

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1  
2010

VOLBY 2010 – Názory politických stran na rozvoj vodních cest v ČR



Vydáno při příležitosti spuštění webových stránek [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



**Povodí Vltavy, státní podnik**

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 2 21401111 Fax: 2 57322739 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



**Povodí Labe, státní podnik**

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.cz)



**Povodí Moravy, s.p.**

Dřevořská 11, 601 75 Brno

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



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboboholská 237/6, 102 00 Praha 10

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

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



**Povodí Odry, státní podnik**

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666

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



**Ředitelství vodních cest ČR**

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804

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



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

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



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

PRAHA  
Tělborská 31  
tel.: 251 102 222  
[paha@hydroprojekt.cz](mailto:paha@hydroprojekt.cz)

BRNO  
Mlýnská 18  
541 240 800  
[brno@hydroprojekt.cz](mailto:brno@hydroprojekt.cz)

OSTRAVA  
Varenská 49  
596 638 325  
[ostava@hydroprojekt.cz](mailto:ostava@hydroprojekt.cz)

Č. BUDĚJOVICE  
Zátkovo náhonů 7  
386 365 427  
[c.budjovice@hydroprojekt.cz](mailto:c.budjovice@hydroprojekt.cz)

člen skupiny

SWECO

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



**Pöyry Environment a.s.**

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

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



Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

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



Váš silný partner pro malé i velké stavby

**PSG – International a.s.**

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

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

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

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

**METROSTAV**



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

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



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

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



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

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



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)

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



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

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

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto:rezervace@lodmoravia.cz)



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

**SMP CZ, a.s.**

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

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

Asociace Vnitrozemské Plavby - CZ  
Verein für Binnenschifffahrt - CZ  
Czech Barge Union



AVP-CZ

Karla Čapka 211/1

405 91 Děčín

Czech Republic

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

## WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

## WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

### REDAKČNÍ RADA

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

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

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

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53

140 00 Praha 4

Fax: 241 409 467

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

### Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč

ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

Titulní foto:

Pohled na zámek Hluboká a na jez Hluboká na řece Vltavě postavený v roce 1936 s plánovanou plavební komorou (2010-2011), archiv ŘVC Praha

## OBSAH

DUNAJ – ODRA – LABE - víceúčelový vodní koridor přinášející kvalitnější život pro Českou republiku i celou střední Evropu .....	2
Redakční rada VCaP	
Dopis Asociace krajů ČR ve věci zachování územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	6
10 otázek směřujících k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	7
Odpověď předsedy ČSSD Ing. Jiřího Paroubka, část volebního programu ČSSD .....	8
Odpověď předsedy SPOZ Ing. Miloše Zemana .....	10
Odpověď předsedy KDU-ČSL JUDr. Cyrila Svobody .....	11
Odpověď předsedkyně EDS PhDr. Jany Hybáškové a místopředsedy EDS Mgr. Jaroslava Čapka .....	12
Odpověď předsedy SZ Mgr. Ondřeje Lišky .....	14
Odpověď místopředsedy ODS Ing. Petra Bendla .....	16
Východiska z krize – 38 společných opatření vlády, odborů a zaměstnavatelů .....	18
Tisková zpráva Úřadu vlády ČR	
Zelení ve vládě zůstávají, dohodl se Liška s premiérem Fischerem ...	18
Tisková zpráva Úřadu vlády ČR	
Návrh krátkodobých opatření pro východiska z krize a řešení jejich důsledků .....	19
Významné rozhodnutí soudu o VD Přelouč II .....	19
Tisková zpráva ŘVC ČR	
Modernizovaný jez v Českém Vrbném v plném provozu .....	20
Tisková zpráva ŘVC ČR	
Šest mýtů o vodní cestě .....	22
Ing. Miroslav Šefara	
Investice do budoucnosti vodních cest v České republice .....	24
Ing. Jan Bukovský PhD	
Mezinárodní projednávání vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe ...	27
Mgr. Vít Šimonovský	
Čtyřicetkilometrová překážka na cestě do Hamburku .....	28
Vlastimil Poliačik	
DOKUMENT: Zelení lžou o jezích na Labi .....	29
Sekce vodní dopravy při Svazu dopravy	
Plány Ředitelství vodních cest ČR pro rok 2010 .....	30
Tisková zpráva - ŘVC ČR	
Vodní doprava a investice do její infrastruktury .....	31
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	
Stanovisko ke stanovení priorit ve vodní dopravě .....	32
Ing. Jiří Aster	
Přínos vodních cest pro hospodářské oživení Moravy a Slezska .....	34
Potenciál pracovních příležitostí spojených s vodními cestami .....	35
Mezinárodní konference TRANSPORT 2009 - Ostrava na křižovatce Evropy .....	36
Ing. Ivan Hošek	
Prezentace současného stavu projektu Dunaj - Odra - Labe v Ženevě .....	37
Tomáš Kolařík	
Unie komor Labe/Odra .....	40
Sven Erichson	
Významné postavení plavby ve světě .....	42
Tomáš Kolařík	
Plavební stupeň Malczyce .....	44
Bartłomiej Pietruszewski, Waldemar Bielač	
Gliwický průplav a jeho rekonstrukce .....	48
Regionální úřad vodního hospodářství v Gliwicích	
Řeku Han a Žluté moře spojí průplav Gyeong-In .....	50
Jeong-Su Park	
Projekt revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek .....	52
Seung Kyum Kim	
Valná hromada Sekce vodní dopravy .....	53
Ing. Jiří Aster	
Usnesení Valné hromady Sekce vodní dopravy konané dne 23.2.2010. ....	57
Život není takový - je úplně jiný (37) .....	58
Ing. Josef Podzimek	

# DUNAJ – ODRA – LABE

## víceúčelový vodní koridor přinášející kvalitnější život pro Českou republiku i celou střední Evropu

*Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba ke spuštění webových stránek [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)*

Každý v naší zemi zná pohádku o soli nad zlato a každý ví, že bez vody není života. Blížíme se však době, kdy za vodu se bude platit zlatem, a mezinárodní spory se nepovedou pro naftu, ale pro vodu. **Když si to uvědomíme a když k tomu přidáme další českou specialitu, že území České republiky je „střechou Evropy“, pak musíme být oprávněně nervózní, když nám někdo připomene, že jsme také jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není přímo nebo nepřímo moderní vodní cestou napojena na moře.** Je historickou skutečností, že modré tepny kontinentu (propojená soustava evropských vodních cest) končí na našich hranicích a „srdce Evropy“, jak naši republiku rádi nazýváme, začíná být na suchu. Na suchu nejen obrazně, ale skutečně. A nejenom hrozícím nedostatkem vody, které se nejvýrazněji projevuje na střední a jižní Moravě, ale i v přeneseném slova smyslu v oblasti hospodářské a politické.

To dobře věděl již císař římský a král český Karel IV., kterého tak rádi nazýváme Otcem vlasti. Proto se tento osvícený panovník pro zvýšení prestiže, povznesení politického a hospodářského života svého českého království zabýval myšlenkou na vybudování vodní cesty Dunaj – Vltava - Labe. Otec vlasti v té době ještě nevnímal, že na našem území je i nejnižší místo mezi rozvodím Dunaje a Odry, které nazýváme Moravskou bránou, a kromě toho usiloval hlavně o převedení obchodní cesty z Benátek do Brugg přes svou Prahu. Ale již v roce 1700, tedy právě před 310 lety Lothar Vogemont vypracoval na popud hraběte Kounice první ucelené „Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem“. Tak bylo poprvé definováno spojení tří moří vodní cestou Dunaj – Odra - Labe.

**Přeskočme všechny další kroky směřující k tomuto cíli a zastavme se až v roce 1901, kdy byl vydán první zcela konkrétní vodocestný zákon pro propojení tří moří (Černého, Baltického a Severního) na území Čech a Moravy průplavem Dunajsko-oderským s napojením na Labe. Tak byla poprvé v našich dějinách uzákoněna stavba průplavu Dunaj – Odra - Labe s křižovatkou u Přerova. Stavba započala již v roce 1904 splavňovacími pracemi na příslušných řekách a nikdy nebyla prakticky přerušena. Krom posledních 20 let, kdy probíhá nepřetržitě jedna z nejnebezpečnějších kampaní proti dokončení vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe za posledních 105 let. Nenastoluje totiž pouze polemiku, zda stavět či nikoliv, a to bez jakéhokoliv relevantního a objektivního podkladu, který by svědčil pro ustoupení od projektu. Usiluje o absolutní znemožnění tohoto projektu, i když je zatím skryto**

pod formulací „zrušení územní ochrany D-O-L“. Je to zcela nový fenomén v dějinách naší republiky. Ani Němci, ani socialistický systém neusiloval o zrušení hájení trasy projektu, který byl klíčovým záměrem ve smyslu přijatého vodocestného zákona a jehož dílčí etapy byly již realizovány. Práce zastavila 1. světová válka. Nová Československá republika v roce 1919 záměr potvrdila schválením zákona o příslušnosti ve věcech vodních cest. Pokračovala výstavba na navazujících vodních cestách. Práce podruhé zastavila 2. světová válka a krátké oživení mezi rokem 1945 - 1948 zastavilo tentokrát „budování socialismu“, které preferovalo napojení na SSSR širokorozchodnou železnici. Práce na Generelním řešení průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe byly obnoveny v roce 1968 a plně potvrdily realizovatelnost, ekonomickou účelnost a potřebnost projektu. Dopravní orientace na západ (Hamburk) a na osu jih - sever však tehdejšími nositeli politických rozhodnutí nebyla podporována, takže v roce 1971 bylo namísto zahájení standardní předprojekční a projekční přípravy vydáno usnesení vlády č. 169/1971, které uložilo veřejně právním orgánům pouze územně chránit trasu budoucího průplavu. Potřebnost realizace průplavu Dunaj - Odra - Labe prokázala následně mezinárodní komise expertů Evropské hospodářské komise při OSN v rezoluci z roku 1981.

Současná kampaň, která směřuje k definitivnímu zrušení územního chránění trasy vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, zcela ignoruje existenci rezoluce EHK/OSN i celé řady dalších mezinárodních dokumentů, včetně přístupové smlouvy České republiky k EU, které dokazují naléhavost zahájení realizace a vyzývají ČR k zahájení konstruktivních přípravných prací směřujících k dokončení vodního koridoru D-O-L. **Používáme-li termín „dokončení“ a nikoliv zahájení, pak to plně odpovídá skutečnosti, že za posledních 105 let se na Labi, Odře, Moravě a Dunaji postavilo nebo modernizovalo celkem 37 plavebních stupňů na vodním koridoru D-O-L na území Československé republiky. Výjimku tvoří posledních 20 let České republiky. Jde tedy o velmi nebezpečnou snahu poškodit dopravní, ekologické, vodohospodářské, sociálně-ekonomické a politické zájmy České republiky a znehodnotit úsilí několika generací, vynakládané po dobu přesahující celé století. Skutečnost, že tato kampaň je založena převážně na zářející neznalosti koncepce a funkce záměru, není samozřejmě omluvou. Nejde jenom o optimalizaci či pozastavení tohoto projektu, jde o zřejmou snahu na „věčné časy“ znemožnit České republice využít svého strategického postavení „srdce Evropy“. **Jednalo by se o nevratné rozhodnutí, neboť dojde-li k zastavení****

chráněného území jakýmkoliv stavbami, nebude možno vrátit vývoj zpět, nebo za neúměrné finanční kompenzace. Na vodní cestě nejdou dělat „objížďky“ a proto její optimální trasa musí vést v „nejnižším“ místě území. Tím je pro střední Evropu Moravská brána. Ta má pro strategii ČR stejný význam jako pro Panamu nejužší místo amerického kontinentu. Je až osudové, že snaha znemožnit občanům České republiky využít svého „rodinného stříbra“ pro hospodářský rozkvět naší země je vedena současně se zahájením prací na evropském projektu vodní cesty Seina - sever. Dokončení tohoto průplavu, který je veden souběžně s dálnicí A1 a má odlehčit životnímu prostředí v širokém okolí této přetížené dálnice spojující Paříž s Brusel, je naplánováno na rok 2013. Tato vodní cesta je financována také z mýta, inkasovaného na francouzské dálniční síti, a z prostředků EU. **A právě rok 2013 je rozhodující pro zařazení projektu vodního koridoru D-O-L do finančního plánu EU.** Po tomto roce nastane doba přednostního financování velkých evropských projektů. A takovýmto projektem je jistě i vodní koridor D-O-L. **Není v Evropě významnější projekt vodních cest, než právě vodní koridor D-O-L, a není vodní cesta, která by tak komplexně plnila další funkce ve prospěch území, kterým je vedena. Mohli bychom pak čerpat až 85 % z plánované částky 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU.**

**To je nutno si uvědomit právě v době probíhající hospodářské krize. Vždyť tato stavba může v dlouhodobém horizontu plnit funkci nejvýznamnějšího protikrizového opatření s výrazným dlouhodobým nárůstem pracovních míst ve střední Evropě s těžištěm v České republice. Podle doby výstavby (14 - 27 let) se jedná o 40 tisíc až 80 tisíc pracovních míst. Přitom v poslední době u projektu Dunaj – Odra - Labe stále více převládají jeho mimodopravní, zvláště vodohospodářské funkce. Vždyť protipovodňová funkce D-O-L k ochraně rozsáhlých přilehlých území České republiky je dominantní. **Funkce D-O-L pro zajištění dostatku vody do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a jižní Moravy zadržetím****

**vody na našem území a přečerpáváním vody z veletoku Dunaje po vzoru průplavu Rýn – Mohan - Dunaj je nezastupitelná.** Nevyužít současné doby k uzavření mezinárodních dohod o čerpání vody z tohoto evropského veletoku znamená posunout se do doby, kdy se s vodou bude obchodovat jako s emisemi či televizními kanály nebo rozhlasovými frekvencemi.

Z výše uvedeného se proto začíná v poslední době používat název vodní koridor na místo vodní cesta, průplav či v českém jazyce „hanlivé“ slovo kanál, i když jde o přesný překlad mezinárodně používaného termínu.

Nezanedbatelný přínos vodního koridoru D-O-L je i pro výrobu obnovitelných zdrojů energie v průtočných a přečerpávacích elektrárnách. **Positivní přínos vodního koridoru D-O-L pro ochranu životního prostředí je nezpochybnitelný. Vždyť vodní doprava je ze všech druhů přeprav k životnímu prostředí nejšetrnější. Dále jde o významný krajinnotvorný prvek, stále více preferované bydlení u vody i sportovní a rekreační využití.**

Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe se tak v poslední době profiluje do nejvýznamnějšího projektu pro rozvoj a ekologii České republiky s výrazným středo-evropským aspektem. K jeho realizaci je však potřeba seznámit širší veřejnost s jeho významem pro prosperitu naší republiky. Je nutno si uvědomit, že nejde o nový projekt, o jehož realizaci se usiluje, ale o dokončení díla, které se permanentně, i když s různými přestávkami, buduje. Jeho nedokončení v reálném čase, nebo dokonce jeho zničení na „věčné“ časy, by bylo téměř nenapravitelným zločinem pro naši zemi, která by se ocitla v ekonomické izolaci v rámci EU. Proto diskuze o jeho významu či dokonce škodlivosti pro naši zemi se podobají středověkým disputacím na téma „kolik se vejde andělů na špičku jehly“.

Nemá význam dále v těchto několika úvodních slovech hovořit o přednostech vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Vše najdete na dalších stránkách tohoto nově otevíraného webu [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz).



Tyto webové stránky naplňují moderním způsobem odkaz našich předků i některá slova našich současníků:

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

Karel Havlíček Borovský

*Velká, zdravá myšlenka bývá zřídka kdy hned na první ráz příznivě přijata a správně pochopena. Trvá to někdy velmi dlouho, než dojde k jejímu uskutečnění, jemuž se staví v cestu mnohdy celé hory překážek. Kdo razí novou cestu, musí překážky ty postupně odstranit, aby se uvolnila schůdná cesta k vytknutému cíli. To mnohého původce velké myšlenky odradí od jejího dalšího sledování. Taková velká myšlenka zapadá zdánlivě, ne však na trvalo. Oživuje opět a opět za příznivějších okolností, až konečně ve vhodné době a na připravené půdě nabude takové síly a průbojnosti, podporována velkým okruhem zájemníků, že dosáhne svého vysoko vytknutého cíle, když byly odvaleny z cesty a překonány překážky rázu technického, hospodářského, finančního a někdy i politického.*

***Jednou z takových velkých, zdravých myšlenek, jež naráží na bezpočetné překážky, jest vybudování plavební cesty Dunaj – Odra - Labe. Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvyšší nutnou a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské.***

Prof. Ing. Smrček, rektor c. k. České vysoké školy technické v Brně, 1904

***Stavbu tohoto kanálu jsme dlužni již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že tento kanál postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naší vyspělost, již se tak často honosíme, ale o které isme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovati světu...***

*Pro realizaci tohoto projektu jest v první řadě zapotřebí práce, práce drobné, agitační, aby realizace projektu stála se vůlí národa... V jakém směru by se mělo pro kanál pracovati? Nepředpokládám, že práce pro průplav bude ukončena pořádáním dvou až tří schůzí tohoto rozsahu. Bude zapotřebí založiti v městech, jež jsou zainteresována, jako Přerov, Valašské Meziříčí, Břeclav, Bratislava, Moravská Ostrava - výbory, jež by myšlenku kanálu propagovaly ve svém okolí tak, aby pro ni získány byly nejširší lidové vrstvy, jež dají své vůli výraz prostřednictvím svých zástupců v zákonodárném shromáždění.*

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

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

J. A. Baťa – Budujme stát pro 40 000 000 lidí, 1937

***Mezi Volhou a Rýnem není jiné krásné příležitosti spojit vodním průplavem 100 miliónů lidí na sever se 100 milióny na jih od našeho státu jako máme my. Náš stát má v tom klíčové postavení. Bud'to toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopiti tuto nutnost znamená vydávati se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám, nebo bez nás.***

Jan Antonín Baťa

***Staletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo - a to obojí můžeme - tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památky.***

Ing. Antonín Patočka, 1948

***Dálnice a železniční tratě, jistě, zvykneme si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou jizvou v krajině. Průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou, jizvou jsou jen po dobu stavby; jakmile průplav začne fungovat, jeho okolí se zazelená a stane se ozdobnou součástí kraje a nikoliv jeho šrámem, je obohacením života, je rozhojněním přírody.***

František Nepil, spisovatel a ochránce přírody

***Je neuvěřitelné, že projekt tak významný, jako je vodní koridor Dunaj – Odra - Labe, který je budován víc jak 100 let, je veden ve stejném území a řešení ustálenými technickými prostředky, je trvale nepochopen a zpochybňován namísto jeho urychleného dokončení.***

Josef Podzimek

***Ať ten průplav propagují laici, odborníkům nikdo nevěří.***

Karel Schwarzenberg

***Rozumná vláda šetří a přesouvá výdajovou strukturu v rozpočtu ze spotřeby na investice.***

Miloš Zeman

***Věřím, že průplav Dunaj - Odra - Labe má podobný význam jako zmíněné propojení Seina - sever. Bylo by proto rozumné začít již v přítomné době s odpovídající přípravou tohoto záměru a zajistit jeho realizaci v nejkratším možném termínu. Tímto způsobem by mohl být zajištěn promyšlený a kontinuální rozvoj sítě vodních cest EU, a to při plném respektování požadavků na zlepšení životního prostředí v dotčené oblasti. Přeji plný úspěch všem podporovatelům této vynikající myšlenky.***

Karla Peijs, koordinátorka Evropské komise pro vodní cesty, září 2007

# Dunaj–Odra–Labe Vodní koridor on-line...

ZLEPŠENÍ VODOHOSPODÁŘSKÉ BILANCE  
 Národní úřad pro životní prostředí  
 Grant, č. 2 Zpráva 2009-2014



- nejaktuálnější informace
- dokumenty ke stažení
- vaše komentáře a názory
- rozhovory
- odborné informace
- a mnoho dalšího co vás o vodním koridoru D-O-L zajímá

**Nejnovější**

- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe

**Novinky**

- D-O-L ve vodní bilanci D-O-L
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe
- Zlepšení vodní bilance a úroveň bydlení při propojení Dunaj-Odra-Labe

**ČÍTEJTE NA STRÁNKÁCH O VODNÍM KORIDORU DUNAJO-ODRA-LABE**

**DUNAJO-ODRA-LABE VÍCECÍLEVOU VODNÍ KORIDOR PŘINEJŠÍ KVALITNĚJŠÍ ŽIVOT**

Novinky  
 2009-2014

# www.d-o-l.cz

**DUNAJO-ODRA-LABE**  
 víceúčelový vodní koridor přinese lepší kvalitu život  
 pro celou republiku i celou střední Evropu

- Domů
- Novinky
- O projektu D-O-L
- Přínosy D-O-L
- Přírodní projekty ve světě
- Knihy naučívá
- Dotazy
- Kontakt

ke stažení

hospodářského využití krajiny. Ve vhodné upravených okrajových částech této země je možné využít vodní koridor D-O-L pro řešení oblasti o rozloze téměř 400 ha. Stejná oblast byl přírodě ponechána a v současnosti je využívána jako pastvina. Celková rozloha pastviny je 1000 ha a v současnosti je využívána jako pastvina. Celková rozloha pastviny je 1000 ha a v současnosti je využívána jako pastvina.

Zlín, 15. července 2009

KUZLP00NREVO/2009

Ministerstvo pro místní rozvoj

Ing. Rostislav Vondruška

Ministr pro místní rozvoj ČR

Staroměstské náměstí 6

110 15 Praha 1

Vážený pane ministře,

obracím se na Vás ve věci Politiky územního rozvoje (PÚR), kterou má Vláda ČR opakovaně projednávat dne 20. července t.r. Konkrétně reaguji na úpravu PÚR, která vznikla na jaře tohoto roku dohodou ministrů životního prostředí a pro místní rozvoj, pp. Bursika a Čunka. Na základě jejich jednání byl z této Politiky bez náhrady vypuštěn článek (125), na jehož základě měla i nadále pokračovat územní ochrana vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) na celostátní úrovni.

Vypuštění této ochrany vycházelo údajně ze stanoviska ministerstva životního prostředí, ačkoliv většina rezortů buď nezaujala stanovisko, nebo požadovala pokračování této ochrany. Dokonce i nezávislý rozbor, vypracovaný podle usnesení vlády v minulém roce, naopak územní ochranu doporučil.

Dovoluji si konstatovat, že většina krajů, kterých se ochrana území pro vodní koridor D-O-L týká, má příslušné území hájené ve svých krajských územně-plánovacích dokumentech. Vycházíme při tom nejenom z věcné kontinuity, ale také z právní kontinuity – jak z hlediska regionálního, národního, ale i mezinárodního.

Jsem přesvědčen, že existuje řada důvodů (mezinárodních, sociálních, strategických, dopravních i environmentálních), aby územní ochrana D-O-L byla i nadále zachována. Z aktuálních důvodů si dovoluujeme připomenout alespoň některé:

- a) pokračující příliv prostředků z EU i po roce 2013 – 2020,
- b) tvorba pracovních míst v regionech nejvíce postižených strukturální nezaměstnaností,
- c) strategické důvody (diverzifikace dopravy a zdrojů zejména energetických surovin, včetně zkapalněného plynu),
- d) environmentální důvody (mj. snižování produkce CO<sub>2</sub> díky nižší měrné spotřebě lodní dopravy),
- e) posílení možností cestovního ruchu,
- f) protipovodňová ochrana,
- g) zlepšení dopravní dostupnosti významných průmyslových regionů jako odstranění jejich komparativní nevýhody vůči obdobným regionům v Evropě.

Některé další, obecnější důvody, uvádím v příloze tohoto dopisu.

Závěrem si proto dovoluji sdělit stanovisko, že vypuštění územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z Politiky územního rozvoje nedoporučuji a jménem Komise pro dopravu AKČR vyjadřuji s takovýmto návrhem jednoznačný nesouhlas.

Zdvořile si Vás dovoluji požádat, aby toto stanovisko bylo při rozhodování Vlády ČR bráno v úvahu.

Současně vyjadřuji za Komisi pro dopravu Asociace krajů ČR naši připravenost spolupracovat při dalším posuzování možnosti kvalitního a šetrného řešení při průchodu D-O-L územím České republiky.

S úctou



Ing. Jaroslav Drozd  
výkonný místopředseda Komise pro dopravu Rady AKČR



Následující otázky položila redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba předsedům předních a několika menších politických stran s prosbou o jejich stanovisko k tomuto významnému nadnárodnímu projektu. Jejich odpovědi mohou našim čtenářům být vodítkem k hlasování v parlamentních volbách, které se budou konat 28.-29. května 2010.

Odpovědi na příslušné otázky uveřejňujeme pouze jsou-li signovány předsedou nebo místopředsedou strany. Posunutá uzávěrka tohoto čísla byla 4. 3. 2010. Odpovědi jsou řazeny dle doby jejich doručení.

**Součástí 10 otázek, které jsme položili všem předním politikům bylo i 10 připomenutí a výhod, které přináší vodní doprava a vodní koridor D-O-L obecně a zvláště pro Českou republiku**

- 1 Vodní doprava je nejen levná, ale i nejpřátelštější k životnímu prostředí.
- 2 ČR postrádá přístup k moři a nemá ani kvalitní připojení vodní cestou, což všichni ostatní v EU mají; tato skutečnost nás hospodářsky i dopravně výrazně znevýhodňuje („komparativní nevýhoda“)
- 3 Existence vodního koridoru D-O-L výrazně omezí energetickou závislost na Rusku – po vodě lze totiž za rozumnou cenu dovážet zkapalněný zemní plyn (a také ropu) z jiných zemí, např. z Kataru, Lybie, Alžírka atd.
- 4 Jsou tu i další přínosy v oblasti energetiky obnovitelných zdrojů (průtočné a přečerpávací elektrárny).
- 5 Významná je také potenciální doprava vody z Dunaje (podobně, jako v Německu na průplavu Mohan-Dunaj, kde se jeho prostřednictvím zásobuje oblast Norimberka).
- 6 Vodní koridor má také významnou protipovodňovou funkci.
- 7 Výstavba i provoz přinese mnoho pracovních příležitostí.
- 8 Vzrostl by i strategický význam ČR v Evropě.
- 9 Po roce 2013, kdy již do ČR zřejmě nebudou proudit finance z Evropského fondu regionálního rozvoje ERDF (strukturální fondy), je taková výstavba, financovatelná z Fondu soudržnosti, důležitým finančním přínosem pro ČR (může být financováno až 85%).
- 10 Vše přitom s největší pravděpodobností lze vyřešit tak, aby se eliminovaly konflikty se zájmy ochrany přírody – jen by to chtělo spojit síly z různých oborů, nikoliv si jen nadávat.

#### **A nyní otázky:**

- 1) Jste informováni, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je součástí celoevropské dopravní sítě (TEN), evropské dohody o vodních cestách celoevropského významu (AGN), kterou Česká republika ratifikovala a také přístupových smluv? Jak vnímáte smysl, účelnost a závaznost těchto aktů pro Českou republiku vzhledem k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?
- 2) Které z vodních děl nebo dílčích etap D-O-L považujete pro připojení ČR k evropské síti vodních cest za nejdůležitější (třeba i s ohledem na dovoz energetických surovin – ropy a zkapalněného zemního plynu)? Proč? A v jakém termínu dokončení?
- 3) Jaká opatření byste učinil, aby byla v reálném čase vypracována žádost, umožňující čerpání dotací z Fondu soudržnosti EU po roce 2013?
- 4) Jaké důsledky ekonomické a politické pro Českou republiku podle Vás vyplývají ze skutečnosti, že jsme jedinou zemí z 27 států EU, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem? Existuje podle Vás významnější projekt celoevropského významu, který může ČR nabídnout?
- 5) Jaké kroky po volbách hodláte učinit, aby nedošlo k zániku české vodní dopravy jako nedílné součásti dopravního systému země?
- 6) Které ekologické přínosy vodní dopravy vnímáte nejsilněji? Potřebujete v tomto směru více informací?
- 7) Věříte ve vizi Tomáše a Jana Antonína Bati o významných protikrizových účinných stavbou a provozem průplavu D-O-L a o jeho dominantním významu v Evropě? (viz „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“ – 1937)
- 8) Jakou formu organizace pro zajištění přípravy a výstavby vodního koridoru D-O-L byste považoval za neefektivnější?
- 9) Jakou metodu směřující k vyvázání se z legislativní pasti (nekonečná a bezobsažná vládní usnesení) byste doporučil?
- 10) Je možné připravit nový zákon (po vzoru vodocestného zákona z roku 1901) o přípravě a výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do konce roku 2010? Může pro jeho sestavení posloužit „Návrh odborníků a právníků na optimální postup při přípravě vodního koridoru D-O-L ze dne 12. 11. 2009“ (Vodní cesty a plavba č. 4/2009, str. 79)?



# ČESKÁ STRANA SOCIÁLNĚ DEMOKRATICKÁ

ING. JIŘÍ PAROUBEK  
*předseda*

V Praze dne 5. února 2010

č.j.: 64/2010

Vážený pane předsedo,

děkuji Vám za Váš dopis ze dne 14. ledna 2010 a za materiály, které jste přiložil. Chtěl bych Vás ujistit, že sociálně demokratické vlády se vážně zabývaly projektem plavebního kanálu D-O-L a zadaly vypracování nezávislých expertíz z různých aspektů. Tento projekt byl také předmětem jednání vládní koordinační komise (dále jen komise) pro vypracování politiky územního rozvoje v roce 2006. Hodnocení nezávislých odborných studií vesměs nedoporučila komisi zařadit projekt D-O-L mezi úkoly PÚR 5.2.1.4 – vodní doprava.

V usnesení vlády ze dne 17. května 2006 č. 561 o Politice územního rozvoje České republiky se v odstavci II. v bodě 3. u k l á d á :

*3. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem dopravy, ministry životního prostředí a zemědělství ustanovit společnou meziresortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise;*

V odstavci III. v bodě 1., písm. c) se d o p o r u č u j e

*1. hejtmánům a primátorovi hlavního města Prahy*

*c) spolupracovat s členy vlády v meziresortní komisi k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.*

Úkol vlády stanovený v odst. II. v bodě 3. usnesení vlády nebyl ve stanoveném termínu do 31. prosince 2007 splněn. Navíc. Nebyl nikdy splněn. Zrušení úkolu usnesením Topolánkovy vlády č. 49 ze dne 16. ledna 2008 nelze považovat ani za splnění ani za vyřešení. Proto dodnes neznáme odpověď na reálnost a účelnost územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

Velice mne mrzí, že v tak velice výpravném časopise jako jsou Vodní cesta a plavba v čísle 4/2009 na str. 73 je prezentováno usnesení vlády ČR č. 561 ze dne 17. května 2006 jako kopie (i se státním znakem a s mým jménem), v němž však dotčená část textu byla vypuštěna a zcela chybí, takže právníci docházejí k názoru, že by mohlo jít o úmyslný falsifikát. To vrhá špatné světlo i na další pečlivě seřazené dokumenty. Překvapuje mne i na str. 79 a 80 uvedení nového návrhu na Usnesení vlády svými ultimativními požadavky věcně nepodloženými stížlivou ekonomickou studií nákladů a přesvědčivou návratností investičních nákladů <cost-benefit> zejména v době krajně napjatého státního rozpočtu a růstu deficitu v období recese. Postrádám i seriózní hodnocení ekologických dopadů (EIA, SEA).

Je mi líto, že v důsledku nesplnění úkolu z usnesení vlády ČR č. 561 ze 17.05.2006 jsme nedostali odpověď na zcela základní otázku. Dnes bychom jistě mohli být dál.

S pozdravem

# Část volebního programu ČSSD týkající se rozvoje vodních cest a vodního hospodářství

## VODNÍ DOPRAVA

- Základní úkol zajištění plavebních podmínek na Labi
- Učinit kroky vedoucí k záchraně vodní dopravy jako oboru
- Připravit strategickou koncepci obnovy a revitalizace vodní dopravy
- Nadále rozvíjet rekreační plavbu jako součást turistického rozvoje

### Rychlý rozvoj dopravy, tepny regionů

Větší pozornost než dosud budeme věnovat také vodní dopravě. Chceme, aby byla více využívána jak v oblasti přepravy, tak jako perspektivní oblast podnikání. Nestabilitu dopravy na hlavních vnitrostátních vodních cestách související s jejím sezónním charakterem a závislostí na atmosférických podmínkách se budeme snažit minimalizovat dalšími investicemi, které **zajistí záchranu vodní dopravy** jako jednoho ze základních dopravních oborů.

Je proto důležité **zlepšit plavební podmínky na Labi výstavbou plavebního stupně Děčín**. Cílem je zajistit po převážnou část roku plavební hloubku minimálně 140 cm, odpovídající německému úseku Labe. Tím budou vytvořeny podmínky pro přesun až 4,5 mil. tun nákladu po Labi ročně. Musíme si také uvědomit, že železniční trasa Praha – Drážďany – Berlín je na hranici svých kapacitních možností a není schopná pojmout další očekávané nárůsty přeprav.

Kromě zahájení výstavby plavebního stupně Děčín zahrnuje příprava strategické koncepce obnovy a následné revitalizace dále také realizaci programu na modernizaci plavidel a **uplatnění dotačních pravidel při prokazatelných ztrátách dopravců (dotace na sucho)**. Podpoříme také **rozvoj Baťova kanálu na Zlínsku**, který je významným předpokladem rozvoje turistiky. Jako perspektivní projekt proto podporujeme jeho **propojení s Dunajem** přes Moravu a Dyji.

Lepší využití vnitrozemské vodní cesty je nejenom příspěvkem k ekologii, ale také k atraktivnějšímu využití území kolem řek a vodních nádrží k rekreaci a ke sportovní i rekreační plavbě. Ve spolupráci s kraji a obcemi zlepšíme zatím nedostatečnou podpůrnou infrastrukturu a oživíme tak vodní turistiku, avšak s přísným dohledem na dodržování ekologických i dalších obecně prospěšných pravidel u individuální vodní motorizované turistiky.

### Odpovědnost k životnímu prostředí

Zvýšenou pozornost věnujeme vodnímu hospodářství. Voda se v příštích desetiletích stane i v centru Evropy jedním z nejcennějších surovinných zdrojů a její dostatek i kvalita důkazem míry péče o životní prostředí. Za tím účelem vyhlásíme program obnovy a výstavby nových rybníků. Zároveň je nutno se vyrovnávat s důsledky klimatických změn. Zajistíme taková protipovodňová opatření, která za podmínky šetrnosti k přírodě povedou k posílení schopnosti krajiny zadržet vodu. Musíme co nejvíce snížit povodňová rizika ohrožení životů a majetku lidí. Tato opatření, pokud se provedou plošně a včas, jsou nejlevnějším a zároveň nejúčinnějším nástrojem ochrany před stále častějšími povodněmi na jedné straně a na druhé straně nástrojem prevence před důsledky očekávaných dlouhých období sucha.



