikace pro automobilovou dopravu jsou stanoveny takto:

Staré Loubí:

Vjezdem do přístavu je komunikace vedoucí kolem vrátnice, kde se řidič ohlásí a dle pokynů mistra vje-

de do přístavu prostorem mezi kolejí č. 102 a spodní rampou.

Nové Loubí:

Vjezd do přístavu je vrátnicí u skladu "V". Kolem skladu "V" lze projet na polohu 16 nájezdem ke skladu "D". Při vjezdu do přístavu kříží pozemní komunikace obslužnou kolej na tankovací stanici a řidič musí dbát zvýšené opatrnosti.

Železniční doprava je přiváděna vlečkou napojenou na kolej vedoucí do železniční stanice Děčín - východní nádraží.

Možnost využívání silniční dopravy je zde poměrně obtížná. Problém komunikačního spojení byl řešen i v komisi strategického plánu rozvoje města Děčína, kde byl jako jeden z dlouhodobých problémů Děčína formulován úkol: Komunikace do Loubí. Město společně s přístavem zajistí rozšíření a zlepšení parametrů stávajících komunikací do terminálu v Loubí.

Možnosti děčínského přístavu

Překladiště Děčín - Loubí patří mezi jedno z nejlépe vybavených překladišť na českém Labi. V roce 1998 zajišťovalo cca třetinu výkonů v lodní dopravě, což odpovídá zhruba i letité, zavedené praxi.

Děčín umožňuje překlad velmi rozmanitých druhů zboží. Existující omezení spočívají v nosnosti překládacího zařízení, v kapacitě skladových prostor a také v požadavcích zboží na způsob skladování.

Bližší určeno, překladiště Loubí umožňuje překlad sypkých hromadných substrátů, ať již agrárních produktů či chemických produktů, kontejnerů, ferromateriálů, paletizovaného zboží, dřevní hmoty i těžkých kusů a investičních celků.

Pro překlad sypkých substrátů z železničních vozů slouží v Loubí speciální poloha se spodními výsypkami. V dalších polohách obstarávají překlad mobilní jeřáby, které s použitím drapáků dosahují vysokých překladných výkonů hromadných substrátů. Pro překlad kontejnerů

slouží terminál s kapacitou 3000 - 4000 TEU / rok. Terminál je zároveň vybaven překládacím zařízením pro překlád těžkých kusů a investičních celků do 80 tun.

Společnost Agrofert, a.s. zde svého času připravoval novou investici na vznik moderního překládacího sila na agrární produkty. Právě silo na zemědělské produkty v přístavu chybí. Podobný nedostatek mají ovšem všechny přístavy v ČR. Výjimkou jsou pouze Lovosice.

Význam překladiště v Děčíně – Loubí je možné docenit zejména z pohledu dopravních relací zboží zde překládaného. Výrazná většina zboží směřuje do nebo z námořních přístavů Hamburk a Rotterdam. Na druhé straně dopravního řetězce jsou dodavatelé nebo odběratelé na Moravě ve východních Čechách v menší míře i na Slovensku.

V letních měsících nízkých vodních stavů roste význam Děčína pro lodní dopravu. Rozdíl v možnostech naložení lodí mezi Děčínem a Ústím nad Labem cca. 10 -15 cm ponoru znamená, že v Loubí se překládá zboží i pro české vnitrozemí – např. pro Lovochemii, pro papírny ve Štětí atp.

Odhad obratu zboží v přístavu Loubí

Podle dlouhodobých odhadů je průměrný obrat zboží ročně přibližně 500 tisíc tun celkem.- z toho: 150 tisíc t / rok - import sojového šrotu

150 tisíc t / rok - export agrárních plodin (dle sezónních výkyvů)

80 tisíc t / rok - export hutního materiálu

120 tisíc t / rok - ostatní

Na přepravě zboží se podle odhadu pracovníků akciové společnosti ČSPL podílí 10 – 20 % kamionová doprava a 80 – 90 % železniční doprava. V posledních letech ovšem roste podíl silniční dopravy na přepravách.

Odhad průměrné ceny na tunu se pohybuje na českých překladištích okolo 100 Kč/tunu. Cena se odvíjí od toho, jaké druhy zboží jsou v určitém období překládány. Úroveň

cen je přitom vyšší než např. v Magdeburku, Hamburku a dalších přístavech západní Evropy.

Výkony překladiště v Děčíně – Loubí (viz. tab)

rok	nakládka na vagony	vykládka z vagonů	celkem
1982	230562	240127	470689
1983	234619	218102	452721
1984	262327	282326	544653
1985	235670	248202	483872
1986	297288	296240	593528
1987	279553	283027	562580
1988	282219	348636	630855
1989	216585	234704	451289
1990	247163	210159	457322
1991	266891	210993	477884
1992	205546	259870	465416
1993	289203	269556	558759
1994	215533	251302	466835
1995	302443	271422	573865
1996	260524	252935	513459
1997	196444	251127	447571
1998	194860	323320	518180
1999	217298	347252	564550
2000	212704	234329	447033
2001	172942	125733	298675

Zdroj ČD

Výkony přístavu z databáze ČD naznačují velmi stabilní úroveň. Vliv silniční přepravy je možné ve velké míře zanedbat, i když její podíl zejména v posledních letech výrazně roste. Alarmujícím rokem z pohledu výkonu přístavu byl rok 2001, kdy došlo k největším poklesu výkonu za posledních nejméně 40 let, s ohledem na dlouhodobě trvající

nepříznivé plavební podmínky na tomto úseku dolního Labe. Jednoznačně je v těchto číslech poznat vliv konkurzu ČSPL na obrat zboží směřovaného na lodní dopravu.

Silné stránky přístavu

Silnou stránkou přístavu Loubí je to, že jde o strategický přístav, který nejlépe umožňuje využívat možností české vodní dopravy.

Mezi další pozitiva se řadí skutečnosti, že výkon překladiště představuje 35-40% výkonů celé vodní do-

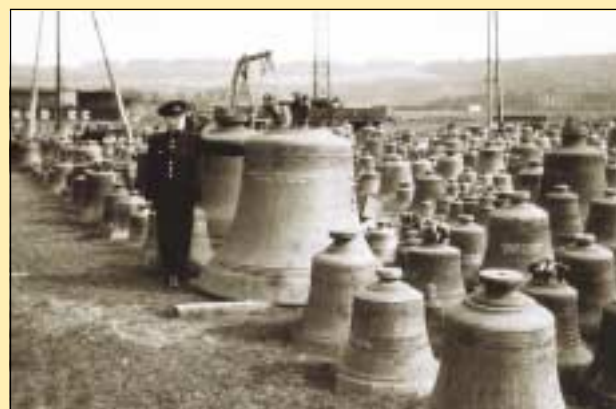
Výkony železniční stanice Děčín (viz. tab)

Přeprava zboží – nakládka					
		1999	v %	2000	v %
Děčín	Tun	400303	100	387028	100
Loubí	Tun	216298	54	212704	55
Přeprava zboží – vykládka					
		1999	v %	2000	v %
Děčín	Tun	554146	100	402403	100
Loubí	Tun	347252	63	234329	58

HISTORICKÝ FOTOARCHÍV



Vodní doprava plnila za 2. světové války ne jeden smutný úkol. Mezi ně patřila i přeprava rekvírovaných zvonů z Prahy do Hamburku. Zvony téměř ze všech kostelů v českých zemích v počtu asi 12.000 ks byly pečlivě evidovány, očíslovány a převezeny a dočasně uloženy na náplavce v Praze - Maninách. Poté byly větší zvony ručním beranidlem roztlačeny, aby zabraly v lodi méně místa. Před naložením se někteří členové policie, německé armády a jejich přítelkyně nechali u zvonů vyfotografovat. Pak už tyto památky velké historické a umělecké hodnoty čekala plavba po Vltavě a Labi do německých hutí, kde byly přetaveny na hlavně děl a kanónů, aby podpořily vítězství tisícileté německé říše.

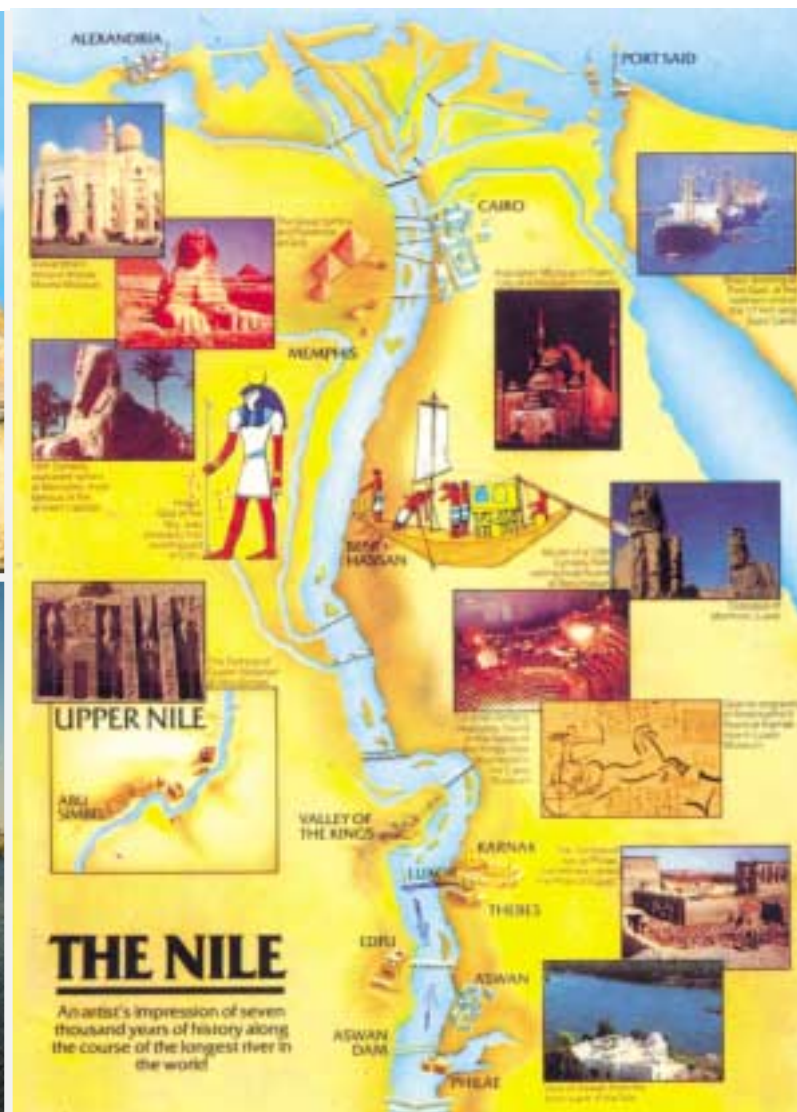


Tyto dosud nezveřejněné fotografie byly zapůjčeny z archívu Zvonařství Manoušek ve Zbraslavi.

Sfinga a pyramidy v Gize



Náše osobní loď 'SULTAN' patřila k těm menším, přesto i ona měla na palubě bazén.



Jak si lidé plují 12

K článku „Život není takový - je úplně jiný (15)“
Plavba po Nilu
Foto: Ing. Josef Podzimek a archiv

Faraon Tutankhamen ▶



Královna Nefertiti ▶





Cukrová třtina se dopravuje do cukrovaru po vodě



Východní přístav v Alexandrii



Přístaviště u chrámu KOM-OMBO



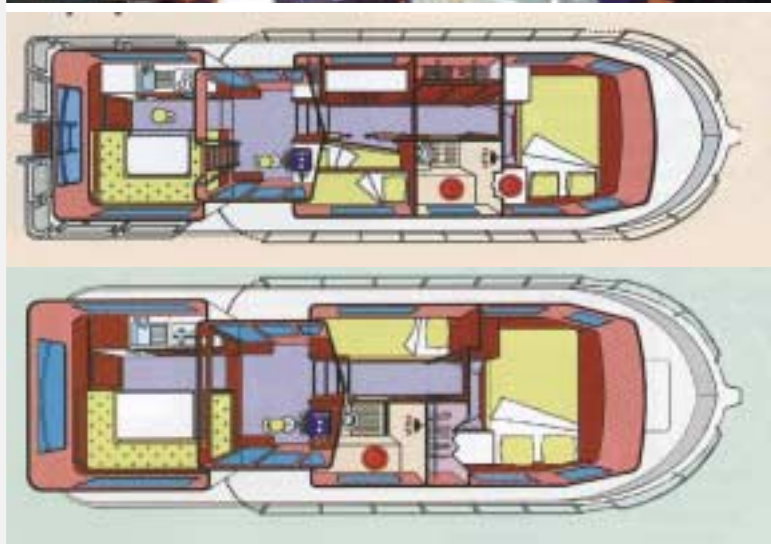
Moderní ponorka v Rudém moři



Jak si lidé plují 13

K článku „Efektivnost hornovltavské vodní cesty“
Turistické lodě na evropských vodních cestách
Foto: Archiv

Starostové téměř všech měst podél hornovltavské vodní cesty stejně jako ing. Libor Záruba, ing. Petr Forman a zástupce hejtmana Středočeského kraje Antonín Podzimek věří, že se i naši občané a zahraniční turisté dočkají průběžné plavby přes Slapskou a Orlickou přehradu.



pravy a výkon železniční stanice ČD Loubí přibližně 50% výkonu celého Děčína. Přístav v Děčíně patří mezi deset nejvýznamnějších zdrojů zboží pro síť ČD. Pro názornost je níže uvedena tabulka o výkonech železniční stanice Děčín.

Budoucí existence překladiště

Společnost ČSPL se nachází od 8. srpna 2001 v konkurzu a jako celek byla nabízena k prodeji za 1,5 miliardy Kč. V současné době se připravuje strategie rozprodeje firmy po částech. Jednou z těchto částí by byl i přístav Děčín – Loubí.

Při řešení otázky prodeje přístavu je nutné předem zvážit způsob prodeje, aby poté splňoval očekávané funkce, které by měl plnit i jako přístav zahrnutý v příloze „Vnitrozemské přístavy mezinárodního významu“ dohody AGN mezi přístavy mezinárodního významu pod označením P 20 – 15.

Veřejný přístav a jeho funkce podle dohody AGN

Pojem „veřejný přístav“ není v české praxi dostatečně stanoven. Hlavní zásadou veřejnosti přístavu je, že musí zajišťovat služby jako neutrální operátor, není možné, aby některého klienta či dopravce zvýhodňoval. Přístavní správa by také neměla konkurovat soukromým firmám ve spedičních službách atp. Na pronajatých překladištních polohách je regulována cena za překlad. Tato velmi zjednodušená pravidla však nejsou v ČR ve všech stanovených veřejných přístavech plně respektována.

Podle již výše uvedené dohody AGN mají přístavy splňovat následující technické a provozní podmínky. Podle těchto charakteristik přístavů mimo jiné:

a) musí být napojen na hlavní silniční cesty a železniční tratě (za vhodné se považují sítě, zařazené do dohod AGR, AGC a AGTC),

b) jeho celková kapacita musí být nejméně 0,5 mil. tun ročně,

c) musí nabídnout vhodné podmínky pro rozvoj přístavní průmyslové zóny,

d) musí zabezpečovat manipulaci normalizovaných kontejnerů (s výjimkou přístavů, specializujících se na manipulaci s volně loženým zbožím),

e) musí být vybaven vším zařízením, potřebným pro provádění obvyklých operací v rámci mezinárodní přepravy,

f) s cílem zajištění ochrany životního prostředí musí být v přístavech mezinárodního významu umístěno zařízení pro příjem odpadů, které vznikají na palubě plavidel.

Některé parametry přístavu podle dohody AGN, jako je přístup k investičním zónám a napojení na silniční trasy překladiště v Loubí nespĺňuje. Ke splnění těchto podmínek se nabízí jednoduché administrativní řešení – rozšíření přístavní zóny v Děčíně až po Rozbělesy a Křešice. Vyřešil by se tím i problém správy dalších překladištních poloh – v Rozbělesích, na Starém Městě a v Kovošrotu. Pomohlo by se i obsluze a správě přístavišť osobní lodní dopravy.

Přístav Děčín – Loubí je přístavem veřejným podle české legislativy. Po roce 1991 byly veřejné přístavy privatizovány. Avšak v celé Evropě je samozřejmostí, že veřejné přístavy jsou veřejné i ve smyslu vlastnictví, což znamená že jsou drženy ve veřejné ruce (stát, stát-město). To se týká pozemků, dopravní infrastruktury a často i překladištních mechanismů. V České republice jsou přístavy a překladiště vlastněny podnikatelskými subjekty omezenými ve svých aktivitách pouze legislativně. Přístav Děčín byl následně koupen akciovou společností ČSPL za podmínky zachování jeho veřejnosti, ale ČSPL byla v té době prakticky monopolním rejdařem. Z této koupě vyplynul konflikt zájmů, protože ČSPL bylo zároveň majitelem veřejného přístavu i rejdařem v jedné právnické osobě.

Nebyla zde zajištěna dostatečná konkurence ve službách, což vedlo k tomu, že řada klientů odmítala své zboží vozit řetězcem služeb ČSPL. Reakcí na monopolní postavení Děčína byl např. vznik síla a překladiště Agroport, a.s. v Ústí nad Labem.

