

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2009



Vydáno při příležitosti 25. Plavebních dnů v Bratislavě

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 2 21401111 Fax: 2 57322739 www.pvl.cz



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



POVODÍ MORAVY

Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



Česká protipovodňová asociace

Jeremiášova 870, 155 00 Praha 5

Tel.: 353 236 327 www.povodne.cz



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

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

www.pod.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

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

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



VODNÍ CESTY a.s.

projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

e-mail: info@vodnicesty.cz



HYDROPROJEKT

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

PRÁVNÍ OSOBA
Sídlo: Praha 4, Pod Pěknými 245/10, 190 00 Praha 9
IČ: 250 234 090
Město: Praha 9, Pod Pěknými 245/10, 190 00 Praha 9
E-mail: info@hydroprojekt.cz
www.hydroprojekt.cz

Člen skupiny SWECO 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



Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Pod Pěknými 245/10, 190 00 Praha 9

Tel.: +420 234 090 710, fax: +420 234 090 711

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



www.metrostav.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT

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

e-mail: info@podzimek.cz



akčiová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel. 2 4141 0302

Fax: 2 4140 9467

e-mail: p-s@volny.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz



170 00 Praha 7, Jenkovicova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz

www.ceskepristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybářkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



ČESKÉ PLYBEVNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboholská 237/6, 102 00 Praha 10

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

www.beting.cz

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

**WASSERSTRASSEN
 UND BINNENSCHIFFFAHRT**

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

**WATERWAYS
 AND INLAND NAVIGATION**

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, 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**

OBSAH

Jubilejní 25. Plavební dny 2009
 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. 2

Plavebné dny 22. – 24. septembra 2009 v Bratislave
 Ing. Vladimír Haviar 3

Je dopravní bezpečnost České republiky pro naše politiky téma?
 Ing. Miroslav Šefara..... 4

Ve strategii Ministerstva životního prostředí WIN – WIN týkající se zlepšení splavnosti Labe nevyhraje ani příroda
 Ing. Jiří Aster 5

Naše životní prostředí ohrožuje hlavně arogance a neznalost
 Ing. Jaroslav Kubec, CSc. 10

Návštěva Karly Peijs v České republice
 Ing. Milan Raba 16

Sarkozy opět předběhl Čechy!
 Ing. Petr Forman 18

Sarkozyho politika pro vodní dopravu 18

Jaký je postoj české vlády k dalšímu vývoji vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe?
 Tisková zpráva - ČMKOS 20

Bez komentáře
 redakce VCaP 22

Vodní doprava - D-O-L - dopravní bezpečnost a krize
 Ing. Emil Polívka 26

Informace k problematice bezpečnosti přepravy zkapalněného zemního plynu
 Ing. Václav Chrz 28

Multimodální logistické centrum Pardubice
 Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc. 30

Modernizace vnitrozemských vodních cest v Ruské federaci..... 32

Moderní vnitrozemská plavidla..... 33

Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka – 90 let existence
 Mgr. Mark Rieder..... 34

100 let Libora Záruba
 Ing. Josef Podzimek 36

ČPVS plulo po Rýnu a Mosele
 Ing. Jindřich Černý, CSc..... 41

Významné postavení plavby ve světě
 Tomáš Kolařík..... 52

Život není takový – je úplně jiný (34)
 Ing. Josef Podzimek 56

Plavidla na titulní straně - viz bližší informace na straně 33.
 Autor: Informační kancelář pro vnitrozemskou vodní dopravu (Nizozemí)

Jubilejní 25. Plavební dny 2009

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

Letošní jubilejní 25. Plavební dny se konají ve dnech 22. – 24. 9. v Bratislavě. Je příznačné, že 1. Plavební dny v roce 1971 a jubilejní Plavební dny se konají ve stejném místě a to v hlavním městě Slovenské republiky. Hrou osudu se stalo, že jsem stál u zrodu této plavebně vodocestné konference s mezinárodní účastí jako představitel Československé sekce Stálého mezinárodního sdružení plavebních kongresů AIPCN.

První věta tehdy vydaného sborníku zněla: „Prvné celoštátné podujatie „Plavebné dni 1971“ sa uskutočňuje s podnetu československej sekcie Stálého medzinárodného sdruženia plavebných kongresů (AIPCN) a nadvazuje na seminár „Plavba v Československu a vo svete“, ktorý se konal v júni 1970 v Prahe.“

Iniciátorem zmíněného celostátního setkání plavebních a vodocestných odborníků byl pan Ing. Jaroslav Kubec, CSc., tehdejší pracovník Výzkumného ústavu dopravního v Praze. Jeho bezprostřední snahou bylo vzbudit zájem dané technické veřejnosti o činnost Stálého mezinárodního sdružení plavebních kongresů, pořadajících v pravidelném čtyřletém období Světové plavební kongresy a na prezentaci tehdejšího Československa na těchto plavebních kongresech. Na výše zmíněném semináři Plavba ve světě a v Československu, konaném v červnu 1970 v Praze v Široké ulici, tehdejší sídle Československé vědeckotechnické společnosti, se účastníci semináře dohodli, že další setkání bude v Bratislavě pod názvem Plavební dny. V té době se již pravidelně konaly z podnětu vědeckotechnické vodohospodářské společnosti, v návaznosti na světové přehradní kongresy, konference s názvem Přehradní dny.

Na zmíněném semináři bylo dohodnuto a na plavebních dnech v Bratislavě potvrzeno, že plavebně vodocestné konference se budou konat každoročně a to střídavě na Slovensku a v České republice. Následně bylo přijato rozhodnutí, že v České republice se plavební dny budou konat střídavě v Čechách a na Moravě. Dále bylo přijato rozhodnutí o mezinárodní účasti na těchto konferencích.

Sledujeme-li trochu časovou posloupnost konání Plavebních dnů ve vztahu k jejich počtu je třeba si

připomenout následující skutečnosti, které tuto posloupnost ovlivnily. Zásahem ústředních orgánů federálních i národních byl po deseti letech změněn roční interval na dvouletý. Při této příležitosti je třeba si uvědomit, že Československá sekce AIPCN byla řízena federálním ministerstvem dopravy, které také hradilo vládní příspěvek v tomto světovém mezinárodním prestižním sdružení. Plavební dny si dodnes zachovaly určité postavení, spočívající v závěrečném doporučení (požadavku) na ústřední orgány, které se týkalo vodních cest a plavby v nejširším slova smyslu. Tato skutečnost byla v době normalizace pro tyto orgány „trnem v oku“. Zakázat tyto konference se však nepodařilo. Ještě jedna skutečnost ovlivnila tuto posloupnost. V roce 2003 se v Kralupích nad Vltavou konaly 22. Plavební dny v ročním intervalu po 21. Plavebních dnech, konaných v roce 2002 v Podbánsku na Slovensku s tím, že dále bude opět zachován dvouletý interval. Skutečnosti k této změně byly jak odborného tak i organizačního charakteru. Z hlediska odborného šlo o přispění ke zlepšení v té době tíživé ekonomické situace ve vodní dopravě. Z hlediska organizačního byl vyslyšen názor vodohospodářských odborníků, spočívající v ročním střídání s obdobnou, již výše zmíněnou konferencí Přehradní dny. V té době se totiž obě konference konaly ve stejném roce a byly pro vodohospodářskou veřejnost zatěžujícím faktorem.

Není úmyslem tohoto trochu historického pohledu na konání plavebních dnů uvádět kdo a jak se o konání dané plavebně vodocestné konference s mezinárodní účastí konkrétně zasloužil. Byl by to velký výčet jak jednotlivých osob tak i plavebních a vodohospodářských podniků, jejichž společnou řečí byla a doposud je láska k vnitrozemské plavbě.

Přesto bych rád udělal jednu výjimkou. Zmínil-li jsem se v úvodu o zásluze pana Ing. Jaroslava Kubce je třeba při vzpomínce na první Plavební dny v Bratislavě vzpomenout na jejich tehdejší protagonisty a to pana Ing. Štefana Fudalu a Ing. Štefana Uhliaru z Hydroconsultu Bratislava, Ing. Ladislava Ondrejčku ze Státní plavební správy v Bratislavě, odborně zastřešené panem prof. Ing. Dr. Peterem Daničovičem.

Já Vás znám

Nemohu odolat, abych se nepoděлил o malou historku z prvních Plavebních dnů 1971 v Bratislavě. Tehdy jsme ještě byli skromní a tak jsme spali v dvoulůžkových kajutách na lodi zakotvené na Dunaji. Když jsem vešel do kajuty, viděl jsem na horní palandě nějakého staršího pána. Jako slušně vychovaný chlapec jsem se představil: „Dobrý večer, jmenuji se Podzimek.“ Spolunoclezník se usmál a odpověděl: „Já Vás znám, vždyť Vy jste ředitel Dolní Vltavy (tehdy jsem už nebyl), kterého jsem osobně žádal, aby pozdržel sklápění hradlových jezů na Vltavě před zimou alespoň o 1 den, abychom mohli stáhnout naše lodě do přístavu.“ Najednou mi to zapadlo – generální ředitel ČPLO Děčín Ing. Alois Oprchalský. Oněměl jsem. Pan generální se však usmál podruhé a pravil: „Dodržel jste slovo, ale Ti moji pitomci nedopluli a tak jsme tři lodě obsekávali v ledu až do jara.“ Od té doby jsme byli dobří přátelé.

Ing. Josef Podzimek

PLAVEBNÉ DNI 22. – 24. septembra 2009 v Bratislave

Ing. Vladimír Haviar, predseda Slovenského plavebného kongresu – PIANC

Toto významné medzinárodné konferenčné podujatie slovenských a českých odborníkov z oblasti plavby a vodných ciest, pripravované Slovenským plavebným kongresom v úzkej spolupráci s Českým plavebným a vodocestným združením a ďalšími orgánmi a organizáciami reprezentujúcimi štátnu správu, miestnu samosprávu, podnikateľskú obec a školstvo, sa uskutoční už po 25. raz. V rámci konferencie sa uskutoční aj plavebná exkurzia na vodné dielo Čunovo, staré koryto Dunaja a galérie Danubiana.

Kedy, prečo a načo vznikli? Načrime trochu do ich histórie...

Uplynulo už skoro tridsať rokov, čo sa v priestoroch vtedajšej Československej vedecko-technickej spoločnosti v Prahe (1970) položil na krátkom seminári základ k pravidelnému stretávaniu sa plavebných a vodohospodárskych odborníkov z oboch našich súčasných republík pod názvom Plavebné dni.

Nevznikli by a hlavne nepokračovali, keby neexistovala veľká skupina nadšených odborníkov z oblasti plavby a vodných ciest sústredených najmä vo vedecko-technických útvaroch jednotlivých vodohospodárskych a plavebných podnikov, výskumných pracovísk, ale aj príslušných ministerstiev. Uskutočňovali sa aj vďaka obetavej práci ľudí aj z ostatných, hlavne miestne príslušných organizácií konania konferencie.

V období existencie spoločného štátu Čechov a Slovákov, Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky, hlavná ťažná na ich príprave bola na rezortných ministerstvách. Po zániku ČSFR a následného vzniku dvoch samostatných štátnych útvarov SR a ČR k 1. 1. 1993, sa pokračovania konania už v širokej verejnosti obľúbenej konferencie podujali dobrovoľné združenia, na Slovensku Slovenský plavebný kongres a v Čechách České plavební a vodocestné združenie, ktoré vznikli krátko po vzniku nových štátnych útvarov. Obe združenia sú odborné apolitické združenia fyzických a právnických osôb, reprezentujúcich odborníkov z oblasti vnútrozemskej a námornej plavby, vodného hospodárstva a staviteľstva, lodného priemyslu, plavebnej prevádzky, vedecko-výskumnej základne, vysokých škôl strojníckeho, stavebného a dopravného zamerania a štátnej správy a miestnej samosprávy, bez zárobkových cieľov a obchodných záujmov na podporu rozvoja a uplatnenia odborných a vedeckých poznatkov v príprave, výstavbe a prevádzke vodných ciest, plavebných objektov a prístavov v záujme hospodárskeho a kultúrneho rozvoja štátu. Vznikli na princípoch najstaršej nadnárodnej organizácie Stáleho medzinárodného zdru-

ženia plavebných kongresov (Permanent International Association of Navigation Congresses – PIANC, Brusel, 1885). Hlavným poslaním oboch partnerských združení je a vždy bude rozvíjanie najnovších odborných vedomostí z oblasti plavby a vodných ciest, spracovávanie odborných stanovísk k problematike prípravy, výstavby a prevádzky vodných ciest a plavby a usporiadania odborných konferencií a seminárov.

Hlavným a najväčším prínosom doterajších Plavebných dní bolo a stále aj je, stretávanie sa plavebných a vodocestných odborníkov z oboch republík, ale aj ďalších susediacich krajín, ktorí si našli úprimný vzťah k problematike plavby, ale aj k základnému kameňu vodnej dopravy – jej infraštruktúry, t.j. vodným cestám a prístavom. Plavebné dni mali a majú vždy vysokú odbornú a spoločenskú úroveň a pravidelne sa ich zúčastňujú aj odborníci zo zahraničia. Zúčastňujú sa ich aj vysokí predstavitelia štátnej správy, miestnej a regionálnej samosprávy. Konajú sa vždy pod záštitou samotných rezortných ministrov.

Plavebné dni nie sú iba pasívnou konferenciou. Sú aktívnou diskusiou o najaktuálnejších a najproblematickejších otázkach v oblasti plavby a vodných ciest. Dali mnoho odborných celonárodohospodárskych podnetov na uplatnenie ďalšieho smeru vo vnútrozemskej plavbe. Zaoberali sa nielen otázkou možného spojenia Odry s Labe a Dunajom, ale aj možnosťami zavedenia vodnej dopravy na východoslovenských riekach a ich spojenia s Dunajom, splavením Váhu, napojením južnej Moravy na Dunaj využitím dolného toku Moravy. Veľká pozornosť sa venuje odstráneniu úzkych miest na Dunaji a zlepšenia plavebných podmienok na Labe v ČR, ktoré umožnia ekonomickú realizáciu vodnej dopravy aj pri nepriaznivých hydrologických a meteorologických podmienkach. Závery na nich prijímané vytyčujú aktuálny smer v ďalšom rozvoji vodnej dopravy a poukazujú politickým a národohospodárskym miestam výhody a prednosti vodnej dopravy a potreby, ktoré je potrebné realizovať na intenzívnejšie zapojenie najekologickejšieho druhu dopravy do dopravnej sústavy štátu.

Plavebné dni mali vždy vysokú odbornú a spoločenskú úroveň. Plavební a vodohospodárski odborníci majú na nich možnosť v kultúrnom prostredí si vysvetľovať svoje niekedy dosť odlišné názory. Iba ich trébním možno dôjsť k pokroku v každej oblasti, vnútrozemskú plavbu nevynímajúc.

Tam je to už vyřešeno

Druhá historika z prvých plavebných dní v Bratislave není již tak humorná. Při vhodné příležitosti, jako začínající nadšenec pro rozvoj vodní dopravy v Čechách, jsem se obrátil na mnou uznávanou autoritu ve vodní dopravě Ing. Jaroslava Kubece, ČSs. s návrhem, že bych rád organizoval druhé plavební dny na téma „Modernizace labsko-vltavské cesty“. Bez rozmýšlení tento návrh zamítl slovy: „Co bychom tam řešili, vždyť to je vše již rozhodnuto a prakticky hotovo.“ Plavební dny na Labi v Děčíně jsem organizoval. Na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty jsme intenzivně pracovali, ale dokončení i po 38 letech je v nedohlednu.

Ing. Josef Podzimek

Je dopravní bezpečnost České republiky pro naše politiky téma?

Ing. Miroslav Šefara, ředitel Ředitelství vodních cest ČR

V českém politickém i veřejném prostředí je velmi často diskutovaným tématem energetická bezpečnost České republiky a i průměrný občan je pravděpodobně schopen představit si pod tímto pojmem dostatek energie pro českou ekonomiku i pro obyvatele našeho státu.

Pojem dopravní bezpečnost státu je poněkud méně znám a prakticky se o něm nemluví. Je hůře představitelný, bez přímého dopadu na občana a jeho definice vyžaduje podrobnější znalosti dopravní problematiky, než je ve výše uvedeném odstavci přímočará a jednoduchá rovnice „Mám, či nemám palivo do kotle, mám, či nemám v zásuvce proud“. Dopravní bezpečnost státu je obecně řečeno schopnost státu zajistit dopravu svého zboží takovým způsobem, aby to vyhovovalo jeho ekonomice, potřebám jeho území, regionů i obyvatel. Jinými slovy doprava musí být ekonomicky, logisticky i ekologicky optimální z pohledu mobility z boží i osob.

V českých poměrech se bohužel tento velmi komplexní pojem redukuje na zcela selektivní parametry a pohled na dopravní síť se tváří, jakoby zboží začínalo a končilo svoji pouť na státních hranicích České republiky.

Politiky zajímá primárně silnice „kolem nás“, čili v jejich volebních obvodech, kde sbírají síly a body pro další zvolení do parlamentu. Trochu možná ještě železnice, protože je skutečnou páteří dopravního systému a konečkonců železničáři také vládou velkou voličskou silou a České dráhy jako jediná firma v ČR dokážou vzbudit pod hrozbou stávkou jinak velmi rozptýlenou pozornost politiků.

Z tohoto jednoduchého, leč velmi pravdivého schématu vychází vodní doprava jako okrajová, nedůležitá a spíše exotická záležitost, protože „k moři je daleko, řeky jsou malé a co ve středu Evropy s nějakou vodní dopravou“?

A většina politiků bohužel netuší, že právě velká vzdálenost od moře, poloha ČR uprostřed kontinentu a závislost českého zboží na průjezdu cizím územím je tím vážným, ba strategickým důvodem, proč bychom měli vodní dopravu uchovat a rozvíjet. Především z pohledu přímého vlivu českého státu na dopravní trh severozápadní Evropy, kudy proudí do ČR a z ČR podstatná část zboží. Díky české vnitrozemské vodní dopravě se toto zboží v objemu cca 25 mil. tun ročně dopravuje za výrazně nižší tarify, než je tomu na dopravních koridorech bez vodní cesty. Levná vodní doprava snižuje ceny na železnici i silnici a zlevňuje importní vstupy i exportní výrobky české ekonomiky až o 7 mld. Kč ročně. To umožňuje tzv. institut svobodného přístupu k moři, zavedený po první světové válce pro nově vzniklé vnitrozemské státy, realizovaný po vodních cestách, v našem případě bezplatnou vodní cestou mezi ČR a severoněmeckými námořními přístavy po Labi. Smyslem je eliminovat ekonomický a politický vliv států tranzitních na státy vnitrozemské. Tento mechanismus funguje bezchybně od vzniku republiky v roce 1918 a za 90 let kromě zajištění prosté funkce exportní ekonomiky ušetřil státu nejméně jeden roční rozpočet. Začal se zadržovat po sametové revoluci a krachu České plavební společnosti v roce 2001.

Dalším důvodem pro rozvoj vodní dopravy je významná kapacitní rezerva v situaci, kdy železnice v severním i již-

ním směru je na hranici kapacity a nárůsty přeprav absorbuje silnice se všemi negativními důsledky z pohledu ekonomiky i ekologie.

Otázka v této chvíli zní: chápou čeští politici rozměr tohoto problému a dopustí zhroucení jediného českého ekonomického nástroje – vodní dopravy, který působí dlouhodobě a efektivně mimo území ČR? Vnímají, že díky vymyšleným problémům s ochranou přírody, ve skutečnosti díky cizí ekonomické lobby, POHŘBÍVAJÍ ČESKOU DOPRAVNÍ BEZPEČNOST?

Že z neznalosti, nebo z čiré lhostejnosti a nedostatku loajality k této zemi způsobují zpětrhání pupeční šňůry, kterou labská vodní cesta představuje pro českou exportní ekonomiku? Že dokud budou v Evropě národní státy a národní rozpočty, bude přístup českého zboží na světový trh strategickým zájmem?

Takovou cenu totiž představuje dokončení, či nedokončení labské vodní cesty mezi Ústím nad Labem a státní hranicí ČR/SRN. Tento 40 km úsek nás v letních měsících pro nesplavnost odděluje jako špunt od evropských vodních cest, od Hamburku a světového trhu. Tento úsek je novou železnou oponou mezi ČR a světem, horší od té minulé, protože labskou vodní cestu a přístup k moři respektovaly všechny minulé režimy, respektoval jej Hitler, Honecker i Gottwald, zatímco nyní jej úspěšně likvidují čeští zelení.

Jako nápodoba pro dnešní české politiky by mohla sloužit skutečnost, že hlavní starostí československých politiků po vzniku republiky v roce 1918 a hlavním tématem československých vyjednávačů ve Versailles byl – PŘÍSTUP K MOŘI, cesta našeho zboží na světové trhy.

Je dopravní bezpečnost ČR opravdu pro naše politiky téma?



Česká nákladní loď Apollo proplouvá zdymadlem Střekov, které je zatím posledním stupněm na dolním Labi na českém území.

Foto Tomáš Kolařík


Ve strategii Ministerstva životního prostředí WIN – WIN, týkající se zlepšení splavnosti Labe, nevyhraje ani příroda

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

V roce 2007 navštívil ČR a místo plánovaného plavebního stupně Děčín zástupce DG TREN Evropské komise pan Trestour na pozvání Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR. Seznámil se z plány na výstavbu a také s navrženými náhradními opatřeními na eliminaci zásahů do přírodního prostředí a navrhl zprostředkovat společné posouzení tohoto ze strany orgánů životního prostředí a především nátlakových rádoeb ekologických uskupení neustále zpochybňovaného záměru společnou skupinou pracovníků DG TREN a DG ENVY Evropské komise.

V dubnu letošního roku u příležitosti návštěvy paní Peijs, evropské koordinátorky pro vodní cesty, se konala poradka k danému problému na Ministerstvu dopravy za účasti zástupců MŽP. Paní Peijs se před touto poradou podrobně seznámila s projektem v Děčíně za účasti zástupců MD a Ředitelství vodních cest. Na zmíněné poradě na Ministerstvu dopravy za účasti náměstka ministra dopravy Dr. Škváry a ředitele odboru MŽP Dr. Rotha byla tato na červen připravovaná návštěva zástupců Evropské komise zmíněna, kde paní Peijs ocenila práci bývalého ministra ŽP Dejerala, který navrhl ekologické úpravy projektu a navíc zdůraznila i rozsáhlá náhradní opatření, která dalece přesahují vlivy stavby na životní prostředí vytvořením rozsáhlých nových biotopů v oblasti ústí řeky Ploučnice do Labe.

Přesto Dr. Roth v reakci na to prohlásil, že souhlas ke stavbě jezu v Děčíně MŽP **nedá bez ohledu na to, jaká řešení MD navrhne**. Povolit by se mohla jen výstavba koncentračních hrází, které plavbě stejně nepomohou, ale pro MŽP je to přijatelné z hlediska rozebrání břehových



The screenshot shows the website for 'Allianz pro Schiene'. The main navigation bar includes 'Home', 'Sitemap', 'Kontakt', 'Impressum', 'Jobs', and 'English'. A search bar is located on the right. The main content area is titled 'Das Bündnis zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs'. Below this, there is a sidebar menu with 'WIR ÜBER UNS' and 'MITGLIEDER' selected. The 'MITGLIEDER' section lists various member organizations: ACE, ACV, BDEF, BF, BUND, DBV, and DUH.

Aliance pro koleje - nástroj k financování německých ekologických organizací

opevnění. Nesolidnost postupu MŽP demonstruje i podpis ministra Bursíka v koaliční smlouvě, kde se zavazuje ke zlepšení splavnosti Dolního Labe a hned po nástupu do úřadu vydává interní příkaz k zabránění tomuto záměru.

Na tomto místě je třeba připomenout sliby bývalého náměstka MŽP Mika a nynějšího ministra při určování ochrany území NATURA 2000, že tato protekce nebude znamenat omezení záměru zlepšení splavnosti Labe. A dnes chce tuto v Čechách právě díky jemu ve srovnání s ostatními zeměmi EU přehnanou ochranu uvalit na celé Labe až do Pardubic. Je veřejným tajemstvím, že přísnější ochrana přírody NATURA se přehnaně prosazovala tvrzeními, že tam existují živočišné a rostlinstvo, které se tam nikdy nevyškytovali. Důvodem tohoto postupu bylo spíše než ochrana přírody zvýšení šance na vydírání společnosti a možnost obohacování se v rámci kupčení s různými povoleními v rámci výměnných obchodů."

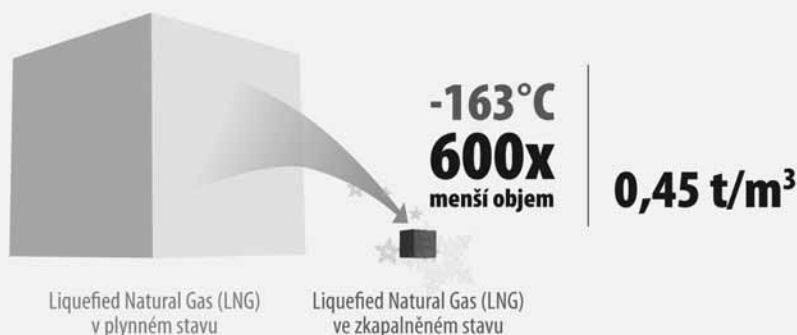


Lodní kontejnerová doprava na Labi v Děčíně

Zajímavá je i další argumentace MŽP k problematice zlepšení splavnosti uvedená v dokumentu, předloženém na dubnovém jednání na MD, nazvaném WIN-WIN strategie, která většinou kopíruje tvrzení českých a německých nátlakových skupin financovaných německou dráhou, která se snaží zabránit zlepšení plavebních podmínek na labské vodní cestě v zájmu znemožnění rozvoje konkurenční vodní dopravy, která vytváří cenový tlak na zlevnění dopravy na tomto důležitém evropském dopravním koridoru a atrahuje na sebe celou řadu komodit a zlepšuje tak pozici řady odvětví české ekonomiky. Důsledkem by byl na jedné straně blahodárný vliv na ekonomiku dané

Vodní koridor D-O-L a diverzifikace přísunu energetických surovin

Vodní doprava na magistralé Rýn – Mohan – Dunaj (Rotterdam – Constanta), která spojuje hlavní evropské námořní přístavy, může nabídnout hospodárný přísun energetických surovin ze zámoří až do centra Evropy a zásluhou vodního koridoru D-O-L, až do ČR. To se týká nejen kvalitního uhlí či ropy, ale i zemního plynu.

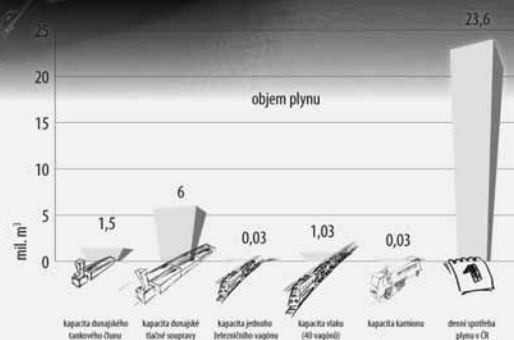


Přeparu zemního plynu není vjadou plynosodů – může být hospodárně uskutečněna i lodními či pozemními dopravními prostředky za předpokladu jeho zkapalnění (snížení jeho teploty na -163°C). Objem se tak zmenší 600x. Zkapalněný zemní

plyn – (Liquefied Natural Gas – LNG) má hmotnost jen 0,45 t/m³, takže speciální říční LNG-tankery nemají příliš vysoké náklady na ponor, což je výhodou.



Přeprava LNG tedy neroste pouze na moři, ale i na vnitrozemských vodních cestách. Pro ČR tak může jít první etapa vodního koridoru D-O-L znamenat snížení závislosti na dovozu plynu z Ruska.



oblasti profitující z levné dopravy, ale také ztráta zboží proudů a zejména marží dopravného na straně železnice. Proto je tento postup je ze strany drážních stratégů zcela pochopitelný, protože jsou poučeni dopady z výstavby vodních cest v Západní Evropě. Jako příklad může sloužit splavnění Mosely, která je co do vodnatosti menší řekou než Labe, kde se dnes dopravuje 16 mil. tun ročně a nebo z výstavby spojení Rýn-Mohan-Dunaj, kde je dopravováno 10 mil. tun ročně. Financování t. zv. Ekologických organizací jako je BUND, NABU a dalších v Německu prostřednictvím **Aliance pro koleje** a jejich českých dcer ať už se

jmenují Arnika, DUHA, Děti země atd., je ze strany zahraniční železnice velmi racionálním a efektivním počinem (viz příloha). Z hlediska uplatňování vlivu je nutné si uvědomit, že v pozadí stojí největší logistická firma na světě s aktivitami po celé planetě, jejíž roční obrat se blíží státnímu rozpočtu ČR.

O to více zarážející je skutečnost, že MŽP jako státní orgán sloužící zájmům společnosti a financovaný z kapes daňových poplatníků, přišlo na toto jednání s opísem víceméně primitivních argumentů výše uvedených lobbyistických nátlakových organizací. Na začátku dané filipiky nazvané dosti nevhodně WIN-WIN strategie je korektně uvedeno, že pro zlepšení splavnosti je nutná stavba jezu spojená z destrukcí životního prostředí. Chybí ale p. Pejs zmíněná náhradní opatření, která dle skutečného ekologa a bývalého ministra životního prostředí Iva na Dejmla nejméně o 40% převyšují údajné poškození přírody.

Stále omílaná destrukce životního prostředí je také pouze ideologickou frází a nemá oporu v praxi. Například srovnání flóry a fauny před a po stavbě jediného stupně na Labi v Geesthacht u Hamburku prokázala větší diverzitu fauny a flóry i větší četnost jednotlivých druhů po 10 letech od dokončení výstavby. Totéž je výsledkem srovnání na vodním stupni Kelheim na Dunaji (viz příloha). A totéž bude i výsledkem po výstavbě stupně Děčín.

Další argumentace v materiálu WIN-WIN strategie je úsměvnou snůškou demagogických tvrzení převzatých MŽP od quaziekologických uskupení zaměřených na ovlivňování veřejného mínění, kdy se kalkuluje s jistou přitažlivostí demagogie pro masy tak, jak se to i v minulosti osvědčilo i ideologům hnědé a rudé ražení:

1. Na Labi se dopravuje pouze 1% nákladní dopravy ČR

Typické srovnání na principu hrušky a jablka. Zprv je objem vodní dopravy tak malý, protože byl tento druh

dopravy dvacet let systematicky devastován Zelenými politiky v obou polabských státech, dále je jez v Děčíně zaměřen na zlepšení přeshraničních přeprav do Západní Evropy a tak nelze tento dopravní proud vztahovat k celkové dopravě v ČR, ale k dopravnímu koridoru podél Labe, případně k přepravám na česko-německé hranici. Pokud se týká polabského koridoru, pak by plavba mohla převzít 20% dosavadního množství zboží, které se pohybuje celkem okolo 20 miliónů tun. Tento moment mimo tlaku na cenu přepravy českého exportu a importu a tím posílení pozice českého státu je velmi důležitý z pohledu environmentálního. Počet vlaků v labském údolí se blíží kapacitnímu maximu a Saská vláda počítá s jejím dosažením v roce 2015, odhad českého MD je 2020. Díky vysoké frekvenci osobních vlaků obsluhujících především ve dne dráždanský region a mezinárodním rychlíkům jsou nákladní vlaky nuceny jezdit v noci. V úzkém údolí produkují hluk, který vysoko překonává povolené hygienické limity. Navíc poslední výzkumy německých univerzit dokazují, že noční hluk nad 45 dB způsobuje trvalé poškození lidského organismu. A hluk železnice dosahuje úrovně nad 70 dB a navíc je jeho šíření podporováno úzkým údolím a tzv. „echo“ efektem. K dispozici jsou i studie vlivu hluku na faunu, kde jednak dochází k odchodu ptactva z takto zatíženého prostředí a nebo dochází ke změnám chování, kdy ptáci přestávají zpívat. Proto přechodem části dopravy v labském koridoru na environmentálně příznivější dopravu vodní (3x menší externí náklady oproti železnici dle studie PLANCO) může dojít k podstatnému zlepšení kvality života vyloučením devastujícího vlivu nočních železničních nákladních přeprav v labském údolí od Roudnice až po Dráždany.

2. Vodní doprava je pomalá.

Tato věta jednoznačně ukazuje naprostou neznalost logistiky a je jen primitivním heslem pro zpracovávání veřejnosti často používaným aktivistickými skupinami.

Zaprvé vodní doprava přepravuje řadu komodit, kde rychlost nerozhoduje. Jsou to především agrární produkty, chemikálie, a také hutní výrobky, které se dále skladují a je v podstatě jedno, zda jsou na lodi nebo ve skladě, protože jejich následná spotřeba je postupná. Také doprava prázdných kontejnerů zpět do námořních přístavů nepotřebuje rychlost.

Za druhé každý, kdo jen trochu přičichl k logistice ví, že „just in time“ znamená právě včas a ne rychle. U vodní dopravy na Labi je většinou následnou dopravou doprava námořní. Pro dodání do přístavu je podstatný termín nakládky námořní lodi do dané zámořské destinace. K tomuto termínu je třeba zboží do přístavu dopravit. Dřívější dodání může mít za následek naopak placení skladného v námořním a prodražení ceny dopravy.

3. Ekonomicky se tato doprava nevyplácí, protože kontejnerová doprava je vyloučena.

Doprava kontejnerů vyžaduje určitou pravidelnost, liniové služby. To je právě znemožněno nevyhovujícími plavebními podmínkami na Labi. Předchozí kontejnerové linky provozované rejdari doplatily právě na nespolehlivost vodní cesty.

4. Kontejnerová doprava se dle studie MD zisková až od 600 km.

Zde se ideolog zapomněl podívat do mapy. Podle starého kilometrování je u Hřenska labský km 0 a na začátku přístavu Hamburg km 618. K tomu pak je třeba připočítat vzdálenost ke konkrétnímu českému přístavu.

Navíc nesmyslnost této filipiky zcela jasně popírá sku-

tečnost, že lodní kontejnerové linky na Labi se úspěšně provozují z Riesy (450 km) a z Magdeburku (330) km. Tyto linky fungují a mají značný nárůst přeprav právě díky spolehlivosti, která je podstatná a je dána právě kratší vzdáleností a také lepšími parametry vodní cesty v SRN, kde probíhá rozsáhlá sanace toku pro zlepšení plavebních podmínek.

5. Ovšem v ČR neexistují komodity, které by se po vodě na takovou vzdálenost mohly přepravovat – všechny běžně přepravované komodity musí být v Hamburku do 24 hodin a nikoli za 6 dní a to navíc se značnou mírou nejistoty.

Toto moudro převzaté MŽP z pera lobbyistů placených zahraniční konkurenční železnicí bylo již vysvětleno výše. Snad lze jen dodat, že v současnosti 50 % exportu po vodě tvoří zemědělské komodity, kterým naprosto nevádí 4 dny dopravy po proudu. U železnice není pravdou 24 hodin dodání, zatímco totiž loď dojde přímo k místu určení, železniční vagon, pokud to není přímá linka, musí být na překladiště přepraven z rozřazovacího nádraží po přístavu a v době špiček to také trvá až dva dny, takže se dodací doby železnice a vodní dopravy od sebe tolik neliší. Totéž platí co rychlosti dodání u řady dalších vodou dopravovaných komodit – chemikálií, hutních výrobků atd. Vůbec se nezmiňuje uvažovaná doprava černého uhlí a tekutého plynu v rámci zajištění energetické bezpečnosti státu a diverzifikace zdrojů, kde doprava plynu po vodě má obrovskou přednost v bezpečnosti – viz nedávné železniční neštěstí ve Francii.

6. Veškeré ostatní komodity vyžadují složitou překládku a následný rozvoz pozemní dopravou.

Lobbyista formulující tyto postuláty zapomněl, že v případě železniční dopravy se jedná o stejný problém. Kontejnery a řada jiných substrátů je nejprve po silnici dopravena na překladiště a tam naložena na železniční vagon. Nejlépe je to vidět ve vnitrozemských přístavech, které jsou trimodální a kde dle potřeby probíhá překlad mezi všemi třemi druhy terestrické dopravy v souladu s potřebami logistiky.

7. Říční doprava i se zahrnutím všech souvisejících provozů dává práci max. 1000 osob.

Autor si neuvědomil, že doprava je službou hospodářství. Na vodní dopravě záleží velká skupina výrobců investičních celků s vysokou přidanou hodnotou, které se jinak než po vodě nedají transportovat. Velkou službu prokazuje voda zemědělcům, kteří musí více než 1 milion tun ročně exportovat. Pro vodní dopravu je výhodné dopravovat chemikálie a hutní výrobky a suroviny pro tato odvětví. Vodní doprava tak pomáhá zajišťovat konkurenceschopnost a tím i zaměstnanost v těchto odvětvích. Příkladem z minulosti ze zahraničí může být 40-ti procentní pokles cen za dopravu u hutního gigantu VOEST – ALPINE v rakouském Linzi, kde se po otevření kanálu Rýn-Mohan-Dunaj kromě železnice začala prosazovat i vodní doprava.

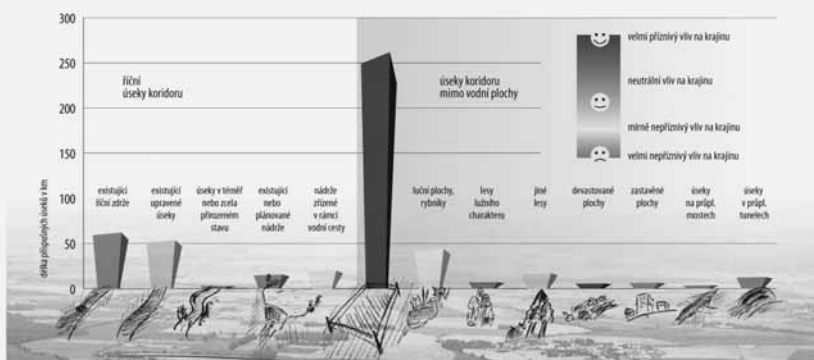
8. Stát musí udržovat vodní cesty, jejichž náklady nejsou započítávány do ekonomické bilance vodní dopravy.