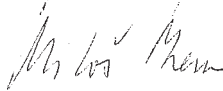
#### **Poznámka redakce:**

**Pan předseda Ing. Jiří Paroubek upozorňuje ve svém dopise na absenci některých pasáží Usnesení vlády České republiky č. 561 ze dne 17. 5. 2006 v našem časopise č. 4/2009, které bylo přijato za jeho vlády. Toto technické nedopatření nás velmi mrzí, jakkoli nevzniklo úmyslně. Ostatně, naši pravidelní čtenáři nebyli nijak ukráceni o kompletní informaci, protože celý text tohoto dokumentu byl v našem časopise zveřejněn již několikrát, naposledy – a to v plném znění - v čísle 2/2009 na straně 23. Uvedeno bylo také v knize „Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“ na straně 83, kterou jsme i s průvodním dopisem dne 22. října 2007 zaslali panu předsedovi.**



- 1) Ano, D-O-L je součástí evropských mezinárodních dohod. Z toho vyplývá, že Evropa považuje tento projekt za účelný a ČR by měla vyvinout veškeré potřebné úsilí k jeho realizaci. A to přesto, že dohody TEN a AGN k tomu ČR přímo nezavazují. Jednoznačně z toho ovšem vyplývá, že územní ochrana koridoru pro **toto dílo je vůči Evropě nezpochybnitelným závazkem.**
- 2) Určitě je třeba postupovat tak, aby realizované úseky mohly plnit všechny funkce, které od D-O-L očekáváme. **Proto je třeba postavit chybějící jezy na Dolním Labi a plavební stupeň Přelouč.** Tím se využije obnovitelný zdroj energie,lepší se podmínky pro plavbu a rozvoj cestovního ruchu. Lepší splavnost může přinést i zvýšení energetické bezpečnosti ČR díky rozšíření možností pro dopravu zkapalněného zemního plynu (LNG). Jez Přelouč je možno začít stavět téměř okamžitě, jezy na Dolním Labi do dvou let. **Rychlá realizace těchto investičních akcí by se tak stala i významným protikrizovým opatřením.**
- 3) Vláda by měla zajistit vydání příslušných kladných stanovisek k dokumentaci pro územní rozhodnutí uvedených staveb. Pak je možno neprodleně podat žádost o dotace z Fondu soudržnosti.
- 4) Význam spojení s mořem je dnes menší, než před sto lety. To neznamená, že bychom měli na takové spojení rezignovat. Zvláště v době volného pohybu osob přes hranice států je turistická plavba v celé Evropě aktivitou s nemalým ekonomickým významem. **Projekt D-O-L je stejně významný, jako potřeba napojení na vysokorychlostní železniční síť západní Evropy.**
- 5) SPO po květnových volbách nebude asi politickou stranou, která by nesla vládní odpovědnost. Staneme-li se parlamentní stranou, budeme podporovat všechny aktivity, které budou směřovat ke zlepšení situace českých rejdařů.
- 6) **Ekologické přínosy má především samotná, správně navržená a udržovaná, vodní cesta.** Hlavně její funkce protipovodňová. Pak také zajišťování hydrologické stability krajiny. Samotná plavba přispívá provzdušňováním vody k jejímu čištění.
- 7) Protikrizová funkce projektu takového rozsahu je nepochybná. V době stavby i v provozu. Dominance v Evropě dnes již není taková, jako před válkou.
- 8) Pro realizaci projektu není třeba vytvářet předem zvláštní struktury. **Veškeré přípravné práce může provést Ředitelství vodních cest.** Samotná stavba by byla zcela jistě uskutečňována po etapách, které se svým charakterem i rozsahem mohou velmi lišit. Podle toho by teprve pak mohly případně vznikat organizační i podnikatelské subjekty. Ať veřejné, či soukromé.
- 9) **Omezit nepřiměřeně velké kompetence MŽP, které jsou evidentně zneužívány k prosazování individuálních zájmů a názorů proti zájmům společenským.** Jestliže volené orgány (zastupitelstva dvou krajů) schválí záměr stavby jezu Přelouč, jak je možné, že realizaci projektu zabrání svým rozhodnutím jediný úředník MŽP? To je výsměch demokracii!
- 10) Jednoúčelové zákony takového typu nejsou optimálním řešením. **Lepší a schůdnější cestou jsou drobné úpravy stávajících zákonů.** Je třeba z nich odstranit ustanovení, která umožňují jednotlivcům nebo malým křičícím skupinkám, blokovat správná řešení celospolečenských záměrů.



  
Ing. Miloš Zeman  
předseda  
STRANA PRÁV OBČANŮ - ZEMANOVCÍ

První projekt o vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe byl vytvořen v sedmdesátých letech 19. století. Od té doby se navrhovaná trasa několikrát změnila a s ní také nadšení nebo odsuzování této stavby. Rovněž v KDU-ČSL na tento projekt existují rozdílné názory. Proto náš obecný postoj je k tomuto projektu velmi konzervativní. V současné době, s ohledem na probíhající hospodářskou krizi a problémy s veřejnými rozpočty, bych byl velmi obezřetný k realizaci tohoto obřího projektu, který bude mimořádně náročný na veřejné finance - i přes možnost získání dotací z EU.

**Na druhou stranu nepovažuji za rozumné, s ohledem na možné potřeby budoucích generací, definitivně tento projekt ukončit. Rozhodnutí o provedení vybudování kanálu (ať již v jakékoliv variantě a rozsahu), bude muset provést až nová vláda se silným mandátem.**

*Cyril Svoboda*  
**JUDr. Cyril Svoboda**  
 předseda  
 KDU-ČSL





#### K otázce č. 1)

Vědomost o vícelúčelovém koridoru Dunaj – Odra - Labe (dále jen D-O-L) je zvláště mezi staršími členy strany rozšířena již po desetiletí. **O výstavbě D-O-L v minulosti snily generace skutečných hospodářů, které si plně uvědomovaly jeho zásadní význam pro naši vlast jako vnitrozemský stát bez přímého přístupu k moři.** Víme přeci, že o jeho výstavbě se přemýšlí a plánuje více jak sto let. Nelze proto nepovažovat D-O-L za součást celoevropské dopravní sítě, byť ještě není vybudován. Je nám známo, že některé jeho části jsou již z části vybudovány na řece Moravě v podobě několika vybudovaných jezů a z části již upravených koryt řeky. Obdobně nahlížíme i na české Labe v úseku do Pardubic. Bez řádně splavného Labe nelze funkčně zprovoznit D-O-L na úseku Labe - Dunaj. Pokud otázka směřuje ke smyslu a závaznosti Evropské dohody o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu, označované ve zkratce jako Dohoda AGN, pak Evropská demokratická strana, která již svým vlastním názvem signalizuje, že se jedná o stranu demokratickou a evropskou, s obsahem této dohody je seznámena, vždyť byla publikována formou Sdělení ministerstva zahraničních věcí pod č. 163/1999 Sb.. Stalo se mezinárodním závazkem České republiky tuto dohodu respektovat, tedy také respektovat skutečnost, že řeky Odra i Labe jsou vodními cestami mezinárodního významu, u kterých se předpokládá jejich propojení s tokem řeky Dunaje. **Naše strana nemůže než podporovat záměr propojení toků jmenovaných řek a to nejen proto, že to sám náš právní řád v užším slova smyslu předpokládá, ale co je pro nás především důležité, propojení řek znamená vylepšení a zdokonalení dopravní infrastruktury nejen našeho státu, ale zároveň všech členských států Evropské unie.** K cílům sledovaným státy Evropské unie se plně hlásíme, což se týká i zmíněného zdokonalení dopravní infrastruktury na úseku vodní dopravy.

Položená otázka předpokládá také odpověď na závaznost termínu dokončení napojení D-O-L. **Plně podporujeme jako termín dokončení datum, které vyjde z rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady Evropské unie o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Pokud bude obsah tohoto rozhodnutí, které navrhla Evropská komise 27. 7. 2009 Radě Evropské unie přijat v navrženém znění v členských státech, pak navrženým datem dokončení je rok 2020.**

Na stanovené datum dokončení pohlíží Evropská demokratická strana jako na závazek členských států vůči jednotlivým členským státům, Evropské unii jako celku, ale také jako závazek vůči třetím osobám, které se budou nacházet v právním postavení se tohoto závazku dovolávat.

#### K otázce č. 2)

**Evropská demokratická strana se z pohledu dílčích zájmů České republiky domnívá, že nejdůležitějším krokem je vlastně „dvojčok“, tj. uvolnění prakticky „zamrzlých“ investic na řece Labi se současným zahájením prací na zpřístupnění Hodonína pro vodní dopravu na Dunaji.** Jeví se být rozumné okamžitě zahájit výstavbu stupně, resp. plavební komory Přelouč II s parametry již odpovídajícími třídě a to s ohledem na stav příprav tohoto díla a současně zahájit úpravu toku Labe od Chvalčovic k Pardubicím. **Otevření vodní**

**cesty do pardubické aglomerace považuje Evropská demokratická strana za jednoznačně protikrizové opatření, které umožní v souvislosti s vybudováním pardubického přístavu a logistického centra vytvoření řady nosných pracovních míst.** Navíc přiblíží další českou aglomeraci k vodním cestám. Jde o aglomeraci hradeckou. Na Labské cestě je nutné konečně odstranit nedostatečnou splavnost řeky od Ústí nad Labem ke státní hranici. Je na odbornících v oboru jak to provést. Evropská demokratická strana bude podporovat takové řešení, které nedostatečnost Labe v označeném úseku odstraní a zajistí předpoklad, že Labe v tomto úseku bude mít parametry třídy Vb.

Prioritu v dokončení splavnosti Labe do Pardubic spatřuje Evropská demokratická strana v tom, že tím bude umožněno dopravit strategické suroviny z námořních přístavů hluboko do nitra Čech podstatně levněji než železnice a kamionová doprava, navíc způsobem podstatně energeticky méně náročným a taktéž ekologičtějším. Význam urychleného dokončení Labské cesty je také spatřován v tom, že se tím otevře možnost k dovozu zkvalitněného zemního plynu do blízkosti hned několika chemickým závodům a možným velkokapacitním zásobníkům plynu.

**Urychlení napojení Moravy na Dunaj považuje Evropská demokratická strana za ještě významnější počín a to z následujících důvodů.** Řeku Dunaj je nutné považovat od soustoku s řekou Moravou za veletok. Dunajem se stále valí po většinu roku nadbytek vody, takže takovou nadbytečnou vodu je možné využít pro další účely, nejen pro lodní dopravu. Pokud Evropská unie prosadí současný návrh napojení koridoru D-O-L u Vídně, potom bude vytvořen předpoklad dopravit dunajskou vodu bez větších nákladů na její přečerpání až do blízkosti hranic České republiky. Samotná délka vybudovaného koridoru od nízkého jezu u Vídně až po jez v Tvrdomicích na Slovensku, situovaném od dalšího jezu již v Hodoníně ve vzdálenosti cca 15 km je na středoevropské poměry neuvěřitelných cca 80 km. Z tohoto hlediska se již v tomto úseku stává D-O-L vodním koridorem víceúčelovým, neboť přivede dostatek potřebné vody do oblasti jižní Moravy, kde je jí dlouhodobě nedostatek pro závlahy a zároveň přivádí chladící vodu po potřeby tepelné elektrárny v Hodoníně.

**Napojením Hodonína vodní cestou na Dunaj se otevře cesta nejen k výstavbě přístavu a logistického centra v Hodoníně, ale stejně jako po dobudování plně splavnosti Labe, otevře se důležitá cesta pro zabezpečení energetické bezpečnosti státu. Lodě se zkvalitněným zemním plynem budou mít otevřenou cestu k velkokapacitním podzemním zásobníkům plynu nejen na Moravě, ale i na Slovensku. Víceúčelnost vodního koridoru D-O-L v úseku Dunaj – Hodonín je pro Evropskou demokratickou stranu jednoznačná.** Tato část bude jednoznačně taktéž cestou energetickou, přístupovou dokonce pro tzv. říční–námořní lodě, které budou schopné plout bez překladu ze zemí Severní Afriky, Středního východu, ale i moře Kaspického skrze Dunaj od Černého moře. K otázce dokončení se Evropská demokratická strana vyjadřuje tak, že kapacitní vylepšení splavnosti Labe, včetně vybudování jezů v Děčíně a Krásném Březně a stupně Přelouč II by měla být dokončena do tří let od vybudování příslušných povolení. Pokud se týká vybudování Vídně – Hodonín, pak by výstavba s ohledem na rovinnatý terén neměla trvat déle.

### K otázce 3)

Evropská demokratická strana se domnívá, že klíčovým orgánem státu, který je povolán k přijetí opatření, která by v horizontu několika týdnů rozhýbala proces, který by byl završen vypracováním žádosti umožňující čerpání dotací z Fondu soudržnosti Evropské unie pro účely výstavby D-O-L je jediné vlada. Vlada by měla přijmout usnesení závazné pro orgány státní správy, obsahově totožné s návrhem takového usnesení otištěním v časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2009, str. 79.

Rozhodně by mělo být docíleno posílení Ředitelství vodních cest ČR o další odborně způsobilé pracovníky, přeřazené z jiných úseků státní správy. S ohledem na rozsah projektu D-O-L se jeví vhodným, aby vlada jmenovala poradní orgán vcele s vládním zmocněncem, přičemž za členy tohoto orgánu by mělo být jmenováno dalších dvanáct osob, z nichž by šest osob bylo vládě navrženo k jmenování občanskými sdruženími, zabývajícími se problematikou vodních cest a propojením Dunaje s Odrou a Dunaje s Labem.

### K otázce č.4)

Evropská demokratická strana se domnívá, že neexistence plnohodnotného a stabilního napojení naší země na mořské přístavy, ať již Hamburk, Štětín, Brémy či Amsterdam, Rotterdam, Antverpy nebo rumunskou Konstancu na Dunaji, výrazně znevýhodňuje naše zboží vyvážené do vzdálenější ciziny na jedné straně a poškozují naše výrobce, kteří jsou závislí na dovozu surovin pro jejich výrobu na straně druhé. Suroviny dovážené z přímorských přístavů říčními loděmi jsou cenově výhodnější, neboť nejsou zatíženy vyššími náklady na dopravu železnicí nebo kamiony. Z hlediska politického kvalitní napojení na hlavní vodní dopravní tepny pochopitelně snižuje vydíratelnost státu zvenčí, neboť vodní cesty umožňují flexibilně zajišťovat nedostatkové suroviny v poměrně velkých množstvích. Jde především o ropu, zemní plyn a zámořské černé uhlí.

Pokud jde o otázku, zda Česká republika může nabídnout Evropě významnější projekt než je víceúčelový koridor Dunaj – Odra - Labe, pak odpověď je jednoznačná. Nikoliv. Tento projekt po jeho realizaci naplní jeden z cílů Evropské unie, kterým je propojení zatím oddělené infrastruktury vodních cest Německa a Polska přes Odru, Bečvu a Moravu do Dunaje. Toto propojení umožní severským státům včetně států pobaltských dopravit jejich zboží na Dunaj a k Černému moři podstatně rychleji a levněji, než kdyby je posílaly kolem Evropy nebo i za užití systému průplavů v Německu s napojením opět na Dunaj. Totéž platí o napojení České republiky na Dunaj

### K otázce č. 5)

Odpověď je krátká. Evropská demokratická strana bude stát důsledně na pozici hájené a prosazované Evropskou unií, tj. v tomto případě na vybudování koridoru D-O-L. S tím bezprostředně souvisí zkvalitnění Labe jako dopravní cesty. Bude-li Labe řádně splavné, česká vodní doprava jistě nezahyne. Navíc předpokládáme, že na Labi dojde k rozvoji a zkvalitnění kompletní výroby lodí, což prospěje zaměstnanosti.

  
PhDr. Jana Hybášková  
Předsedkyně

  
Mgr. Jaroslav Čapek  
místopředseda

### K otázce č.6)

Tato otázka je velmi významná. Na území České republiky nelze nalézt významnější ekologický projekt než je právě D-O-L. Možnost přívodu vody z oblastí, kde je vody dostatek do oblastí, které postupně vysychají se bude v budoucnosti, obrazně řečeno, vyvažovat zlatem.

Na koridoru D-O-L si je v současné době nutno cenit skutečnosti, že sám o sobě je významným rezervoárem vody. S ohledem na reliéf naší krajiny nelze při jeho výstavbě jinak, než že je nutné vybudovat celou řadu stupňů k překonání převýšení. U každého z nich lze počítat s výstavbou reverzních malých vodních elektráren, které v případě potřeby budou vyrábět elektrický proud nebo v obráceném chodu, v době, kdy je elektřina lacinější, budou přečerpávat vodu ze spodní zdrže do zdrže výše situované. Jde tedy v souhrnu o přečerpávací elektrárnu značné velikosti. Systém vyrobí více elektrického proudu než ho spotřebuje pro svůj vlastní provoz. Jde o energii z obnovitelného zdroje.

Dalším ekologickým přínosem koridoru D-O-L je jeho protipovodňová ochrana měst a oblastí především v Pomoraví. Trasa koridoru je plánována tak, aby koryto koridoru vodu samo akumulovalo, ale také odvádělo okolo měst, která jsou ohrožena povodňovými vlnami. Např. Olomouc, Litovel atd. tedy, koridor D-O-L je projektován tak, aby zabraňoval nebo alespoň minimalizoval ekologické katastrofy.

### K otázce č. 7)

Zde je odpověď jednoznačná. Ano.

### K otázce č. 8)

Mělo by jít o mezinárodní organizaci v rámci Evropské unie.

### K otázce č. 9)

Evropská demokratická strana žádnou legislativní past ve věci nevidí. Jde o bezradnost politiků, kteří nejsou ochotni převzít za svá rozhodnutí osobní odpovědnost a o přílišné podléhání různým nátlakovým skupinám. Snad tento jev po volbách zmizí s odsunutím některých politických seskupení mimo Parlament.

### K otázce č. 10)

Pro tak významný projekt, jakým je výstavba víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe, by se měl jistě vytvořit právní rámec. Mohl by to být i zákon připomínající vodocestný zákon z r. 1901. Nicméně, Česká republika ve věci pomalu ztrácí iniciativu a jak se zdá, naplňují se slova Jana Bati, že pokud nepostavíme toto velkolepé dílo sami, postaví ho jiní. Věci mohou dojít tak daleko, že se bude stavět bez nás a mimo nás. Takovýto proces jakoby již začal. Je to Evropská unie, která již nyní začíná přebírat iniciativu. Pokud se Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady stane jedním z pramenů práva Evropské unie, pak námi případně přijatý zákon bude muset být v souladu s Rozhodnutím. Je nutné si počkat. Nic nám však nebrání v úpravách na Labi. Jsme však zavázáni budovat v souladu s parametry danými Dohodou AGN. Vše nové musí odpovídat třídě Vb. Takový postup Evropská demokratická strana plně podporuje.





## Strana zelených

Úvodem, než položíme příslušné otázky, dovolíme si připomenout několik skutečností:

**Děkujeme za připomenutí, ale bohužel z velké části to nepovažujeme za „skutečnosti“, ale za nepravdy či polopravdy:**

1 Vodní doprava je nejen levná, ale i nejpřátelštější k životnímu prostředí.

**Nepravda.** Platí pouze pro emise při plavbě dolů po toku. Negativní vliv umělých vodních cest na ŽP je zejména v našich podmínkách střechy Evropy enormní.

2 ČR postrádá přístup k moři a nemá ani kvalitní připojení vodní cestou, což všichni ostatní v EU mají; tato skutečnost nás hospodářsky i dopravně výrazně znevýhodňuje („komparativní nevýhoda“)

**Přístup k moři má každá země takový, jaký jí to příroda umožňuje.** Řada zemí přístup k moři nemá a přesto ty země ekonomicky plnohodnotně fungují, neboť lokalizačních předpokladů k hospodářskému rozvoji je celá řada a dopravní jsou jen zlomek z nich.

3 Existence vodního koridoru D-O-L výrazně omezí energetickou závislost na Rusku – po vodě lze totiž za rozumnou cenu dovážet zkapalněný zemní plyn (a také ropu) z jiných zemí, např. z Kataru, Lybie, Alžírsko atd.

O několik řádů levnější a zároveň jednodušší a projednatelnější alternativní přeprava plynu je produktovody ze sousedních zemí, které se již připravují.

4 Jsou tu i další přínosy v oblasti energetiky obnovitelných zdrojů (průtočné a přečerpávací elektrárny).

Tyto přínosy by byly zanedbatelné ve srovnání s náklady a škodami z výstavby a provozu D-O-L. V době inteligentních energetických systémů smart grids **přece nebudeme pálit elektřinu na zbytečné přečerpávání vod.**

5 Významná je také potenciální doprava vody z Dunaje (podobně, jako v Německu na průplavu Mohan-Dunaj, kde se jeho prostřednictvím zásobuje oblast Norimberku).

**A to je s alpskými a níže položenými podunajskými zeměmi dohodnuté?**

Bude doprava vody pro zajištění plavby ekonomicky výhodná?

ČR je rozvodím všech evropských moří, tudíž je tady všude pro plavbu vody nejméně a průtoky kolísají více, než na dolním toku. **Takže do ČR tu vodu napumpujeme a nejspíš kvůli tomu postavíme 2 jaderné elektrárny?**

6 Vodní koridor má také významnou protipovodňovou funkci.

**Nesouhlasíme.** Hráze naopak zvyšují bariéry pro přirozený odtok vody a kanál samotný způsobí vyšší odtok do nižších poloh v sousedních státech, kde se o to více vody rozlije.

7 Výstavba i provoz přinese mnoho pracovních příležitostí.

**Kolik, kterých a jak kvalifikovaných?**

8 Vzrostl by i strategický význam ČR v Evropě.

Čím a o kolik?

9 Po roce 2013, kdy již do ČR zřejmě nebudou proudit finance z Evropského fondu regionálního rozvoje ERDF (strukturální fondy), je taková výstavba, financovatelná z Fondu soudržnosti, důležitým finančním přínosem pro ČR (může být financováno až 85%).

**EU sotva bude financovat vodní cestu Dunaj – Labe, která je (kromě železnice) z větší části duplicitní ke kanálu Rýn – Mohan – Dunaj při značném nevyužití**



**jeho kapacity. Návrh vodní cesty Dunaj – Odra je rovněž nereálná.**

10 **Vše přitom s největší pravděpodobností lze vyřešit tak, aby se eliminovaly konflikty se zájmy ochrany přírody – jen by to chtělo spojit síly z různých oborů, nikoliv si jen nadávat.**

Základní problém je v tom, zda eliminovat konflikty D-O-L s ochranou přírody v našich podmínkách vůbec lze. Ekonomiku této investice se s největší pravděpodobností vyřešit nepodaří.

**A nyní otázky:**

1) *Jste informováni, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je součástí celoevropské dopravní sítě (TEN), evropské dohody o vodních cestách celoevropského významu (AGN), kterou Česká republika ratifikovala a také přístupových smluv? Jak vnímáte smysl, účelnost a závaznost těchto aktů pro Českou republiku vzhledem k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?*

Jistě. **AGN je dohodou zdola. Protože vodní koridor Dunaj – Odra – Labe není v národních plánech rozvoje infrastruktury, je žádoucí, aby Česká republika požádala o jeho formální vypuštění také z AGN. Stejně tak bude třeba jej nechat vypustit ze sítě TEN-T při její nejbližší aktualizaci.**

2) *Které z vodních děl nebo dílčích etap D-O-L považujete pro připojení ČR k evropské síti vodních cest za nejdůležitější (třeba i s ohledem na dovoz energetických surovin – ropy a zkapalněného zemního plynu)? Proč? A v jakém termínu dokončení?*

**Vodní cesta propojující Dunaj, Odru a Labe není dopravně opodstatněná a kvůli konfliktům s ochranou přírody a vodního režimu krajiny ji ani nelze povolit. Kapacitní spojení mezi Dunajem, Odrou a Labem existuje již 152 let, má dvě koleje a několik desítek let je elektrizováno.** V Česku je modernizováno a v blízké budoucnosti bude třeba zvýšit jeho kapacitu jen v Moravské bráně. Potřeba jeho modernizace leží nyní v Rakousku a zejména v Polsku.

3) *Jaká opatření byste učinil, aby byla v reálném čase vypracována žádost, umožňující čerpání dotací z Fondu soudržnosti EU po roce 2013?*

**Je třeba zpracovat příslušnou dokumentaci pro potřebné železniční trasy a zajistit národní kofinancování.**

4) *Jaké důsledky ekonomické a politické pro Českou republiku podle Vás vyplývají ze skutečnosti, že jsme jedinou zemí z 27 států EU, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem? Existuje podle Vás významnější projekt celoevropského významu, který může ČR nabídnout?*

**Naprostě žádné ekonomické a politické důsledky nejsou. Česko akutně potřebuje vybudovat síť „železničních dálnic“ – vysokorychlostní železnice pro rychlosti 200 až 360 km/h, které zajistí dostatečnou kapacitu drah a atraktivní přepravní doby v osobní dopravě.**



Tím se uvolní kapacita páteřních železničních tratí pro nákladní dopravu, která potřebuje již jen systematické odstraňování úzkých hrdel zejména v železničních uzlech.

5) *Jaké kroky po volbách hodláte učinit, aby nedošlo k zániku české vodní dopravy jako nedílné součásti dopravního systému země?*

**Úplný zánik české vodní dopravy nelze předpokládat, vždy pro ni bude existovat úzký segment přepravní poptávky. Za výrazně celospolečensky výhodnější však považujeme její útlum a rekvalifikaci pracovníků.**

6) *Které ekologické přínosy vodní dopravy vnímáte nejsilněji? Potřebujete v tomto směru více informací?*

**Vodní doprava nemá žádné významné ekologické přínosy. Železniční doprava je výhodnější ve všech ohledech s výjimkou emisí z plavby po proudu dolů. Informací o tom máme dostatek.**

7) *Věříte ve vizi Tomáše a Jana Antonína Bati o významných protikrizových účincích stavbou a provozem průplavu D-O-L a o jeho dominantním významu v Evropě? (viz „Budujeme stát pro 40 000 000 lidí“ – 1937)*

**Ne. Jejich vize byla již zcela bezpečně a nevratně překonána technologickým a společenským vývojem.**

8) *Jakou formu organizace pro zajištění přípravy a výstavby vodního koridoru D-O-L byste považoval za neefektivnější?*

**Žádnou. Zajištění přípravy a výstavby vodního koridoru D-O-L nemá žádné opodstatnění a je environmentálně neproveditelné.**

9) *Jakou metodu směřující k vyvážení se z legislativní pasti (nekonečná a bezobsažná vládní usnesení) byste doporučil?*

**Je třeba přijmout vládní usnesení, kterým se ukončí současná nezákonná územní ochrana a uloží se projednat vyškrtnutí vodního koridoru D-O-L z AGN a ze sítě TEN-T.**

10) *Je možné připravit nový zákon (po vzoru vodocestního zákona z roku 1901) o přípravě a výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do konce roku 2010? Může pro jeho sestavení posloužit „Návrh odborníků a právníků na optimální postup při přípravě vodního koridoru D-O-L ze dne 12. 11. 2009“ (Vodní cesty a plavba č. 4/2009, str. 79)?*

**Ne. Není k tomu věcný důvod.**

**Mgr. Ondřej Liška**

předseda

Strana zelených



1) Jsem si samozřejmě vědom všech mezinárodních vazeb a souvislostí. Pokládám ale zároveň za nezbytné, aby v době ekonomické krize všichni zahraniční partneři potvrdili, že budou schopni realizovat návazné projekty, a abychom my sami věděli, že jsme schopni celý projekt profinancovat. Nemůžeme si dovolit tak ambiciózní projekt jako je vodní koridor Dunaj – Odra – Labe bez jasné garance, že se taková investice skutečně zhodnotí.

2) Význam tuzemských vnitrozemských vodních cest se zvýší především po dokončení prioritních projektů, které zabezpečí zlepšení plavebních podmínek na Labi mezi Ústím nad Labem a státní hranicí a prodloužení labské vodní cesty do Pardubic. Sám jsem se během krátkého působení na Ministerstvu dopravy snažil uvolnit cestu důležitému projektu zlepšení plavebních podmínek na Labi ve stupni Děčín. Jednání s Ministerstvem životního prostředí jednoduché nebylo a bohužel se ho nepodařilo dokončit před tím, než byla vládě vyslovena nedůvěra.

3) Čerpání finančních prostředků z Evropské unie i v oblasti vodní infrastruktury je na historicky nejvyšší úrovni. Podmínkou pro získávání prostředků pro projekt Dunaj – Odra – Labe je zmíněná garance mezinárodních partnerů a také důsledná analýza ekonomické proveditelnosti.

4) Za prioritní pokládám zlepšení plavebních podmínek na dolním toku Labe. Musíme nejprve splatit tento vážný dluh. Teprve potom bude možné napřít všechny síly do nových projektů.

5) Budu pokračovat v tom, co jsem rozběhl na Ministerstvu dopravy, tedy především ve vyřešení nedostatečné spolehlivosti vodní cesty na dolním Labi. Jistě nežijete mimo realitu, takže chápete, že klíčové bude, jak se změní obsazení a atmosféra na Ministerstvu životního prostředí. Pevně věřím, že zvítězí racionální argumenty, které nestojí proti skutečným zájmům ochrany přírody.



*Bývalý hejtman Ústeckého kraje Jiří Šulc a ministr dopravy Petr Bendl se zástupci Ministerstva dopravy ČR a Ředitelství vodních cest ČR na místě plánovaného jezu na Labi v Děčíně 12. března 2009.*



*1. listopadu 2001 se začala psát nová historie splavňování Horní Vltavy.*

6) Nechci opakovat známé pravdy. Uvědomuji si především ekologické přínosy v případě dopravy velkého objemu sypkých materiálů a kontejnerové dopravy. Převést tento objem dopravy po silnici znamená mnohonásobně větší zatížení životního prostředí. Jasně jsou dopady v oblasti ekonomiky a zaměstnanosti, pokud jde o loděnice podél Labe, o výrobce nadměrných nákladů, které prakticky není možné jinak za hranice ČR odvézt.

7) Mnoho vizí Tomáše a Jana Antonína Bati se naplnilo. Od některých ale museli ve vztahu k aktuálním ekonomickým souvislostem ustoupit. Bezpochyby by dnes stejně vážně jako my zvažovali náklady, efekt projektu a mezinárodní návaznost. A nepochybně by i oni byli pod tlakem ekologických organizací – uvědomte si, jak atakují stavby, které jsou buď přímo na řece (Děčín), nebo těsně vedle ní (Přelouč), a zkuste si představit, jak obrovské administrativní a jiné náklady by s sebou v tuto chvíli nesla snaha pustit se s kanálem desítky kilometrů do volné krajiny.

8) Osvědčená je forma projektového řízení nejlépe v rámci Ředitelství vodních cest. Pokud má být primárním investorem stát – a nepředpokládám, že by to mohlo být jinak – není ani prakticky jiná cesta možná.

9) Vnímám nedávný dramatický vývoj projednávání záležitosti zachování územní ochrany průplavního spojení, který s mimořádnými obtížemi vyvrcholil schválením usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008. Zachování územní ochrany, jako podmiňující krok výhledové realizace, bylo tímto aktem prozatím zajištěno. Je dobře, že se podařilo zachovat tuto územní ochranu. Máme tak prostor pro mezinárodní jednání o potřebnosti a efektu projektu, vlivech na životní prostředí a modelu financování.

10) Zmíněný návrh jsem zatím neměl možnost prostudovat. Prvním krokem ale musí být zajištění mezinárodní garance a zhodnocení dopadů celého projektu.



**Ing. Petr Bendl**  
místopředseda ODS



*Přeprava balené jezové klapky pro jez Veletov na středním Labi*

# Východiska z krize – 38 společných opatření vlády, odborů a zaměstnavatelů

Vláda na svém pondělním jednání vzala na vědomí Návrh krátkodobých opatření pro východiska z krize a řešení jejich důsledků. Na jednání Rady hospodářské a sociální dohody České republiky 2. února 2010 se vláda se sociálními partnery shodla na 38 bodech, které mohou napomoci ke zlepšení ekonomicko-sociálního prostředí v ČR a nastartování ekonomického růstu.

Materiál je reakcí vlády na odeznívající ekonomickou krizi a stav veřejných financí. Obsahuje soubor konkrétních opatření, jejichž realizací bude možné v krátkém časovém období zpomalit negativní důsledky krize, stabilizovat ekonomicko-sociální prostředí a znovu nastartovat ekonomický růst.

Smyslem strategie je odborným a neideologickým způsobem pojmenovat hlavní krátkodobé a střednědobé problémy tuzemské ekonomiky, a současně nastínit, jak k jejich řešení přistupuje současná „nepolitická“ vláda. Cílem dokumentu je tedy definovat strategii České republiky na cestě k překonání důsledků globální ekonomické krize, respektive k překonání jejich následků v tuzemské ekonomice. Vláda si je vědoma, že časový horizont tohoto úkolu sahá daleko za její mandát, považuje však za nutné a vhodné tuto strategii definovat, a to i jako určité doporučení pro vládu vzešlou z voleb v květnu 2010.

Motivem pro vznik strategie byla jednak poptávka sociálních partnerů po takovémto typu dokumentu jednak snaha vlády nepromarnit čas, který zbývá do termínu voleb. Mandát původně pětiměsíčního úřednického kabinetu, jehož úkolem bylo dovést zemi k předčasným volbám, se totiž v důsledku jejich zrušení reálně rozšířil. Vláda v souladu se svým programovým prohlášením usiluje o politicky maximálně neutrální správu státu, to však neznamená, že může opomíjet nebo mlčet k zásadním problémům naší země. Vláda považuje za nezbytné tyto problémy nejen pojmenovat, ale i zahájit kroky k jejich řešení, a to na bázi hledání maximálního politického konsensu.



## Zelení ve vládě zůstávají, dohodl se Liška s premiérem Fischerem

Tisková zpráva Úřadu vlády ČR, 10. února 2010

Ministři navržení za Stranu zelených z vlády neodejdou. Po schůzce s premiérem Janem Fischerem to oznámil šéf strany Ondřej Liška. Výhrady zelených k tomu, že vláda podporuje dostavbu Temelína, rekonstrukci elektrárny Pruněřov i stavbu jezů na Labi, ale trvají.

“Byli jsme ujištěni, že některé projekty, které nám vadí, budou posuzovány standardně v souladu s platnými zákony,” vysvětlil po setkání s Fischerem šéf zelených, proč zelení nestáhnou z vlády ministra životního prostředí Jana Dušíka a ministra pro lidská práva Michaela Kocába, o čemž začátkem týdne uvažovali.

Spor vznikl proto, že vláda po konzultaci s odbory a se zaměstnavateli mezi 38 opatření, které mají pomoci zemi vyvést z krize, zařadila dostavbu třetího a čtvrtého bloku Temelína či rekon-

strukci hnědouhelné elektrárny Pruněřov podle představ společnosti ČEZ. Zelené to rozčílilo, protože k obojímu je neprve nutný posudek vlivu na životní prostředí EIA. Toto posuzování právě probíhá.

Zelení ministři byli ve vládě přehlasováni všemi ostatními a Liška pak mluvil o tom, že současný Fischerův kabinet podléhá průmyslové lobby a duch jejího rozhodování vrací zemi do 80. let, tedy doby socialismu, kdy nad ochránci životního prostředí měli navrch stavitelé.

“Nedovedu si představit, že by se některý z ministrů neřídil rozhodnutími vlády,” řekl Fischer po schůzce s Liškou, Dušíkem a Kocábem.