Z těchto důvodů je zjevné, že přístav Děčín plně neodpovídá významu pojmu veřejný přístav. Pro nápravu stávající situace týkající se přístavů by bylo třeba podniknout některé nápravné kroky mezi něž by mohlo patřit podpoření rozvoje přístavů s potenciálem pro rozvoj přístavních hospodářských zón, demopolizace podnikání v přístavní činnosti, podpora vzniku konkurenčního prostředí a zajištění vstupu veřejných struktur státu do oblasti veřejných přístavů.

Úloha státu

Při navrhování nápravných opatření týkajících se oživení plavby celkové je třeba klást na důležité místo i potřebu rozvoje přístavů. Při případném prodeji přístavu Děčín je dáována přednost odkoupení přístavu veřejnými strukturami státu, kraje nebo města Děčína, protože přístav lze pokládat za strategicky významný majetek. Na případné odkoupení je třeba pamatovat přímo ve státním rozpočtu.

Výraznější angažovanost státu, i vlastnická, ve veřejných přístavech je nutná jak pro zajištění konkurenčního prostředí, tak pro splnění našich mezinárodních smluvních závazků.

Při zvažování prodeje přístavu je nutno pamatovat na možná nebezpečí z prodeje plynoucí. Mezi ně patří například to, že prodaný majetek by nemusel z větší části sloužit vodní dopravě. Také by hrozila monopolizace přístavních a překladištních služeb pro českou vodní dopravu a z ní vyplývající snížení konkurenceschopnosti plavby jako dopravního oboru. Mohly by být také omezeny rozvojové záměry v oboru vodní dopravy, pokud by bylo řešení majetkoprávních vztahů provedeno nevhodně.

Velkým rizikem je také nebezpečí z prodlení – nutné je situaci v přístavu řešit rychle, neboť každým dnem, díky neřešené situaci v konkurzním řízení, dochází k odlivu zákazníků od vodní dopravy.

Z důvodu těchto hrozeb se jeví jako nevhodnější koncepční řešení získat vlastnictví infrastruktury pod veřejnou správu. Veřejné vlastnictví

by umožnilo zajistit neutrální funkci služeb pro všechny subjekty se zájmem podnikat v přístavních areálech. Naopak nevýhodou by bylo administrativně složité zorganizování vzniku společnosti, alespoň částečné hrazení nákupu z veřejných výdajů, či trvalá administrativní starost státu i obce o majetkový vklad.

Níže je uveden výčet dalších variant odprodeje přístavu:

β Vznik akciové společnosti spravující plavební infrastrukturu vlastněnou ČSPL za účasti státu, města Děčína a podnikatelských subjektů ochotných do přístavu investovat nebo využívat jeho služby (stát by mohl být zapojen buď přímo prostřednictvím Ministerstva dopravy a spojů, nebo nepřímo přes České dráhy a.s., nebo podnik Povodí Labe s.p.).

- Vznik samostatného státního podniku (stát by se v přístavu výrazně finančně angažoval; riziko nefunkční organizace).

- Model smíšeného vlastnictví – stát a veřejné struktury by vlastnily pozemky, nábrežní zdi, komunikace, soukromé firmy by vlastnily sklady, jeřáby, budovy na základě dlouhodobé dohody se státem.

- Volná nabídka různým zájemcům o nákup majetku bez účasti státu (riziko omezení tržního prostředí v lodní dopravě, neboť pro majetek společnosti ČSPL není alternativa – další ohrožení existence plavby v ČR).

Možné výhody nové formy řízení přístavu

Vstup veřejných prostředků do děčínského přístavu může časem znamenat velice efektivní investici. Je reálný předpoklad, že by se do podnikání v přístavu podařilo zapojit širší okruh partnerů a klientů a došlo by k lepšímu využití prostoru pro podnikatelské aktivity. Tento krok také může být dobře vnímán strategickým investorem s napojením na některý dopravní řetězec a podnítit investora ke vstupu do přístavu.

Jak stát, tak město Děčín mají tu společnou výhodu, že finanční vklad mohou časem získat zpět odprodejem majetkového podílu státu, resp. města. V Děčíně by vznikla nová hospodářská zóna, ve které by bylo, možné při využití ploch ve správě přístavu, získat nové investory do hospodářsky postiženého regionu.

Významným státním subjektem působícím v přístavu Loubí jsou

České dráhy. Z využívání vlečky v přístavu, který tvoří významné logistické centrum, plynou pro ČD rovněž nesporné výhody. Železnice by měla patřit mezi významné zájemce o rozvoj přístavu.

V současné době se vedou velmi intenzivní jednání mezi státní správou, městem Děčín a skupinou firem, které by do děčínského přístavu přivedly nové zboží. Společným zájmem je princip smíšeného vlastnictví přístavu, který by umožňoval jeho dostatečný rozvoj a budoucnost. V souvislosti s tímto záměrem je zájmem zde vytvořit opravdu konkurenční prostředí pro několik spedičních i překladních firem, které by přineslo nové klienty nejen přístavu ale celé české vodní dopravě.

Alternativou tohoto aktivního přístupu je pomalý zánik překladiště, zdlouhavé hledání bohatého strategického partnera a postupné omezování činností v přístavu. Podle aktuálních informací z důvodu poklesu výkonů v přístavu zde ČD chystají omezení služeb. Je vážným důvodem se domnívat, že neřešení situace děčínského přístavu může být jednou z posledních ran z milosti, jak postupně zlikvidovat českou vodní dopravu. ■



Ilustrační foto: Území Váhu

Přehled programů podpory říční dopravy v Nizozemsku (pramen ERSTU)

K. Horyna

	Výše podpory	Pouze pro malé a střední podnik. subj.
Subvence investic na úsporu energie (např. elektronická regulace motorů, využití tepelné energie motoru pro vytápění	40% invest. nákladů	
Daňové úlevy u investic na ochranu život. prostředí	15-30% investic v prvním roce	
Zvýhodněné odepisování investic spojených se zvýšením bezpečnosti práce		
Možnost snížení daňového základu u osob zakládajících novou živnost a drobných podnikatelů		•
Daňové zvýhodnění u nákladů na školení a další vzdělání	Možnost uplatnit do daňového základu až 140%	
Dotace mezd v případě podnikové výzkumné a vědecké činnosti		
Podpora pilotních projektů pro úsporné a čisté způsoby přepravy	Až 60% nákladů, které mohou být dle směrnic EU dotovány	
Úvěry na technický rozvoj	Do 40% nákladů projektu	
Podpora zavádění nových technologií u malých a středních podnikatelů		•
Podpora příkladových projektů a řešení zlepšeného životního prostředí u malých a středních podnikatelů	50% nákladů na prezentaci na veletrzích 25% při prvním uvedení do provozu	•
Finanční podpora zavádění nových dopravních technologií		
Podpora vzniku a zakládání závodových přístavů	Až 50% nákladů projektu	
Programy podpory poradenských služeb ke snížení zátěže životního prostředí	Až 2/3 projektových nákladů	
Bankovní záruky na úvěry na pořízení lodi pro malé a střední podnikatele	Do 0.9 mil EUR	•
Úvěrová výpomoc na výstavbu nových elektronických služeb	Do 40% nákladů projektu	

Shrneme-li zde popsané možnosti podpory, jedná se v zásadě o 3 tituly:

1. podpora investic v oblasti ochrany životního prostředí (kam plavba bezpochyby náleží);
2. podpora technického rozvoje
3. podpora malého a středního podnikání.

Efektivnost hornovltavské vodní cesty

Ing. Ondřej Jašek, Econsult s.r.o., Ing. Kamil Mandlík, Vodní cesty a.s.

V Plavbě a vodních cestách č. 3/2001 publikovali Ing. Libor Záruha, Prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc. a Ing. Miroslav Němec zásadní článek o možnosti a účelnosti obnovení souvislé vodní cesty na horní Vltavě. Plavební zařízení na vodních dílech Orlík a Slapy, která jsou nutnou podmínkou, čekají na své dokončení již přes 40 let. Text také informoval o vážném zájmu příslušných krajů na této vodní cestě, kterou mj. demonstrovali jejich hejtmani pánové Ing. Petr Bendl (Středočeský kraj) a RNDr. Jan Zahradník (Jihočeský kraj) návštěvou na uvedených vodních dílech. Pro rozbor efektivnosti dostavby zadal Středočeský kraj studii, která byla dokončena počátkem dubna 2002. Zpracovateli byly Vodní cesty a.s., Econsult s.r.o. a katedra hydrotechniky Stavební fakulty ČVUT.



Ilustrační foto: Území Váhu

V období první republiky bylo vyprojektováno a postupně realizováno splavnění historické vodní cesty Vltavy z Prahy do Českých Budějovic pro lodě o nosnosti do 1000 t. Parametry byly později, kdy dominovaly energetické zájmy, redukovány na lodě o nosnosti 300 t, a i tento záměr byl v 50. a 60. letech při výstavbě vodních děl Slapy a Orlík na základě politických rozhodnutí zastaven. Tak zmizela z této části Vltavy úplně nákladní doprava, omezeně zde zůstala a rozvíjela se pouze rekreační a sportovní plavba, ovšem pouze na jednotlivých uzavřených a vzájemně oddělených přehradních nádržích.

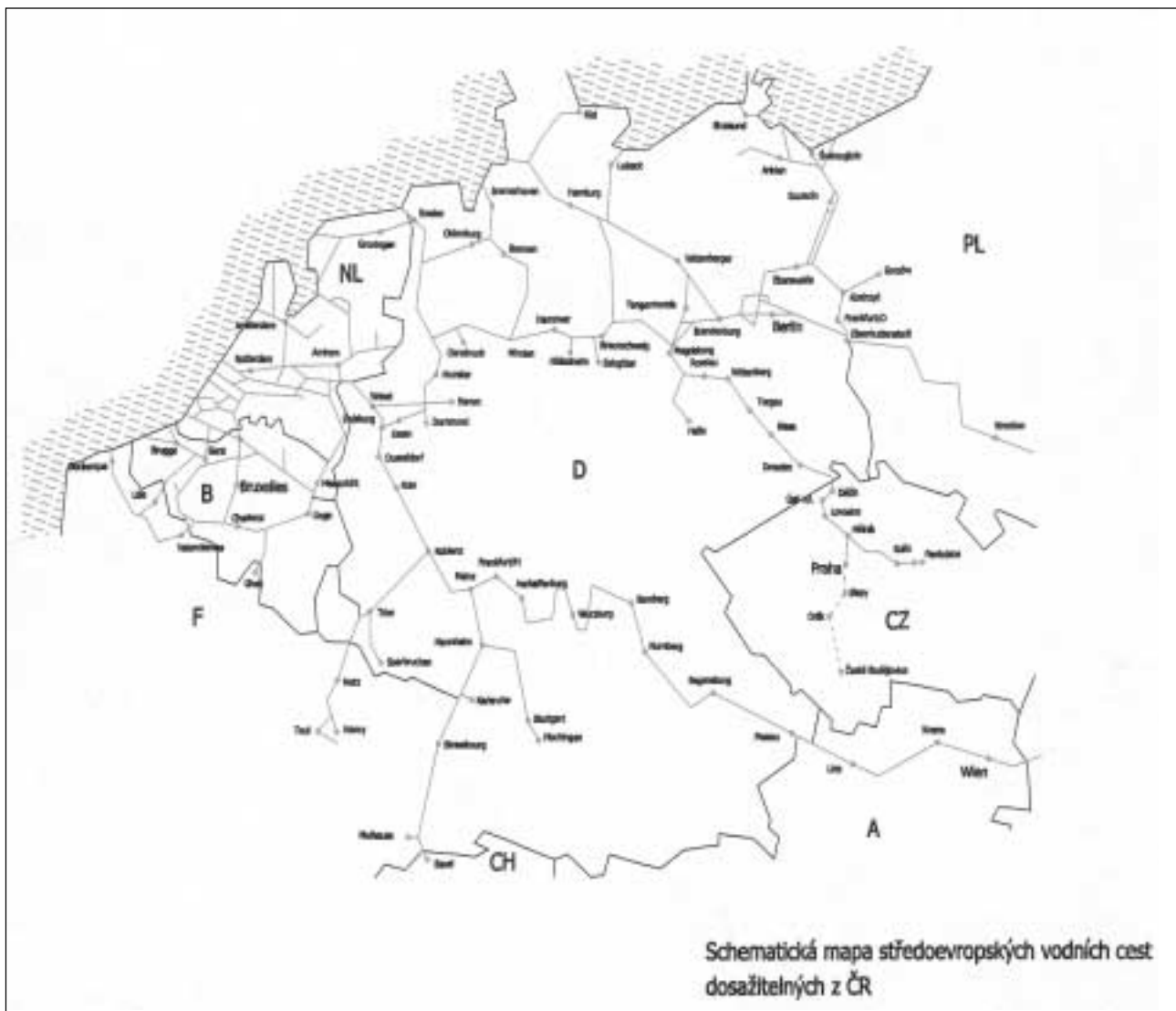
Připravované dokončení plavebních zařízení na vltavských přehradách přinese obnovení průběžné splavnosti horní Vltavy a její napojení na síť evropských vodních cest. Dnes se zde již nedá s ohledem na parametry předpokládat významný rozvoj nákladní plavby, která sem historicky vždy patřila, i když ani ji

nelze úplně opomenout. Daleko reálnější a efektivnější se ovšem v současnosti jeví využití této vodní cesty především pro rekreační a sportovní plavbu.

Rekreační a sportovní plavba byla vlivem legislativních omezení v 70. letech minulého století zlikvidována na téměř všech vodních cestách v ČR, které byly atraktivní pro rekreaci a sport. Rozvíjel se tedy především klasický jachting, na který také většina vodních motoristů přešla. Na přehradách Orlík, Slapy a Lipno tak vzniklo několik jachetních klubů s poměrně bohatým sportovním a společenským životem. Rekreační a sportovní plavby vodních motoristů se tak přesunuly na dolní Vltavu a Labe, kde však nebyly vytvořeny podmínky pro rekreaci, což vedlo k dalšímu poklesu počtu aktivních uživatelů rekreačních plavidel. Tato nepříznivá situace přetrvává i v sou-

časnosti a nutí zájemce o rekreační plavbu přesouvat své aktivity mimo území ČR. Zvýšený zájem o možnosti rekreační plavby v ČR znamená v poslední době také Státní plavební správa Praha, která stále častěji registruje dotazy na podmínky rekreační a sportovní plavby v ČR.

V Evropě se však rekreační a sportovní plavba vyvíjela zcela odlišně. V 60. letech minulého století došlo v regionech jako je například Anglie, Francie, Nizozemsko, Irsko a sever bývalého NDR k ukončení hospodářského využití zastaralých malých vodních cest, což vedlo k růstu nezaměstnanosti, odchodu kvalifikovaných pracovních sil, vylidňování vesnic a dalším negativním jevům. V této době spojily všechny tyto regiony své projekty hospodářského oživení s využitím potenciálu vodních cest – a to pro turistické



účely. Rekreační a sportovní plavba zde má významný hospodářský dopad na přílehlá území, podněcuje nové podnikatelské aktivity, nabízí pracovních příležitostí a má řadu dalších společenských přínosů. Díky tomu má dnes rekreační plavba v Evropě nesrovnatelné podmínky pro rozvoj a na velmi vysoké úrovni je zde technické zázemí a podpůrná infrastruktura. K vysoké úrovni podmínek pro rekreační plavbu patří také kvalita a počet odborné literatury, vodáckých plavebních příruček a plavebních map. V posledních letech mají na rozvoj rekreační plavby v Evropě nezanedbatelný vliv charterové firmy umožňující zájemcům o rekreační plavbu, kteří nevládní svoji loď, zpřístupnění tohoto atraktivního využití volného času. První taková společnost vznikla ve Francii v roce 1969. Dnes

působí v Evropě více než stovka charterových firem. V jejich nabídce jsou sofistikovaná plavidla, která umožňují vysoký standard plavby při minimálních dopadech na životní prostředí. Nejrozšířenějším druhem plavidla je bezesporu plavidlo typu Penichette.

První plavidlo typu Penichette bylo postaveno ve Francii v 70. letech minulého století. V současnosti jich je v provozu přibližně 400 v 20 různých provedeních, které poskytují komfortní zázemí pro posádku 2-12 osob, samozřejmostí je vybavení kuchyní, ložnicí (nebo ložnicemi), sprchou a WC. Důležitou skutečností je, že k řízení těchto plavidel není potřeba žádná licence a stačí pouze krátké zaškolení. Plavidla jsou vybavena motory, které splňují přísné ekologické limity a to díky vlast-

ní ekologické politice zpracované pro tento druh plavidel. Veškeré odpadní vody (fekální a nádní) jsou odčerpávány v síti servisních zařízení vybudovaných na vodních cestách.