Udržba vodní cesty je nutná především z důvodů mimo provozování nákladní dopravy. Jsou to především náklady na regulaci toku z důvodu nutnosti odvést vodu z území státu a zabránit povodním a škodám na majetku a životech. To si právě nyní uvědomuje na rozdíl od cynických falešných ekologů většina obyvatel tohoto státu při sledování tragické bilance záplav na Moravě. Dále je řeka zdrojem vody pro

Vodní cesta a příroda



Podíl typů krajiny, využitých koridorem a změna příslušné ekologické hodnoty



zemědělství, obyvatelé, je využívána energeticky jako jediný skutečně obnovitelný a efektivní zdroj energie, řeka poskytuje rekreační zázemí a domil pro obyvatelstvo a pro faunu a flóru, provozuje se tam rekreační a sportovní plavba. Splavná řeka nebo umělý plavební kanál je krajinnotvorný prvek, který vždy zůstane součástí živé přírody. Proto obyvatelé obcí v okolí Labe podporují výstavbu labské vodní cesty pro rozvoj této nejméně konfliktní dopravy.

Oproti tomu železniční trať a silnice přes jejich nezapustitelnost v dopravním systému státu znamená totální destrukci životního prostředí, tyto dopravní trasy znamenají pouze vytvoření pásem zničené přírody, kde panuje pouze smrt. Tyto dopravní stavby zůstanou navždy nezhojenou ranou do lůna přírody bez možnosti jakékoliv adekvátní kompenzace. Tento kontrast environmentální akceptace vodní dopravy nejlépe dokumentuje skutečnost, že nyní byl v Německu vyhlášen chráněným krajinným územím plavební stupeň Geissling na Dunaji, protože se tam vytvořila takové symbióza fauny a flóry, kterou je nutno chránit. Je asi těžko představitelné, že by někdo vyhlásil podobným způsobem kilometr dálnice

nebo železnice chráněným územím.

Přesto právě někteří falešní ekologové zcela bez zábran naopak prosazují pro přírodu zcela katastrofickou vizi vysokorychlostní železnice pro osobní dopravu na zvláštním tělese, přestože v sousedním Německu a Rakousku se dává přednost environmentálně příznivější a lacinější variantě smíšené dopravy nákladní a osobní, která může být vybudována z větší části ve stávajících koridorech. I to je svědectvím o prostituci těchto lobvistů ekonomickým zájmům určitých zainteresovaných subjektů.

EU plánuje internalizaci externalit, tj. zavedení poplatků za ekologické poškozování životního prostředí. Ideologové bojující proti vodní dopravě se jistě záměrně nezmiňují o skutečnosti, že i u železnice se připravuje zavedení mýtného za negativní dopady na přírodu a obyvatele. U vodní dopravy se z výše uvedených důvodů s tímto zpoplatněním nepočítá.

10. Prognóza vodnosti řek v povodí Labe je klesající.

Dosavadní vývoj dle statistiky podniků Povodí nic takového nedokazují. Situace v průtocích se naopak zlepšila dlouhodobě od padesátých let minulého století po výstavbě vltavské kaskády díky garanci minimálních průtoků.

11. Existence veřejného zájmu na udržování nákladní dopravy je sama o sobě sporná a naléhavost takového veřejného zájmu zcela bezpečně neexistuje vůbec.

Za přístup k Západoevropské síti vodních cest a k námořním přístavům bojovali naši legionáři za první světové války a nechali si toto právo kodifikovat ve Versailleské smlouvě. Dnes se musí obracet v hrobě v širých ruských pláních, když sledují, jak toto právo pošlapávají falešní ekologové za peníze cizí železnice a co je daleko smutnější, že stejnou demagogii šíří i pracovníci státního orgánu, kteří jsou placeni z daní obyvatel jimž by měli sloužit včetně ochrany životního prostředí v zájmu udržitelného rozvoje. Výsledkem aktivit této lobby je, že **Česká republika je jediným vnitrozemským státem v EU bez přístupu k síti vodních cest v Západní Evropě a námořním přístavům**

Populace obojživelníků ve zdrži Kelheim



Závěrem je třeba vyslovit politování nad rozsahem prorůstání organizovaného lobbingu do státní správy v oblasti ochrany životního prostředí. Pokud se podaří formulovat na podzim vládu nezátíženou v oblasti ekologie výše kritizovanou scestnou ideologií, pak bude před příštím demokratickým ministrem životního prostředí stát nelehký úkol vykydání Augiášova chlévu, a nahrazení ideologů posluhujícím v tomto ministerstvu cizáckým zájmům skutečnými ekology, jako byl například Ivan Dejmal, který bohužel již není mezi námi. Je přece absurdní a nedůstojné, když na jednání mezi dvěma vysokými státními organizacemi za přítomnosti zástupce evropských institucí předloží pracovník zastupující MŽP snůšku uvedených primitivních argumentů pocházejících z profláknutých zdrojů německé drážní lobby. Není přece náhodou, že jsou to právě němečtí železničáři, kteří v zastoupení „ekologické“ organizace BUND přicházejí šířit tuto ideologii zaměřenou proti české vodní dopravě mezi studenty životního prostředí ústecké univerzity.

Dále je třeba si položit otázku, zda má smysl uspořádat zmíněnou plánovanou a nyní MŽP odkládanou konferenci o labském stupni se zástupci EU z DG TREN a DG ENVY za účasti ekologů, kde budou v této roli vystupovat známí drážní lobbyisté z NSR BUND a jejich dceřinná česká firma ARNIKA. Debata se šířitelů výše uvedených demagogických postulátů v žoldu konkurenčního dopravního oboru nemá v tomto ohledu opodstatnění a je třeba ji nahradit smysluplnou debatou se skutečnými ekology. Věřím, že objektivní odborníci existují i ve straně Zelených, ale i v řadě dalších politických stran a nezávislých organizací. Přednost by pak měly mít zástupci ekologů z oblasti Labe, kteří zde žijí se svými rodinami a snáší negativa tamního životního prostředí.

pozvánka

Plavba a vodní cesty o.p.s. ve spolupráci s Jihomoravským krajem, městem Břeclav a městským muzeem Břeclav si Vás dovoluji pozvat na slavnostní zahájení putovní výstavy věnované vodnímu koridoru Dunaj – Odra – Labe

- úvodní slovo pronese hejtmán Jihomoravského kraje Mgr. Michal Hašek
- dále promluví starosta města Břeclavi Ing. Dymo Piškula a ředitel Státní plavební správy Ing. Luděk Cidlina
- odborný výklad k výstavě přednesou Ing. Jaroslav Kubec, CSc. a Ing. Josef Podzimek

Slavnostní setkání se uskuteční 15. října 2009 v 15.00 hod v Městském muzeu a galerii Břeclav, Dukelských hrdinů 2747, Břeclav

Vernisáž doprovodí hudebně swingová Lednická kapela a následně projížďka lodí na řece Dyji po Břeclavi s ochutnávkou vína



PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Expozice potrvá do 4.12.2009

Naše životní prostředí ohrožuje hlavně arogance a neznalost

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Otázka zařazení či nezařazení vodního koridoru do politiky územního rozvoje zaměstnává již několik měsíců odpovědné orgány a vrací se opětovně na jednací stůl vlády ČR. **Důvodem je urputný a setrvávající odpor resortu životního prostředí proti tomuto záměru a představa jeho zástupců, že mají jakési právo veta, že právem drží v ruce trumfy, přebíjející jakkoliv vysoké karty zastánců jiných názorů.** Tento stav nutí k vážnému zamyšlení, resp. evokuje několik otázek. Hlavní z nich by se daly formulovat takto:

- **Kvalita životního prostředí, stav naší krajiny a přírody je nesporně požadavkem natolik prvořadým, že by mu měly ustupovat jiné, parciální zájmy, vyjadřované a měřené zpravidla ekonomicky.** O tom málokdo pochybuje, neboť představu, že člověk je pánem, který může bez zábran ničit své okolí a v konečném důsledku i sebe samého, dnes připouští jen málokdo, pokud vůbec někdo. Otázkou ovšem je, do jaké míry jsou ony „jiné parciální zájmy“ zanedbatelné úplně a beze zbytku, tj. do jaké míry mají ještě ustupovat. Je tedy třeba vždy přikračovat k určitému srovnání, při kterém budou na jedné misce vah argumenty „ochránců“, třeba i velmi závažné, a na druhé argumenty garantů jiných – rekněme – veřejných zájmů. Přiznám se, že výstižné a poctivé „vážení“ nemusí být v daném případě právě jednoduché. Umíme sice vyjádřit např. ekonomickou hodnotu úspory přepravních nákladů převedením přeprav ze železnice či silnice na vodu, hůře však hodnotu podemletého říčního břehu, skýtajícího vhodné hnízdiště pro břehule. To ovšem neznamená, že se nemáme o takové vážení seriózně pokoušet.

- **Daleko vážnějším problémem, než je konstrukce objektivních vah, je ovšem přesná definice předmětu sporu, tj. otázka, zda oponenti nějakého záměru (ať již se rekrutují z řad „zelených“ iniciativ, nebo zastávají vedoucí místa na Ministerstvu životního prostředí ČR), mají alespoň základní představu o jeho technickém řešení, základních funkcích a skutečných vlivech na životní prostředí a přírodu.** Pokud tomu tak není, pak je třeba se ptát, jakým právem takový záměr kritizují, resp. vetují i na úrovni vlády ČR. Dokud nebudou tak laskaví, aby se s relevantními daty trpělivě seznámili, pak ani není možno o jakémkoliv „vážení“ vůbec hovořit. V atmosféře frází, ukvapených polopravd či dokonce účelových výmyslů je jakákoliv debata s „ochránci“ dost obtížná, ne-li nemožná. Znovu dávám do uvozovek – stejně jako v předchozím odstavci – termín „ochránci“, neboť právě spor o vodní koridor D-O-L je typickým příkladem toho, jak jsou životní prostředí příroda u nás vážně ohrožovány z hloupé neznalosti a trapného fundamentalismu, navíc často smíšeného s arogancí.

Rozsah tohoto příspěvku mi nedovoluje, abych uvedl přehled všech možných příkladů paradoxů, které ze zmatečných pohledů na vodní koridor D-O-L vznikají. Místo tohoto přehledu však uvedu reprezentativní vzorek, který poskytl „ochránce“ nejpovolanější, tj. pan (dnes už bývalý) ministr

životního prostředí RNDr. Martin Bursík v rámci televizní pořadu „Partie“ dne 8. února 2009. Během pořadu uvedl řadu tak politováníhodných nesmyslů, že jsem se rozhodl ho jménem Sdružení Porta Moravica oslovit a nabídnout mu věcnou výměnu názorů. K té však – bohužel – dodnes nedošlo, neboť pan ministr na můj list neodpověděl. Domnívám se proto, že nepřekročím hranice korektního jednání, uveřejním-li kompletní znění tohoto listu včetně přílohy k němu na stránkách tohoto časopisu. Byl bych rád, abych ho tímto způsobem inspiroval k odpovědi – samozřejmě jakkoli kritické. Nepochybuji také, že redakční rada jeho odpověď také uveřejní. Třeba to bude začátkem tolik potřebné věcné, neformální a fundamentalismu prosté diskuse. Tu skutečně potřebujeme.

Připomínky k výroková, které zazněly v pořadu Partie dne 8. února 2009

Jednotlivé připomínky jsou v dalším uvedeny vždy citací výroku pana místopředsedy vlády Martina Bursíka. Citace je uvedena tučně a kurzívou.

Ten kanál Dunaj – Odra - Labe je neuvěřitelný zásah do krajiny, to je jizva která jde přes x chráněných území a naturové oblasti, ekonomicky naprostý nesmysl.

Tato věta obsahuje více tvrzení, které je třeba posoudit zvláště:

Bursík: ... ekonomicky naprostý nesmysl.

Ekonomický smysl každého záměru může a musí být prokázán řádným rozbořem ekonomické efektivity. V současné době je možno pokládat za aktuální jednak ekonomickou studii Skupiny zpravodajů EHK/OSN z roku 1981 „ETUDE ECONOMIQUE DE LA LIAISON DANUBE/ODER-(ELBE)“, Dokument TRANS/SC3/AC.2/R.1), jednak ekonomický rozbor, obsažený ve „Studii projektu výstavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe“ z roku 2006. Tuto studii zadalo MPO ČR. Oba prameny prokazují vysokou ekonomickou efektivnost záměru. Naopak žádné dokumenty, které by hovořily o opaku, neexistují. Podrobněji je možno k citovaným dokumentům uvést:

Studie Skupiny zpravodajů je výsledkem práce odborníků z 9 zemí (býv. Československa, býv. NDR, Polska, Rakouska, Maďarska, býv. Jugoslávie, Bulharska. Rumunská a býv. SSSR), která trvala celkem 17 let. Jako pozorovatelé se přihlásili do skupiny i zástupci SRN, Dunajské komise a Rýnské komise. Ekonomické ukazatele vyšly tak příznivě, že EHK doporučila okamžité zahájení konkrétní přípravy realizace a požádala bývalé Československo, aby vyvinulo potřebnou iniciativu. Na základě této práce byl záměr zařazen i do Dohody o hlavních vodních cestách evropského významu (AGN), a to jako projekt nejvyšší priority (úsek „trunk waterways“ E 20 a E 30). Z tohoto hlediska se AGN ztotožnila s dokumentem EU s názvem „Outline



Sdružení Porta Moravica

Ve Strouze 423 – CZ 252 46 Vrané nad Vltavou, Czech Republic
e-mail: porta.moravica@centrum.cz Tel. 420 603 294 077 - IČO 269 889 84

9. března 2009

**Vážený pan
RNDr. Martin Bursík
místopředseda vlády a ministr životního prostředí
Ministerstvo životního prostředí ČR
Vršovická 65
100 10 Praha 10**

Vážený pane místopředsedo vlády,

dovoluji se na Vás obrátit s nabídkou spolupráce při naléhavě potřebném zvyšování informovanosti o významu a funkcích vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Impulsem pro tuto nabídku byl program televize Prima, vysílaný s názvem Partie, ve kterém jste v souvislosti s tímto záměrem uvedl řadu zavádějících tvrzení, která by mohla vážně desorientovat diváky televize a vlastně i širší veřejnost.

Úvodem bych chtěl vysvětlit, že naše Sdružení se ve smyslu § 2 (odst. 2) schválených stanov soustřeďuje na shromažďování a zveřejňování relevantních a objektivních informací tomto záměru, týkajících se zejména:

- Funkce projektu D-O-L z hlediska racionalizace a ekologizace dopravního systému v České republice i v Evropě.
- Významu projektu D-O-L pro udržení pozitivní vodohospodářské bilance v přilehlých regionech, a to i v případě, že se splní pesimistické prognózy vývoje klimatu.
- Funkce projektu D-O-L v komplexní protipovodňové ochraně, zvláště na ohrožených územích Jihomoravského, Zlínského, Olomouckého, Pardubického a Moravskoslezského kraje.
- Možností důslednějšího využití projektu D-O-L ve sféře ochrany životního prostředí a rehabilitace přírodních prvků v krajině.
- Významu geografického fenoménu Moravské brány, jehož cílevědomé využití může být významnou komparativní ekonomickou výhodou České republiky.
- Technického řešení projektu D-O-L a možností jeho zdokonalení v souladu s vývojem názorů na jeho funkce a ve shodě se zkušenostmi z podobných projektů v zahraničí.
- Věrohodnosti mediálního obrazu projektu D-O-L.

Musím, bohužel, konstatovat, že naše úsilí o spolupráci s resortem životního prostředí, která by byla pro vyjasnění dohadů a matoucích „legend“ o tomto záměru nesmírně potřebná, se zatím neseťkává s pochopením. V souladu s uvedenými cíli jsme např. nabídli Vašemu předchůdci, panu RNDr. Liboru Ambrozkovi, zpracování podrobného oponentního posudku výzkumného úkolu VaV/610/02/03 „Krajinně-ekologické, ekonomické a vodohospodářské hodnocení záměru výstavby vodního kanálu Dunaj – Odra – Labe“, a to v rámci konference na půdě PgF Univerzity Palackého v Olomouci dne 28. listopadu 2005, na níž byly výsledky úkolu prezentovány a kterou pan ministr osobně zahajoval. Na základě této prezentace jsme totiž zjistili, že výzkumný úkol je zatížen řadou vážných chyb. Pan ministr náš návrh osobně uvítal a vyžádal si zaslání písemné nabídky, kterou jsme mu neprodleně zaslali. Na ni však přes další písemné urgencye do konce svého funkčního období vůbec neodpověděl. Přesto jsme posudek zpracovali a můžete se s ním – budete-li mít zájem – seznámit na našich stránkách (<http://portamoravica.wz.cz>). Na uvedené konferenci jsme v rámci diskuse také upozornili na to, že základním předpokladem jakékoliv kritiky záměru průplavu D-O-L je alespoň hrubá představa o tom, jak se moderní průplav v krajině řeší a jaké má funkce. Rozdali jsem proto všem dotazníky, ve kterých jsme informovali o našem záměru, připravit studijní cestu na environmentálně citlivé úseky průplavu Mohan-Dunaj, a vyzvali případné zájemce, aby nám zaslali předběžné přihlášky. Musíme – bohužel – konstatovat, že z účastníků konference se ke studijnímu zájezdu nepřihlásil nikdo, tj. ani autoři citovaného výzkumného úkolu.

Přes tyto smutné zkušenosti se však našich snah o věcnou výměnu názorů s representanty Vašeho resortu nevzdáváme a domníváme se, že tento list, jímž se na Vás obracíme, pomůže takovou výměnu názorů nastartovat. Je sice kritický, věřím však, že jej nebudete považovat za jakési vyhlášení „války“, nýbrž za nabídku přátelské, byť oboustranně kritické diskuse.

Bližší stanoviska k Vaším výrokům v televizi Prima uvádím pro přehlednost v příloze. Příloha si nevšímá Vašich výroků, vztahujících se na zařazení či nezařazení záměru do Politiky územního rozvoje ČR. S nezařazením záměru do PÚR samozřejmě nesouhlasíme a pokládáme za zcela nestandardní, aby k němu došlo tak, jak jste v televizi uvedl slovy (cituji): „... nám se podařilo ještě s Jiřím Čunkem, že to z té politiky stáhnul, čili teď to není vůbec žádné téma ...“. To je ovšem otázka politická, kterou naše Sdružení řešit nemůže, ač jsme toho názoru, že jednostranné rozhodnutí pouze dvou ministrů, z nichž se navíc jeden na své vládní funkce chystal rezignovat a mohl jednat v časové tísní, je v rozporu se smyslem vládních usnesení, podle kterých měla být celá záležitost řádně prověřena a rozhodnuta na úrovni celé vlády.

Vážený pane místopředsedo vlády, dovoluji si zaslat kopii tohoto listu i na adresu PRIMA TV, neboť se domnívám, že by mohl inspirovat programové vedení nebo přímo pana Petra Šimůnka k pořadu, který by našim snahám o objektivní pohled na záměr vodního koridoru D-O-L alespoň trochu pomohl, zejména však přispěl k bourání zavádějících „mýtů“.

Se srdečným pozdravem
Ing. Jaroslav Kubec, CSc., v. r.,
předseda Výboru Sdružení Porta Moravica

Plan of European Inland Waterways Network“ z roku 1993. AGN byla přijata v Ženevě dne 19. ledna 1996. Jménem České republiky byla podepsána v Helsinkách dne 23. června 1997 a v platnost vstoupila dne 26. července 1999 (Sdělení ministerstva zahraničních věcí č. 163/1999 Sb.).

Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe z roku 2006 brala v úvahu snížení přepravních nároků, uvažovaných ve studii předchozí, ke kterému došlo rozpadem bývalého „sovětského bloku“ a s tím souvisejícím útlumem v oblasti těžby a těžkého průmyslu. Očekávatelné přepravní nároky odvozovala důsledně ze skutečných přeprav, dokumentovaných ve statistice OECD pro rok 2003. Kriticky vyloučila ty přepravní proudy, které vodní doprava převzít nemůže a velmi opatrně zahrnula do výpočtu očekávaný trend růstu nároků v budoucnosti (namísto jiných studií, zpracovaných renomovanými evropskými ústavami, ve kterých se předpokládá nárůst o více než 2 % ročně, kalkulovala jen s 1 %). V souhrnu výnosů brala v plné výši pouze:

- Úspory přepravného.
- Snížení externích nákladů dopravní činnosti (tj. nákladů na kompenzaci environmentálních škod, způsobených dopravou).
- Efekty z využití přebytných výkopových hmot ve stavebnictví.
- Příspěvky k využití obnovitelné vodní energie (s výjimkou možné následné výstavby velmi malých vodních elektráren nevelkého významu).
- Vlivy v oblasti zaměstnanosti a sociální politiky.

Některé z dalších efektů brala v úvahu jen částečně, neboť jejich vyjádření v plné výši je metodicky obtížné. Jednalo se o vlivy, které by se mohly při důsledné kvantifikaci jevit dokonce významněji než efekty ve sféře dopravy, tj. o:

- Zlepšení vodohospodářské bilance a vytvoření pojistky proti možné ekologické katastrofě, kterou by mohla způsobit globální klimatická změna.
- Podstatný příspěvek k ochraně před povodněmi.

Některé další efekty byly zcela zanedbány, a to buď z toho důvodu, že nejsou příliš významné, nebo jsou obtížné

určitelné s ohledem na absenci jednoznačné metodiky. Patří k nim:

- Ekonomické zhodnocení přilehlých pozemků a příspěvek k hospodářskému rozvoji.
- Příspěvek k chovu ryb.
- Příspěvek ke stabilitě energosystému a k racionálnímu využití energie větru.
- Příznivý vliv na rozvoj rekreace a sportovních aktivit.

Konečně bylo z kalkulace také zcela vyloučeno **zvýšení ekologické hodnoty krajiny**, a to nikoliv pro nedostatek vhodné metodiky. Ta totiž existuje v podobě aplikace tzv. Hessenské metody na podmínky ČR, kterou zpracoval Ing. Josef Seják z Českého ekologického ústavu a publikoval mj. ve sborníku Konference „Tvář naší země – krajina domova“ (Praha – Průhonice, únor 2001). Zvýšení ekologické hodnoty krajiny vychází totiž natolik příznivě, že jej zpracovatelé studie raději zanedbali, aby potenciální odpůrce záměru zbytečně nedráždili.

I přes popsany patrný přístup vyšly výsledné ukazatele ekonomické efektivity velmi příznivě. Byly určeny tak, aby byla zřejmá i jejich senzitivita na změny vstupních parametrů, tj. pro několik variant střední úspory přepravních nákladů a pro tři „scénáře“ časového postupu etapové výstavby. Vnitřní výnosové procento vychází pro krajně pesimistickou kombinaci vstupních parametrů hodnotou 10,21 %, pro krajně optimistickou kombinací hodnotou 20,29 %. U infrastrukturních staveb se požaduje dosažení hodnoty alespoň 6 %, mají-li být pokládány za ekonomicky efektivní. Vodní koridor tedy toto kritérium nejen splňuje, ale i zdaleka překračuje. Patří nepochybně k nejvíce ekonomickým infrastrukturním stavbám v ČR (pokud není dokonce z tohoto hlediska na prvním místě).

Závěr: část výroku, hovořící o „ekonomicky naprostém nesmyslu“, není pravdivá a odporuje existujícím a důkladnými rozbory podloženým dokumentům.

Bursík: ... neuvěřitelný zásah do krajiny, to je jizva...

Pro ověření této části výroku je třeba především vycházet z přehledu, jakými segmenty krajiny trasa vodního koridoru D-O-L vlastně prochází. Je uveden v této tabulce:

Charakter dotčené krajiny		Délka dotčeného úseku (km) v etapě					
		1 Dunaj - Hod.	2 Hod.- Přerov	3 Přerov -Boh.	1a (pol. úsek)	4 Labská větve	Cel- kem
Říční úseky	Existující říční zdrže	0	44	3	14	0	61
	Existující upravené úseky	28	6	14	5	0	53
	Úseky v téměř nebo zcela příroz. stavu	0	0	0	0	2	2
	Existující nebo plánované nádrže	0	0	0	16	0	16
	Nádrže zřízené v rámci vodní cesty	0	0	0	0	20	20
Průplavní úseky	Zemědělská krajina, orná půda	52	25	82	17	67	243
	Luční plochy, zaplav. niva, rybníky	2	3	11	1	8	25
	Lužní, resp. quasi-lužní lesy	0	8	0	0	0	8
	Jiné lesní plochy	0	8	1	0	7	16
	Plochy ChKO bez ohledu na charakter	17	0	20	0	0	37
	Zatopené šterkovny, devast. plochy	0	1	3	0	2	6
	Zastavěné plochy	0	0	0	0	7	7
	Úseky překročené průplavními mosty	1	0	0	0	1	2
	Úseky v průplavních tunelech	0	0	3	0	8	11
Celkem		100	95	137	53	122	507

Podíl ekologicky cenných segmentů krajiny (říční úseky v téměř nebo zcela přirozeném stavu, lužní lesy – ve skutečnosti ovšem jen lesy lužního charakteru – či luční a nivní plochy) představují jen nepatrnou část území, protínaného trasou (celkem maximálně 7 %), zatímco největší podíl (48 %) připadá na ornou půdu, která se v žebříčku oceňování „ekologické hodnoty krajiny“ (např. podle zmíněné hessenské metody) nachází na jednom z posledních míst (samozřejmě před zastavěnými a devastovanými plochami, na které připadají další 2 % trasy). Vysoce jsou ceněny naopak vodní plochy, pobřežní zeleň (odpovídající stanovišti), mokřady a pod. Vodní koridor D-O-L prochází tedy v převážné části své trasy ekologicky méně hodnotnými segmenty krajiny, které nahradí segmenty vysoko ceněnými. To bude akcentováno i tím, že v průplavních úsecích se počítá na základě zkušeností s průplavem Mohan – Dunaj či s modernizací Středozemního průplavu v Německu se zřizováním doprovodných mělkých pobřežních zón, tj. **umělých mokřadů, resp. umělých biotopů pro druhy, které byly po staletí intenzifikací zemědělství a také necitelným narušováním původní krajiny v rámci „socialistické kolektivizace“ z krajiny vytlačeny. Celková bilance ekologických záporů a výhod vychází proto – seznámíme-li se s koncepcí opravdu pečlivě a nezaujatě – kladně. O jakési „jizvě“ se nedá hovořit.**

Názorným a typickým příkladem trasy, protínající ornou půdu, může být úsek v hanácké rovině, jehož část (u Štěpánova) je zachycena na obr. 1.

Vzhledem k tomu, že vodní koridor projde daným úsekem v podstatě po vrstevnici a nahradí pole vodní hladinou s pobřežními porosty a případně i mělkými pobřežními zónami, navrženými tak, aby byly vhodným prostředím hlavně pro obojživelníky, ryby a ptáky, nebude samozřejmě žádnou „jizvou“, nýbrž obohacujícím krajiny, resp. prvkem, který do krajiny vrátí to, co

v krajině kdysi bylo a muselo hospodářskému tlaku ustoupit. Totéž platí pro většinu úseků trasy koridoru. Nejedná se přitom o nic nového, či na moderních vodních cestách neobvyklého. Mohli bychom najít řadu příkladů podobného přístupu v cizině, a to nejen na průplavu Mohan – Dunaj. Při modernizaci Středozemního průplavu v SRN byla např. věnována značná pozornost obnově biotopů v oblasti Drömling, kde byly po staletí potupně redukovány plochy mokřadů s cílem rozšiřování zemědělské půdy. Teprve v rámci modernizace průplavu se podařilo alespoň některé prvky původní přírodní krajiny obnovit. Ve velké míře se to podařilo např. u obce Mannhausen, kde byl zřízen správnou vodní cesty umělý biotop na ploše 70 ha, jehož příznivý vliv na rehabilitaci přírody a na nerušený rozvoj ptáčích i jiných druhů je soustavně sledován a je velmi příznivý. Bližší seznámení s touto oblastí (viz obr. 2, na němž je samotný průplav v popředí, ztrácí se však v pobřežní zeleň) a s moderními přístupy k výstavbě vodních cest stojí skutečně za pozornost a mělo by předcházet unáhleným soudům o údajném rozporu mezi výstavby vodních cest a přírodní hodnotou krajiny.

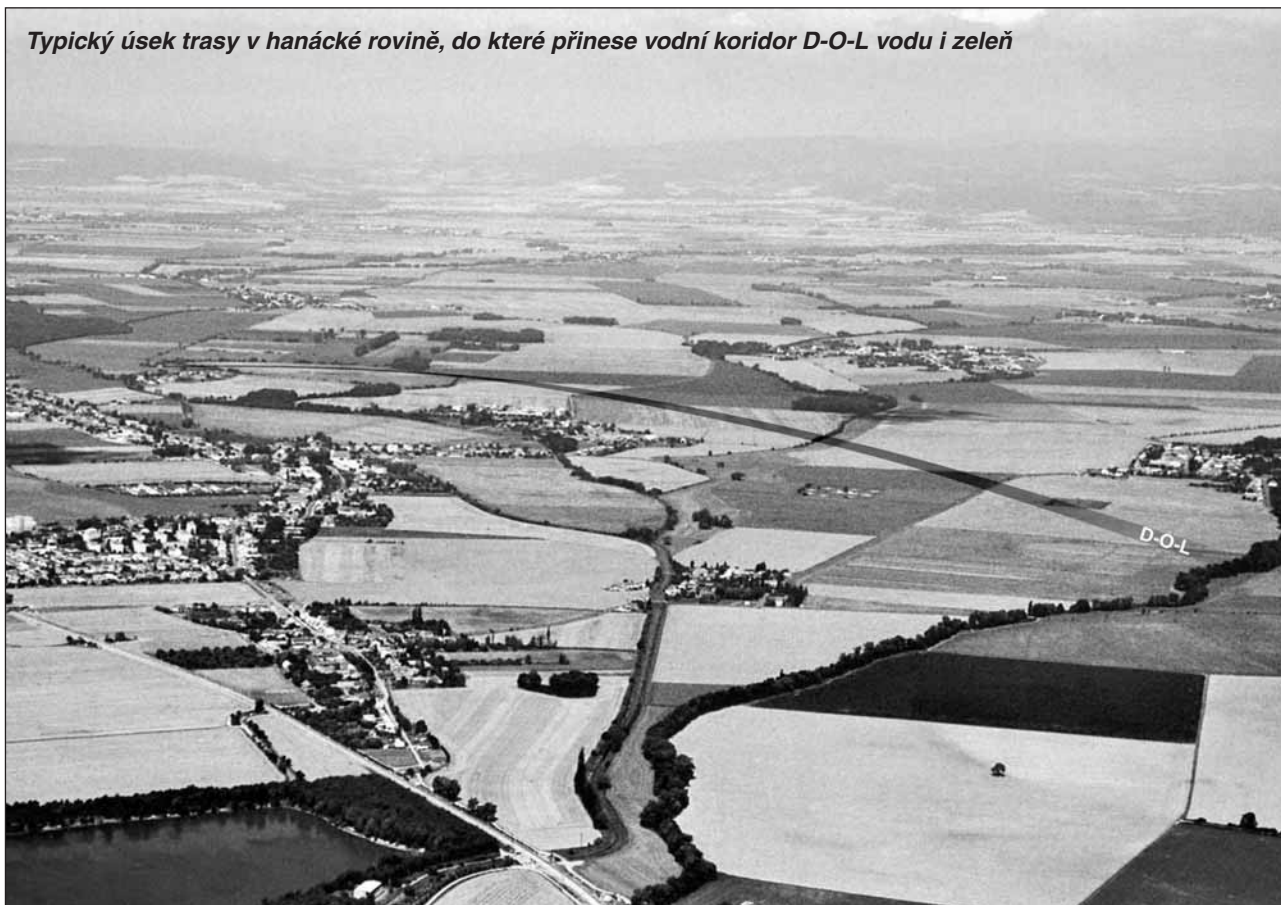
Závěr: konstatování o „neuvěřitelném zásahu do krajiny“, či o jakýchkoli „jizvách“ nemá žádný reálný základ a pramení nejspíše z neznalosti konkrétního řešení.

Bursík: ... která jde přes x chráněných území a naturové oblasti...

V souvislosti s tímto výrokem je třeba připomenout několik skutečností:

- Především: kolik je to x? Při pečlivém prošetření trasy a jejích možných variant je třeba konstatovat, že – matematickým jazykem řečeno – **hodnota x limituje k jedné, neboť optimální trasa prochází v některých místech územím ChKO (Chráněné krajinné oblasti) Poodří (a to mimo zvláště chráněné prvky v této**

Typický úsek trasy v hanácké rovině, do které přinese vodní koridor D-O-L vodu i zeleň



Pobřežní mělká zóna na středozemním průplavu v Německu



ChKO), jiné ChKO či naturové oblasti na území ČR neprotíná. Neprotíná samozřejmě ani ChKO Litovelské Pomoraví, kterého se dotýkaly starší trasy, jež vznikly ještě před vyhlášením této ChKO a dnes již nejsou aktuální, a to nejen pro tento konflikt, ale především proto, že nejsou technicky, finančně ani funkčně vhodné.

- **Dále: při jakémkoliv kontaktu s environmentálně citlivými oblastmi je nutno se ptát, zda mohou být ovlivněny pozitivně, nebo negativně.** V konkrétním případě ChKO Poodří představuje správně navržená trasa přirozený východní okraj této oblasti, analogicky jako jiné technické dílo, které tvoří západní okraj a je organickou a ceněnou součástí ChKO, tj. systém jistebnických rybníků. Není důvodu k obavám, že by ChKO realizací koridoru utrpěla, spíše naopak. Ostatně, kdyby přesto vznikl kategorický požadavek na odsunutí trasy z území ChKO, není to vyloučeno, byť za cenu jistého zvýšení nákladů (trasa by musela obcházet letiště v Mošnově na opačné straně) a za cenu ochuzení ChKO o zajímavý krajinný prvek, jakým má koridor být. Podobně je třeba hodnotit symbiózu koridoru s SPA Soutok-Tvrdonicko a s ptačí oblastí pSCI Soutok-Podluží, které koridor těsně lemuje (ovšem neprotíná!). Mohl by samozřejmě být veden mimo existující koryto řeky Moravy a dále od hranice těchto evropsky významných lokalit, avšak opět za cenu poněkud vyšších nákladů a hlavně ke škodě těchto lokalit, neboť při současném řešení představuje nejúčinnější pojistku proti hrozícímu zhoršení hydrologických podmínek (snížení hladin podzemních vod, vysychání území) v těchto citlivých oblastech v důsledku globální klimatické změny.
- **Konečně není přijatelná myšlenka, že nerealizaci vodního koridoru D-O-L se „prostě nic nestane“ a konflikty s přírodou a životním prostředím zázkem zmizí.** Koridor má ovšem řadu důležitých funkcí,

kteří by bylo – nebude-li realizován – zajistit jinak a to někdy s řádově vážnějšími environmentálními důsledky. Typicky se to dá ilustrovat na vodohospodářské funkci, s níž souvisí kompenzace vlivů globální klimatické změny na celkové vodní bohatství ČR. Nebezpečí snížení průtoků v řekách (a s tím souvisejících negativních ekonomických i ekologických důsledků) dokládá mj. Výzkumný úkol VaV/650/3/02 - „Vliv klimatických změn na množství a kvalitu vodních zdrojů a na hydrologické poměry v ČR“, (zadavatel ministerstvo životního prostředí, odp. řešitel Ing. Ladislav Kašpárek, CSc., Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.M. v Praze, 2003). Konvenční způsob odvrácení tohoto nebezpečí spočívá v postupné výstavbě nádrží. Pro zvláště ohrožené oblasti (povodí Moravy nad Dyjí a Labe nad Vltavou) se např. uvažuje s „klíčovými“ nádržemi na Bečvě u Teplic nad Bečvou, na Moravě u Hanušovic, na Břežně u Hoštejna a na Labi (vlastně na Olešnickém potoce, neboť se jedná o boční nádrž) u Vestřevu. Dá se ovšem dokázat, že při realizaci vodního koridoru D-O-L a jeho redistribuční funkce se vystačí s jednou z nich, a to s nejméně konfliktní nádrží u Hoštejna, přičemž se díky zachycení větších průtoků z podstatně větší plochy dosáhne větší účinnosti a v kombinaci s možností přívodu dunajské vody dokonce násobně větší účinnosti. Celkové srovnání konvenční alternativy s variantou, předpokládající funkci vodního koridoru D-O-L, ilustruje tabulka na následující straně.