## Na co by se měla vláda podle zaměstnavatelů a odborů soustředit

- » řešení nezaměstnanosti pomocí programu „Vzdělávejme se“ a školení
- » srovnání podmínek mezi osobami samostatně výdělečně činnými a zaměstnanci, omezení takzvaného švarcsystému
- » nastartování velkých průmyslových zakázek – modernizace elektrárny Pruněřov, modernizace Jaderné elektrárny Dukovany, průplav Odry-Dunaj-Labe
- » změna podnikatelského prostředí

Materiál pro jednání 82. Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody České republiky dne 2. 2. 2010

### Návrh krátkodobých opatření pro východiska z krize a řešení jejich důsledků

#### Úvod

Plénium RHSD ČR projednalo na svém jednání dne 2. 2. 2010 dokument „Návrh krátkodobých opatření pro východiska z krize a řešení jejich důsledků“. V interakci s tímto dokumentem **doporučuje maximálním způsobem plnit dále uvedená krátkodobá opatření**, která mohou napomoci

- a) zlepšení ekonomicko-sociálního prostředí v ČR,
- b) nastartování ekonomického růstu.

**Následujících 38 bodů představuje shodu vlády a sociálních partnerů.**

RHSD ČR doporučuje uplatňovat kontrolní mechanismy plnění jednotlivých úkolů.

#### Návrhy opatření

15. Vytvořit podmínky pro přijetí konečného rozhodnutí ve věci zlepšení plavebních podmínek na Labi prostřednictvím výstavby plavebního stupně Přelouč a Děčín – výstavba jezů na Labi (viz rovněž usnesení vlády ze dne 23. 3. 2005 č. 337).

Týká se: Vláda ČR + MD ČR + MŽP ČR

Termín plnění: průběžně 2010

37. Dbát na potřeby českého průmyslu při realizaci velkých investičních akcí.

Týká se: Vláda ČR

Termín plnění: průběžně



Návrh vodního díla Přelouč II

### Významné rozhodnutí soudu o vodním díle Přelouč II (tisková zpráva ŘVC 26. 02. 2010)

Nejvyšší správní soud vyhověl čtyřem kasačním stížnostem Ředitelství vodních cest ČR ve sporu s ekoaktivisty o stavbu vodního díla na Labi u Přelouče. Zrušil skupinu predloňských verdiktů pardubického krajského soudu, které byly pro aktivisty příznivé. Pardubičtí soudci jimi zneplatnili různá rozhodnutí správních orgánů, jež se týkala sporného vodního díla. Pardubický soud musí kauzu prozkoumat znovu.

# Modernizovaný jez v Českém Vrbném v plném provozu



Tisková zpráva ŘVC ČR

České Budějovice, 2. března 2010– Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC ČR) a generální dodavatel stavby Metrostav a.s. dnes odhalením pamětní desky slavnostně ukončili za účasti zástupců Ministerstva dopravy a místní samosprávy dvě stavby v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“. Jednalo se o modernizaci jezu v Českém Vrbném a zajištění plavebních hloubek ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou.

„Jsem rád, že jsem dnes mohl zakončit první dvě dílčí stavby projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou a že se tak myšlenka obnovení splavnosti Vltavy dočkala své realizace“ říká ředitel ŘVC ČR Miroslav Šefara. „V prvním úseku mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou budou moci lodě plout již od jara 2011. Po dokončení celého projektu v roce 2013 a dobudování lodních zdvihadel na Orlíku a Slapech, vznikne souvislá vltavská vodní cesta, napojená díky Labi na rozsáhlou síť evropských vodních cest,“ dodává.

Obnovení splavnosti Vltavy v části mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou bude dokončeno tak, aby od začátku plavební sezóny 2011 byla řeka v uvedeném úseku plně splavná nejen pro vodáky, ale i pro výletní lodě

do rozměrů cca 44\_5,4 m s ponorem do 1,3 m. Na financování výstavby se významnou měrou (85%) podílí prostřednictvím Operačního programu Doprava Evropský fond pro regionální rozvoj.

**Cílem projektu je splavnit Vltavu mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou pro rekreační plavbu a obnovit tak splavnost Vltavy, jež byla v minulosti přerušena stavbou vodních děl, u kterých nebyla dokončena potřebná plavební zařízení.**

Prvními dvěma stavbami úseku mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou byla modernizace jezu České Vrbné a zajištění plavebních hloubek ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou. V průběhu stavby bylo nutné prohrábkovat koryta řeky v délce 4 km pod jezem České Vrbné zajistit plavební hloubku 1,6 m. Při prohrábce nebylo zasahováno do stávajících břehů a s výjimkou úseku mezi železničním mostem a ústím Dehtářského potoka je nyní v celé zdrži jezu Hluboká nad Vltavou minimálně 20 m široká plavební dráha s minimální plavební hloubkou 1,6 m. Při modernizaci jezu bylo nutné vybourat a přestavět část vlastního jezu a namontovat nové jezové technologie. Na jezu byly původní hydrostatické železobetonové sektory nahrazeny podpíranými ocelovými klapkami šířky 22,5 m o hrazené výšce 3 m. V této souvislosti došlo ke stavebním úpravám přelivné plochy a stávajících pilířů včetně nátoky do elektrárny.



*Modernizovaný jez v Českém Vrbném při slavnostním ukončení stavby dne 2. 3. 2010 převáděl zvýšený průtok vody 85 m<sup>3</sup>/s. Generální dodavatel Metrostav a.s.*

Spolehlivější hradící konstrukce umožní efektivněji a bezpečněji udržovat plavební hladinu bez nutných rozsáhlých úprav ve zdrži jezu České Vrbné. Zlepšily se také možnosti správy řeky při zimním režimu (ledochod) a při povodňových situacích. Součástí staveb byla i instalace plavebního značení a kilometráže vltavské vodní cesty.

**85% stavebních nákladů, tj. 141,6 mil. Kč z celkových 166,6 mil. Kč, bylo uhrazeno z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava. Zbylé náklady byly financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury.**

V současné době probíhá v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou výstavba přístaviště Lannova loděnice, ochranného přístavu České Vrbné a plavební komory České Vrbné. Po jejich dokončení bude možné zahájit výletní plavby mezi těmito významnými historickými i kulturními středisky Jižních Čech.

## Popis projektu

Projekt „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou“ se skládá z několika samostatných podprojektů, které celý úsek dělí do tří částí: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice, Hněvkovice – Týn nad Vltavou.

### 1. část: České Budějovice – Hluboká nad Vltavou

Úsek vede z centra Českých Budějovic od Jiráskova jezu až k jezu Hluboká nad Vltavou. Jeho realizací vznikne atraktivní trasa v délce 8,9 km spojující jihočeskou metropo-

li s dalším významným turistickým cílem Hlubokou nad Vltavou. V rámci tohoto záměru bude prohrábkou dna zajištěna plavební hloubka 1,6 m ve zdrži jezu České Vrbné, modernizován jez České Vrbné a vybudována plavební komora. Do investičního záměru spadá i vybudování ochranného přístavu České Vrbné a zajištění plavebních hloubek 1,6 m ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou. Důležitou součástí je výstavba koncového přístaviště Lannova loděnice a vytvoření obratiště pod Jiráskovým jezem.

### 2. část: Hluboká nad Vltavou – Vodní dílo Hněvkovice

Navazující úsek od jezu v Hluboké nad Vltavou k Vodnímu dílu Hněvkovice napojí k českobudějovické oblasti dalších 10,92 km vltavské vodní cesty, takže i s prvním úsekem již bude k dispozici přes 19 km rekreační vodní cesty.

V rámci tohoto záměru bude prohrábkou dna zajištěna plavební hloubka 1,6 m ve zdrži Vodního díla Hněvkovice a postavena plavební komora na jezu Hluboká nad Vltavou.

### 3. část: Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou

Jedná se o poslední úsek v délce 13,29 km, jímž se propojí České Budějovice s vodní nádrží Orlík. Tím se navzájem zpřístupní celá část Vltavy od Českých Budějovic až k přehradě Orlík včetně části Otavy.

V rámci tohoto záměru bude vystrojena stávající nefunkční plavební komora Vodního díla Hněvkovice. Dále bude modernizován jez Hněvkovice a vybudována plavební komora u tohoto jezu. Nedílnou součástí výstavby bude i zajištění plavební hloubky 1,6 m prohrábkou dna ve zdrži Vodního díla Kořensko a jezu Hněvkovice.



**Slavnostní dokončení stavby jezu České Vrbné a odhalení pamětní desky dne 2. 3. 2010**

DOPRAVA

# Šest mýtů o vodní cestě

Vnitrozemská plavba je zárukou dopravní bezpečnosti České republiky

**V**odní doprava je zbytečná. Takový dojem si musel odnést nezaujatý čtenář většiny českých médií z jejich zpravodajství o letním projednávání Politiky územního rozvoje České republiky ve vládě – o zahájení rekonstrukce železničního mostu přes Labe v Kolíně ve spojení s přípravou návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. V názorech často citované zelené političky a několika ekologicky nakloněných novinářů se přitom objevilo – a jako fakta se tvářilo – mnoho již mnohokrát vyvrácených mýtů. Zdá se proto, že s některými „pravdami“ je třeba stále bojovat.

## PROBLÉM MOSTŮ

Prvním mýtem je, že zdvižný most u Kolína bude zdržovat provoz. Není to pravda. Míchají se přitom dvě informace. Dle první Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC ČR) rekonstruuje a přitom zdvihá železniční most, který byl dosud nízký a bránil průjezdu některých lodí, asi o metr, na podjezdnou výšku 5,25 metru. Dle druhé jedno pole mostu bude v budoucnu možné doplnit o zdvižné zařízení, které umožní most operativně zdvihnout až na sedm metrů. Pokud jde o zdržení, most bez zdvihacího pole žádné zdržení neznamená. A i kdyby bylo pohyblivé pole výhledově doplněno, nic nebrání tomu, aby byl průjezd vyšších lodí umožněn v intervalech, které nabízí grafikon provozu na této vedlejší železniční trati. To je běžná praxe v EU.

Druhý mýtus spočívá v tom, že nemá smysl zvedat mosty na středním Labi, pokud není vyřešena situace u Děčína. Není to pravda. Problém na Labi u Děčína nespočívá v úplné nesplovnosti, protože po větší část roku je řeka i u něj splavná – letos kvůli vyšším srážkám nadprůměrně dlouho. Podjezdné výšky mostů se tedy nezvyšují na uzavřené řece, která nemá napojení na zahraničí. Toto napojení je pouze nedostatečně spolehlivé. A právě pro zvýšení spolehlivosti vodní cesty – tedy kvůli snížení závislosti dopravců na kolísání vodních stavů v průběhu roku – je připravován projekt Plavební stupeň Děčín.

Dokud existují samostatné státní rozpočty a vlády států, je třeba považovat volný přístup českého zboží na světový trh za náš národní zájem

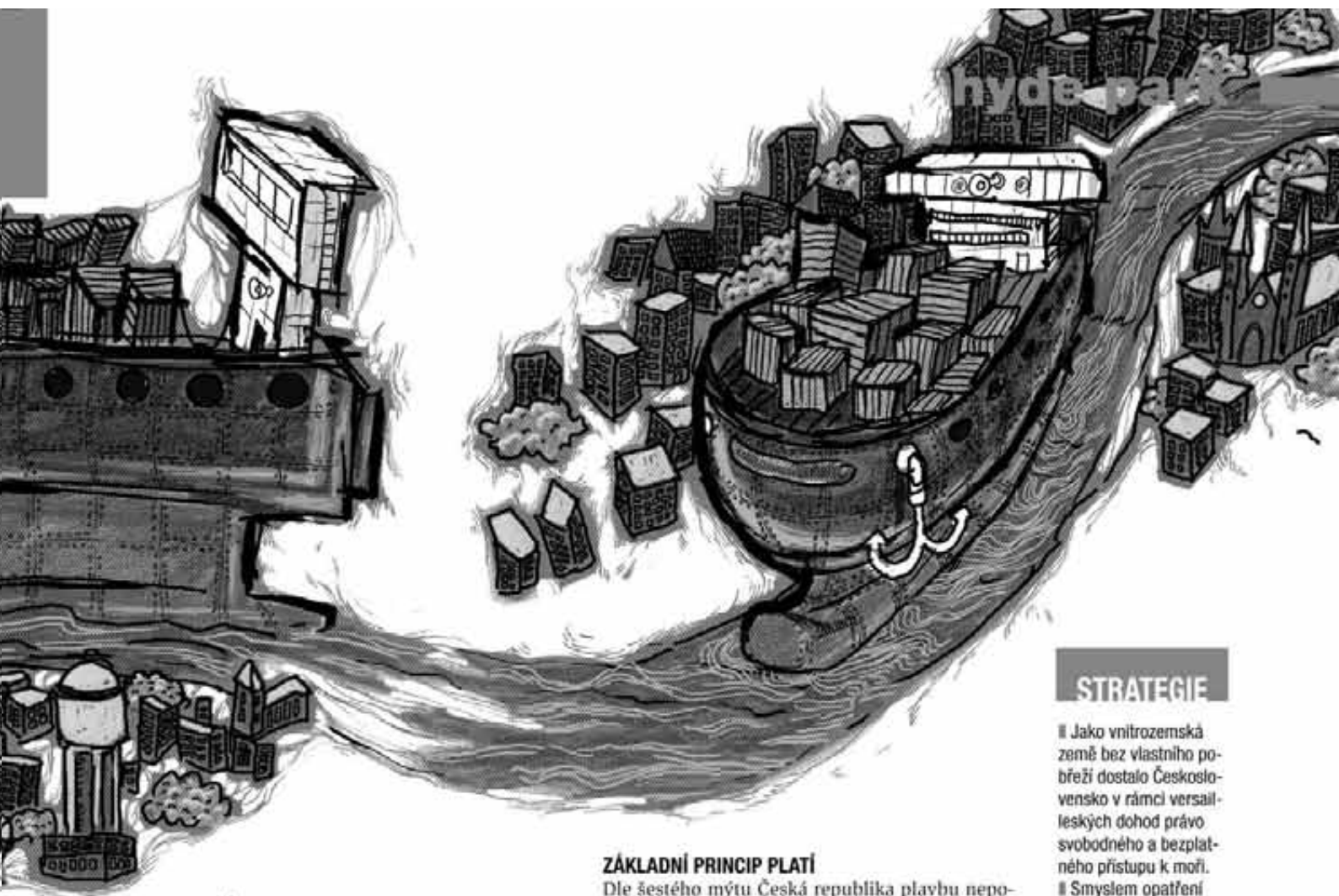


## INVESTICE

Třetím mýtem je, že kvůli kolínskému mostu chybějí peníze na výstavbu silnic. Ani to samozřejmě není pravda. Jednak proto, že 85 procent uznatelných nákladů projektu je hrazeno z Operačního programu Doprava ze zdrojů EU. Ta rozvoj plavby na rozdíl od zelených politiků a iniciativ v ČR podporuje. Dle pravidel financování by nevyčerpání prostředků na stavbu mostu neznamenalo jejich přesun na výstavbu silniční sítě.

Dle čtvrtého mýtu se rozpočet ŘVC zvyšuje, což neodpovídá významu plavby v ČR. To je bohapustá demagogie. Rozpočet ŘVC na rok 2010 sice vybočuje z rozpočtů minulých let, kdy na plavbu zajišťující zhruba procento přepravních výkonů nešlo ani zdaleka procento z celkových výdajů na dopravní infrastrukturu, ale je to právě kvůli nákladům na rekonstrukci kolínskému mostu. Ta by však mohla být schována stejně jako v rozpočtu ŘVC i v rozpočtu Správy železniční dopravní cesty – v nákladech na dokončovanou rekonstrukci celého kolínskému železničního uzlu. Navíc je nesmysl, aby byly investice na současný podíl plavby vázány na přepravní výkony. Investuje se péče především proto, aby se podíl mohl zvýšit.





## POTENCIÁL LABE

Pátý mýtus spočívá v tom, že plavba už nikdy nebude zajišťovat významné podíly přepravy.

To platí. Ale pouze v případě, že ČR nebude do plavby investovat. Celoročně funkční a spolehlivá vodní cesta bude pro logistiku požehnaním. Díky nízké ceně vodní dopravy na sebe stáhne mnoho přepravních výkonů, které jinak zbytečně zatěžují silniční síť – zejména přepravu zboží s nízkou přidanou hodnotou, nenáročného na její rychlost – nebo se dokonce jinak než po vodě nedají zajistit za zajímavou cenu pro výrobce – přeprava nadměrných nákladů.

Každoročně například přes ČR projíždí 450 nadměrných nákladů. A z nich aspoň část jede zbytečně o více než sto kilometrů dál, než by bylo nutné. Pokud by totiž již existoval přístav v Pardubicích, nemusely by „nadměry“ jet po silnici až do Mělníka. Snížila by se i cena dopravy. Tarif za přepravu nadměrného kusu po řece z Mělníka do Hamburku přijde zhruba na deset tisíc eur. Přeprava téhož zboží po silnici pak i na patnáctinásobek. To činí výrobek na trhu mimo ČR nekonkurenceschopným. O železnici nemluvě. Příčný profil zboží, které lze naložit na vagon, je totiž shora i ze stran limitován, a tyto limity málokterý nadměrný náklad splní. Přitom potenciál Labe je až osm milionů tun ročně a vhodné zboží mezi Hamburkem a ČR je k dispozici. Zatím je bohužel vozí kamiony.

## ZÁKLADNÍ PRINCIP PLATÍ

Dle šestého mýtu Česká republika plavbu nepotřebuje. To může tvrdit je ten, kdo nikdy neslyšel o „dopravní bezpečnosti“. Tento pojem je přitom ekvivalentní „energetické bezpečnosti“. I když po vodě proudí jen malá část zboží, snižuje pouhá existence levné vodní dopravy ceny na železnici i silnici a zlevňuje importní vstupy i exportní výrobky české ekonomiky až o sedm miliard korun ročně.

Jako vnitrozemská země bez vlastního pobřeží dostalo Československo a další takové státy už v roce 1918 v rámci versailleských dohod právo svobodného a bezplatného přístupu k moři po vodní cestě mezi našim územím a severoněmeckými přístavy na Labi. Smyslem opatření, o které tehdejší politici aktivně usilovali, bylo eliminovat ekonomický a politický vliv tranzitních států na vnitrozemské země. Chápali, že závislost českého zboží na průjezdu zahraničním územím je vážným, doslova strategickým důvodem, proč by se měla vodní doprava uchovat a rozvíjet.

Labskou vodní cestu a přístup k moři od té doby respektovaly všechny minulé režimy. Po roce 1989 se to však na české straně pod tlakem některých zelených politiků a iniciativ poněkud zadrhlo. Na základním principu se však nic nemění. Navzdory všem dvou- i vícestranným dohodám platí, že dokud existují samostatné státní rozpočty a vlády států, je třeba považovat zachování volného přístupu českého zboží na světový trh za náš národní zájem. Snad si pojem „dopravní bezpečnosti“ vedle odborníků osvojí i čeští politici. ■



**MIROSLAV ŠEFARA**  
ředitel, Ředitelství vodních cest Praha

## STRATEGIE

|| Jako vnitrozemská země bez vlastního pobřeží dostalo Československo v rámci versailleských dohod právo svobodného a bezplatného přístupu k moři.

|| Smyslem opatření bylo eliminovat ekonomický a politický vliv tranzitních států na vnitrozemské země.

|| Tehdejší politici chápali, že závislost českého zboží na průjezdu zahraničním územím je strategickým důvodem, proč by se měla vodní doprava uchovat a rozvíjet.

## MÝTY

|| Zdvíhací most u Kolína bude zdržovat provoz.

|| Nemá smysl zvedat mosty na středním Labi, pokud není vyřešena situace u Děčína.

|| Kvůli kolínskému mostu chybějí peníze na výstavbu silnic.

|| Rozpočet RVC se zvyšuje, což neodpovídá významu plavby v ČR.

|| Plavba už nikdy nebude zajišťovat významné podíly přepravy.

|| Česká republika plavbu nepotřebuje.

# Investice do budoucnosti vodních cest v České republice

Ing. Jan Bukovský - Ředitelství vodních cest ČR

Zatímco silnice a železniční trať představují území v podstatě nepřátelské pro jakýkoliv život, vodní cesta, ať už umělý kanál nebo splavněná řeka, zůstávají biotopem, kde žijí živočichové, rostou rostliny a plavba se stává součástí života této dopravní cesty. Důkazem toho je i chování obyvatel. K vodní cestě se lidé odjakživa stěhují, chtějí u ní žít a mnohde je i součástí jejich obživy. Pozemky pro výstavbu bydlení jsou u vodních cest až dvojnásobně dražší. Voda poskytuje významný prostor pro rekreaci a sportovní využití. Naopak pozemky u železnice a silnice ztrácejí hodnotu v důsledku devastace dopravou. Proto by měla být vodní ekologická doprava v co největším rozsahu využívána všude tam, kde je to smysluplné. Způsob, jakým Vltava a Labe protínají Českou republiku, k tomu přímo vybízí.

## ŘEKY – PŘIROZENÉ DOPRAVNÍ TEPNY

### Vnitrozemská vodní doprava je ekologická

Plavba je všude na světě vnímána jako neekologičtější způsob dopravy. Přednosti a výhody vodní dopravy se nejvíce uplatňují v segmentu zahraničních přeprav, především na dlouhých trasách a v kombinaci s námořní dopravou. Na rozdíl od evropských trendů je vodní doprava v České republice utlačována a veškerou energii na svůj rozvoj musí investovat do boje s pseudoekologickými organizacemi, čímž vznikají obrovské náklady a zdržení odrážející se v nefunkčnosti nákladní dopravy a nárůstu počtu kamionů především v tranzitním koridoru Děčín – Hamburk.

### Rekreační funkce vodní cesty

Vodní cesty představují zároveň i významné místo pro rekreaci a to nejen ve formě koupání, rybolovu nebo některých lokálních sportovních aktivit. Osobní i rekreační plavba zaznamenává v poslední době významný rozvoj. Díky soustavě kanálů a zdymadel je dnes možné doplnout loděmi do mnoha turisticky zajímavých destinací po celé Evropě. Velmi významným faktorem takové dopravy je i její bezpečnost. Zatímco na silnicích umírají tisíce lidí, jsou úrazy na vodních cestách velmi vzácným jevem.

## Dlouhodobá koncepce investic do infrastruktury vnitrozemských vodních cest

Globálním cílem Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013 je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Vnitrozemská vodní doprava, vyznačující se oproti ostatním druhům dopravy relativně malými negativními dopady na životní prostředí a vysokou bezpečností provozu, zajišťuje velmi malý podíl na přepravním výkonu v ČR. Dopravní politika ČR si klade za cíl zvýšení přepravního výkonu vnitrozemské vodní dopravy o 100 % do roku 2010 a o 150 % do roku 2015. Jedním z opatření je výstavba a modernizace infrastruktury vnitrozemských vodních cest jako prostředku pro zajištění kvalitní dopravní sítě. Následující konkrétní projekty tento věcný cíl Dopravní politiky ČR naplňují.

## ROZVOJ DOPRAVNĚ VÝZNAMNÝCH VODNÍCH CEST SÍTĚ TEN-T

Součástí transevropské dopravní sítě je i 315 km vodních cest v ČR. Jedná se o úsek Labe od státní hranice do Přelouče a Vltavy od soutoku s Labem po Třebeň. Plánované projekty se systematicky týkají zvýšení a stabilizace parametrů vodní cesty včetně jejího prodloužení do ekonomicky významných center.

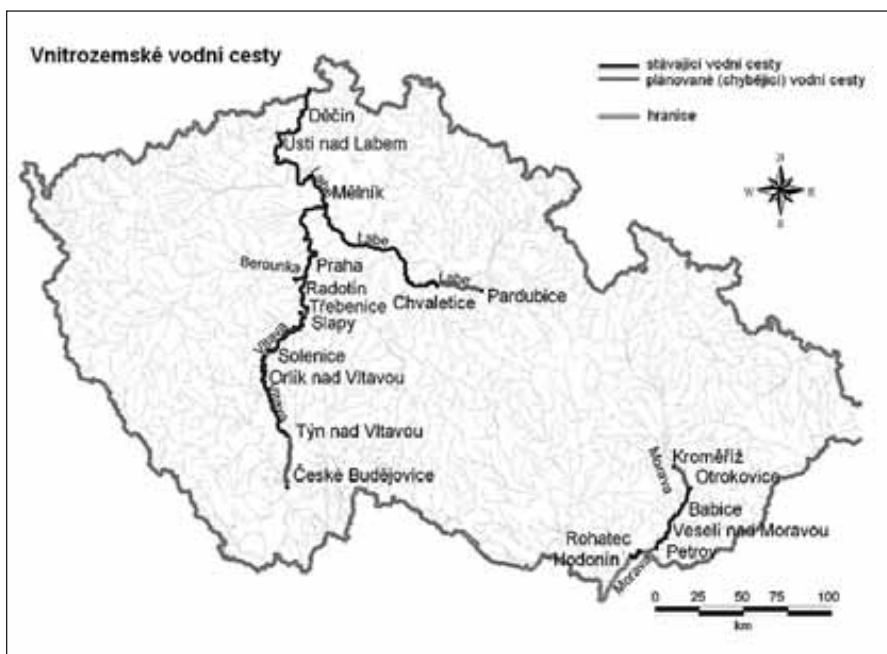
### Zlepšení splavnosti Labe v úseku Střekov – státní hranice

Projekty týkající se tohoto pro připojení na vodní cesty EU strategicky významného úseku Labe se věnují stabilizaci a zlepšení plavebních podmínek v místech, jež jsou posledním regulovaným úsekem vodních cest ČR, kde ponor závisí na aktuálním průtoku v řece. Vyřešení stabilních plavebních podmínek je základním předpokladem pro širší uplatnění vodní dopravy v mezinárodních přepravách nákladů i v přeshraniční rekreační plavbě.

Hlavními cíly projektů vybudování plavebního stupně Děčín a celkového koncepčního řešení plavby v úseku Střekov – Děčín je:

- maximální zkrácení délky trvání přerušení plavby z důvodu nedostatečných vodních stavů – normativní úroveň – minimální ponor 140 cm po 345 dnů v průměrně vodném roce;
- zvýšení využitelných ponorů vedoucí k vyšší efektivnosti provozu vodní dopravy – zajištění parametru ponoru 220 cm po 180 dnů v průměrně vodném roce.

Plavební stupeň Děčín jako zásadní projekt pro stabilizaci podmínek mezinárodní nákladní i rekreační plavby je v současnosti ve fázi řešení posouzení vlivů na životní prostředí EIA. Projekt je dlouhodobě zpochybňován ze strany ministerstva životního prostředí a ekologických aktivistů. Technicky představuje výstavbu jezu s plavební komorou a vodní elektrárnou, doplněnou 12 km úpravou koryta. V současnosti připravované řešení představuje průlom do dosavadní koncepce, kdy celý projekt zahrnutím řady revitalizačních opatření představuje naopak prostředek pro významné zlepšení ekologického stavu koryta Labe.



Mapa vodních cest v České republice - ŘVČ ČR



**Připravovaný plavební stupeň Děčín s plavební komorou o rozměrech 200 x 24m se spádem 0,8 až 5 m**

### Splavnění Labe do Pardubic

Labská vodní cesta je v současné době využívána pro vnitrozemskou nákladní vodní dopravu pouze do Chvaletic, a to převážně pro dopravu plavidel z loděnice ve Chvaleticích. Tato vodní cesta není ukončena odpovídajícím veřejným přístavem a potřebným navazujícím centrem k provázání s ostatními druhy dopravy.

Projekty komplexně řeší prodloužení vodní cesty z Chvaletic do Pardubic, resp. až do Kunětic. Toto prodloužení s parametry třídy Va do Pardubic s výhledovým multimodálním logistickým centrem pro Pardubický a Hradecký kraj umožní dopravu všech hromadných substrátů do a z těchto regionů a ve vazbě na další záměry umožní přepravu nadrozměrných nákladů a kontejnerů.

V tomto úseku Labe byla v minulosti postavena nesouvislá řada plavebních objektů. Realizací zamýšlených projektů bude splavná vodní cesta Labe prodloužena až o 33 km. Než k tomu ovšem dojde, bude nutné vybudovat plavební stupeň Přelouč II, veřejný přístav Pardubice a modernizovat plavební stupeň Srnojedy. Realizace celého projektu je ovšem v současnosti pozastavena z důvodu neudělení výjimek z ochrany zvláště chráněných druhů živočichů Ministerstvem životního prostředí. Tato situace nastala i přes souhlasný závěr procesu EIA a pravomocné územní rozhodnutí.



**Připravovaný plavební stupeň Přelouč s plavební komorou typu Va o rozměrech 115 x 12,5 x 4 m se spádem až 8,4.**

### Zabezpečení podjezdných výšek na labské vodní cestě

Pro rozvoj přeprav nadměrných nákladů, kontejnerů, přeprav nových osobních vozů a další je nutné zajistit podjezdnou výšku mostů minimálně 5,25 m prakticky po celý rok s výjimkou extrémních vodních stavů (cca 14 dní v roce), která je v Evropě na vodních cestách minimálním standardem. U silničního mostu v Poděbradech a železničního mostu v Nymburce již bylo tohoto parametru dosaženo jejich rekonstrukcí prováděnou ŘVC ČR v roce 2008. V nejbližší době dojde k rozsáhlé rekonstrukci železničního mostu v Kolíně, jež odstraní poslední překážku podjezdné výšky až do Chvaletic. Nedílnou součástí stavby je i rekonstrukce přilehlé trati a části železniční stanice. Nový most bude stavebně připraven pro výhledové zprovoznění zdvižného pole pro podjezdnou výšku 7,0 m.



**Vizualizace nového železničního mostu v Kolíně, jehož výstavba právě probíhá**

### Odstranění úzkých míst na Vltavě

Pro zvýšení parametrů vodní cesty v úseku od Mělníka po Třebenice je nutná realizace opatření na odstraňování úzkých míst, ve kterých nejsou splněny zákonem předepsané parametry šířky plavební dráhy, poloměry oblouků, ponoru a podjezdné výšky mostů pro vodní cesty třídy IV, resp. Va.

Tohoto cíle bude dosaženo mimo jiné projektem Úprava plavební úžiny Chvatěruby. Plavební úžina Chvatěruby zásadním způsobem limituje dostupnost Prahy vodní cestou, neboť za vyšších průtoků je prakticky nesplavná, k čemuž dochází průměrně 120 dní v roce. V délce cca 1,5 km mezi plavební komorou Dolánky a železničním mostem Kralupy nad Vltavou zde v současné době probíhají práce na úpravě koryta řeky.

Dále pak je připravováno zvýšení podjezdných výšek jedenácti mostů na Vltavě na plavebních kanálech Praha Podbaba a Vraňany – Hořín na 7 m, výhledově je počítáno s rekonstrukcí dvou téměř 100 let starých plavebních komor u vodních děl Dolánky a Mířejovice na parametry třídy Va a se zvýšením ponorů na Vltavě na 2,20 m jako na Labi.

### Zvyšování spolehlivosti vodních cest TEN-T

Aby byla vodní cesta spolehlivá, připravuje a realizuje ŘVC ČR celou řadu staveb, které mají riziko přerušení vodní cesty z důvodu havárie na plavebním objektu minimalizovat. Tohoto cíle je dosahováno rekonstrukcí a modernizací plavebních komor u vodních děl na Labi, konkrétně zejména na Labi středním nad Mělníkem. V roce 2009 bude dokončen program zásadních rekonstrukcí s výměnou povrchů zdí a modernizací stavebních konstrukcí jež budou vyžadovat pouze plavební komory Brandýs nad Labem a Velký Osek.

Kromě těchto staveb přispěje k rychlosti odbavení a zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti vodní cesty modernizace ovládání plavebních komor, opět zejména na středním Labi. Objekty stáří více než 70 let budou mít významně prodlouženou životnost minimálně o 50 let a provozně budou odpovídat současným požadavkům. Bude u nich zvýšen standard řízení těchto plavebních objektů umožňující rychlejší proplavování a úspory pracovních sil při moderním počítačovém ovládání technologie komor a zvýšení bezpečnosti ve vazbě na řízenou signalizaci plavby.

Veškerá tato opatření nemají přímý dopad na možnost plavby větších plavidel, v ekonomičtějším režimu apod., tedy nemají přímé přínosy v podobě úspor na straně dopravců a přepravců, ale představují eliminaci rizikových míst provozu vodních cest. Tato rizika představují jak rizika přerušení plavebního provozu havárií plavebního zařízení (s přímými dopady na dopravce), rizika škod na cizích zařízeních a na životním prostředí (ochrana plavidel za povodní, opatření pro modernizaci zařízení, která mohou znečistit životní prostředí), tak i kombinovaně omezením rizika plavebních nehod (podpora řízení provozu apod.), mající dopad na uživatele i na okolí včetně životního prostředí. V průběhu 90. let a krátce po roce 2000 probíhala rekonstrukce velkých plavebních komor na dolním Labi pod Mělníkem a řídicích systémů na plavebních komorách na Vltavě v gesci provozovatelů vodní cesty, státních podniků Povodí.

### Protipovodňová ochrana plavidel

Plavidla na vodní cestě při povodňových stavech, pokud nejsou řádně ukotvena ke spolehlivým vyvazovacím zařízením, představují významné riziko prokázané uvolněním několika plavidel při povodni v roce 2002. Toto riziko je prakticky eliminováno výstavbou sítě bezpečných vyvazovacích zařízení dostupných pro plavidla před nástupem povodně. Systematický program byl zahájen v roce 2005 vybavením osmi lokalit na Labi a Vltavě kvalitními vyvazovacími zařízeními, přičemž v současnosti je základní síť vodních cest prakticky pokryta. Nyní se připravuje pouze dílčí doplnění sítě chráněnými místy pro vyšší spolehlivost dosažení ochranných přístavů plavidly při rychlém nástupu povodně.

### Informační systémy v rámci RIS

Zaváděním tzv. říčních informačních služeb RIS, mimo jiné i v rámci implementace legislativy EU v oblasti RIS, je dosahováno zvýšení bezpečnosti plavebního provozu, lepší informovanosti účastníků plavebního provozu a v neposlední řadě zvýšení efektivity záchranných opatření při povodňových stavech. V současné době již ŘVC ČR realizovalo projekt telematického systému vodních děl na labsko-vltavské vodní cestě a pokračuje ve výstavbě nové kilometráže a značení labské vodní cesty a stavbě vysílače korekčních signálů DGPS.

### Rozvoj přístavů

V souvislosti s rozvojem vodních cest je nutné budovat i síť přístavů, které zajistí lepší propojení vodní dopravy s dopravou železniční a silniční. Zároveň v těchto přístavech naleznou přepravci kvalitní nabídku servisních služeb pro plavidla. Na již nedávno realizované projekty rekonstrukcí a modernizací přístavních zdí v přístavech Děčín – Rozbělesy, Mělník a Lovosice, naváže ŘVC ČR připravovanými projekty v přístavech Děčín – Staré Loubí, Ústí nad Labem Vaňov a Nymburk. Kromě těchto aktivit budou v budoucnu zřízena i nová překladiště a vybudována několik servisních center.



*Mělník – rekonstrukce a modernizace přístavních zdí*

### ROZVOJ INFRASTRUKTURY REKREAČNÍ PLYBY

Rozvoj rekreační plavby zažívá v posledních letech rozmach v celé Evropě. Aby i naše vodní cesty byly atraktivní nejen pro zahraniční, ale i pro české návštěvníky, zařazuje ŘVC ČR do svých aktivit celou řadu projektů směřujících ke zvýšení atraktivity vnitrozemských vodních cest pro rekreační plavbu. Jedná se zejména o zlepšení možností využití volného času formou aktivní rekreace, všeobecného zájmu o plavbu a zlepšení podmínek pro již existující rekreační plavbu.