Studii, které se zabývají ekonomickým dopadem rekreační a sportovní plavby, existuje velmi málo a jsou obtížně dostupné. Proto byl na základě vývoje rekreační a sportovní plavby v Evropě sestaven přibližný model chování turistů a jejich výdajů při pobytu na vodní cestě. Nejprve bylo nutné vymezit území na něž bude mít rekreační a sportovní plavba ekonomický dopad a potom také rozlišit uživatele vodní cesty podle jejich ekonomického chování v závislosti na délce a způsobu pobytu. Území ekonomického dopadu bylo pro účely studie definováno jako

území, které turisté navštíví při svém pobytu přímo na vodní cestě a při doprovodných aktivitách plavby (pěší túry, cykloturistika apod.) Jako výchozí místo rekreační plavby po vltavské vodní cestě by se po dokončení zmíněných plavebních zařízení mohlo stát přístaviště Praha-Smíchov, které se nachází na ř.km 55,50, koncovým místem průběžné plavby po Vltavě by pak bylo přístaviště Týn nad Vltavou, tzn. ř.km 204,2. Jde tedy o přibližně 150 km dlouhý úsek vodní cesty otevírající přístup k turisticky velmi atraktivnímu území s množstvím kulturních a historických památek a nádhernými přírodními celky. Plocha území vymezeného podle výše uvedených kritérií dosažitelností pěší túrou je přibližně 3 870 km² a plocha území vymezeného dosažitelností cykloturistikou je přibližně 6 850 km². Z hlediska územně správního dělení zasahuje oblast do jižní části Středočeského kraje a severní části Jihočeského kraje. Území ekonomického dopadu zasahuje do okresů Praha-západ, Praha-východ, Benešov, Tábor, České Budějovice, Písek a Příbram.

Uživatelé vodní cesty, kterou se Vltava opět stane, byli ve studii rozděleni do tří skupin. První skupinou jsou tzv. majitelé rekreačních plavidel, u nichž se předpokládá vlastnictví plavidla, s nímž připlují na tento úsek vodní cesty. Skupinu, která bude tvořena přibližně 3000 turisty ročně, je možné rozdělit na podskupiny tuzemských a zahraničních turistů. Podle zahraničních zkušeností lze předpokládat, že obě skupiny budou v poměru přibližně 80:20 ve prospěch zahraničních turistů. Délka pobytu na vodní cestě se v zahraničí pohybuje kolem 8,5 dnů; lze předpokládat, že obdobná bude i v ČR. Druhou skupinou budou tvořit „turisté na pronajatých rekreačních plavidlech“. U této skupiny čítající cca 7000 turistů se předpokládá, že využijí nabídky pronájmu plavidla některé z charterových firem. Stejně jako u první skupiny majitelů rekreačních plavidel lze předpokládat průměrnou dobu pobytu turistů na

vodní cestě přibližně 8,5 dnů a rovněž poměr tuzemských a zahraničních turistů se bude blížit 80:20 ve prospěch zahraničních turistů. Třetí skupinou budou potom „turisté využívající nabídky plavebních společností - výletních lodí“. Tato nejpočetnější skupina s přibližně 85 000 turisty bude využívat rozšířené nabídky služeb plavebních společností. Pro rozšíření služeb se nabízí hned několik možností. Půldenní plavby z různých míst na vodní cestě, celodenní plavby (převážně z Prahy jižním směrem), vícedenní výlety (např. okruh Orlík, Zvíkov, Hluboká). V úvahu přicházejí také pravidelné linky osobní vodní dopravy sloužící k dopravě turistů z Prahy do jižních Čech a naopak. Délka pobytu těchto turistů v oblasti ekonomického dopadu se může pohybovat mezi od 1 do 5 dnů. Rovněž v tomto případě lze počítat s poměrem zahraničních turistů k tuzemským 80:20.

Stav infrastruktury pro rozvoj sportovní a rekreační plavby je v ČR v současnosti naprosto nevyhovující a proto lze očekávat, že znovuoobnovení průběžné plavby na vltavské vodní cestě podnítl rozvoj služeb a to jak v oblasti služeb přímo související s rekreační plavbou, tak i v tzv. doplňkových službách. V oblasti služeb přímo související s rekreační plavbou půjde především o vznik charterových firem – půjčoven plavidel. Tyto firmy nabídnou turistům pronájem plavidla a umožní tak strávení atraktivní dovolené. Jak již bylo zmíněno, charterových půjčoven plavidel je v Evropě několik stovek. V nabídce těchto půjčoven jsou především plavidla typu Penichette. Druhou významnou službou, jejíž vznik podmiňuje rozvoj rekreační plavby je vznik tzv. „marin“. Jedná se v podstatě o servisní místa, které jsou provozovatelům rekreační a sportovní plavby schopny nabídnout služby jako např. provozní a sociální zázemí, ubytovací kapacity, stravování, provozní a sociální zázemí, doplnění zásob apod. Další oblastí rozvoje služeb přímo souvisejících s vodní cestou bude i změna nabídky

služeb společností provozujících výletní lodní dopravu. Průběžná plavba umožní rozšíření nabídky těchto společností o vícedenní plavby a zavedení nových pravidelných linek. V Evropě, zvláště na Dunaji, roste v poslední době počet zájemců o dálkové plavby na výletních linkách. V tomto případě se nabízí možnost vzniku pravidelných linek osobní dopravy mezi Prahou a jižními Čechami. Jednou z dalších možností, jak rozšířit nabídku služeb, je zpřístupnění jednotlivých technických objektů vodních děl a plavebních zařízení na vltavské vodní cestě. V posledních letech se v ČR projevuje zvýšený zájem o prohlídky významných technických staveb a památek, kterými jsou např.: elektrárny, vodní díla apod.

Turisté na vodní cestě tráví volný čas doprovodnými aktivitami (cykloturistika apod.) a s těmi souvisí i rozvoj doplňkových služeb. Můžeme konstatovat, že v těsné blízkosti vodní cesty je vybudována pouze základní infrastruktura, jejíž kvalitu by měla rekreační a sportovní plavba dále rozvíjet. V celém území ekonomického dopadu, je situace poněkud odlišnější. Zde lze předpokládat rozvoj především v oblasti stravování a ubytování.

Rozvoj služeb bude mít bezesporu přínos v podobě vzniku nových pracovních míst. Na základě výše uvedeného předpokladu rozvoje služeb počítala studie s vytvořením cca 110 míst s celoročním plným úvazkem a 214 pracovními místy v průběhu sezóny tj. 7 měsíců.

V současnosti navštěvuje oblast ekonomického dopadu vodní cesty přibližně 750 000 turistů ročně a po dokončení plavebních zařízení na Slapech a Orlíku by se tento počet mohl zvýšit minimálně na téměř 850 000 návštěvníků za rok. Vzhledem ke skutečnosti, že o přímé návratnosti investic nelze v případě dokončení plavebních zařízení na vodních dílech Orlík a Slapy hovořit, bylo cílem kvantifikovat nepřímé zdroje návratnosti a to zejména prostřednictvím daní a úspor z tvorby nových pracovních míst.

Tabulka - Celkový finanční přínos turistické a rekreační plavby

a - vypůjčená plavidla	41 237 844 Kč/rok
b- výletní plavby	25 321 480 Kč/rok
c - vlastní lodě	5 967 000 Kč/rok
celkový tok (a + b + c)	75 526 324 Kč/rok

Nejprve byl zhodnocen ekonomický přínos skupiny turistů s vypůjčenými plavidly. Počet návštěvníků byl odhadnut na základě souhrnných údajů z Francie. Na 150 km vltavské vodní cesty tak vychází odhadovaný počet na 7000 návštěvníků za sezónu trvající 31 týdnů. Průměrná obsazenost ve Francii je 5 osob na jednu loď. Tento údaj byl převzat beze změny. Z průměrné obsazenosti a průměrného využití půjčovaných lodí 18,5 týdne za sezónu plyne potřeba cca 80 lodí pro obsluhu poptávky. Průměrná úroveň ceny za pronájem lodi na týden byla na základě údajů ze zahraničí odhadnuta na 23 tis. Kč. Přínos pro státní rozpočet prostřednictvím 5% DPH činí 1,7 mil. Kč. Na jednu loď je počítána průměrná spotřeba 4 litry na hodinu a průměrný provoz 4 hodiny denně, který je postačující k zajištění pohonu lodí a dobíjení baterií pro zajištění funkce základního vybavení. Přínos prostřednictvím DPH a spotřební daně při ceně 20 Kč je za litr nafty 14,4 Kč, celkem se jedná o 2,4 mil. Kč. Spotřební vydání turistů je odhadováno ve výši 600 Kč na osobu a den (údaj byl převzat ze zahraničí a je typický pro daný segment turistiky). Prostřednictvím kombinované sazby DPH ve výši 13% je vygenerován přínos pro státní rozpočet na úrovni 4,6 mil. Kč.

Nejdůležitější skupinou zdrojů návratnosti je úspora ze zaměstnanosti. Pro zajištění zázemí je třeba vybudovat 6 základů tzv. mariny, plavební zařízení, servisní služby a další doplňkové služby např. půjčovny kol. Celkový přírůstek pracovních míst je odhadnut na 74 celoročních a 136 sezónních. Pro tento výpočet byla záměrně zvolena mzda ve výši 10 tis. Kč tedy pod průměrnou

mzdou. Vynásobeno počtem pracovníků a měsíců zaměstnání tj. $72 \times 12 + 130 \times 7$ a jednotkové úspory vyjde celková úspora ze zaměstnanosti 25 mil. Kč. Další složkou je multiplikační efekt plynoucí z mezd. Při průměrném sklonu ke spotřebě 75% a výši kombinované daně 13% činí příjmy z multiplikačního efektu 7,4 mil. Kč. Celkem tedy za sekci půjčených lodí činí efekt 41,2 mil. Kč ročně.

Další skupinou u níž byl hodnocen ekonomický přínos byli návštěvníci výletních plaveb o délce 1, 3 a 5 dní. Na základě současných cen a výše uvedených spotřebních výdajů na jednoho návštěvníka činí útrata 1400 Kč na den. Odhadovaná struktura 85 000 návštěvníků je následující: 90% jednodenní výlety, 5% třídnenní a 5% pětidenní. Z výše uvedeného plyne průměrná délka výletu 1,3 dne. Prostřednictvím DPH činí efekt pro státní rozpočet 8,1 mil. Kč. Úspory ze zaměstnanosti jsou vyčísleny shodným principem jako u předchozí skupiny. Počet celoročně zaměstnaných je odhadnut na 36 a sezóně na 78. Úspory ze zaměstnanosti činí 13,2 mil. Kč. Multiplikační efekt počítaný také shodným způsobem jako u předcházející skupiny a přináší 4 mil. Kč. Celkový přínos pro státní rozpočet za sekci výletních lodí činí 25,3 mil. Kč ročně.

Naposled byl hodnocen přínos skupiny turistů s vlastními plavidly. Tito turisté se pohybují převážně na lodích typu Penichette a na motorových jachtách. Počet je odhadnut na 3000. Průměrný počet turistů na 1 loď činí 3 osoby. Prostřednictvím kombinované DPH ve výši 13% je efekt ze spotřeby pro státní rozpočet 6 mil. Kč ročně.

Celkové finanční přínosy z turistické a rekreační plavby uvádí tabulka.

Součástí studie byla i podrobná analýza kapacity vodní cesty a především kapacity nových plavebních zařízení. Ukázalo se, že bude postačující nejen pro výše hodnocené produkty tj. soft-turistiky, ale i pro nákladní dopravu. Rozborem zboží proudů byly odvozeny vhodné komodity v celkovém objemu 97 000 tun/rok, zejména sójový šrot, zemědělské produkty, hnojiva, stavební hmoty (kamenivo, dřevo) a menší objem dalšího zboží. Finanční přínosy nákladní plavby však byly hodnoceny s ohledem na omezené parametry použitelných lodí velmi konzervativně ve výši cca 0,4 mil. Kč/rok.

Při zahrnutí všech přínosů se tedy celkově jedná cca o 72,9 mil. Kč/rok, čisté investiční náklady 605,9 mil. Kč + DPH. Pro popis efektivnosti celého projektu bylo využito standardní německé metodiky BVWP 92. Výsledkem je poznatek, že projekt má podle této metodiky návratnost 10,6 roku (standardní diskont 3%), v případě diskontu 5% je to 12,8 roku, pro 7% 16,7 roku; referenční návratnost pro diskont 0% je 8 let. Hlavní výnosy plynou cestou daňové výtěžnosti a sanací pracovních míst. Analýza výnosů a nákladů dává pro standardní rámec 20 let poměr $n = V/N$ ve výši $n = 1,695$ ($D=3\%$), u sazby 5% $n = 1,581$, pro 7% $n = 1,294$, přičemž hranice rentability je $n = 1$. Technicko-ekonomicky podklad, zpracovaný na objednávku Středočeského kraje, tedy prokázal velmi slušnou efektivnost záměru. ■

Obecní úřad Křepenice

Volavčická Dvůr
starostka obce
Křepenice 79
264 01 Sedlčany

IČO: 00242551
ČÚ: 17128-211/0100
Tel. 0304 7664 104

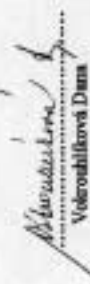
email: obec.krepence@workbox.cz

Sřetoběžský kraj
Antonín Podlámek
zástupce hejmana Sřetoběžského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Křepenice 20.2.2002

Věc: převzetí zrušení na vodních dílech Slavy a Orlík

K Vašemu dopisu č.j. ZHT/14/2002 ze dne 7.1.2002 odhájím, že jsem s projednáním splávnění Vlavy seznámil zástupce obce na zasedání dne 6.2.2002. Proti projednání byly vzneseny vážné námitky, pouze obavy o znečištění vodního toku a břevňů a rušení klidů hlásem motorů.
S pozdravem


Volavčická Dvůr
starostka obce

OBECNÍ ÚŘAD
KŘEPEINICE
264 01 pošta SEDLČANY
okr. Mělník

OBECNÍ ÚŘAD SOLEINICE

Solenice č. 37
Příbramský kraj
262 03 Solenice
IČO: 000600428
ČÚ: 243221
Správní územní část Příbram
Obce: IČO: 0034-011/0100
www.obcsolenice.cz

Sřetoběžský kraj
zástupce hejmana p. Podlámek

Zborovská 11
150 21 Praha 5

č.j. ZHT/14/2002

14.1.2002

Věc: splávnění Vlavy - vodní dílo Orlík

Zastupitelstvo Obce Solenice, které leží v patř přehradě a elektrární Orlík, projednalo na svém zasedání dne 9.1.2002 záležitost splávnění Vlavy do Českých Budějovic a p.l.a.č. se stavitel provedení tohoto investičního projektu.

Zastupitelstvo obce přistupuje sčítavě k této myšlence z důvodu znalosti situace, kdy příjezd VD Slavy a zvláště VD Orlík má již základní předpoklady připravenosti k realizaci.

Splávnění neodporuje ekologiči vodního režimu Vlavy a podporuje i turistický ruch oblasti. Je proto s podivem, že již nyní, aniž je praktičky o záležitosti cokoli známo, objevují se hlasy proti a směřující narušitelnost provozu vodních tělesů se splávněním (viz Periskop č. 2 z 11.11.2002 - souhrn noviny Příbramska).

V této souvislosti nelze nepřipomenout, že Obec Solenice vede jednání i když zatím neúspěšně, o změny hranic katastrů. Přehrada Orlík je v půli katastrálně rozdělena mezi Obec

Obecní úřad Křepenice

Volavčická Dvůr
starostka obce
Křepenice 79
264 01 Sedlčany

IČO: 00242551
ČÚ: 17128-211/0100
Tel. 0304 7664 104

email: obec.krepence@workbox.cz

Sřrdobeský kraj
Antonín Podlámek
zástupce hejmana Sřrdobeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Křepenice 20.2.2002

Věc: **pávební zrušení na vodních dílech Slavy a Orlík**

K Vašemu dopisu č.j. ZHT/14/2002 ze dne 7.1.2002 odhájím, že jsem s projednáním splávnění Vlavy seznámil zastupitelstvo obce na zasedání dne 6.2.2002. Proti projednání byly vzneseny větší námitky, pouze obavy o mečičitost vodního toku a křehost a rušení klíčů hlávkem motord.

S pozdravem

Volavčická Dvůr
starostka obce

OBCENÍ ÚŘAD
KŘEPENICE
264 01 pošta SEDLČANY
okr. Blžovna

OBCENÍ ÚŘAD SOLENICE

Solenice č. 37
Přibram 9
262 03 Solenice
IČO: 0006004328
ČÚ: 243321
Nevrovnostová 48 Přibram
Číslo účtu 6034-0211-0100
www.obecsolenice.cz
www.ceska.cz

Sřrdobeský kraj
zástupce hejmana p. Podlámek

Zborovská 11
150 21 Praha 5

č.j. ZHT/14/2002

14.1.2002

Věc: **spřávnění Vlavy-vedení dílo Orlík**

Zastupitelstvo Obce Solenice, které leží v patě přehrady a celkemazy Orlík, projednalo na svém zasedání dne 9.1.2002 zámeř spřávnění Vlavy do Českých Budějovic a p.l.a.č. se staví za provedení tohoto investičního projektu.

Zastupitelstvo obce přistupuje řešivé k této myšlence z důvodu znalosti situace, kdy přijel VD Slavy a zvláště VD Orlík má již základní předeplňovací přístavenosti k realizaci.

Spřávnění neodporuje ekologiči vodního režimu Vlavy a podporuje i turistický ruch oblasti. Je proto s podivem, že již nyní, než je praktiči o zámeřu cokoli známo, objevují se hlasy proti a směřující neukázněnost provozu vodních těles se spřávněním (viz Periskop č. 2 z 11.11.2002 - soust. noviny Přibramská).