Koncepce, založená na funkci vodního koridoru D-O-L, vede tedy k úspoře 859 – 24 = 835 budov, zabráni zatopení 58 km důležitých silnic a 46 km železnic a uchrání před trvalou zátopou 40,5 – 7,5 = 33 km² území. Zde je na místě otázka, kolik environmentálně cenných segmentů krajiny se takto zachrání? Nestojí tento efekt za vážnou úvahu? Paradoxem ovšem je, že plochy pro rozsáhlou výstavbu

Alt.	Nádrž	Vodní tok	Povodí km ²	Odtok mil. m ³	Sř. průtok m ³ s ⁻¹	Ovl. prost. mil. m ³	Zapl. plocha km ²	Hlavní zaplavené objekty a komunikace			Nadlepšený průtok m ³ s ⁻¹		Poznámka
								Budo- vy	Důl. silnice km	Želez- nice km	Pov. Mora- vy	Pov. Labe	
Konvenční	Hanušovice	Morava	217	127	4,03	135	4,9	40	28	25	3,82	-	
	Hoštejn	Břežná	130	55	1,75	163	4,8	24	-	-	1,73	-	
	Teplice	Bečva	1229	482	15,30	179	19,5	251	10	21	8,73	-	
	Vestřev	Labe	183	119	3,78	210	11,3	544	20	-	-	2,96	Boční nádrž
	Celkem			1759	783	24,86	687	40,5	859	58	46	17,24	
Při využití vodního koridoru D-O-L	Hoštejn	Břežná	130	55	1,75	~400	~7,5	24	-	-	cca 25,00		Gravitačně do nádrže – celkem 1,75 m ³ s ⁻¹
		Mor. Sázava nad Břežnou	297	76	2,41								Gravitačně do vyrovnávací zdrže Hněvkov pod nádrží Hoštejn – v průměru celkem 9,37 m ³ s ⁻¹
		Div. Orlice-vdět. Nekoř	184	115	3,64								Čerpáním do vyrovnávací zdrže Hněvkov ze zdrží Králová, Rokytnice nebo Brandýs nad Orlicí – v průměru celkem 29,93 m ³ s ⁻¹
		T.Orlice - vdět.Machov.	190	69	2,20								
		Třebovka-vdět. Hylváty	174	35	1,12								
		Morava nad Mor. Sázavou	820	360	11,40								
		Mor. Sázava - mezipovodí	80	11	0,36								
		Tichá Orlice-mezipovodí	172	53	1,67								
		Bečva – pod Jezerníci	1448	520	16,50								
	Celkem		3495	1294	41,05	~400	~7,5	24	-	-	cca 25,00		

nádrží jsou jako LAPV (lokality pro akumulaci povrchových vod) součástí Politiky územního rozvoje (PÚR) – avšak účelnější a šetrnější řešení má být z PÚR vyloučeno.

Závěr: Vodní koridor D-O-L se dotýká chráněných oblastí minimálně (méně než jiné záměry, které by jej musely funkčně nahradit) a tento „dotyk“ nemusí mít a zřejmě nemá na přírodu, krajinu a životní prostředí negativní vliv.

Bursík: ... prostě po desetiletí tam je územní rezerva, vytvořená pro ten kanál, která blokuje rozvoj celé řady měst a obcí, čili my tam máme i podporu samospráv, abychom tu územní rezervu zrušili...

Snahu o zrušení územní rezervy pro realizaci vodního koridoru D-O-L je třeba posuzovat z několika úhlů pohledu:

- Prvý pohled poskytuje výše uvedená tabulka, podle které hrozí při nerealizaci vodního koridoru D-O-L zvýšení zatopené plochy z titulu vodohospodářských potřeb na území ČR o 33 km². Na druhou miskou vah je nutno ovšem dát nároky, které si vyžádají průplavní úseky vodního koridoru, vedené mimo existující vodní toky. Ty dosahují na území ČR cca 18 km². Bilance je tedy jednoznačně kladná, takže blokování rozvoje „celé řady měst a obcí“ by bylo při nerealizaci vodního koridoru větší než při jeho realizaci.
- Také je třeba přihlížet k tomu, že protipovodňová funkce vodního koridoru naopak rozvoj měst a obcí podpoří, zejména v oblasti Přerova, Olomouce, Ostravy a jinde, kde povodňové ohrožení blokuje rozvoj (a zasahuje i centrální oblasti těchto měst). **Dá se navíc prokázat, že z hlediska účinnosti se prakticky žádné jiné ochranné opatření funkce vodního koridoru D-O-L nevyrovná.**
- **Je zajímavé, že řada měst, obcí a regionů v Evropě naopak svůj rozvoj o existenci vodních cest přímo opírá.** Pokud tomu tak v ČR není (nebo se takové povědomí vyskytuje jen v malém počtu případech), je to samozřejmě vina nízké úrovně informovanosti (či vysoké úrovně desinformací) o záměru vodního koridoru D-O-L).
- Last, but not least: ty úseky koridoru, které nevedou říčními toky a vyžadují tedy územní zábor, budou po své realizaci

představovat hodnotné prvky krajiny. **Bylo by tedy pochopitelné, aby se resort životního prostředí zasazoval alespoň o zachování územní rezervy** (což samozřejmě není totéž jako souhlasit s realizací vodního koridoru D-O-L, má to však svoji logiku). Naopak jeho odpor k zachování rezervy se dá vysvětlit tak, že zástupcům resortu je milejší zástavba volných ploch (a to např. i novými supermarkety, parkovišti, benzínovými pumpami apod.) než jejich ponechání v současném stavu s tím, že na nich může (a nemusí) vzniknout přírodě blízká vodní plocha. Není to komické?

Závěr: Argumentace o blokování rozvoje měst a obcí je do značné míry vykonstruovaná a vychází z nedostatku informací. Jedná se o problematiku, kterou může lépe posoudit resort místního rozvoje, nikoliv resort životního prostředí.

Bursík: ... abychom se dostali z přihlouplé debaty – ano – ne, která mi připomíná náboženství...

Tento výrok pana místopředsedy vlády zazněl v pořadu ve zcela jiné souvislosti a netýkal se tedy přímo problematiky vodního koridoru D-O-L. Nepřímo se však této problematiky týká, resp. přesně vystihuje charakter diskuse o ní. **Jedná se skutečně o jakési náboženství, navíc až nepříjemně připomínající fundamentalismus, který se obejde bez racionálních argumentů a bez snahy o důkladné seznámení se s realitou.**

Závěr: V případě vodního koridoru D-O-L chybí věcná diskuse, ke které by přistupovala každá strana v upřímné snaze o pochopení názorů strany druhé. Je třeba doufat, že vystoupení pana místopředsedy vlády v pořadu Partie bude signálem k radikální změně.

Až potud tedy citace listu panu ministrovi a místopředsedovi vlády. Nechci už více dodávat, i když mne napadá i další, trochu jiná motivace radikálního odporu „ochránců“ proti záměru vodního koridoru D-O-L, neboť pouhá neznalost se nezdá být dostatečně přesvědčivým důvodem pro jejich postoje. Nevězí za vším sponzoring ze zdrojů evropských železnic či dokonce silničních dopravců? To je však dnes nejspíše výzvou pro investigativní žurnalisty.

Návštěva Karly Peijs v České republice

Ing. Milan Raba, generální ředitel ČSPL a.s.

Paní Karla Peijs je evropskou koordinátorkou pro vodní dopravu. Jakožto bývalá ministryně dopravy Nizozemí má k této problematice velice blízko.

V současné době je zodpovědná zejména za realizaci projektů odstraňování úzkých míst na evropských vodních cestách v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T). TEN-T obsahuje v současné době 28 projektů, z toho 2 na vodních cestách:

1. Odstranění úzkých míst na vodní cestě Rýn – Mohan - Dunaj. Zde se jedná především o vybudování jezu s komorou u Aichy na 70 km dlouhém úseku Dunaje mezi Straubingem a Vilshofenem. Tento projekt by umožnil ponor plavidel 250 cm po 290 dní v roce. Druhým úzkým místem je Dunaj v Maďarsku s cca 30 místy, kde je plavba ohrožena změnami říčního koryta a nízkými vodními stavy. V prvním případě je projekt již zpracován a jedná se o realizaci, ve druhém případě jsou zpracovávány studie možných řešení.

2. Průplav Seina – Severní Evropa, tedy propojení vodních cest Pařížské aglomerace s řekou Scheldt v Belgii a tím s celou evropskou soustavou vodních cest. Dnes na tomto úseku (po Canal du Nord) mohou plout pouze plavidla nepřesahující 50 m délky a 5,5 m šířky. Na tento projekt již EU vyčlenila 420 mil. eur pro roky 2007 - 2013. Po jeho dokončení budou moci mezi Paříží a Rýnem plout plavidla o nosnosti až 3000 tun. Stavba průplavu Seine - Nord bude stát celkem 3,3 mld. eur (90 mld. Kč). – financování je zajištěno částečně z Evropských fondů dopravní infrastruktury, částečně z národních a privátních zdrojů. Výstavba bude ukončena v roce 2015 a celé vodní dílo bude odpovídat třídě Vb mezinárodní klasifikace vodních cest.

V rámci svých povinností spojených s odstraňováním úzkých míst na evropských vodních cestách se paní Peijs setkávala se zástupci státní administrativy, podnikatelů a ochránců přírody. Zejména spolupráci s posledně jmenovanou skupinou nechce podceňovat a jejich přítomnost na jednáních byla z její strany od samého počátku podmínkou pro návštěvu ČR.

Oficiální pozvánku zaslalo předsednictvo AVP dne 24. 4. 08 a krátce v ní nastínilo situaci na českém úseku Labe, včetně všech hospodářských a politických souvislostí. Potom následovalo několik měsíců korespondence s panem Bernabeiem – asistentem paní Peijs, s nímž jsme upřesňovali program a účast zainteresovaných stran.

Nakonec byl naplánován březen 2009, a to zejména s ohledem na konferenci o vodní dopravě, chystanou evropskou komisí na 8. a 9. červen 2009 v Praze. Tato konference byla připravovaná generálním ředitelstvím EK pro energii a transport a generálním ředitelstvím EK pro životní prostředí ve spolupráci s MD ČR v rámci českého předsednictví v EU. Zúčastnit se měli zástupci veřejné sféry, podnikatelé ve vodní dopravě, podnikatelské subjekty využívající vodní dopravu, národní a mezinárodní podnikatelská sdružení a zástupci ochrany životního prostředí. Konference se měla zaměřit zejména na problémy na německém a českém úseku Labe. Cílem konference mělo být nalezení konsensuálního řešení, které by vyhovovalo jak strategickým dopravním zájmům evropského společenství a jednotlivých zúčastněných států na jedné straně, tak požadavkům na ochranu životního prostředí na druhé straně.



Tisková konference na ministerstvu dopravy dne 19.3. 2009

Návštěva paní Peijs a pana Bernabeie měla následující průběh:

18. 3. 09

11.00 – 14.00 plavba po Labi v Děčíně na místo, kde má být postaven jez. Na palubě proběhla prezentace ŘVC ČR, 14.30 oběd v Děčíně – diskuse s podnikatelskou veřejností a regionálními zástupci – za Město Děčín se jednání zúčastnil 1. náměstek primátora Mgr. Miroslav Samler,

19. 3. 09

11.00 – 12.00 jednání s ministrem dopravy Ing. Petrem Bendlem

12.00 – 14.00 jednání na MD ČR s 1. náměstkem MD JUDr. Pavlem Škvárou, MBA

Jednání se zúčastnili zástupci MŽP:

- RNDr. Petr Roth CSc, ředitel odboru mezinárodní ochrany biodiverzity
- Ing. Klára Lexová, zást.ředitelky odboru posuzování vlivů na ŽP
- Martin Robeš, poradce ministra pro dopravní problematiku a dále
- paní Theresia Hacksteiner – sekretářka Evropského svazu rejdařů EBU
- ing. Jiří Aster – předseda Vodní sekce Svazu dopravy a průmyslu
- Ing. Lubomír Fojtů a Ing. Raba za AVP

14.00 tisková konference

Paní Peijs ve všech svých vystoupeních zdůrazňovala význam vodní dopravy pro evropskou ekonomiku. Jedná se o jediný druh dopravy, jehož potenciál není zdaleka využit a navíc je všeobecně považován za neekologičtější. Zároveň je ale nutno klást velký důraz na zájmy ochrany životního prostředí na dotčených územích – proto je nutný dialog s environmentalisty a je velice důležité mít dobře zpracovaný projekt dopadu do životního prostředí (EIA) s adekvátními opatřeními na zmírnění negativních vlivů splavnění Labe.

Jak ministr dopravy, tak regionální zástupci v Děčíně ji ujistili o své podpoře rozvoje vodní dopravy v ČR.

Na úvod setkání se zástupci MŽP paní Karla Peijs zdůraznila nutnost maximálně šetrného přístupu k ochraně biotopů v oblastech, které by byly dotčeny výstavbou jezu na Labi. Zároveň zástupcům MŽP poděkovala za jejich účast na setkání.



Oběd se zástupci Magistrátu města Děčína - pan Mgr. Miroslav Samler, náměstek primátora města Děčín (2. zprava) vyjádřil jménem zastupitelstva města plnou podporu projektu zlepšení plavebních podmínek na Labi, což paní Karla Peijs považovala za velmi důležité

Potom zástupci AVP v krátké prezentaci seznámili všechny přítomné se stavem vodní dopravy v ČR.

Po této prezentaci vystoupil RNDr. Petr Roth CSc se svým stanoviskem k problematice zlepšení plavebních podmínek na Labi a k problematice vodní dopravy všeobecně. Výstavba jezu by údajně zásadně a nenapravitelně zasáhla do životního prostředí. Tento velmi zachovalý úsek Labe se nachází v CHKO a NP a je součástí soustavy Natura 2000. Navíc vodní doprava podle něj reprezentuje příliš nízké přepravní objemy a takováto investice je velice sporná a nepřinese takový benefit, který by vyvážil tyto nenapravitelné škody. Paní Karla Peijs namítla, že úpravy vodních toků v zájmu vodní dopravy nepřinášejí jen škody, nýbrž že jejich zásluhou vznikají i nové rekreační oblasti a zajímavé nové přírodní lokality – příkladem může sloužit vodní hospodářství v Nizozemí, kde se po vodě přepravuje 40 % veškerého zboží a kde díky vodním cestám vznikla celá řada zajímavých přírodních scenérií.



Diskuse na plavidle SPS – Karla Peijs, evropská koordinátorka pro vodní dopravu (1. zleva), Ing. Bukovský z Ředitelství vodních cest (vpravo) prezentuje plán zlepšení plavebních podmínek na českém úseku Labe. 2. zprava - ing. Milan Raba - člen předsednictva AVP-CZ a generální ředitel ČSPL, a.s. - největší české rejdářské společnosti, 3. zprava - Mgr. Vít Šimonovský - ředitel odboru plavby MD ČR.

Nizozemí je údajně příkladem toho, že v oblasti vodní dopravy existuje možnost sladění zájmů ochrany přírody a dopravy, což dokazuje i bezprecedentní podpora nizozemských ochránců životního prostředí. Pan Petr Roth zpochybnil toto tvrzení na příkladu přístavu Rotterdam, kde se dříve nacházelo rozsáhlé území močálů se vzácnými biotopy. Paní Peijs připomněla, že tyto močály byly domovem obrovského množství komárů, kteří způsobili v Nizozemí nejednu vážnou epidemii.

Pan Petr Roth nicméně závěrem svého vystoupení řekl, že MŽP přes všechny uvedené argumenty v žádném případě nepovolí výstavbu jezu na Labi.

To je ovšem poněkud v rozporu s tím, že dosud nebyla dokončena studie dopadu na životní prostředí EIA (což připomněla i přítomná zástupkyně MŽP – ing. Lexová) a že tedy stanovisko MŽP ještě nemůže být známo.

Lze z toho usuzovat, že vlastně bez ohledu na to, jaké budou výsledky výše uvedené analýzy, MŽP je předem rozhodnuto výstavbu jezu vetovat a tím je o budoucnosti vodní dopravy v ČR de facto rozhodnuto.

Nakonec tento postoj MŽP potvrdilo i bojkotem výše uvedené konference chystané na 8. a 9. 6. 2009 v Praze. Zástupcům takzvaných ochránců životního prostředí se podařilo konferenci zrušit.

Dali tím jasně najevo, že nejsou ochotni o této problematice jednat a snažit se společně hledat východisko, že se bojí zasednout ke kulatému stolu a bavit se pomocí věcných argumentů (které jim ostatně chybí).

Rozhodli se pro zákopovou válku a intriky, které jsou evidentně jejich nejsilnější zbraní.

Co říci na závěr?

Paní Karla Peijs se vrátila domů se smíšenými pocity. Určitě není jedinou cizinkou, kterou přivedl do rozpaků český přístup k některým samozřejmým věcem. Na druhé straně je asi ráda, že environmentalisté v Nizozemí jsou civilizovaní. Kdyby tam totiž převládalo české pojetí ochrany přírody, žili by Nizozemci v močálech a zápasili s komáry nebo by se v horším případě museli naučit žít ve vodě.

My v Česku takové štěstí nemáme a kdo ví, co nás ještě čeká.

To ale neznamená, že diskuze o Labi skončila. Evropská unie nám dala jasně najevo, že vodní doprava je její logickou prioritou a pokud se prokáže, že dopady výstavby jezu na životní prostředí lze adekvátně kompenzovat (což je velmi pravděpodobné), bude projekt splavnění Labe podporovat. V této souvislosti čekáme na výsledky EIA.

Ostatně, zlepšení plavebních podmínek na labsko-vltavské vodní cestě má návaznost na další významný projekt, o kterém se v Evropě v poslední době stále více hovoří – propojení Dunaj – Odra - Labe, které je vzhledem k blížícímu se vyčerpání kapacit evropských silnic a železnic jediným logickým východiskem.

Sarkozy opět předběhl Čechy!

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

Pro naše politiky něco neuvěřitelného: francouzský prezident Nicolas Sarkozy navštívil výstavbu vodní cesty Seina - sever a na místě prohlásil, že francouzská vnitrozemská plavba potřebuje nové impulsy. **Vyjádřil názor, že renaissance plavby povede k tomu, aby se stala integrální součástí intermodální dopravní soustavy v kooperaci se železnicí. Ohlásil velkou politickou podporu a očekávání, že díky modernizaci dosáhne plavba během 10 let dvojnásobného podílu na trhu oproti současnosti.** V souvislosti s tím také vyzval regionální představitele k vyššímu úsilí při „budování infrastruktury pro životní prostředí“. V delegaci, kterou Sarkozy vedl, byl také Jean-Louis Borloo, ministr životního prostředí, Dominique Bussereau, státní tajemnice pro dopravu a Chantal Jouanno, státní tajemnice pro životní prostředí...

Stavba průplavu od Seiny do severní Evropy propojí Paříž i přístavy Le Havre a Rouen s nejdůležitějšími námořními přístavy Dunkerque, Antverpy a Rotterdam a kromě toho umožní kvalitní napojení na nizozemské, belgické a německé vodní cesty. Do provozu by měl vstoupit v roce 2014. Předpokládaný výkon průplavu kolem 7 milionů tun za rok má významně odlehčit francouzské dálnici A1. Očekává se také všestranný hospodářský rozvoj přilehlých regionů díky výstavbě nákladních přístavů, logistických center, hospodářských zón a přístavů pro rekreační plavbu. Plánuje se i překladiště mezi vodou a železnicí v Marquion západně od Cambrai.

V souvislosti s tím Sarkozy mj. prohlásil: „Vnitrozemská plavba je podstatnou součástí našeho plánu na překonání hospodářské krize a vytvořením tisíců pracovních míst povede k následnému dalšímu rozvoji.“ Poukázal také na historický zvrat ve francouzských dějinách, kdy stát po 50 letech opět investuje do vnitrozemské plavby. A nutno podotknout: nejenom stát, ale i EU, protože stavba průplavu Seina - sever je spolufinancována z evropských zdrojů.

Co dodat? V době, kdy pod tlakem ministerstva životního prostředí se chystá naše vláda bezmála zakázat naši již beztak skomírající plavbu „na věčné časy“, Sarkozy státnicky pochopil nejen význam plavby jako takové, ale i možnost přivedení evropských finančních prostředků do Francie. Obojí pak přirozeně vede k posílení francouzského hospodářství. Jak je v české kotlině zvykem, naši politici (nebo spíš politikáři?) zřejmě chtějí také čekat oněch 50 let, a pak začít „dohánět a předhánět“! O možném masivním přísunu finančních prostředků z evropského Fondu soudržnosti na výstavbu vodních cest u nás nikdo nechce ani slyšet, krize nekriže.



Francouzský ministr životního prostředí Jean-Louis Borloo a prezident Nicolas Sarkozy během setkání s podnikateli a představiteli místní samosprávy v L'Isle Adam (3.2.2009), kde jednali o obchodní vnitrozemské vodní dopravě a novém průplavu Seina – Severní Evropa

Foto: Reuters

Ze zahraničního tisku • Ze zahraničního tisku

Sarkozyho politika pro vodní dopravu

F. Oehlerking - Binnenschifffahrt

Francie chce mít vůdčí roli v evropské vnitrozemské vodní dopravě. Její tržní podíl se má v příštích deseti letech zdvojnásobit. Jedná se o deklarované cíle prezidenta Nicolase Sarkozyho. Na řece Oise sledoval průběh své nové politiky, důraz na vnitrozemské vodní cesty – mohlo by to být dobrým příkladem pro spolkovou kancléřku Angelu Merkelovou?



Paříž, L'isle Adam (Oise) - Francouzský prezident Nicolas Sarkozy mile překvapil. Spolu s vysokými představiteli vlády, ministrem životního prostředí, energetiky, udržitelného rozvoje a územního plánování Jeanem-Louisem Borloo, se státním tajemníkem pro dopravu Dominique Bussereau a státní tajemnicí pro ekologii Chantal Louanno navštívil plavební stupeň L'isle Adam na řece Oise, pravém přítoku řeky Seiny na sever od Paříže, aby dali francouzské vnitrozemské vodní dopravě nový impuls.

Sarkozy vidí vodní dopravu na vnitrozemských vodních cestách jako nedílnou součást kombinované dopravy ve spolupráci s námořní plavbou a železnicí. Sarkozy oznámil, že sektor politicky i ekonomicky podpoří, jak jen to bude možné. Předpokládá, že modernizace stávajících vodních cest a flotily říčních lodí pomůže zdvojnásobit podíl na trhu vnitrozemské vodní dopravy ve Francii v příštích deseti letech.

Sarkozy zdůraznil přání francouzské vlády na stavbě průplavu Seina – severní Evropa, a tím připojit francouzské vodní cesty k evropské síti. V této souvislosti požádal regionální úřady, aby podpořili úsilí o „Infrastrukturu pro životní prostředí“.

Nový impuls pro vnitrozemské vodní cesty: Nicolas Sarkozy na plavebním stupni L'isle Adam na řece Oise. Foto: service photo Elysée - L. Blevennec

Průplav Seina - severní Evropa (CSNE) vede paralelně s Canal du Nord, který je splavný jen pro lodě typu Peniche po trase Compiègne – Noyon – Peronne - Cambrai, do pařížské aglomerace a tím ji napojí na 20 000 km vnitrozemských vodních cest napříč Evropou. Projekt je znám také jako vodní cesta Seina-Šelda nebo Průplav Seina - sever.



Stavba vnitrozemských vodních cest je v zájmu ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje: Nicolas Sarkozy se ptá na technické detaily. Foto: Service photo Elysée – L. Blevennec



106 km dlouhá vodní cesta ve směru sever - jih přes severní Francii mezi povodím řeky Seiny a Šeldy umožní plout plavidlům do kategorie Vb, tedy soupravě se dvěma tlačnými čluny. Projekt je zařazen do plánů infrastruktury Evropské unie, se zahájením stavby se počítá v roce 2010 a uvedením do provozu v roce 2014 nebo 2015.

Průplav také spojí řeku Oise s vodní cestou Dunkerque - Šelda (Canal Dunkerque - Escaut). Mezi Compiègne a Noyon povede trasa stávající řekou Oise – nové úseky budou vybudovány mezi Thourotte a Ribécourt - Dreslincourt. Od Noyon je trasa plánována ve zcela nových úsecích. Údolí řeky Somme průplav překročí západně od Péronne průplavním mostem, jenž se stane po dokončení s délkou 1330 m a výškou 40 m největším na světě. Další průplavní most bude překračovat dálnici A29 mezi Amiens a Saint-Quentin.

Velkoobchodní plavební cesta Dunkerque - Šelda leží severozápadně od Cambrai, na ni se průplav CSNE napojí u obce Aubencheul au Bac, v jeho trase bude postaveno sedm plavebních komor, tři průplavní mosty, dvě vodní nádrže, 57 silničních a 2 železniční mosty, 4 průmyslové zóny, 5 obilních přístavů, 2 překladiště a 5 rekreačních přístavů - marín .



Přeprava vnitrozemskou vodní dopravou se zdvojnásobí do roku 2018: Nicolas Sarkozy na stavbě nového průplavu Seina – severní Evropa. Foto: Service photo Elysée – L. Blevennec

Od roku 2001 jsou modernizovány plavební komory na řece Oise. Poslední plavební komora by měla být podle plánu zmodernizována do roku 2011. Projekt Seina - severní Evropa je jedním z celkem asi 1000 individuálních opatření pro zvýšení zaměstnanosti, které krátce před tím vyhlásil francouzský premiér Francois Fillon.



Průplav Seina - severní Evropa spojí pařížský region také s přístavy Le Havre, Rouen, s námořními přístavy Dunkerque, Antverpy a Rotterdam a s belgickou, nizozemskou a německou sítí vodních cest a přístavů. Očekává se významné snížení nákladní silniční dopravy, zejména pokud jde o souběžnou dálnici A1. Ročně až 7 miliónů tun nákladu zboží, především kontejnerového nákladu bude přesunuto ze silnice na vodní cestu.

Z výstavby vodní cesty budou těžit i regiony, kterými bude procházet. V první fázi bude projekt přínosem především pro stavební průmysl prostřednictvím výstavby nových přístavů a turistických přístavů a marín, jakož i výstavbou infrastruktury a průmyslových zón v blízkosti přístavů a logistických center. V Marquion západně od Cambrai je plánována průmyslová zóna. U města Nesle vznikne překladiště voda - železnice s připojením k železniční trati Amiens – Laon - Reims.



Prestížní objekt na vodní cestě Oise: Nicolas Sarkozy navštívil řídicí centrum plně automatizovaného plavebního stupně se dvěma plavebními komorami. Foto: Service photo Elysée – L. Blevennec

Plavební stupeň L'isle Adam na řece Oise byl kompletně zrekonstruován a rozšířen. Mimo jiné dostal dálkové ovládání, rybí přechod a byla postavena plně automatizovaná kontrolní věž obou plavebních komor. Sarkozy také navštívil 95metrovou loď Debussy. Ta je považována za prototyp moderní loď flotily, která slouží pro současné i budoucí potřeby trhu lépe, než starší typy.



„Vnitrozemská vodní doprava je klíčovým prvkem našeho plánu na řešení hospodářské krize. Nabízí možnost, jak se s ní pomocí udržitelného rozvoje vyrovnat vytvořením tisíců nových pracovních míst,” řekl Sarkozy během rozpravy v L'isle Adam. To je považováno za „historický zlom”. Tolik se má do vnitrozemských vodních cest investovat po více než 50 letech.

Této akci přidává na významu skutečnost, že bývalý člen francouzského parlamentu, Alain Gest se stal novým generálním ředitelem Ředitelství vodních cest Francie Navigables Voies de France (VNF). Gest, pocházející ze Somme je předseda podvýboru životního prostředí ve Francii a Podvýboru pro hospodářství, ekologii a územní regulaci, je považován za odborníka v oboru vnitrozemské vodní dopravy a pro udržitelný rozvoj udělal v politických strukturách v Paříži a vládě hodně práce. Předtím pracoval v různých výborech a na analýzách včetně “Vnitrozemské vodní cesty a multimodální doprava” a “Energie”. Ve funkci generálního ředitele VNF vystřídal bývalého generálního ředitele Francois Bordryho.

VNF, vůdčí organizace francouzských vodních cest a plavby a všechny další více či méně spřízněné společnosti, příkládají návštěvě prezidenta Sarkozyho velkou váhu. Je to poprvé, co hlava státu a jeho ministři kladou takový důraz na tuto ekologickou a k životnímu prostředí šetrnou dopravu. Sarkozy důsledně sleduje novou environmentální politiku stanovenou v roce 2007 Grenelle de l'environnement.

Z německého pohledu může být pouze záviděn postoj nad Rýnem. Už jste viděli, že by spolková kancléřka, nebo kancléř spolu s velkým počtem vedoucích všech oddělení přijal takové priority pro vnitrozemskou vodní dopravu? Návštěva Grónska by se zřejmě konala za většího zájmu než návštěva Středozeemního průplavu v Německu.

Jaký je postoj české vlády k dalšímu vývoji vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe?

Tisková zpráva – Českomoravská konfederace odborových svazů

Jedním z opatření, kterými se v současnosti vlády snaží zmírňovat dopady rozvíjející se všeobecné hospodářské krize, je také rozvoj infrastrukturních investic financovaných z prostředků státního rozpočtu. Jde o způsob, jak nahradit chybějící poptávku soukromých investorů a tak vytvořit další pracovní místa, která jinak v ostatních sektorech ekonomiky ubývají.

Proto také se rozvoj infrastrukturních investic stává i jedním z námětů pro programy politických stran v boji s důsledky krize. Také v České republice zaznávají podobné náměty na rozvoj infrastrukturních investic. Proto se vedle požadavku na další rozvoj výstavby dálnic, rozšíření výstavby železničních koridorů, objevuje i návrh na zahájení výstavby dalších bloků jaderné elektrárny Temelín, kde je celkem velmi jednoznačný a nezpochybnitelný multiplikační efekt do dalších odvětví.

Podobně je možno hovořit i o výstavbě kanálu Dunaj – Odra - Labe. Jeho výstavba by nesporně umožnila podstatně rozšířit kapacitu dopravních cest na území ČR – navíc v poměrně ekologicky příznivé vodní dopravě. Výstavba tohoto kanálu patří k „evergreenům“ námětů na podobné investiční akce. Mnohokrát se o něm diskutovalo, ale nikdy tyto diskuse nepřešly k realizaci stavby. I přesto však koridor budoucí možné výstavby kanálu požíval zvláštní ochrany.

Také v současné době se znovu náměty na jeho výstavbu objevily – dokonce byly spojovány i s možnostmi financování jeho části z prostředků EU.

V minulých dnech schválila vláda ČR zásadní dokument, kterým by se měla řídit investiční politika v regionech a i na území celého státu – Politika územního rozvoje ČR. V něm je také poměrně významná část věnována vymezení dopravních koridorů, které požívají zvláštní ochrany pro případnou investiční výstavbu.

V části věnované koridorům pro vodní dopravu je vedle koridorů na Labi a Vltavě uveden v článku VD 4 koridor Odra – Váh. Vláda ve svém podkladovém dokumentu tedy navrhuje, aby byl dále chráněn koridor pro případný průplav mezi Váhem a Odrou - zhruba v linii již existujících koridorů pro železniční a silniční dopravu přes Jablunkovský průsmyk. O případném koridoru pro kanál Dunaj – Odra – Labe zde není řečeno vůbec nic.

Je to velmi zvláštní postup. V samotném textu dokumentu se v části, která je

k tomu vymezená, o tomto kanálu vůbec nehovoří. Přitom však v usnesení vlády je zvláštní bod, kde se ukládá ministři dopravy s dotčenými státy (Slovensko, Polsko, Rakousko i SRN) o tomto kanálu vyjednávat a posoudit problematiku jeho možné realizace.

Navíc při projednávání ve vládě do usnesení vlády přibyl bod, kde se ukládá zachovávat a zajišťovat stávající územní ochranu koridoru průplavu a předložit návrh dalšího postupu do konce letošního roku.

Tato situace tak nasvědčuje tomu, že zřejmě česká vláda resp. některá ministerstva již nemají v úmyslu ochraňovat koridor pro kanál Dunaj – Odra – Labe. Jak jinak si vysvětlit skutečnost, že ve schváleném dokumentu není koridor pro kanál D-O-L výslovně uveden. Tento rozpor



IVAN ČERNÝ
Foto:
Miroslav FESZANICZ
a archiv

Přijdeme o osm

O nemalou částku uvedenou v titulku tohoto článku a o pracovní příležitost pro čtyřicet tisíc osob po dobu sedmadvaceti let nebo o osmdesát tisíc pracovních míst při zkrácené výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) nás chtějí připravit Bursíkovi zelení společně s ODS. Dlouhodobě blokují multifunkční vodohospodářské dílo, které má zásadní význam pro ČR i pro Evropu.

Tento přístup je zvláště nehorázný v čase hospodářské krize, kdy mizí pracovní příležitosti doslova geometrickou řadou. Spor o projekt kanálu D-O-L, jenž mj. znamená i spojení českých zemí moderní a levnou vodní dopravou se třemi moři, který dlouhodobě mezi sebou vedou ministerstva dopravy a životního prostředí, stále nekončí. Bývalý ministr životního prostředí Martin Bursík, o němž je známo, že lobbuje za zájmy německých železnic, tvrdí, že plány jsou příliš megalomanské a vyžádaly by si velké zásahy do krajiny.

Kanál vysoce ohleduplný k přírodě

Bursíkovo tvrzení, že výstavba tohoto gigantického díla ohrožuje ekosystémy, krajinný ráz a životní prostředí, není pravdivé. Naopak, kanál je projektován mimořádně citlivě a šetrně, s detailními přístupy ke specifickým jednotlivým regionům. Samotné využití vodní cesty značně ulehčí nákladní dopravu přetížným silničním tahům a razantně sníží emise výfukových plynů.

V neposlední řadě argumentů PRO je i fakt, že koridor D-O-L není jen chybějícím článkem (a to článkem nejvýznamnějším) již fungující soustavy evropských vodních cest, nýbrž je i multifunkčním vodohospodářským dílem zásadního evropského významu.

mezi usnesením vlády a podkladovou zprávou tak nabízí i vysvětlení, že teprve dodatečně se v usnesení vlády objevily zmínky o kanálu D-O-L, ale v původních plánech se o něm mělo mlčet a měl být potichu opuštěn.

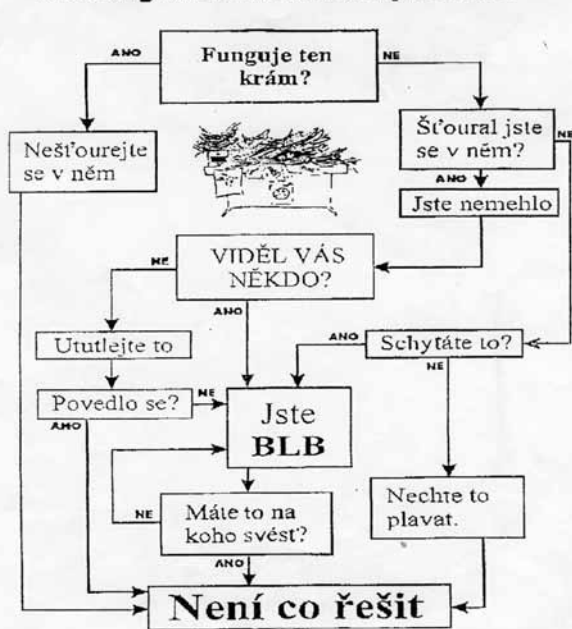
K čemu tak fakticky došlo? Vláda schválila dokument, se kterým budou pracovat všechny instituce – jak vládní, tak i širší veřejnost. V něm o kanálu D-O-L není ani zmínka a tedy každý čtenář logicky bude usuzovat, že tato stavba nepatří ke stavbám, kde existuje společenský zájem. Usnesení vlády, které o kanálu hovoří, se k tomuto dokumentu přikládat nebude.

Možná, že někdy v příštím roce vláda vydá – po seznámení se s výsledky jednání s okolními státy – nějakou zprávu. Možná, že v nějakém jiném usnesení znovu kanál D-O-L zmíní. Ale tento výchozí dokument určený široké veřejnosti, nic takového neobsahuje a ani obsahovat nebude. Po čase tak zjevně kanál D-O-L upadne v zapomnění. A o to jde?

Tento postup nutně vede k pochybnostem o tom, jakou politiku vlastně česká vláda tímto zjevně nejasným postojem, sleduje. Zásadní otázkou je však něco jiného – proč je tato stavba tímto postupem de facto zpochybňována, aniž by před tím vůbec proběhla širší diskuse ve veřejnosti? Přitom jde o stavbu, která je z mnoha hledisek zásadní pro budoucnost české ekonomiky.

http://www.mpsv.cz/ta/schema.gif - Microsoft Internet Explorer

Technologické schéma řešení problémů



Myslíme si, že bychom tento málo zřetelný a čitelný postoj vlády neměli brát na lehkou váhu. Pokud by v budoucnu k takové výstavbě došlo, byla by to v první řadě příležitost pro české firmy a tedy i příležitost pro vznik nových pracovních míst jak na výstavbě, tak i při samotném provozu apod.

V době, kdy jsme svědky toho, že mnohé kapacity opouštějí ČR, když zde dostaly investiční pobídky v nemalém rozsahu (daňové úlevy, uhrazené náklady na rekvalifikaci zaměstnanců atd.) a přesto při prvním projevu odbytové krize odcházejí do svých mateřských zemí, je takový postoj české vlády přinejmenším lehkomyšlný. To si opravdu není tato vláda vědoma, že svým nejasným postojem ve skutečnosti odmítá možnosti pro zakázky pro české stavebnictví a průmysl, které mohou v perspektivě nastat?

Co vlastně česká vláda chce – to, co uvádí v usnesení, nebo to, co je v příloženém dokumentu? Není pro tento nejasný postoj vlády vysvětlením soustavný tlak těch skupin, které dlouhodobě blokují rozvoj mnoha dopravních cest, stejně jako zlepšení plavebních podmínek na Labi – výstavba jezů v úseku Děčín – Hřensko.

Bylo by proto žádoucí, aby zde vláda zaujala naprosto jasný postoj, který by vedl k závěru, že schválená politika územního rozvoje není v rozporu s perspektivními zájmy českého průmyslu a české ekonomiky.

miliard eur?

Kanál v sobě spojuje výhody dopravní, energetické, vodohospodářské, ekonomické i krajinné. Zapomínat nelze ani na jeho přínos k vhodnému využití volného času, rekreaci a turistice.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe využívá zásadní přednosti území České republiky, a to nejnižší bod evropského rozvodí mezi Dunajem a Odrou zvaný Moravská brána. Tento univerzální projekt evropského významu znamená i spojení českých zemí moderní levnou dopravou se třemi

moři. Bez nadsázky lze říci, že může být stejným „rodinným stříbrem“, jako je pro Panamu Panamský průplav. Ten se bude díky ekonomickým zájmům v blízké budoucnosti rozšiřovat.