### Horní Vltava

Pro rekreační plavbu je velmi atraktivní Vltava. Historicky průběžná vltavská vodní cesta však byla ve své střední části přerušena výstavbou vodních děl Slapy a Orlík. Dobudováním lodních zdvihadel na těchto vodních dílech a prodloužením plavební komory Kamýk budou pro průběžnou osobní vodní dopravu z hlavního města Prahy a jejího bezprostředního okolí zpřístupněny přehradní nádrže Slapy a Orlík. Velmi atraktivní je zejména orlícká přehradní nádrž se starobylými hrady Orlíkem a Zvíkovem. Také by měla být vodní cesta prodloužena až do Českých Budějovic. Tento záměr je v současné době již realizován souborem staveb mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi.

Konkrétně se jedná o modernizaci jezu České Vrbné a vybudování nové plavební komory na tomto jezu. Dále budou v Českém Vrbném a Českých Budějovicích vybudována nová přístaviště a přibude i ochranný přístav v Českém Vrbném, který kromě ochranné funkce v případě povodní bude sloužit i jako servisní centrum. V dalších etapách splavňování proběhne například výstavba plavebních zařízení na vodním díle Hněvkovice, plavebních objektů na jezech Hluboká nad Vltavou a Hněvkovice a přemístění a výstavba nového mostu v Týně nad Vltavou. V některých částech vodní cesty bude pro zajištění plavební hloubky 1,6 m realizována prohrábka koryta řeky. V budoucnu se počítá též s výstavbou přístavů a přístavišť pro rekreační plavidla, která musí být vybavena základní infrastrukturou pro ekologický provoz plavidel, tj. hlavně možností čerpání pohonných hmot a pitné vody, odčerpávání fekálních vod a odvozu odpadu.

### Batův kanál neboli vodní cesta Otrokovice – Rohatec

V roce 1995 byla znovu otevřena pro rekreační plavbu vodní cesta Otrokovice – Rohatec (Batův kanál). Pro zvýšení atraktivity a bezpečnosti této vodní cesty realizuje ŘVC ČR celou řadu staveb. Tohoto cíle již částečně bylo a bude dosaženo výstavbou osmi přístavišť osobních lodí, devatenácti vývazišť a zastávek plavidel a dokončením automatického ovládání plavebních komor na Batově kanále s dozorem z centrálního pracoviště Povodí Moravy. Dále se uvažuje o prodloužení cesty směrem na sever po Kroměříži a na jih po Hodonín. Při úpravách na jih se jedná o prodloužení kanálu do vodního toku Moravy prostřednictvím hraničního vodního toku Radějovky, modernizací starého jezu a vybudování plavební komory. Na sever pak o vybudování plavební komory Bělov. Obě tyto stavby jsou v současné době pozdrženy administrativními problémy.



*Vizualizace připravované plavební komory Rohatec*



*Vizualizace připravované plavební komory Bělov*

### Ředitelství vodních cest České republiky

Dne 1. dubna 1998 bylo rozhodnutím tehdejšího Ministerstva dopravy a spojů ČR zřízeno Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC ČR), organizační složka státu zřízená k zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. Mezi jeho investiční činnost patří modernizace a výstavba plavebních komor, výstavba přístavů a přístavišť, zdvihání mostů přes řeky, budování povodňové ochrany plavidel a realizace rozvojových záměrů typu výstavby plavebního stupně Děčín, splavnění Vltavy v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou a dalších. ŘVC ČR tak navazuje na tradice prvorepublikového Ředitelství pro stavbu vodních cest. Jím realizované projekty jsou financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

V letech 2004 – 2006 bylo využito i podpory Evropské unie prostřednictvím Operačního programu Infrastruktura a v současné době až do roku 2013 budou na některé projekty čerpány prostředky z Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava. ŘVC ČR má v současné době na starosti dopravně významné využívané vodní cesty definované v zákonu o vnitrozemské plavbě. Stará se tak o 315 km labsko-vltavské vodní cesty, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, 146 km Horní Vltavy a 55 km Batova kanálu.

# Mezinárodní projednávání vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

**Mgr. Vít Šimonovský** - ředitel odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

Vláda České republiky přijala dne 20. července 2009 usnesení č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008. Toto usnesení vlády obsahuje pod bodem IV.5. úkol pro ministra dopravy, a to „prověřit ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe a zajistit projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN, přístupová smlouva a Transevropská dopravní síť /TEN-T/), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. prosince 2010 informaci o výsledcích tohoto prověření“.

Za účelem plnění úkolu z usnesení vlády proběhlo dne 29. 9. 2009 v Ostravě a dne 26. 11. 2009 ve Varšavě jednání české a polské delegace. Českou delegaci vedl JUDr. Pavel Škvára, MBA a polskou Anna Wypych - Namiotko, náměstkyně ministra infrastruktury.

V rámci předchozích konzultací se zástupci Evropské komise (DG TREN) bylo zjištěno, že by bylo možné z rozpočtu DG TREN získat finanční příspěvek na studii týkající se problematiky průplavního spojení D-O-L s tím, že vyšší pravděpodobnost získání příspěvku je v případě podání společné žádosti více států. K této možnosti se polská strana vyjádřila kladně. Seznam priorit, kterými by se měla studie zabývat (vypracovaný českou stranou ve spolupráci s tuzemskou odbornou veřejností), byl zaslán polské straně ke stanovisku počátkem ledna 2010.

Byla také projednána novelizace Memoranda o spolupráci na přípravě realizace oderské vodní cesty v úseku Kožle – Ostrava, které bylo uzavřeno mezi zástupci příslušných orgánů státní správy ČR a Polska dne 12. 4. 2000 (za ČR na úrovni náměstka ministra dopravy). Zatímco původní memorandum se týkalo pouze propojení Odry na českém území, nyní je zájem rozšířit působnost memoranda i o společné projednávání otázek průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. Současně je cílem obnovit činnost stálé česko-polské pracovní skupiny, která se naposledy sešla v roce 2004 a v jejímž rámci by mohla být řešena společná problematika D-O-L. Obě strany se shodly, že do budoucna mohou být signatáři memoranda týkajícího se průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe i další státy dotčené problematikou průplavního spojení. Návrh dodatku k memorandu byl polské straně zaslán počátkem února tohoto roku.

Polská strana k výše uvedeným návrhům doposud nesdělila své stanovisko.



**Jednání zástupců České republiky a Polska o vodním koridoru D-O-L ve Varšavě**

Dalším zásadním partnerem v předmětném mezinárodním projednávání je Slovenská republika. Bilaterální jednání se zástupci ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací proběhlo dne 15. 12. 2009 v Bratislavě. Českou delegaci vedl JUDr. Pavel Škvára, MBA a slovenskou státní tajemník Milan Mojš.

Slovenská strana uvedla, že na Slovensku je zpracován národní generální program implementace akčního programu podpory vnitrozemské plavbě NAIADES, vydaného Evropskou komisí v roce 2006. Jako priorita v oblasti rozvoje vodních cest na Slovensku do roku 2013 je zde uvedeno zabezpečení dostatečných podmínek pro plavbu na vážské vodní cestě na její splavné části. Nicméně slovenská strana má vytvořenou územní rezervu pro budoucí výstavbu průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe v návaznosti na komplexní porovnání variant řešení v části spojení na území Slovenské republiky.

Slovenská strana rovněž vyjádřila svůj zájem o zapojení k podání společné žádosti o příspěvek ze strany EU na zpracování výše popsané studie.

Dne 18. 1. 2010 byl slovenské straně zaslán návrh hlavních témat uvažované studie ve věci průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. Slovenská strana stanovisko k těmto návrhům doposud nezaslala.

Po sérii neformálních kontaktů, při nichž bylo doporučeno vyčkat personální stabilizace na Spolkovém ministerstvu dopravy, výstavby a bydlení, byl v lednu 2010 zaslán podnět k jednání i zástupcům německé strany. Německá strana navrhla uskutečnit jednání dne 24. března 2010 v Berlíně.

Dopisem z listopadu 2009 byla oslovena rovněž rakouská strana. České ministerstvo dopravy na svůj návrh dosud neobdrželo odpověď.

# Čtyřicetikilometrová překážka na cestě do Hamburku >

Jediná řeka, kte-

rá může Českou republiku spojit s evropskou vodní dopravní sítí a především s významným přístavním a obchodním městem Hamburkem, je Labe. Avšak v současné době je cesta splavná pouze od podzimu do jara. Problém tkví ve čtyřicetikilometrovém úseku kolem Děčína.

Česká republika bohužel nemá mořské pobřeží, a tak největší přísun zboží ze vzdálených krajín byl a v podstatě je především přes německý přístav Hamburk. Je to logické, naše největší řeka ústí právě tam. Samozřejmě neznamená to, že lodě nesmějí i k jiným přístavům v Severním a Baltském moři. U Magdeburku se lze napojit na celou severozápadní evropskou vodní dopravní síť. Avšak pochopitelně naše lodě většinou směřovaly právě do Hamburku. Po první světové válce byl při vzniku vnitrozemských států vytvořen právní institut svobodného přístupu k moři, který je u nás realizován nezpлатněnou labskou vodní cestou. Má zamezit ekonomickému a politickému vlivu tranzitních států na státy uvnitř Evropy. Mimo jiné tak vznikla ekonomicky velmi výhodná doprava, i když jen do určitých lokalit.

## Děčínská část >

„Pro Českou republiku by bylo ideální, kdyby byla možná celoroční sjízdnost

z Hamburku až do Pardubic. Jsou však dva úseky, přes něž to nejde. Od Chvaletic do Pardubic a z Ústí nad Labem k německým hranicím. Děčínská část v druhém úseku je samozřejmě naprosto nejdůležitější,“ říká ředitel Ředitelství vodních cest ČR (ŘVCC) Miroslav Šefara. Pardubice jsou podle něj vhodnou konečnou stanicí, protože jsou v podstatě již ve středu republiky a mají k dispozici vlakový uzel, blízkou dálnici a letiště. Děčínská část je nejdůležitější proto, aby se lodě celoročně dostaly na území ČR. V čem je tedy největší problém? V údolí kolem Děčína má Labe poměrně velký spád a v létě málo vody. Nedostatek vody například v SRN s minimálním spádem se řeší zúžením toku. V českém úseku, díky až osmkrát většímu spádu než například na německé straně, to je ale podle některých výzkumů nemožné jinak než vzdutím čili příčnou stavbou – jezem. A to se nelíbí ekologům.

## Ekologové versus loďaři >

V zemích Evropské unie je dnes výrazný trend využívat k přepravě zboží vodní toky, tedy přirozené cesty. Argumentace je jednoduchá, lodní doprava je energeticky a ekologicky nejšetrnější. Lodní dopravu tak podporují společně vlády i ekologové. „Je paradoxní, že u nás v podstatě jedinou možnost, jak využít lodní dopravu v evropském měřítku, blokuje ministerstvo životního prostředí potažmo ekologové,“ upozorňuje Miroslav Šefara. Naši ekologové to však vidí složitěji. „Úsek Labe mezi Střekovem a státní

hranicí s Německem je v současné době posledním relativně přirozeným zbytkem velkého toku na území České republiky, řeka si zde zachovala původní charakter toku a vytvořila jedinečné údolí, patřící mezi evropské unikáty, a proudící tok s výraznou časoprostorovou dynamikou zde vytváří podmínky pro celou řadu vzácných a unikátních druhů a společenstev,“ říká Jarmila Krebsová z tiskového oddělení ministerstva životního prostředí (MŽP) a upozorňuje, že je nutné hledat řešení, která nebudou mít vážné dopady, a nebo alespoň taková opatření, která případné dopady plnohodnotně kompenzují. „Jinak nelze, podle evropské směrnice o stanovištích, povolení k zásahu do lokality soustavy Natura 2000, kterým Labe pod Děčínem je, vydat,“ doplňuje.

Miroslav Šefara s tím však nesouhlasí. Předně upozorňuje, že zmíněná místa pro stavbu plavebního stupně ani jeho přímé dopady nepostihují území soustavy Natura 2000. „Přirozené procesy v řece, pokud jsou umožněny, jsou velice cenným jevem pro celý říční ekosystém. Ale bohužel tvrzení orgánů ochrany přírody je z pohledu dolního Labe dlouhodobě založeno na domněnkách, které již vyvrátila řada ukončených nebo probíhajících výzkumů. Uváděná časoprostorová dynamika toku Labe není zachována a je pozmeněna významně hydro-morfologickými regulacemi koryta, ovlivněním splaveninového režimu středního Labe a jeho přítoků i manipulacími na Vltavské kaskádě, způsobenými zejména výrobou zelené energie,“ říká Šefara. Aby se zlepšily podmínky splavnosti v tomto úseku, je podle ŘVCC skutečně nutné postavit příčné stavby, tedy jezy. MŽP však je zásadně proti a požaduje



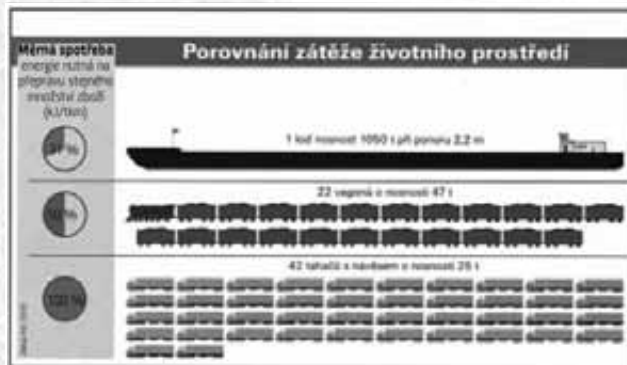
jiné řešení. „Jiné řešení není. Prokázal to modelový výzkum, který provedl celkem 13 variant. Zároveň jež umožní záchranu ekosystému. Neexistence jezů by způsobila, že voda z krajiny rychle odečte a bude jí nedostatek.“ upozorňuje Šefara a dodává, že „to, co dnes připravujeme, je takzvaná Dejmalova revitalizační varianta plavebního stupně, která prokazatelně zlepšuje současný ekologický stav lokality. Tento postup je přímo doporučen evropskou směrnicí o vodách“.

#### Varianty >

V každém případě RVC od roku 2005 zajišťuje v rámci procesu EIA zpracování dokumentace vlivů na životní prostředí pro projekt Plavebního stupně Děčín. Proces ještě není u konce, takže ani konečný verdikt zatím nezazněl.

MŽP přesto považuje za pravděpodobnější, že pokusná kompenzační opatření testovaná v procesu budou nefunkční. A tak

navrhuje měkčí opatření, které ale v žádném případě nezprovozní řeku na celých 365 dní v roce. „Ministerstvo obecně preferuje pro tuto oblast železniční dopravu. Energeticky není výrazně odlišná od lodní dopravy, v globalizované době přeprav „just-in-time“ je na rozdíl od lodní dopravy použitelná. Její budoucí, případnou, nedostatečnou kapacitu by mohla řešit realizace nové železniční trati přes Krušné hory.“ říká Jarmila Krebsová. Pochopitelně zastánci lodní dopravy jsou vysloveně proti. Především upozorňují, že podle některých studií železniční doprava v tomto koridoru je již kapacitně vyčerpána. Nová železniční trať Krušnými horami je projekt realizovatelný tak za 30–50 let a přibližně s 40kilometrovým tunelem. Kromě toho má čtyřikrát vyšší externí náklady. Nelze ani mluvit jen o rychlosti přepravy, protože existuje přirozené zboží rychlé a zboží pomalé. „Také je zboží, které unese vysoký tarif, a zboží, které neunes



vysoký tarif na železnici a silnici. Takže zboží s afinitou k vodní dopravě existuje a je ho trvale dostatek. Naopak nuceným přesunem určitých druhů zboží na železnici či silnici se toto zboží stává na zahraničních trzích nekonkurenceschopné díky vysokým nákladům na dopravu,“ dodává Šefara.

#### Zánik? >

Pokud je lodní doprava kvůli nestálé vodní cestě nespolehlivá, tedy nelze zaručit přesun zboží s určitou jistotou, a to se nejedná pouze o letní období, stává se neschopnou konkurence. „Rozhodně nejsme

daleko od úplného zániku lodní dopravy v České republice. Už se blíží doba, kdy zmizí z českých řek flotila nákladních lodí, která tady nyní ještě, byť ve značně okleštěném počtu, stále existuje,“ říká předseda Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR Jiří Aster. Naději však do jisté míry vidí v odborné delegaci Evropské komise, která by v rámci pracovní skupiny WGRivers měla v budoucnu navštívit Děčín. „Ta nezávisle posoudí, zda plánovaná vodní díla na zlepšení splavnosti Labe je v rozporu s ochrannou životního prostředí, nebo ne,“ dodává.

< Vlastimil Poliačik

## DOKUMENT: Zelení lžou o jezích na Labi

**Vyjádření představenstva Sekce vodní dopravy při Svazu průmyslu a dopravy ČR ke stanovisku politiků Strany zelených k tripartitě schválenému plánu stavby jezů na Labi:**

„Co mají jezy na Labi společného s krizí?“ Tuto otázku pokládá Strana zelených.

Představenstvo Sekce vodní dopravy prohlašuje, že po splavnění Labe by se přeprava po Labi zvýšila střednědobě na pětinašobek, to znamená minimálně na 2 miliony tun ročně, dlouhodobě pak na nejméně 8 milionů tun.

Vodní doprava je jediná doprava, která je schopná přepravovat investiční celky a nadrozměrné kusy a pro některé průmysly v ČR je nezastupitelná, neboť zboží nelze přepravovat jinak.

Stabilizace vodní cesty umožní plynulé vývozy a dovozy do ČR a zlevní je: vodní cesta slouží všude na světě jako cenový regulátor. Příkladem oboru, který těží z přepravy po vodě, je zemědělství, což se promítá do koncové ceny potravin. Jedna loď naloží tolik, co 40 kamionů.

Stavba jezů na Labi se do deseti let vrátí sama, neboť vedlejším důsledkem je výroba jediné skutečně obnovitelné energie. Vodní doprava je nejvíce ekologická, podle studie EU má nejnižší vedlejší důsledky (externality - hluk, prašnost, dopad na zdraví a prostředí).

Vodní doprava je v ČR jediná doprava, která dosud nemá vůbec žádnou infrastrukturu na rozdíl od dopravy železniční nebo silniční (koridory, dálnice). A to i přesto, že české Labe je dávno plně kanalizovaný nebo regulovaný vodní tok (není „přírodní“ vodní tok).

Splavnění vodní cesty by otevřelo další příležitosti podél cesty od logistických center až po rozvoj školství.

K urážlivému stanovisku Strany zelených, že „stavba jezů je pokusem ždímat ze státního rozpočtu další finance na prospěch plavebních společností“, prohlašují plavební společnosti, že v souvislosti s výstavbou jezů nedostávají a nedostanou žádné dotace, podpory ani zakázky. Situace českých plavebních společností je naprosto opačná a v kontextu EU zcela výjimečná, což konstatovala i Evropská komise. ČR je jedinou zemí, která má strategické spojení s mořem, ale brání se využití této cesty.

Vodní dopravci dále prohlašují, že jsou to právě plavební společnosti, které v současnosti nesou vysokou společenskou odpovědnost vůči svým zaměstnancům. Tyto společnosti musí předstupovat před své zaměstnance a řešit velmi citlivé sociální problémy, přičemž například v okrese Děčín je nyní 175 čekatelů na jedno pracovní místo.

Z výše uvedených důvodů považují vodní dopravci stanovisko Strany zelených za doslova asociální a nestoudné.

Za Sekci vodní dopravy při Svazu dopravy, dne 10. února 2010  
Ing. Jiří Aster, předseda  
Ing. Milan Raba, tajemník

# Plány Ředitelství vodních cest ČR pro rok 2010

## Tisková zpráva - ŘVC ČR

Po úspěšném roce 2009, ve kterém Ředitelství vodních cest ČR proinvestovalo bezmála 1,5 mld Kč, přichází rok 2010. V něm je v plánu pokračování staveb započatých v roce 2009 i start staveb zcela nových.

Na Labi bude dále pokračovat **rekonstrukce železničního mostu v Kolíně(\*)**, jejíž dokončení je plánováno do konce letošního roku a umožní proplutí lodí vysokých až 5,25 m. Stejně tak by měla skončit i další labská akce – **Projekt Kilometrůž a značení labské vodní cesty(\*)**. Jeho účelem je změna dosud používané nepřehledné kilometráže s nulovým kilometrem v Mělníce na kilometrůž mezinárodní s nulou v ústí Labe do Severního moře a její vyznačení v terénu. Dolní Labe je dokončeno a práce pokračují na tzv. středním Labi nad Mělníkem. Poslední rozestavěnou stavbou na Labi je **výstavba přístavní zdi ve veřejném přístavu Ústí nad Labem – Vaňov(\*)**. V rámci projektu získá lepší možnosti překládky především z hlediska manipulace se zbožím i s plavidly. I u této stavby je plánováno dokončení v letošním roce.



**Výstavba přístavní zdi ve veřejném přístavu Ústí nad Labem – Vaňov**

Stejně jako na Labi, i na Vltavě najdeme několik vloni rozestavěných staveb, k jejichž dokončení dojde letos. **Plavební úžina Chvatěruby(\*)** prochází úpravou spočívající v rozšíření plavební dráhy na minimálně 50 metrů a zajištění plavební hloubky na úroveň předpokládanou platnou legislativou, vedoucí k odstranění omezení průjezdu lodí za vyšších vodních stavů.



**Úprava plavební úžiny Chvatěruby**

Projekt obnovení splavnosti mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou je rozdělen na tři úseky. 1. úsek, který je v polovině realizace, se skládá z řady rozestavěných staveb. **Přístaviště Lannova loděnice(\*)** vyrůstá v Českých Budějovicích pod Dlouhým mostem, nedaleko okraje historického centra města a bude koncovým bodem nově budované vodní cesty.

V prosinci loňského roku byla zahájena **stavba ochranného přístavu České Vrbné(\*)**. Ve stejné lokalitě také dochází ke **stavbě plavební komory**, která umožní překonání jezu České Vrbné.

Úsek mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou by měl být uveden do provozu se zahájením plavební sezóny 2011. Ve 3. úseku mezi Hněvkovicemi a Týnem nad Vltavou je v realizaci stavba **vystrojení plavební komory na VD Hněvkovice(\*)**. Ta sice byla při stavbě Hněvkovické přehrady vybudována, ale již ne vystrojena potřebným zařízením pro proplouvání lodí. V rámci této stavby bude též vybu-



**Přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích**

dována horní reida zmíněné plavební komory. Ani 2. úsek mezi Hlubokou nad Vltavou a VD Hněvkovice nezůstane pozadu. **Výstavba plavební komory na jezu Hluboká nad Vltavou a prohrábky zdrže VD Hněvkovice** zajistí možnost proplutí lodí z Českých Budějovic až k přehradní hrázi a bude zahájena v polovině roku 2010.



**Výstavba plavební komory České Vrbné** Foto Karel Stach, [www.slalom.cz](http://www.slalom.cz)

Kromě Vltavy a Labe se ŘVC ČR stará i o rozvoj třetí dopravní významné využívané vodní cesty – Baťova kanálu. Zde byly všechny stavby dokončeny s koncem roku 2009. Pro letošní rok prozatím není rozhodnuto, zda bude pokračovat výstavba přístaviště, neboť vše je závislé na dostupnosti finančních prostředků.

Kromě výše uvedených prací na jednotlivých řekách prochází další stavby fázi přípravy. Namátkou můžeme jmenovat lodní zdvihadla Slapy a Orlík, prodloužení Baťova kanálu nebo léta diskutovanou stavbu plavebního stupně Děčín.



**Vizualizace plavební komory Hluboká nad Vltavou - pohled proti proudu**

Závěrem je nutno připomenout ještě dva projekty, které mají plošný význam pro českou plavbu. V březnu skončí **zkušební provoz DGPS(\*)**. Systému, který umožní uživatelům GPS navigaci zpřesnit pomocí korekčního signálu z vysílače v Obříství navigaci. Po celý rok pak budou probíhat práce na rozšiřování systému **Říčních informačních služeb v rámci projektu IRIS Europe II(\*)**. Projekt zajistí lepší přístup uživatelů k plavebním informacím a zároveň umožní získání informací o pohybu plavidel a zjednoduší sledování havarijních situací.

Projekty označené hvězdičkou jsou spolufinancovány Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Foto: ŘVC ČR, Ivan Minařík



# Přeshraniční spolupráce na povodí Labe a Odry



Členské komory Unie komor Labe/Odra



Vystavní loď LABE-ELBE 2010 v Magdeburgu

Unie komor  
c/o Industrie- und Handelskammer Magdeburg  
Alter Markt 8  
D-39104 Magdeburg  
[www.kammerunion.eu](http://www.kammerunion.eu)



## VLTAVSKÁ VODNÍ CESTA ČESKÉ BUDĚJOVICE - TÝN NAD VLTAVOU

Cílem projektu je splavnit úsek mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou pro rekreační plavbu. Jihočeská Vltava se tak plavebně napojí na nádrž vodního díla Orlik a tím výrazně rozšíří turistický potenciál o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě. V budoucnu, po dokončení plavebních zařízení na Orlíku a Slapech, pak vznikne souvislá vltavská vodní cesta, která bude díky Labi napojena na celou síť evropských vodních cest.

Rekreační plavba se postupně v Evropě stává důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem. Ideálním prostorem pro její rozvoj je horní Vltava mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Splavněním tohoto úseku se dokončí vývoj plavby na Vltavě, která je zde provozována od nepaměti. Posledními vybudovanými vodními díly byly přehrada Hněvkovice a jez Kofensko dokončené v roce 1991.



Projekt se skládá ze tří samostatných investičních záměrů - z úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou o délce 8,9 km; úseku Hluboká nad Vltavou - vodní dílo Hněvkovice o délce 18,2 km a úseku vodní dílo Hněvkovice - Týn nad Vltavou o délce 5,6 km.

Parametry vodní cesty:

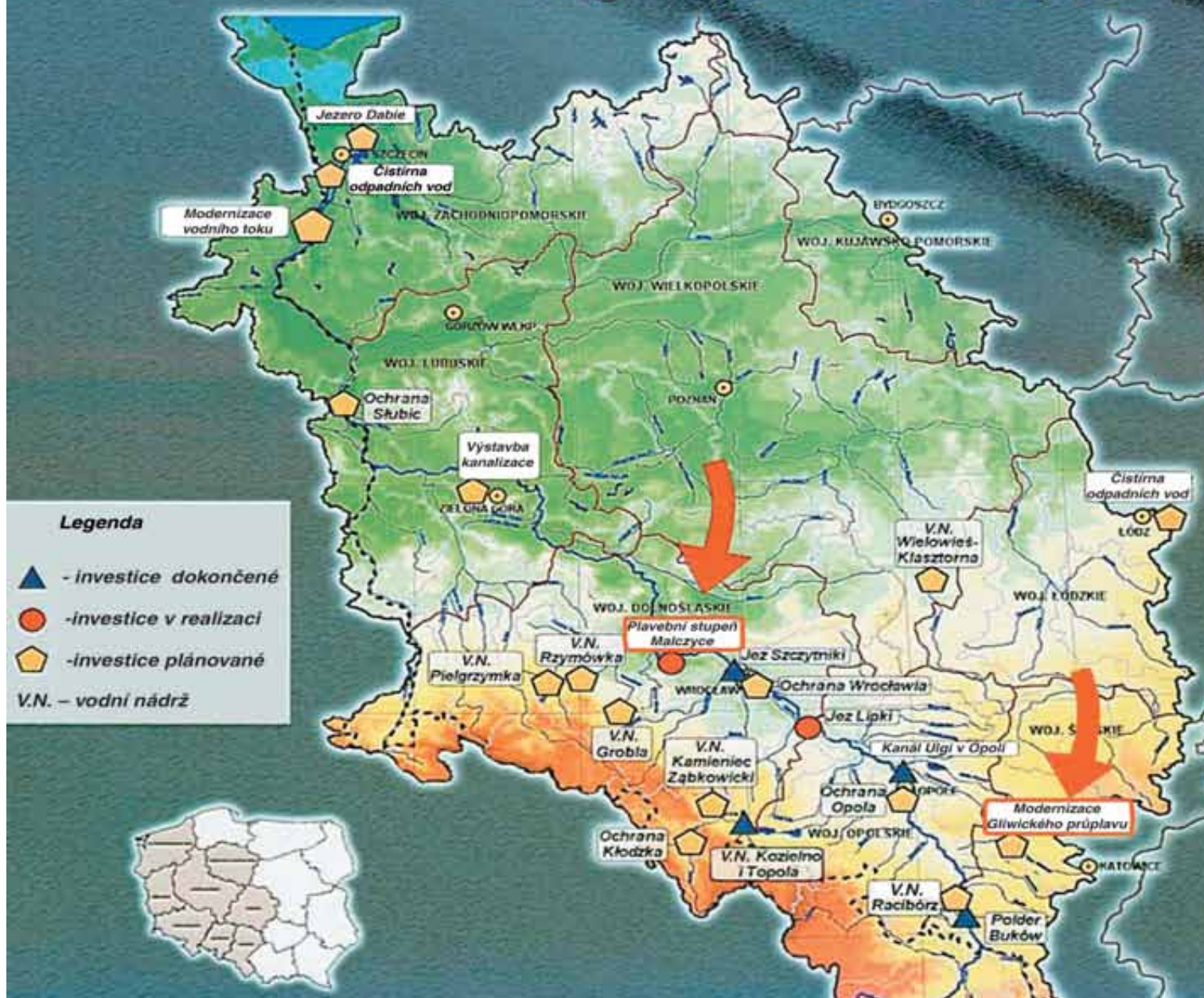
- třída I (pro plavidla o nosnosti do 300 tun)
- rozměry komor - délka 45 m, šířka 6 m, hloubka 3 m
- plavidlo - d, 38,5, š, 5,05, ponor 1,3 v budoucnu 2,2 m
- plavební hloubka - v 1. etapě 1,6 a v budoucnu 2,7 m
- výhledový parametr podjezdné výšky mostů 5,25 m

Barevná příloha  
k článku Plavební stupeň Malczyce  
autoři: Bartłomiej Pietruszewski,  
Waldemar Bielak

# Plavební stupeň Malczyce

## Stopień Wodny Malczyce

### Stage of Water Fall Malczyce



# Gliwický průplav a jeho rekonstrukce

barevná příloha k článku Regionálního úřadu hospodářství v Gliwicích

Foto: Janusz Niemczuk



*Provoz na Gliwickém průplavu*



*Přístav Gliwice – největší vnitrozemský přístav v Polsku*

# Řeku Han a Žluté moře spojí průplav Gyeong-In

barevná příloha k článku Jeong-Su Parka, oddělení výstavby průplavu Gyeong-In společnosti K-water  
Foto a vizualizace: K-water



## Základní údaje

Doba výstavby: Leden 2009 ~ Prosinec 2011

Vodní cesta: 19 km dlouhá (šířka 80 m, hloubka 6.3 m) včetně protipovodňového kanálu

Terminály:

Incheon 2.84 milionu m<sup>2</sup>,

- 3 plavební komory - 2 plavební komory o rozměrech 210 x 28,5 m

- 1 plavební komora o rozměrech 35 x 14,5 m pro rekreační plavbu

Kimpo 1.98 milionu m<sup>2</sup>,

- 1 plavební komora o rozměrech 150 x 22 m

Mosty: 8 (Hwangyeong, Sicheon, Danam, Gulhyun, Sangya, kanalizační most, Jeonho, most v Terminálu Kimpo)



# 4 pohledy na vodní cestu



*Tématický park v Terminálu Incheon*



*Pohled na rekreační zónu u mostu Sicheon*



*Pohled na Ekopark Dumulmeori*



*Pohled na rekreační část Terminálu Kimpo*

# Projekt revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek

Foto: Ministerstvo půdy, dopravy a námořních otázek Korejské republiky



řeka Han po revitalizaci



řeka Nakdong po revitalizaci



řeka Geum po revitalizaci



*Vizualizace nového jezu Hapcheon*



*Vizualizace nového jezu Ipo na řece Han*



*Vizualizace nového jezu Juksan na řece Yeongsan*



*Vizualizace nového jezu Buyeo na řece Geum*



*Vizualizace nového jezu Gangjeong na řece Nakdong*



## Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951

500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452

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

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

### PŘITOM

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



### NABÍZÍ

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

# P&S<sup>®</sup>

akciová společnost

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Tel.: 24141 0302  
Fax: 24140 9467  
[p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)  
[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)

### TECHNOLOGIE MALÝCH VODNÍCH ELEKTRÁREN:

- VODNÍ TURBÍNY
- ČISTÍCÍ STROJE V TOKU ČESLÍ
- ČESLOVÁ POLE
- UZÁVĚRY

### VODOHOSPODÁŘSKÁ ZAŘÍZENÍ:

- JEZOVÉ KLAPKY
- PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA
- PŘESTAVBA A REKONSTRUKCE LODÍ A TECHNICKÝCH PLAVIDEL





# Vodní doprava a investice do její infrastruktury

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Vodní doprava je jedním z dopravních oborů, který nejméně rušivě zasahuje do životního prostředí; v přímých přepravách je neekonomičtější, je dopravou nejbezpečnější a pro přepravu těžkých a nadrozměrných zásilek, zejména v podmínkách České republiky, není v podstatě jiným druhem dopravy zastupitelná.

Tyto skutečnosti, o jejichž pravdivosti nepochybují snad ani její největší „odpůrci“, tj. zelené iniciativy v čele s ministerstvem životního prostředí, však její význam pro Českou republiku neuznávají a její potřebný rozvoj blokují.

Hlavní problém je v tom, že vodní doprava pro svou životaschopnost a příp. i další rozvoj potřebuje fungující, spolehlivou a modernizovanou infrastrukturu. I když stavitelé vodních cest jsou inženýři vodohospodářského stavitelství, kteří jsou následníci dřívějšího kulturního inženýrství a ze své podstaty mají k přírodě velmi blízko a snaží se stavět vodní cesty tak, aby co nejméně rušivě zasahovaly do životního prostředí, jsou zelenými aktivisty napadáni, jako ničitelé naší přírody. Kromě této skutečnosti, která má za následek nesouhlasná stanoviska ministerstva životního prostředí k potřebným minimálním investicím do vodních cest na jedné straně a benevolenci tohoto orgánu k zajímavým, avšak méně potřebným investicím na straně druhé, přistupuje v poslední době ještě další argument a to právní neopodstatněnost těchto investic.

Tento článek by měl alespoň v minimálním rozsahu tuto skutečnost uvést na pravou míru.

Hlavní investor dopravní infrastruktury vodní dopravy státní organizace Ředitelství vodních cest České republiky zabezpečuje své investice v souladu s

- právním zákonným řádem České republiky, tj. zákonem č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a
- Harmonogramem výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, schváleným usnesením vlády České republiky č.1064 ze dne 19.zář 2007.

Podle zákona je naše souvislá labsko-vltavská vodní cesta v délce 303 km zařazena mezi dopravně významné využívané vodní cesty a musí odpovídat plavebně provozním podmínkám pro provozování plavby stanovenými prováděcím předpisem. Prováděcím předpisem v tomto případě je vyhláška ministerstva dopravy č.222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“). Podle vyhlášky je výše uvedená labsko-vltavská vodní cesta zařazena do IV., resp. Va. třídy klasifikace vnitrozemských vodních cest, uvedené v příloze č.1 této vyhlášky. Vyhláška kromě minimálních půdorysných rozměrů plavebních zařízení na dané vodní cestě stanovuje i parametry vertikální, tj. nejmenší plavební hloubku při minimální plavební hladině a nejmenší podjezdnou výšku pod mosty při nejvyšší plavební hladině.