V této souvislosti nelze nepřipomenout, že Obec Solenice vede jednání i když zatím neúspěšně o změny hranic katastrů. Přehrada Orlík je v půli katastrů rozdělena mezi Obec

Obecní úřad Křepenice

Volavčická Dvůr
starostka obce
Křepenice 79
264 01 Sedlčany

IČO: 00242551
ČÚ: 17128-211/0100
Tel. 0304 7664 104

email: obec.krepence@workbox.cz

Sřetoběský kraj
Antonín Podlámek
zástupce hejmana Střetoběského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Křepenice 20.2.2002

Věc: páveční zafixaci na vodních dílech Slavy a Orlík

K Vašemu dopisu č.j. ZHT/14/2002 ze dne 7.1.2002 odhájím, že jsem s projednáním splávnění Vlavy seznámil zastupitelstvo obce na zasedání dne 6.2.2002. Proti projednání se byly vzneseny vážné námitky, pouze obavy o znečištění vodního toku a břevňů a rušení klíčů hlávním motorem.
S pozdravem

Volavčická Dvůr
starostka obce

OBECNÍ ÚŘAD
KŘEPEINICE
264 01 pošta SEDLČANY
okr. Mělník

OBECNÍ ÚŘAD SOLEINICE

Solenice č. 37
Příbramský kraj
262 03 Solenice
IČO: 0006/004328
KČO: 243321
Správní územní část Příbram
Obec ÚČÚ 0034-0214-0110
www.obecsolenice.cz

Sřetoběský kraj
zástupce hejmana p. Podlámek
Zborovská 11
150 21 Praha 5

č.j. ZHT/14/2002

14.1.2002

Věc: splávnění Vlavy - vodní dílo Orlík

Zastupitelstvo Obce Solenice, které leží v patř přehradě a elektrární Orlík, projednalo na svém zasedání dne 9.1.2002 návrh splávnění Vlavy do Českých Budějovic a p.l.a.č. se stavitel provedení tohoto investičního projektu.

Zastupitelstvo obce přistupuje sčítavě k této myšlence z důvodu znalosti situace, kdy příjezd VD Slavy a zvláště VD Orlík má již základní předpoklady připravenosti k realizaci.

Splávnění neodporuje ekologiči vodního režimu Vlavy a podporuje i turistický ruch oblasti. Je proto s podivem, že již nyní, než je praktiči o záměru cokoli známo, objevují se hlasy proti a směřující narušování provozu vodních tělesů se splávněním (viz Periskop č. 2 z 11.11.2002 - souhrn noviny Příbramska).

V této souvislosti nelze nepřipomenout, že Obec Solenice vede jednání i když zatím neúspěšně, o změny hranic katastrů. Přehrada Orlík je v půli katastrů rozdělena mezi Obec

Obecní úřad Křepenice

Volavčická Dvora
starostka obce
Křepenice 79
264 01 Sedlčany

IČO: 00242551
ČÚ: 17128-211/0100
Tel. 0304 7664 104

e-mail: obec.krepence@workbox.cz

Sřrdobeský kraj
Antonín Podlámek
zástupce hejmana Sřrdobeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Křepenice 20.2.2002

Věc: pánvební zafinncování na vodních dílech Slavy a Otřtk.

K Vašem dopisu č.j. ZHT/14/2002 ze dne 7.1.2002 sděluji, že jsem s projektovanou splávnou Vltavy seznámila zastupitelstvo obce na zasedání dne 6.2.2002. Proti projektu se byly vyslovy velké námitky, pouze obavy o meřitřní vodního toku a křevů a rušení klidn křevem motorů.
S pozdravem

Volavčická Dvora
starostka obce

OBECNÍ ÚŘAD
KŘEPEKNCE
264 01 pořta SEDLČANY
okr. Střpan

OBECNÍ ÚŘAD
SOLEKNICE

Soleknice č. 37
Přelom 2
262 03 Soleknice
IČO: 0006004328
KčÚ: 243221
Soleknice
Číslo účtu: 0604-0211-0100
e-mail: obec.soleknice@workbox.cz
WWW.CD03.CZ

Sřrdobeský kraj
zástupce hejmana p. Podlámek

Zborovská 11
150 21 Praha 5

č.j. ZHT/14/2002

14.1.2002

Věc: splávnění Vltavy- vodní dílo Otřtk

Zastupitelstvo Obce Soleknice, které keži v páně přehledy a celkový Otřtk, projednalo na svém zasedání dne 9.1.2002 záměr splávnění Vltavy do Českých Budějovic a p.l.n.ě se stavit za provedení tohoto investičního projektu.

Zastupitelstvo obce přistupuje řešivě k této myšlence z důvodu znalosti situace, kdy přijel VD Slavy a zvláště VD Otřtk má již základní předpoklady přřipravenosti k realizaci.

Splávnění neodporuje ekologiči vodního režimu Vltavy a podporuje i turistický ruch oblasti. Je proto s podivem, že již nyní, než je praktiči o záměru cokoli zřnit, objevují se hlasy proti a směřující neukázněnost provozu vodních křevů se splávněním (viz Periskop č. 2 z 11.11.2002 - soust: noviny Přibramska).

V této souvislosti nelze nepřipomenout, že Obec Soleknice vede jednání i když zatím neúspěšně o záměry kanoistů. Přehradu Otřtk je v půli kanonšně rozdělena mezi Obec

Obecní úřad Křepenice

Volavčická Dvůr
starostka obce
Křepenice 79
264 01 Sedlčany

IČO: 00242551
ČÚ: 17128-211/0100
Tel. 0304 7664 104

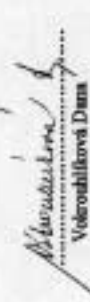
email: obec.krepence@workbox.cz

Sřetoběžský kraj
Antonín Podlimesek
zástupce hejmana Sřetoběžského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Křepenice 20.2.2002

Věc: převzetí zrušení na vodních dílech Slavy a Orlík

K Vašemu dopisu č.j. ZHT/14/2002 ze dne 7.1.2002 odhůuji, že jsem s projednáním splávnění Vlavy seznámil zástupce obce na zasedání dne 6.2.2002. Proti projednání byly vzneseny větší námůky, pouze obavy o meřiční vodního tolu a břehů a rušení klauš hřtem motorů.
S pozdravem


Volavčická Dvůr
starostka obce

OBECNÍ ÚŘAD
KŘEPEINICE
264 01 pošta SEDLČANY
okr. Mělník

OBECNÍ ÚŘAD SOLEINICE

Solenice č. 37
Přehradní kůza
262 03 Solenice
0304/004128
IČO: 243321
Solenice 1000 48 Přehradní
Číslo účtu 0634-011/0100
www.obecsolenice.cz
www.ceska.cz

Sřetoběžský kraj
zástupce hejmana p. Podlimesek
Zborovská 11
150 21 Praha 5

č.j. ZHT/14/2002

14.1.2002

Věc: spřávnění Vlavy- vodní dílo Orlík

Zastupitelstvo Obce Solenice, které leží v patř přehradě a elektrární Orlík, projednalo na svém zasedání dne 9.1.2002 záležitosti spřávnění Vlavy do Českých Budějovic a p.l.a.č. se stavit za provedení tohoto investičního projektu.

Zastupitelstvo obce přistupuje přezněvě k této myšlence z důvodu znalosti situace, kdy příjezd VD Slavy a zvláště VD Orlík má již základní předpoklady připravenosti k realizaci.

Spřávnění neodporuje ekologiči vodního režimu Vlavy a podporuje i turistický ruch oblasti. Je proto s podivem, že již nyní, než je praktiči o záležitosti cokoli známo, objevují se hlasy proti a směřující narušení provazu vodních tělesů se spřávněním (viz Periskop č. 2 z 11.11.2002 - souhrn noviny Přibramská).

V této souvislosti nelze nepřipomenout, že Obec Solenice vede jednání i když zatím neúspěšně, o změny hranic katastrů. Přehradní Orlík je v půli katastrů rozdělena mezi Obec

Obecní úřad Křepenice

Volavčická Dvůr
starostka obce
Křepenice 79
264 01 Sedlčany

IČO: 00242551
ČÚ: 17128-211/0100
Tel. 0304 7664 104

email: obec.krepence@workbox.cz

Sřrdobeský kraj
Antonín Podlámek
zástupce hejmana Sřrdobeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Křepenice 20.2.2002

Věc: převzetí zřizování na vodních dílech Slavy a Orlík

K Vašemu dopisu č.j. ZHT/14/2002 ze dne 7.1.2002 sděluji, že jsem s projednáním splávnění Vlavy seznámil zastupitelstvo obce na zasedání dne 6.2.2002. Proti projektu nebyly vzneseny žádné námítky, pouze obavy o mečičitost vodního toku a křehost a rušení klidů hlášen motorem.
S pozdravem

Volavčická Dvůr
starostka obce

OBECNÍ ÚŘAD
KŘEPENICE
264 01 pošta SEDLČANY
okr. Mělník

OBECNÍ ÚŘAD SOLENICE

Solenice č. 37
Příčná 3
262 03 Solenice
IČO: 0006004328
ČÚ: 243321
Správní územní část Přibram
Číslo účtu: 6034-0211-0100
www.obecsolenice.cz
www.ceska.cz

Sřrdobeský kraj
zástupce hejmana p. Podlámek
Zborovská 11
150 21 Praha 5

č.j. ZHT/14/2002

14.1.2002

Věc: splávnění Vlavy - vodní dílo Orlík

Zastupitelstvo Obce Solenice, které leží v patě přehrady a celkemazy Orlík, projednalo na svém zasedání dne 9.1.2002 záležitost splávnění Vlavy do Českých Budějovic a p.l.a.š. se staví za provedení tohoto investičního projektu.

Zastupitelstvo obce přistupuje sčizivě k této myšlence z důvodu znalosti situace, kdy přijel VD Slavy a zvláště VD Orlík má již základní předpoklady připravenosti k realizaci.

Splávnění neodporuje ekologičt vodního režimu Vlavy a podporuje i turistický ruch oblasti. Je proto s podivem, že již nyní, aniž je prakticky o žádném cokoli známo, objevují se hlasy proti a směřující neukázněnost provozu vodních těles se splávněním (viz Periskop č. 2 z 11.11.2002 - soust. noviny Přibramská).

V této souvislosti nelze nepřipomenout, že Obec Solenice vede jednání i když zatím neúspěšně o změny hranic katastrů. Přehrada Orlík je v půli katastrálně rozdělena mezi Obec

Za snahou o splavnění Vltavy nemůže být stavitelská lobby

Antonín Podzimek, zástupce hejtmana Středočeského kraje

Dovolte mi, abych reagoval na článek pana Emanuela Svobody z Nového Knína, který byl zveřejněn v Příbramském deníku dne 30. 1. 2002.

Jsem samozřejmě rád, že veřejnost zaujala myšlenka dokončit splavnění Vltavy a zcela chápu, že ani tato myšlenka nemusí každého nadchnout. Pan Svoboda se mýlí především v tom, že předpokládá finanční zisky stavebních firem. Stavební část záměru je z větší části hotova. Myšlenka splavnění Vltavy byla totiž obsažena již v původním stavebním záměru z padesátých let. K její realizaci nedošlo jen proto, že soudruzi tehdy „ušetřili“ 7 % celkových nákladů - a ještě prý vyhráli soutěž ve sběru, kdy již dodané díly vrátili hutím, snad na tanky... Dokončení plavebních zařízení by proto dnes bylo hlavně technologickou záležitostí. Za snahou o obnovení splavnosti Vltavy by tedy mohla být jen nějaká technologická lobby, pokud by něco takového existovalo.

Loďní zdvihadla na Orlíku a Slapech rozhodně nemají za cíl umožnit nerušený přejezd hausbótů, motorových člunů a vodních skútrů přes přehradu. Věc vůbec nijak nesouvisí ani se současnými diskusemi o vhodnosti provozu těchto plavidel na našich přehradních nádržích. Ta hlavně potřebují přesnou regulaci pro svůj provoz, například striktní vymezení míst pro svůj pohyb, aby neobtěžovala tam, kde nemají. Plavební zařízení poslouží především výletním parníkům a kvalitním dálkovým rekreačním lodím, jaké vidíme na podobných vodních cestách v zahraničí. Lidé je využívají ke své rekreaci i k poznání stále více a nepochybně tomu tak bude i u nás. Někteří si je kupují, jiní si je pořídí v půjčovnách. Stačí se zeptat ve Státní plavební správě, jak den ze dne roste zájem o podobné kvalitní služby.

Nepochybuji o tom, že pan Svoboda se vyzná v rybářství. Dost ale pochybuji o tom, že by k větší návštěvnosti regionu přispělo vyšší zarybnění jezer a už vůbec nepochybuji o tom, že by budování násadových rybníků bylo v takovém případě ryze ztrátovou záležitostí. Důchodci ze západní Evropy nepřijedou na jaře či na podzim, aby si sedli s udicí na břeh, a pokud ano, pak budou dva až tři. Zahraniční rekreanty jistě spíše přiláká možnost dívat se na krásné vltavské břehy z pohodlného sedadla výletní lodi. Nepochybně si to ale vyžádá rozšíření a zkvalitnění turistických služeb.

Pokud jde o podezření na adresu politických stran, pak mohu pana Svobodu ujistit, že myšlenku splavnění Vltavy podporují členové zastupitelstva kraje napříč politickým spektrem. Totéž platí i pro odpůrce tohoto záměru. Budou-li plavební zařízení dokončena, pak bude muset „tajemná lobby“ rozdělit finanční dary mezi všechny čtyři politické strany zastoupené v zastupitelstvu.

Záměr splavnit Vltavu byl „oprášen“ po řadě let zapomnění. Jsem přesvědčen, že je to myšlenka správná a Povltaví prospěšná. Přejí si, aby toto mé přesvědčení sdíleli i lidé, kteří na březích Vltavy žijí.

Jsme nyní na samém začátku realizace. Než k ní dojde, bude vysloveno mnoho vět. Budou hovořit členové obecních zastupitelstev, ochránci přírody, inženýři a technici. Jejich řeč budiž věcná a dělná.

(Pozn. redakce: Článek byl zaslán Příbramskému deníku jako reakce na stať, která vyslovovala řadu temných obvinění. Smutné a příznačné je, že odpověď nebyla otištěna ...)



Ilustrační foto: Váh

Přeloučská lochneska

Dušan Kulka, člen zastupitelstva města Přelouče

Přeloučská radnice byla začátkem devadesátých letech nedávno uplynulého století jedním z iniciátorů obnovených snah o dokončení splavňovacím prací na Labi mezi Chvaleticemi a Pardubicemi. Právě řešení „průchodu“ vodní cesty územím města patřilo k nejtěžším oříškům a mnoho mužů a žen věnovalo nalezení dobrého kompromisu mezi všemi zřetelitelnými zájmy hodně času, energie a intelektu. Takovým kompromisem se stala varianta pravobřežního průplavu, kam vodní cestu ze stávajícího řečiště „vytlačily“ argumenty ochránců přírody o potřebě zachování peřejnatého úseku na Labi.

I díky serióznímu a pečlivému přístupu k aspektům ochrany přírody se dlouho zdálo, že se investice vyhne střetům s ekologickými aktivisty. Bohužel pouze zdálo. Na podzim roku 2000 se do hry vložili aktivisté z organizace Svoboda zvířat z Hradce Králové, kteří projekt atakovali (bohužel úspěšným) odvoláním proti územnímu rozhodnutí a také (neúspěšnou) veřejnou kampaní za vypsání místního referenda o jeho dalším osudu. Podrobnější popis aktivit aktivistů by byl plýtváním časem čtenářů, o to větší pozornost si však zaslouží aktivita Ministerstva životního prostředí.

Dne 18. února 2002 vydalo Ministerstvo životního prostředí rozhodnutí, kterým se nepovoluje výjimka umožňující pokračování prací na splavnění Labe v úseku z Chvaletic do Pardubic. Rozhodnutí bylo vydáno na základě sady argumentů, které jsou obsaženy v sedmistránkovém odůvodnění. Smyslem této stati není zpochybňovat právo MŽP v dané věci rozhodnout, ani zlehčovat důležitost ochrany přírody a krajiny. Pro každou osobu – fyzickou i právnickou – je však kriticky důležité, aby kterýkoliv správní orgán rozhodoval o jejích právech a povinnostech na základě pravdivých a doložených argumentů.

Z prostudování odůvodnění rozhodnutí s alespoň minimální znalostí správního rozhodování plyne nepřijemný pocit, že se jedná o nepřiliš zdařilý kompilát, jehož jediným účelem je podpořit předem dané záměrné stanovisko. Argumenty lze rozdělit do čtyř skupin: (1) relevantní a podložené, (2) irelevantní, nespadaající do působnosti MŽP (3) polemické a (4) nepravdivé, přičemž některé z nich jsou opakovaně používány přes protesty investora.

Za zvláštní pozornost stojí způsob, kterým se odůvodnění vypořádává se skutečností, že MŽP již v minulosti investici vydalo kladné stanovisko v procesu EIA – ignoruje ji, aniž by toto rozhodnutí právně relevantním způsobem napadlo, zpochybnilo nebo zrušilo - (str. 4, 1. odstavec) a také to, že správní orgán odmítl svolat místní šetření (str. 7, bod 6).