Podpora vodní dopravě v EU

Česká republika podepsala v roce 1997 v Helsinkách Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemních cestách mezinárodního

významu. Součástí smluv je budoucí propojení Labe s Dunajem a Odrou a ochota EU tento projekt finančně podpořit částkou v řádu miliard eur. Ale času na rozhodování již není nazbyt. Míra dotace může být až 85 % z plánované investice 8 miliard eur! Přitom po obdržení dotace by náklady na výstavbu vodního koridoru D-O-L nepřesáhly 1,5 miliardy Kč ročně po dobu 27 let. Je možné, abychom se ani nepokusili požádat EU o tyto peníze? Necháme si je doslova protéci mezi prsty, krize nekriže?

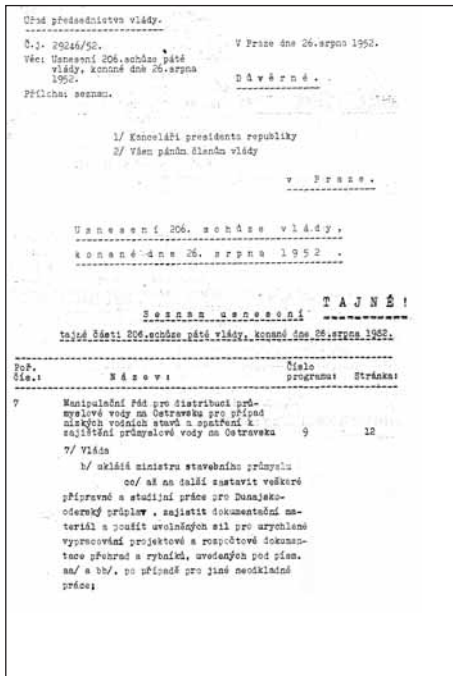
Šance, o níž se nám nesnilo

Podle projektu by délka celého vodního díla na řece Moravě, Dyji a na Labi spolu s umělými kanály měla dosáhnout asi 400 kilometrů. V jeho rámci by mělo vzniknout 32 plavebních komor. Přestavět by se muselo 126 silničních a 31 železničních mostů tak, aby umožnily průjezd velkým moderním plavidlům. Výškové rozdíly by pomohly překonat akvadukty, lodní zdvihadlo do výšky sto pět metrů a tunely o délce 9200 metrů.

Centrem celého průplavu by se stal Přerov, u něhož by se trasy průplavu křížily. Jedna by šla přes Olomouc do Pardubic, kde by se napojila na již splavný tok Labe, a druhá Bečvou přes Ostravu, kde by se napojila na koryto Odry. Je možné v době globální hospodářské krize přehlednout možnost získání více než 39 000 pracovních míst po dobu 27 let, nebo 79 200 pracovních míst při zkrácené výstavbě 14 let? Kdopak si to z nové vlády vezme na svědomí?



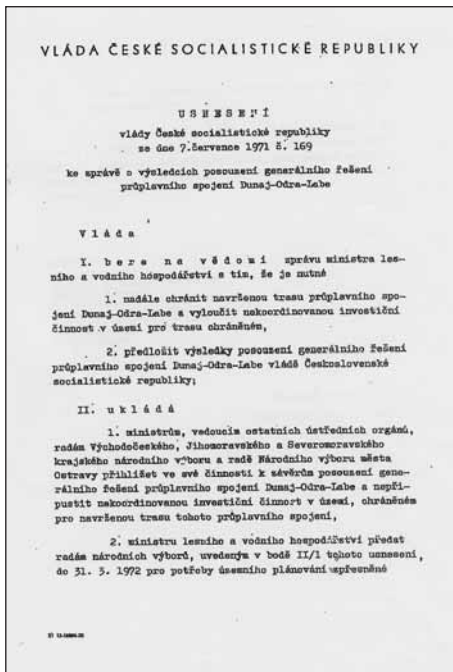
1952 – Práce na průplavu D-O-L zastaveny



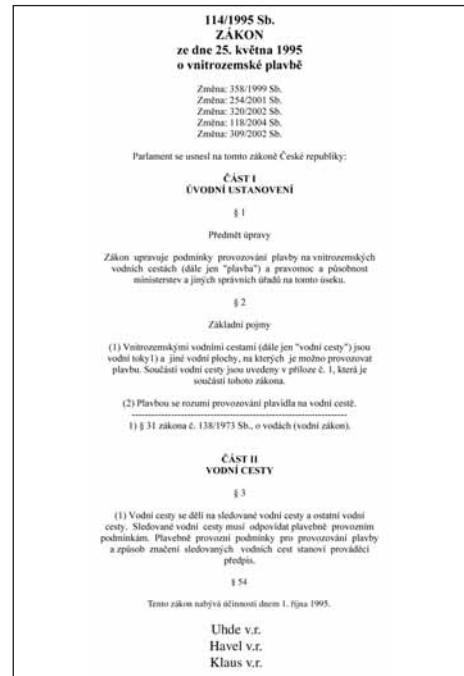
**1966 – Práce na D-O-L zahájeny
Generální řešení vypracováno**



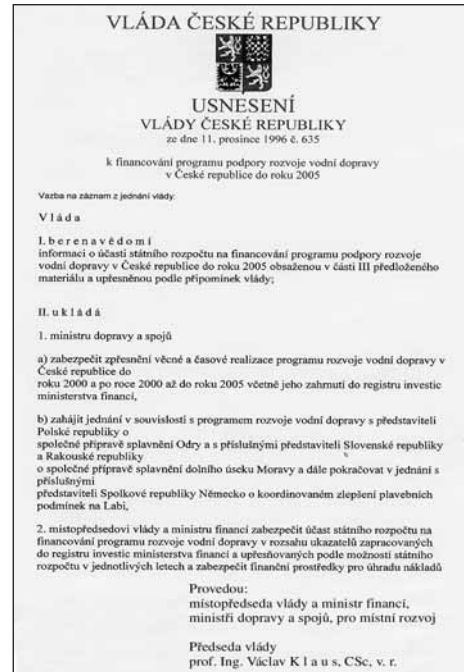
1971 – Trasu průplavu D-O-L nutno chránit



1995 – Nepřímá podpora D-O-L



1996 – Ochrana území D-O-L pokračuje



2000 – Oponovaná studie Ministerstva průmyslu a obchodu: D-O-L je efektivní projekt



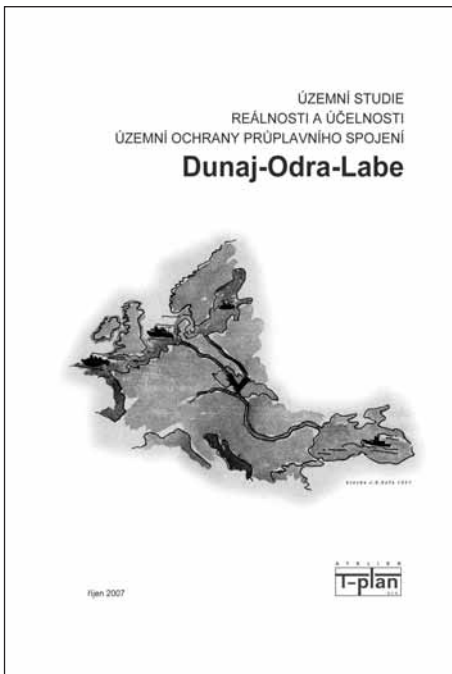
2008 – Návrh usnesení vlády: území D-O-L chránit

2006 – Studie MMR, závěr: území D-O-L CHRÁNIT

Návrh usnesení vlády předložený vládě ČR dne 16. ledna 2008, ve kterém se ukládá:

1. ministru dopravy (doporučují doplnit ve spolupráci s ministrem životního prostředí) zajistit zpracování dokumentace SEA průplavního spojení D-O-L do 31.12.2009
2. ministru zemědělství zajistit zpracování prognózy vodo hospodářské bilance povodí ČR dotčených trasou průplavního spojení D-O-L pro časové horizonty 2030 a 2050 do 31. 12. 2008 a hodnocení jejího vlivu na vodu a vodní poměry území
3. místopředsedovi vlády a ministru životního prostředí (doporučují vypustit, neboť jde o duplicitu s bodem 1 a 4) zajistit posouzení dopadů průplavního spojení D-O-L na ekosystém a životní prostředí do 31. 12. 2009
4. zajistit vyhodnocení vlivu průplavního spojení D-O-L na udržitelný rozvoj a zpracovat koridor průplavního spojení D-O-L do politiky územního rozvoje do 31. 12. 2008

Návrh pro nesouhlas ministra životního prostředí Martina Bursíka a ministryně pro lidská práva a menšiny Džamily Stehlikové stažen a nahrazen Usnesením č. 49/2008.



VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 17. května 2006 č. 561
o Politice územního rozvoje České republiky

Vláda

- I. **schvaluje** Politiku územního rozvoje České republiky, obsaženou v části III. materiálu č.j. 561/06 (dále jen „Politika“);
- II. **ukládá**
 - a) členům vlády a vedoucím ostatních ústředních správních úřadů a) zohledňovat Politiku při zpracování koncepčních dokumentů v působnosti jimi řízených ministerstev a úřadů,
 - b) plnit úkoly stanovené Politikou,
 - c) spolupracovat s ministrem pro místní rozvoj na vypracování Zprávy o uplatňování Politiky,
- III. **doporučuje**
 - a) ve spolupráci s dotčenými ministry a vedoucími ostatních ústředních správních úřadů předložit vládě do 31. prosince 2008 Zprávu o uplatňování Politiky a aktualizovaný návrh Politiky,
 - b) zajistit zveřejnění tohoto usnesení ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí,
 - c) ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem dopravy, ministrem životního prostředí a zambudňovací společnou meziresortní komisí se zanesením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a předložit vládě do 31. prosince 2007 doporučení této komise.

Provedou: členové vlády, vedoucí ostatních ústředních správních úřadů.

Na vědomí: hejtmán, předseda vlády
Předseda vlády
Ing. Jiří Paroubek, v. r.

2009 – O ochraně území D-O-L rozhodnout do 31. 12. 2009

2008 – Návrh PUR ČR 2008 území D-O-L chránit

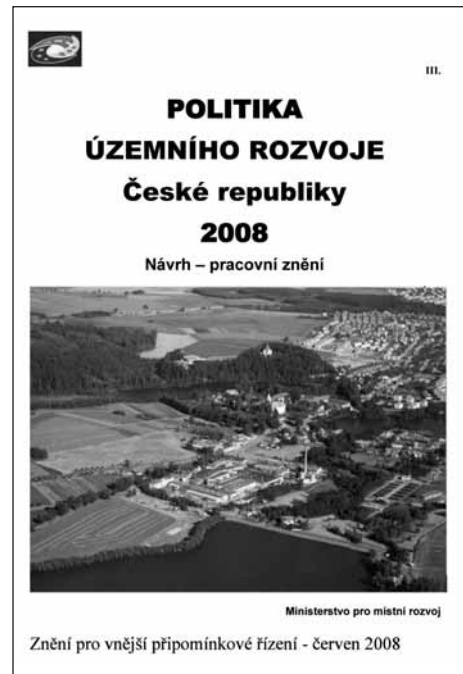
VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

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

Vláda

- I. **zrušuje** usnesení vlády ze dne 17. května 2006 č. 561, o Politice územního rozvoje České republiky;
- II. **schvaluje**
 1. Politiku územního rozvoje České republiky 2008, uvedenou v části III materiálu č.j. 903/09, upravenou podle připomínek uvedených v dodatku k materiálu a upřesněných podle připomínek vznesených při jednání vlády (text článku 73 a 143),
 2. odůvodnění, uvedené v části VII.e.2. materiálu č.j. 903/09, jak bylo zohledněno stanovisko Ministerstva životního prostředí k vyhodnocení vlivů Politiky územního rozvoje České republiky 2008 na životní prostředí;
- III. **bere na vědomí** Zprávu o uplatňování Politiky územního rozvoje České republiky 2006, uvedenou v části VI materiálu č.j. 903/09,
- IV. **ukládá**
 - a) členům vlády a vedoucím ostatním ústředním správním úřadům a) dodržovat Politiku územního rozvoje České republiky 2008 při zpracovávání koncepčních dokumentů v působnosti jimi řízených ministerstev a úřadů,
 - b) plnit úkoly stanovené Politikou územního rozvoje České republiky 2008,
 - c) spolupracovat s ministrem pro místní rozvoj na vypracování Zprávy o uplatňování Politiky územního rozvoje České republiky 2008.

Předseda vlády
Ing. Jan Fišer, CSc., v. r.



VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 16. ledna 2008 č. 49
k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe

Vláda

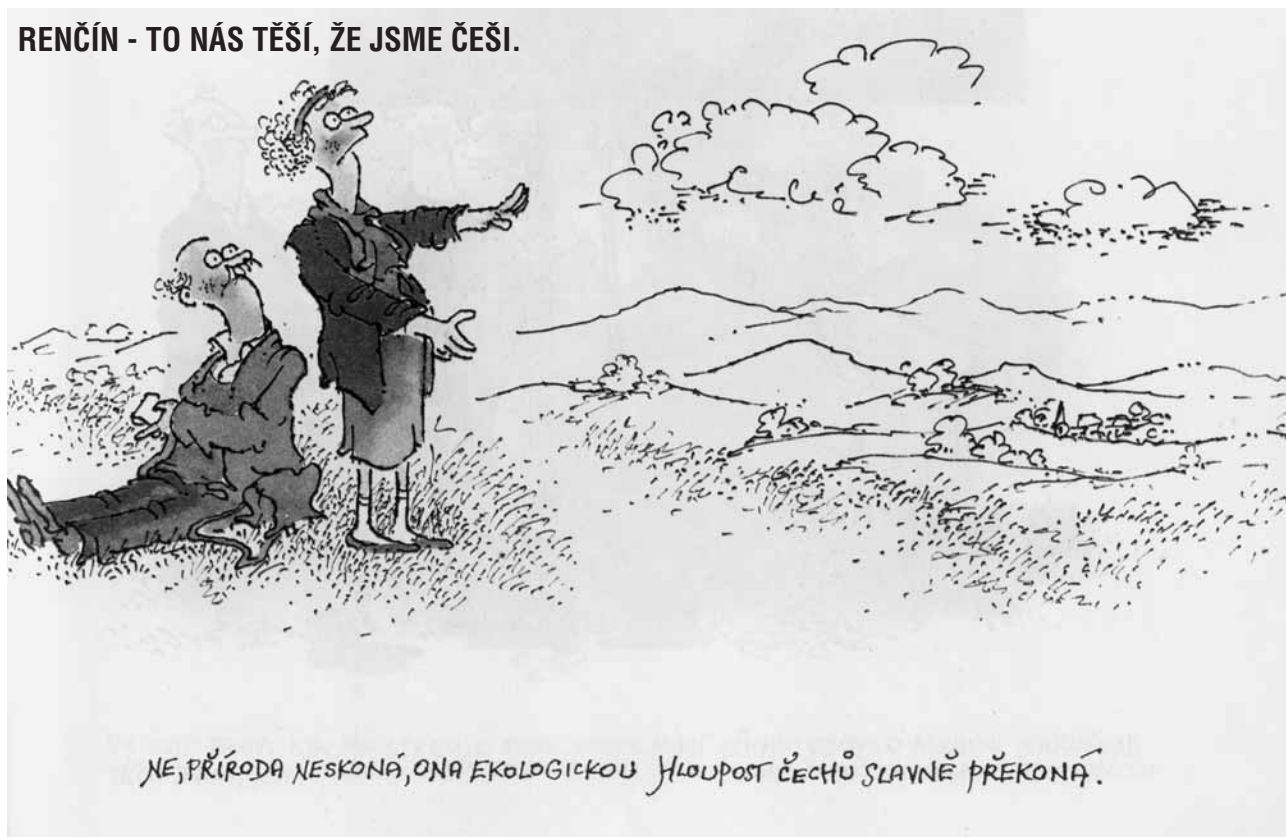
I. **zrušuje** společnou meziresortní komisí k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, zřízenou na základě usnesení vlády ze dne 17. května 2006 č. 561, o Politice územního rozvoje České republiky;

II. **ukládá** ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a ministry průmyslu a obchodu, financí, pro místní rozvoj a zemědělství a vládě do 15. března 2008 předložit návrh dalšího postupu prověření a budování vodních cest v České republice.

Provedou: místopředseda vlády a ministr životního prostředí, ministři dopravy, průmyslu a obchodu, financí, pro místní rozvoj, zemědělství

Předseda vlády
Ing. Mirek Topolánek v. r.

RENČÍN - TO NÁS TĚŠÍ, ŽE JSME ČEŠI.



Pouhých 10 dnů po přijetí Usnesení vlády České republiky č. 929 z 20. července 2009 o Politice územního rozvoje České republiky 2008, ve kterém se dočtete, že se v odst. 4 ukládá:

„Ministru pro místní rozvoj zachovávat, zajišťovat a uplatňovat ve spolupráci s ministry dopravy a životního prostředí stávající územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu a předložit vládě do 31. prosince 2009 návrh způsobu další ochrany“

byl z Bruselu 30. července 2009 odeslán **Návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě**, ve kterém jsou i mapy všech důležitých transevropských vodních cest s horizontem roku 2020. Na mapě České i Slovenské republiky je zakreslen i vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Tedy přeloženo do lidštiny. Evropská unie předkládá všem členským státům návrh transevropských vodních cest, kde s vodním koridorem D-O-L počítá a česká vláda 10 dní předtím schvaluje usnesení vlády č. 929, ve kterém v odst. 5 ukládá:

„ministru dopravy 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.“

Tedy opět přeloženo do lidštiny, česká vláda pověřuje budoucí vládu, aby jednala s okolními státy, zda nám doporučují vybudovat průplav D-O-L na území České republiky, který nás připojí na evropskou síť vodních cest a zároveň budou naši ministři jednat s EU a signatáři Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu, zda to Československá republika dne 19. ledna 1966 myslela vážně, když podepsala dohodu AGN a zda byla Česká republika svéprávná, když jí 23. června 1997 v Helsinkách ratifikovala a zda jí musíme dodržet, přestože 26. července 1999 (sdělení ministerstva zahraničí č. 163/1999 Sb.) vstoupila v platnost. Dále budeme s EU a okolními státy jednat do 31. prosince 2010, zda náš závazek v této oblasti v přístupové smlouvě k EU musí česká vláda dodržet.

A to i tehdy, když přestane Česká republika trasu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na silvestra 2009 územně chránit a developeři zde začnou stavět něco užitečného, např. supermarkety nebo benzinové pumpy.

VENIET QUONDAM
FELICIOR AETAS
Přijde jednou i šťastnější doba
Silius Italicus



RADA
EVROPSKÉ UNIE

Brusel 30. července 2009
(OR. en)

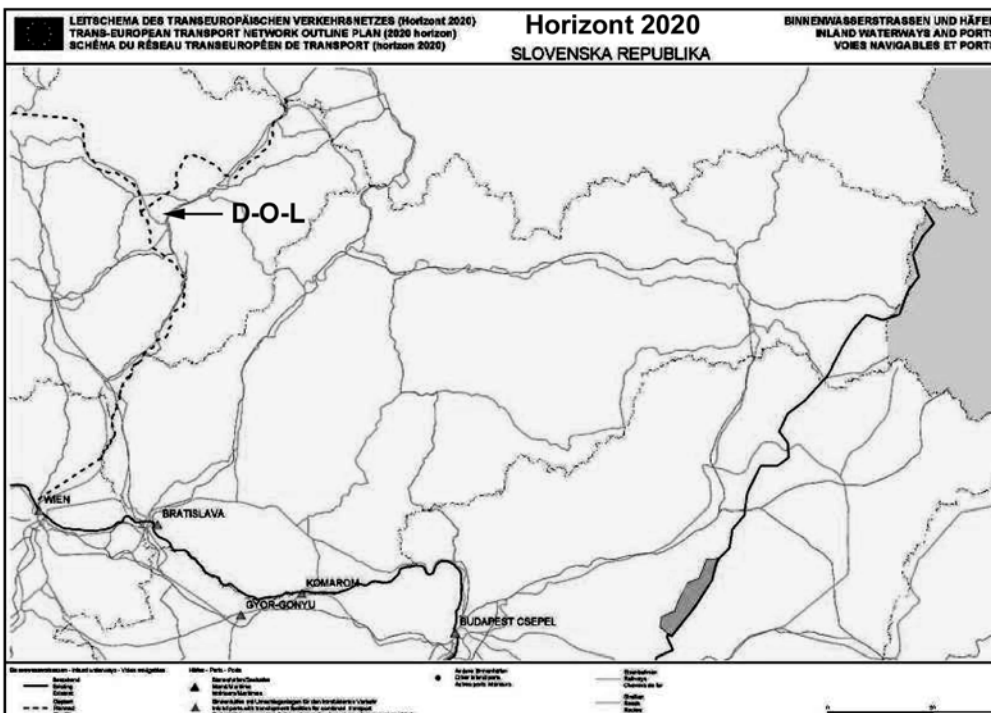
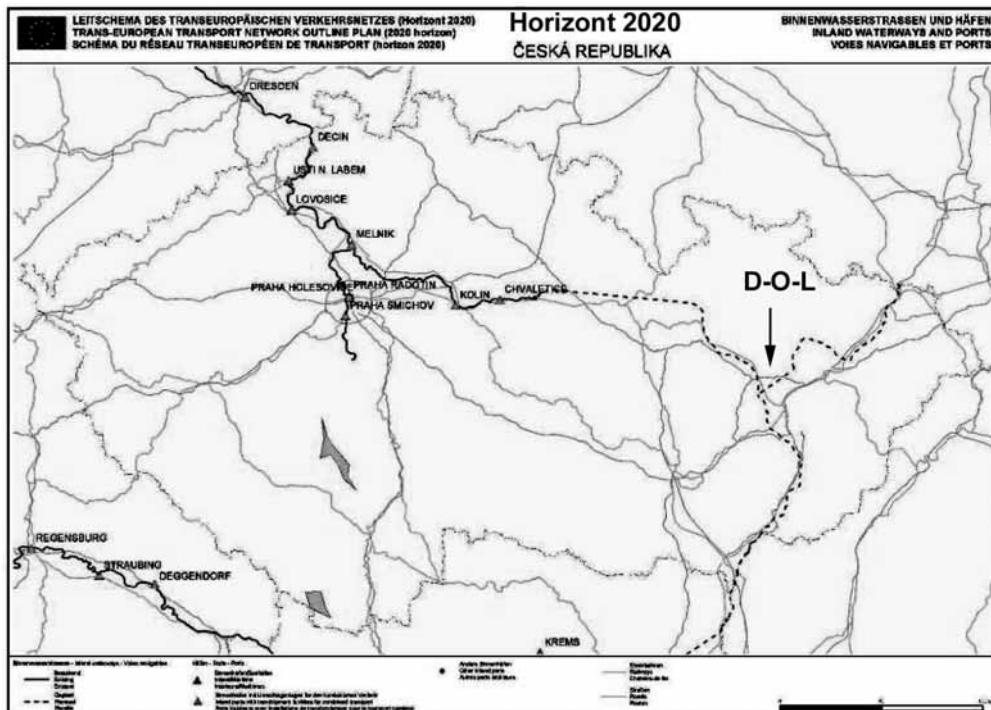
Interinstitutionální spisy:
2009/0110 (COD)

12504/09
ADD 3

TRANS 298
ECOFIN 533
ENV 515
RECH 240

NÁVRH

Odesílatel: Evropská komise
Ze dne: 27. července 2009
Předmět: Návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (přepřacování)



Vodní doprava – D-O-L – dopravní bezpečnost a krize

Ing. Emil Polívka, Sunex s.r.o.

Historicky tvořila vodní doprava ve střední Evropě, a tedy i v českých zemích, vždy harmonickou součást dopravních systémů již v dobách, kdy termín „dopravní systém“ byl termín velmi vzdálené budoucnosti. Význam vodní dopravy byl pochopen nejen historickými osobami jako byl Karel IV., později Ferdinand III, ale i představiteli moderní doby, např. Tomášem Baťou, a po něm mnohými dalšími, soustředěnými např. okolo a.s. EKM, Nadace vodních cest, Porty Moravica a dlouhé řady dalších organizací i jednotlivců. Pochopitelně vznikaly i negativní postoje.

Bylo by z autorské strany nošením dříví do lesa rozebírat podrobněji tyto otázky na stránkách tak renomované tiskoviny jako jsou VODNÍ CESTY A PLAVBA, ve společnosti tolika špičkových odborníků, kteří jsou okolo ní soustředěni. Ale jako člověk „z venku“ této problematiky a zároveň jako člověk profesně angažovaný v optimalizaci systémových přístupů se nemohu nezamyslet nad tím, proč se novodobé řídicí garnitury České republiky tak propastně oddělily od evropských přístupů k rozvoji soustavy vodních cest a koridorů a také od jejich cílevědomého využívání k řešení vodohospodářských, ekologických, krajinných, rekreačních a dopravních problémů.

K vazbám na zřetelné lobbistické zájmy se ještě vrátíme. Na tomto místě si ale povšimněme nového impulsu k přehodnocení postavení vodní dopravy v České republice, který přišel z neočekávané strany.

Globální finanční a následně i hospodářská krize způsobila také zostření energetických, surovinových i dopravních krizových projevů, ale také odhalila dlouhodobé přehlížení vazeb mezi nimi. Především tzv. plyno-energetická krize, která ohrozila značnou část Evropy na začátku roku 2009 odhalila zranitelnost plyno-energetického systému nejen po stránce zdrojové, ale především po stránce dopravní. Tato zranitelnost je výsledkem vedení současných tranzitních tras pro stlačený zemní plyn přes území politicky a smluvně nestabilních států. A zároveň neexistující alternativní přepravní a skladovací systémy. U mnoha států pak ani možná náhradní media, kterým je především zkapalněný zemní plyn (LNG). Ukázalo se, že existující stav snižuje energetickou bezpečnost odběratelských regionů (států) a může vyvolat dominový efekt při kolabování systémů zásobování průmyslové i občanské sféry potřebnými objemy zemního plynu.

Podvýbor pro dopravu Hospodářského výboru PSP ČR se na svých pracovních jednáních na začátku roku 2009 v těchto souvislostech věnoval i otázkám optimalizace a alternace dopravních systémů při využití vodních dopravních cest. Impulzem k propojení těchto rozsáhle konzultovaných témat bylo zhodnocení zmíněné plyno-energetické krize, orientační posouzení technických možností pro řešení podobných situací. A také navržení hlavních rysů souboru strategických opatření pro minimalizaci nebezpečí v případě jejich opakování. Navazující jednání přizvaných expertů konané dne 13. 3. 2009 potvrdilo hlavní body výše uvedeného jednání a připravilo podklady pro další rozpracování této problematiky. A také možnosti uplatnění zkapalněného zemního plynu (LNG) jako nového segmentu energetických komodit pro Českou republiku. Iniciační skupina expertů pak připravila výchozí materiál pro jednání s velvyslancem pro energetickou bezpečnost Mgr. Václavem Bartuškou a s dalšími zodpovědnými místy. Navíc česká strana ve stejném období úspěšně prosadila tzv. podnět k doporučení (doc.

11827 z 3. února 2009) ve Stálém výboru Parlamentního shromáždění Rady Evropy a bylo doporučeno dvěma výbořům PS RE, aby se tímto problémem zabývaly.

Po odeznění plynové krize a obnovení stabilizovaných dodávek plynu po linii Rusko – Ukrajina – evropské cílové státy, se znovu otevřel prostor pro hledání strategicky orientovaných nápravných opatření. Ta by měla zvýšit spolehlivost zdrojových a přepravních systémů stlačeného zemního plynu do cílových spotřebitelských destinací pro další období a hledání doplňkových komodit. Je zřejmé, že nejde pouze o technické problémy, ani pouze o ekonomické problémy. Základ problémů je nutno vidět v politické oblasti, ve vymezení prostoru pro ovládnutí sfér vlivu na Evropu mezi USA a Ruskem. Typickým příkladem je současný „soubor“ o plynovod Nabucco se všemi politickými, regionálními a ekonomickými vazbami. Potvrzuje se platnost varovných hlasů, které upozorňují na to, že v případě letošní plynové krize se nejednalo o mimořádnou či náhodně vzniklou situaci. Ale, že jde o nebezpečí dlouhodobého charakteru s vysokou pravděpodobností opakování. Potvrzuje to mimo jiné i následující stanovisko:

“Evropská komise, v čele Koordinační skupiny pro otázky plynu (GCG) také vyzvala členské státy EU, aby si začaly vytvářet zásoby plynu na zimní období. EU není jinak schopna účinně čelit opakování plynové krize z ledna 2009 (Energetika, 3. 7. 2009)“.

Zdroje zemního plynu jsou v globálním a dlouhodobém měřítku hodnoceny jako relativně dostatečné pro všechny spotřebitele. Pro nátlakové aktivity jsou proto dnes využívány především jeho distribuční cesty. A zde se začíná i potřeb České republiky dotýkat kombinovaný problém potrubních tranzitů stlačeného zemního plynu a možných doplňkových dodávek zkapalněného zemního plynu (LNG), které je možno také realizovat i nezávislými tranzitními systémy.

Zkapalněný zemní plyn (LNG) který zaujímá stále významnější místo ve světové energetice není zatím součástí české energetické politiky. V současnosti činí podíl zemního plynu na světové spotřebě energie 23%, z tohoto množství je 8% dopravováno v kapalné formě. Do roku 2015 vzroste tento podíl na 13%. Většina zkapalněného plynu se dopraví do Evropy námořními loděmi do pobřežních terminálů, kde se stáčí, odpařuje a rozvádí ke spotřebitelům. Kapacita těchto terminálů ve většině západoevropských přístavů je na hranici svých technických možností. Kromě výstavby dalších takových terminálů (na příklad i v Polsku), proto probíhá prudký rozvoj sekundární dopravy (LNG) do vnitrozemí ke koncovým spotřebitelům mimo potrubní trasy lodními, železničními a automobilovými cisternami. Příkladem států s takto rozvinutou sekundární dopravou je mnoho, z nám blízkých mimo jiné na př. Polsko, Španělsko, Norsko a další. S tím, že v řadě dalších států se obdobný rozvoj projektově připravuje.

Plyno-energetická bezpečnost v Evropě je přitom značně diverzifikovaná. Státy západní a severní Evropy jsou distribučními problémy zemního plynu (v jakékoliv fyzikální podobě) ohroženy jen minimálně díky vybudovaným distribučním trasám. Vysoce ohroženy jsou v případě technických či nátlakových problémů především státy jihovýchodní a částečně střední Evropy. Pro ně chybí plnohodnotné distribuční systémy jak pro stlačenou, tak zkapalněnou formu zemního plynu. Proto se hledají nápravná řešení - viz na př. zmíněný Nabucco, zájem Slovinska o vybudování stáčího terminálu na (LNG), úvahy o úloze Bulharska atd. Česká republika je svou územní a systémovou dislokací v tran-

sferním a spotřebním systému zemního plynu na rozhraní mezi bezproblémovými státy západní a severní Evropy a ohroženými státy střední a jihovýchodní Evropy. To se prokázalo i v rámci poslední plynové krize, kdy ČR dokonce mohla pomocí technických opatření dočasně vypomoci vysoce ohroženému Slovensku. A založila tak i vznik řešení pro budoucnost - reverzibilně pracující potrubní distribuční systémy.

Dopravní bezpečnost se tak definitivně stala integrovanou součástí plyno-energetické bezpečnosti evropských států, i když s různou mírou ohrožení. Ta je prioritně ovlivněna politikou a smluvní spolehlivostí zainteresovaných transfronťních států. Potvrzuje to i výrazně zvýšená frekvence jednání vysokých řídicích orgánů EU i dvoustranných (USA - Rusko), globálních summitů (G8), vícestranných dohod (Nabucco) apod., které se zabývaly energetickými a hlavně plynařskými problémy. Ale jde také o systémovou stránku dopravní bezpečnosti, především zálohování a zdvojování distribučních tras. A teprve následně o bezpečnost nebo spíše spolehlivost jednotlivých technických prvků distribučních systémů, a to v komplexu jejich přepravních, infrastrukturních a skladovacích prvků.

Pro Českou republiku je významné, že diskuse o nezávislých tranzitních trasách energetických medií (ale i surovin) obnovila zvýšenou mezinárodní pozornost zaměřenou na problematiku vodní dopravy a v tomto rámci i na vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D-O-L). Potvrzují to mimo jiné mimo i vyjádření zástupců Slovenska, Rakouska, Německa a dalších. Vodní cesty a doprava včetně D-O-L se tak stávají jedním z potenciálních nositelů alternativních přepravních systémů. Nositelem minimálně celoevropského významu, což u D-O-L vyplývá z jeho územního umístění a unikátního severojižního spojení severních a jižních moří Evropy.

Mnohaleté potlačování rozvoje vodních cest a vodní dopravy v České republice je prokazatelně nejen poukazem na písemné doklady ale i na propastné rozdíly rozpočtových kapitol jednotlivých druhů dopravy. To se pochopitelně projevuje i ve vztahu k dopravní bezpečnosti státu, kde řada českých zodpovědných orgánů zatím vykazuje nedostatečné řešitelské aktivity. A přenecháváním iniciativy nejen ekologickým aktivistům, ale i okolním státům (především Slovensku) riskují nevratné ztráty strategických územních a geopolitických výhod České republiky v této oblasti. Je nepochybným kladem, že se na posledním zasedání vlády (20. 7. 2009) podařilo ministerstvu dopravy alespoň na určitou dobu omezit dlouholeté lobbistické zájmy tzv. zelených iniciativ podporované navíc určitými složkami ministerstva životního prostředí. Ty ve snaze uvolnit mezinárodně chráněná území vodního koridoru pro podnikatelské aktivity, účelově zkrusovaly informace na téma efektivní lokální ochrany životního prostředí i ekonomické podstaty stávajících vodních cest i výstavby D-O-L. Svou činností prakticky nepřipouštěly do odborné debaty názory oponentů a vytvářely účelově negativní obraz celého vodocestního systému ČR. Nyní se tedy otevřel časový prostor pro seriózní posouzení dnes již téměř historických záměrů v kontextu současné i budoucí situace. A k předložení kvalifikovaných inženýrských a ekonomických pohledů, které budou obsahovat i opodstatněné ekologické požadavky tak, jak je běžné v jiných státech při projektování a výstavbě vodních cest. Ale také by mělo dojít k aktivizaci odborných postupů českých subjektů odpovědných za vodní cesty a vodní dopravu, které se dlouhodobě nechávají ekologisty omezovat ve svém profesním rozhodování.

Jak tedy dál ?

Vyděme z očekávaného opakování krizového stavu v distribuci zemního plynu pro Evropu. V této souvislosti bude zřejmě nezbytné v rámci zvyšování energetické bezpečnosti České republiky (a dalších ohrožených států jihovýchodní Evropy) rozšířit plyno-energetický systém o segment zkapalněného zemního

plynu (LNG). Navazující potřeba zvýšené dopravní bezpečnosti při transferu (LNG) vrátí v ČR pozornost k dlouhodobě opomíjeným dopravním systémům, především vodní dopravy a její optimalizované kombinace s dalšími druhy dopravy.

Zahrnutí segmentu zkapalněného zemního plynu do energetické politiky ČR musí akceptovat, že (LNG) musí tvořit součást stálé (nikoliv jen havarijní) spotřeby. Tu je možno zajistit na bázi:

- velkospotřebitelů (typu elektrárny, teplárny, podzemní zásobníky apod.). Tato forma předurčuje i potenciální „hráče“ z energetického trhu. Lze předpokládat rozhodující vliv státu (mj. i při vytváření vládních rezerv) a velkých energetických a finančních investorů spíše nadnárodního působení.
- budování sítě tzv. malospotřebitelů. A to jak v malé energetice, tak průmyslové, dopravní případně i v občanské spotřebě. Tato forma by byla otevřena nižší podnikatelské úrovni jako vytváření konkurence pro stlačený zemní plyn, systémy propan-butan apod.

V rámci evropské strategie rozvoje vodní dopravy se otevře možnost vytvořit ve spolupráci s dalšími dotčenými státy pomocí severo-jížního koridoru (D-O-L) zcela novou situaci při kompletizaci evropského systému strategických vodních děl s environmentálními, vodohospodářskými, energetickými, krajinnými, dopravními i rekreačními úkoly.

Pro financování dlouhodobého a náročného programu, který by vyplýval z naznačených strukturálních změn energetické a dopravní politiky ČR bude nutné programová spoluúčast rozpočtových prostředků, fondových zdrojů EU a v nezanedbatelné míře soukromého kapitálu resp. silných podnikatelských a kapitálových seskupení.

Významné přínosy vzniknou i při vytváření nových pracovních příležitostí v širokém profesním rozsahu, v rozvoji řady výrobních oborů i vznik oborů nových.

Vzhledem ke složitosti naznačených strategických záměrů by se měla věnovat pozornost vytvoření účelové řešitelské struktury (např. na úrovni vládního pověření), která by připravila objektivizované podklady pro koordinaci prací a rozhodování příslušných státních orgánů.