Současně platné základní právní předpisy pro vnitrozemskou plavbu v České republice byly zpracovány v první polovině 90tých let minulého století a vycházely ze základních evropských předpisů, zpracovaných v rámci Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů a předpisů Evropských společenství.

Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) byla přijata v Ženevě dne 19. ledna 1996, vstoupila v platnost dne 26. července 1999 a tímto dnem vstoupila v platnost i pro Českou republiku ve smyslu sdělení Ministerstva zahraničních věcí České republiky č.163/1999 a zařadila se tak do našeho právního řádu. Dohoda AGN ve svém článku 1 uvádí, že smluvní státy (tedy i Česká republika) přijímají ustanovení této dohody jako koordinovaný plán rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest, který mají v úmyslu uskutečnit v rámci svých příslušných programů, Dohoda AGN je obdobná dohodám

- AGR – Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem,
- AGC – Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích,
- AGTC – Evropská dohoda o důležitých mezinárodních linkách kombinované dopravy a souvisejících zařízeních.

Všechny tyto dohody jsou doporučujícího charakteru pro smluvní strany, tedy i Českou republiku, které by se měly jimi řídit. Dohoda AGN v podstatě potvrzuje z mezinárodního hlediska soubor výše uvedených českých právních předpisů, které byly již v našem právním řádu ještě před začleněním dohody AGN

## Závěr

V případě, že budovaná infrastruktura vodní dopravy, včetně zabezpečení podjezdných výšek u inkriminovaných mostů na úseku středního Labe mezi Mělníkem a Pardubicemi, **splňuje** výše uvedené zásady, tj. **soulad** se současnými právními předpisy ve vnitrozemské plavbě a zahrnutí do Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury, je tato činnost **právně opodstatněná**. Splňují-li i zásady stanovené v AGN potvrzuje to pouze i soulad s mezinárodními dohodami.

**Tvrzení**, že investice vkládané do infrastruktury vodní dopravy vycházejí z dohody AGN, která je pouze dohodou doporučující, nemá v dané záležitosti opodstatnění a je tudíž **irelevantní**.

*Autor článku je předsedou Českého plavebního a vodocestného sdružení, které je členem prestižního Mezinárodního plavebního sdružení PIANC a přednáší na Fakultě dopravní ČVUT předmět Vodní doprava, zahrnující mj. i právní předpisy ve vnitrozemské plavbě a mezinárodní vztahy ve vnitrozemské plavbě.*



**Nový silniční most přes Labe v Poděbradech s podjezdnou výškou 7 metrů.**

# Stanovisko ke stanovení priorit ve vodní dopravě

Ing. Jiří Aster

*V poslední době se opět objevuje řada skupin a jednotlivců, kteří se snaží mylnými informacemi o postavení vodní dopravy v České republice ovlivnit představitele státních orgánů. Redakční rada tohoto časopisu požádala proto svého člena Ing. Jiřího Astera o odborný a zaslíbený pohled na tuto problematiku.*

Zásadní chybou úvah předkládaných převážně jednotlivci je glorifikace výstavby vodních cest v zájmu plavby bez ohledu na potřeby dopravy. To je zcela mylná představa, doprava je službou národnímu hospodářství a rozhodující je potřeba obsluhy české ekonomiky z které musí plánování výstavby dopravní infrastruktury vycházet.

Dopouští se chyby ti, kteří nejsou schopni uvažovat z dlouhodobé perspektivy a zastávají statický pohled na situaci ve vývoji výstavby dopravní infrastruktury. Trend zdražování pozemní dopravy bude totiž silnit díky snaze o internacionalizaci externality ze strany Evropské unie. Vodní doprava pro svoji ekologičnost je z těchto úvah zatím vyjmuta a tudíž bude zvýhodněna. Velmi důležitým impulsem pro rozvoj dopravní infrastruktury vnitrozemské plavby ve východní Evropě může být i privatizace státních drážních společností a to především ve Spolkové republice Německo, kdy bude přetřhána pupeční šňůra vazby stát – železnice - ekologická lobby.

**Napojení České republiky na vodní cestu na Dunaji je již skutečností.** Řada českých rejdářů se již aktivně pokoušela využít této možnosti v bratislavském přístavu ležícím pouhou hodinu jízdy nákladního automobilu od uvažovaného přístavu v Břeclavi. Nicméně zbožové proudy po vodě v této oblasti jsou mimo zájem českých přepravců, sporadicky se vyskytly přepravy kontejnerů a nadgabaritních celků. Poměrně silný zbožový proud přes hranici v okolí Brna směřuje do oblastí mimo dosah vodní dopravy: Kopar, Terst, Itálie atd. Destinace na přístavy ZARA (Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Antverpy) je nevýhodná a nekonkurenční z důvodů délky a zatížení kanálovými poplatky. Dokonce i pro Rakousko ležící na Dunaji je hlavním námořním přístavem pro přepravu kontejnerů Hamburk a ne přístavy ZARA! Tato okolnost snad nejlépe dokumentuje zcestnost zpochybňování priorit zlepšování parametrů labské vodní cesty.

Pokud se mluví o záchraně českých rejdářů útekem do dunajské oblasti, pak by se mělo vědět, že hlavním důvodem neúspěchu českých rejdářů v této oblasti byla levná konkurence ukrajinské flotily ve směru na Sulinu a všeobecně v obou směrech pak hlavně nevhodnost nasazení řece Labi uzpůsobené labské flotily, která za vyšších průtoků nebyla schopna na této relaci efektivně operovat.

**Pokud se týká labského zbožového koridoru,** který je vůbec nejsilnějším přeshraničním dopravním spojením s vysokým podílem kombinované dopravy a celkovým objemem téměř 20 mil. tun ročně, pak právě zde se naskytá jedinečná možnost řešení několika problémů z pohledu národohospodářského.

1. Při zajištění nepřerušovaného provozu lodí na Labi je možné srazit konkurencí zejména vůči cizí drážní dopravě průměrnou cenu přepravného na tomto koridoru. Snížení o 1 EUR při dané zbožové zátěži **představuje úsporu půl miliardy Kč ročně ve prospěch**

**české ekonomiky!** Cena přepravy po silnici a železnici bude stoupat jak naznačeno výše v souladu se snahou přenést externí náklady do cen dopravy, ale průvoz loděmi po Německu do Hamburku by měl být od tohoto trendu osvobozen.

2. Labská plavba pomůže řešit kapacitní problém na průvozu zboží po železnici labským údolím, kde se kapacita tratě blíží svému maximu a uvažované náhradní řešení není v brzkém výhledu. Poslední odhad zvýšení objemu kombinované dopravy po železnici předpokládá dvojnásobek do roku 2025. To je objem, který labský železniční koridor není schopen pojmout.
3. Labská plavba pomůže řešit i enviromentální problém odlehčení železniční dopravy v labském údolí, kde zejména v nočních hodinách projíždějící vlaky devastují životní prostředí neúnosným hlukem.
4. Vodní stupně na Labi se budou samy financovat tržbami za elektrický proud, který zabudované elektrárny vyprodukují.
5. Samotné zásahy do přírody lze vysoce převážit úpravou pobřežních partií a vytvořením zázemí pro vzácnou faunu a flóru. Řeka vždy zůstane součástí živé přírody na rozdíl od silnice nebo železnice.

K dalším uváděným argumentům sděluji.

Je pravda, že Labe do doby, než bude zkanalizováno v Německu, nebude konkurence schopné vydobýt si postavení Mosely nebo Neckaru, zato při zajištění ekonomického ponoru bude mít výhodu v rychlosti plavby, nepřerušované komorováním. Přesto může v hraničním profilu zajistit přepravu až 4 milionů tun ročně. V tomto objemu se nepočítá s přepravami energetického uhlí a tekutého plynu, které mohou být dodatečným impulzem.

Je rovněž pravda, že stupeň Děčín není logisticky ideálním řešením. Rozhodně však situacilepší pro možnost dojezdu plavidel na české území za nižších vodních stavů a dokonce lepší i dosažitelnost kanalizované tratě nad Střekovem lepší účinností tzv. vlnování. Trvalým řešením by však mělo být splavnění Labe až na Střekov a je pravdou, že potom dojde k eliminaci přístavní činnosti v Děčíně a případně Ústí ve prospěch vnitrozemských přístavů. **Z tohoto pohledu je děčínský stupeň prvním krokem správným směrem. Nechat zahálet 270 km vodních cest na Labi a Vltavě v ceně 160 mld Kč je národohospodářským a dopravně-ekologickým zločinem. Tyto aktivity by pak měly být hodnoceny jako příprava na další spojení Labe s ostatními řekami ve východní Evropě v rámci projektu Dunaj – Odra - Labe.**

K argumentaci ohledně 130 cm garantovaným na úseku Drážďany – hranice lze pouze konstatovat, že se jedná o dočasné řešení vzhledem k tomu, že na české straně zatím neexistuje potřeba zlepšení ponorů na tomto úseku díky stávající pasivitě ve zlepšování parametrů splavnosti na

Dolním Labem. I přesto je všeobecně známo, že oněch 130 cm je garantováno v celé šířce plavební dráhy (40 m) a zkušený vůdci plavidel dokáží projet tuto trať i s vyšším ponorem vzhledem k tomu, že v užším profilu je hloubka větší. Tento úsek nepředstavuje „bottleneck“ a v případě, kdyby tomu tak bylo, bude možno jej odstranit. Zlepšení ponorů stavebními úpravami na tomto úseku je naplánováno z období mezi oběma světovými válkami. Jejich realizaci otvírá nyní nová koaliční dohoda mezi politickými stranami Německa FDP a CDU, kde má být zakotvena možnost výstavby na labské vodní cestě. To je posun oproti minulému omezení předešlé vlády SPD a CDU, kdy bylo možno pouze opravovat stávající regulační prvky a bagrovat.

Žonglování s možností kolik dní je možno dosáhnout tzv. ekonomického ponoru je chybnou úvahou. Pro rejdáře je důležité dosáhnout pokrytí vlastních nákladů a vytvoření zisku. To je umožněno dosažením ekonomického průměrného ponoru v průběhu celého roku, vytížením plavidel s ohledem na prázdné jízdy, přerušení plavby pro zámrazu či z jiných důvodů a nakonec průměrnými sazbami za přepravu s ohledem na situaci na dopravním trhu. Ty mohou být ovlivněny i skladbou zboží, všeobecně je známo, že u projektových nákladů se prodává celá loď bez ohledu na tonáž a tyto plavby jsou lukrativní bez ohledu na vodní stav.

## Závěr.

Tvrzení těchto separatistů, ke kterým patří i Ing. Jaroslav Kubec, CSc. je z hlediska potřeb českého hospodářství a formulování dopravní politiky zcela neadekvátní. Tyto názory vycházejí z neznalosti situace na dopravním trhu a neznalosti zbožíových proudů a tudíž potřeb české ekonomiky. Právě tyto skutečnosti jsou rozhodujícím prvkem pro formulování správné dopravní strategie.

Tím ale nelze odsoudit přípravu spojení Dunaj – Břec-lav jako chybný projekt. Pro českou ekonomiku má význam i v tomto ohledu mít šanci napojení na tuto důležitou dopravní tepnu, byť z hlediska priorit je na prvním místě labská vodní cesta. Nezávislý přístup k Dunaji je rozhodně smysluplným projektem pro zvýhodnění pozice českého státu a jeho atraktivnosti. Ze zřetele ale nelze i tady vypustit komplexní řešení v budování vodních cest spojením Dunaje s Odrou a Labem, jehož řešení je třeba připravovat. V případě politicky příznivější situace pro výstavbu odersko-dunajského spojení není důvodu nezhájit jako první práce na této větvi. Cílem by vždy mělo být vybudování celého projektu Dunaj – Odra - Labe.



Mapa existujících a plánovaných vodních cest - Euromapping

# PŘÍNOS VODNÍCH CEST PRO HOSPODÁŘSKÉ OŽIVENÍ MORAVY A SLEZSKA



*Kvalitní a levná doprava je jedním ze základních kamenů rozvoje hospodářství v regionech. Otevření nejkapacitnější dopravní cesty v Evropě, průplavu Rýn–Mohan–Dunaj, přichází však právě v době, kdy samostatná Česká republika přestává být podunajským státem. Je proto nutné překonat tuto nevýhodu a připojením Pomoraví k Dunaji otevřít cesty k evropským i zámořským trhům, aby moravské a slezské podniky měly srovnatelné podmínky s Evropou a mohly v hospodářské konkurenci obstát bez vážných sociálních problémů.*

# Potenciál pracovních příležitostí spojených s vodními cestami

## Druhy pracovních míst

### při výstavbě

- projektové práce
- geodetické a geologické práce
- stavební prefabrikáty
- cement
- ocelové konstrukce
- zařízení elektráren a přečerpávacích stanic
- zařízení čistíren odpadních vod
- technologické vybavení přístavů
- mechanizace
- dopravní prostředky
- bagrovací a těžební práce
- zemědělské a lesnické práce
- ekologické a krajinářské úpravy apod.

### při provozu

- údržba a provoz vodních cest, plavebních stupňů, elektráren a čistíren odpadních vod
- překlád a skladování zboží
- výroba lodí
- dopravní činnost
- výrobní činnost v přístavních průmyslových zónách
- rekreační služby apod.

## Polabí

Pracovní místa vytvořená v regionech při výstavbě

286

Pracovní místa vytvořená mimo regiony při výstavbě

1 146

Dolní Žleb  
Malé Březno  
Přelouč

Vzájemná provázanost pracovních příležitostí

11 924

Pracovní místa vytvořená v regionech při provozu vodní cesty a přístavních průmyslových zón

## Morava, Slezsko

(a hraniční regiony Slovenska)

Pracovní místa vytvořená v regionech při výstavbě

1 486

Pracovní místa vytvořená mimo regiony při výstavbě

5 958

vodní cesta  
Angern - Přerov  
Devínská Nová Ves

7 983

Pracovní místa vytvořená v regionech při provozu vodní cesty a přístavních průmyslových zón

# Mezinárodní konference TRANSPORT 2009

## Ostrava na křižovatce Evropy

### Ing. Ivan Hošek

Konference TRANSPORT 2009 pořádaná Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje se již potřinácté konala v ostravském Clarion Congress Hotelu ve dnech 3. a 4. listopadu. K aktuálním dopravním tématům diskutovali odborníci na dopravu a logistiku.

Konference TRANSPORT je tradiční a důležitá mezinárodní akce zaměřená na dopravní infrastrukturu a logistiku v evropských i širších souvislostech. Svědčí o tom přítomnost ministrů, vrcholového zastoupení krajů, regionů, členů diplomatického sboru a dalších významných osobností a odborníků z České republiky a okolních států a Evropské Unie. U příležitosti mezinárodní konference TRANSPORT probíhá také již několik let jednání Řídícího výboru pro VI. panevropský dopravní koridor za účasti všech zainteresovaných států. Konference TRANSPORT podporuje rozvojové záměry Moravskoslezského kraje a krajů dalších včetně regionální dopravy. Zabývá se širšími návaznostmi dopravy, což potvrzují záštity nad konferencí a její projednávaný program. Konference dlouhodobě prezentuje Moravskoslezský kraj jako perspektivní a investičně významnou oblast s infrastrukturními projekty, které svým rozsahem přesahují rámec kraje i České republiky.

U příležitosti konference TRANSPORT:

- se uskutečňují mezinárodní a jiná pracovní jednání,
- byla připravena a podepsána řada mezinárodních smluv a dohod,
- probíhá odborná výstava a prezentace významných společností,
- jsou představovány rozvojové záměry ČR a okolních států,
- se uskutečňují společenská a neformální setkání atd.

Letos se v centru pozornosti účastníků ocitla výstavba VI. multimodálního transevropského dopravního koridoru, který se týká dálnice D47, rychlostní komunikace R48 a železnice. Hovořilo se také o aktuálních problémech s realizací kapacitního spojení kraje se Slovenskem nebo o fungování regionální dopravy. Velký zájem účastníků konference vzbudilo vystoupení Ing. Josefa Podzimka, prezentací „Vodního koridoru D-O-L a jeho významu v síti evropských vodních cest“.

#### Bulletin TRANSPORT 2009 o vodní dopravě

*z vystoupení Ing. Josefa Podzimka, celoživotního zastánce projektu vodní cesty Dunaj – Odra – Labe, vyznamenaného prezidentem České republiky medailí Za zásluhy o stát III. stupně v oblasti hospodářské:*

*...to, že jsem byl pozván na konferenci TRANSPORT 2009 konané v Ostravě, abych vás seznámil s vývojem projektu Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, považuji za velkou čest, ale i dobrý signál, že se v našem českém království něco významného děje.*

*...speciálně pro Moravskoslezský kraj je nutno si uvědomit, že region má již nyní, nebo v nejbližších letech, zajištěnou dopravní obslužnost mezinárodním letišťem Ostrava – Mošnov, dálnicí D47 (budoucí D1), železničními koridory, rychlostními komunikacemi a že k dosažení dopravní obslužnosti, jakou má vyspělá Evropa, chybí pouze kvalitní napojení na vodní cestu.*

**V aktualizovaném vyhodnocení dosavadního postupu Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje a závěrů mezinárodní konference TRANSPORT 2009 na straně 18 se mj. uvádí:**

Napojení regionu na vodní cestu.

Přípravu splavnění Odry se nepodařilo urychlit ani v rámci protipovodňových opatření po roce 1997. Doporučuje se situaci aktualizovat ve vztahu k pohledu Evropské unie na vodní dopravu a nutnosti stabilizovat příslušnou územní trasu.



**Ing. Josef Podzimka vystoupil na konferenci s prezentací o významu vodního koridoru D-O-L v síti evropských vodních cest**

Účastníci konference TRANSPORT kladně hodnotí:

- Zájem zúčastněných krajů a států na kvalitním multimodálním severojižním propojení Evropy v celé trase VI. panevropského dopravního koridoru.
- Zájem zúčastněných krajů a států na řešení infrastrukturních koridorových návazností v regionech včetně řešení dopravní obslužnosti a logistiky.
- Průběžnou podporu a koordinaci výstavby dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje a dalších krajů i států prostřednictvím této konference.

Účastníci konference TRANSPORT doporučují zahrnout do programu příštích ročníků:

- Problematiku logistických center, systémů kombinované dopravy, napojení na širokorozchodnou železnici a vodní cestu.
- Možnost rozšíření vysokorychlostních železnic a problematiku regionálních letišť.
- Bezpečnostní a ekologické aspekty dopravy, pohled na kritickou infrastrukturu.
- Regionální dopravní koncepce a systémy.

Nezbývá nám věřit, že po letošní zimě se konečně ledy hnou.

**„Ale běda nám, když se opět přespříliš nadšení ekologové spojí s těmi, kdo na jejich splašených nápadech chtějí vytřískat majlant“...**

**Jiří Franěk, PRÁVO 2. 1. 2010**

# Prezentace současného stavu projektu Dunaj - Odra - Labe v Ženevě

Tomáš Kolařík - P&S, a.s.

Na pozvání sekretariátu EHK/OSN jsem měl možnost vystoupit na 53. zasedání Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu, zastupoval jsem v tomto případě České plavební a vodocestné sdružení, s referátem o současné problematice víceuúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Toto vystoupení bylo delegáty z více než 15 zemí, zastupujícími evropské státy, říční komise a význačná evropská plavební sdružení, přijato velmi kladně. Představitel České republiky na tomto zasedání Ing. Jaroslav Bimka vyzval přítomné delegáty, aby myšlenku propojení hlavních evropských vodních tepen Dunaj – Odra - Labe podporovali a tím zamezili případné ztrátě územní ochrany propojení Dunaj – Odra - Labe.

Během následných diskusí se ukázalo, že vodní koridor Dunaj – Odra - Labe je vnímán členy pracovní skupiny jako velmi potřebný projekt a informace o tom, že se některé politické strany a organizace snaží dosáhnout zrušení územní rezervy je pro ně nepochopitelné.

Předání aktuálních informací o tomto projektu pomohlo osvětlit některé otázky a to především v době, kdy je projekt projednáván s okolními státy a Evropskou unií.

## 1. Vystoupení s aktuálními informacemi o projektu Dunaj-Odra-labe v OSN/EHK 4. listopadu 2009

“Myšlenka projektu průplavního spojení mezi říčními systémy Dunaje, Odry a Labe je velmi starého data. Prvním, kdo se o realizaci tohoto záměru vážně zajímal, byl císař římský a král český Karel IV. již ve 14. století. Od té doby procházela vodní doprava v českých zemích přirozeným vývojem. Řeky byly upravovány pro plavbu větších lodí a byly na nich budovány jezy. Snaha o výstavbu moderního průplavního spojení se projevovala nejvíce od druhé poloviny 19. století. Realizace projektu samotného byla již dvakrát zahájena a to v době Rakouska-Uherska na základě vodocestného zákona z roku 1901. Do roku 1918 byla vybudována řada vodohospodářských děl a splavněny řeky Labe a Vltava pro nákladní vodní dopravu. V období mezi světovými válkami se pokračovalo s výstavbou vodních děl. V roce 1938 byla podepsána německo – česko – slovenská smlouva o výstavbě průplavu Dunaj - Odra a jeho spojení s Labem. V období 1938 - 1943 probíhala samotná výstavba průplavního spojení mezi Dunajem a Odrou. V roce 1943 veškeré práce přerušila válka.

Od roku 1945 do roku 1993 byly zvyšovány parametry vodních cest a splavněvány další úseky řeky Labe, Odry i Dunaje. Trasa vodního dopravního koridoru D-O-L byla upřesňována a na jeho území byla vyhlášena stavební uzávěra.

Od vzniku samostatného českého státu v roce 1993 byla rozvoji vodních cest a vodní dopravy věnována velká pozornost. V témže roce představitel České republiky na 37. zasedání Hlavní pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu Evropské hospodářské komise při OSN seznámil s konečným dokumentem Ekonomické studie spojení Dunaj – Odra - Labe (TRANS/SC.3/R.160), vypracované skupinou expertů EHK/OSN.

Bohužel ani po 16 letech se nepodařilo dosáhnout stanovených cílů rozvoje vodních cest ČR a to:

- zlepšení splavnosti Labe mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo výstavbou dvou nízkých jezů;
- prodloužení splavnosti řeky Labe výstavbou plavební komory a laterálního plavebního kanálu u Přelouče do koncového přístavu Pardubice;
- splavnění řeky Odry do Ostravy;



Foto: Vládní delegace České republiky v OSN, Ing. Jaroslav Bimka (vlevo) ze Státní plavební správy a Tomáš Kolařík z Českého plavebního a vodocestného sdružení.

- napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou – úsek vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe mezi Vídní/Děvínem a Hodonínem;
- příprava a započítání výstavby vodního dopravního koridoru Dunaj - Odra - Labe

Hlavním důvodem k nenaplnění těchto cílů nebyl nedostatek finančních prostředků pro výstavbu dopravní infrastruktury, ale obstrukce ze strany ekologických aktivistů a ministerstva životního prostředí, kterým se stále daří protahovat a prodražovat přípravy všech strategických dopravních vodních cest v České republice. Z těchto důvodů za poslední dekádu využívání vodní dopravy pokleslo na mizivou úroveň a přístavní zařízení jsou jen částečně využita. Vodní doprava se dostává také do politické izolace, protože čeští politici preferují prosazování jiných dopravních staveb, dálnic a železnic, proti kterým není takový odpor ekologických iniciativ a ministerstva životního prostředí.

## 2. Proč postavit vodní koridor D-O-L

I přes více než stoletou přípravu projektu D-O-L zůstávají jeho hlavní přínosy stejně významné a jsou doplňovány dalšími, které jeho důležitost dále zvyšují. Především projekt stále figuruje jako chybějící spojení v evropské síti vnitrozemských vodních cest dle dohody AGN i v transevropské dopravní síti.

Poslední krize v přísunu strategických surovin, ať už šlo o ropu či plyn, zdůraznily také další funkce D-O-L jakou je

doprava těchto surovin do kapacitních zásobníků na jižní Moravě, jež by umožnila širokou diverzifikaci těchto zdrojů.

Energetická funkce vodního koridoru D-O-L umožní využít obnovitelné zdroje energie v průtočných i přečerpávacích elektrárnách a svou pohotovostí může okamžitě např. krýt pravidelný výpadek větrných a solárních elektráren.

Existence vodního dopravního koridoru D-O-L umožní svobodnou volbu dopravního modu a zlepšit konkurenční prostředí na dopravním trhu v Evropě. Tím také přispěje k rozvoji zemědělství a průmyslu díky cenově výhodné vodní dopravě.

Plánovaná vodní cesta prochází regiony postiženými vysokou nezaměstnaností, její vybudování by dalo zásadní impuls k rozvoji ekonomiky těchto regionů. Již v první etapě stavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe prodloužením splavnosti řeky Odry do Ostravy a napojení Moravy na Dunaj vodní cestou dojde k napojení významných ekonomických subjektů na vodní dopravu.

Jako na jiných evropských vodních cestách i na koridoru D-O-L se předpokládá významný přínos pro rozvoj turistického ruchu v regionech. Nové spojení bude mít stejný význam jak pro nákladní, tak i pro osobní vodní dopravu, kdy umožní lodím proplout napříč Evropou a nabídnou nové lodní linky, např. Vídeň/Bratislava – Wrocław - Berlín nebo Vídeň/Bratislava – Olomouc - Praha. V blízkosti trasy koridoru D-O-L leží řada významných památek, z nichž jsou některé na seznamu UNESCO, archeologických nalezišť, přírodních rezervací a jiných zajímavostí, které by se mohly stát cílem mnoha návštěvníků, pasažérů osobních a turistických lodí.

### 3. Význam D-O-L pro Evropu

Vodní dopravní koridor D-O-L vytvoří severojižní a západovýchodní spojení prostřednictvím chybějící evropské páteřní sítě vodních cest a umožní zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na přepravním trhu jako součásti udržitelného rozvoje i v sousedních zemích, především v Polsku. Napojení polských vodních cest na Dunaj výrazně zvýší jejich význam a jejich roli na evropském dopravním trhu, bez tohoto napojení je rozvoj polských vodních cest, především Odry, nejistý.

Výstavba D-O-L by umožnila snížení počtu nákladních automobilů na evropských silnicích a jejich špatnému vlivu na životní prostředí (podobně jako u průplavu Seina - sever). Přesun nákladu ze silniční dopravy na vodní dopravu je plně v souladu s ambiciózními ekologickými závazky Evropské unie i v rámci Kjótského protokolu.

Význam spojení D-O-L pro evropskou dopravní síť potvrdil i prezident PIANC, který při své návštěvě České republiky v roce 2007 zdůraznil důležitost spojení průmyslového centra západní Evropy s Dálným východem Indií a Čínou, prostřednictvím kapacitní, levné a ekologické vodní dopravy přes Černé moře a Rudé moře do Indického oceánu.

Jako chybějící propojení evropské sítě vodních cest mezinárodní důležitosti je spojení Dunaj – Odra - Labe vedeno i v revidovaném vydání „Modré knihy“ EHK/OSN z roku 2006 u Rakouska, Polska, Slovenska a České republiky.

### 4. Význam D-O-L pro Českou republiku

Pro Českou republiku je svým významem D-O-L zcela mimořádný projekt a to především z důvodu, že tato země jako jediná v Evropské unii nemá přístup k moři přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou. Nové spojení České republiky s dunajskou a oderskou vodní cestou umožní dopravu strategických surovin (ropa, plyn), pomůže stimulovat ekonomický rozvoj v blízkých regionech a poskytne cenově výhodnou dopravu zboží a výrobků.

V současné době, kdy víme, že dopady hospodářské krize budou trvat déle než se předpokládalo, začíná být projekt D-O-L chápán jako možné protikrizové opatření, které vytvoří desetitisíce pracovních míst, jak během výstavby, tak po jejím dokončení.

D-O-L nabídne vysoce kapacitní dopravní spojení na trans-evropském multimodálním koridoru Gdaňsk - Katowice – Břeclav/Brno – Vídeň, který je součástí evropské sítě TEN.

Velmi intenzivně výstavbu průplavu D-O-L propagovala firma Baťa, která chápala průplav D-O-L jako nedílnou součást dopravní soustavy země a základní podmínku prosperity Československa, jako klíč k Evropě. Díky Janu Antonínu Baťovi a Tomáši Baťovi byl ve 30. letech postaven 60 kilometrů dlouhý průplav se 14 plavebními komorami, dnes na památku pojmenovaný Baťův kanál, který je stále v provozu a je malou ukázkou budoucího průplavu D-O-L. Výstavbou koridoru D-O-L by Česká republika naplnila myšlenku rodu Baťů a splnila plány přijaté již v 30. letech 20. století. Projekt by se stal národní pýchou České republiky.

### 5. Dopady D-O-L na životní prostředí

Vodní dopravní koridor D-O-L pomůže např. zadržet vodu v krajině a stabilizovat hladinu spodních vod. V součinnosti s dalšími opatřeními může celý systém zamezit povodním v regionech, kudy bude procházet v klimaticky nestálém období.

Vodní koridor D-O-L pomůže ke stabilizaci a propojení ekosystémů ve střední Evropě. Výstavbou nových úseků v intenzivně zemědělsky využívané krajině dojde k rozšíření přírodě blízkého prostředí vhodného pro rozšíření fauny a flóry vázané na vodní prostředí. Rozšíří se také rybářské revíry.

Současně při úpravách vodních cest pro plavbu větších plavidel dojde k jejich revitalizaci přírodě blízkými opatřeními.

Přesunem části nákladní dopravy ze silnic na vodní cesty dojde k výraznému snížení dopadu ostatních dopravních módů na životní prostředí a úsporám milionů tun CO<sub>2</sub>.

### 6. Současný stav projektu

Trasa koridoru D-O-L byla aktualizována a jeho území je chráněno stavební uzávěrou v České republice a trasa je chráněna i v Polsku. Práce na přístupových vodních cestách – Dunaji, Odře a Labi mají za cíl zvýšit jejich spolehlivost a parametry.

K vodnímu koridoru D-O-L jsme se, jako k evropskému projektu, přihlásili v přístupové smlouvě do Evropské unie. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/nás vyzývá k rozhodnutí o tomto koridoru.

Parlamentní shromáždění a Rada Evropy vyzvala v roce 2005 v rezoluci 1473 (2005) Českou republiku a zainteresované členské státy, aby urychlily zpracování studie proveditelnosti projektu Dunaj – Odra - Labe a zintenzivnily související politická jednání. Také poukázala na pozitivní roli vnitrozemské vodní dopravy a na možnosti jejího rozšíření ve střední a východní Evropě.

Vláda pověřila vládním usnesením č. 929/2009 z 20. července 2009 ministry, aby s představiteli Polska, Rakouska, Slovenska, Německa a Evropskou komisí, včetně signatářů dohody AGN, jednala s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

V návrhu rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě z 30. července 2009 je zahrnut průplav D-O-L.



**Vodní dopravní koridor D-O-L je navržen v parametrech třídy Vb a jeho výstavba je rozdělena na 4 etapy:**

**1. etapa** – představuje:

**a) Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou**

Z Dunaje jsou na jižní Moravu navrženy 4 variantní trasy. Varianta A a D v délce 82,3 km s 5 plavebními stupni odbočuje z Dunaje u slovenského Děvína. Varianta B v délce 98,8 km se 3 plavebními stupni a varianta C v délce 101,3 km s 3 plavebními stupni začíná ve Vídni - Lobau v místech, kde byl v roce 1939 - 1943 vybudován asi 8 kilometrů dlouhý úsek průplavu Dunaj - Odra.

**b) Splavnění řeky Odry do Ostravy**

Úsek mezi koncovým bodem splavnosti Odry u Kožle a hranicí České republiky dosahuje necelých 50 km a podmínky pro výstavbu vodního koridoru D-O-L jsou zde velice příznivé. Navíc jeho výstavba byla zahájena už v roce 1939 a byl vybudován asi 8 km dlouhý dnes vodní dopravou využívaný úsek. V Polsku je připravována výstavba poldru Raciborz dolny a před dokončením je poldr Buków, které mají umožnit plavbu po řece Odře od Ratiboře k českým hranicím u Bohumína. Zbývající úsek mezi Ratiboří a Kožlí v délce asi 30 km je navrhován ve dvou variantách.

**2. etapa** - při propojení Hodonína a Přerova v délce 90 km s 6 plavebními stupni by z velké části bylo využito již hotových úseků vodní cesty, jež byly upraveny v 30. letech 20. století v souvislosti s výstavbou Baťova kanálu.

**3. etapa** - propojení Přerova a Ostravy v délce 110 km s 11 plavebními stupni je klíčovým úsekem, který propojí Dunaj s Odrou. Předpokládá překonání nejnižšího místa evropského rozvodí ve výšce 300 metrů nad mořem. Součástí 3. etapy je také vybudování 35 km dlouhé odbočky k městu Olomouc.

**4. etapa** – 115 km dlouhý úsek Přerov – Pardubice s 20 plavebními stupni je nejtěžší, nejnákladnější a zároveň závěrečnou etapou výstavby koridoru D-O-L. Významná především pro Českou republiku a námořním přístav Hamburk ležící v ústí řeky Labe do Severního moře. Středobodem celého projektu se stane město Přerov, u kterého by se měly křížit trasy průplavu.

**7. Závěr**

**Závěrem** ještě jednou děkuji za umožnění mého vystoupení na zasedání skupiny SC.3 Evropské hospodářské komise a věřím, že Váš oprávněný zájem o toto spojení pomůže, aby v nejbližších letech byla přijata zásadní opatření k jeho přípravě a následné realizaci. V opačném případě hrozí České republice izolace ve vodní dopravě, v horším případě zánik tohoto dopravního modu."

*Prezentace proběhla v rámci páté části zasedání Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu, v závěrech zasedání stojí:*

**V. VÝMĚNA INFORMACÍ O OPATŘENÍCH ZAMĚŘENÝCH NA PODPORU VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY (Agenda item 3)**

Dokumentace: ECE/TRANS/SC.3/2009/1

7. Pracovní skupina vzala na vědomí následující prezentace o současných opatřeních zaměřených na podporu dopravy na vnitrozemských vodních cestách v rámci EU a členských států Evropské hospodářské komise OSN:

- (a) Evropská komise, „Evropská politika pro vnitrozemskou vodní dopravu - NAIADES“;
- (b) Via donau, „PLATINA - Platforma pro realizaci NAIADES“;
- (c) Mezinárodní sdružení pro Rýnský Lodní registr (IVR), „IVR Pravidla pro obecný průměr“;
- (d) České vodocestné a plavební sdružení, „Prezentace současného stavu projektu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe (D-O-L)“.