Příklady nepravdivých tvrzení:

„Investor v průběhu správního řízení neprokázal, že tato varianta pravobřežního plavebního kanálu na Labi je jediným možným a nejvýhodnějším řešením, neboť tato varianta znamená největší zabor orné půdy, je ekonomicky nejnáročnější.“ (str. 7 dole)

Před zahrnutím nového plavebního stupně Přelouč II do územních plánů města Přelouče a obce Břehy bylo v roce 1994 navrženo několik variant řešení ve třech skupinách:

- 2 říční varianty zkoumaly výstavbu nového jezu pod dnešním jezem v korytě Labe, přičemž plavební komora měla být buď v řece (var. C1), nebo na pravém břehu v místě Slavíkových ostrovů (var. C2); dnešní přeloučský jez by musel být částečně zrušen a byl by mimo funkci;

- **☒** levobřežní varianty navrhovaly odbočení nové vodní cesty na levém břehu nad dnešním přeloučským jezem, dále plavebním kanálem na levém (přeloučském) břehu Labe; varianta B3 se vrací do koryta Labe

a pod odpadem ze Slavíkových ostrovů je navržen jez s plavební komorou; varianty B1 a B3 musely překřížit Labe a pokračovat dále po pravém břehu k plavební komoře ve Slavíkových ostrovech; ve všech případech musel být v Labi postaven nový jez, jen různě umístěn, starý jez by byl mimo funkci;

- varianta A přinesla návrh obchvatného kanálu na pravém břehu Labe.

Varianty byly podrobeny hodnocení z mnoha odborných hledisek - plavebních, technických, ekologických, vodohospodářských, památkářských a řady dalších, včetně souladu se záměry rozvoje Přelouče a Břehů. Po řadě diskusí a veřejných jednáních zvítězila pravobřežní varianta A, která:

- zachovává v plném rozsahu a plné funkci dnešní přeloučský jez v ř. km 114,535 (jednotná říční kilometráž 224,570), který je technickou památkou,

- zachovává proudný úsek Labe, tzv. Labské hrčáky, což požadovali ochránci životního prostředí,

- je plně funkční plavebně i vodohospodářsky,

- umožňuje vyřešit komplikované dopravní vztahy v prostoru mezi Přeloučí a Břehy,

vytváří velmi kapacitní koryto pro převedení značného podílu průtoku velkých vod plavební komorou.

„... neexistuje seriózní socio-ekonomická úvaha, zda tato vodní cesta bude dopravci v budoucnosti dostatečně využívána, ...“ (str. 7 dole)

V investičním záměru „Splavnění Labe do Pardubic a přístav Pardubice“ z roku 1995 je doložena minimální reálná přeprava 860 tisíc tun ročně, a to pouze v zahraniční relaci. Střední úsporu za přepravu 1 t zboží v zahraniční relaci lze počítat asi 10 USD/t. Při vyrovnaných výnosech a nákladech vychází hodno-

ta vnitřního výnosového procenta (IRR) 9,1 %. Při hodnotě úrokové sazby $p = 5\%$ je pak poměr výnosů ku nákladům roven 2,46. Podle výsledků ekonomického rozboru byla zařazena tato investice mezi projekty mimořádné naléhavosti. Splavnění je součástí Státní dopravní politiky, Regionálního operačního programu pro NUTS II – Severovýchod, Programu rozvoje Pardubického kraje, Strategického plánu ekonomického rozvoje města Pardubice a koneckonců patří také k rozvojovým záměrům města Přelouče. Na formulaci všech výše jmenovaných koncepcí se podílela řada odborníků a rozvojové strategie jsou opřeny o analytickou část.

„Plánované splavnění Labe jako součásti vodní cesty Odra-Dunaj-Labe je v příkrém rozporu se zájmy ochrany přírody chráněnými zákonem.“ (str. 7 dole)

Dokončení splavnosti Labe do Pardubic je samostatný program jmenovitě zakotvený v usnesení vlády č. 635 z prosince 1996 „Program podpory rozvoje vodní dopravy ČR do roku 2005 a v „Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – AGN“, která byla vyhlášena pod č. 163/1999 Sb. a nabyla platnosti v České republice. Investice není součástí uvažovaného spojení Dunaj-Odra-Labe.

„AOPK dále upozorňuje, že výstavbou plavebního kanálu Přelouč by došlo k úplné likvidaci stanoviště žábřonožek v bývalém koupališti, neboť leží přímo v trase kanálu.“ (str. 5, 3. odstavec dole)

Výskyt kriticky ohroženého druhu – žábřonožky – nebyl v lokalitě nikdy prokázán. Přesto se stal jedním z nejvýznamnějších argumentů odpůrců investice jak z řad ekologických aktivistů, tak ze strany některých správních orgánů. Zejména v této souvislosti je nanejvýš žádoucí takový argument seriózně prokázat. To se však nestalo a s hypotézou o výskytu žábřonožky v areálu bývalého koupaliště je odpůrci investice zacházeno jako s prokázaným faktem.

„Žábřonožka“

Genezi této nepravdy lze částečně rekonstruovat z dostupných dokumentů:

Biologické hodnocení nového plavebního stupně z července 2001 obsahuje na straně 98 větu: „Na lokalitě Slavíkovy ostrovy, v bývalém koupališti, je uváděn výskyt blíže neurčeného druhu, který byl zde pozorován dr. Mikátovou v roce 1999.“.

Zmíněným biologickým průzkumem prováděným p. Mikátem a p. Mocem v roce 2001 „nebyl výskyt žábřonožek na sledovaném území zjištěn“, jak konstatuje závěrečná zpráva rovněž na straně 98. Zpráva však současně uvádí, že tím není výskyt žábřonožek v příštích letech vyloučen a dále věnuje rozsáhlou pozornost problematice jejich ochrany.

Autoři (p. Mikát a p. Mocek) publikují rozsáhlý článek v Přeloučském roštu, kde popisují své průzkumy, zdůrazňují důležitost záchrany kriticky ohrožené žábřonožky a v jeho závěru vyzývají přeloučské občany k referendu o budoucnosti Slavíkových ostrovů a k zastavení „Přemělna“.

Žábřonožka se stává velmi frekventovaným protiargumentem Svobody zvířat a dalších aktivistů organizujících neúspěšnou petiční akci.

Virtuální existence žábřonožky v lokalitě Slavíkových ostrovů doznává svého naplnění v rozhodnutí MŽP, jehož odůvodnění se mimo jiné opírá o výrok, že realizaci zamýšlené stavby dojde ke zničení stanoviště žábřonožek. Nutno dodat, že bývalé koupaliště leží ZCELA MIMO trasu průplavu.

Výše uvedené je pouhým výběrem těch nejkřiklavějších nepravd z odůvodnění rozhodnutí MŽP. Text dále obsahuje celou řadu sporných a polemických částí, není však v možnostech autora zabývat se jimi podrobně. Pokud by zmíněné, prokazatelně nepravdivé, výroky sloužily pouze jako argumenty odpůrců investice pro „masírování“ veřejného mínění, bylo by je možné považovat pouze za nevkusné. Jejich použití pro odůvodnění správního rozhodnutí vydaného ústředním orgánem

státní správy však vyvolává vážné pochybnosti o profesionalitě, objektivitě a nestrannosti správního orgánu.

Město Přelouč není investorem prací na splavnění Labe, rozhodnutí MŽP se však dotýká kompetencí i zájmů města v několika směrech: (1) týká se investice plánované v jeho územním obvodu, (2) týká se některých nemovitostí v jeho vlastnictví, (3) uvádí v nejistotu platný územní plán města. Toto je základní výčet důvodů, proč se zastupitelstvo města argumenty, které MŽP k danému rozhodnutí vedly, zabývalo a hlasy 16 z 18 přítomných členů vyjádřilo vážné znepokojení nad tím, že odůvodnění inkriminovaného rozhodnutí obsahuje nepravdy.

Co říci závěrem? Ekologičtí aktivisté se v lednu po hospodách chvástali, že to už je jasné, že to ministerstvo zadržuje. Tehdy jsem nechtěl věřit tomu, že by snad mohli mít lepší informace, než příslušný správní orgán, ani tomu, že by profesionální, precizní a nestranní úředníci mohli na některý z výše popsaných levných triků skočit. Dnes aktivisté jášají a nechali se slyšet, že pro případ, že by investor se svým odvoláním náhodou uspěl, mají v rukávu další trumfy. V logice uplynulých dějů by tím trumfem mohla být lochneska a musím se přiznat, že po předchozí zkušenosti bych její možný výskyt v lokalitě Slavíkových ostrovů vůbec nepodceňoval. ■

VOLTNER

**znalecká činnost v oboru
ekonomika a vodní doprava,
stavba, oprava lodí
a zprostředkovatelská činnost,
školení vůdců malých plavidel**

kpt. Petr Voltner
Wolkerova 240
779 00 Olomouc
tel.: 068/54 13 840
0602/866 004, 0608/320 530

Život není takový – je úplně jiný (15)

ing. Josef Podzimek

Umíráš, abys žil.

základní pravda staroegyptské víry

Moje máma si vždycky přála navštívit Egypt. Vidět na vlastní oči nejstarší civilizaci lidstva a dávnou kulturu této země. I já jsem začal toužit navštívit zemi velkých stavebních divů starověkého světa, ale hlavně prožít plavbu po legendárním Nilu. Mámě se její sen nespínil, mně ano.

Egypt – dar Nilu

Při pohledu ze vzduchu poskytuje Egypt skutečně nádherný obraz. Přes polovinu toku Nilu, který je dlouhý 6484 kilometrů a ústí do Středoziemního moře tvoří „Velká řeka“. Tak nazývali staří Egyptané Nil, který protíná největší poušť na zemi. Sahara na západě hraničící s Libyjskou pouští a s plošinou núbijských pískovců postupně přechází do nilského údolí. Na východě se pak rozkládá Arabská poušť, která navazuje na granitové pohoří a poslěze břehy Rudého moře. Do této místy až čtyři sta metrů vysoké náhorní plošiny vyhloubil Nil v předlouhém období geologických dějin země široké údolí, které se stalo uprostřed pouště skutečnou rajskou zahradou.

Úzké říční pobřeží úrodné půdy se táhne mezi Káhirou a Asuánem v délce devět set kilometrů a v šířce nepřevyšující dvacet kilometrů. Pouze v ústí delty, kterou kdysi tvořilo mnoho toků – dnes se jedná pouze o dva hlavní – dosahuje rozloha úrodné země pozoruhodné plochy asi 25 000 kilometrů čtverečních. Nil pramení v deštném území v samém srdci Afriky. Jeho prameniště leží v Burundi v povodí Kagery, potom protéká Viktoriiným a Albertovým jezerem. Jako „horská řeka“ (arabsky Bahr al Džabal) zavlažuje potom mokřadla v Suddu. Na severu jihosúdánských bažin se Nil mění v „gazelí řeku“ (arabsky Bahr al Gha-



Egyptská arabská republika

zál) a „žirafí řeku“ (arabsky Bahr az Zaráfa). Tok se zvětšuje a sílí a směřuje potom k Chartúmu jako Bílý Nil. U Chartúmu se Bílý Nil spojuje s Modrým Nilem a později s Atbárou. Již mohutný tok překonává v délce tři tisíc kilometrů Saharu.

Životní tepna Egypta pulsuje každoročně v čase letních záplav, vyvolaných monsunovými dešti. V té době se stává Modrý Nil během krátkého času dravým tokem, nesoucím ve vlnách obrovské množství stržené hlíny.

Až do roku 1968 kdy byla uvedena do provozu nová Asuánská přehrada, Nil v červenci rychle vystupoval z břehů a zaplavoval celý úrodný pás, na jehož okraji byly vidět výše položené vesnice jako ostrovní pevnosti. Když záplavy dosáhly v září svého vrcholu a voda opadla, objevovala se pozvolna znovu pole a lidé mohli započít se setbou. Všude tam, kde se po tisíciletí během záplav usazovalo úrodné bahno Nilu, leží „černá země“, jak nazývali egyptští faraónové deset až dva-

náct metrů silnou vysokou vrstvu tmavé půdy, za níž okamžitě začínala zcela neúrodná poušť bez deštových srážek. Osud krajiny závisel po celá tisíciletí na nilských záplavách.

Množství vody bylo přitom vždy rozhodujícím faktorem výnosů příští sklizně. Až do 20. století převládalo v Egyptě osvědčené zavlažování z vodních nádrží, pečlivě udržovaných od časů faraónů. Lidé rozdělili úrodné pásy podél břehů do systému zdrží a kanálů, které byly spojené s plužinami. Tyto pole (plužiny) byly po dobu čtyřiceti pěti dnů zaplavovány. Rolníci potom seli do vlhké půdy a mohli sklízet bez dalšího zavlažování. Zavlažování výše položených polí či dokonce celoroční zavlažování zemědělské půdy bylo možné jenom pomocí studní a vahadel, které můžeme spatřit v provozu i dnes, především v Horním Egyptě. Nejstarším vahadlem byl šaduf, pákové čerpadlo s nádobou na jednom a s hliněným závažím na druhém konci. Pravděpodobně z Persie se do Egypta dostala sákija, horizontální a vertikální ozubené

kolo, vzájemně vklíněné a poháněné zvířecím potahem. Feláhové používají i tanbúr, který je v Evropě známý pod názvem Archimédův šroub.

K zásadní změně v zavlažování, které je pro růst rostlin nezbytné,



Transport archimédova vodního kola

došlo až po roce 1820, kdy Muhammad Ali zavedl pěstování bavlny. Protože plošné zavlažování bylo vhodné jenom pro jednu sklizeň v roce, začala se budovat soustava nových vodních zdrží a širších kanálů. Výškové rozdíly bylo nutné překonat přečerpáváním. Vody se přesto nedostávalo. V roce 1902 byla proto v Asuánu postavena první moderní přehrada, která zajišťovala dostatek vody pro několik sklizní v jednom roce. Vývoj zavlažování zakončila v naší době stavba druhé Asuánské přehrady, která zbavila Egypt tisícileté závislosti na nilských záplavách a umožnila mu rozšířit vlastní zemědělskou produkci.



Bez plovoucích přečerpacích stanic pro rozsáhlý zavlažovací systém si nelze představit život podél Nilu.

Egypt ve statistice

Rozloha:

1 002 000 km². Rozprostírá se v délce 1 025 km a šířce 1 240 km, 90% tvoří pouště (Arabská, Libyjská, Nubijská).

Počet obyvatel:

52 mil. v roce 2002 (v roce 1993 – 57 mil.)

Hustota obyvatel:

57 obyvatel/ km², na osídleném území pak 1600 obyvatel/km²

Státní zřízení:

prezidentská republika se systémem více politických stran

Správní jednotky:

25 provincií a 8 hospodářských zón

Náboženství:

93% muslimů, 7% křesťanů, 500 egyptských židů

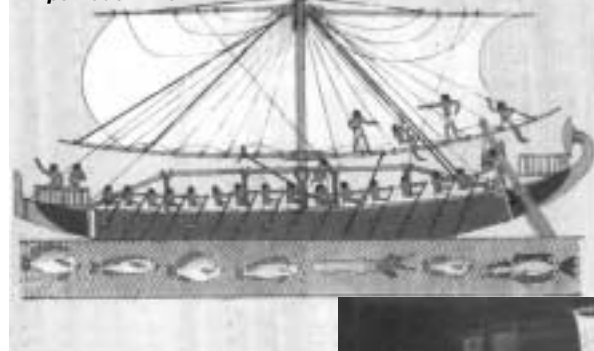
Obyvatelstvo:

98% egyptští Arabové, na poušti žije 1% obyvatel

Hlavní město: Káhira s 13 mil. obyvatel

Když jsem se rozhodl psát o plavbě po Nilu tušil jsem, že se pouštím na tenký led. Byl jsem si vědom, že jde o článek do časopisu Vodní cesty a plavba a neměl bych se proto rozptylovat mimořádně rozsáhlou historií a kulturou Egypta. Ale copak to jde. Vždyť Nil je historií, kulturou i celým životem této země. Dále jsem si byl vědom, že o této fantastické zemi bylo napsáno tolik člán-

Egyptská plachetnice s veslaři se již v 18. dynastii plavili po Rudém moři



ků, pojednání a knih, že je troufalost ještě něco napsat. Přesto mi, milí čtenáři, promiňte několik nejzákladnějších údajů, které budou následovat a nebudou se bezprostředně týkat Nilu i když opět opakují, že vše co v této zemi vzniklo je neodmyslitelně

spjato s touto velkou řekou. Vždyť lodě jsou obsaženy v téměř každé symbolice vlády starého Egypta i nástěnné malbě. Vždyť právě Egypťané začali jako první využívat u lodí síly větru. Dále si musíme uvědomit, že ze sedmi divů starověkého světa se dva nacházejí právě v Egyptě. A v neposlední řadě nám pár základních historických informací pomůže alespoň trochu pochopit tragické události v této oblasti.

Historie vodní dopravy

Pro přepravu většího množství zboží se už ve 2. tisíciletí př. n. l. vodní doprava ukázala jako levnější a jednodušší než doprava pozemní. Dávno před tím než začaly do Egypta přivážet vonné látky a pryskyřici z jižního pobřeží Arabského poloostrova karavany, vozily je lodě přes Rudé moře a kupci se v obchodních lodích plavili všemi směry po Egejské oblasti.



Model dřevěné lodě krále Tutanchmána (1333-1324 př. n. l.)

Za 3. dynastie připevnili Egypťané k námořní lodi plachtu; hlavní stěžeň a čtvercová plachta představovaly počátek námořní plavby opírající se o jinou než lidskou energii.



Model lodě se lněnými plachtami (11. dynastie – 2060 př. n. l.)