Použité podklady a materiály

- **Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe: Projekt stále potřebnější** (Cesta k prosperitě Evropské unie bez bariér) – Podkladový materiál pro jednání Podvýboru pro dopravu HV PSP ČR dne 20. 1. 2009 (Další perspektivy vodní dopravy).
- **Doc. 11827** (3. February 2009): **Transport of liquefied natural gas (LNG) by river and river-sea going vessels as an efficient facility solving actual gas crisis** - Motion for a recommendation presented by Mr Melčák and others (PACE).
- **Možnosti využití vodní dopravy pro transport zkapalněného zemního plynu (LNG).** Záznam z jednání konaného dne 13. 3. 2009 v zasedací místnosti Hospodářského výboru PS PČR (pracovní verze).
- **Doc. 10005** (1. December 2003): **The Integration of European waterways – Danube – Oder - Elbe Canal** - Motion for a recommendation presented by Mr Melčák and others.
- **Doc. 10730** (21. October 2005) **European waterways: focus on the Danube – Oder - Elbe Canal project.** Report Committee on Economic Affairs and Development PACE. Rapporteur: Mr Márton Braun, Hungary, Group of the European People's Party.
- **Doc. 10738** (8. November 2005) **European waterways: focus on the Danube-Oder-Elbe Canal project.** Opinion Committee on the Environment, Agriculture and Local and Regional Affairs PACE. Rapporteur: Mr Miloš Kužvart, Czech Republic, Socialist Group.
- **Studie projektu výstavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe** – materiál vypracovaný pro Ministerstvo průmyslu a obchodu, červen 2006
- **Hodnocení efektivnosti projektu výstavby vodního koridoru DUNAJ-ODRA-LABE** (zpracované podle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách vydaných Ministerstvem dopravy ČR dne 10.5.2005)
- **ÚZEMNÍ STUDIE REÁLNOSTI A ÚČELNOSTI ÚZEMNÍ OCHRANY PRŮPLAVNÍHO SPOJENÍ DUNAJ-ODRA-LABE,** materiál vypracovaný pro Vládu ČR, říjen 2007

Informace k problematice bezpečnosti přepravy zkapalněného zemního plynu

Ing. Václav Chrz, CSc., Chart Ferox, Děčín

Úvod:

Zkapalněný zemní plyn (LNG) zaujímá stále významnější místo ve světové energetice.

V současnosti činí podíl zemního plynu na světové spotřebě energie 23%, z tohoto množství je 8% dopravováno v kapalné formě. Do roku 2015 vzroste tento podíl na 13%.

V současné době je podíl LNG na veškerém plynu, spotřebovaném v Evropě 13%.

Většina tohoto plynu se dopraví do Evropy námořními loděmi do pobřežních terminálů, kde se stlačí, odpaří a rozvádí po kontinentu potrubím.

V poslední době probíhá prudký rozvoj přímé dopravy LNG do vnitrozemí ke koncovým spotřebitelům mimo potrubní trasy automobilními cisternami a říčními loděmi. Příkladem rozvinuté silniční dopravy LNG jsou Turecko, Španělsko, Portugalsko, Polsko, Norsko, Rusko, Finsko, v jiných částech světa pak USA, Japonsko, Korea, Austrálie, Chile.

V návaznosti na tyto systémy se zpracovává řada projektů na přepravu po železnici a vodních cestách pro velké kapacitní možnosti těchto způsobů přepravy.

Tyto systémy je třeba posuzovat z hlediska, že nahrazují jiné energetické toky, tedy především přepravu ropy a benzínu týmiž dopravními prostředky. Nejedná se tedy v podstatě o navýšení nároků na celkovou kapacitu přepravních tras, ale na záměnu jednoho energetického média jiným.

Bezpečnost přepravy z hlediska výbuchu a požáru

LNG se dopravuje při nízkém tlaku do 5 bar, zatímco běžně používané trubkové trailery dopravují stlačený zemní plyn při tlaku 200 bar. Pro svou nízkou teplotu je plyn dopravován v dvouplášťových nádržích s perlitovou vakuovou izolací. Dokonalá izolace chrání obsah před ohřátím a tlakováním i v případě, kdy se nádoba dostane do požáru a ztratí vakuum. Je možno doložit příklady, kdy automobily shořely z důvodu závady na elektrické instalaci a jediným nedotčeným prvkem zůstala nádrž, plná LNG. Nádoby jsou podle předpisů navrhovány tak, aby bezpečně odolaly vnějšímu požáru.

Není známa havárie, výbuch nebo požár obsahu LNG cisterny. Pro srovnání, jsou naopak dobře známé požáry s výbuchem obsahu cisteren na propan-butan, který se přepravuje v jednoplášťových nádržích po silnicích a železnicích

zcela běžně. Nejsou známy žádné katastrofy námořních LNG tankerů, kterých dnes operuje asi 200, ani říčních LNG tankerů, kterých pluje jen v Evropě několik desítek, na rozdíl od katastrof lodí s ropou.

Ve srovnání s naftou a benzinem je LNG podstatně bezpečnější.

Pro zapálení se musí LNG nejdříve odpařit za značného přívodu tepla. Pak je ho možno zapálit ve směsi se vzduchem pouze ve velmi úzkém oboru koncentrací 5 až 15%, a to pouze po ohřátí na teplotu zápalnosti, která je 280°C, podstatně vyšší než u benzínu a nafty. Přitom je však zemní plyn podstatně lehčí než vzduch a proto stoupá z místa potenciálního ohrožení vzhůru a rozptýluje se v ovzduší. LNG tedy nemůže hořet rozlitý na zemi.

Technika přepravy kapalného zemního plynu je analogická přepravě kapalného kyslíku, která probíhá po silnici již 80 let. Je známá celá řada případů převrhnutí kyslíkových cisteren na silnici, kde v naprosté většině případů nedochází k žádnému úniku přepravovaného média.

Ekologická bezpečnost

Při eventuálním úniku LNG nehrozí kontaminace půdy ani vody, protože LNG se okamžitě odpařuje a nezanechává žádné stopy v pevných materiálech. V tom je zásadní rozdíl proti přepravě klasických kapalných paliv, kde havárie dopravního prostředku často představuje zároveň ekologickou havárii s nákladnou a neúplnou likvidací následků.

(autor je ředitelem vývoje technologií, Chart Ferox,a.s., Děčín, Ústecká 30, tel. 412 507 621 e-mail: vaclav.chrz@chart-ind.com)



Tanker na přepravu zkapalněného plynu na Rýnu u Karlsruhe

Foto Ing. Jiří Aster



Doprava zkapalněného zemního plynu (LNG) říčními a říčně-námořními plavidly jako účinný prostředek pro řešení současné plynové krize

1. Mnohé evropské země jsou téměř zcela závislé na zemním plynu z geograficky velmi omezených zdrojů. Kromě toho, že zemní plyn je přepravován přes kontinent většinou potrubím, tj. pouze v pevných trasách, které nemohou být jednoduše upraveny v souladu s měnícími se podmínkami na trhu a politické situaci. V důsledku toho nelze občasně krize způsobené různými poruchami rychle a úspěšně vyřešit. Skutečná plynová krize, která vznikla kvůli nedorozumění mezi Ruskem a Ukrajinou a ovlivnila hospodářství mnoha evropských zemí ukázala, že musí být přijata zcela nová řešení a opatření, které by diverzifikovaly kontinentální přepravu plynu.

2. V případě velkých vzdáleností námořní přepravy se používají speciální LNG tankery. Zde je zemní plyn ochlazen přibližně na -163 stupňů Celsia, kdy zkondukuje na kapalný a je uchováván za atmosférického tlaku. Tanky na palubě LNG tankerů fungují jako obří „termosky“, kde je kapalina stále studená během skladování. Ne všechna izolace je perfektní, takže se tekutina odpařuje během plavby. Odhaduje se, že 0,1% - 0,25% z nákladu se přeměňuje na plyn každý den v závislosti na účinnosti izolace. Nicméně, odpařený plyn je zachycen a používá se jako palivo pro plavidla. Díky tomu může být využito až 100% tohoto plynu. Právě teď je velký rozvoj loďního parku, s celkovým počtem více než 140 plavidel objednaných ve světových loděnicích. Většina nových lodí, které jsou ve výstavbě mají velikost 120 000 m³ až 140 000 m³. Ale jsou objednané také lodě s kapacitou až 260 000 m³. Vzhledem k tomu, že 1 m³ LNG je roven 600 m³ zemního plynu v plynném stavu, taková loď uveze 156 mil. m³ zemního plynu.

3. Čluny a plavidla pro říční a průplavní přepravu LNG jsou samozřejmě menší a mají obvykle kapacitu 2000 - 4000 m³, což je ekvivalent 1,2 - 2,4 mil. m³ zemního plynu. Je ale možnost zvýšit tuto kapacitu až na cca 20 000 m³ (do 12 mil. m³ zemního plynu) na řekách a průplavech, které nabízejí dostatečnou podjezdnu výšku mostů. Nezbytný ponor speciálních plavidel je - na druhé straně - spíše malý díky nízké hustotě LNG (0,45 t / m³).

4. Řeka Dunaj má v tomto ohledu velký potenciál, protože nabízí mosty dostatečné výšky a rozměry plavidel o výhodné velikosti. Navíc Dunaj:

sleduje paralelně dopravní toky (plynovody) zemního plynu ze všech důležitých zdrojů tohoto paliva včetně Středního východu, Alžírsko a zámořských zemí;

umožňuje vysokou provozní diverzifikace dodávek plynu od jednoho zdroje k druhému;

nabízí kombinované dopravě říčně-námořní LNG tankery pestrého původu (z Alžírsko, Středního východu, atd.);

spojuje s významnými centry spotřeby: jako jsou chemická průmyslová centra v Rumunsku, Srbsku, Maďarsko, Bratislavě a Vídni;

v souvislosti s plánovanou první etapou spojení Dunaj - Odra - Labe (Dunaj - Hodonín v České republice), nabízí přímou dopravu do obrovského podzemního zařízení na skladování plynu na západním Slovensku (Záhorie) a na jižní Moravě. Tyto zásobníky jsou propojeny s hlavními trasami pro přenos plynu (plynovody) spojující Rusko se zeměmi střední a západní Evropy.

5. Z toho vyplývá, že systém pro LNG dopravu pomocí Dunaje může být považován za zajímavý doplněk, například k ropovodu Nabucco a mohl by poskytnout užitečnou spolupráci mezi zeměmi podél Dunaje.

6. S ohledem na výše uvedené, Parlamentní shromáždění proto:

naléhavě žádá, aby byla zpracována mezinárodní studie proveditelnosti s ohledem na přípravu nové diverzifikace systému přepravy plynu pomocí Dunaje;

naléhá na urychlení příprav spojení Dunaj - Odra - Labe a zejména jeho první etapy, která by mohla významnou měrou přispět k fungování výše zmíněného, diverzifikovaného systému, což je plně v souladu s rezolucí Parlamentního shromáždění 1473 (2005) o evropských vodních cestách: „zaměřit se na projekt Dunaj - Odra - Labe“.

Multimodální logistické centrum Pardubice

Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc., předseda představenstva Přístav Pardubice, a.s.

Příprava a realizace **Multimodálního logistického centra Východní Čechy v Pardubicích (MLC Pardubice)** včetně koncového přístavu na labské vodní cestě a podpora splavnění Labe jsou důvody, které vedly koncem roku 1994 k založení akciové společnosti Přístav Pardubice. Význačnými akcionáři společnosti jsou České přístavy, a.s., Pardubický kraj, Statutární město Pardubice a město Přelouč. Přístav Pardubice, a.s. je koordinátorem projektu MLC Pardubice, které by se v blízké budoucnosti mělo stát součástí sítě veřejných logistických center nejen v ČR, ale i v Evropě. Mezi podpůrné argumenty pro umístění centra do Pardubic patří mimo jiné možná napojení na tranzitní železniční koridor, na připravované napojení Pardubic na dálniční síť ČR a napojení na evropskou síť vodních cest. Budoucí MLC Pardubice se nachází v bezprostřední blízkosti mezinárodního veřejného letiště Pardubice (www.airport-pardubice.cz). Nezanedbatelný je i ekologický přínos MLC Pardubice pro životní prostředí, neb realizací tohoto projektu bude umožněn přesun přepravy části zboží z/do oblasti Východní Čechy ze silnice na ostatní dopravní módy, zejména na železnici a na labskou vodní cestu za podmínky realizace plánovaných vodních děl, která umožní celoroční splavnost labské vodní cesty. Součástí MLC Pardubice bude i moderní kontejnerový terminál.

Na labské vodní cestě, která má mezinárodní statut (Evropská dohoda AGN z 19. 1. 1996 definuje labskou vodní cestu E20 ze Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník do Pardubic), je v současné době provozován úsek od státních hranic do Chvaletic. Labskou vodní cestu nelze však v současné době provozovat celoročně, chybí léta připravované plavební stupně Děčín (3,136 mld. Kč) a Přelouč (1,460 mld. Kč) a splavnění 23 km dlouhého úseku Chvaletice – Pardubice (0,414 mld. Kč). Investiční náklady jsou v cenách roku 2005. Potom bude MLC Pardubice a další přístavy na Labi přímo napojeny nejen na významný námořní přístav Hamburk, ale prostřednictvím západoevropské sítě evropských vodních cest a železniční sítě na další evropské námořní přístavy. Pro možnost vodní přepravy kontejnerů až ve třech vrstvách a dalších rozměrných nákladů jsou realizovány stavby „Zabezpečení podjezdových výšek 5,25 m do přístavu Chvaletice“ a sice silniční most Poděbrady a železniční most Nymburk (dokončeno v 2008) a železniční most Kolín (plánované dokončení 2010). Stávající zdymadlo v Srnoje-



Lod Českých přístavů, a.s. v Hamburku (8.5.2009)
Foto: Ing. Bína

dech se nachází přibližně 10 km nad Přeloučí v pl. km 124,154 a bylo dokončeno v roce 1937. Tato plavební komora je v současnosti omezeně využívána pro místní osobní plavbu, ale pro provoz plnohodnotné vodní cesty vyžaduje modernizaci.

V roce 2009 zpracovala Fakulta dopravní ČVUT na objednávku Ředitelství vodních cest ČR studii pod názvem „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem - státní hranice ČR/SRN - Plavební stupeň Děčín. Zbožové proudy a dopravní koridory mezi Českou republikou a Evropou.“ Jedním z mnoha závěrů je i skutečnost, že realizací připravených vodních děl na řece Labi je možné získat v nejbližších letech přepravní kapacitu do severních námořních přístavů minimálně ve výši 8,5 mil. t/rok (dle Ročenky dopravy ČR 2007 byl celkový vývoz zboží z ČR 42,014 mil. t/rok), což by mělo podstatný vliv na budoucí prognózovaný deficit ostatních dopravních módů.

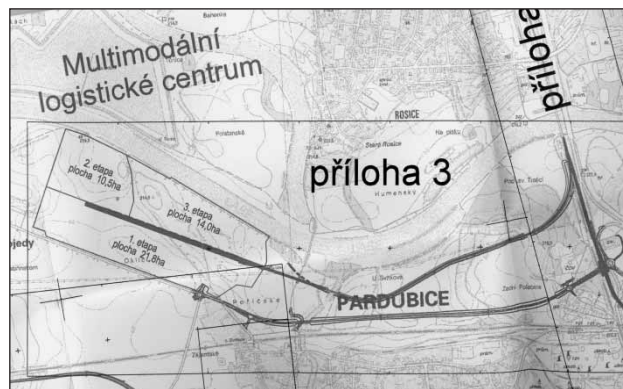
Základní údaje o MLC Pardubice

Rozloha: celková plocha pro Multimodální logistické centrum včetně přístavu a kontejnerového terminálu je až cca 70 ha.

Předpokládané využití: Multimodální veřejné logistické centrum včetně kontejnerového terminálu a budoucího přístavu na řece Labi. Pro leteckou přepravu zboží bude sloužit nedaleké letiště Pardubice.

Umístění: katastrální území: Pardubice, Srnojedy, Svítkov, Popkovice, Staré Čivice. MLC je umístěno západně od Pardubic a východně od obce Srnojedy na pozemcích vymezených v platných územních plánech a jeho vnější hranice tvoří:

severní: levý břeh Labe,
východní: hranice vedená cca 500 m západně od tělesa železniční tratě Rosice nad Labem – Chrudim,
jívní: těleso železniční tratě Praha – Pardubice,
západní: hranice vedená cca 250 m východně od zástavby obce Srnojedy.



Umístění MLC Pardubice a dopravní napojení

Územní plán

V územním plánu velkého územního celku Pardubického kraje jsou pro výstavbu MLC vymezeny plochy „přístav, přístaviště“ a „logistické centrum“. Přístav a logistické centrum jsou v obecně závazné vyhlášce Pardubického kraje č. 2/2006 z 14. 12. 2006 zařazeny do závazné části územního plánu.

V ÚPN města Pardubice jsou pro výstavbu MLC vymezeny plochy 15/z o velikosti 23,39 ha, 16/z o velikosti 1,43 ha a 17/z o velikosti 11,09 ha, tj. o celkové ploše 35,91 ha.

V ÚPN obce Srnojedy jsou pro „přístavní zónu“ vymezeny pozemky o celkové ploše 32,80 ha.

Dopravní infrastruktura - stávající stav a možnosti napojení dle zpracovaného Investičního záměru:

dálnice - napojení na dálnici D11 zahrnuje dle Investičního záměru vybudování nové kapacitní komunikace s parametry silnice III.třídy z prostoru průmyslové zóny Staré Čivice přes MLC Pardubice s mimoúrovňovým napojením na silnici I/37. Po dokončení výstavby R35 Sedlice – Opatovice n. L. bude možné napojení pro směr na Hradec Králové - Jaroměř - Náchod přes MÚK Sedlice,

železniční síť – zahrnuje vybudování železniční vlečky ze žst. Pardubice-Rosice nad Labem do MLC Pardubice,

letecká doprava - mezinárodní letiště Pardubice je umístěno jižně od MLC ve vzdálenosti cca 2,6 km od hlavní části MLC (měřeno po silnici) respektive ve vzdálenosti cca 2,1 km (vzdušnou čarou).

vodní doprava - budoucí plánovaný veřejný přístav Pardubice na labské vodní cestě je součástí MLC a je umístěný na levém břehu Labe v říč. km 235,500 – 236,900. Pro tento přístav zpracovalo Ředitelství vodních cest ČR v roce 2005 Investiční záměr, který byl schválen Ministerstvem dopravy ČR. V současné době však splavný úsek labské vodní cesty končí v přístavu Chvalčovice v říč. km 212,6 a přímé napojení MLC na vodní dopravu tak není do doby výstavby nového plavebního stupně Přelouč možné.

Současný stav zajišťování projektu

Koordinátorem projektu je společnost Přístav Pardubice,

a.s. ve spolupráci s Pardubickým krajem. V prvním pololetí 2008 byl zpracován „**Úvodní generel na Multimodální logistické centrum Pardubice**“. Zhotovitelem byl Transconsult s.r.o. z Hradce Králové.

V závěru roku 2008 byl zpracován **Investiční záměr** dle



Veřejný přístav Pardubice Foto: ŘVCČR

metodiky Ministerstva dopravy ČR. Zpracovatelem je SUDOP PRAHA, a.s. Investiční záměr byl financován SFDI a Pardubickým krajem.

Tento Investiční záměr byl schválen 2. 4. 2009 Radou Pardubického kraje. Společným dopisem předsedy představenstva společnosti Přístav Pardubice a hejtmana Pardubického kraje byl investiční záměr MLC Pardubice předložen začátkem června 2009 ministru dopravy ČR.

Letecký snímek MLC Pardubice a Letiště Pardubice



Modernizace vnitrozemských vodních cest v Ruské federaci

Článek převzat z webové stránky předsedy vlády Ruské federace Vladimíra Putina (www.premier.gov.ru)



15. července 2008. Předseda vlády Ruské federace Vladimír Putin při návštěvě Jižního federálního okruhu, v Rostovu jednal o zvýšení účinnosti a zajištění integrovaného řízení vodních zdrojů, rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a výstavbě nových lodí.

Foto: Alexei Nikolsky, STF

Síť vnitrozemských vodních cest Ruské federace o délce 101 613 km je jednou z největších na světě. Zajišťuje dopravu mezi 68 regiony Ruské federace. Existuje zde 48 100 km vodních cest s garantovanými rozměry vodních cest a 74 500 km splavných toků.

Jednotný hlubokovodní systém evropského Ruska činí 6500 km. V posledních letech podporoval obchod s 44 zeměmi. Část z 15,2 mil. tun zboží a komodit byly vyvezeny pomocí hlubokovodního systému a 1 mil. tun dovezeno. Poté, co se ruské vnitrozemské vodní cesty otevřely pro zahraniční plavidla je plánováno využít pro nákladní dopravu a výletní plavby hlavní evropské vodocestné dopravní koridory. Hlavními prvky tohoto Jednotného hlubokovodního systému evropského Ruska je Volžsko-baltská vodní cesta na severozápadě stejně jako vodní

cesta Volha - Don na jihu. Podíl nákladní dopravy se zvyšuje a turistické trasy se rozvíjejí každý rok v obou těchto oblastech.

V posledních několika letech došlo k významnému nárůstu nákladní a osobní dopravy na vnitrozemských vodních cestách. V roce 2007 bylo přepraveno 152 milionů tun nákladu, což představuje roční nárůst o 9,5%. Ve stejném období činil nárůst osobní dopravy více než 21 milionů lidí, což představuje nárůst o 9,2%. Překládka nákladu v říčních přístavech se zvýšila o 18%.

Nárůst objemu byl z velké části díky příznivým povětrnostním podmínkám, které prodlužují splavné období. Nákladní dopravu zejména posilovala poptávka rozvojových projektů na těžbu ropy a zemního plynu a na výstavbu potrubí. Ve stejné době zaostává renovace říční flotily a odstranění zastaralých plavidel z provozu, přepravní společnosti musí využívat všechny rezervy říční flotily.

Jedním z akutních problémů vnitrozemských vodních cest je stav plavebních hydro-inženýrských staveb. Většina provozovaných hydro-inženýrských zařízení na ruských vnitrozemských vodních cestách jsou v provozu po dobu 50 - 70 let, někdy i déle. Z inspekce hydro-inženýrských zařízení vyplynulo, že k 1. lednu 2008 pouze 20,9% z těchto staveb dosahují standardní úrovně bezpečnosti, 60,8% z nich dosahují podprůměrné úrovně bezpečnosti, 14,2% má nízkou úroveň bezpečnosti a 4,1% - nebezpečnou úroveň.

Provoz hydro-inženýrských zařízení ve špatném technickém stavu může vést k průmyslové havárii.

Nově vypracovaný podprogram Vnitrozemská vodní doprava, který je součástí federálního cílového programu Rozvoje dopravního systému v Rusku v roce 2010 - 2015, předpokládá tato opatření s cílem podpořit rozvoj vnitrozemské vodní dopravy:

- Rozvoj moderní a efektivní dopravní infrastruktury pro urychlení nákladní dopravy a snížení ceny za dopravu.

Pro dosažení tohoto cíle je nutné odstranit překážky, které v současné době omezují průchodnost a kapacitu Jednotného hlubokovodního systému evropského Ruska. Mezi hlavní opatření

patří výstavba plavebního stupně na řece Volze v Nižním Novgorodu a vybudování druhých plavebních komor na plavebním systému Nižně Svirskij na Volžsko-baltské vodní cestě.

- Zvýšení konkurenceschopnosti ruského vodního dopravního systému, kdy bude využit jeho tranzitní potenciál.

Za tímto účelem je nezbytný rozvoj přístavní infrastruktury na mezinárodně významných vnitrozemských vodních cestách. Patří k nim výstavba přístavních terminálů, zařízení a další infrastruktury v azovském přístavu a obnova lodního parku.

- Zvýšení bezpečnosti a stability dopravního systému.

K dosažení tohoto cíle je nezbytné, aby byla zajištěna bezpečnost zařízení a infrastruktury, plavby na vnitrozemských vodních cestách. To zahrnuje celkovou přestavbu hydro-inženýrské infrastruktury a vodních cest na Jednotný hlubokovodní systém evropského Ruska, na Sibiři a na Dálném východě, obnova flotily servisních a hlídkových lodí, vytvoření integrované komunikační sítě na vnitrozemských vodních cestách a poskytování elektronických navigačních map, stejně jako posílení materiálních a technických zdrojů do sektoru vzdělávacích institucí pro výcvik a školení personálu pro budoucí zaměstnání na vodních cestách a v lodním průmyslu.



Plavební komora na přehradě Volgogradsk. Na celé soustavě vodních děl spojujících Černé a Baltské moře budou postaveny ke stávajícím PK druhé plavební komory.

Foto: Alexey Pavlov

Provádění programu bude snižovat sekce, které omezují průchodnou kapacitu Jednotného hlubokovodního systému evropského Ruska z 4869 km na 889 km, tedy z 75% na 14% do roku 2015.

Podíl plavebních hydro-inženýrských staveb s nízkou a nebezpečnou úrovní bezpečnosti bude snížen ze 14,2% na 9%, a z 4,1% na nulu.

Délka překládních hran v říčních přístavech a nákladních terminálech bude 450 metrů.

Kapacita říčních přístavů bude zvýšena o 22 milionů tun.

Bude postaveno 97 nákladních plavidel, 352 technických plavidel a 72 hlídkových plavidel.

Celá síť vnitrozemských vodních cest bude vybavena novou generací komunikačních systémů do roku 2015.

Všechny vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu budou vybaveny elektronickými navigačními mapami do roku 2015.

Celkové financování podprogramu je 206,3 mld. rublů (335 mld. Kč), včetně 165 miliard rublů (268 mld. Kč) z federálního rozpočtu a 41,3 miliardy rublů (67,2 mld. Kč) z nerozpočtových fondů.

barevná příloha k článku Tomáše Kolaříka:

Významné postavení plavby ve světě



Intenzita provozu na nizozemských vodních cestách zůstává vysoká



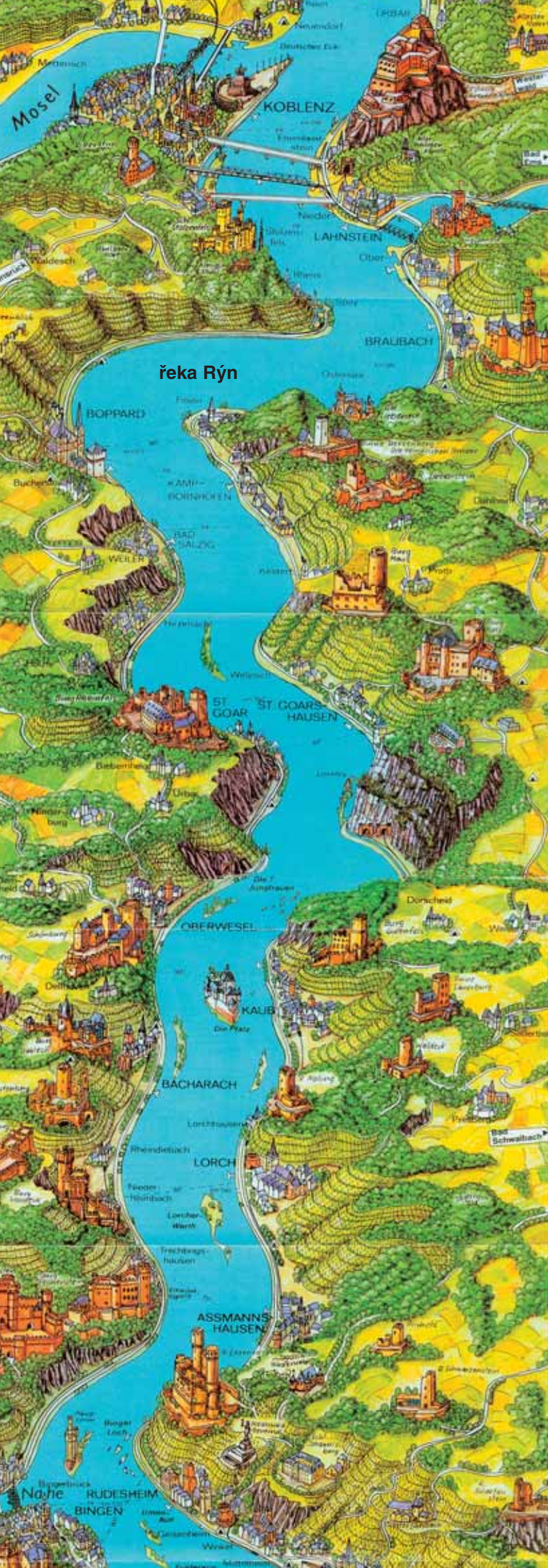
Výstavba nové plavební komory Wusterwitz typu Vb na průplavu Labe – Havla umožní proplout tlačným soupravám délky 185 metrů do Berlínských přístavů



Vizualizace dvojitých plavebních komor u města Noyon



Přístav Constanta patří k největším v Evropě



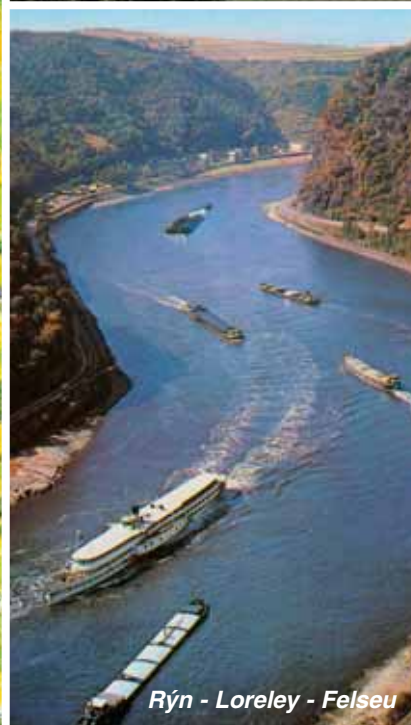
řeka Rýn



Doprava osobních aut po Rýně



Pohled z Heiderwaldenkurtu na plavební ruch na Rýně



Rýn - Loreley - Felseu



Kontejnerová loď na Rýně



Tanker na Rýně

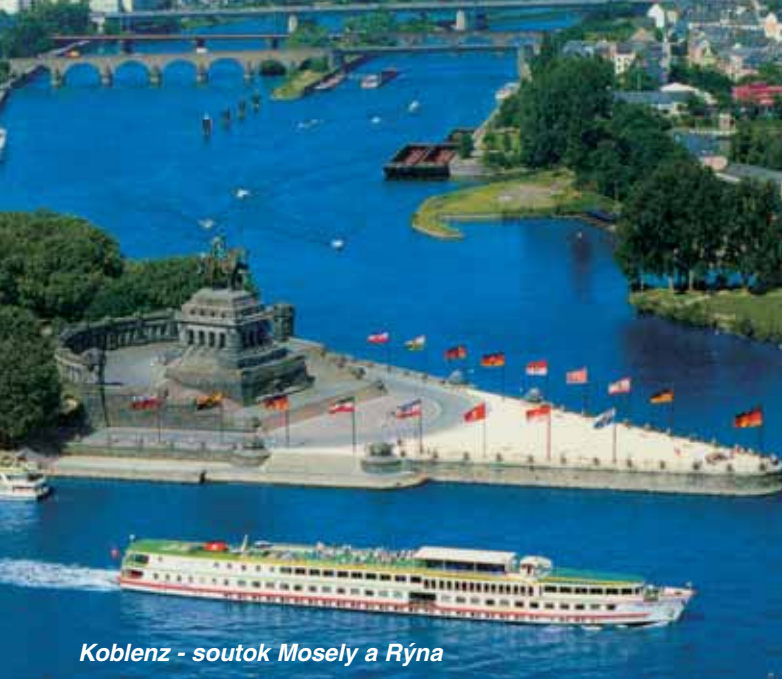


Osobní loď na Rýně

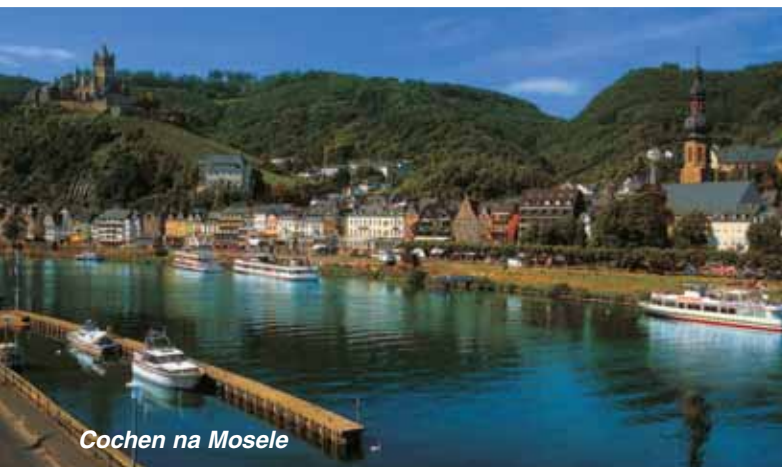


Někdo fotografuje...

barevná příloha k článku Ing. Jindřicha Černého, CSc.
ČPVS plulo po Rýně a Moseli
Foto: Ing. J. Černý, Ing. L. Cidlina, Ing. J. Podzimek



Koblenz - soutok Mosely a Rýna



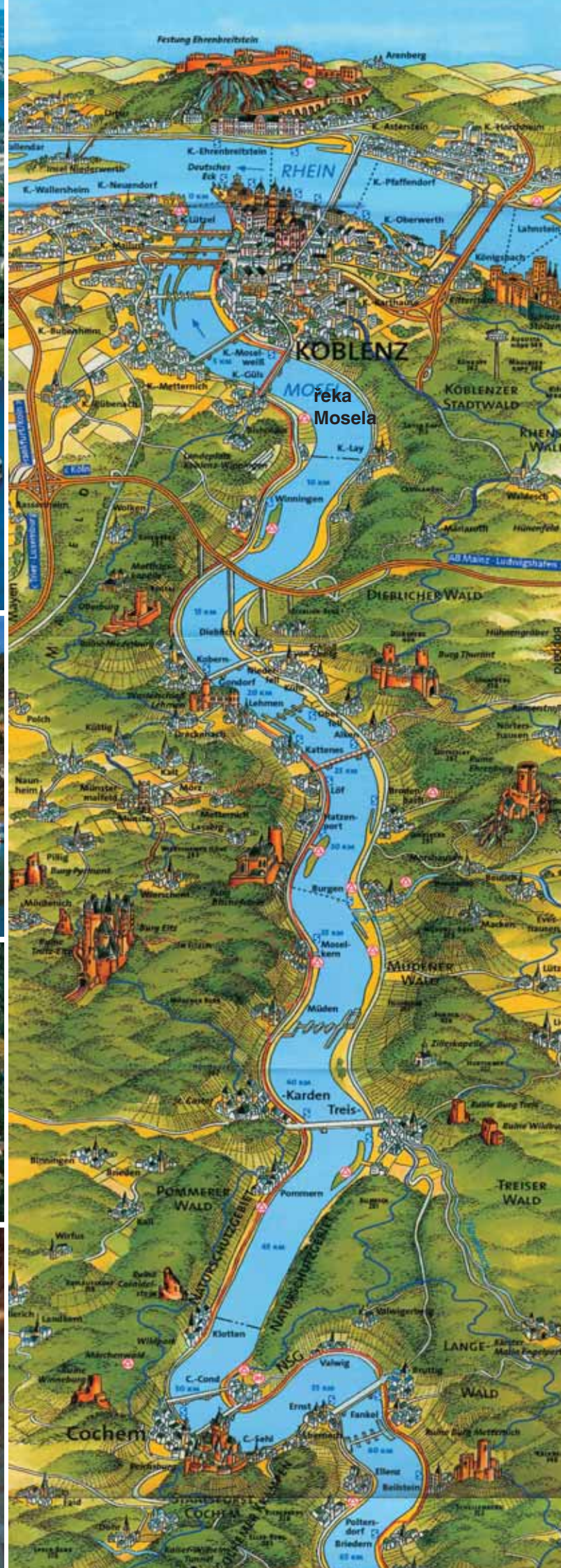
Cochen na Moseli



údolí na Moseli



...někdo odpočívá



Příloha k článku Ing. Josefa Podzimka - Život není takový, je úplně jiný (34) Nejvyšší most na světě u Millau ve Francii

Foto: Josef Podzimek a archiv



Kotevní šachty pilířů, průměru 5 m, hloubky 12-18 m



Armatura šachet a základových desek



Staveniště - duben 2003



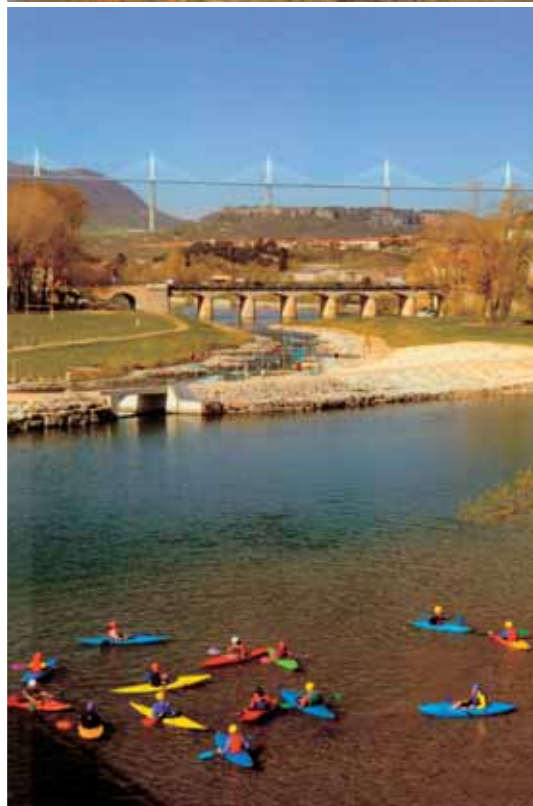
Pilíře rostou rychlostí 4 m za 3 dny



jaro 2003



*Na místě jsou sestaveny sekce
171 m dlouhé*



25. březen 2003



Sestavování pilonu



Stavění pilonu





24. dubna 2004

slavnostní ohňostroj
při zahájení provozu



Městečko Millau na řece Tarn se starými mosty, umělou slalomovou dráhou a s nejvyšším mostem na světě v pozadí



Eiffelův železniční most Garabit byl ve své době nejvyšším mostem světa

Foto: Josef Podzimek a archiv



Přehrada a vodní nádrž Tuyère délky 28 km



*Pohled od paty viaduktu Garabit na hotel
a kotviště luxusních lodí*

Největší průplavní most u Magdeburku

Foto: Ing. Josef Podzimek, Doc. Ing. Josef Raudenský



Mimořádný plavební uzel - křižovatka průplavu Labe – Havol a průplavu Středozevního



*Středozevní průplav a odbočka k Labi
– plavební komora a lodní zdvihadlo Rothensee*



Průplavní most Magdeburk překračuje řeku Labe



Průplavní most Magdeburk



*Plavební komora s úspornými nádržemi
a lodní zdvihadlo Rothensee*

Viadukt Normandie s nejdelším zavěšeným plavebním polem na se nachází u přístavu Le Havre, který je druhým největším přístavem ve

Foto: Josef Podzimek a archiv



Šířka plavebního pole 856 m



Původní most přes Seinu de Tancarville. Šířka plavebního pole 608 m.