8. Zástupce Dunajské komise informoval o probíhající práci Dunajské komise na vodní politice na Dunaji a zdůraznil význam pro plavbu na Dunaji v otázkách týkajících se uznávání lodních osvědčení, školení a vzdělávání členů posádky, harmonizace osvědčení vůdce plavidla a řešení infrastrukturních potřeb. Zástupce České republiky učinil oficiální prohlášení jménem českého ministerstva dopravy v reakci na prezentaci o projektu Dunaj – Odra - Labe. Ve svém prohlášení uvedl, že na území budoucího vodocestného projektu Dunaj - Odra - Labe je chráněno v dlouhodobém horizontu s cílem zajistit budoucí realizaci projektu. Dále dodal, že v roce 2007 Ministerstvo životního prostředí České republiky zřídilo speciální komisi (za účasti dotčených ministerstev), která měla zvážit nutnost další ochrany tohoto území. Navíc informoval Pracovní skupinu, že česká vláda se rozhodla prodloužit územní ochranu a zároveň pověřila ministerstvo dopravy s přezkoumáním mezinárodních potřeb spojení Dunaj – Odra - Labe. Česká vláda zdůraznila nutnost zapojit do těchto konzultací zástupce Rakouska, Německa, Polska, Slovenska a Evropské komise. Zástupce České republiky oznámil, že ministerstvo dopravy má předložit vládě zprávu o výsledcích tohoto procesu do 31. prosince 2010 a uvedl, že mezinárodní jednání by měla začít do konce roku 2009.

Všechny prezentace jsou k dispozici na adrese: [www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc32009.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc32009.html)



*Sídlo Organizace spojených národů v Ženevě*

# Unie komor Labe/Odra

## Sven Erichson - koordinátor sekretariátu Unie komor Labe/Odra



Unie komor Labe/Odra byla založena v roce 2000 v Hamburku. Je to organizace 30 hospodářských komor čili průmyslových a obchodních komor v České republice, Polsku a Německu. Jsou to komory podél Labe a Odry, t.z. komory v tomto hospodářském regionu mezi těmi řekami a dále.

V oblasti Labe/Odra žije 37 milionů lidí. To je osm procent obyvatel EU. Rozloha této oblasti činí 241 300 km<sup>2</sup>. To je oblast s obrovským průmyslovým a obchodním potenciálem.

Hlavními cíly organizace Unie komor jsou přeshraniční spolupráce malých a středních podniků a prezentace zájmů těchto podniků na národní, mezinárodní a především evropské úrovni. Unie komor poskytuje rady a organizuje setkání podnikatelů.

V čele úřadu stojí prezidium. Prezidentem je Dr. Zbigniew Sebastian (prezident Dolnoslezské obchodní komory ve Wroclavi),

Viceprezidenty jsou:

- Jaroslav Kopta (prezident Krajské hospodářské komory Liberec) a
- Michael Lohse (prezident Průmyslové a obchodní komory Jihozápadního Saska v Chemnitzu).

Členy prezidia jsou:

- Jan Cháb (prezident Krajské hospodářské komory Ústeckého kraje),
- Jiří Aster (prezident Okresní hospodářské komory v Děčíně),
- Jerzy Korolewicz (prezident Západní průmyslové a obchodní komory v Gorzowě),
- Alois Reinert (prezident Hospodářské komory Slezsko v Opole),



- Klaus Olbricht (prezident Průmyslové a obchodní komory v Magdeburku) a
- Frank Horch (prezident Obchodní komory v Hamburku).

Práci prezidia podporuje Generální sekretariát, který má své sídlo v Průmyslové a obchodní komoře Magdeburk. Generálním ředitelem je ředitel Průmyslové a obchodní komory v Magdeburku Wolfgang März. Koordinátorem sekretariátu je Sven Erichson.

Dále pracují ještě dvě komise. První se zabývá transportem a infrastrukturou a druhá turistikou. Předsedou první komise je Siegfried Zander (zástupce W. März) a druhý Detlef Hamann (ředitel Průmyslové a obchodní komory v Drážd'anech).

Komise pro dopravu a infrastrukturu vydala ve třetím vydání katalog stanovisek pro rozvoj infrastruktury v oblasti Unie komor Mosty spojují regiony v povodí Labe a Odry. Podle názoru Unie komor je výstavba transevropské dopravní sítě, která bude spojoval všechny členské země EU, pro podporu ekonomického rozvoje, blahobytu a zaměstnanosti, konkurenceschopnosti a ekologické udržitelnosti naprosto nezbytná. V tomto katalogu ukazujeme, že bude zapotřebí ještě velkého úsilí k odstranění stávajících mezer v dopravní infrastruktuře, úzkých míst v sítích nositelů dopravy a deficitů v managementu dopravy a mobility. Společným cílem musí být zajištění rychlé, bezproblémové, trvale ekologicky výhodné dopravy osob a zboží mezi členskými zeměmi a v nich.

Severomořské a baltské přístavy v prostoru Unie komor zaznamenávají nárůst výkonů, které kladou nejvyšší nároky na rozvoj dopravní infrastruktury všech nositelů dopravy a multimodálních logistických rozhraní v jejich zázemí. Klíčovou roli má přístav Hamburk. Díky své poloze hluboko ve vnitrozemí a v blízkosti ekonomik střední a východní Evropy má přístav Hamburk mimořádný význam pro zahraniční obchod v regionu Labe/Odra; zhruba 1/3 veškerého zboží překládaného v hamburském přístavu má cíl a původ v těchto zemích. Celkem se přes přístav v Hamburku realizuje 17 % veškerého německého zahraničního obchodu.

Intenzivní vzájemné ekonomické vazby jdou ruku v ruce s dynamickým nárůstem dopravy. Zejména kontejnerová doprava se dle prognózy námořní dopravy spolkové vlády v německých námořních přístavech do roku 2025 ztrojnásobí - z 15 mil. TEU na objem překládky ve výši ca. 45 mil. TEU. Aby se dopravní infrastruktura nestala limitujícím faktorem hospodářské dynamiky v oblasti Labe/Odra, je nezbytně nutná její výstavba v souladu s kladenými požadavky. V úzké vazbě s vývojem námořních přístavů stojí také infrastrukturní opatření na vnitrozemských vodních cestách s multimodálními logistickými rozhraními v říčních přístavech.

Z těchto důvodů uvedlo valné shromáždění Unie komor v roce 2008 akci LABE - ELBE 2010 do života. Touto akcí chtěla Unie komor ukázat, že plavba na Labi má výhody



Unie komor Labe/Odra podporuje vnitrozemskou vodní dopravu jako ekonomickou a ekologickou formu dopravy. Za tímto účelem se její členové setkávají s představiteli evropských zemí a EU. Na snímku zleva koordinátor Unie komor Labe/Odra Sven Erichson, německý ministr dopravy, stavebnictví a rozvoje měst Wolfgang Tiefensee a prezident Okresní hospodářské komory v Děčíně Jiří Aster během zasedání ministrů dopravy EU v Litoměřicích (28.-30.4. 2009).

a přínosy pro hospodářství, nejen pro plavbu (ve slova smyslu), ale taky pro turistiku, stavebnictví atd. Tuto akci tvořila řada konferencí v různých městech podél Labe: Praha (jako hlavní město České republiky nad Vltavou), Litoměřice, Děčín, Drážďany, Riesa, Aken, Magdeburk, Wittenberge a Hamburk. Tyto konference nabídly možnosti diskuse s politiky a veřejností o budoucnosti a možnostech plavby. Centrálním požadavkem byl ponor 1,60 m po více než 345 dnů v roce. Plovoucí výstava pomohla návštěvníkům přiblížit tradici i současné možnosti labské vodní dopravy, hospodářský vývoj a životní prostředí jedné z nejstarších evropských vodních cest a jedné z důležitých kulturních a hospodářských spojnic regionů Evropské unie.

Na návrh polských členských komor v Unii komor Labe/Odra rozhodlo Valné shromáždění Unie komor o realizaci podobné akce na Odře v roce 2010. Tato akce má být podobná akci LABE - ELBE 2010. Cílem této akce je uvědomění politiků a veřejnosti pro téma vnitrozemské plavby na Odře. Unie komor Labe/Odra podporuje tento druh dopravy, protože je ekologický, má nejnižší externí náklady a může absorbovat nárůst dopravy. K tomu musí být stav Odry vylepšen. Dalším cílem je aktivní účast v diskusi o průplavu Dunaj - Odra - Labe a jeho přijetí do sítě TEN-T.



Jedna z propagačních plaveb pořádaných v rámci akce „Flis Odrzański“

Koordinační skupiny akce ODRA - ODER 2010 organizují konference a setkání v těchto městech a dnech:



**23. dubna 2010, Opole**  
Konference: *Hospodářské využití Odry a Gliwického průplavu – šance pro nárůst inovace a podnikatelů v regionu*

Ve spolupráci s Opolským centrem pro rozvoj hospodářství (Opolskie Centrum Rozwoju Gospodarki)

**10.-11. června 2010, Küstrin/Kostrzyn**  
14. kolokvium Odry Sdružení povodí Odra/Havola

**11.-13. června 2010, Ostrava/Cosel (Kožle)**  
česko-polský kajařský výlet na Odře z Ostravy do Kozla

**26. června 2010, Wrocław**  
Flis Odrzański

**02. červenec 2010, Nowa Sól**  
Flis Odrzański

**10.-11. července 2010, Stettin/Szczecin/Štětín**  
Flis Odrzański

**16.-17. září 2010, Wrocław**  
Konference: *Vliv řek na vývoj metropolí v XXI. století*

**20.-22. října 2010, Wrocław**  
Konference: *Vodní cesta Odry – současný stav a perspektivy*

**28.-30. října 2010, Krzyżowa**  
Hospodářské fórum: *Teritoriální samospráva pod aspektem Odry*

**09.-10. listopadu 2010, Ostrava**  
Dopravní konference Moravskoslezského kraje  
TRANSPORT

Rádi bychom vás uvítali na těchto konferencích!

V případě vašeho zájmu o návštěvu některé z akcí se, prosím, obraťte na koordinátora Unie komor Labe/Odra, pana Svena Erichsona.

Kontakt:  
Kammerunion Elbe/Oder  
c/o Industrie und Handelskammer Magdeburg  
Koordinator Generalsekretariat  
Sven Erichson  
Alter Markt 8  
39104 Magdeburg  
Telefon: 0049-391-5693-148 Fax: 0049-391-5693-147  
Mobil: 0049-151-14725569  
E-Mail: erichson@magdeburg.ihk.de

# Významné postavení plavby ve světě

Na základě informací Inland navigation Europe a Via Donau zpracoval Tomáš Kolařík, P&S, a.s.  
Foto: Wasser- und Schifffahrtsamt Trier, Aleksandra Mizak, Marina Lasoki, Janusz Niemczuk

## Snížené poplatky pomáhají bojovat proti krizi

Několik evropských přístavů, včetně Antverp, Zeebruge, Gentu, Rotterdamu a Hamburku, oznámily nové tarifní systémy a zmrazení přístavních poplatků a poplatků za koncesi na úrovni roku 2009. Toto opatření má zabránit ztrátám způsobeným globální hospodářskou krizí a agresivní cenovou politikou. Z velké části toto opatření ve skutečnosti znamená, že sazby budou i nadále stejné jako v roce 2008. **Přístav Hamburk zavede nový tarifní systém, který předpokládá odměny pro lodní společnosti s velkým množstvím nákladu a s častými překládkami** (přepravci zemědělských produktů). Přístavní orgány doufají, že pomocí těchto opatření pomohou lodním společnostem, které se potýkají s mimořádně hlubokou krizí, zabránit dalším provozním ztrátám a ztrátě pracovních míst.

## Německá vláda je pro zlepšení plavebních podmínek na Labi

**Enak Ferlemann (CDU), parlamentní státní tajemník německého ministerstva dopravy, oznámil, že německá vláda chce podpořit využití řeky Labe pro vnitrozemskou vodní dopravu.** Budoucí udržovací práce budou zaměřeny na zajištění plavební dráhy s minimální hloubkou 1,60 m po 345 dní v roce. Navrhovaná opatření budou brát v úvahu ekonomické i ekologické zájmy.

Asanační práce na odstranění škod způsobených povodněmi v roce 2002 na Labi budou dokončeny v letošním roce. Všechny dopravní prognózy ukazují výrazný nárůst objemu nákladu jakmile bude umožněna ekonomická trimodální kontejnerová doprava.

**Optimalizované udržovací práce budou sloužit nejen ekonomickým zájmům, ale jsou také ekologicky významné.** Opatření ke stabilizaci říčního koryta například zabrání dalšímu poklesu hladiny vody. Současně předvídatelné hloubky plavební dráhy zvýší konkurenceschopnost vnitrozemské vodní dopravy na středoevropských vodních cestách. Německé plavební organizace spolu s dalšími zástupci odvětví uvítaly iniciativu federální vlády.

## Německý fond pro modernizaci lodního parku

Spolkové ministerstvo dopravy, stavebnictví a rozvoje měst (BMVBS) předložilo návod pro příspěvky na modernizaci německého vnitrozemského lodního parku a pilotní projekt inovativní techniky ve vnitrozemské plavbě. Nový program poskytuje finanční pobídky pro modernizaci lodního parku, stejně jako inovativní pilotní projekty ve vnitrozemské plavbě. V souladu s pokyny jsou dotace poskytovány s cílem podporovat novou infrastrukturu, nákup modernějších říčních lodí a modernizačních opatření a také zvýšit energetickou účinnost stávajících lodí v zájmu zlepšení ochrany životního prostředí. **Příspěvek umožňuje získat částku až do výše 100 000 EUR (2,6 miliardy Kč) pro každou žádost.**

## Nové plavební komory na řece Mosele

První z deseti nových plánovaných plavebních komor na řece Mosele byla uvedena do provozu v srpnu 2009. Rozšíření a modernizace komor podél řeky Mosely se stala nutností pro vypořádání se s neustále se zvyšujícím počtem plavidel na této mezinárodní vodní cestě. Stávající plavební komory dosáhly horní hranice své kapacity, což způsobuje velké čekací doby a tím dodatečné náklady pro lodní společnosti a jejich zákazníky. Řeka Mosela spojuje ekonomické oblasti Lotrinsko (Francie), Lucembursko, Trevír a Sársko (Německo) se západoevropskými přístavy. S cílem prolomit tento úzký profil se Německá vláda rozhodla výrazně rozšířit a modernizovat řadu plavebních komor mezi Trevírem a městem Koblenz během příštích let. První z deseti nově plánovaných plavebních komor na řece Mosele, druhá plavební komora u jezu Zeltingen (Německo), byla uvedena do provozu dne 17. srpna 2009. Až do jara 2010 bude probíhat zkušební provoz se 150 plavidly, které projdou komorou. V dubnu 2010 bude plavební komora v ceně 45 milionů € (1,2 miliardy Kč) uvedena do plného provozu.



*Pohled na novou plavební komoru Zeltingen ještě ve výstavbě, dnes už proplavuje lodě*

## 20% více zboží na řece Labi v roce 2009

Navzdory současné ekonomické krizi a nepříznivým plavebním podmínkám doprava na Labi v tomto roce výrazně vzrostla. V zájmu zachování tohoto růstu šest vnitrozemských plavebních sdružení vyzvalo německou vládu, aby zavedla opatření pro udržení minimální plavební hloubky 1,60 m po celý rok.

V prvních deseti měsících roku 2009 bylo přepraveno kolem 791 000 tun na říčním úseku ve městě Magdeburk. To odpovídá zvýšení o více než 20 procent ve srovnání s výsledky za rok 2008. Kontejnerové přepravy se rovněž významně zvýšily z 8301 kontejnerů v roce 2008 na 8378 kontejnerů v roce 2009 a kontejnerová přeprava je vnímána jako perspektivní oblast pro vnitrozemskou vodní dopravu.

## Vodní doprava v Polsku je nezbytnou součástí logistického řetězce

Tisíce tun strojního zařízení a materiálu jsou dodávány do Polska na podporu výstavby prvního PTA (přečištěné kyseliny tereftalové) závodu ve městě Włocławek, v Polsku. Ve skutečně multimodálním převozu, se přeprava uskutečňuje po silnici, železnici a lodí. Celková hmotnost materiálu a dováženého zařízení přesáhne 370 000 tun, včetně více než 250 jednotlivých zásilek rozměrných a těžkých nákladů. Nadrozměrné náklady jsou přeloženy z námořní lodi přímo na pontony pomocí plovoucího jeřábu s kapacitou 300 tun, stejně tak vlastními jeřáby námořní lodi. Přístaviště asi 1,5 km od místa závodu bylo speciálně postaveno majitelem, aby mohlo být použito pro projekt. Náklad byl vyložen v přístavišti metodou RoRo. Vzdálenost mezi Baltským mořem a přístavištěm na staveništi projektu je přibližně 240 km. Lodní přeprava trvala asi tři dny.



**vykládka nákladu v přístavišti Włocławek se konala i při zvýšeném vodním stavu**

## Odra zažívá velký rozvoj turistické a osobní plavby

V posledních letech je možné pozorovat na Odře zvýšený počet turistických a osobních plavidel. Ve městech na Odře vznikají nová přístaviště a maríny. Největší marína s hotelem byla minulý rok otevřena ve Wrocławu na ostrově v centru města. Nové wrocławské městské čtvrti mají svým obyvatelům také nabídnout možnost zakotvit loď v nových marínách. Slibným projektem je i Marína Lasoki pod městem Kędzierzyn-Koźle, z které je nyní realizována a v provozu asi třetina jejího budoucího stavu. Nejvýše položené přístaviště osobních lodí je nad poslední plavební komorou na Odře v Koźlích. Nyní je připravován projekt výstavby sportovního a obytného areálu Rzeczyce u jezera Dzierżno Duże asi 10 od města Gliwice. Investice by měly směřovat především k vodním sportům, ale budou také zahrnovat i jiné projekty. Projekt je realizován na ploše 40 hektarů již od jara 2010. Podle investora by mezi jezerem a Gliwickým průplavem mohlo být postaveno plavební zařízení umožňující lodím plout z jezera na Gliwický průplav a poté po Odře dále do Baltského moře nebo po síti evropských průplavů.



**Vizualizace Maríny Lasoki**



**Marína Rzeczyce otevře Gliwický průplav jachtingu**



**Gliwický průplav prochází rozsáhlou modernizací - plavební komora Kłodnica**

# Plavební stupeň Malczyce

**Bartłomiej Pietruszewski, Waldemar Bielak**

Regionální úřad vodního hospodářství ve Vratislavi (RZGW Wrocław)

viz barevná příloha

Plavební stupeň Malczyce bude dalším prvkem stávající kaskády oderské vodní cesty. V roce 1994 byla vypracována programová koncepce, která byla schválena ministerstvem životního prostředí, přírodních zdrojů a lesnictví v témže roce. Objekt je realizován od listopadu 1997.

## Hlavní objekty:

- jez s třemi pohyblivými poli o šířce  $3 \times 25 = 75$  m,
- pevný jez o délce 130 m,
- plavební komora o rozměrech  $190 \times 12 \times 3,5$  m,
- vodní elektrárna s výkonem 9,0 MW.

## Doprovodná zařízení:

- rybí přechod,
- odvodňovací kanál,
- vodovodní a kanalizační systémy,
- odběr vody pro zavlažování pobřežních lesů.

Poslední, aktuální verze výstavby plavebního stupně je výsledkem určitého kompromisu, protože na plánech se podíleli hydrotechnici i ekologové.

Stupeň byl umístěn v lokalitě, kde jsou nejlepší geologicko-stavební podmínky, což umožňuje relativně levné a bezpečné založení plavebního stupně. Stávající meandr umožnil provádění prací mimo řečiště řeky Odry, což zjednodušilo a snížilo náklady na stavební práce. Tato lokalizace nebude mít negativní vliv na kvalitu podzemních i povrchových vod nad plavebním stupněm. Výsledkem bude 17,5 km dlouhý splavněný úsek vodní cesty.

Plavební stupeň mírně zasahuje do přirozeného prostředí a velmi omezeně do orné půdy s vysokou zemědělskou a lesnickou hodnotou.

Hlavním cílem budování plavebního stupně Malczyce je zastavení erozních procesů v korytě řeky Odry pod plavebním stupněm Brzeg Dolny. Postupná eroze

dna způsobila pokles hladiny v řece přímo pod úrovní vodního stupně Brzeg Dolny asi o 2,5 metru. To by mohlo vést ke ztrátě stability stupně při dalším postupu erozních jevů.

Realizovaný plavební stupeň přinese tyto efekty: zabezpečí plavební stupeň Brzeg Dolny před podemletím a ztrátou stability, obnoví původní úroveň podzemních vod a zabrání vysychání přilehlých pozemků, zastaví proces eroze v korytě řeky nad stupněm, umožní výrobu elektrické energie ve vodní elektrárně nacházející se mezi jezem a plavební komorou a obnoví parametry vodní cesty.

Dosavadní rozpočet obsahující výstavbu, montáž, odkupy pozemků, projektovou dokumentaci a geodetické měření dosáhl na konci roku 2009 na 402,4 milionu zlotých (2,5 mld. Kč), což představuje 50,30% z celkového rozpočtu 800,5 milionů zlotých (5 mld. Kč).

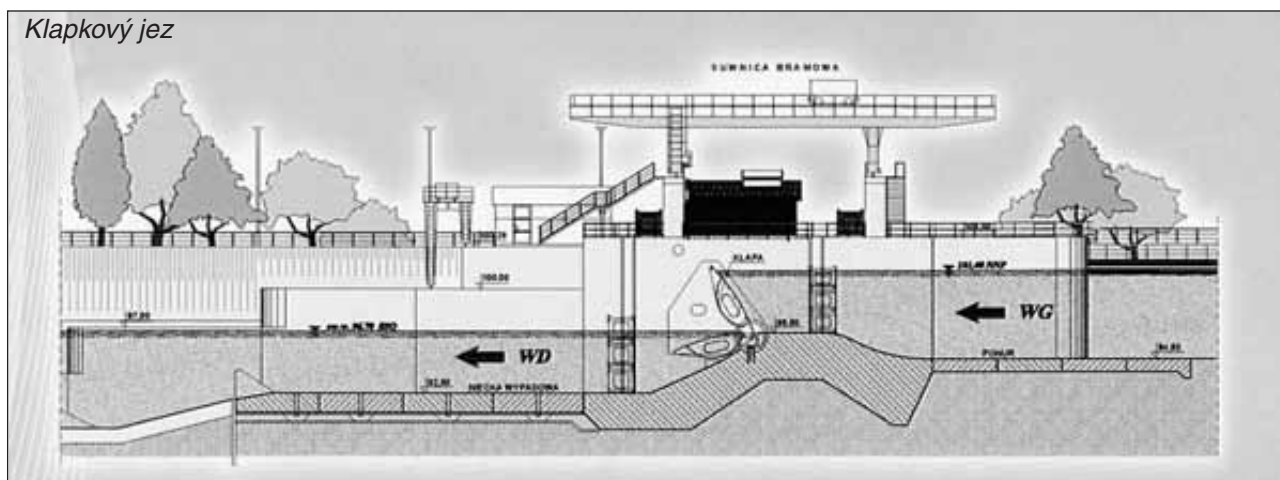
Očekávané datum dokončení stavby je rok 2013.

## Zlepšení stavu vnitrozemských vodních cest

Program Infrastruktura a životní prostředí operační Priorita VII - **Doprava šetrná k životnímu prostředí** obsahuje 12 hlavních úkolů jež mají za cíl zlepšení stavu vnitrozemských vodních cest, příjemce je Regionální úřad vodního hospodářství ve Vratislavi. 6 úkolů je uvedeno jako primárních a 6 pak na rezervním seznamu.

Úkoly jsou zaměřeny na zlepšení hydrotechnické infrastruktury na vodních cestách. Celkové náklady na realizaci 12 projektů bude asi 600 milionů zř (asi 3,7 mld. Kč).

Hlavním cílem implementace tohoto programu je rekonstrukce stávajících zařízení a vodních staveb, zlepšení jejich výkonu a spolehlivosti, zvyšování úrovně mechanizace obsluhy plavebních komor a jezů a zvětšení hloubky vodních cest.



## Osa VII - Doprava šetrná k životnímu prostředí

### Operační program infrastruktura a životní prostředí - prioritní opatření 7.5 Zlepšení vnitrozemských vodních cest

#### PRIORITNÍ SEZNAM

##### Studie proveditelnosti

- Modernizace oderských plavebních komor v úseku pod správou RZGW Wrocław - přizpůsobení třetí třídy vodních cest - plánovaná modernizace čtyř objektů (Bartoszewice, Rogów, Dobrzeń, Janowice)
- Rekonstrukce regulačních staveb
- Modernizace plavebního stupně Chróścice

##### Modernizace oderských plavebních komor v úseku pod správou RZGW Wrocław

- V realizaci je modernizace dvou plavebních komor (Bartoszewice a Rogów)
- Získána všechna rozhodnutí o vlivu projektů na životní prostředí ve světle nových úkolů ministerstva pro místní rozvoj na plnění požadavků EU
- V přípravě je projektová dokumentace pro plavební komory Janowice a Dobrzeń.
- Provádění prací na plavebních komorách Dobrzeń a Janowice je plánováno od června 2010 do Prosince 2011.

##### Rekonstrukce regulačních staveb

- Vypracovává se projektová dokumentace pro projekt Rekonstrukce regulačních staveb - výhony na regulované Odře.
- Úsek od stavěného plavebního stupně Malczyce po ústí řeky Nisy.
- Projektová dokumentace zahrnuje etapu I. Zahájení prací se očekává v srpnu 2010.

##### Modernizace oderských jezů v úseku pod správou RZGW Wrocław - Dolnoslezské vojvodství - plánovaná modernizace dvou jezů: Janowice a Opatowice

- Zpracovává se studie proveditelnosti a projektová dokumentace pro všechny objekty úkolu.

- Zahájení prací je plánováno na březen 2011 a ukončení v prosinci 2012.

##### Modernizace plavebního stupně Chróścice - rekonstrukce hradlového jezu na klapkový

- Byla provedena studie proveditelnosti.
- Probíhá aktualizace projektu rekonstrukce technologie.
- Plánované zahájení výběrového řízení na určení zhotovitele stavebních prací - první polovina roku 2010.
- Vypracovává se zpráva EIA a získáno rozhodnutí o vlivu stavby na životního prostředí, jednak s ohledem na nové směry ministerstva pro místní rozvoj, není rozhodnutí v souladu s požadavky EU - probíhá nový proces EIA.

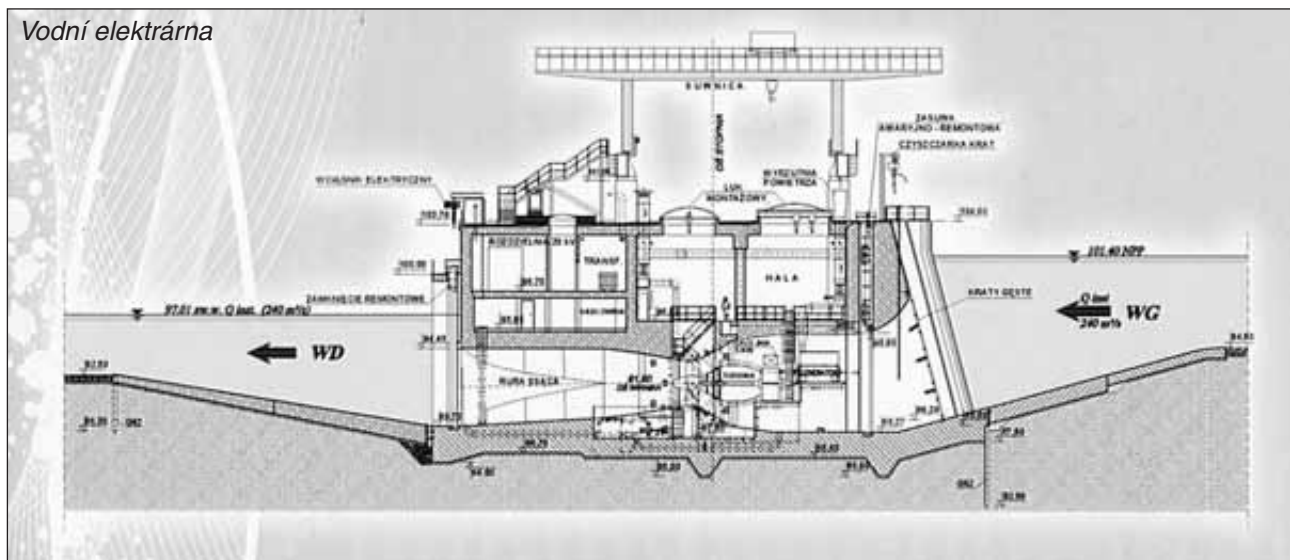
##### Modernizace plavebního stupně Brzeg Dolny

- Oblast rekonstrukce zahrnuje především: rekonstrukce vývaru, rekonstrukci jezu, modernizace pohonů a uzávěrů, obnova rybího přechodu, rekonstrukci plavební komory, výstavbu nového řídicího centra.
- Zpracovává se projektová dokumentace pro daný úkol.
- Zahájení výstavby etapy I a II je plánováno na druhou polovinu roku 2010.

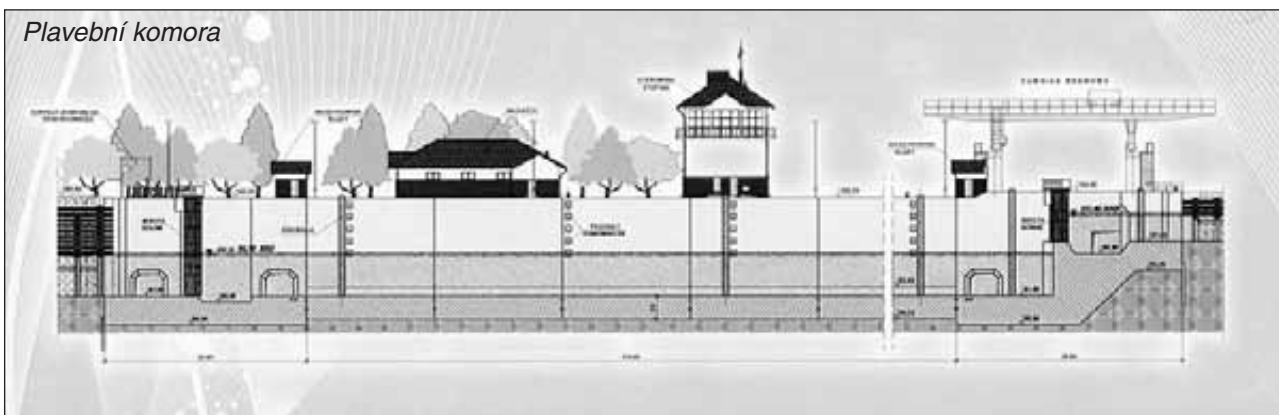
#### ÚKOLY Z REZERVNÍHO SEZNAMU

##### Modernizace oderských jezů v úseku pod správou RZGW Wrocław - Opolské vojvodství

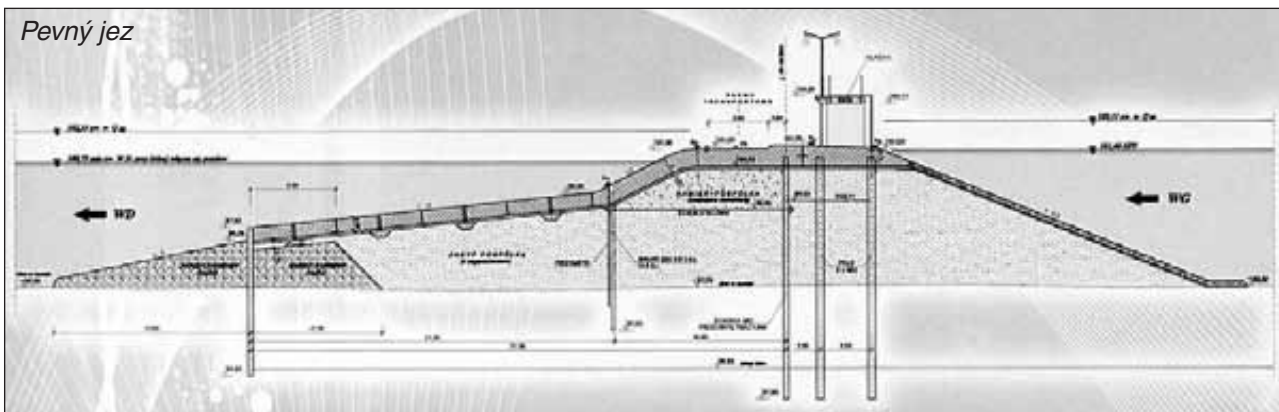
- Plánovaná modernizace tří jezů: Wróblin, Zwano-wice, Januszkowice.
- Zpracovává se studie proveditelnosti a projektová dokumentace pro všechny objekty úkolu.
- Zahájení prací je plánováno na březen 2011. a ukončení v prosinci 2012.



Plavební komora



Pevný jez



### Rekonstrukce regulačních staveb - etapa II

- Zpracovává se projektová dokumentace pro projekt Rekonstrukce regulačních staveb - výhony na regulované Odře - úsek od plavebního stupně Malczyce po ústí řeky Nisy.
- Projektová dokumentace zahrnuje i fázi I.
- Zahájení fáze II výstavby se očekává kolem srpna 2012.

### Modernizace plavebního stupně Brzeg Dolny

- Oblast rekonstrukce zahrnuje především: rekonstrukce vývaru, rekonstrukci jezu, modernizace pohonů a uzávěrů, obnova rybího přechodu, rekonstrukci plavební komory, výstavbu nového řídicího centra.
- Zpracovává se projektová dokumentace pro daný úkol.
- Zahájení výstavby etapy I a II je plánováno na druhou polovinu roku 2010.



Plavební komora Malczyce ve výstavbě



Plavební komora Brzeg



Plavební provoz na Odře u města Brzeg



**Harmonogram plánovaných výdajů financování projektů z prostředků z EU**  
**VII - Doprava šetrná k životnímu prostředí - Opatření 7.5 Zlepšení stavu vnitrozemských vodních cest**

Č.	Název projektu	Místo projektu	Finanční výdaje v jednotlivých letech					CELKEM (v mil. Kč)	
			2009 (v tis. PLN)	2010 (v tis. PLN)	2011 (v tis. PLN)	2012 (v tis. PLN)	2013 (v tis. PLN)		2014 (v tis. PLN)
<b>Seznam primárních úkolů</b>									
1	Modernizace oderských plavebních komor v úseku pod správou RZGW Wrocław	Bartoszowice	3 920,00	10 020,00	6 060,00	0,00	0,00	0,00	128,00
		Rogów							
		Dobrzeń							
		Janowice							
2	Modernizace oderských jezů v úseku pod správou RZGW Wrocław - Dolnoslezské vojvodství	Janowice	0,00	5 150,00	18 000,00	16 850,00	0,00	0,00	256,00
		Opatowice							
3	Modernizace plavebního stupně Brzeg Dolny	Brzeg Dolny	1 000,00	9 000,00	19 500,00	22 650,00	12 850,00	0,00	416,00
4	Modernizace plavebního stupně Chróstice	Chróstice	2 000,00	16 000,00	27 500,00	26 390,00	10 000,00	0,00	524,00
5	Rekonstrukce regulačních staveb	Regulační stavby	600,00	4 000,00	15 400,00	0,00	0,00	0,00	128,00
<b>CELKEM</b>			<b>7 520,00</b>	<b>44 170,00</b>	<b>86 460,00</b>	<b>65 890,00</b>	<b>22 850,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1 452,10</b>
<b>Seznam rezervních úkolů</b>									
6	Modernizace oderských jezů v úseku pod správou RZGW Wrocław - Dolnoslezské vojvodství	Wróblin	0,00	5 250,00	27 130,00	27 620,00	0,00	0,00	384,00
		Zwanowice							
		Januszkowice							
7	Modernizace úseku v ústí Nysy	Ujście Nysy	0,00	500,00	4 500,00	20 000,00	50 000,00	43 070,00	758,00
8	Modernizace oderských plavebních komor v úseku pod správou RZGW Wrocław	Zacisze	0,00	1 000,00	4 000,00	11 000,00	15 000,00	14 000,00	288,00
		Janowice I i II							
		Lipki							
		Brzeg I i II							
		Wróblin							
		Groszowice							
		Krapkowice							
		Krępa							
Januszkowice									
9	Modernizace oderských jezů v úseku pod správou RZGW Wrocław - Opolské vojvodství – Etapa II	Zawada	0,00	1 000,00	5 000,00	30 000,00	39 150,00	24 850,00	640,00
		Dobrzeń							
		Groszowice							
		Katy							
		Krapkowice							
Krępa									
10	Modernizace plavebního stupně Brzeg Dolny – Etapa II	Brzeg Dolny	0,00	0,00	500,00	1 000,00	16 750,00	6 750,00	180,00
11	Modernizace oderských jezů v úseku pod správou RZGW Wrocław - Dolnoslezské vojvodství – Etapa II	Oława	0,00	1 500,00	2 000,00	8 000,00	15 500,00	0,00	173,00
12	Rekonstrukce regulačních staveb	Regulační stavby	0,00	0,00	500,00	15 000,00	15 000,00	13 990,00	285,00
<b>CELKEM</b>			<b>0,00</b>	<b>4 000,00</b>	<b>16 500,00</b>	<b>85 000,00</b>	<b>151 400,00</b>	<b>102 660,00</b>	<b>2 301 184,00</b>
<b>CELKEM SEZNAM PRIMÁRNÍ A REZERVNÍ</b>			<b>7 520,00</b>	<b>48 170,00</b>	<b>102 960,00</b>	<b>150 890,00</b>	<b>174 250,00</b>	<b>102 660,00</b>	<b>3 753 280,00</b>

Pozn: 1 PLN - Polský zlotý = 6,5 Kč (dne 6. února 2010)

# Gliwický průplav a jeho rekonstrukce

Regionální úřad vodního hospodářství v Gliwicích

Foto: Janusz Niemczuk

Regionální úřad vodního hospodářství (RZGW) v Gliwicích je správcem Gliwického průplavu. Gliwický průplav je součástí oderské vodní cesty.