V průběhu následujících dvou tisíciletích se pozvolna zlepšovalo lanoví. Má se za to, že takto postupně vznikalo podélné ráhnoví, jež bylo nezbytně nutné, pokud měly lodě plout při bočním větru, avšak většinou byly lodě ve starověku opatřeny příčným ráhnovím. Pro průběh námořních tras byl tudíž určující směr převládajících větrů. Jediným dalším zdrojem energie byl člověk: vynález vesla je velice starý – poskytl hnací sílu jak při překonávání velkých moří, tak při plavbě na kratší vzdálenosti. Zdá se však, že se vesla častěji užívala na válečných lodích, zatímco plachta byla běžná u lodí, jež lze nazvat už ve velmi dávných dobách obchodními.

Egypt před pyramidami

Stopa prvních lidských sídlišť na hornatých okrajích Nilského údolí sahají hluboko do starší doby kamenné. Teprve v 6. tisíciletí před Kristem však došlo k závažné historické změně. Nositelé loveckých a sběračských kultur se usadili - zcela změnili způsob života a začali žít na jednom místě.

Okolo roku 3500 před Kristem se v celém Nilském údolí, od Deltý až do Núbie, rozšířila jednotná kultura, kterou pravděpodobně tvořily vzájemně kooperující „městské státy“.

Období pyramid – Stará říše

Je dobré si uvědomit, že dějiny země na Nilu nepoznaly po prvních 1500 let své existence žádné války, protože Egypt ležel v bezpečné krajině a v jeho sousedství nebyly žádné jiné státní útvary. Tak vznikly mimořádně příznivé podmínky pro konsolidaci země v období dvou dynastií (asi 3500 - 2715 před Kristem) a Egypt byl tak připraven pro první velkou epochu kulturního rozkvětu - pro Starou říši (2715 - 2192). Bylo to období stavitelů pyramid, božích králů, kteří si s vědomím existence posmrtného života stavěli gigantická pohřebiště, aby si tak na věčné časy zajistili nesmrtelnost.

Vlastní doba stavitelů pyramid začíná ve 4. dynastii (kolem 2697 - 2521 př. n.l.). Nejznámější pyramidy patřily králům Džoserovi Chufevovi (Cheopsovi), Rachefovi (Chefrénovi) a Mykerínovi. Stály v Sakaře a u Gízy





v blízkosti dnešní Káhiry.

Hérodotos tvrdí, že Cheops i Chefrén byli velmi krutí despotičtí vladaři, kteří nutili lid k tvrdé práci při stavbě pyramid. Cheops byl prý tak zvrhlý, že při finanční tísni dokonce poslal vlastní dceru do nevěstince a přikázal jí denně vydělat předem určené množství peněz.

To je verze, kterou jsem vyčetl z knih. Avšak v intencích názvu tohoto povídání „život není takový – je úplně jiný“ jsem vyslechl z úst našeho arabského průvodce i verzi zcela opačnou. Převážná část Egypťanů prý opravdu milovali a uctívali své faraóny jako své bohy, takže v době záplav, kdy nemohli pracovat na svých polích dobrovolně šli na 2 – 3 měsíce v roce pracovat na stavby pyramid.

V období kolem roku 2200 př. n. l. postihl zemi velký hladomor trvající více jak 20 let. To bylo příčinou rozpadu tohoto jednotného státního útvaru.

Střední říše

Okolo roku 2040 před Kristem se podařilo thébskému místnímu vládci Mentuhotepovi II. obnovit politickou jednotu země. Tehdy také začal vzestup Théb (Wésetu), které leží na Nilu v blízkosti dnešního Luxoru. Ty se staly jedním z nejslavnějších měst starověku. Egypťané žili v absolutistické a totalitární moci, řízené byrokratickým úřednictvem. Jemná síť předpisů a příkazů zahalila všechny oblasti každodenního života. Lidé se proti represivní státní moci bránili a jejich odpor vedl ve 13. dynastii k rozpadu i této střední říše. Okolo roku 1650 př. Kr. asijské oddíly Hyksósů vpadly do oslabeného státu a zvítězily v deltě.

Nová říše

Období dalšího nevídaného kulturního rozvoje Egypta začíná za vlády Ahmóse I., který vyhnal Hyksósy. Prudký vzestup charakterizují obrovské chrámové stavby v Luxoru, literatura a výtvarné umění 18. dynastie (mezi 1550 - 1292).

Pokud se v budoucnosti neměla již nikdy opakovat tragédie nadvlády Hyksósů, musel se Egypt vojensky prosadit v celé oblasti. Za Thutmó

se I. (1504 - 1492) vstoupil Egypt za třesku zbraní na mezinárodní scéně. Světová říše ležela u „střeviců faraóna“ a rozkládala se od hlubokého súdánského jihu až do Sýrie. Do země teď proudilo nesmírné bohatství z válečné kořisti, povinných odvodů (tributů) a z obchodu. Z Núbie přicházely předlouhé karavany naložené zlatem, slonovinou a vzácným dřevem, doprovázené exotickými zvířaty. Ze Sýrie a z Palestiny získával Egypt cenné cedrové dřevo, koně, zbraně a suroviny, dále i stříbro, lazurit a horské krystaly. Hlavním městem říše se nyní staly Théby (Wéset) a ústřední chrám Amón-Réa byl v Karnaku.

Faraónové si stavěli v blízkosti boha Amóna v údolí západních hor zádušní chrámy a také vlastní hrobky. Prvním vladařem na egyptském trůnu, který zdůraznil svůj božský původ z lůna Amóna-Réa, byla žena. Královna Hatšepsowet (1479 – 1457). Vzhledem k tomu, že k symbolu faraónské moci patřil i plnovous, byla nucena Hatšepsowet si pořídit umělý dlouhý vous.

V období své vlády (1353 – 1337) vyhlásil král Amenhotep radikální změnu víry. Lidé měli nyní uctívat

pouze jediné božstvo - slunečního boha Réa, projevujícího se viditelně ve sluneční kouli - Antonu. Za panování Tutanchamóna (1333 - 1324) se vše vrátilo ke starým pořádkům. Do tohoto období patří i jeden z nejslavnějších králů, Ramesse Veliký (Ramesse II.), který zanechal po své sedmašedesátileté vládě v Egyptě nespočetné stavební a umělecké památky.

Po druhé invazi Peršanů roku 332 př. Kr. uvítala země na Nilu makedonského válečníka a dobyvatele Alexandra Velikého jako osvoboditele.

Antika a křesťanství

S Alexandrem Velikým začíná pro Egypt a pro celý tehdejší Starý svět nová epocha dějin. Vedoucí mocnost té doby, Perská říše, se rozpadla pod drtivým náporom helénských oddílů. Egypt byl jedním z prvních cílů jejich nezadržitelného vítězného tažení. Alexander sám pobýval v Egyptě jenom půl roku, a přesto během tak krátkého času stačil ustavit nový způsob státní správy i založit přístavní město Alexandrii.

Než však Egypt s konečnou platností ztratil veškerý význam, vzepjala se země ještě naposledy k velkolepému finále, v jehož dramatu zářila „královna králů“ Kleopatra VII. (51 - 30 př. Kr.). Královna Kleopatra chtěla z Egypta vytvořit ještě jednou velkou říši starého Orientu. Současníci ji charakterizovali jako chytrou, ctížádostivou a svůdnou vládkyni. Ke svým politickým cílům potřebovala krásná Kleopatra ovšem souhlas Říma, který si zajistila milostným poměrem s Caesarem. Po Caesarově smrti ovinula síť svých

svodů nejsilnějšího muže římského impéria - Marka Antonia. Když si ho roku 36 př. Kr. vzala za manžela, zdálo se, že má všechny své cíle na dosah. Tehdy však v Římě uvědomili, jak ne-

bezpečnou konkurentku mají na východě říše. Oktavián, Caesarův adoptivní syn, vytáhl proto do bitvy proti Antoniovi a Kleopatře. Kleopatra s Antoniem uprchli do Alexandrie, kde o rok později oba dobrovolně skončili životy vlastní rukou. Novým vládcem Egypta se pak stal Oktavián, budoucí císař Augustus.

Egypt je římskou provincií

Římští císaři (v době od roku 30 př. Kr. do roku 395 po Kr.) vystupovali jako potomci faraónů, respektovali náboženské tradice a stavěli v celé zemi nové chrámy. Římané prováděli vlastně nemilosrdnou politiku apartheidu, která domácím Egyptanům znemožňovala jakýkoliv sociální vzestup a silně je diskriminovala. V tíživém ovzduší sociálních protikladů a hořkého bezpráví se rychle šířilo křesťanské poselství útěchy. Život dostal najednou nový smysl ve víře v jediného Boha, který se ujímá chudých a utiskovaných, který se dokonce sám obětuje, aby spasil celý svět.

Pod vlajkou Islámu

Roku 570 po Kr. se narodil ve vzdálené Mekce na Arabském poloostrově muž, jehož učení během několika desetiletí mělo změnit celý Orient a tedy i Egypt. Narodil se Muhammad Ibn Abdulláh, islámský prorok, který sice nezvěstoval lidem žádnou novou víru, neboť kázal o Bohu, kterého uctívali již Židé a křesťané, ale jeho učení se opíralo o přesvědčení, že Bůh hovoří k Arabům přímo Muhammadovými ústy. Bůh skrze svého posledního Proroka Muhammada zjevil své učení v arabské svatě knize korán.

Od sultána Selima k Mubáarakovi

Po dobytí Egypta tureckým sultánem Selimem I. se stala země provincií Osmanské říše, která na počátku 16. století spravovala ohromné území. Osmanská provincie Egypt potom existovala - alespoň nominálně - až do první světové války. V dlouhotrvající nepřehledné mocenské situaci vypukla v Egyptě občanská válka. Uprostřed občanské války se před středomořským pobřežím Egypta objevila námořní flotila Napoleona Bonaparta. Francouzi se vylodili 2. července roku 1798.



Symbol vládců horního, středního a dolního Egypta . „Klíč“ jehož dolní část představuje horní Nil a rukojeť je pak Nilská delta. Můžeme ho spatřit téměř ve všech Egyptských chrámech.



Francouzské intermezzo

Francouzi přišli do Egypta s cílem přinést lidem v zemi na Nilu volnost, rovnost a bratrství. Dne 21. července 1798 porazil Napoleon „nejlepší kavalerii na světě“, za kterou tehdy všichni považovali právě mamlúcké jezdeckvo. Ale již 1. srpna stejného roku potopil anglický admirál Nelson francouzskou flotilu v zálivu u Abú Kíru, východně od Alexandrie. Francouzské panství ukončily anglicko-osmanské vojenské oddíly, které přistály v Egyptě roku 1801.

Vstup Egypta do novověku – stavba Suezského průplavu

Po odchodu Francouzů následovaly čtyři roky zmatků a anarchie. Když se politická situace znovu nebezpečně vyhroutil, dosadili islámští duchovní nového místodržícího, který jim vyhovoval. Muhammad Alí byl ve svém úřadu zakrátko potvrzen také istanbulským sultánem.

Nový guvernér chladnokrevně zlikvidoval všechny své odpůrce. První na řadě byli Britové, které porazil v bitvě u Rosette roku 1807. O čtyři roky později se zbavil vzbouřených Mamlúků, které pozval ke slavnostní hostině do káhirské citadely. Hospodářský vzestup, který započal za Muhammada Alího, pokračoval ještě za vlády jeho synů a nástupců. Teprve však za vlády jeho vnuka Ismáíla (1863 - 1879) vstoupil Egypt znovu na mezinárodní jeviště.

Vrcholem Ismáílovy vlády se stalo pompézní a obřadné otevření nové námořní cesty - Suezského průplavu v roce 1869, které se stalo celosvětovou událostí. Brzy se však ukázalo, že Suezský průplav uvrhl Egypt do přímé závislosti na cizích zemích, a to především z finančních důvodů. Země se ocitla na samém pokraji státního bankrotu a byla nucena prodat rozhodující část akcií egyptského Suezského průplavu Anglii a od roku 1876 musela přijmout britsko-francouzskou finanční kontrolu nad touto vodní cestou.

Britské koloniální panství

Konečně se podařilo, že britští generální konzulové řídili egyptskou vládu, sestávající ze stínového kabinetu a ze slabého místokrále. Na

počátku první světové války prohlásila Anglie oficiálně Egypt za svůj protektorát. V r. 1936 nastoupil na trůn Fáruk. V lednu 1952 vypukly v Káhiře nepokoje a v nekrvavém puči převzali moc „Svobodní důstojníci“, vedení plukovníkem Násirem (Gamálem Abd an-Násirem).

Revoluce a stavba Asuánské přehrady

Revoluce ukončila dvě tisíciletí trvající období cizí nadvlády v Egyptě. Plukovník Násir by zvolen prezidentem, který byl vybaven diktátorskými pravomocemi a podporován jednotnou stranou. Ústředním heslem, které navrhli Nehrú, Tito a Násir, byla takzvaná „pozitivní neutralita“ jako zahraničně politická strategie. Světová banka posléze odřekla všechny úvěry příslibené na stavbu přehradní hráze na Nilu v Asuánu. Násir na nátlak odpověděl skutečně šokujícím způsobem. Egypt zůstátnil nejdůležitější mezinárodní námořní cestu - Suezský průplav. Británie a Francie, které stále ještě vlastnily rozhodující podíl suezských akcií, odpověděly okamžitě společně s izraelskou armádou obsazením průplavu a přilehlých oblastí. Spojené státy a Sovětský svaz však přinutily okupanty ke stáhnutí vojsk. Násir slavil okázale své vítězství. Po počátečním celkovém hospodářském vzestupu Egypta se záhy dostavily strukturální a finanční problémy, zvláště po katastrofální porážce v arabsko-izraelské válce v červnu 1967.

Násir podlehl 28. září 1970 srdečnímu infarktu. Stalo se tak necelé tři měsíce před dokončením jeho životního díla - přehrady v Asuánu. Úřad prezidenta obsadil Anwar as-Sadát. Jedním z jeho prvních prezidentských rozhodnutí bylo vykázaní sovětských poradců z Egypta, k němuž došlo v roce 1972. Rozhodný postoj prezidenta Mubáraka během války v Perském zálivu v roce 1991 přinesl Egyptu značný užitek, neboť zemi byly prominuty dluhy ve výši několika miliard dolarů.

Vodní cesty v Egyptě

Dosahují 3 655 km. Přesto na těchto vodních cestách jsou přepravní výkony velmi nízké a nepřesahují o mnoho více jak 1 mil. tun ročně. Platí zde však zásada, že

vodní doprava v některých oblastech vzhledem k nedostatku či malé kvalitě pozemních komunikací má dominující postavení.

Plavba po Nilu, který je nejdelší řekou v Africe a druhou nejdelší řekou na světě (od pramene Kagery je 6 484 km dlouhý), je ztěžována četnými překážkami. Jsou to pověstné nilské katarakty, jichž bylo původně mezi Chartúmem v Súdánu a Káhirou šest. I když byly některé z nich zatopeny starou přehradou u Asuánu a později i novou přehradou, která vytvořila Násirovo jezero, podmínky pro průběžnou plavbu se výrazně nezlepšily. Nová přehrada v Asuanu vzdouvá vodu o 97 m, ale není zatím vybavena plavebním zařízením. Relativně dobře splavná trať Nilu, využívaná nákladní a zejména osobní vodní dopravou, tedy vede od nilské delty jen k této přehradě a je dlouhá „pouze“ 990 km. Byly na ní vybudovány tři nižší stupně s plavebními komorami skromných rozměrů (70 x 15 m). Dalším stupněm je stará přehrada u Asuánu, jejíž spád překonává kaskáda pěti plavebních komor o rozměrech 80 x 9,5 m. Z hlediska klasifikace tedy lze jen stěží zařazovat Nil mezi vodní cesty mezinárodní kategorie.

Alexandrie

Alexandrie je perlou Středozemního moře a druhým hlavním městem Egypta. Alexandrie je arabským, ale současně i světovým moderním velkoměstem. Nábřeží Corniche tvoří panorama bílých výškových staveb obytných domů a hotelů. Teprve za touto moderní fasádou, takřikajíc až ve druhé řadě, leží vlastní území historického města s obchody, úřady, s univerzitou a s obytnými čtvrtěmi. Třetí zónu města tvoří ohromná průmyslová oblast, ležící na druhém břehu kanálu Mahmúdija, jenž spojuje Alexandrii s východními rameny nilské delty. V Alexandrii je dnes jeden z nejvýznamnějších středomořských přístavů.

Ve srovnání s jinými městy v zemi na Nilu je Alexandrie poměrně mladá. Město založil roku 322 př. Kr. Alexander Veliký. Srdcem města byl na západě zvláštní dvojité přístav, kam mohly připlouvat lodě při každém větru. Heptastadion, asi 1300

metrů dlouhá umělá hráz, oddělovala přirozené přístavní molo, které současně sloužilo jako přístaviště pro ostrov Faros. Zde nechal roku 280 př. Kr. vybudovat král Ptolemaios II. vysoký maják, který se stal velmi slavným a byl pokládán za jeden ze sedmi divů starověkého světa. Maják měl bezpečně zavést všechna plavidla do alexandrijského přístavu a prý se budoval 15 let. Byl asi

Detail mozaiky z baziliky sv. Marka v Benátkách ze 13. stol. Zobrazující vjezd lodí do alexandrijského přístavu podél dosud stojícího obrovského majáku



Rekonstrukce majáku u vjezdu do alexandrijského přístavu

Vedle toho existuje ovšem zcela jiná Káhira - město kupolí a minaretů, město pomalovaných uliček a domů z hlíněných cihel.