Přístav sportovních lodí v Houffleru s viaduktem Normandie přes řeku Seinu v dohledu

světě
Francii a třetím na světě



Most Normandie se skládá ze tří samostatných částí



Plavba loď pod viaduktem Normandie

Bruggy - městečko s největším počtem nejmenších mostů na plavebních kanálech

Foto: Josef Podzimek a archiv



Plavba v centru Bruggy - radniční věž Belfor



Canal du Nord vede souběžně s plánovaným průplavem Seina-Sever

Foto: Josef Podzimek a archiv



Plavba na Canal du Nord



Odbočení Canal de la Somme z Canal du Nord



řeka Somme



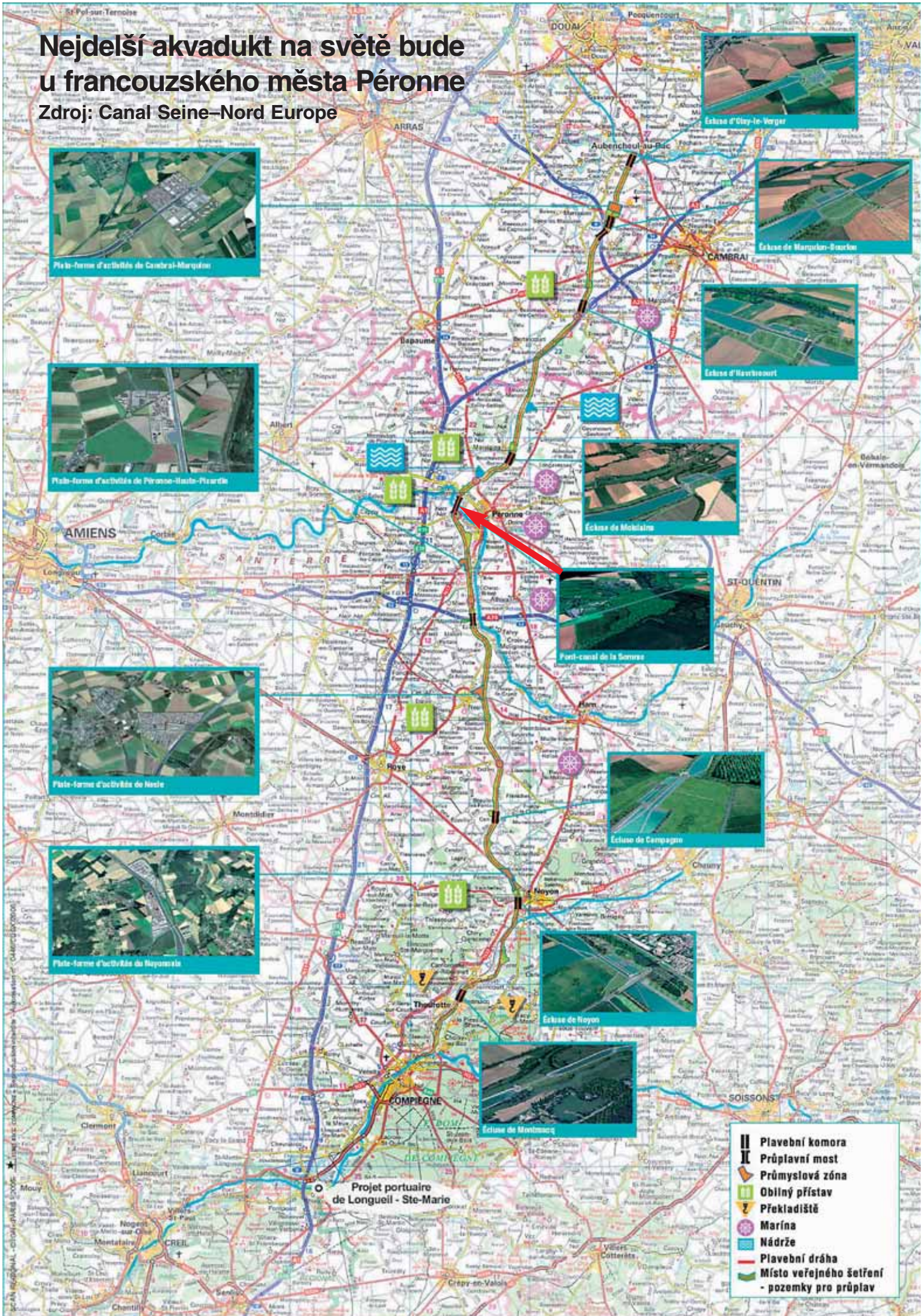
Canal du Nord



Nejdelší průplavní tunel na Canal du Nord u vesnice Ruyaulcort

Nejdelší akvadukt na světě bude u francouzského města Péronne

Zdroj: Canal Seine–Nord Europe



Ecluse d'Oisy-le-Verger



Ecluse de Marquain-Sarcelon



Ecluse d'Hauchecourt



Ecluse de Molvaux



Part-canal de la Somme



Ecluse de Campagny



Ecluse de Nayon



Ecluse de Montmacq



Plate-forme d'activités de Cambrai-Marquain



Plate-forme d'activités de Péronne-Ilaut-Pisardie



Plate-forme d'activités de Noyon



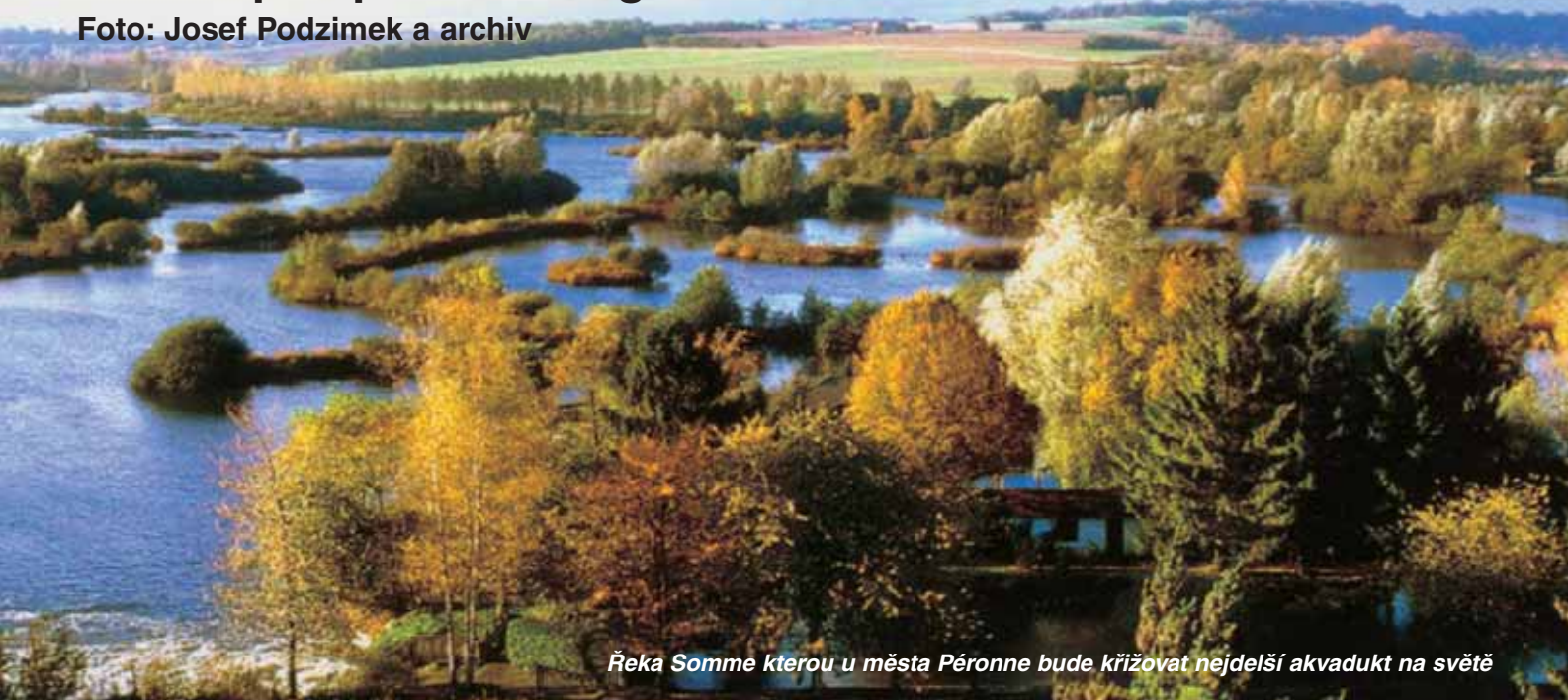
Plate-forme d'activités de Moyonville

	Plavební komora
	Průplavní most
	Průmyslová zóna
	Obilný přístav
	Překladiště
	Marína
	Nádrž
	Plavební dráha
	Místo veřejného šotření - pozemky pro průplav

© 2006, Canal Seine-Nord Europe, Direction Régionale - ICHM-Paris, 2006. Tous droits réservés. Toute réimpression sans autorisation est formellement interdite.

Nejdelší akvadukt na světě bude na průplavu Seina-Sever: triumf spolupráce ekologů a techniků

Foto: Josef Podzimek a archiv



Řeka Somme kterou u města Péronne bude křížovat nejdelší akvadukt na světě



Počítačová vizualizace akvaduktu který povede souběžně s Canal du Nord



Překladiště na Canal du Nord



Plavební komora Clery - sur Somme



Tady povede akvadukt



Canal du Nord



Plavební komora Clery-sue-Somme



PROJEKT - REALIZACE - MONTÁŽ

VODOHOSPODÁŘSKÉ
OCELOVÉ KONSTRUKCE

NÁVRH TECHNOLOGICKÝCH LINEK
KAMENOPRŮMYSLU, ŠTÉRKOVEN
A PÍSKOVEN VČETNĚ REALIZACE

OCELOVÉ KONSTRUKCE
A PÁSOVÉ DOPRAVNÍKY

STAVBA A REKONSTRUKCE
LODÍ A PLAVIDEL

STROJÍRNY PODZIMEK, s.r.o.
Čenkovská 1060, Třešť, CZ
tel.: +420 567 214 140
fax: +420 567 214 040
e-mail: strojirny@podzimek.cz
www.podzimek.cz/machinery



ZAKLÁDÁNÍ
STAVEB



Moderní vnitrozemská plavidla

Z laskavým svolením Bureau Voorlichting Binnenvaart, nizozemské Informační kanceláře pro vnitrozemskou vodní dopravu přeložil Tomáš Kolařík, P&S a.s.

(barevné foto lodí na obálce)

Zde plují 2 miliony tun mořské soli!



Délka: 105 m • Šířka: 9,50 metrů • Ponor: 2,87 metrů • Výkon motoru: 1.200 hp • Plavební rychlost: 22 km / h • Tonáž: 2.000 tun nebo 118 TEU
Náklad: Hromadný náklad, volně ložený náklad nebo kontejnery
Počet nákladních vozidel: 80x

Výhody lodí Philos

- Velké možnosti využití nákladových prostor lodí
- Díky své velikosti může plout po hlavních evropských vodních cestách
- Přeprava sypkých materiálů, volně ložených kontejnerů nebo jiného nákladu ve stejné lodi
- Stěny nákladového prostoru jsou pokryty speciálním nátěrem vhodným pro přepravu průmyslových solí
- Moderní vybavení včetně připojení k internetu a satelitním přijímačem
- Lodníci si mohou pomoci jeřábu naložit na kryty nákladového prostoru i své automobily

Tato loď dopraví 530 vozů!



Délka: 110 metrů • Šířka: 11,40 m • Ponor: 2,00 metrů
Výkon motoru: 1800 hp
Plavební rychlost:
Naloženo, proti proudu 11 km / h
Naloženo, po proudu 20 km / h
Tonáž: 645 tun
Náklad: 530 vozů
Počet nákladních vozidel: 60x

Výhody plavidla pro převoz automobilů

- Poskytuje přepravu kolových vozidel bez jejich poškození.
- Automobily dorazí do své destinace ve dne i v noci a včas.
- Loď je šetrná k životnímu prostředí, efektivní a navíc neruší okolí hlukem.
- Vnitrozemská lodní doprava přispívá ke zvýšení úrovně mobility a dostupnosti.
- Zákazníci mohou realizovat velké výhody z rozsahu přepravy.
- Vnitrozemská lodní doprava je přeshraniční způsob dopravy, který nabízí jistotu dopravy.
- Poskytuje spolehlivé spojení v logistickém řetězci.
- Loď nabízí nejlepší možnou ochranu pro náklad.
- Loď umožňuje hladký provoz lodní dopravy: neexistují žádné dopravní zácpy na vodních cestách.

Zde pluje 500 kontejnerů se vším, co si moderní spotřebitel může přát!



Délka: 135 metrů • Šířka: 17,40 m • Ponor: 3,60 metrů • Výkon motoru: 4300 hp • Plavební rychlost: Naloženo, proti proudu: 12,5 km / h
Naloženo, po proudu: 20 km / h • Nosnost: 5407 tun nebo 500 TEU
Náklad: Kontejnery • Počet nákladních vozidel: 500x

Výhody kontejnerového plavidla

- Každý kontejner může pojmout jiný druh zboží, od oblečení po high-tech zařízení.
- Speciální přepravy (chladicí kontejnery) jsou možné, stejně tak i přeprava chemických produktů.
- Zboží z celého světa je umístěno a rozříděno na palubě lodí a může být přepraveno najednou.
- Plavidlo poskytuje efektivní a k životnímu prostředí šetrnou "just-in-time" dopravu.
- Pracuje 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce.
- Zboží dosáhne svých destinací bezpečně a bez poškození.
- Je možné sledovat a vyhledávat zboží, služby a plánování jsou na vysoké úrovni.
- Kontejnerová doprava je spolehlivým článkem v logistickém řetězci.
- Kapitánský můstek může upravovat svou výšku a může být vyzdvižen až 20 metrů nad vodní hladinu pro poskytnutí bezpečné viditelnosti.

Tady pluje loď s automatizovanou vykládkou.



Délka: 82 m • Šířka: 9 m • Ponor: 3 m • Výkon motoru: 825 hp
Plavební rychlost: 17 km / h • Tonáž: 1317 t
Náklad: Práškové chemické přípravky
Vykládací systém: Pneumatická vykládka pomocí kompresoru
Vykládací/nakládací rychlost: 100 až 400 tun za hodinu
Počet nákladních vozidel: 50x

Specializovaný transport práškových produktů jako je cement, popílek, vápno, sádra, cement apod.

- Automatickou vykládku zajišťují počítače, které ovládají kompresory pro pneumatickou dopravu
- Uzavřený systém nakládání a vykládání nepůsobí prašnost ani hlučnost ve svém okolí
- Balast lodí umožňuje, aby proplula i pod nízkými mosty
- Samostatná síla umožňuje převoz různých látek pro více zákazníků

Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka – 90 let existence

Mgr. Mark Rieder, ředitel VÚV Praha

V letošním roce si Výzkumný ústav vodohospodářský připomíná 90. výročí svého vzniku. Rád bych prostřednictvím tohoto článku připomněl některé mezníky v jeho historii a také v historii vodohospodářského výzkumu.

Ústav byl založen jako Státní ústav hydrologický usnesením ministerské rady z 19. prosince 1919. Mohl ve svém působení navázat na vodohospodářskou tradici v českých zemích – na práci Hydrografické kanceláře pro Království české založené v 19. století a také na činnost ČVUT v Praze a ČVŠT v Brně.

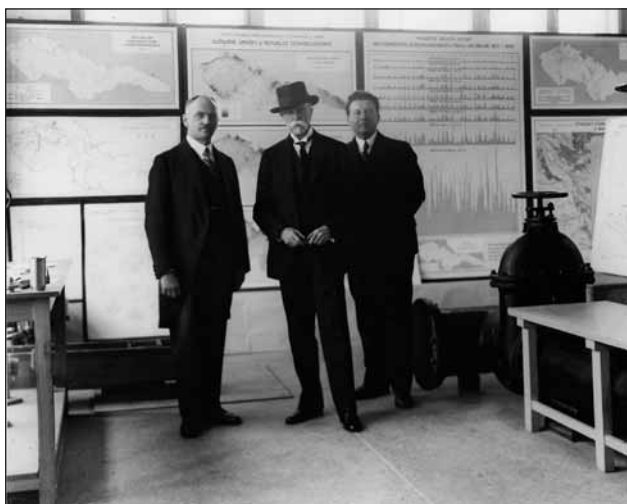
Organizační práce byly zahájeny 13. 10. 1920 podle ideového návrhu dr. ing. Jana Smetany. Výzkumné práce byly limitovány nevyhovujícím rozmístěním pracovišť ústavu. Proto se již od roku 1921 uvažovalo o výstavbě nové budovy v Praze. Navrženy byly dvě varianty – na ostrově Štvanici a v Podbabě. Na schůzi Státní regulační komise 16. 11. 1921 předložil dr. ing. Jan Smetana předběžný návrh na umístění ústavu v Podbabě. Projekt byl zadán stavební firmě Záruba-Pfeffermann, autorem definitivního architektonického řešení je architekt František Bartoš.

Se stavbou se začalo až v r. 1927. Nejprve byl dokončen 220 metrů dlouhý tárovací žlab pro cejchování hydrometrických vrtulí (1930), pak budova A s hydrotechnickou laboratorii. V té době měl ústav 34 zaměstnanců.

Soustavný výzkum podzemních vod si v roce 1926 vyžádal zřízení chemické laboratoře. Později byla laboratoř doplněna laboratorii bakteriologickou, a tak vzniklo z chemické laboratoře samostatné oddělení chemie a bakteriologie vody.

Protože se ve výzkumném programu stále častěji objevovaly i úkoly hydrotechnického charakteru, bylo rozhodnutím ministerstva veřejných prací z 18. srpna 1925 schváleno zřízení hydrotechnického ústavu a usnesením ministerské rady z 8. února 1930 a se souhlasem prezidenta republiky byly oba ústavy pojmenovány Státní výzkumné ústavy hydrologický a hydrotechnický T. G. Masaryka.

Protože pro řešení požadovaných úkolů kapacita budovy nestačila, byla vybudována budova B, s jejíž stavbou se započalo v roce 1931 a dokončena byla roku 1933. V tomto období se také uskutečnila návštěva prvního prezidenta republiky T. G. Masaryka v ústavu.



Z návštěvy T.G.M. v ústavu v roce 1933

Po dobudování areálu ústavu se tedy mohli výzkumní pracovníci plně věnovat svým úkolům, jež byly definovány v zakládací listině. Měli provádět:

- vědecký výzkum vod ovzdušných, povrchových a podzemních a výzkum jejich vzájemné souvislosti, zaměřený na řešení otázek účelného využití vody a ochrany před ní,
- výzkum všeobecných zákonů pohybu vody v otevřených korytech, potrubích a zeminách,
- pokusy, které mají za účel, aby vodní stavby stavebně inženýrské byly účelně vytvořeny a uspořádány po stránce hydraulické, a tím i stavební,
- pokusnictví v oboru podzemních vod,
- pokusnictví v oboru mechaniky zemin a zemních staveb ve vztahu k vodě,
- pokusy s vlekem těles ve vodě,
- zkoušky výkonnosti vodních motorů,
- pokusnictví v oboru hydrometrie.

Podobné výzkumné úkoly představovaly v omezené míře i náplň práce ústavu za okupace. Ústav měl tehdy 79 zaměstnanců sdružených do šesti oddělení.

V roce 1942 bylo zřízeno vodohospodářské pracoviště v Ostravě pověřené sledováním zhoršující se jakosti vody řeky Odry a jejich přítoků způsobené zvyšujícím se množstvím městských a průmyslových odpadních vod.

Kromě dosavadního zaměření na hydrologii a hydrotechniku došlo po r. 1945 k posílení kapacity ve prospěch úkolů zdravotně vodohospodářských. Zároveň se v té době rozvíjí hydroenergetická výstavba, což přináší ústavu řadu nových úkolů. K jejich zvládnutí je třeba ústav rozšířit a modernizovat – proto se staví třetí provozní budova s novou hydrotechnickou laboratorii.

Narůstající vodohospodářské problémy na jižní a střední Moravě vedly v roce 1949 k vyčlenění pracovníků bývalého Zemského národního výboru v Brně a vytvoření samostatného pracoviště, které se po dvou letech stalo součástí nově ustaveného Výzkumného ústavu vodohospodářského.

Všechny tyto změny byly fixovány organizačně zákonem č. 261/49 Sb., ze dne 9. ledna 1951, jímž byl zřízen Výzkumný ústav vodohospodářský v Praze s pobočkou v Bratislavě jako resortní výzkumný ústav. Jednou z podstatných změn bylo odpojení hydrologické a meteorologické služby od výzkumu a jejich převedení nejprve do Vodohospodářských rozvojových středisek a od 1. ledna 1954 do nově vytvořeného Hydrometeorologického ústavu.

Další organizační změny přinesl konec šedesátých let. Bratislavská pobočka ústavu se díky rozšíření odborné náplně i rozsahu výzkumných prací stala v rámci federalizace v roce 1968 samostatným ústavem (Výzkumný ústav vodného hospodářství) a detašovaná pracoviště v Brně a Ostravě získala statut poboček VÚV.

Koncem roku 1975 bylo rozhodnuto o spojení rozvojové skupiny z podniku Vodohospodářský rozvoj a výstavba se Střediskem pro rozvoj vodního hospodářství a o začlenění takto vzniklého útvaru do VÚV, k čemuž došlo 1. ledna 1976.

Po roce 1989 byl ústav převeden do působnosti nově



Celkový pohled na areál ústavu



Prezident Václav Klaus si při návštěvě ústavu prohlédl i velkou pokusnou halu s modelem vodního díla Děčín

vzniklého Ministerstva životního prostředí ČR jako jedna z prvních odborných institucí pro jednotlivé složky životního prostředí. Hned v následujícím roce bylo do názvu ústavu vráceno jméno T. G. Masaryka, které nesl od roku 1930.

V roce 1992 bylo dokončeno soustředění všech pražských pracovišť do areálu v Podbabě a od roku 1993 ústav přestal být rozpočtovou institucí a přešel na formu státní příspěvkové organizace.

Ve druhé polovině 90. let se začínají objevovat činnosti související s přípravou na vstup České republiky do Evropské unie – příprava na implementaci evropské legislativy, příprava systémů a prvků řízení u nás dosud neobvyklých i soustředování nezbytných dat a podkladů. Stále více se také prosazuje environmentální hledisko – na významu nabývá výzkum ve sféře ochrany vod, udržování a zlepšování ekosystémů či hodnocení jakosti vod. V roce 1999 byla činnost ústavu rozšířena i o problematiku odpadů.

V srpnu 2002 byl ústav postižen katastrofální povodní, jejíž důsledky byly řešeny téměř tři roky. V roce 2005 byla zahájena činnost v nové budově laboratoří pro oblast vody, odpadů a dalších složek životního prostředí v Praze - Podbabě a v následujícím roce se nových prostor dočkala i pobočka v Brně. K 1. lednu 2007 se opatřením ministra životního prostředí č. 12/2006 stal ústav veřejnou výzkumnou institucí.

V současné době se jeho hlavní působnost soustřeďuje na výzkumnou, koncepční, odbornou a metodickou činnost, včetně vytváření a provozování informačních systémů, v oblasti ochrany jakosti a množství povrchových a podzemních vod a jejich užívání v technických, ekonomických a ostatních souvislostech a ve vzájemných interakcích. Jde o objektivní odbornou službu poskytovanou přednostně pro veřejnou správu zejména podle vodního zákona a pro tvorbu a uplatňování státní politiky v oblasti vod. Aktivity ústavu byly rozšířeny i o obdobné činnosti v oblastech nakládání s odpady a integrovaného přístupu k prevenci znečištění životního prostředí.

Významnou součástí historie výzkumu v ústavu byla i problematika hydrauliky a hydrotechniky, v rámci níž se pracovníci ústavu v různých obdobích zaměřovali i na otázky vodních cest a plavby. Lze zmínit např., že v prvním období třicátých a počátku čtyřicátých let byl v hydraulických laboratořích ústavu prováděn modelový výzkum všech významných vodních staveb, připravovaných tehdy k výstavbě. Byl to např. výzkum jezu na Labi v Srnojedech, nebo rozsáhlý modelový výzkum pro vodní dílo Vrané nad Vltavou a pro

vodní dílo Štěchovice s elektrárnou a plavební komorou, jejíž plnění a prázdnění vyřešil originálním způsobem prof. Jaroslav Čábelka. Pro potřeby rekonstrukce labských vodních děl byl realizován příslušný hydrotechnický výzkum jezů, plavebních komor a vodních elektráren ve Velkém Oseku, v Brandýse, Kostelci, Poděbradech a v Hradci Králové. Jaroslav Čábelka navrhl i optimální řešení nízkotlaké vodní elektrárny při jezích a originální poklopová vrata, použitá na řadě plavebních komor labsko-vltavské vodní cesty.

Rovněž v sedmdesátých a osmdesátých letech našel rozvoj vodní dopravy odezvu v hydrotechnickém výzkumu. Výzkumní pracovníci ústavu Ing. L. Doležal, Ing. J. Libý, CSc. a Ing. P. Jiřinec se zaměřili především na plavební objekty, dispoziční řešení plavebních stupňů a zimní provoz vodních cest. K rozsáhlejší práci patřila studie proudových poměrů v horní rejdě zdymadla Klavary, kde výzkum na aerodynamickém modelu umožnil navrhnout účinná opatření, která byla ověřena na hydraulickém modelu.

V posledním desetiletí se v této oblasti výzkumu Ing. Josef Libý, CSc. zabýval problematikou zlepšení plavebních podmínek v úseku Střekov – státní hranice ČR/SRN, a to výzkumem vodních děl Malé Březno a Prostřední Žleb na velkých hydraulických modelech. V návaznosti na tento výzkum byl realizován v letech 2002 až 2007 pod vedením prof. P. Gabriela komplexní hydraulický výzkum plavebního stupně Děčín. Od roku 2008 je prováděn výzkum variantního řešení tohoto plavebního stupně zahrnujícího nově navrhovaný rozsáhlý biokoridor.

U příležitosti oslav 90 let existence naší výzkumné vodohospodářské organizace se uskutečnila druhá prezidentská návštěva. 15. června navštívil ústav prezident republiky Václav Klaus, který pro připomenutí tohoto významného jubilea symbolicky zasadil pamětní strom a prohlédl si stejně jako T. G. Masaryk před 66 lety nejzajímavější pracoviště ústavu.

Významné výročí i důstojná oslava vybízejí nejen k zamyšlení nad přínosem dlouholetého vodohospodářského výzkumu, ale současně připomínají nutnost jeho dalšího rozvoje zaměřeného na zachování a zlepšování jakosti vody i na další činnosti v oblasti ochrany životního prostředí

Ústav založený v roce 1919 jako jedna z prvních výzkumných organizací v nově vzniklé Československé republice prokázal za 90 let péči o vodu nejen prozíravost zakladatelů, ale také schopnost komplexního výzkumu vody a do dnešních dnů si uchoval vedoucí postavení výzkumné organizace v oboru.

100 let Libora Záruby

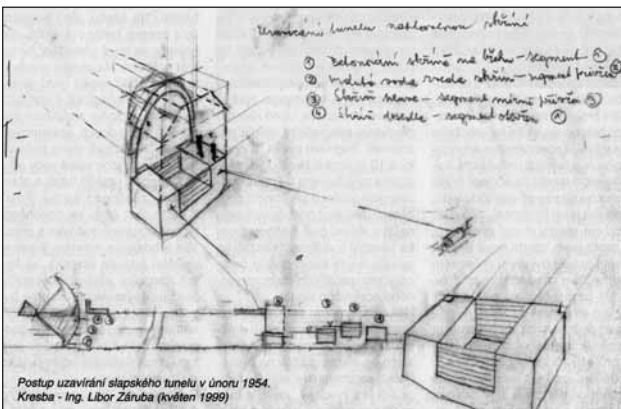
Ing. Josef Podzimek

*Velcí lidé umírají dvakrát:
jednou jako lidé,
podruhé jako velcí.*
VALÉRY

Posledních čtyřicet let, a poslední dobou stále více, si uvědomuji a veřejně přiznávám, že Libor, jak mu od nabídky tykání říkám, je můj největší odborný vzor. Jeho technický, lidský, mimořádně odvážný a optimistický přístup nám v současné vodohospodářské komunitě chybí. Přemýšlel jsem proto, jak uctít sté výročí jeho narození, aby to nebylo pouhé opakování toho, co o něm bylo již napsáno. A tak jsem si sedl a v klidu jsem listoval v knihách s citáty moudrých, neboť jsem léta přesvědčen, že vše chytré bylo již řečeno a napsáno. Přitom, jak jsem myslel na léta strávená po boku Libora, jsem si uvědomil, že moje pozornost se soustředila pouze na některá hesla a při čtení některých citátů se mi vrátily vzpomínky na určité situace a výroky mého moudrého přítele.

heslo **ČLOVĚK** – *Člověk je dítětem svého díla.*
CERVANTES

Takovým dílem Libora je jistě Slapská přehrada. Projektoval ji ve svých 40 letech a do trvalého provozu byla uvedena v roce 1956. Pro přiblížení Libora nám mladším a ještě mladším pár jeho autentických slov: „*Obtoková štola, ve skutečnosti pořádný tunel, byl jedním z klíčových objektů VD Slapy, který ovlivňoval jak koncepci stavby, tak umožňoval i krátký konečný termín. Tunel se svými rozměry nevy-mykal naší tunelářské praxi, ale musel plnit řadu neobvyklých požadavků a podmínek, vyžadujících řadu technických úprav a konstrukcí u nás a možná i v cizině nových. Dnes je samozřejmostí, ale před padesáti roky jsem musel pracně přesvědčovat a prosadit, že profil štoly nemusí být kruhový, ale že bude lepší podkovovitý. Nestačily výpočty a výkresy, ale musel být postaven ve Štěchovicích ze dřeva model tunelu v měřítku 1:1 a v něm demonstrováno nakládání rubaniny na auta lžícovým bagrem Škoda 0,75 m³, který byl k dispozici. Měl jsem již samozřejmě promyšleno a připraveno náhradní řešení uzavřít tunel za průtoku naplavenou betonovou zátkou. Princip jednoduchý, ale jeho uskutečnění kromě vyřešení všech technických problémů znamenalo skoro nekonečné řady debat, jednání a přesvědčování. Nebylo to naštěstí nekonečné,*



Abych pochopil uzavírání slapského tunelu v roce 1954, namaloval mi Libor náčrtek v dokonalé axometrii. Tehdy mu bylo „pouhých“ 90 let.



Libor Záruba v kanceláři P&S a.s. v roce 1998

mělo to konec a dobrý. Samozřejmě podmínkou, a ne lehkou, bylo, aby ten „kumšt“ plaval. Za tím účelem byl ve VÚV v Podbabě postaven model vtokové části tunelu v měřítku 1:15 s možností měnit průtoky v mezích přicházejících v úvahu při zavírání.

Pak nastal únor 1954. Na stavbě bylo vše připraveno pro uzavírání tunelu. Vedoucí stavby inženýr Alois Kraus byl velmi důrazně upozorněn a varován, že je osobně zodpovědný, dá-li příkaz teď na jaře zahájit tak riskantní operaci, jako je uzavírání tunelu. Neodvratně se blížil večer. Na stavbě se osazenstvo vytrácelo a nás zbylo jen něco málo přes deset. Manévr, který jsem se učil na modelu v měřítku 1:15, jsem nyní mohl a musel provést v měřítku 1:1. Teď nakonec nastaly nejdramatičtější chvíle. Konečně byl uzávěr správně zasunut do vtoku do tunelu a dosedl na dno.“

Rád jsem si svědectví z pera Libora (Vodní cesty a plavba č. 3/1999) přečetl a ještě po letech může být poučné pro mladé inženýry, kteří před obrazovkami svých počítačů mudrují o praktických věcech, které by měli sami předvést v „trenýrkách“ na stavbě.

*Všechno, co si někdo dokáže představit,
může někdo jiný uskutečnit.*

VERNE

Libor ale ve svém životě často dokázal spojit obé. Vodní dílo Slapy byl Liborův osud. Využití obtokového tunelu jako součásti lodního zdvihadla nebo plavební komory se nedočkal. Zbyla po něm ale velká myšlenka, neuvěřitelný princip tlačného řetězu i model objemového čerpadla, který díky velkorysosti jeho rodiny visí dodnes na zdi mé pracovny.

Ještě jedna historka o Liborových Slapech. V průběhu projekčních prací kolegové stále Libora upozorňovali na různá nebezpečí, která z navržené koncepce mohou



Přelévaná vodní elektrárna na VD Slapy byla v plném bezporuchovém provozu po celou dobu katastrofální povodně na Vltavě v roce 2002.

nastat. Co když? Libor to upravil. Ale co se stane, když? Libor to upřesnil. Možná, že by se mohlo stát...? Libor to přepočítal. Ale, ale, co když, možná...?! Libor se prý našval a řekl: „*Tak se to zřítí a všichni se zabijeme*“.

*Jestliže se objeví opravdový génius,
poznáme ho podle toho,
že se proti němu spojí všechny hloupé hlavy.*
SWIFT

Na závěr tohoto povídání se vrátím ke dvěma osobním zkušenostem s přehradou Slapy. Libor pro ni vyhledal, na rozdíl od svého otce Ing. Josefa Pfeffermanna nejužší místo vltavského údolí a proto ji vyprojektoval jako „přelévanou hráz“. Elektrárnu umístil pod přepadovými poli pro převádění velkých vod. Toto neobvyklé a dosud neužívané řešení mělo za následek, že špatně provedenými spárami vlastního skluzu velmi často při velkém dešti prosakovala voda do strojovny elektrárny. Sám jako ředitel závodu Dolní Vltava jsem musel odrážet útoky na řešení, které Libor prosadil. Spáry jsme stále utěšňovali a opravovali. Pak přišla katastrofální povodeň na Vltavě v roce 2002. Při kulminaci průtoku jsem seděl u Libora na Cholíně (jeho letním sídle) a viděl jsem, jak je napjatý, kdy mu zavolají, že do strojovny teče voda. Na druhé straně byla z hlavního projektanta Slap cítit jistota, že zafunguje princip „bezpodtlakové přelivné plochy“, která byla právě navržena na stoletou vodu. Liborovi potomci se divili, proč je tatínek či dědeček tak napjatý. Tehdy jim Libor řekl jen tři slova: „*Egil ví, proč*.“ Pak se to stalo. Hlasatel v rozhlase oznámil národu, že **hydroelektrárna Slapy jako jediná nebyla zatopena a po celou dobu průchodu největší povodně na Vltavě v moderní historii dodávala elektrický proud do sítě**. Strašně jsem Liborovi tuto satisfakci přál.

heslo: **ODVAHA**
Odvážný člověk je též plný víry.
CICERO

*Odvaha znamená vědět,
čeho je potřeba se bát a čeho ne.*
PLATON

*Ke všemu, co je velké,
je prvním krokem odvaha.*
GOETHE

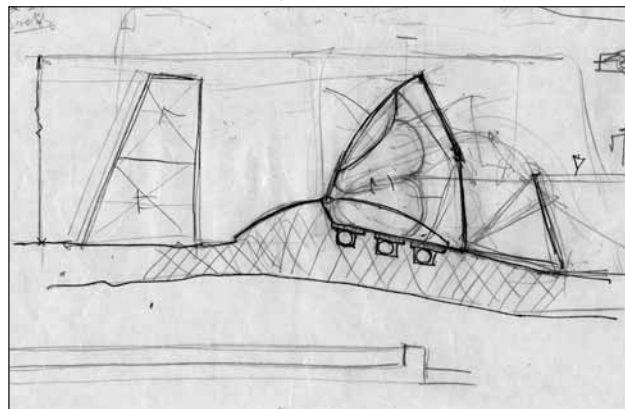
Musím však přiznat, že mezi první vzpomínky na Libora patří i větší rozpor mezi námi. To bylo ještě v době, kdy byl hlavním projektantem Hydroprojektu Praha. Dozvěděl se totiž, že jsme se vsadili s jeho synem Pepíkem, že lze na pramíče při stavu vodočtu v Modřanech 330 cm „sjet“ Štítkovský jez v Praze na Vltavě, aniž se „uděláme“. Jeho rodina mu byla to nejbližší, co měl, a naši sázku považoval za nerozumný

hazard, jehož tvůrcem jsem byl já. Je to jedna z mála sázek, od které jsem upustil. Byli jsme ještě mladí a já to uznal.

heslo: **ROZUM**
Rozum přichází s léty.
SYRUS

*Jedině rozum nám káže,
co máme a co nemáme dělat.*
EPIKTETOS

O to víc jsem si vážil, že Libor krátce po této naší malé roztržce nastoupil u mne, mladého ředitele závodu, jako inženýr specialista. K tomu se váže pěkná historka. Když se na slavnostní rozlučce ptal tehdejší ředitel HDP Holoubek, co bude v důchodu Libor dělat, ten prý odpověděl: „*Jdu za novou technikou do Povodí Vltavy*“. To byla největší poklona, která z úst Libora zazněla na práci, kterou jsme vykonávali při modernizaci vltavské vodní cesty. Bylo to krátce poté, co jsme spolu realizovali první podpíranou klapku v tzv. manipulačním poli jezu Libčice na Vltavě v Praze. Původně tam měl být realizován patent Libora na jezovou klapku podpíranou soustavou gumových vaků. Svůj návrh namaloval svým charakteristickým způsobem. Na čtverečkový papír několika barevnými tužkami od ruky a v přesném měřítku. Podal mi ho a pravil: „*To další je otázka technického řešení*.“ Moji lidé to moc nechápali a hlavně výrobce gumových vaků – Rubena Náchod – vaky odmítal vyrobit. Odjeli jsme proto do Zlína, který se tehdy jmenoval Gottwaldov, abychom přesvědčili nadřízené výrobce, že takový vak lze vyrobit. Přijal nás sám generální ředitel a velká skupina odborníků, kteří nás přesvědčovali, že gumový vak takových rozměrů a tlaku opravdu vyrobit nelze. Po chvíli „vysoce odborných“ diskuzí vytáhl Libor z aktovky dvě dřevěná prkénka, mezi nimiž měl připevněný igelitový pytlík od mléka. Do dírký v prkénku vsunul brčko od limonády, foukl do něj a prkénka se rozevěřela. Soudruh generální ředitel vyskočil a vykřikl: „*Tak vidíte, soudruzi odborníci, že to jde. Vak vyrobte a již nediskutujte*“.