Oderská vodní cesta vytvořila důležitý prvek v historickém procesu oderského dopravního koridoru, je využívána pro obchod a přepravu zboží, které se váže na aglomeraci Štětína a říčně-námořní přístavy v ústí řeky Odry, Vratislav a aglomerace Horního Slezska. Prostřednictvím vodní cesty Visla - Odra je spojena s velkopolskou hospodářskou oblastí, a přes průplavy Odra - Havola a Odra - Spréva také s berlínskou aglomerací a západní částí evropského kontinentu.

Stav oderské vodní cesty je velmi nerovnoměrný, i když v praxi je to jediná významná vnitrozemská vodní cesta v Polsku. Charakterizují ji různé hydrotechnické stavby, různé technické parametry, a obecně velké množství vodohospodářských zařízení, z těchto důvodů:

- různé technické parametry vodní cesty na konkrétních úsecích,
- různé hydrologické podmínky jednotlivých sekcí,
- funkce vodní cesty,
- potřeby a možnosti pro zlepšení podmínek dopravy ve vybraných sekcích vodní cesty.

Oderská vodní cesta se dělí na:

- Gliwický průplav
- kanalizovanou Odru
- regulovanou Odru od Brzeg Dolny po ústí řeky Nysy Łużyckiej
- regulovanou Odru od ústí řeky Nysy Łużyckiej po ústí řeky Warty
- regulovanou Odru od ústí řeky Warty po přístav Štětín

Gliwický průplav začíná na 98,1 km řeky Odry, v horní části zdrže jezu Januszkowice v Kedzierzyn-Kozle, prodlužuje Oderskou vodní cestu o 41,2 km ve směru na Horní Slezsko. Na konci průplavu se nachází největší vnitrozemský přístav v Polsku - Gliwice.

Gliwický průplav se nachází v údolí řeky Kłodnicy, ve Slezském a Opolském vojvodství.



Provoz na Gliwickém průplavu

Budování průplavu začalo v září 1933. Do provozu byl uveden 8. prosince 1939. Nicméně 15. července 1941 došlo ke katastrofě - zhroutil plavební komoru Dzierznie, která byla postavena na podmáčených velmi jemných zrnitých písčích. Po přestavbě plavební komory byl provoz na průplavu zahájen koncem roku 1941.

Gliwický průplav je umělá vodní cesta - celková délka průplavu je 40,6 km. Rozdíl hladin o celkové průměrné výši 43,6 m byl překonán 6 dvojitými plavebními komorami o rozdílu hladin od 4,20 m po 10,40 m a o rozměrech 12 x 71,5 m. Průplav je rozdělen plavebními komorami na 6 sekcí a je postaven částečně ve výkopu a částečně na náspu. Maximální hloubka průplavu je 3,50 m, šířka hladiny se pohybuje mezi 38 až 41 m. Průplav má mírné oblouky o poloměru 2000 m a šířka koryta na dně je asi 20 m.



Tlačná souprava s nákladem uhlí vplouvá do severní plavební komory Kłodnica

Břehy průplavu byly většinou opevněné kamenným vápencem a betonovými deskami. Spodní částí svahu průplavu jsou izolovány vrstvou jílu. Během prvních 30 let existence průplavu bylo opevnění mnoha sekcí zničeno. Pokusy o nápravu, včetně obložení betonovými deskami nepřinesly konkrétní výsledky.

K největším škodám na březích průplavu dochází v zatáčkách, a při míjení tlačných souprav. Přestože je nyní hodně zanesený, umožňuje plout plavidlům o ponoru 1,6 m (podobně jako na úseku kanalizované Odry).

Na průplavu se nachází 6 plavebních komor: Kłodnica, Nowa Wieś, Sławięcice, Rudziniec, Dzierzno, Łabędy. Komory Dzierzno a Kłodnica mají největší spád - každá 10,4 m.

K uzavření plavební komory Kłodnica a Dzierzno slouží v horním ohlavi segmentová vrata a v dolním ohlavi zásuvná vrata Stoney/a. K uzavření ostatních plavebních komor slouží vzpěrná vrata. Plnění plavebních komor Kłodnica a Dzierzno se provádí přelivem přes segmentová vrata a vyprazdňování komor přes 3 uzavíratelné otvory v zásuvných vratech Stoney/a. Plnění a vyprazdňování plavebních komor Nowa Wieś, Sławięcice, Rudziniec a Łabędy je přes uzavíratelné otvory ve vzpěrných vratech.



**Dokončená část průplavu Dunaj-Odra, dnes Kedzierzynský průplav**



**Rekonstrukce jižní plavební komory Kłodnica proběhla v roce 2009**

V horním ohlavi plavebních komor probíhá mezi komorami spojovací kanál uzavíraný roletou, který slouží k úsporám vody při proplavování.

V současné době je na třech ze šesti plavebních komor otevřena pouze jedna komora, druhá je uzavřena kvůli svému katastrofálnímu stavu nebo jsou na nich prováděny omezené opravy.

Vodní režim průplavu je založen na

nádrži Dzierznie a řekách Kłodnica a Drama, které zabezpečují poptávku po vodě.

V 9,1 km Gliwického průplavu mezi plavebními komorami Nowa Wieś a Sławięcice z něj odbočuje **Kędzierzyński průplav**, který spojuje Gliwický průplav s přístavem dusíkáren Kędzierzyn (Zakładów Azotowych Kędzierzyn). Kędzierzyński průplav měří 5,6 km na délku, hloubka je 2,25 m a šířka ve dně 15,0 m. **Byl postaven na trase rozesta-**

**věného průplavu Dunaj - Odra.** Překračují jej dva mosty, z kterých je limitující železniční most v Kedzierzynu (km 1,14), s podjezdnou výškou 4,7 m.

**RZGW Gliwice plánuje provést modernizaci Gliwického průplavu** provedením generální rekonstrukce plavebních komor se zavedením nezbytných prvků modernizace zařízení, které mají za cíl zajistit plnou technickou způsobilost Gliwického průplavu - včetně vodní cesty.

**Očekávané výsledky modernizace jsou:**

- Zvýšení spolehlivosti zařízení plavebních komor, rekonstrukce budov a zařízení.
- Hospodárné využívání vody během proplavování - úsporné systémy.
- Zvýšení bezpečnosti provozu - modernizace systému.
- Bezpečné proplavení 115 tisíc tun zboží ročně.

**Modernizace Gliwického průplavu bude financována z Operačního programu EU Infrastruktura a životní prostředí a ze státních rozpočtových zdrojů.**

**Modernizace je plánována ve třech etapách:**

**Etapa I:** Modernizace čtyř plavebních komor – Kłodnica (severní komora), Rudziniec, Dzieržno, Łabędy.

**Etapa II:** Modernizace dvou plavebních komor – Nowa Wieś a Sławięcice .

Fáze II musí být prováděna souběžně s I. etapou, potřebné finanční prostředky z Programu Odra 2006 byly uvolněny již v roce 2009.

**Etapa III:** Rekonstrukce tělesa průplavu.

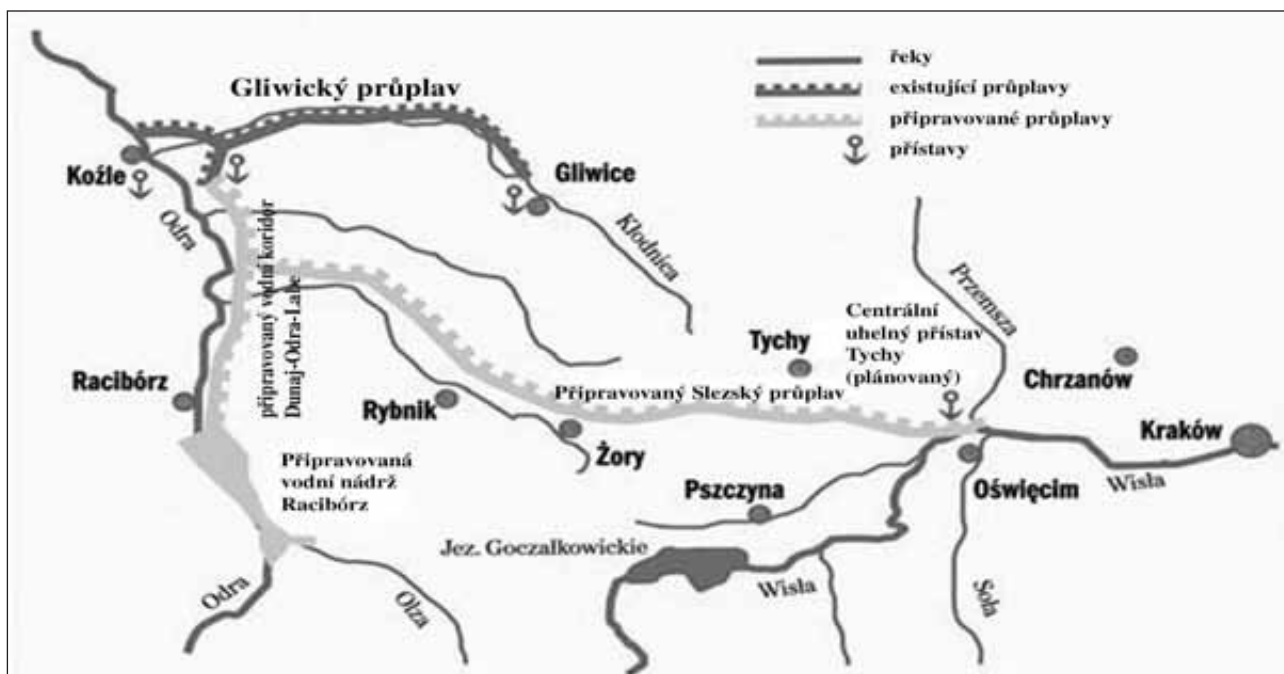
Úkol je plánován s financováním z Programu Odra 2006.

Odhadované celkové náklady na modernizaci – 350 000 000 zł. (asi 2,2 miliardy Kč).

**Plánovaná doba modernizace:**

1. Etapa I a Etapa II 2010 - 2015
2. Etapa III 2016 - 2020

Více o Gliwickém průplavu a fotografie je možné nalézt zde: [www.rzgw.gliwice.pl](http://www.rzgw.gliwice.pl) a zde: [www.kanalgliwicki.net](http://www.kanalgliwicki.net)



# Řeku Han a Žluté moře spojí průplav Gyeong-In

**Jeong-Su Park**, oddělení výstavby průplavu Gyeong-In společnosti K-water

*barevná příloha uprostřed*

K-water (jihokorejská vodohospodářská společnost) zastává vedoucí úlohu při výstavbě prvního průplavu v zemi. Jihokorejská vláda nedávno oznámila, že průplav Gyeong-In bude projekt na jehož výstavbě se bude podílet i veřejný sektor, K-water byla jmenována ústřední organizací v oblasti projektového řízení. Byl to významný úspěch, především v tom, že úsilí, které K-water věnovalo na vybudování know-how v oblasti vývoje vodních cest bylo nakonec oceněno a vytvořilo nové oblasti podnikání. Pojdme se nyní podívat na přehled stavebního projektu Gyeong-In, který je jedním z 10 projektů korejské vlády ve stylu Nového údeľu. K-water má předpoklady pro úspěšné dokončení projektu.

## Průplav Gyeong-In - centrum Logistiky, kultury a cestovního ruchu Západního pobřeží



*Spojení průplavu Gyeong-In se světovým obchodem*

Stavební projekt Gyeong-In průplavu je rozsáhlý národní projekt, který má za cíl přispět národní ekonomice zajištěním konkurenceschopnosti země.

Průplav spojí řeku Han s vodní cestou, která byla postavena pro ochranu před častými povodněmi v oblasti Bucheon. Předpokládá se, že vyřeší logistické problémy metropolitní oblasti a sníží přepravní ceny díky přepravě



*Hlavní část průplavu Gyeong-In, pohled směrem na Soul*



*Výstavba průplavu v místě budoucího terminálu Incheon*

zboží a pasažérů průplavem ze Žlutého moře na řeku Han.

Projekt je připravován od roku 1995, ale byl odložen, protože občanské iniciativy protestovaly proti jeho ekonomické efektivnosti.

Vládní kabinet během koordinačního setkání projekt znovu přezkoumal a usnesl se na jeho provedení v roce 2003. Následně DHV Holland, moderní organizace s odbornými znalostmi v oblasti vodních cest, přezkoumala plán v roce 2004. Výsledky přezkoumání ukázaly, že projekt je ekonomicky proveditelný.

### Hlavní objekty

- Průplav o celkové délce 18 km (šířka průplavu 80 m, hloubka 6,3 m) z Gyeongseo-dong, Seo-gu, Inchen do Gaewha-dong, Gangseogu do Soulu.
- Terminál Incheon (přibližně 2,8 milionů m<sup>2</sup> se třemi plavebními kom - dvě komory o rozměrech 210 x 28,5 m a jedna komora o rozměrech 35 x 14,5 m pro rekreační plavbu).



*Hloubení základů pro plavební komoru na řece Han*

- Terminál Kimpo (přibližně 2 miliony m<sup>2</sup> s jednou plavební komorou o rozměrech 150 x 22 m).
- Sedm mostů a jižní nábrežní silnice (délka 15,6 km se 4 pruhy).

Velké obchodní lodě, které budou proplovat průplavem jsou víceúčelová plavidla, která mohou plout na moři i řekách s kapacitou 4000 tun. Lodě uvezou až 250 kontejnerů během jedné cesty.

**Průplav je navržen k převedení stoleté povodně v případě vysokých srážek (402 mm za den) ve městě Bucheon.**

## Výhody a přednosti průplavu Gyeong-In

Metropolitní oblast je hustě obydlená s téměř polovinou národní populace.

Region, kterým bude průplav procházet trpí rostoucími náklady na logistiku v důsledku chronického přetížení provozu. **Průplav ušetří náklady na logistiku zlepšením dopravního systému, který se nyní soustřeďuje pouze na silničních komunikacích, a umožní říčně-námořní dopravu ze Soulu do Číny a Japonska.**

Kromě toho bude sloužit průplav i jako nový vodní rekreační prostor v metropolitní oblasti, neboť zde bude kompletní síť kultury, cestovního ruchu a volného času spojená s Iniciativou renesance řeky Han. Předpo-



*Terminál Kimpo bude obsluhovat hlavní město Jižní Koreje Soul*

kládá se, že více než 25 milionů tun nákladu bude přepraveno přes průplav Gyeong-In v roce 2030 a počet cestujících ze Soulu do Číny a dalších okolních zemí dosáhne 0,6 milionu ročně.

V situaci, kdy si otázky, jako je globální oteplování a znečištění životního prostředí získávají větší pozornost, má rozvojový projekt průplavu Gyeong-In také ekologické významy, neboť pomůže ke snížení vypouštění emisí CO<sub>2</sub> o 74 000 tun ročně v roce 2020. To významně přispěje k překonání hospodářské krize tím, že podpoří výrobu v hodnotě 3 bilionu wonů (48 miliard Kč) a vytvoří 25 000 pracovních míst.

Očekává se, že projekt bude stimulovat ekonomiku.

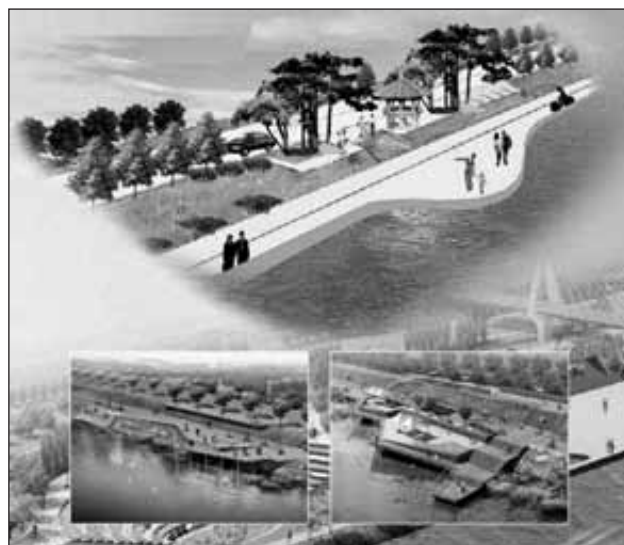
Společnost K-water je přesvědčena, že to bude mít výhody ve čtyřech oblastech, včetně logistiky, kultury, cestovního ruchu a ekonomické stimulace.

## K-water vytvoří druhý zázrak na řece Han spojením řeky Han a Žlutého moře

Projekt v poslední reagoval na různé výzvy při práci na prvním národním rozvojovém projektu vodní cesty. Prezident



*Terminál osobní lodní dopravy v Soulu*



*Odpočinková místa podél průplavu*

K-water poprvé v historii společnosti přímo dohlíží na pracovní tým. Prezident pravidelně kontroluje postup s příslušnými vedoucími oddělení. V únoru 2009 byl tým rozšířen o stavební úsek průplavu Gyeong-In, čímž se zrychlí práce na projektu.

Stavební projekt průplavu Gyeong-In započal s výstavbou průplavu spojující Bangsuro a řeku Han v březnu 2009 díky společnému úsilí vedoucích pracovníků a zaměstnanců K-water, kteří na projektu pracují dnem i nocí. Hlavní stavební práce byly zahájeny v červnu 2009 a dokončení stavby se plánuje do konce roku 2011.

Domácí i zahraniční návštěvníci, kteří viděli řeku Han se ptali: „Proč Korea nevyužívá tak velké řeky, která teče přes její hlavní město pro různé účely, stejně jako jiné země?“

Nyní je čas na druhý zázrak na řece Han 21. století, kterým bude průplav Gyeong-In spojující Žluté Moře s řekou Han. Hospodářský růst v 80. letech v této oblasti se nazýval zázrak na řece Han.

Hodnota průplavu Gyeong-In poroste, jakmile bude připojen k Projektu renesance řeky Han, který řídí město Soul. Také k projektu svobodné ekonomické zóny Incheon a Asijským hrám 2014 připravovaným městem Incheon pro rok 2014.

**Společnost K-water upevní své postavení jako expertní organizace v rozvoji vodních cest úspěšným dokončením projektu první národní vnitrozemské vodní cesty s moderní technologií. K-water očekává, že se obchodní vodní cesta stane novým motorem růstu společnosti.**

# Projekt revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek

Seung Kyum Kim - Kancelář revitalizace národních řek, ministerstvo půdy, dopravy a námořních otázek

*Program pro životní prostředí Organizace spojených národů  
ocenil korejský projekt Zelený rozvoj (Green Growth).  
Korea bude znovuzrozena díky Projektu revitalizace 4 řek!*

**Korejská vláda zahájila Projekt revitalizace čtyř hlavních řek jako epochální iniciativu Zeleného rozvoje v boji proti změně klimatu a globálnímu oteplování.**

Jsou to řeky: Han-gang, Geumgang, Nakdonggang a Yeongsan-gang.

Korea trpí lokálními přívalovými dešti během léta a vážným suchem v průběhu podzimu a zimním období. Za posledních pět let průměrné roční náklady za škody související s vodou v Koreji byly 2,7 bilionu wonů (48 miliard Kč) a rekonstrukční výdaje 4,2 bilionu wonů (68 miliard Kč).

Korea stanovila tvůrčí iniciativu Zeleného rozvoje proti škodám způsobeným vodou v souvislosti se změnou klimatu prostřednictvím revitalizace největších řek Koreje.



**Prezident Korejské republiky (Jižní Koreje) Lee Myung-bak (čtvrtý zprava) a další představitelé státu se zúčastnili slavnostního zahájení projektu obnovy řeky Yeongsan ve městě Gwangju 23. listopadu 2009.**

*Foto: Lee Gil-dong/The Korea Herald*

## Projekt revitalizace 4 hlavních řek řeší pět hlavních problémů

1. Zajištění bohatých vodních zdrojů proti nedostatku vody vybudováním malých přehrad a jezů a zvýšením kapacity zemědělských nádrží.
2. Zlepšení kvality vody a obnova ekosystému rozšířením čistíren odpadních vod, vytvořením zařízení pro zamezení růstu sinic a zelených řas, vytváření mokřadů, a přehodnocení zemědělské půdy.
3. Vytvoření víceúčelových prostor pro místní obyvatele prostřednictvím zřízení cyklostezek (1728 km), praktických turistických programů, pěších stezek a sportovních zařízení.
4. Snížení vypouštění emisí oxidu uhličitého a prevence proti globálnímu oteplování podporou vodní dopravy, nových obnovitelných zdrojů energie, jako jsou fotovoltaické elektrárny a malé vodní elektrárny.
5. Korea se chystá investovat 22 bilionu korejských wonů (430 miliard Kč) do roku 2012 pro uskutečnění tohoto projektu.

Ekosystém Jižní Koreje bude z velké části obnoven a jeho stav zlepšen prostřednictvím tohoto projektu. Od výstavby jezů a malých přehrad až po prohrábky řek přispěje tento projekt přírodnímu prostředí a ekosystému díky vytvoření ekologických mokřadů, rybních cest a záchranou ohrože-



**Prezident Korejské republiky (Jižní Koreje) Lee Myung-bak (druhý zleva) si prohlíží model projektu Revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek. Analytici říkají, že prezident Lee doufá, že projekt, který bude dokončen v roce 2012 připraví půdu pro výstavbu vodních cest v budoucnu.**  
*Foto: The Hankyoreh*

ných druhů. Projekt obsahuje výstavbu 39 ekologických mokřadů, 10 mokřadů - parků a 10 chráněných oblastí. Projekt dále zahrnuje 20 rybních přechodů na jezích, 1 rybní přechod v ústí řeky Han, 2 rybní cesty na řekách. Kromě zařízení pro migraci ryb je plánována záchrana ohrožených druhů ryb (5 až 12 druhů).

Korea se podělí o své vodohospodářské zkušenosti založené na technologiích a know-how nashromážděné z tohoto projektu s ostatními zeměmi v rámci G-20 v Koreji v roce 2010.

S cílem nápravy stavu řek a potoků na multifunkční prostor, budou rozšířeny stezky pro cyklisty, promenády a další sportovní vybavení podél řek a potoků, aby lidé mohli tento prostor využívat k rekreačnímu, kulturnímu a klidnému životu. Projekt revitalizace 4 hlavních řek není program jak jednoduše obnovit funkci řek a řízení záplav, ale je to komplexní program řízení a rozvoje řek a okolních regionů, které mají být využity pro kulturní, relaxační a hospodářské činnosti, což povede k oživení regionální ekonomiky kolem těchto řek. Kromě toho vytvoří 340.000 nových pracovních míst a bude mít vliv na výrobní pobídky v hodnotě 40 bilionů wonů (asi 780 miliard Kč). V tomto smyslu se program nazývá zelený Nový Úděl.

Pokud jde o efektivní využití a ochranu řek, můžeme najít pozitivní a progresivní příklady v řadě významných řek v jiných zemích, včetně řeky Seiny, Rýna, Labe, Temže, Hudsonu a Saint Louis. Jakmile bude Projekt revitalizace 4 hlavních řek dokončen v roce 2012, očekáváme, že nejen úspěšně zabráníme záplavám a suchu a zajistíme dostatek vodních zdrojů, ale také pomůžeme účinně řešit „vodní krizi“ způsobenou změnami klimatu. Kromě toho také výrazně zlepší kvalitu vody a oživí kulturní a cestovní ruch a přispěje k rozvoji plavby v regionech.

# Valná hromada Sekce vodní dopravy

Ing. Jiří Aster, Sekce vodní dopravy, Svaz dopravy ČR

**Valná hromada Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky se konala dne 23. února 2010. Valnou hromadu řídil předseda sekce Ing. Jiří Aster, který také přednesl výroční zprávu za rok 2009.**

Vodní doprava je nejekologičtějším klasickým pozemním dopravním oborem, přesto se v České republice nachází v stupňující se agónii. Česká republika se tak stala **jediným vnitrozemským státem Evropské unie**, který nemá přístup k zámořským přístavům a síti západoevropských vodních cest po splavném toku. Jednoznačnou příčinou tohoto stavu je problematická splavnost řeky Labe v úseku **státní hranice s SRN a Střekovským vodním dílem**. Tato skutečnost je výsledkem neschopnosti českých porevolučních vlád realizovat a uskutečnit vlastní usnesení a to přesto, že záměr byl zakotven v programových dokumentech jednotlivých vlád a byl součástí všech Dopravních politik publikovaných v porevolučním období.

V roce 1996 byla v ČR kodifikována i **mezinárodní smlouva AGN**, která stanoví parametry vodních cest a v roce 2006 podepsala ministerstva dopravy **SRN a ČR memorandum o úpravě splavnosti** labské vodní cesty v Německu a návazné výstavbě jezu Děčín s odpovídajícími parametry. Německá strana v mnoha oficiálních sděleních potvrzuje, že příslibené hodnoty splavnosti zajistí do konce roku 2010. Topolánková vláda si to také dala do **koaliční smlouvy**, kterou podepsal i předseda Strany zelených Bursík, ale hned po příchodu na Ministerstvo životního prostředí coby ministr vydal interní příkaz tento záměr zablokovat.

Zlepšit plavební podmínky na labské vodní cestě v úseku Ústí nad Labem – státní hranice je i součástí Sektorové strategie dopravy, kterou připravuje současná Fišerova vláda.

Labským koridorem se dopravuje do Západní Evropy z celkového objemu exportu a importu České republiky tímto směrem 80% zboží po železnici, 50% po silnici a ještě je tam labská vodní cesta. Díky časté nesplavnosti Labe může vodní doprava jen omezeně působit na ceny ostatních pozemních konkurenčních přeprav zejména v relaci na Hamburk, který je tradičně od dob Rakouska-Uherska nejdůležitějším přístavem pro český zámořský obchod. Málokdo ví, že právě přepravy do a z námořních přístavů jsou zlatým dolem, protože zboží z Číny a dalších asijských zemí se stalo každodenní součástí života občanů v Evropě. Drtivá většina výrobků, které běžně užíváme, pochází z této oblasti. Globalizaci umožňuje laciná námořní doprava, kdy za přepravu kontejneru z Šanghaje do Hamburku na trase **20 000 km se platí pouze 20% ceny** za celkovou přepravu ale právě **pouhých pozemních 600 km stojí 80%** celkových dopravních nákladů. Proto může zlepšení plavebních podmínek na Labi díky zvýšené konkurenci přinést **tlak na ceny a snížení průměrné ceny za dopravu do a z České republiky**. Lze tak zlevnit vstupy v importu a zlepšit pozici české ekonomiky a spotřebitelů a zlepšit pozici českých exportérů a tím efektivnost české ekonomiky. Při objemu přeprav na tomto koridoru v objemu 10 mil. tun ročně znamená průměrná reálná úspora na tarifech ve výši 2 EUR na tunu přínos pro českou ekonomiku **20 mil. EUR ročně**. Že to funguje dokazuje třeba porýnská magistrála, kde díky konkurenci železnice, vodní dopravy a silniční jsou nejnižší

dopravní tarify v Evropě. Nebo příklad z Rakouska: ocelářskému gigantu Voest-Alpine v Linci klesly dopravní náklady o 40% po uvedení kanálu Rýn-Mohan-Dunaj do provozu.

Dále mají jezy zabudované turbíny vyrábějící jedinou spolehlivou skutečně obnovitelnou energii, která zaplatí jezy za **10 let**.

K tomu lze připočítat efekty ekologické jako je hluková zátěž, znečištění vzduchu atd., které jsou u vodní dopravy 3x nižší než u železnice a 9x nižší než u silnice.

Profitovat bude i příroda. Úpravy jezu prováděl renomovaný ekolog a bývalý ministr životního prostředí Ivan Dejmál, který vyhodnotil přírůstek fauny a flóry po dokončení stavby **na 40%**! To je dáno tím, že stavba je umístěna v úseku Labe, kde byla před 100 lety provedená poměrně tvrdá regulace a projekt počítá s **opětným obnovením přírodě bližší úpravy břehových partií**. To se týká jak partií pod jezem tak i nad ním, kde se plánuje vytvoření rozsáhlého biorezervoáru v ústí řeky Ploučnice do Labe.

A nakonec je třeba zdůraznit, že odstranění nesplavnosti Labe od německé hranice do Ústí nad Labem zpřístupní našimi předky již od dob Rakouska budovanou plně splavnou labsko-vltavskou cestu v délce 260 km, která není ekologickou vodní dopravou využívána právě z důvodu existence zmíněného kritického úseku a doslova leží ladem, protože jí chybí napojení na Labe v Německu. Cena této nevyužívané dopravní infrastruktury v dnešních cenách obnáší **160 miliard Kč**.

Zatímco Němci do Labe investují na české straně se čeká na novou vládu a stávající garnitura MŽP se zapřísáhá, že projekt splavnění zablokuje. Vývoj této kauzy také ostře kontrastuje s péčí, kterou rozvoji vodních cest a české vodní dopravy věnovali naši předkové, kteří je pilně budovali a svobodný přístup k moři po Labi kodifikovali v závěrech **Vídeňského kongresu, Versailleské smlouvy, Drážďanských aktech**, ale i výstavba vodních cest v Západní Evropě (Seine Nord) za 4 mld EUR s přispěním z evropského hrnce.

Je asi na tomto místě zdůraznit to, co ideologičtí odpůrci vnitrozemské plavby zásadně zamlčují, totiž že kromě výše uvedené ekologické výhody vodní dopravy v minimální devastaci životního prostředí z hlediska externích nákladů se výstavba vodní dopravní cesty zásadně pozitivně odlišuje od ostatních doprav tím, že vodní cesta, ať už umělý kanál nebo splavná řeka, **vždy zůstává součástí přírody, je krajinotvorným prvkem, vždy je zázemím pro faunu a floru, vytváří rekreační zázemí s obrovským rozvojovým potenciálem** a od nepaměti atrahuje obyvatelstvo k budování sídel podél vodních cest. Oproti tomu silnice a železnice jsou navždy zničnou krajinou, kde panuje z pohledu přírody jen smrt, byť bez nich existence moderního státu není myslitelná. Právě tento příklad dokazuje nesmyslnost této rádobí zelené ideologie, která je v rozporu s filozofií udržitelného rozvoje, ochranou přírody a jen slouží prosazování parciálních ekonomických zájmů.

Podporu evropské ekologické vodní dopravě poskytla EU, která to v praxi vyjadřila vyhlášením programu **NAIADES** a aplikačního programu **PLATINA**, jako instrumentu finanční podpory výstavby vodních cest, přístavů,

modernizace lodního parku, výchovy kádrů a zlepšování image tohoto dopravního oboru.

Evropská unie také poskytl podporu v rámci programu **MARCO POLO jedinému projektu** v oboru ekologicky výhodné vnitrozemské plavby konsorciu českých a německých rejdařství a přístavů na **labské vodní cestě**.

Sekce se snaží prezentovat svoji činnost na domácí i mezinárodní úrovni.

Česko-Saské přístavy zastupují Sekci v Evropské federaci vnitrozemských přístavů (**EFIP**) v Bruselu. Prostřednictvím Asociace vnitrozemské plavby (AVP) jsme zastoupeni v Evropské unii vnitrozemské plavby (**EBU**) v Bruselu.

Další aktivity byly uskutečněny prostřednictvím organizace Hospodářských komor ČR, Polska a SRN Labe-Odra (**Kammerunion Oder-Elbe - KEO**) v Bruselu, Polsku a Německu. V tomto orgánu jsme zastoupeni v prezídiu.

Sekce také úzce spolupracuje s evropským Spolkem pro vnitrozemskou plavbu a vodní cesty (VBW) v Duisburku a Evropskou unií pro říční a námořní dopravu (**ERSTU**) v Berlíně a Salským spolkem (**Saaleverein**) v Halle.

V Čechách máme zastoupení a úzce kooperujeme s Českým plavebním a vodocestným sdružením (**ČPVS**).

Pro lepší komunikaci se členskou základnou, ale především pro prezentaci SVD a všech problémů devastujících obor vodní dopravy byly zprovozněny webové stránky Sekce – [www.vodnidoprava.cz](http://www.vodnidoprava.cz). Členové sekce uskutečnili řadu vystoupení ve sdělovacích prostředcích, uveřejnili řadu příspěvků v různých tiskovinách v zájmu osvětlení problematiky vodní dopravy odborné i laické veřejnosti.

Z akcí, které byly SVD uskutečněny v loňském roce bych chtěl zmínit především:

Jednání 20. ledna minulého roku na **podvýboru pro dopravu HV PSP**, kde v závěru je rovněž konstatován **kritický stav** vodní dopravy v Čechách a přijato doporučení Hospodářskému výboru parlamentu ČR apelovat na vládu ČR v zájmu zlepšení situace toho oboru.

Jako další aktivita pro Evropskou komisi ve spolupráci s Výzkumným ústavem **DST** v **Duisburku**, jako nositelem úkolu, bylo navázáno na zpracování „administrativních zábran“ ve vodní dopravě (tech. parametry lodí, uznávání patentů, školství, počty posádek na lodích, odstranění nejednotného výkladu, diskriminace u kanálových poplatků atd.), kdy s dvouletým odstupem bylo provedeno opětovné hodnocení, které bude uzavřeno do 6. 3. 2010.

V dubnu jsme hovořili u příležitosti konference evropských ministrů s ředitelem DG TREN Evropské komise **panem Ruetem**, který se spontánně vyslovil pro **výstavbu Labe na dopravní tepnu**.