Z hlediska plavebního je dobré se ještě zmínit o tzv. Nilometru na jižní špičce ostrova ar-Róda. Několikrát restaurovaná čerpací stanice se studnicemi sloužila k přesnému pozorování vodního stavu na Nilu. Hydrologická a čerpací stanice byla zřízena roku 861 po Kr. na příkaz abbasovského chalífy al-Mutawakkila.

135 m vysoký a signální oheň bylo vidět na vzdálenost až 35 km. Celá stavba se zřítla při velkém zemětřesení roku 1303 po Kr. Na jeho základech byla později postavena arabská vojenská pevnost Kajt Bej.

Káhira

Naše cesta po Nilu začala v hlavním egyptském městě Káhiře. Ibn Battúta, slavný arabský cestovatel, nazval Káhiru ve 14. století „matkou měst“. Tak významné pojmenování si hlavní město Egypta zaslouží i dnes. Káhira je nejenom největším městem Afriky, ale i duchovním centrem celého arabského světa.

Káhira, které v roce 1969 slavila tisící výročí svého založení, má mnoho tváří. Je to hektické a hlučné město, skutečně souměstí, které postupem času pohltilo další miliónová města Gízu a Šubrá al-Chajma, stejně jako řadu dalších předměstí. Vznikla tak Velká Káhira.

Okolo náměstí Majdán at-Tahrír a na březích Nilu má však nová architektura skutečně světovou úroveň. Hotely rostou do stále větších výšek, stejně jako vládní budovy a úřady. Novostavby sahající jakoby až k nebi jsou skutečně impozantní a připomínají americké City.

Svůj význam ztratila až po stavbě velké přehradní nádrže v Asuánu.

Pyramidy v Gíze

Být v Káhiře a nenavštívit jeden z dalších sedmi divů starověku nelze. Západně od Káhiry, v místech, kde Sahara hraničí přímo s nilskou deltou, leží náhorní plošina Gíza. Zde se nacházejí snad nejslavnější stavby celých dějin lidstva. Proslulé pyramidy v Gíze postavili v polovině 3. tisíciletí před Kristem staroegyptští králové. Ačkoliv ze stavařského hlediska by bylo zajímavé popsat poslední výsledky výzkumu, jak se pyramidy opravdu stavěly, omezím se pouze na informaci týkající se staroegyptské plavby.

Na východní straně největší pyramidy Chufevy (Cheopsovy), která má půdorysné rozměry 230 x 230 m a dosahuje výšky 146 m se kdysi tyčil zádušní chrám, z něhož se dnes dochovaly jenom podlahové desky z černého basaltu. Areál zádušního chrámu lemují dva asi padesát metrů dlouhé kamenné doky pro „sluneční lodě“, kterými podle staroegyptských představ plul bůh slunce na nebesa. Na jižní straně Chufevy pyramidy byly nalezeny ještě další dva z původních pěti podobných doků. V roce 1954 našli archeologové v jednom z nich zcela zachovalý člun z cedrového dřeva. Plavidlo bylo složeno z 1224 dílců. Přímo nad místem senzačního nálezu



Hlavní město Egypta – Káhira leží na Nilu



Plavební provoz na řece Nil je opravdu úctyhodný

bylo postaveno lodní muzeum pro mohutný člun o délce 43 metrů a šířce 6 metrů. Zdá se, že tímto člunem připlul zesnulý faraón na místo svého posledního odpočinku.



Původní královská loď byla vytažena z hlubin moře. Byla 43,4 m dlouhá, široká 5,66 m a byla vyrobena z cedrového dřeva v roce 2690 př. n. l.

Cesta vlakem

Z Káhiry do Luxoru jsme cestovali vlakem. Podmínky, které jsme osobně zažili umožňují lépe pochopit katastrofu, která se stala v podobném vlaku a na stejné trase o mnoho let později a kterou jsme mohli spatřit na našich televizních obrazovkách. Náš zážitek byl umocněn skutečností, že jsme byli rozptýleni mezi arabské cestující. Cesta probíhala v době největšího muslimského svátku – ramadánu. Jde o devátý měsíc v islámském kalendáři, kdy

věřící muslim po celou dobu tohoto svátku, který trvá 30 dní nesmí od slunka východu do slunka západu pít, jíst a věnovat se sexuálním rozkoším. Vzhledem k tomu, že jsme byli ve vagónu pouze čtyři Evropané, prožili jsme tento zákaz v plné síle. Zatímco my jsme jedli a pili, kdy jsme cítili potřebu, naši spolucestující opravdu celý den vydrželi nejíst a nepít. Před západem slunce se pomodlili a pak si objednali jídlo i pití, ale ani se ho nedotkli dokud nezašlo slunce. Přitom jeden druhého hlídal takovým způsobem, že jsem si připomněl dobu s všude přítomnou tajnou policií. V okamžiku západu slunce se všichni náraz vřhli na již vychladlé jídlo a zteplalé pití. Ptal jsem se průvodce jak tento zákaz dodržují muslimové v ostatním světě. Odpověď mě šokovala. Arabská vyslanectví vydávají pro příslušné země či oblasti kalendáře s přesným stanovením času, kdy slunce zapadá, takže věřící muslim se nemůže splést.

Luxor - Théby

Cesta vlakem z Káhiry v délce více jak 700 km končila v Luxoru (arabsky al-Uksur). Již více než 2000 let je toto město na východním břehu Nilu oblíbeným cílem návštěvníků z

celého světa. Dnes je se všemi svými elegantními, luxusními hotely a mezinárodním letištem dokonale vybudovaným střediskem egyptského turistického ruchu.

Každý rok sem přicházejí statisíce návštěvníků, aby obdivovaly kouzlo „Théb sta bran“, jak tuto skvělou metropoli starověkého Východu nazval slavný řecký básník Homér. Z nevýznamného krajského hlavního města se Théby v průběhu dějin staly vskutku světovým městem kypícím životem, rozrostly se v rezidenci faraónů Nové říše a zároveň ve středisko uctívání boha-krále Amóna-Réa.

Okolo roku 2037 př. Kr. se Théby poprvé staly hlavním městem egyptské říše. Na vrcholu své slávy měly Théby (Luxor) víc jak 1 milion obyvatel, dnes pouze 40 tisíc. V Luxoru na břehu Nilu se zvedá jeden z nejlépe dochovaných egyptských chrámů jež je zasvěcen thébské trojici bohů – Amónovi, Mut a Cheonsovi. Stavba chrámu byla započata za



Z Káhiry do Luxoru jsme jeli vlakem

18. dynastie a podstatnou měrou dokončena v 19. dynastii za vlády nejslavnějšího faraóna Ramsesse II.

Západní Théby - říše mrtvých

Ve své době byly nazývány krásnými. Ale slovo „krásný“ se podle tehdejšího chápání netýkalo ráje, nýbrž víry v posmrtný život, ve vzkříšení a v nové bytí. „Umíráš, abys žil“, je jedna ze základních pravd egyptské víry, která je zapsána již v nejstarších sbírkách náboženských výroků, v textech pyramid.

Údolí králů

Když se Théby na počátku 18. dynastie staly hlavním městem nově



Terasový skalní chrám Hatšepsowetin v Údolí králů

sjednocené říše farónů, nechali si zde králové budovat své hrobky. Náhle se přestalo s výstavbou obrovitých pyramid, jež bylo zvykem budovat déle než 1000 let, a přikročilo se k hloubení skalních hrobů ve skrytém údolí západních hor. Dosud bylo odkryto 62 skalních hrobů. Některé byly vyhloubeny desítky metrů nad úpatí skalní stěny, takže přístup k nim byl velmi obtížný a tak bylo obtížné je objevit.

Je zde nově objeven i hrob faraóna Tutanchámona. Ve srovnání s ohromným pokladem tohoto vládce, který lze spatřit v Egyptském muzeu v Káhiře, nás zaujala skromnost jeho hrobu. V blízkosti Údolí králů byl asi o 500 let později zbudován terasový Hatšepsowetin chrám, architektonické mistrovské dílo, které je svým tvarem ojedinělé v celém faraónském Egyptě. Tento chrám je v poslední době znám jako dějiště teroristického masakru. Z hlediska našich plavebních zájmů nás zaujalo vyobrazení egyptských námořních nákladních plachetnic a jejich plavba po Rudém moři. Další důkaz velkého významu, který Egypťané přikládali plavbě, jsme našli v blízkém chrámu Sethiho I. Na stěnách tohoto zádušního chrámu je spodobněn Sethi I. při oběti před Amónovým božským člunem s beraní hlavou. V chrámu je dále šest

kultovních prostorů z nichž jeden se nazývá síň člunu s podstavcem pro posvátný Amónův člun.

Plavba po Nilu

Plni dojmů jsme v Luxoru nastoupili na osobní motorovou loď Sultan, na které jsme strávili dalších 7 dní. Tato osobní loď patřila spíše k lodím menším, ale přesto byla dokonale vybavena včetně malého bazénu na horní palubě. Plout po vlkách Nilu a nemuset se o nic starat je opravdu příjemné. Teprve později jsem si uvědomil jak může všechno být jinak. Naše loď se totiž mnoho nelišila od lodi „Princess Džihání“, která se asi za 6 měsíců po našem návratu z Egypta převrhla na Nilu právě v místech, které jsme tak dobře znali. Tato loď ztroskotala 14.11.1996 v 15.30 hodin místního času severně od města Edfu. Na palubě bylo 61 Čechů, 15 Slováků a 53 Egypťanů. Přesný počet utonulých nikdy nebyl oficiálně sdělen. Pravdou je, že z tohoto počtu byli čtyři Češi, kteří se nevrátili domů. Na této lodi byl i můj dobrý kamarád, který patřil k té šťastnější části cestujících, kteří se zachránili. Dlouho jsme diskutovali z hlediska plavební bezpečnosti, jak k havárii mohlo dojít. Oficiální zpráva nikdy nebyla vydána i přesto, že kapitán i s posádkou, v rozporu se všemi lodními pravidly, opustil loď jako první a na omezeném počtu záchraných člunů se zachránil. Největší počet cestujících se utopilo v kabinách, u kterých, pod tlakem vody v uličkách, se nepodařilo otevřít dveře a prasklá okna byla na



V Egyptě je nejlépe cestovat po vodě lodí a po souši na velbloudech

dně, neboť loď se obrátila na bok. Nakonec jsme došli k závěru, že hlavní příčinou této katastrofy byla velmi plochá loď, s malým ponorem a vysokým těžištěm (bazén na horní palubě), která zavadila o místní mělčinu. Několikrát se otočila a pak se převrhla. Metacentrum bylo pravděpodobně velmi blízko těžiště. Celý průběh český turista natočil na video, na kterém je možno pozorovat neuvěřitelný zmatek, více jak 20 pasažérů pobíhajících na boku lodi, neboť ta vyčnívala více jak polovinou nad hladinou. Okolo ztroskotané lodi operuje mnoho rybářských lodiček, které zachraňují ztroskotance, zatímco v okolí lze spatřit něko-



Katastrofa na Nilu

lik obrovských turistických lodí, a na břehu desítky zubožených zachráněných pasažérů. Ač videozáznam je velmi nekvalitní, pokusil jsem se alespoň jeden záběr přefotit a pro národnost uveřejnit v našem časopise.

Teprve nyní jsem si uvědomil, že jsme byli přesně v místech, kde se později staly tři katastrofy. Železniční havárie, lodní havárie a teroristický útok na chrám v Údolí králů. Ale vraťme se k naší pokojné plavbě na Nilu, která má zvláštní kouzlo. Je plná velkých luxusních turistických lodí, plachetnic, rybářských lodí i lodiček pro jednoho kluka, který místo pádel či vesel používá vlastních rukou. Nákladní lodě jsou v menšině. Nejvíce jsme viděli člunů dopravujících cukrovou třtinu z polí do cukrovarů, které stojí na samém břehu Nilu a pak lodě přepravující dlažební kámen na opevnění břehů.

Karnak - chrámové město Amóna-Réa

Na pravém břehu Nilu ležící Karnak - kdysi náboženské středisko světové říše, je dnes obrovskou archeologickou lokalitou s nepřeberným množstvím jednotlivých stavebních děl. Po dva tisíce let, od Střední říše až do doby Ptolemaiovců, nechávali zde všichni velcí faraónové egyptských dějin budovat chrámy, kaple a památníky, prováděli zde rekonstrukční práce, rozmanité přístavby a přestavby.

Alej čtyřiceti beranních sfing (Amónova posvátná zvířata) vede nyní přímo k chrámu. Vstup do chrámového města boha Amóna-Réa tvoří největší brána faraónského Egypta, která je zasazena do obvodové zdi silné osm metrů, zbudované z cihel z nilského bahna. Velké nádvoří přesahuje svou obrovskou rozlohou (měří dobrých 8000 m²) všechna ostatní chrámová nádvoří v zemi. Dominantním objektem je sloup vysoký jedenadvacet metrů. I tento byl dopraven po Nilu z asuánských lomů. Malým vestibulem a 29,5 m vysokým portálem přijde návštěvník k architektonickému zázraku Karnaku, velkému sloupovému sálu. Na ploše 5406 m² (102 x 53 m) se tyčí sto třicet čtyř sloupy v podobě paprových svazků jako jakýsi monumentální kamenný les. Posvátné



Obrovská socha Ramesse II a jeho manželky, ve velikosti úměrné jejich postavení, v Karnaku

jezero o rozměrech 200 x 117 metrů sloužilo jako místo pro rituální očistu, jako dějiště slavnostních procesí na člunech, nebo - speciálně zde v Karnaku - jako rybník pro posvátné Amónovy husy.

Esna s jezem a plavební komorou

Leží 53 km proti proudu od Luxoru. Měli jsme možnost si prohlédnout jez a plavební komory v Esně. Tento plavební stupeň je třetí od nilské delty proti proudu. První vodní dílo s názvem Delta je pod Káhirou. Následuje proti proudu vodní dílo Assint a nad Luxorem je třetí vodní dílo v Esně. Tento jez je 874 m dlouhý a 8,5 m vysoký se 120 přepadovými poli.

Toto malé město na západním břehu Nilu bylo odedávna cílovou stanicí karavanní cesty a kvetoucím tržištěm. Začátkem 20. století se stalo díky stavbě velkého jezu i důležitým zemědělským střediskem. Hlavní atrakcí Esny je Chnumův chrám. Naše plavba pokračovala proti proudu do města Edfu. V tomto malém městě na levém břehu Nilu se tyčí do výšky pylony Hórova chrámu. Přestože samotné městečko, jejíž historie sahá až do doby Staré říše



Přístaviště u chrámu KOM – OMBO

je v rozvalinách, zachovala se zde svatyně zasvěcena bohu Hórovi, kterou lze považovat za nejlépe dochovanou kultovní stavbu faraónského Egypta. Dále naše plavba směřovala do města Kawm Umbu, kde na pravém břehu je dochovaný chrám Kom-Ombo, který stojí na návrší přímo nad Nilem. Posledním místem naší plavby se stalo město Asuán.

Asuán

Mnoho návštěvníků Egypta tvrdí, že Asuán je nejkrásnějším městem celého nilského údolí. Dnes žije v Asuánu okolo 250 000 lidí. Hospodářský rozmach, který s sebou přinesla nová přehrada, je všude patrný.



Nádherná botanická zahrada v Assuanu, kde zasadil strom i náš prezident Václav Havel

Faraóni nazvali svou jižní pohraniční pevnost, která se nacházela na protáhlém palmovém ostrově, Abu, „sloní město“. Ostrov se dnes jmenuje Elefantina a nalézá se na něm další chrám boha Chnuma, který byl vládcem pramenů Nilu. Tento bůh s beraní hlavou stvořil člověka z hlíny a lidské tělo vytvaroval na hrncích

ském kruhu. V egyptském mystickém obrazu světa pramenil Nil právě v peřejích prvního nilského kataraku u Asuanu.

Další z nejnepatrnějších, a přesto velmi zajímavých památek Elefantiny je starý vodoměr nedaleko muzea. Je tvořen šikmou šachtou opatřenou schodištěm, která sestupuje k Nilu. Stav vody byl odečítán na postranním měřidle. S pomocí značek udávajících výši vodní hladiny v době záplav bylo možno vypočítat předpokládaný výtěžek sklizně a zejména také daňové poplatky.

Žulové lomy

Na jihovýchod od Asuanu se nalézají žulové lomy, které poskytovaly faraónům po celé dlouhé období egyptských dějin cenný materiál na zhotovování nádob, soch, sarkofágů, obelisků, svatostánků, nebo některých stavebních částí chrámů a hrobů.



Nedokončený obelisk je atrakcí žulových lomů v Asuanu

V lomech na růžovou žulu si zvláště zaslouží pozornost nedokončený obelisk, který je datován do 15. století př. Kr. do doby vlády královny Hatšepsowet. Obrovský monolit,

jehož váha byla vypočtena na 1168 tun, by se při své výšce 42 m a ploše základny 4,2 x 4,2 m stal největším obeliskem starověkého Egypta. Ale smělý plán ztroskotal v důsledku vzniklých trhlin, které se v kamenech objevily. Zajímavým způsobem ukazuje, jak staroegyptští kameníci postupovali při své práci. S pomocí kamenných dlát z velmi tvrdého doleritu vysekali kolem budoucího obelisku příkop a tak jej pomalu vysvobožovali z mateřského podloží. Slavná metoda mokrého dřeva, při které byla hornina roztržena pomocí navlhčovaných dřevěných klínů, nebyla ve starověkém Egyptě nikdy používána. Byly však v té době již známy kovové klíny.