Jeden z prvních návrhů na jezovou klapku podpíranou soustavou gumových vaků

Byl to jeden z největších triumfů modelového výzkumu, kterým se Libor proslavil. Tento návrh se opravdu následně nerealizoval, ale byl impulzem k vzniku typizovaných jezových klapek podpíraných dvojicí hydraulických válců, které byly ve velkém počtu využity při modernizaci labsko-vltavské vodní cesty. Později byly podpírané klapky největších rozměrů v Evropě instalovány v horních ohlavích plavebních komor VD Gabčíkovo. V současné době jsou instalovány na jezu v Českém Vrbném na Vltavě u Českých Budějovic. Toto technické řešení vzniklo za mimořádné podpory hlavního konstruktéra ČKD Blansko Josefa Raudenského, který patřil na dlouhá léta do „naší“ party.

heslo: **GENIALITA**
*Geniální člověk se nedopustí omylu.
 Jeho chyby jsou vědomé
 a otvírají cesty k objevům.*
JOYCE

Pak následovala nekonečná řada společných technických řešení, které nesou Liborovu pečeť, které lze vyjádřit jeho filozofií: „V technice neexistují dvě společná slova – to nejde. V technice všechno jde, jsou jenom lepší, horší, dražší či levnější řešení“. Když jsme navrhovali a realizovali náhradní vrata plavebních komor, zajel jsem se s Liborem na ně podívat do haly ČKD Blansko. Byl jsem ohromen jejich velikostí. Libor mi dal radu, jak se nebát na celý život. „Víš, proto se to maluje v měřítku 1:100, abys neměl strach“.

Strach nás budí k odvaze.
OVIDIUS
*Nic není tak těžké,
 aby to lidský duch nepřekonal.*
SENECA

S Liborem jsme prožili mnoho tvůrčích let v závodě Dolní Vltava, následně v technickém rozvoji Povodí Vltavy. V roce 1990 Libor se mnou a celým pracovním kolektivem přešel do akciové společnosti Ekotrans Moravia a po krátkém přerušení, kdy odešel do Karlových Varů založit novou projekční kancelář na obnovu malých vodních elektráren, se opět vrátil ke společné práci, tentokrát do soukromé společnosti P&S a.s. Praha.

heslo: **TALENT**
Talent je odvaha začínat stále znovu.
HONEGGER

Z této doby jistě patří do tohoto vyprávění i další historiky. Když se projektovala a následně realizovala malá vodní elektrárna na vodním díle Římov, použilo se nového typu Bánkiho turbíny podle návrhu Libora. Toto vysoce prostorově úsporné řešení na spodní výpusti přehrady všichni považovali za velmi riskantní. Libor všechny uklidňoval: „Při uvedení turbíny do provozu se budu škvírkou dívat a když se turbína rozletí, tak zabouchnu dveře a uteču“. Provozní zkoušky proběhly na jedničku. V noci se turbína rozletěla. Praskly svary. Profesor František Čihák, který myšlením patřil také do naší party, svary přepočítal, výrobce je zesílil a MVE Římov dodnes patří mezi ty nejlepší.

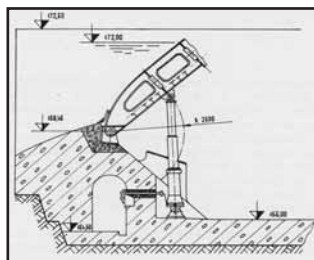
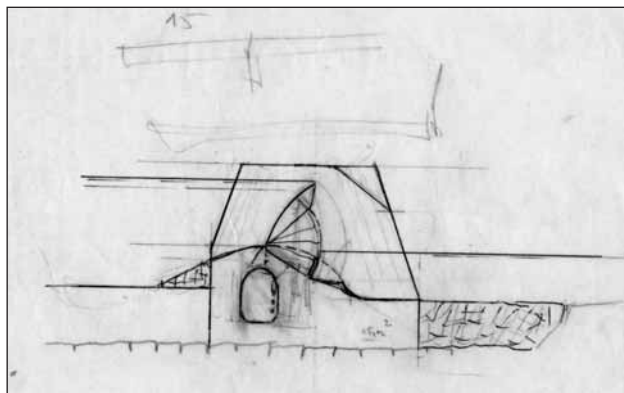
Mezi hezké a často používané úsloví Libora, které používal před velkými poradami bylo: „Musíme jim založit kola“.

*Na mnohé věci se neodvažujeme ne pro to,
 že jsou těžké, ale proto,
 že se na ně neodvažujeme.*
SENECA

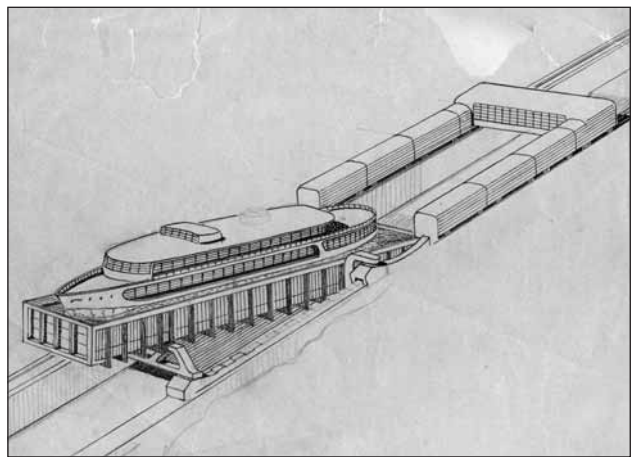
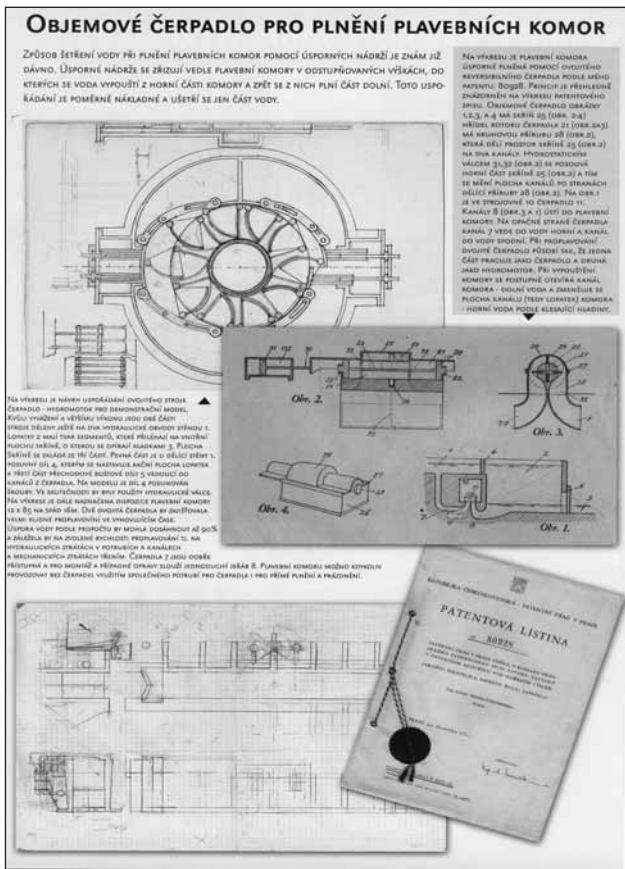
Mezi takové projekty patří i vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, jehož velkým propagátorem Libor byl celý život. Pamatuji si, jak na jedné poradě, když mu bylo již 80 let, mnohem mladším kolegům, kteří stále pochybovali, zda se tohoto velkého projektu dožijí, říkal: „Nevím jak vy, ale já se toho průplavu dožiju“.

Když Liborovi bylo asi 85 let a stále u nás pracoval, jednou si postěžoval, že když kreslí, tak se mu těžko zapichuje kroužítka do průsečíků. Zásadně nepoužíval počítač. Pak šel na operaci šedého zákalu. Když se po několika dnech vrátil do práce, pronesl legendární větu: „Já na to oko vidím jako ostříž. Asi si nechám vydloubnout i to druhé oko“.

heslo – **OPTIMISMUS**
*Optimismus je nejpříjemnější
 stránka odvahy.*
FRANCE



Od návrhů jezové klapky podpírané soustavou pryžových vaků, přes šroubové hevery, teleskopické hydraulické válce (Libčice), typizované jezové klapky podpírané dvojicí hydraulických válců (labsko-vltavské jezy), největší podpírané klapky v Evropě (VD Gabčíkovo) až po nejnovější podpírané jezové klapky na horní Vltavě v Českém Vrbně



Původní Liborova kresba na šikmý lodní výtah na VD Orlík a model, který Libor ve svých 95 letech sám vytvořil

to vlastně zasloužím“. Měl jsem velkou radost a Libor opět ožil a v dobré náladě začal sepisovat své vzpomínky.

heslo: **MOUDROST**
Nejlepším důkazem moudrosti je nepřetržitá dobrá duševní pohoda.
MONTAIGNE

Mezi tyto vzpomínky patřila i jeho pracovní cesta do Číny a Koreje. První cesta do Koreje měla být vlastně do Číny. Několik vět z Liborova vzpomínání stojí za opětovné připomenutí: „Ráno v Praze jsem se dozvěděl, že to není Čína, ale Severní Korea. Tak jsem se rychle rozhodl a letěl jsem. Korejská válka skončila, země byla rozbombardována a s ní i elektrárny. Elektrárny, které byly předmětem našeho úkolu, byly postaveny za japonské okupace kolem třicátých let a byly celkem stejné koncepce. Každý den bylo nějaké „vrzúšo“, ať již nutná chůze po zdi 15 m vysoké vyrovnávací komory, ve které jsme na dně objevili nevybuchlé letecké pumy, nebo v dopravě, ale i ubytování, což vyděsilo zejména naše elektrikáře. V rozbombardované Koreji jsme spali v zachovalých domcích, v nízkých místnostech s papírovými okny i stropy. Byl již mráz a místnosti byly vyhřívány kouřovými kanály vytápěnými z venku. Nahoře mráz a dole 50°C. Když jsme jednou spali v objektu již trochu upravené elektrárenské správy, uložili nás tam na elektricky vytápěné „ondoly“. Mezi nohama železných postelí vysokých asi 60 cm byly mezi podlahou a matrací nataženy cikcak odporové dráty, napájené elektrickým proudem o napětí asi 220 V a konce přívodů primitivně provedených byly do červena rozpáleny přechodovými odpory. Byli jsme jako vždy pořádně utahaní, tak jsme si opatrně lehli a dobře se vyspali. Naši elektrikáři ale raději nespali. Celý úkol jsme splnili. Všechny elektrárny jsme prohlídli, protokoly sepsali a instrukce na všech dílech předali.“

Jen s nebezpečím nebezpečí překonáš.
SYRUS

Korea byla v roce 1953, kdy se stavěla přehrada Slapy. Opravdovou Čínu poznal Libor až po dostavbě přehrady

Objemové čerpadlo pro plnění plavebních komor chtěl Libor použít na VD Slapy

Libor pak stále u nás pracoval, ne pro parádu, ale s plným nasazením. Má velkou zásluhu na vysoké technické úrovni akciové společnosti P&S. Podařilo se mu využít zkušeností dvou opravdových profesionálů ve výrobě lodí – Milana Bryscejna a Josefa Vaverky – pro konstrukci a výrobu turbín pro malé vodní elektrárny. Stačilo, aby jim vysvětlil, že „turbína je vlastně obrácený lodní šroub“.

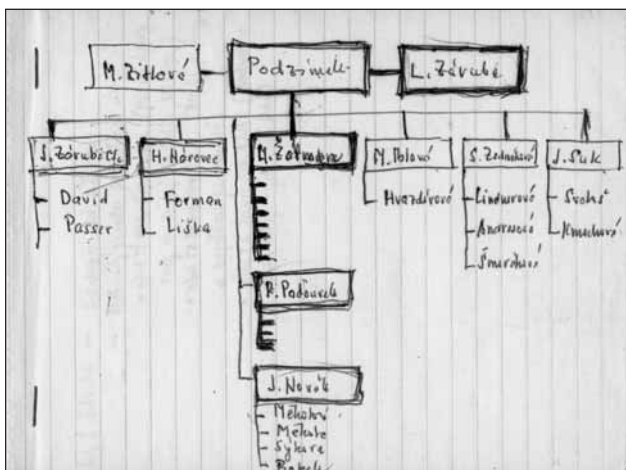
heslo: **MYŠLENÍ**
Myšlení je velká věc.
HERAKLEITOS

Po celou dobu naší spolupráce byl všem dobrým učitelem. Bylo až neuvěřitelné, jak tento „velký muž“ dokázal být partnerem mladých a ještě mladších kolegů a jak od něho někteří převzali způsob jeho myšlení. Mnozí z toho čerpají dodnes. Na vysoké odbornosti společnosti P&S a.s. i Vodních cest a.s. má nehybnou zásluhu právě Libor.

Velký člověk projevuje svoji velikost tím, jak se projeví ve styku s nepatrnými lidmi.
CARCYLE

Každý člověk si tvoří svoji velikost. Trpaslíci zůstávají trpaslíky, i když sedí na Alpách.
KOTZEBUE

Když bylo Liborovi 90 let, rozhodl jsem se, že o něm vydám celý časopis Vodní cesty a plavba. Chtěl jsem uchovat pro další generace jeho optimistický přístup k životu i řešení velkých technických projektů. Libor nejdřív odmítal, že je to hloupost. Snažil jsem se ho přesvědčit, že po jeho bratru akademikovi Quidovi Zárubovi je na stavební fakultě pojmenována i posluchárna. Stále odmítal. Za týden přišel a pravil: „Já jsem si to rozmyslel. Já si



Organizační schéma útvaru vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy v roce 1973.

Slapy a jejím uvedení do provozu. Neuvěřitelné historiky, které Libor prožil při svém pobytu v této velké zemi v letech 1957 - 9. si můžete osvěžit ve výše jmenovaném čísle časopisu Vodní cesty a plavba 3/1999.

Po více jak půl století po Liborovi jsem v roce 2007 i já měl možnost podívat se do Číny a prohlédnout si největší přehradu na světě v údolí Tří soutěsek na řece Yangtze. Tehdy, když bylo Liborovi 93 let, jsem ho začal proto zpovídat, jaké to tehdy v Číně bylo a jak, jako první Čech, měl možnost být u prvních návrhů tohoto impozantního vodního díla. V paměti mi utkvěla Liborova věta: „Kdyby použili moje návrhy a posunuli přehradní profil o pár km výš, tak by mohli přestěhovat o milion Číňanů méně“.

heslo: **ŽIVOT**

Lidský život není nic jiného než množství zameškaných příležitostí.

SOKRATES

Ale vraťme se do obyčejného života. Právě na jeho 90. narozeniny jsem pozval Libora s jeho kouzelnou manželkou, které říkal Liška, k sobě na kafe. Lákal jsem ho na koupel v 32° C teplé vodě v bazénu. Libor mi řekl, že nepůjde. Ptal jsem se ho, proč? Odpověděl: „Voda 16° C je chladná, 17° C je tak akorát a při 18° C se neochladíš“. Pak přišel a když jsme byli ve vodě, tak asi po 15 min. mi řekl: „Půjdu ven, jsem trochu prochlazený“.

Později, když mu bylo již 93 let, navrhl jsem mu, aby šel se mnou do televizního pořadu „Noc s Andělem“, který je vysílán v přímém přenosu. Bez rozmyšlení souhlasil. Trochu jsem měl potíže Anděla přemluvit, aby ho do pořadu, který se měl zabývat přestavbou Jindřišské věže, zařadil. Stále se mně



Libor Záruba se svou manželkou na oslavě svých 90tých narozenin

ptal, jak tato pražská zvonice souvisí s Liborem Zárubou. Tak jsem mu to vysvětlil po svém: „Pane Anděl, jak jistě víte, Jindřišská věž je zvonice, ve zvonici visí zvony, zvony odlévá zvonář, náš nejznámější zvonář je Petr Rudolf Manoušek, ten měl zvonárnu na Zbraslavi, nad Zbraslaví je Slapská přehrada, tu projektoval Libor Záruba a kdyby jí vyprojektoval špatně, tak by se při velké vodě v roce 2002 protrhla a zatopila by zvonárnu i Prahu až k Jindřišské věži. Už chápete?“ Anděl na chvíli oněměl a pak souhlasil, aby Libor přišel. Libor již chodil o francouzských holích a rodina Zárubova s tímto posledním Liborovým dobrodružstvím nesouhlasila. Když jsme nastupovali do přistaveného auta ČT, dcera Olina nám řekla, že jsme nezodpovědní dědci. Libor v pořadu exceloval. Jediný měl odvahu do televize říci pravdu o katastrofální povodni, která v roce 2002 protékla Prahou. Pořad trval několik hodin přímého přenosu a byli jsme oba dost unavení. Řekl jsem Liborovi, že měli asi jeho děti pravdu, že jsme asi do televize neměli jít. Libor se na mně usmál a řekl: „Oni jsou ještě malý a ustrašený, tak je nech mluvit.“

Libor u mne nastoupil po odchodu do důchodu na několik měsíců. Zůstal u nás v plné duševní pohodě dalších 30 let. Je to neuvěřitelné, ale pravdivé. Poslední dva roky ho už začalo trápit zdraví, ale pořád ho zajímalo, co se děje v našem vodohospodářském světě. Po srdečním infarktu jsme ho přišli navštívit do nemocnice. Libor byl plný optimismu a lékaři žasli. Zeptal jsem se ho, jaké to je, takový infarkt a on odpověděl: „Tak tady tě tak píchá“. Zeptal jsem se kde? Odpověděl? „Tak nějak všude“. Pak se opět vrátil domů a ještě chvíli jsme ho navštěvovali. Jednou nám o francouzských holích přišel otevřít a moje žena Hana pravila: „Pane inženýre, vy jste už úplnej frajer“ a Liborova kouzelná manželka, jen o pár let mladší, dodala: „Tak to si paní Podzímková frajera představuji úplně jinak.“ Takoví byli tito dva vzácní lidé.

Pak jsem se najednou jednu neděli rozhodl podívat se za Liborem na Cholín. Celá rodina byla v blízkosti a říkali, že Libor už nevnímá. Přesto jsem za ním šel. Libor se najednou probral, povídali jsme si o životě, vodních cestách, vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe a hlavně o dokončení splavnosti horní Vltavy do Českých Budějovic. To byla jeho velká láska. On do mně štuchal a říkal: „Ty to nevzdáš, vid“? Vzal jsem ho za ruku a řekl: „Hlavně to ještě nevzdávej Ty“. Slíbil a usnul.

Za dva dny jsem dostal SMS zprávu „TATÍNEK ZEMŘEL V 9 HODIN VEČER TICHOUNCE A KLIDNĚ. Noemi a Martin 21:45:59 – 10.08.2004“.

Byl jsem moc rád, že jsem měl možnost s Liborem mluvit o vodních cestách v naší republice dva dny před jeho odchodem. Pak běžel čas a začal se plnit Liborův sen o splavnění horní Vltavy. Modernizuje se jez v Českém Vrbném s dvěma jezovými klapkami podpíranými vždy dvěma hydraulickými válci a staví se nová plavební komora u tohoto jezu. Připravuje se modernizace plavební komory Hněvkovice a nezasáhne-li hospodářská krize, zahájí se stavební práce ještě v tomto roce. Projektuje se dostavba šikmé lodní železnice na VD Orlík. Právě ta, stejně jako svislé lodní zdvihadlo nebo plavební komora na VD Slapy, Libora zaměstnávala do konce života.

Všichni věříme a držíme palce – oba pravé – aby se splnil sen Libora Záruby na dokončení splavnosti horní Vltavy do Českých Budějovic. Libor se toho nedočkal, ale jeho žáci ano. Libor by měl radost.

Do této práce jsem najednou obdržel opět SMS zprávu. EGILE, BOROVI BY BYLO 100 LET. TAK VZPOMÍNÁME. Zárubová Noemi.

Libore – my taky.

*Není jednoduché žít po smrti.
Často je na to třeba celý život.*

LEC

ČPVS plulo po Rýnu a Mosele

Ing. Jindřich Černý, CSc., předseda kontrolní komise ČPVS Praha

barevná příloha uprostřed

V letošním roce se uskutečnil jeden z dalších tematických zájezdů Českého plavebního a vodocestného sdružení po evropských vodních cestách. Ve dnech 22. – 26. dubna 2009 jsme si prohlédli plavební zařízení na Rýnu a Mosele ve Spolkové republice Německo.

První den

Ve středu 22. dubna 2009 začala cesta pro mnohé již u podnikového ředitelství Povodí Labe v Hradci Králové, kde si moravská část plavebního sdružení nechala auta na parkovišti firmy. Autobusem přes Prahu, kde jsem předal dočasné vedení zájezdu pravé vedoucí zájezdu paní Ing. Haně Javůrkové – která nás s přehledem a laskavě provázela po celý zájezd. V Praze nastoupila česká část zájezdu, a již jsme ujížděli západním směrem. Byl hezký den a občas svítilo slunce. S Čechami jsme se neloučili nijak zbrkle. První den jsme se rozloučili s teplem domova, ale přespalí jsme ještě v Čechách. Večer jsme dojeli, za nepřetržitého vyzvánění mobilních telefonů – a tak jsme byli všichni nepřetržitě informováni o tom, kde se právě nacházíme, že se skutečně vrátíme až v neděli večer, že Markétka neudělala zkoušky na víceleté gymnázium a že klíče od auta jsou v kabátě – do města Tachova. Ubytování bylo jedno z nejskromnějších, a tak jsme měli dobrou výchozí základnu pro lepší bydlení v zahraničí.

Druhý den ráno 23. dubna 2009 jsme překročili hranice do Spolkové republiky Německo.

Muzeum techniky Speyer

První tematická zastávka byla v Technickém muzeu ve Speyeru (Technik Museum Speyer). Město Speyer leží na Rýnu. Leží tam již dva tisíce let, od doby kdy Rýn tvořil přirozenou hranici římské říše. Speyer bylo později svobodné říšské město a postupně se zde konalo padesát říšských sněmů. V roce 1310 si zde nezletilý čtrnáctiletý Jan Lucemburský vzal Elišku Přemyslovnu.

Špýr (Speyer), město s 50 000 obyvateli, ležící na levém břehu horního Rýna, je se svými římskými základy jedním z nejstarších měst v Německu. Kolem roku 150 n.l. se objevuje toto město na Ptolemaiově mapě jako Noviomagus. Jako hlavní město germánského kmene Nemetů bylo známo Nemetum. Za stěhování národů bylo poničeno a potom se objevuje středověké označení Spira.

Technické muzeum Speyer patří v Evropě mezi muzea par excellence. V jeho halách s celkovou plochou 25 000 m² a na venkovních plochách o rozloze 150 000 m² je vystaveno tisíce technických historických exponátů v mimořádně dobrém stavu, či do vysokého lesku uvedených se známou německou důkladností.



Venkovní plocha musea ve Speyeru

Foto Divecká

Viděli jsme zde letadla všech historických epoch od dvojplášňáků po letadla s tryskovým pohonem a vrtulníky. Jsou zde vystaveny oldtimery, motocykly, zemědělské stroje, lokomotivy. Mimořádně rozsáhlá, zajímavá a brilantně renovovaná je sbírka historické požární techniky a hasičích vozidel a to i ze Spojených států. Na této alegorii je vidět, že lidstvo, zejména v devatenáctém a dvacátém století, mělo starost zejména o svůj majetek.

Venku stojí letoun Boeing 747 Jumbo Jet a přepravní letoun Antonov AN 22, které však renomovány nebyly.



Hala musea ve Speyeru s hasičskou technikou

Foto Černý



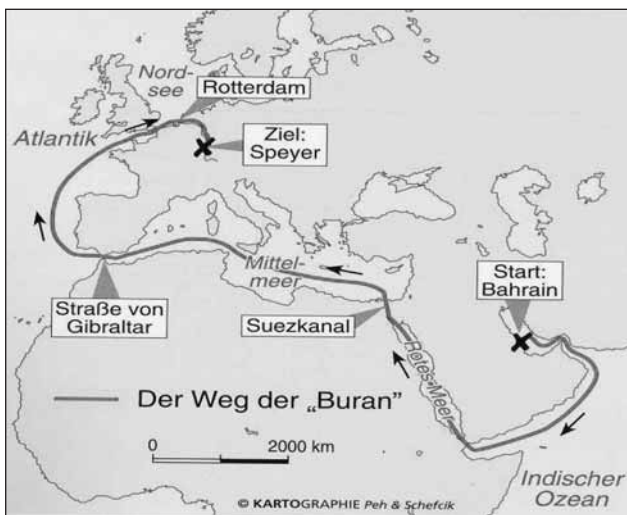
Ponorka U9 zpřístupněná pro návštěvníky

Foto Divecká

Nás zaujala zejména plavidla. Ponorka U9 německého námořnictva, 46 metrů dlouhý a 466 tun těžký kolos, další plavidla i jejich modely. Například model německé letadlové lodi Graf Zeppelin, která byla po skončení druhé světové války odvečena vítěznou sovětskou armádou.

Zlatým zrnkem muzea je ruský raketoplán Buran. Ten není tak zajímavý tím, kolikrát byl ve vesmíru. Pro nás byl zajímavý jeho osud po skončení jeho kariéry. Jak cestoval a jak byl dopraven do muzea. Přesto, že to byl raketoplán, do muzea připlul.

Poprvé a naposledy vzlétl raketoplán Buran do vesmíru v listopadu 1988, proto se mu říká legenda jediného startu. Málokdo dnes ví, že v případě špatného počasí měl přistát u nás ve vojenském prostoru Ralsko. Po rozpadu Sovětského svazu přešel do vlastnictví Kazachstánu.



Trasa raketoplánu Buran z Bahrainu do Německa

Foto Černý



Raketoplán Buran na pontonu na Rýně při cestě do musea

Foto Černý



Raketoplán Buran ve výstavní hale

Foto Černý

Určitě se domníváte, že do muzea ve Speyeru dorazil v roce 2008 Buran z Kazachstánu. Nedorazil. Cesta začala mnohem dříve. U příležitosti Olympijských her Sydney 2000 se konala výstava, na kterou Rusové Burana dopravili. Ze Sydney putoval Buran na další výstavu do Bahrainu. Během natáčení automobilových závodů formule 1 v Bahrainu v létě 2004 objevil německý televizní tým úložiště Burana. Od televizního štábu se o něm dozvědělo vedení muzea a projevilo o giganta velký zájem. Po dlouhém vyjednávání se majitelé uvolili raketoplán prodat za 10 milionů eur. Po dalších čtyři a půl letech soudních procesů s jiným obchodníkem ze Singapur, který o něj také proje-

vil zájem, byl raketoplán naložen na zaoceánskou loď. Proplul Rudé moře, proklouzl somálským pirátům, proplul Suezský průplav do Středozemního moře, protáhl se mezi Afrikou a Gibraltarem a v Rotterdamu se vydal na pouť po Rýnu do Mannheimu a odtud do Speyeru. Poslední metry od Rýna do muzea urazil Buran 5. dubna 2008 na transportéru po silnici.

V Technickém muzeu ve Speyeru byl Buran začleněn do výstavy o výzkumu vesmíru s lidskými posádkami "Apollo a dále".

Model letadlové lodi Graf Zeppelin

Stavba nosiče německé letadlové lodi Graf Zeppelin byla započata v prosinci 1936 v loděnicích Deutsche Werke v Kielu a na vodu byla spuštěna o dva roky později. Bylo plánováno, že loď bude dokončena do roku 1940, ale to se nikdy nestalo. Zajímavostí může být, že v roce 1935 navštívila německá komise Japonsko, aby získala know-how o detailech stavby japonské letadlové lodi Akagi. Němci totiž neměli vůbec žádné zkušenosti se stavbou podobných lodí.

Graf Zeppelin však nebyl nikdy dokončen. V prosinci 1942 se pokračovalo ve stavbě, ale po bitvě v Barentsově



Model německé letadlové lodi Graf Zeppelin

Foto Černý

moři byla stavba opět zrušena. V té době byl nosič dokončen na 80 procent. Po válce byl Graf Zeppelin odvezen do Sovětského svazu.

Ponorka německého námořnictva U9

Největším podvodním muzejním exponátem je poválečná německá ponorka U9 v kódu NATO značená S188. Toto bojové plavidlo náležející ke třetí generaci německých ponorek s konvenčním pohonem bylo zařazeno do služby 11. dubna 1963 a vyřazeno 3. června 1993. Za tu dobu urazila 45,7 m dlouhá a 466 t těžká ponorka 174 850 námořních mil. V přístupném interiéru jsme procházeli úzkou lodní uličkou mezi kójemi, kuchyní, velitelským můstkem, strojovou částí i kolem torpédometů a na vlastní kůži tak pocítili stísněnost všech prostorů. Ponorka do muzea připlula po Rýnu na pontonu.

Po návštěvě muzea jsme odjeli do města Mainz, kde jsme přespali. Mainz je hlavní město spolkové země Porýní - Falc, ležící na soutoku Rýna a Mohanu. Římané zde měli pevnost římských legionářů založenou roku 13 před našim letopočtem a dalších 500 let byla pevnost součástí římské říše.

V pátek 24. dubna 2009 se skupina, pro rozsáhlý program a nedostatek času, rozdělila na dvě poloviny. Jedná část navštívila Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest v Mainzu a druhá skupina antické muzeum lodí v Mainzu.

Jednání s WSD

Zástupci WSD seznámili účastníky zájezdu s úkoly, které zajišťují v rámci péče o vodní cesty v Německu. Nadřízenou složkou je Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Na počátku roku 2007 měl WSD Jihozápad 2303 zaměstnanců a 196 učňů. Od roku 1974 při zabezpečení stejných úkolů ušetřila 27% vlastních nákladů.

Organizační členění

- a) Ředitelství WSD Jihozápad je v Mainzu
- b) Místní pobočky vodního a plavebního úřadu jsou ve městech Freiburg, Mannheim a Bingen pro řeku Rýn – ve městech Heidelberg a Stuttgart pro řeku Neckar – ve městě Koblenz pro dolní Moselu a řeku Lahn – ve městě Trier pro střední Moselu – ve městě Saarbrücken pro řeku Saaru.
- c) Zvláštní postavení spolu s centrálou s mimořádnými úkoly mají vzdělávací centrum v Koblenzi, centrální úřad pro evidenci plavidel v Koblenzi, centrum pro měření a kartografii v Mainzu, centrum pro strojírenství v Koblenzi, úřady bezpečnosti práce, hydrologické úřady a mzdový úřad v Koblenzi.

Vodní doprava

Vnitrozemská plavba dopraví v Německu 14% z celkové přepravy zboží. V roce 2006 bylo přepraveno po 7700 kilometrech vodních cest 243 miliónů tun zboží. Nejčastěji plulo zboží pod vlajkou Holandska – 48 %, Německa – 35 % a Belgie – 9 %. Rozsáhlá je kontejnerová přeprava. Rýnské kontejnerové plavidlo „JOWI“ je dlouhé 135 metrů, široké 17 metrů a uveze najednou 470 kontejnerů typu TEU. Kontejnerová přeprava se od roku 1998 do roku 2006 zdvojnásobila a dosáhla 2,1 miliónů kontejnerů TEU. Podnikový kapitál WSD činí 6,3 miliardy €, z toho 30% je na Rýnu a 70 % na přítocích.

Zástupci WSD předložili výkaz hospodaření s náklady za rok 2006. V tomto roce měli k dispozici 176,1 miliónů €. Částka byla rozdělena takto:

Rýn.....	55,7 Mio. €
Neckar.....	53,9 Mio. €
Mosela	45,0 Mio. €
Saara	14,3 Mio. €
Lahn.....	7,2 Mio. €

Podrobně bude činnost organizace WSD jihozápad v Mainz popsána v samostatném článku tohoto čísla, autor Ing. Jana Kareise, Ph.D.

Muzeum antického lodařství v Mainzu

Toto muzeum, které je v Německu unikátem, bylo otevřeno 25. listopadu roku 1994. Podnětem ke vzniku muzea byl mimořádný archeologický nález pěti originálních vraků římských vojenských lodí z pozdního starověku. Vystavené vraky lodí byly nalezeny v letech 1981 a 1982 v hloubce 7,5 metrů pod úrovní dnešních ulic při výstavbě hotelu Hilton. Byly nalezeny v blízkosti římského městského opevnění na dně přístavu na Rýně. Podle vzhledu se jedná o vojenské lodě, které se po katastrofální porážce římské rýnské armády vzdaly v roce 407 před n. l. útočícím Germánům. Vojenské lodě sloužily jako hlídkové lodě, ale také pro rychlé transporty mužstva. Některé vojenské lodě jsou 21,5 m dlouhé, 2,79 m široké a hluboké kolem 1,0 m. Mimo archeologické nálezy jsou vystaveny vždy vedle fosilií dokonalé repliky původních lodí s vystrojením a na některých jsou osazeny prvky římského vojenství, jako prapory legií, vojenské štíty či automatické samostříly na šípy.



Prohlídka antického musea

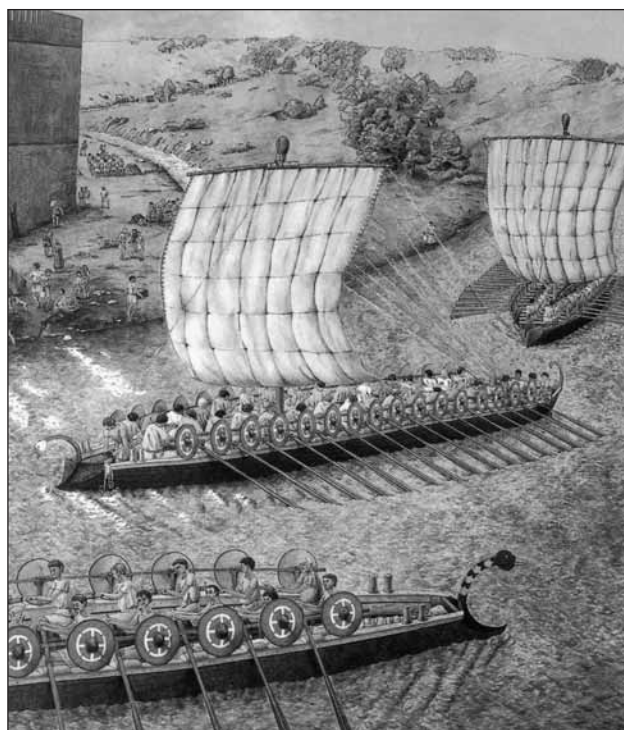
Foto Divecká

Úkolem Muzea antické (starověké) plavby je vědecké zpracování všech pramenů o římské plavbě. K tomu také patří rekonstrukce antických (středověkých) typů lodí na základě antických (středověkých) vyobrazení a nálezů římských lodí z celé Evropy.



Antická loď ve skutečné velikosti

Foto Černý



Kresba římských válečných lodí

Foto Černý

V muzeu je mnoho zajímavých nálezů, které nutí k množství domněnek. Mezi účastníky zájezdu se rozvinula diskuse. V první řadě není jasné, oč Římanům šlo. Bylo cílem zajistit klid hranice na Rýnu, nebo připojit oblasti za ním? Jak měla být oblast ovládnuta? Snad změněna přímo na provincii s římskými městy - centry správy - nebo Římanům dostatečně vyhovovala vazalsko-lokajská germánská království? Kde měl být cíl římské expanze, skutečně byla tažení plánována až k Visle nebo i dál? Neprostupné lesy plné loupeživých hord a strašná úroveň cest hovořily jasně pro říční dopravu a vojenské základny na Rýnu. Proto také Frankové mezi 8. – 10. stoletím n. l. importovali na východ na Labe větší lodě, které právě odkoukali a okopírovali od Římanů na Rýnu.

V druhé části muzea, oddělené od výstavních prostor neprodyšným tlustým sklem, jsme mohli pozorovat při práci řemeslníky, kteří vyráběli repliky a modely antických lodí v měřítku 1:10. Vstup do muzea byl a je zdarma.



Nalezené části římské válečné lodi Foto Divecká

Rüdesheim

Odpoledne jsme se přemístili do města Rüdesheim. Údolí středního toku Rýna je neobyčejně romantické, vrcholky zdobí hrady a zámky, jsou tu malá městečka i vinice na úpatích kopců. Aby se tato tradiční kulturní krajina zachovala ve své malebnosti i pro další generace, byla v roce 2002 zařazena mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO. Celá oblast o délce 65 kilometrů se rozkládá přibližně mezi německými městy Koblenz a Bingen.



Cesta lanovkou nad vinicemi k památníku Niederwaldddenkmal Foto Černý



Odpočinek před památníkem nad rýnským veletokem Foto Cidlina

Z městečka Rüdesheim lze procházkou mezi vinicemi a pro spěchající – což jsme byli my a proto pro nás byla připravena lanovka – lanovkou vystoupat na kopec k pomníku Niederwaldddenkmal, který je symbolem znovuzřízení německého císařství po německo-francouzské válce v letech 1870 – 1871. Hlavní postavou 38 metrů vysokého pomníku je Germania s císařskou korunou ve zvednuté pravé paži a říšským mečem v ruce levé. Od pomníku jsme měli krásný výhled na dlouhý úsek Rýna a ti s lepším zrakem viděli i skalní výčnělky ze dna na okrajích plavební dráhy Rýna. A velké množství malých i velkých plavidel. Výletních i nákladních.