V dubnu se uskutečnila rovněž návštěva evropské koordinátorky pro výstavbu vodních cest **paní Peijs**, která navštívila Děčín a seznámila se s projektem jezu Děčín, a ocenila jeho ekologicky přijatelnou koncepci. Na jednání na Ministerstvu dopravy však zástupci MŽP vyjádřili naprosto negativní stanovisko bez ohledu na uvedené přednosti navrženého řešení **a konstatovali, že nebude akceptován ani jakýkoliv další kompromis**.

Ve stejném měsíci odešla na Evropskou komisi žádost, aby projekt na zlepšení plavebních podmínek na řece Labi v kritickém 40 kilometrovém úseku mezi státní hranicí se Spolkovou republikou Německo a Ústím nad Labem byl zařazen **mezi prioritní projekty na síti TEN-T**.

**Sekce vodní dopravy je součástí Svazu dopravy ČR člena Svazu průmyslu a dopravy ČR, který je nejsilnějším podnikatelským svazem v České republice a zastupuje zájmy vnitrozemské plavby.**

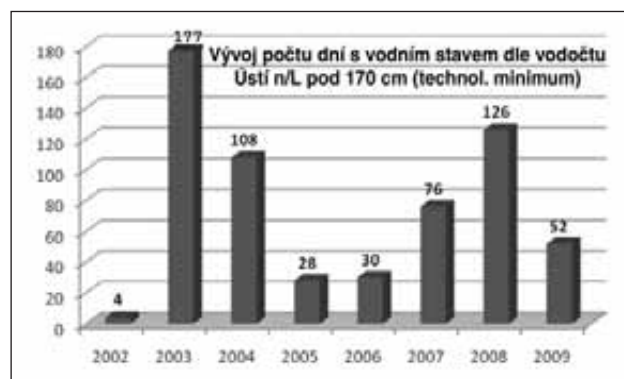
#### **Přeshraniční nákladní plavba**

Současná situace infrastruktury vodní dopravy v České republice způsobuje, že rejdaři v průměru po 60% roku přepravují zboží se ztrátou nebo vůbec nemohou plavbu provozovat. To má za následek generování vysokých ztrát z provozu, které jsou eliminovány prodejem plavidel do zahraničí nebo jejich šrotací. Přestože, rok 2009 byl z hlediska plavebních podmínek lepší než roky před tím, stejně po dobu cca 41,6 % roku nebylo možno dosahovat ziskovosti přeprav. Technicky zastavená plavba byla po dobu 52 dní a 101 dní v roce byly plavební ponory pod bodem zvratu. Kritická situace byla ještě umocněna ekonomickou krizí, která negativně ovlivnila zbožíovou nabídku v západní Evropě, což vedlo k neplnění objemu třetizemních přeprav a zároveň **významnému poklesu tarifních sazeb**.

Omezení třetizemních přeprav znamenalo převedení větší kapacity lodního prostoru na labskou vodní cestu, kde byla sice poptávka po přepravách trvale v převisu, ale vlivem omezených plavebních podmínek a úplně technicky zastavené plavby nebylo možné dosahovat zisku. Ekonomická krize tak způsobila nemožnost snižování ztrát provozováním plavidel na plnohodnotných západoevropských vodních cestách.



*Graf dokumentuje počet dní, kdy provozování plavby na Labi je pod hranici vlastních nákladů, tedy ztrátové.*



*Tento graf dokumentuje počty dní, kdy ani provozování ztrátové plavby není technologicky možné, protože plavební podmínky nedovolují ani plavbu prázdného plavidla.*

Přetrvávající kritická finanční situace rejdařů tak dlouhodobě neumožňuje investovat do zlepšování technického stavu plavidel. Přestože Ministerstvo dopravy konečně nastartovalo program „**Modernizace plavidel**“ v návaznosti na evropský program NAIADES, rejdařům paradoxně chybějí zdroje na to, aby vyhlášený program mohli v plné míře využít.



Přestože Svaz dopravy trvale apeluje na vládu, aby se konečně začala zabývat vodní dopravou v ČR a vytvořila podmínky pro její zachování, nedošlo do dnešního dne k žádnému zlepšení.

O aplikaci „**Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010**“ v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26.9. 2006, č.j. K (2006) 4215 ve věci „**Státní podpory č.N564/2005 – Česká republika**“, byl několikrát písemně požádán předseda vlády či ministr dopravy, ale bezvýsledně.

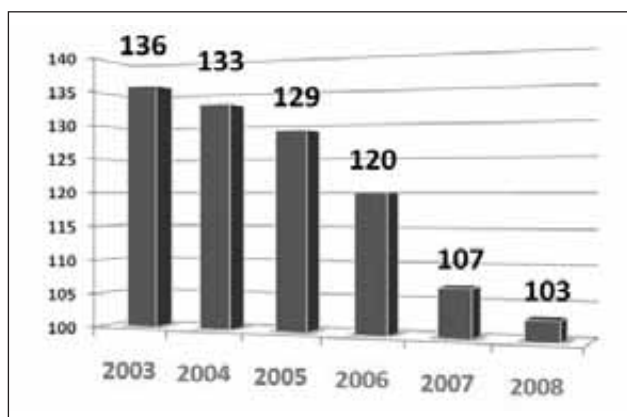
Žaloba, kterou podali zatím čtyři dopravci ve věci náhrady škody způsobené nesprávným úředním postupem státu, jež spočívá v tom, že stát ani nedobudoval ani neudržoval vodní cesty na Labi a na Vltavě a nezajistil parametry těchto cest v souladu s platnými zákony a mezinárodní dohodou AGN byla třem dopravcům u prvoinstančního soudu zamítnuta.

Jako důvod uvádí soud, že z žádného z citovaných předpisů, vyložených jednotlivě i ve vzájemné souvislosti, nevyplývá pro stát závazek dodržet takové plavební parametry, aby lodě mohly soustavně či převážně či v jiném stanoveném čase plout po řece Labi s ponorem 2,5 metru. Pokud se o ponoru jako parametru v právních předpisech hovoří, má přívlástek přípustný. Jsou to dopravci, kteří musí dodržovat přípustný ponor v zájmu bezpečnosti plavby. K zamítnuté žalobě jsou postupně podávána odvolání.

Bohužel ani ve věci dohody s Ministerstvem dopravy ČR ohledně zachování remorkážní služby – zadokolesovým remorkérem na dolním Labi do doby výstavby vodních stupňů se nedosáhlo naplnění. Proto je aktuálně významným problémem ukončení činnosti **zadokolesového remorkéru Beskydy** (Lodní remorkáže s.r.o.). Tímto faktem je významně ohrožena dopravní obslužnost přístavů v importní relaci zejména nad Děčínem, jakož i obsluha všech přístavů za nižších vodních stavů.

Rovněž se nepodařilo dosáhnout toho, aby nakládání s povrchovými vodami využívanými pro provozování vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě významně zohledňovalo potřeby provozování vodní dopravy.

#### **Pokles počtu českých lodí nasazených v přeshraničních přepravách**



Nárůst výkonu českých plavidel nasazených v zahraničí v přepravách mimo území ČR (mil. Tkm) Pramen: AVP

Závěrem je třeba zdůraznit, že v důsledku této neutěšené situace v zahraničních přepravách a díky odchodu většiny lodního parku do zahraničí se do kritické situace dostá-

vají **polabské přístavy** od Děčína až po Kolín a hrozí zánik této jedinečné trimodální infrastruktury, která jsou veřejnými logistickými centry, která se jinak v pozemní formě český stát zatím marně snaží konstituovat.

Nesplavností Labe trpí i **loděnice na Labi**, které jsou převážně orientovány na export lodních těles a často nemohou dodržet termíny dodání z důvodu nízkých vodních stavů. K tomu se situace zostřila hospodářskou krizí v Evropě a bohužel první obětí je největší loděnice v Křešicích s více než 100-letou tradicí.



#### **Vnitrostátní nákladní relace**

Podnikání ve vodní nákladní dopravě na vnitrostátním úseku je dlouhodobě velmi obtížné a rok 2009 to opět plně potvrdil, bez pomoci státu v oblasti zlepšování vodních cest a pomoci při udržení vnitrostátních lodních kapacit v provozu je dlouhodobě problematické a pro provozovatele stále více rizikovější. Pro stabilní podnikání je nutné prohrábkami a úpravami vodní cesty mezi plavebními komorami uvést vodní cestu do souladu s legislativou ČR a mezinárodními smlouvami, tedy na hloubky umožňující ponor plavidel 2,5 m. Tyto úpravy jsou důležité pro zachování tuzemské plavby, která na krátkých přepravních vzdálenostech není schopna konkurovat silniční dopravě. Jedním z hlavních faktorů je nemožnost využít plné kapacity - ponoru lodního parku. Neméně důležité je zkrátit, a nebo zcela eliminovat odstávky vodních cest.

Jakékoli přerušování kontinuity plavebního období má za následek poškození obchodních vztahů a je tak dalším negativním aspektem při zajišťování služeb. To se zásadním způsobem projevuje v ekonomice jednotlivých provozovatelů. Navíc je naprosto nepochopitelné, že po dobu odstávek nejsou dotčeným provozovatelům vypláceny žádné kompenzace, i když jsou dopravci na předmětných úsecích plně paralyzováni bez jakékoli alternativy.

Příkladem je uvažované **odstavení Štěchovické plavební komory** v letošním roce, kdy poprvé v historii pražské osobní dopravy nebude moci být provozována linka na Slapy. Trvalým problémem jsou úzká místa z hlediska kapacity proplavení jako je Smíchovská komora, kde je její propustnost limitována vysokou frekvencí osobní dopravy v letním období.

Postrádáme šetrné řešení, které by plánovalo odstávky citlivě mimo hlavní plavební období, a potřebné práce byly zkráceny na minimum, tak jak je tomu zvykem v zahraničí.

Zásadním problémem je stále nedořešené bourání ledu na vodní cestě a v přístavech. Provozovatelé jsou při každé tuhé zimě konfrontováni s ledovými jevy. Dlouhodobě je postrádáno systémové řešení této problematiky a je tak ohrožována bezpečnost plavebního provozu nejen na vodní cestě, ale i v ochranných přístavech.

**Nelogické jsou pak jakékoliv snahy o zpoplatňování užívání vodních cest. Pokud nebudou dodržovány zákonné parametry vodních cest, nelze hovořit o jakémkoliv zpoplatňování.**

#### **Rekreační plavba**

V této oblasti je třeba zaznamenat částečně lepší vývoj než u dopravy nákladní. V osobní dopravě dochází k rozvoji plavby na Vltavě, částečně byl obnoven provoz na Baťově kanálu a pokračuje se na prodloužení splavného úseku, zahajuje se splavnění Vltavy Týn nad Vltavou – České Budějovice, rozjela se rekreační doprava v Litoměřicích, Děčíně a Mělníku, funguje řada plavidel na vodních nádržích v České republice. Stále více do ČR zajišťují velké kabinové lodě, ale i ony mají problémy v době nízkých vodních stavů na českém úseku. Pozitivně lze hodnotit výstavbu marín a přístavacích míst na Labi a Vltavě pro rozvoj individuální vodní turistiky, ale právě zanedbanost či jednoúčelovost infrastruktury vodní cesty stále tvoří podstatnou část vnitřního dluhu vodní infrastruktury vůči osobní a rekreační plavbě.

Fatální pro provozování rekreační plavby jsou i dlouhé odstávky plavebních objektů, jako je tomu v současnosti v případě Štěchovické komory.

#### **Rekapitulace usnesení z minulé valné hromady**

**Prosadit do doby zajištění zlepšení plavebních podmínek v přeshraničních přepravách automatickou aplikaci programu pomoci podnikatelům ve vodní dopravě, včetně přístavů, zohledňující i úplné zastavenou plavbu, včetně odpovídajícího finančního zajištění v příslušné kapitole Odboru plavby MD ČR**

Deklaratorní ujišťování ze strany MD ČR, že materiál ohledně problematiky vodní dopravy bude ve vládě projednán a vláda bude hledat mimořádný způsob finančního zajištění pro program „*Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010*“ v souladu s rozhodnutím Evropské komise se bohužel do dnešního dne nezaplnilo. Poslední intervence Svazu dopravy je z 5. 10. 2009.

**Zahájit realizaci národních programů umožňující modernizaci plavidel, včetně remotorizace navazující na podpůrné programy EU a zajistit příslušné finanční zdroje**

Po určitých peripetiích se podařilo předmětný program nastartovat, paradoxně však provozovatelům vodní dopravy chybí s ohledem na dlouhodobý kritický stav potřebné zdroje na kofinancování.

**Usilovat o prohlášení Labe v úseku Ústí nad Labem - Magdeburk za úzké místo v Evropské infrastruktuře a začlenění do prioritních projektů TEN - T. Získat konečné rozhodnutí vlády ke zlepšení plavebních podmínek na úseku Ústí nad Labem – státní hranice, dokončit splavnění Labe do Pardubic, dokončit kanalizovaný úsek labsko-vltavské vodní cesty.**

Ministerstvo dopravy akceptovalo požadavek na prohlášení labské vodní cesty součástí budoucí sítě TEN-T pro jednání o podobě budoucích dopravních sítí v Evropě a požádalo Evropskou komisi o zařazení kritického úseku státní hranice – Střekovská zdrž do prioritních projektů TEN – T.

**Pokračovat v nastoupené medializaci oboru vodní**

**dopravy ve smyslu schválené koncepce a usnesení z VH SVD SD ČR.**

K seznamování s problematikou vodní dopravy sloužily internetové stránky Svazu dopravy, AVP, a spolupráce s pí. Válovou, řada vystoupení zástupců Sekce v médiích, uveřejnění článků v tiskovinách a interview v televizi a rozhlasu.

**Pro nastartovaný program modernizace plavidel hledat model umožňující rejdařům čerpat prostředky podpory EU a ČR.**

Zatím nenalezeno uspokojivé řešení.

**Usilovat o dohodu s MD pro zachování remorkážní služby zadokolesovým remorkérem na dolním Labi. Do doby výstavby stupňů na dolním Labi.**

Přes intervence na MD se nepodařilo tuto službu zachovat a naopak provozovatel plavidla ukončil činnost k 31.12.2010

**Usilovat o zachování územní ochrany spojení DOL v souladu s plány EU včetně zařazení do PÚR.**

Rozhodnutí o zrušení ochrany prozatím díky intervenci Svazu dopravy a MD odloženo a o záležitosti má být dále jednáno.

**Postupně dobudovat infrastrukturu vodní cesty pro osobní a rekreační plavbu, zázemí, přístavy se zázemím – PHM, odpadové hospodářství, pitná voda, WC, sprchy, do RIS zahrnout aktuální mapové podklady vodních cest na území ČR, včetně stávající i uvažované výstavby infrastruktury vodní dopravní cesty atd.**

Viz komentář ve výše uvedeném textu.

**Zpracovat právní analýzu na téma odpovědnosti státu za údržbu vodních cest a veřejných přístavů v zimním období**

Doposud není k dispozici spolehlivý materiál určující povinnosti státu v této oblasti.

#### **Závěrem**

předseda Sekce vodní dopravy připomněl skutečnost, že za právo provozovat **svobodně plavbu na Labi do Hamburku** umírali naši legionáři za I. Světové války a nechali si tuto výsadu zakotvit ve Versailleské smlouvě a musí se dnes obracet v hrobě, když vidí jak vlády tohoto státu s tímto dědictvím zacházejí. První vodní stupeň na vltavské kaskádě uváděl slavnostně do provozu T.G. Masaryk, kanál Dunaj-Odra-Labe propagoval T. Baťa.



**Vodní dílo Vrané nad Vltavou uvedené do provozu v roce 1936 T. G. Masarykem**

# USNESENÍ

## Valné hromady Sekce vodní dopravy konané dne 23.2.2010.

Valná hromada členské základny Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR (SVD SD ČR) při Svazu průmyslu a dopravy ČR na svém zasedání v řádném termínu přijala toto usnesení:

### Valná hromada SVD SD ČR

#### 1. bere na vědomí

- 1.1. zprávu předsednictva sekce
- 1.2. diskusní příspěvky členů valné hromady

#### 2. schvaluje

- 2.1. zprávu přednesenou předsedou předsednictva
- 2.2. přednesené závěry a doporučení této zprávy
- 2.3. dosavadní kroky předsednictva Sekce ve smyslu Usnesení VH ze 17.2.2009

#### 3. ukládá předsednictvu:

- 3.1. Do doby vyřešení splavnosti kritického úseku Ústí nad Labem – státní hranice aplikovat „*Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010*“ v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26.9. 2006, č.j. K (2006) 4215 ve věci „*Státní podpory č.N564/2005 – Česká republika*“. U EK docílit prodloužení platnosti předmětné notifikace do doby zlepšení plavebních podmínek. Následně rozšířit i o vnitrozemské přístavy.
- 3.2. Usilovat o prohlášení Labe v úseku Ústí nad Labem - Magdeburk za úzké místo v Evropské infrastruktuře a začlenění do prioritních projektů TEN - T. Získat konečné rozhodnutí vlády ke zlepšení plavebních podmínek na úseku Ústí nad Labem – státní hranice., dokončit splavnění Labe do Pardubic , dokončit kanalizovaný úsek labsko - vltavské vodní cesty
- 3.3. Pokračovat v medializaci oboru vodní dopravy ve smyslu schválené koncepce a usnesení z VH SVD SD ČR
- 3.4. Pro nastartovaný program modernizace hledat model umožňující rejdařům čerpat prostředky EU a ČR. (Např. státní garance na poskytnutí účelového úvěru)
- 3.5. Usilovat o dohodu s MD ČR pro zachování remorkážní služby – zadokolesovým remorkérem na dolním Labi do doby výstavby stupňů na Dolním Labi.
- 3.6. Rozhodnout o výstavbě průplavního spojení D-O-L s využitím prostředí EU s prioritou výstavby jezů na Labi. (Opatření vyplývající z usnesení vlády ČR ze dne 23.5. 2007 č. 562 a usnesení vlády ČR ze dne 20.6. 2009 č. 949.)
- 3.7. Postupně dobudovat infrastrukturu vodní cesty pro osobní a rekreační plavbu
- 3.8. Usilovat o vyřešení problematiky údržby vodních cest a veřejných přístavů v zimním období

a nových úkolů

- 3.9. Vytvoření Agentury, jejíž cílem bude zajišťovat podporu a propagaci vnitrozemské vodní dopravy, poskytovat konzultační služby v oblasti vodní dopravy, vlivu vodní dopravy na životní prostředí a vodní hospodářství a obchodních a logistických aspektů vodní a multimodální dopravy a zabezpečovat mezinárodní spolupráci ve vnitrozemské vodní dopravě.
- 3.10. Rozšířit program modernizace plavidel v návaznosti na aktuální potřeby provozovatelů vodní dopravy, respektující poslání programu
- 3.11. Zamezit snahám o zpoplatnění proplouvání plavebních komor v souladu s trendem na západoevropských vodních cestách, kde se od zpoplatnění upouští, nebo zlevňuje z důvodu podpory ekologické vodní dopravy.
- 3.12. Z pohledu nákladů na řeky jako vodní cesty usilovat o změny v kompetencích
- 3.13. V rámci rozvoje a výstavby veřejných logistických center využít vnitrozemské přístavy a doplnit jejich infrastrukturu, aby se staly plnohodnotným trimodálním logistickým centrem.

# Život není takový - je úplně jiný (37)

Ing. Josef Podzimek

*Poměry nejsou vinny nikdy a ničím.  
Vinni jsou vždycky lidé.*  
Tomáš Baťa

*Ať si bylo, jak si bylo, přece jaksi bylo,  
ještě nikdy nebylo, aby nějak nebylo.*  
Jaroslav Hašek – Švejk

Tato moudra jsem si opět vyhledal, když jsem chtěl pochopit, co se to vlastně stalo v posledních měsících, nebo letech, nebo století v otázce rozvoje vodních cest v České republice. Možná nám na to dá, alespoň částečně, odpověď reakce našich předních politiků na předložených 10 otázek ohledně budoucnosti vodních cest u nás. Píši tyto řádky ještě v době, kdy jsme dostali odpověď pouze od předsedy sociální demokracie a tudíž nejsem ovlivněn postojem dalších předsedů našich hlavních politických stran. Signál pro naše voliče jste si přečetli na předcházejících stránkách. Nyní již víte, koho volit. Ale zpět do konce loňského roku.

Dne 10. prosince 2009 jsem byl požádán, abych seznámil Podvýbor pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky se situací na vodních cestách naší země. K hlubšímu pochopení této problematiky společnost Plavba a vodní cesty o.p.s. vydala zvláštní číslo časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2009. Poprvé jsme opustili pevnou půdu odborných argumentů a vydali jsme se na trnitou pouť po zákonech a nařízeních této země i mezinárodních úmluvách za posledních 105 let. Tento časopis mi byl také průvodcem při mém projevu na půdě Parlamentu.

Vážený pane předsedo, vážení poslanci, náměstci ministrů a přizvaní odborníci.

Dovolu, abych neplodnou a samodestrukční debatu posledních 20 let o kanálu, průplavu, vodní cestě či vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe přesunul zpět, kam patří.

**Prosím, abychom se naučili tento nejvýznamnější projekt pro Českou republiku nazývat „víceúčelovým vodním koridorem“. Není to samoúčelná hříčka se slovy. Tento název postihuje zcela a bez výhrad všechny přednosti a účely projektu, a tak v sobě zahrnuje i dokončení splavnosti Labe, tj. plavební stupeň Přelouč II a Děčín.**

Odstraňuje komplexně chyby, kterých se naši předkové dopustili při prosazení vodocestního zákona v roce 1901 a které v různých dobách zapříčinily, že zákon do dnešních dnů není naplněn. Byl totiž koncipován jako čistě dopravní a již v názvu byl tento projekt atomizován na průplav Dunaj - Odra s připojením na Labe u Pardubic, dále na splavnění Labe a Vltavy. Tak se stalo, že již po jeho přijetí byl zpomalován požadavky zemědělců na vodu, přilehlých obcí na protipovodňovou ochranu, energetiků na využití vodní síly ve vodních elektrárnách a zároveň se hypoteticky a neoprávněně stal konkurencí železnice a následně dálnice. V poslední době přibyl naprosto neodpovědný, protismyslný a politicky motivovaný odpor MŽP k této vysoce ekologické stavbě.

Přestaňme také pořád mluvit o gigantické stavbě.

POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY  
HOSPODÁŘSKÝ VÝBOR  
V. volební období  
2009

**PODVÝBOR PRO DOPRAVU**  
**P O Z V Á N K A**  
na IR. schůzi  
(uzavření jednání)  
která se uskuteční  
ve čtvrtek 10. prosince, od 14.00 hodin

**v zasedací místnosti č. 306**  
Salmovni ul. č. 1, Praha 1

**PROGRAM:**

14.00 hodin  
1. Zahájení  
2. Schválení programu  
3. Kontrola zápisu  
14.15 hodin  
4. „Zákon o veřejné dopravě“  
Uvedl: JUDr. Roman Kratochvíl, Ph.D., náměstek ministra dopravy ČR  
5. „Další postupy v přípravě víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“  
Uvedl: JUDr. Píavel Štěpán MBA, náměstek ministra dopravy ČR  
Přizván: Ing. Miroslav Kalous, náměstek ministra pro místní rozvoj ČR  
Ing. Josef Podzimek, předseda Správy rodu Plavba a vodní cesty, o.p.s.  
6. Různé.  
7. Návrh další schůze podvýboru.

Ing. Miloš Melník, CSc., v. r.  
předseda Podvýboru pro dopravu

V Praze dne 12. listopadu 2009

Vždyť její náklady a dobu výstavby naši předkové před 100 lety považovali, cituji prof. A. Smrčka – rektora VUT v Brně z roku 1904:

„Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvýše nutnou a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské“. A v současné době víme, že náklady na dílčí etapy D-O-L zdaleka nedosahují investičních nákladů na jednotlivé etapy dálniční sítě. Budeme-li dnes úspěšní v žádosti o dotace z Fondu soudržnosti EU, budou náklady dokonce podstatně nižší. Musíme však o peníze z EU zažádat a neříkat si, že je asi nedostaneme. Také s dobou výstavby 14 až 27 let nejsme nijak progresivní. Zákon z roku 1901 počítal s výstavbou D-O-L 20 let a harmonogram z roku 1938 dokonce jenom s dobou výstavby 6 let. I plavební stupeň nejsou nákladnější než mimoúrovňové křižovatky, které nyní stavíme. A jejich účel je stejný – změna úrovně dopravní cesty.

- Otázka proto nezní, zda tento nejvýznamnější projekt pro českou republiku chceme realizovat, ale proč není již dávno dokončen nebo proč jeho dokončení intenzivně nepřipravujeme?
- Vodní koridor D-O-L se totiž již 105 let buduje, takže v současnosti řešíme jenom jeho konkrétní dokončení.
- Jeho výstavba byla pouze zpomalena – ne zastavena – v době 1. světové války, 2. světové války a v 50. letech budování socialismu.

- Nikdy však jeho realizace nebyla zpochybněna ani zpochybňována, s výjimkou posledních 20 let s vyvrcholením posledních dvou let.
- Vodítkem nám může být legislativa posledních 108 let, soustředěná do časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2009.
- **Jste zákonodárci, a tak se na chvíli odpoutejte od planých debat, které připomínají středověké disputace na téma kolik se vejde andělů na špičku jehly nebo v poslední době kolik lze dodatečně umístit chráněných oblastí NATURA 2000 do trasy vodního koridoru D-O-L.**
- Přestaňme diskutovat o ekologických přínosech vodní dopravy, které jsou neoddiskutovatelné.
- Přestaňme vodní dopravu považovat za konkurenci silniční nebo železniční dopravě.
- Konečně pochopme, že jde o důležitou součást dopravní infrastruktury s nutnou kooperací silniční, železniční a vodní dopravy v zájmu této země.
- V ostatních státech EU to pochopili a vodní cesty budují, a tak se stávají jedinou zemí z 27 států EU, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem.
- **Tak se Česká republika dostává do ekonomické a nepřímo i politické izolace v rámci EU. TO CHCEME?**
- Pochopme konečně, že vodní doprava je také součástí energetické strategie naší země. Nevyužít této možnosti, tj. dopravy zkapalněného zemního plynu po vodní cestě do našich největších úložišť této suroviny na české i slovenské straně u Hodonína, je víc jak neodpovědné. Zároveň je nutno si uvědomit, že význam D-O-L se od dopravy přesouvá do oblasti vodohospodářské (povodně, deficitní vodohospodářské bilance) a energetické (obnovitelný zdroj energie).

Ale vraťme se od technických, ekonomických a ekologických argumentů opět k legislativě.

- za 108 let bylo vydáno 39 zákonů, nařízení a mezinárodních dohod k budování nebo přípravě vodního koridoru D-O-L. Jsme před přijetím 40. jubilejního, tentokrát usnesení vlády, opět jenom o další prodloužení územní ochrany. Pokolikáté již?
- Prosím, vezměte si časopis Vodní cesty a plavba č. 4/2009 do ruky a velmi rychle si ho společně prolistujeme. Zjistíte, že vše bylo již uzákoněno nebo řečeno.

Na titulní straně obálky mají svou fotografii všichni významní muži od císaře pána Františka Josefa až po posledního předsedu vlády ČR Jana Fischera, kteří podepsali důležité zákony nebo jiné dokumenty týkající se výstavby, projekce či přípravy vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Ani pořadí, které jsem uvedl, není náhodné. Opravdu přístup k tomuto projektu se za posledních 105 let postupně posouvá v opačném směru od stavby k její přípravě až ke snaze tento projekt před dokončením úplně zastavit. Tuto absurditu nejlépe pochopíte na zadní straně obálky, kde zjistíte, že za Rakousko-Uherska bylo postaveno 6 plavebních stupňů, za první republiky 16 stupňů, za druhé světové války 4 stupně a za socialismu bylo postaveno nebo zásadním způsobem modernizováno 13 plavebních stupňů. **Pouze za nové České republiky, tedy za posledních téměř 20 let, nebyl postaven ani jeden nový plavební stupeň. Slyšíte dobře, ani jeden. Není to pozoruhodné? A nezdá se vám to nebezpečně pro suverenitu naší země, která jako jediná z 27**

**zemí EU není přímo nebo kvalitní vodní cestou nepřímo spojena s mořem.** Vždyť v USA za války Severu proti Jihu se vodní cesty ukázaly natolik strategické, že jejich výstavba a provoz byl převeden pod US Army a v resortu obrany Spojených států amerických zůstaly dodnes.

Listovat si ve starých zákonech a nařízeních je velmi poučné i pro současné zákonodárce. **Jistě sami postřehnete, jak postupně klesá konkrétnost a srozumitelnost těchto dokumentů, které se posouvají do jakési virtuální a podmíněčné polohy.** Jistě nejkonkrétnější byl vodocestný zákon z roku 1901. Bez povšimnutí by jste neměli minout ani dokument ministerstva veřejných prací z 13. září 1941, který prohlašuje klíčové vodohospodářské stavby za stavby válečně důležité. I pro mne bylo velmi objektivní, proč se stavba vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe v roce 1952 zastavila. Stalo se tak důvěrným usnesením 215. schůze vlády z 28. října 1952, která navazovala na předcházející TAJNOU 206. schůzi vlády, která rozhodla veškeré práce na průplavu D-O-L zastavit a všechny projekční a stavební kapacity převést na zajištění vody pro Ostravsko. Ale ani toto rozhodnutí D-O-L nelikvidovalo, ale pouze přerušilo práce, které pokračovaly v období politického oteplování. Tímto impulsem bylo usnesení vlády ČSSR ze dne 6. června 1966 č. 232 „O přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe“. Práce byly opět zastaveny po vstupu sovětských vojsk na naše území v roce 1968. Aktivita ve prospěch modernizace a dobudování vodních cest byly přesunuty na Labe, Vltavu a na výstavbu VD Gabčíkovo. Ale ani následující doba 20 let, kterou nazýváme obdobím normalizace, se nepokusila zlikvidovat vodní koridor D-O-L. Naopak se v různých právních dokumentech o zahraničních dohodách s tímto evropským projektem počítalo. Zlom nastal až po roce 1989, kdy ekologické iniciativy zcela ochromily jakoukoliv konkrétní přípravu a v poslední době vrcholí snaha o uvolnění a zastavení území trasy vodního koridoru D-O-L **Chápu zájmy developerů, nechápu logiku „ochránců životního prostředí“, kteří chtějí uvolnit dosud nezastavěné a chráněné území pro stavební činnost s výjimkou stavby pro provozování neekologičtější dopravy – vodní dopravy. Pro záchranu území pro vodní koridor D-O-L byly v poslední době vydány a stále nesplněny tři vládní usnesení tří českých vlád a ochrana území je dokonce vypuštěna z Politiky územního rozvoje České republiky 2008.** Naopak paradoxně je tam ponechána územní ochrana slovenského průplavu Dunaj – Váh - Odra.

Na závěr mi dovoluji několik zásadních doporučení:

- **Nevymlouvejme se na peníze. V nejbližších letech jde jen o přípravu, řádově v desítkách milionů. Pak s přispěním Fondu soudržnosti EU řádově ve sto miliónech ze státního rozpočtu za rok.**
- **Nevymlouvejme se na životní prostředí, ale hledejme cesty k jeho zlepšení, a to právě za přispění víceúčelového vodního koridoru D-O-L.**
- Pomozme do budoucna k odlehčení dálnic a ekonomickému vyřízení železnic.
- Nehledejme konsensus ve vládě, ale hlasujme.
- **Vodní cesta může přinést dle doby výstavby 14 – 27 let nové pracovní příležitosti pro 40 000 až 80 000 lidí.**

Apeluji na vás, poslance a resortní představitele, abyste byli aktivní při meziresortním projednávání návrhu vládního usnesení, který řeší dílčí termín Usnesení vlády ČR č. 929 z 20. července 2009 a který je připraven k meziresortnímu projednání. Prosím, abyste se



odpovědně zabývali návrhem zpracovaným skupinou odborníků a právníků. A bude-li se vám zdát termín 31. 12. 2009 nereálný, tak doporučte vládě termín prodloužit. A vyhodnotíte-li, že je lepší vrabec v hrsti, než holub na střeše, doplňte Návrh usnesení vlády o D-O-L ještě jedním odstavcem:

odst. II ukládá: **4. Ministru dopravy připravit do 31. března 2010 návrh dalšího aktivního a komplexního postupu při přípravě víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe na domácím i mezinárodním poli“.**

Používejte, prosím, termín víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe.



A na opravdový závěr bych vám chtěl všem připomenout, že vše bylo již za posledních 110 let vystudováno a řečeno a proto přejdeme k činům, nebo dle **J. A. Bati půjde vývoj přes nás, proti nám nebo bez nás.**

Děkuji za pozornost



V poslední době se však začalo trochu blýskat na lepší časy. Bylo přijato usnesení Podvýboru pro dopravu a následně usnesení hospodářského výboru ze 48. schůze konané dne 13. ledna 2010 k problematice víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe.

Došlo také k mimořádné shodě při jednání mezi vládou, podnikateli a odbory (tripartita) v oblasti vodního koridoru D-O-L. **Původní návrh ze dne 16. 12. 2010 zněl: „Rozhodnout o výstavbě průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe s využitím prostředků EU s prioritou výstavby jezů na Labi“.**

*Návrhy opatření: Opatření vyplývající z usnesení vlády ČR ze dne 23. 5. 2007 č. 562 a usnesení vlády ČR ze dne 20. 7. 2009 č. 929.*

*Týká se: MŽP ČR + MMR ČR + MD ČR + MZV ČR.*

*Termín plnění: prosinec 2009, únor 2010, prosinec 2010.*

**Nakonec po ostré diskuzi se jednání posunulo pouze na dokončení labské vodní cesty, které bylo dne 2. února 2010 schváleno:**

*15. Vytvořit podmínky pro přijetí konečného rozhodnutí ve věci zlepšení plavebních podmínek na Labi prostřednictvím výstavby plavebního stupně Přelouč a Děčín – výstavba jezů na Labi (viz rovněž usnesení vlády ze dne 23. 3. 2005 č. 337).*

*Týká se: vláda ČR + MD ČR + MŽP ČR*

*Termín plnění: průběžně 2010*

I tento kompromis formulovaný v bodě 15 protikrizového opatření, se stal bodem sváru mezi ministrem životního prostředí, ministrem pro lidská práva (nominovaný za stranu zelených) a zbytkem vlády. Není to absurdní? Není to důkaz, že život není takový, je úplně jiný? Přesto to považuji za úspěch. Vždyť poprvé za dlouhá léta vláda o užitečnosti vodní cesty hlasovala a ministr životního prostředí neměl právo veta. A i konstatování předsedy vlády je povzbuzivé: **„Nedovedu si představit, že by se některý z ministrů neřídil rozhodnutím vlády“.**

Ing. Jan Fischer, CSc.

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



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

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



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

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

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



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



**Výletní a restaurační loď CZECHIE**

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

Přístaviště Na Františku, Praha 1  
Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965  
rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz



POVĚST CELE SPOLEČNOSTI VYTVÁŘÍ JEDNOTLIVCI



STROJÍRNY PODZIMEK, s.r.o.

Čenkovská 1060, Třešť, CZ

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

tel.: +420 567 214 140, fax: +420 567 214 040

**POZVÁNKA** na **8.** Mezinárodní demonstrační veletrh strojů a zařízení pro těžební průmysl, úpravnický průmysl a stavebnictví

[www.tezebni-unie.cz](http://www.tezebni-unie.cz)



**EXPO  
MOKRÁ**   
**22.-24. 6. 2010**