Stará Asuánská přehrada

Byla postavena anglickými inženýry mezi léty 1898 a 1902. Žulová přehradní hráz dlouhá dva kilometry je dnes po dvojnásobném zvětšení 51 m vysoká, její základna je široká 35 m a její vrcholek 12 m. Vlastní hráz je opatřena 180 přepadovými poli a pětistupňovou plavební komorou o rozměrech 80 x 9,5 m. Zde jsem způsobil arabským průvodcům velký problém, když jsem trval na tom, že potřebuji tuto přehradu vyfotografovat. Řidič autobusu odmítal zastavit, neboť fotografování této přehrady, kterou postavili již Angličané v 19. stol. je prý zakázáno. Ale když viděl, jak po tom opravdu toužíme, sám mi poradil,

abych předstíral, že mi je nevolno a že mi zastaví a pak se nebude dívat co dělám.

Nová Asuánská přehrada

Protože si rychlý růst počtu obyvatelstva vynucoval získání nových zdrojů obživy, byla o osm kilometrů dále na jih s pomocí sovětských úvěrů a sovětských inženýrů postavena nová přehrada Sadd Al-Álí (t. j. „vysoká hráz“). Po jedenáct let, od roku 1960 do roku 1971, pracovalo na tomto mamutím projektu, který stál v přepočtu asi 4,3 miliardy západoněmeckých marek, 33 000 Egyptanů a 1900 Sovětských občanů.



Vzdušný líc staré přehrady v Assuanu je zakázáno fotografovat ...



... z horní vody to je však možné,



... stejně jako plavební komoru



Nová přehrada v Assuanu je velkou turistickou atrakcí. Pohled z koruny zemí hráze po proudu Nilu je opravdu úchvatný.



V nádrži staré přehrady byl založen starý chrámový komplex PHILAE

Sypaná hráz, která je zajištěna proti zemětřesení, opisuje 111 metrů vysoký oblouk, který má délku 3,6 kilometru, a jehož šířka u paty činí 980 metrů a u vrcholku 40 metrů.

Přívodní kanál dlouhý 1,6 km vede k obrovské elektrárně, jejíž 12 Francisových turbín s výkonem po



Ten byl však v rámci stavby nové přehrady v Assuanu přemístěn na ostrůvek.

175 MW je zásobováno vodou šesti štolami. Přehradní nádrž, která každoročně zachycuje nilskou záplavu, zasahuje svou celkovou délkou 500 km ještě na 200 km do nitra Súdánu. Její plocha o rozloze 5000 km² odpovídá desetinásobku plochy Bodamského jezera.

Samotná hráz je nyní velkou turistickou atrakcí. Na koruně hráze je několik informačních tabulí a velký moderně architektonicky pojatý pouťáč. Na rozdíl od staré přehrady je možno tuto moderní přehradu fotografovat.

Núbijské chrámy

Přibližně 100 000 lidí muselo

opustit své domovy, když vodní hladina začala v roce 1965 stoupat a jejich domy a pole zmizely navždy ve vlnách. Obrovské jezero, které mělo zaplavit celé údolí Nilu mezi prvním a druhým kataraktem, ohrožovalo tisícileté kulturní dědictví Núbie. Spousta vod by pohltila všechny stopy,

kteřé po sobě zanechala núbijská říše od doby předhistorické až do křesťanských a islámských časů. Více než 20 faraónských chrámů, nespočetná pohřebiště a 13 monumentálních pevností z období Nové říše by bylo zatopeno. Pro Egypt a Súdán by bylo nemožné bez cizí podpory zachovat potomstvu toto nesmírné archeologické dědictví. A tak 8. března 1960 vyzval úřadující generální ředitel UNESCO společenství všech zemí k mezinárodní akci na záchranu núbijských památek.

Tím začal společný projekt nemající obdoby, na němž spolupracovali nespočetní vědci a specialisté z celého světa. Takřka přes noc se Núbie stala

místem největších archeologických výzkumů, jaké kdy existovaly. Přes padesát badatelských týmů zkoumalo a dokumentovalo o závod s časem celé záplavové území. Převážná většina těchto památek se soustřeďuje na pěti místech v Egyptě. Patří mezi ně i posvátný ostrov Pilak a světoznámý chrám v Abú Simbel.

Posvátný ostrov Pilak

Tento ostrov byl ohrožen již stavbou staré Asuánské přehrady vybudované na přelomu dvacátého století. Každý rok, když byla na podzim uzavřena přepadová pole, voda přehradní nádrže nezadržitelně stoupala a pozvolna zaplavovala všechny

vzácné chrámové stavby stojící na ostrově. V průběhu let voda úplně zničila barvu reliéfů, avšak pískovec vyplavením solí jen ztvrdl. Nakonec bylo založeno egyptsko-italské konsorcium, které přeneslo chrám v rekordním čase 30 měsíců na sousední žulový ostrov Agíkia. Náklady či-



V plovoucím muzeu Nile papyrus ...



... Vám předvedou i tradiční výrobu papyrusu

nily 30 miliónů dolarů. Stavby chráněné uzavřenou hrází (která je dnes ještě vidět) byly očištěny, změřeny a rozřezány na 37 363 jednotlivé kvádry. Aby na ostrově Agíkia byla vytvořena stejně kouzelná krajina jako na ostrově Pilaku, muselo být odstřeleno 300 000 m³ žuly, musely být znovu nasypány velké plochy a vysázeny květinové háje. Srdcem tohoto posvátného ostrova je ptolemaiovský chrám bohyně Ísidy (Ěset), jejíž kult zde ještě vzkvétal, když všechny ostatní egyptské chrámy byly již opuštěny. Na tento ostrov je možné se dostat pouze lodí a již vlastní plavba patří k nezapomenutelným zážitkům. Avšak nic nemůže převýšit dojmy z návštěvy skal



Nelze zapomenout na světoznámý staroegyptský chrám ABU SIMBEL, který byl přemístěn nad vzdutou vodu nádrže Assuanské přehrady



V příčném řezu chrámu ABU SIMBEL je dobře patrná betonová klemba v umělé hoře

ních svatyní v Abú Simbel.

Abú Simbel

Záchrana obou sklaních svatyní z Abú Simbel byla projektem, který si zaslouží nejvyšší chválu a který je vskutku hoden grandiózních staveb samotného Ramesse II. Posvátné hory byly přeneseny o sto osmdesát metrů dále a o šedesát čtyři metry výše. Odborníci je opatrně rozřezali na více než tisíc kvádrů těžkých až třicet tun, které byly znovu přesně složeny v původním východo-západním směru. Nad vnitřními skalními komorami se dnes klene obrovská betonová kupole, která nese uměle navržené hory. Tuto kopolu je možno si ze zvláštní plošiny prohlédnout, ale bohužel se velmi špatně fotografuje. Práce trvaly tři roky (1965-68) a náklady dosáhly 42 miliónů dolarů.

Jako zkamenělý projev moci se majestátně tyčí čtyři dvacetimetrové sedící postavy Ramesse II. před skalním pylonem velkého chrámu. Rovněž stojící sochy královských žen a dětí jsou v nadživotní velikosti. Malý chrám zasvětil Ramesse své nejmi-

lejší, hlavní Velké královně nejkrásnější ze všech manželek Nefertaria, bohyni Hathóře, s níž je královna všude ztotožňována.

Cestu z Asuánu do Abú Simbel a zpět jsme podnikli autokarem s ozbrojeným doprovodem egyptské armády. Důvodem byl průjezd pouští, kde se údajně skrývají teroristické bandy. Vyjeli jsem v noci a viděli východ slunce v poušti. Je jen těžko popsat tuto „posvátnou“ chvíli. Tak končila naše cesta po Nilu, nejdelší řece v Africe a druhé nejdelší řece na světě. Plavební cesta od nilské delty po Asuánskou přehradu měří 990 km.

Rudé moře

Pro úplnost je dobré se ještě zmínit o plavbě moderní ponorkou francouzské výroby, která patří k turistickým atrakcím na pobřeží Rudého moře.

Rudé moře je „zálivem“ Indického oceánu dlouhým 2250 km. V příkřím rozporu se svým jménem je však ve skutečnosti inkoustově modré, při pobřeží střídavě azurové a tyrkysové. Jeho název snad pochází od druhu mořské řasy *Trichodesmium erythraeum*, která vodu místy zbarvuje červeně. Je však docela dobře možné, že je tak nazývali již staří Egypťané, neboť Rudé moře podle nich sousedilo s Rudou zemí, s pouští.

Ponorka operuje v dokonale průhledné vodě v blízkosti Hurgády.

Nejdříve se pluje motorovou lodí k plovoucímu přístavišti, kde již čeká vlastní ponorka asi pro 20 – 30 cestujících a 2 muže posádky. Vše je velmi moderní a velmi dobře organizováno. Aby nebylo ponecháno nic náhodě, plavbu sleduje potápěč, který v určených místech krmí z pytlů

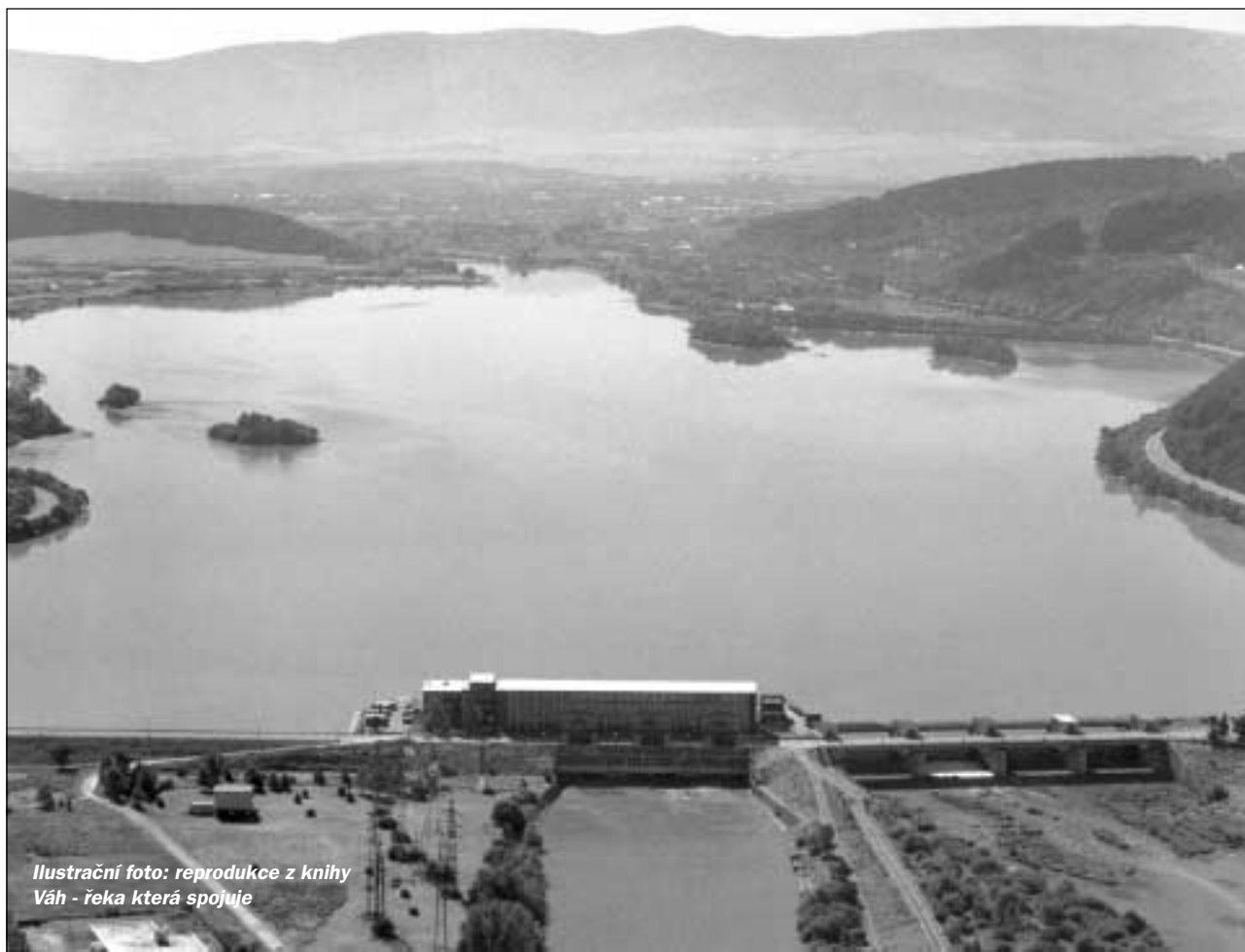


Pohled do řídicí kabiny ponorky.



Každého pozorovatele uchvátí neuvěřitelně bohatá flora a fauna Rudého moře

le ryby, které se v okouzujícím prostředí korálových útesů v houfech přibližují k ponorce. Tento zážitek korunoval naší cestu po dalších vodních cestách světa. Jednu chybu náš zájezd měl a to, že přes velké mé úsilí se nepodařilo cestu zpět do Káhiry uhnout k Suezskému průplavu. Tak snad příště. ■



Ilustrační foto: reprodukce z knihy
Váh - řeka která spojuje

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s

Na účet Plavby a vodní cesty o.p.s. mohou podniky přispět formou příkazu k úhradě. Příspěvek je odpočitatelnou položkou z daňového základu pro výpočet daně z příjmů. Účet o.p.s. je veden u České spořitelny v Praze, číslo účtu: 81609319/0800

Příspěvek může být jednorázový nebo pravidelný. Podnikům, které se rozhodnou přispívat pravidelnou měsíční částkou, bude časopis Vodní cesty a plavba uveřejňovat v každém vydání barevné logo na druhé straně obálky.

Úhrada pro logo v poli o ploše 30 cm² činí 9.000 Kč / číslo, pro dvojnásobnou plochu 15.000 Kč / číslo, pro čtyřnásobnou plochu 19.500 Kč / číslo.

CENÍK INZERCE

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

PLOŠNÁ	čb Kč	1 barva Kč	2 barvy Kč	4 barvy Kč
1/8 strany	1 250	2 500		
1/4 strany	3 750	5 000	6 250	
1/3 strany	5 000	6 670	8 350	
1/2 strany	7 500	10 000	12 500	15 000
3/4 strany	11 250	15 000	18 750	22 500
1 strana A4	15 000	20 000	25 000	30 000

ŘÁDKOVÁ	minimálně 42,- Kč za celý inzerát
první řádek (tištěný tučně)	28,- Kč
každý další řádek (tištěný obyčejně)	14,- Kč

Cena inzerce na 3. a 4. straně obálky se zvyšuje o 20 %.

OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO ČASOPISU VODNÍ CESTY A PLAVBA

Název firmy

Jméno a příjmení

Ulice, číslo

Obec PSČ

Peněžní ústav Číslo účtu

IČO DIČ

Telefon Fax

Počet kusů

podpis + razítko



**SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK, š.p.**

Radničné námestie 8, 969 39 BANSKÁ ŠTIAVNICA

Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik so sídlom v Banskej Štiavnici

K základným úlohám podniku patria najmä:

- ~~správa~~, prevádzka a údržba vodných tokov, vodohospodárskych diel a zariadení na nich,
- dodávka povrchovej vody, budovanie nových zdrojov a ich racionálne využívanie,
- sledovanie akosti povrchových vôd, ochrana pred škodlivými účinkami vôd,
- vykonávanie správy, prevádzky a údržby hlavných melioračných zariadení,
- plnenie úloh vyplývajúcich z povodňových plánov,
- vytváranie podmienok pre využívanie hydroenergetického potenciálu a podmienok pre vodnú dopravu.

K verejnoprospešným činnostiam, ktoré podnik zabezpečuje, patria najmä:

- ochrana pred povodňami a škodlivými účinkami vôd,
- prečerpávanie vnútorných vôd z chránených území,
- odstraňovanie a zabezpečovanie plynulého odchodu ľadu,
- udržiavanie plavebnej dráhy,
- zabezpečenie funkčnosti hlavných melioračných zariadení,
- ekologické opatrenia, možnosti rekreácie a športového využitia vodných plôch vrátane rybolovu.

Odštepné závody podniku:

Povodie Dunaja, Karloveská 2, 842 17 Bratislava, tel.: 02/654 214 62, fax: 02/ 654 200 77

Povodie Váhu, Nábrežie Ivana Krasku 3, 921 80 Piešťany, tel.: 033/772 46 20, fax: 033/762 57 46

Povodie Hrona, Partizánska cesta 69, 974 98 Banská Bystrica, tel.: 048/411 28 84, fax: 048/414 64 44

Povodie Bodrogu a Hornádu, Ďumbierska 14, 041 59 Košice, tel.: 055/633 45 09, fax: 055/633 35 80

Hydromelióracie, Vrakunská 29, 825 63 Bratislava, tel.: 02/434 229 31, fax: 02/452 489 46.



**Port of
Rotterdam**

**Rotterdam
Municipal
Port Management**

Světový přístav No. 1

Obchodní reprezentace pro ČR
Fetrovská 11
160 00 Praha 6 - Hanspaulka
Tel/Fax: 02/24325154

Tel: 0412/535801
Fax: 0412/535805
e-mail: karel.horyna@c-box.cz
internet: www.portofrotterdam.com