A tak jsme zde v Rüdesheimu nastoupili na jednu lod akciové společnosti Köln- Düsseldorf Deutsche Rheinschiffahrt a pluli za slunečného a větrného počasí čtyři hodiny do města Koblenz na soutoku Rýna a Mosely.



Foto Podzimek

Plavba po Rýnu

Síť německých vodních cest čítá asi 7300 km splavných vodních cest, z nichž cca 75% je přirozenými splavnými toky a 25% jsou uměle vybudované kanály. K vodní cestě se přičítá i na 23 000 km² ploch pobřežních vod. Splavné vodní cesty ve Spolkové republice Německo využívají 335 plavebních propustí a 280 jezů, tři lodní výtahy, dvě údolní přehrady a na 1300 mostů. Hlavní síť tvoří 4800 km vodních magistrál – vodních cest třídy IV a vyšších. K nim se počítá Rýn s přítoky Neckarem, Mohanem, Moselou a Saarou, dále Dunaj, Wesera a Labe a propojený systém kanálů od Odry po Dunaj. Ty tvoří základní kámen „mokré“ Transevropské dopravní cesty (TEN) a jsou odpovídajícím způsobem schopné pojmout a zvyšovat dopravní kapacitu.



Osobní lodní doprava

Foto Černý

Plavba se využívá zejména pro přepravu nadrozměrných a velkoobjemových zásilek. Řešení šitá na míru vodní dopravě jsou využívána například velkými výrobci automobilů. Jak německý Ford v Kolíně nad Rýnem, tak VW ve Wolfsburgu expedují skoro polovinu výroby vodní cestou. Významně to ulehčuje skladovacím prostorám v závodech, neboť pomalu plující lodě s vozidly tvoří rychle dosažitelné vyrovnávací sklady hotových výrobků. K nakládce a vykládce vozidel postačí jen jednoduché můstky, takže v případě potřeby je zboží k dispozici v nejbližším přístavu zpravidla během několika hodin.

V údolí středního toku Rýna vznikla už před dvěma tisíci let v dobách římského osídlení malá městečka. Dnes v nich najdeme mnoho sklípků a restaurací s nabídkou rýnského vína a kulinářských specialit. Víno sem společně se svou kulturou přinesli Římané a našli tu pro jeho pěstování dobré podmínky. Z bílých vín se nejčastěji pěstuje ryzlink, silvánské a Müller Thurgau, z červených pozdní burgundské.



Úžina Loreley na Rýně – místo častých nehod

Foto Černý

Vrcholky po obou stranách řeky lemuje celkem 30 hradů, ruin a zámků. Jsou mimořádnou atrakcí ve dne i při nočním osvětlení. Proč vlastně vznikly na tak malém kousku země a v tak nepřístupných místech, nahoře na skalách? Vysvětlení je prosté. Jejich majitelé kontrolovali přepravu zboží a vybírali cla. Kromě toho se podél řeky usídlili i loupeživí rytíři. Kvůli jejich působení a pod vlivem cla i různých poplatků se cena za přepravované zboží na tomto úseku Rýna často zvýšila o více než desateronásobek.

Pluli jsme lodí tou nejromantičtější částí středního Rýna. U městečka Sankt Goarshausenu jsme viděli 132 metrů vysoký skalní roh, na němž podle staré pověsti německé, víla Loreley vábila posádky kolem plujících plavidel do pas-

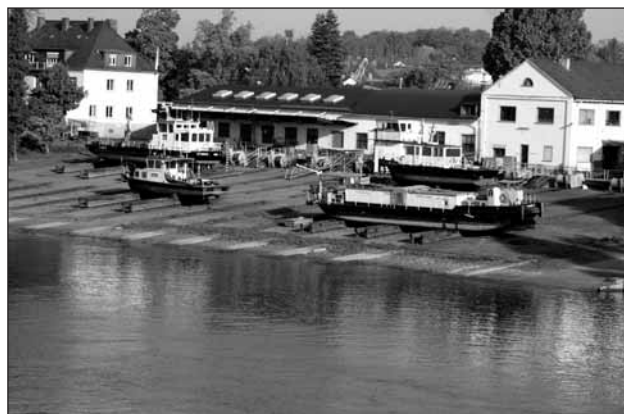
ti. Loreley je skála na východním břehu Rýna v pohoří Taunus. Je to nejužší místo Rýna mezi hranicemi Švýcarska a ústím; proud je zde prudký a spolu se skalisky pod hladinou komplikuje vodní dopravu - v historii zde došlo k mnoha nehodám lodí.

Na pověsti vydělalo a vydělává mnoho umělců, malířů, básníků a podnikatelů, ale pravda bude taková, že v tomto nebezpečném plavebním místě, zejména za mlhy – které tu jsou pravidelně - docházelo často k nehodám a nešikovní plavci to dávali za vinu mystice. Nejznámější zpracování tématu Loreley pochází od Heinricha Heineho, rodáka z porýnského Düsseldorfu, který napsal báseň *Die Lore-*



Soutok Rýna a Mosely se sochou Friedricha Wilhelma I

Foto Cidlina



Loděnice na Mosele před ústím do Rýna

Foto Podzimek

Ley v roce 1824. „Lodník je dojat zpěvem, ten zpěv ho ošálí, upoután luzným zjevem, si nevšimne úskalí.“ Tématem se inspirovala i mnohá jiná díla.

Při plavbě jsme potkávali velká, zejména nákladní plavidla. Protože se jednalo o pravidelnou lodní linku, často jsme přistávali a odplouvali, takže veškerá plavební zařízení jsme si mohli v klidu prohlédnout.

Po čtyřech hodinách naše loď přistála na levém břehu Rýna ve městě Koblenz, na ostrohu soutoku s Moselou. Tady jsme po vydatné večeři přespali v hotelu Grebel.

Koblenz

Město leží na soutoku Rýna a Mosely. Založily je římské legie a nazvali je latinsky Pevnost u soutoku. Díky tomu, že město leží uvnitř soutoku dvou velkých řek, mělo vždy vojenský strategický význam. Řád německých rytířů nazval město německým rohem („Deutsches Eck“). A na soutoku je gigantická socha sjednotitele německa císaře Friedricha Wilhelma I, kterou dal postavit na konci devatenáctého století císař Vilém II.

Naproti soutoku Rýna a Mosely na strmé a vysoké skále 118 metrů nad řekou leží mocná pevnost Ehrenbreitstein. Nebyla nikdy dobytá a po Gibraltaru je nejvýznamnější a nejrozsáhlejší pevností v Evropě. Už v římských dobách zde byla umístěna signální věž, aby se odtud dalo pozorovat údolí Rýna a ústí řeky Mosely. Jako významný strate-



Sektorový jez Fankel na Mosele

Foto Divecká



Stavba druhé plavební komory Fankel na Mosele

Foto Cidlina

gický bod byla později vybudována a mnohokrát přestavována pevnost, z níž se mohl ovládat lodní provoz po Rýnu i Mosele. A samozřejmě z této vojenské pevnosti je nádherný výhled na město a na pohyb plavidel na obou řekách.

Na úpatí pevnosti Ehrenbreitstein jsme navštívili Muzeum Rýna. Je to muzeum lodní dopravy a vodních staveb a stavebních strojů na vodě. Jsou zde vystaveny všechny druhy ryb žijící v místních řekách.



Příprava na napsání článku

Plavba po Mosele

Po prohlídce Koblenze jsme ve městě Cochem nastoupili na loď společnosti Personenschiffahrt Gebr. Kolb a pluli do obce Beilstein přes plavební komoru Fankel, kde se budovala druhá plavební komora. Výstavbu zajišťuje Wasser- und Schiffahrtsamt (WSA) pobočka Trier.

Společenské setkání

V sobotu 25. dubna večer jsme navštívili Vinařské muze-

um Schlagkamp-Desoye GmbH ve vesničce Senheim na levém břehu Mosely u přístavu stejného jména. Vinařská oblast v údolí řeky Mosely je pátou největší vinařskou oblastí v Německu. Úrodnou oblast vhodnou pro pěstování vinné révy na řece Mosele znali již Keltové a Římané, kteří zde před 2000 lety kultivovali bílá vína. Vhodné mikroklima – jedná se o oblast s nejteplejším podnebím v Německu a příznivým podložím, převážně složené z břidlice, dalo základ pro pěstování kvalitního bílého přirozeně sladkého vína, jemné a neopakovatelné chuti, které si získalo světový věhlas. Domovskou odrůdou je ryzlink. Rýnský ryzlink je původem víno německé. Je-li některá odrůda skutečně říz-



Účastníci zájezdu při besedě o vinařství *Foto Cidlina*

ná, je to důkladný ryzlink, a má-li být nějaký region vybrán pro zdůraznění této říznosti, musí to být region Mosely. Ryzlink je tu pěstován na srázných, břidlicovitých svazích. Kombinuje v sobě relativně vysokou kyselost se znaky lehkosti a elegance. Špičková vína nejsou nikdy hubená, mají vysoký extrakt, který spolu s kyselostí zintenzivňuje aroma.

Místní vinice se tyčí na skalách nad řekou Moselou, která svými meandry vytváří překrásné a neopakovatelné přírodní scenérie. Zdejší vinice jsou nejprudší v Německu. Vin-



Jedna stěna vinařského muzea s truhlářským a bednářským náradím *Foto Cidlina*

ná réva roste místy na skalnatých terénech se sklonem i přes 60% a někde jsou na políčku jen tři řádky sazenic. Samozřejmě se vinice nezavlažují s ohledem na to, že kořeny sahají do hloubky až 15 m. Trubky, které jsme viděli na prudkých svazích nesloužily k zavodnění, ale k odvodnění povrchu, aby dešťová voda na prudkém svahu neodplavovala skromnou vrstvu „zeminy“. Ona to není pravá zem, ale jemná břidlicová drť, jak se mnozí z nás přesvědčili při večerní procházce na vrcholky vinic. Byla to pro nás

těžší horská túra. Proto mnozí místní vinaři mají pro dopravu zdola, z údolí nahoru na svoji vinici, jednokolejný osobní výtah, který v Čechách používají pokrývači pro dopravu tašek na střechu.

Ve vinařském muzeu jsme si prohlédli snad největší sbírku nástrojů pro vinaře a bednáře na světě – celkem 10 000 exponátů - nůží, puten, postřikovačů, lisů, ventilů a kohoutů, seker a pil, hoblíků a pořízů, nebozísků a vrtáků, kladiv a obručí, stahováků, vývrtek a zátek, lahví, sklenic, skleniček a košťů, sudů a dalších neidentifikovaných nástrojů, které pravděpodobně užívali bednáři a truhláři na Moseli v devatenáctém a dvacátém století. Viděli jsme velké množství motyk, vidlí a lopat.

Vlastník muzea a vinařství, pětaticetiletý usměvavý Michael Mustermann nás vtipnou formou seznámil s historií pěstování vína na příkrých svazích na břehu Mosely, s historií svého vinařského rodu a s technologií pěstování a výroby moselských vín. Po slibu všech účastníků, že budou všude ve světě vyhledávat a pít německá vína a zejména od Mosely, která nejsou v mnoha evropských metropolích ani nabízena, následovala ochutnávka vín z jeho sklepů. Ochutnali jsme Riesling Secco, Roter Dornfelder Sekt, Riesling Sekt a Privat Sekt. Po ochutnávkách a veselé konverzaci, následoval hromadný nákup lahví vína. Kupovali jsme víno všeho druhu, jen speciální broskvový likér zůstal na pultě a ve sklepích. A potom přišel marketingový tah Michala Mustermanna. Začal hovořit o likéru. Hovořil o tom, jak 18procentní broskvový likér vzbuzuje lásku a přátelství v lidech, mezi mužem a ženou. Jak jeho mladé ženě po jejích likéru svítí oči a jak ho má, svého muže, ještě raději. A tak jsme si z muzea vína odnášeli i láhve lahodného broskvového likéru.

Poslední den

Neděle 26. dubna 2009 byla pro účastníky zájezdu dnem rychlého přesunu ze západu Německa do Prahy a Hradce



Vedoucí Ing. Hana Javůrková a Dr. Ing. Lischke Peter v přístavu Rudesheim před odplutím Foto Cidlina

Králové. Pro některé to znamenalo ještě další přesun osobními auty z Hradce Králové na severní Moravu. Odjžděli jsme po snídani v osm hodin z vesničky Senhals na Moseli a v devět hodin večer jsme vystupovali u Povodí Labe v Hradci Králové.

Pochvala

Hodnocením úspěšnosti zájezdu je tento článek. Ale při hodnocení zájezdu Českého plavebního a vodocestného sdružení po Rýnu a Moseli v dubnu 2009 je nezbytné poděkovat i paní Ing. Haně Javůrkové ze Státní plavební správy Praha za výbornou přípravu a hladký průběh celého zájezdu. Nelze opomenout ani pana Dr. Ing. Lischke Petera, který nás prováděl úskalím německého jazyka a to jak odborného plavebního a vodohospodářského, tak i v oboru vinařském, či při konverzacích společenských. Je to vzdělaný a noblesní společník a tlumočnick.

Byl to pěkný odborný zájezd.



Společná fotografie

Foto Cidlina

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2008

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

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala dne 8. dubna 2009. Valnou hromadu řídil místopředseda sdružení pan Ing. Pavel Kutálek. Valné hromady se jako hosté zúčastnili čelní představitelé nejvíce zainteresovaných resortů na činnosti sdružení pan Ing. Pavel Škvára, MBA, náměstek ministra dopravy a pan RNDr. Pavel Punčochář, CSc., vrchní ředitel sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství. Hlavní referát o činnosti sdružení přednesl jeho předseda pan doc. Pavel Jurášek.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení byla v **odborných záležitostech** v roce 2008 soustředěna převážně na **vnitrostátní** záležitosti. K těmto záležitostem se pojila i společná českoněmecká akce, směřující k posílení zlepšení plavebních podmínek na labské vodní cestě v úseku Střekov - Magdeburk. Počátkem září 2008 se uskutečnila v Praze výstava LABE-ELBE 2010 organizována Unii hospodářských komor Labe/Odra. Slavnostní zahájení výstavy se konalo dne 4. září 2008 na obytné osobní lodi Florentina. Výstavu zahájil primátor hlavního města Prahy pan MUDr. Pavel Bém. Na tiskové konferenci, kterou řídil předseda Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky pan Ing. Jiří Aster vystoupil mj. pan Ing. Jiří Kremsa k problematice údržby této vodní cesty na českém úseku Labe. Rozhovor k dané problematice pro televizi Prima poskytli pánové Ing. Pavel Jurášek a Ing. Jiří Aster. Zapůjčení ilustrativních panelů zajistil pan Ing. Šefara a na organizaci výstavy se podílela i Státní plavební správa. Výstava dále pokračovala v Litoměřicích a v Děčíně, kde při její prezentaci vystoupili mj. pánové Ing. Aster, Ing. Šefara a Ing. Zídek. Hlavní organizací této výstavy zajišťovala německá strana a rok 2010 uvedený v názvu výstavy označil rok ukončení prací zlepšujících plavební podmínky na německém úseku Labe.

Velká pozornost plavebně vodocestné odborné veřejnosti i Českého plavebního a vodocestného sdružení byla věnována přípravě obnovení průběžné plavby na úseku střední Vltavy Slapy – České Budějovice. V této souvislosti se výbor seznámil s projektovou přípravou plavebního zařízení na VD Slapy a VD Orlík a s realizací rekonstrukce vodního díla České Vrbné.

Stabilně se České plavební a vodocestné sdružení zabývá problematikou politiky územního rozvoje České republiky ve vazbě na dopravní významné vodní cesty, včetně územní ochrany dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. V tomto směru sdružení vypracovalo a odeslalo své stanovisko na ministerstvo pro místní rozvoj v rámci připomínkového řízení v září roku 2008. Náš mimořádný zájem o danou záležitost jsme opět zdůraznili osobním dopisem předsedy sdružení pana docenta Juráška ministru pro místní rozvoj panu JUDr. Cyrilu Svobodovi ze dne 25. února 2009, který ve své odpovědi ze dne 30. března 2009 sdělil, že naše stanovisko vezme v úvahu při jednání a rozhodování vlády v této věci.

V poslední době výbor Českého plavebního a vodocestného sdružení podrobně a iniciativně vystupuje v podpoře zapojení vodní dopravy jako rovnocenného dopravního oboru při komplexním řešení strategické surovinové bezpečnosti České republiky, týkající se přepravy zkapalněného zemního plynu ze severomořských přístavů po Labi a Vltavě a z Černého moře po Dunaji a splavněné Moravě do Hodonína. V této souvislosti prosazuje splavnění příslušného úseku vodního toku Moravy jako součást dopravního vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe v kontextu mezinárodních jednáních. Hlavní představitelé vodní dopravy, včetně sdružení se dne 13. března 2009 zúčastnili na půdě hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky jednání o možnostech využití vodní dopravy pro dopravu zkapalněného zemního plynu, organizovaného panem poslancem Milošem Melčákem.

Důležitým a pro vodní cesty nebezpečným problémem je současná snaha orgánů životního prostředí o podstatné rozšíření chráněných oblastí v rámci NATURA 2000. V tomto smyslu žádá sdružení ministerstvo dopravy a ministerstvo zemědělství, aby zabránilo rozšíření národního seznamu evropsky významných lokalit (NATURA 2000) o lokality v oblasti labsko-vltavské vodní cesty a dopravního vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe v připravovaném návrhu nařízení vlády. Současně požaduje vyjmutí dopravní významných vodních cest České republiky z evropsky významných lokalit.

Z ostatních vnitrostátních záležitostí, kterými se výbor v minulém období zabýval vyjímám zejména o

- zaslání žádosti na ministerstvo dopravy o zajištění příslušné klasifikace, která by sloužila k nutné certifikaci kvality ubytování na pronajímaných lodí,
- projednání tzv. Bratislavské deklarace Partnerství pro vnitrozemskou plavbu s tím, že k dané záležitosti je třeba přistupovat citlivě s ohledem na projednávanou politiku územního rozvoje ČR a stanovisko Slovenského plavebního kongresu; záležitost neuspěchat a k projednání využít např. Plavební dny konané v Bratislavě,

- informaci o novele zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, která mj. zavádí počínaje 1. 1. 2009 Říční informační služba, včetně nové kilometráže vodního toku Labe, která je shodná pro celý vodní tok a začíná v Hamburku.

V rámci **zahraniční** činnosti jsou v popředí zájmu členské základny Českého plavebního a vodocestného sdružení zejména následující dvě akce.

1. Konání plavebně vodocestné konference s mezinárodní účastí 25. Plavební dny na Slovensku v Bratislavě ve dnech 22. – 24. září 2009. Při této příležitosti je vhodné připomenout žádost Slovenského plavebního kongresu o aktivní účast odborníků z České republiky při vypracování příspěvků na tuto konferenci,

2. Uskutečnění 32. PIANC Kongresu Mezinárodního plavebního sdružení, který se koná ve dnech 10. – 14. května 2010 v Liverpoolu ve Velké Británii, při příležitosti 125. výročí založení této jedinečné prestižní celosvětové plavební organizace.

Do této oblasti přísluší i informovat plavebně vodocestnou veřejnost o výtahu ze zprávy prezidenta Mezinárodní plavební asociace PIANC na výročním zasedání této nejstarší a nejprestižnější světové plavební organizace v roce 2008, který v roce 2007 navštívil Českou republiku. Zdůraznil, že se ještě nesešel s tak alarmující situací, kdy ve vyspělé zemi leží téměř ladem mnohamiliardová infrastruktura související se sítí vodních cest Labe a Vltavy a není využívána pro mezinárodní vodní přepravu. Prohlásil, že je odsouzenímhodné zdržovat výstavbu jezů v příhraničním úseku, které jsou dle jeho názoru vhodně zasazeny do přírodního prostředí (absolvoval celodenní projíždku inkriminovaného území a shlédl vizualizaci a modely) a které by vyřešily úzké hrdlo regulovaného úseku Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN. K problematice ovlivňování technických projektů dopravní infrastruktury ochránci životního prostředí uvedl, při své návštěvě v ČR, že tato záležitost je u nich (Belgie a Holandsko) již právně vyřešena, včetně omezení do jaké míry mají ekologické aktivity možnost konstruktivně do technických řešení zasahovat.

V rámci sdružení pracovaly v hodnotícím období tři odborné skupiny.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** pod vedením pana Ing. Jaroslava Pospíšila se v roce 2008 ve své činnosti, s ohledem na problematiku napojení jižní Moravy na Dunaj, v které se oproti minulému období nic nezměnilo, to znamená, že nadále trvá nesouhlas slovenské strany s vypracovanou variantou D, zaměřila zejména na:

1. napojení severní Moravy na splavnou Odru.

Jedná se o úsek vodní cesty Kožle – Ostrava. Na základě vlastního průzkumu členů odborné skupiny bylo zjištěno, že česká strana v oblasti příprav za polskou stranou značně zaostává. Nepodařilo se zajistit svolání skupiny sdružení pro napojení Odry (OKO), která se naposledy sešla v r. 2004, přestože to byla česká strana, která navrhla, aby 6. zasedání se konalo na jaře v r. 2006. Svolání komise OKO je v kompetenci Ministerstva dopravy ČR eventuálně Ředitelství vodních cest ČR, které v této věci moc iniciativy neprojevilo. Nepodařilo se ani zajistit finanční prostředky na vypracování Studie proveditelnosti vodní cesty Kožle – Ostrava, kterou si komise OKO vymínila jako neodkladný úkol, pro pokračování své další činnosti,

2. wroclawskou iniciativu „Partnerství pro vnitrozemskou plavbu“.

Odborná skupina iniciovala společnou schůzku členů odborné skupiny se spolupracujícími členy Slovenského plavebního kongresu a členy Sdružení Porta Moravica, včetně zástupců Polských příhraničních sdružení v Bratislavě dne 9. září 2008 za účelem sjednocení názorů a přijetí společné strategie, která by mohla vyřešit stávající patovou situaci, která v případě řešení průplavu Odra - Dunaj nastala a to jak na jihu, tak na severu. Na návrh slovenských partnerů bylo dohodnuto, že další řešení včetně uzavření Dohody o partnerství by bylo vhodné projednat na Plavebních dnech v r. 2009 v Bratislavě,

3. hospodářskou krizi a nové krajské volby.

Nová politická reprezentace v ostravském kraji při řešení hospodářské

krize a s tím souvisejícího řešení náhradních energetických zdrojů a zaměstnanosti v regionu, zaujala k vodním cestám nové a příznivější stanovisko a je zde politická vůle začít některé uvedené záměry realizovat.

Odborná skupina iniciovala 18. února 2009 společné jednání Sdružení pro rozvoj Moravy a Slezska a Krajské hospodářské komory, na které byl pozván Ing. Josef Podzimek z Prahy a také členové Ostravské části Porta Moravica.

Na tomto jednání došlo ke shodě, že je nutno územně hájit trasu průplavu Odry - Dunaj a řešit možnost dovozu zkapalněného zemního plynu do ČR z náhradních destinací prostřednictvím vodního koridoru Odry - Dunaj a to jak ze severu tak zejména z jihu, kde jsou k tomu účelu na Břeclavsku k dispozici příslušné podzemní zásobníky,

4. politiku územního rozvoje ČR 2008.

Odborná skupina je v této záležitosti v současné době závislá na informacích od výboru ČPVŠ, jejichž obsah vyplývá z výše uvedených skutečností.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením pana Ing. Jaromíra Šlachty a zabývala se následujícími problematikami.

1. Provedení průzkumu současných vodáckých aktivit na řekách v ostravském regionu.

Nejvýznamnějším uskupením v regionu, zabývajícím se sportovní a rekreační plavbou je občanské sdružení POSEJDON, jehož předsedou je člen odborné skupiny Ing. Josef Tobola. Toto sdružení založilo dne 4. 9. 2008 vodácký oddíl Věrnovice.

Občanské sdružení POSEJDON je nositelem projektu splavnění Olše „Slezské Benátky“. V rámci tohoto projektu se připravuje výstavba vodácké vodní cesty z Karviné přes Závadu, Věrnovice, Bohumín až na soutok s Odrou v polské obci Krzyżanowice.

V současné době je již k dispozici přístav pro vodáky ve Věrnovicích na Olši u mostu, podpořený finančně z fondu INTERREG IIIa. Na tento přístav navazuje splavný úsek pro vodáky ze Závady v délce asi 5 km. Přípravuje se realizace 2. etapy, tj. úseku Věrnovice – Kopytov.

2. Podchycení zájmy podnikatelů na vodních nádržích v kraji.

Odborná skupina vlastní výrobní dokumentaci na stavbu malých vyhlídkových motorových lodí a zajistila rovněž jejich výrobu přímo v Ostravě za cenu od 400 000,- do 600 000,- Kč, podle objednané vybavenosti lodí. Dodací lhůta 4 měsíce od podepsání smlouvy.

Prototyp této lodí je v provozu již několik let na Baťově kanálu pod názvem KORÁLKA. Po zkušenostech s tímto plavidlem byly provedeny určité konstrukční úpravy a nabízené sesterské plavidlo je nyní prezentováno jak KORÁLKA 2.

Plavidlo bylo nabídnuto cestovní kanceláři JUHÁSZ, která mimo jiné vlastní rekreační areál „Přístav Soběšovice“ na Žermanické přehradě s tím, že se odborná skupina pokusí zajistit část finančního krytí z fondu pro rozvoj turistického ruchu.

Pro výjimečně nízký ponor se uvažuje s použitím takového plavidla i na tocích s minimální hloubkou 60 cm jako vyhlídkové plavby, kyvadlové plavby zajímavých úseků, nebo jako převozní loď na nádržích mezi rekreačními objekty a různými atrakcemi.

3. Propagace rozvoje rekreační plavby na Ostravsku.

Hrozící nezaměstnanost a energetická krize z jediného zdroje dovozu zemního plynu připustila možnost dovozu zkapalněného plynu z jiných destinací po vodě a je nakloněna k urychlenému řešení vodního koridoru Odry - Dunaj a to jak z jihu, tak ze severu. Tím by se automaticky zcela vyřešila sportovní a rekreační plavba na Odře, jako na páté úseku vodních cest a jejich přítoků Opavy, Olše a Ostravice.

Přítom byla přijata zásada, že se všichni budou muset držet základního dokumentu a tím je Studie proveditelnosti využití ostravských řek pro rekreační plavbu a že všechny stavby a objekty na vodní cestě i přítocích, musí být realizovány tak, aby respektovaly budoucí koridor vodní cesty Odry - Dunaj aby při jeho budoucí realizaci nedošlo ke střetům a zmařeným investicím.

Odborná skupina **Batův kanál** se pod vedením pana Vojtěcha Bárteka v minulém období soustředila zejména na

1. prodloužení vodní cesty Otrokovice - Rohatec.

V tomto směru se odborná skupina iniciativně zapojila do procesu přípravy prodloužení plavebního kanálu v úseku Rohatec - Hodonín, který považuje v současné době za svou největší prioritu. V úseku prodloužení Baťova kanálu Hodonín - soutok Moravy s Dyjí spolupracovala odborná skupina se slovenskou stranou i s projekčními skupinami z České republiky. Prioritou v prodloužení plavby do Kroměříže je vybudování plavební komory u jezů v Bělově. Problémy jsou s resortem životního prostředí,

2. rozvoj infrastruktury.

Prioritou je vybudování přístaviště. 1. května 2008 byla slavnostně otevřena tři přístaviště. Do konce roku 2008 bylo vybudováno další přístaviště a pracuje se na přístavacích hranách v Uherském Hradišti.

Podnik Povodí Moravy rekonstruoval dva hlavní mosty, které byly v kritickém stavu. V průběhu listopadu proběhlo čištění plavebního kanálu.

Hlavní prioritou chybějící turistické infrastruktury jsou cyklostezky. Sledu-

je se budování cyklostezek ve vazbě na rekreační plavbu. K turistické infrastruktuře patří i postavení nové lodě Morava pro 60 osob.

3. propagace a marketing.

Dne 4. července byl na palubě nové lodi Morava slavnostně pokřtěn „Průvodce Baťovým kanálem“. Průvodce je 40stránkový materiál obsahující kompletní informace pro pohyb na této turistické vodní cestě.

Valná hromada jednomyslně přijala následující usnesení 15. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 8. dubna 2009 v Praze

1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen "ČPVŠ") vzala na vědomí

a) zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulé období 4/2008 – 3/2009,
b) informaci o aktuálním stavu investic do infrastruktury vodní dopravy, o přípravě plavebního zařízení na VD Orlík a VD Slapy.

2. Valná hromada ČPVŠ schválila

a) členství nově registrované jedné fyzické osoby, ukončení členství tří fyzických a jedné právnické osoby na vlastní žádost,
b) návrh na ukončení členství pěti fyzických osob z důvodu dlouhodobého neplacení členských příspěvků, uvedených ve zprávě o činnosti ČPVŠ za uplynulé období,
c) zprávu o hospodaření ČPVŠ za rok 2008 včetně zprávy kontrolní komise,
d) návrh rozpočtu na rok 2009.

3. Valná hromada ukládá výboru ČPVŠ

a) cílevědomě působit na vládní a politické orgány k prosazení realizace investiční akce zlepšující plavební podmínky na dolním Labi a výstavbu vodního díla Přelouč na středním Labi,
b) podporovat zapojení vodní dopravy jako rovnocenného dopravního oboru při komplexním řešení strategické surovinové bezpečnosti České republiky (přeprava zkapalněného zemního plynu ze severomořských přístavů po Labi a Vltavě a z Černého moře po Dunaji a splavnění Moravě do Hodonína – v této souvislosti prosazovat splavnění příslušného úseku vodního toku Moravy v kontextu mezinárodních jednání),
c) podporovat obnovení plynulé vodní dopravy z Prahy do Českých Budějovic výstavbou potřebné infrastruktury, včetně příslušných přístavů a překladišť,
d) podporovat realizaci investičních akcí vodní dopravy zahrnutých v Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na roky 2008 - 2013,
e) vyvolat diskusi o nejhodnějším řešení zabezpečení finančních prostředků na provoz a údržbu vodních cest,
f) odmítnout případné úvahy o zpoplatnění stávajících vodních cest,
g) uveřejnit příspěvky Ing. Podzimka, Ing. Astera a kpt. Kedřšta v časopise Vodní cesty a plavba a zabývat se jimi na svých jednáních,
h) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky,
i) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 15. valné hromadě,
j) svolat 16. valnou hromadu v 1. pololetí roku 2010.

4. Valná hromada žádá

a) členskou základnu o aktivní podporu úkolů výboru uvedených v bodě 3 tohoto usnesení.
b) Ministerstvo dopravy a ministerstvo zemědělství o:
1. zabránění rozšíření národního seznamu evropsky významných lokalit (NATURA 2000) o lokality v oblasti labsko-vltavské vodní cesty a dopravního vodního koridoru Dunaj – Odry - Labe v návrhu nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č.132/2005 Sb., kterým se stanoví seznam evropsky významných lokalit, ve znění nařízení vlády č.30/2007 Sb. a současně o prosazení vyjmutí dopravně významných vodních cest České republiky z evropsky významných lokalit,
2. zabezpečení dostatečných finančních prostředků ze státního rozpočtu na provoz a údržbu vodních cest České republiky a neomezení objemu finančních prostředků na provoz vodních cest v rozpočtu ministerstva zemědělství,
3. prosazení zapracování dopravního vodního koridoru Dunaj-Odru-Labe do Politiky územního rozvoje České republiky.
c) Ministerstvo dopravy o:
1. zadání dopravní studie pro komplexní řešení strategické surovinové bezpečnosti České republiky, při významném zapojení vodní dopravy jako neekologičtějšího druhu dopravy,
2. obnovení činnosti skupiny pro napojení Odry (OKO).
d) Ministerstvo dopravy, ministerstvo pro místní rozvoj a ministerstvo životního prostředí, aby iniciovalo novelizaci stavebního zákona s cílem zahrnout do jeho ustanovení zásadu o využívání ekologického druhu vodní dopravy při přepravách zejména hromadných substrátů v silně zastavěných obcích a aglomeracích.

Sekretariát Českého plavebního a vodocestného sdružení požádal, ve smyslu usnesení z 15. valné hromady tohoto sdružení, redakční radu o uveřejnění příspěvků pánů Ing. Astera, kpt. Kedřsta a Ing. Podzimka, přednesených na této valné hromadě v časopisu Vodní cesty a plavba.

Vystoupení ing. Jiřího Astera

Vážené dámy, vážení pánové.

Současná situace labské plavby je kritická a tomuto oboru hrozí zánik díky politické impotenci všech dosavadních vládních garnitur. Všechny do svých vládních prohlášení zakódovaly rozvoj vodních cest a zejména zlepšení splavnosti na dolním Labi a nikdy neučinily vůbec nic.

Agonie této ekologické dopravy akcelerovala po roce 2002, kdy labská plavba na české i německé straně utrpěla obrovské ztráty po povodních, když v Německu byla problematika údržby vodního toku zneužita k volební propagandě v rámci parlamentních voleb Stranou zelených, kdy se tento politický subjekt potýkal s hranicí pětiprocentní přízně voličů a vehementně a hlasitě vyrukoval s demagogickým tvrzením, že stavební úpravy na Labi způsobily vyšší záplavy a škody, než by tomu bez těchto staveb muselo být. Hlavním hlučným hlasatelem této teorie byl budoucí ministr životního prostředí Trittin, známý svojí brutalitou z dob pouličních bitek s policií za studentských revolt na konci šedesátých let. Jeho „zákaz bagrování“ nánosů po povodni na dlouhé měsíce učinil Labe nesplavné a díky neodstraněným nánosům a neopravovaným regulačním prvkům z druhé poloviny 19. století byla zdecimována labská vodní doprava v obou polabských státech. Pozdější analýzy prokázaly, že moudří předkové při stavebních úpravách úzkostlivě dbali na neutralitu stavebních úprav vůči povodňové vlně a že celý humbuk byl pouze politickým podvodem, který ale splnil svůj účel – likvidovat ekologickou vodní dopravu jako alternativu k dopravě silniční a především železniční na tomto důležitém evropském dopravním koridoru. Labské plavební společnosti včetně přístavů na obou stranách hranice utrpěly obrovské finanční ztráty a rejdářství řešila situaci odchodem do jiných teritorií především v západní Evropě a plavební firmy se sanovaly prodejem části lodního parku.

Bezohlednost zelených extrémistů dokumentuje skutečnost, že Trittin svým nesmyslným propagandistickým zásahem ohrozil vlastní obyvatelstvo, kdy jednak následná povodeň o stejné intenzitě by dosáhla např. v Drážďanech o 1 metr vyšší úroveň díky neodstraněným nánosům a v případě následné tuhé zimy by v případě tvorby ledových bariér a hrozících záplav při nedostatečně hloubce nemohla flotila labských ledoborců, které rovněž potřebují pro nasazení ponory okolo 160 cm.

Teprve v roce 2006 došlo i k významnému posunu v přístupu k problematice labské vodní cesty v Německu ze strany nové německé koaliční vlády a ta to nyní dokazuje konkrétními činy. Spolková vláda deklarovala zcela jasně svůj záměr učinit z Labe fungující vodní dopravní cestu a uvolnila značné finanční prostředky. A tak na této cestě po celé trase probíhají rozsáhlé intenzivní obnovovací práce s cílem dosáhnout do roku 2010 garantovaný ponor plavidel 140 cm po dobu 345 dní v roce. Ve vztahu k ČR to vláda SRN deklarovala ve společném memorandu s českou stranou v roce 2006, kde se na naší straně předpokládá postavení ekologického jezu spojeného s výrobou spolehlivé obnovitelné energie v Děčíně, který je co do parametrů plně kompatibilní s nynějším německým plánem zlepšování splavnosti Labe. Hodnota 140 cm ponoru představuje kompromis na úrovni hranice ekologického provozování plavby a je přijatelná pro politiky v Německu, protože dosažení lepších parametrů by bylo možné jen za pomoci vodních stupňů. A slovo vodní stupeň bylo mohutnou ohlupující propagandou zelené lobby prohlášeno za synonymum devastace přírody. Masáž veřejného mínění měla svůj účinek a politici si netroufají jít proti názoru většiny obyvatel, byť jsou to názory neodpovídající skutečnosti.

Toto blýskání na lepší časy v Německu bylo v Čechách eliminováno vytvořením koaliční vlády s účastí zelených extrémistů v roce 2007. Předseda této strany sice podepsal v koaliční dohodě souhlas se zlepšením splavnosti dolního Labe ale okamžitě vydal po nástupu do funkce ministra ŽP interní příkaz zabránit všem prostředky výstavbě jezu Děčín. Potvrdil tak typickou vlastnost všech extrémistů, tj. schopnost nedodržovat a porušovat dané sliby a smlouvy, jako to nakonec činila všechna extrémní hnutí v minulosti.

Většina českých nátlakových organizací je napojena na mateřské organizace ve Spolkové republice Německo, které jsou polokriminálními praktikami vydirají a destrukují společnost. BUND v SRN je česká Arnika, DUH je DUHA, Děti země jsou zřejmě Freunde der Erde atd. Je veřejným tajemstvím, že ekologické organizace v Čechách přijímají značné finanční částky od podobných organizací v SRN a ty jsou sdruženy v lobbistické organizaci Aliance pro koleje (www:Allianz-pro-Schiene) německé dráhy. Proto tito falešní ekologové tak vehementně

bojují proti kamionům blokací výstavby dálnice D 8 a vodní cesty na Labi, aby znevýhodnili konkurenci evropského drážního dopravního giganta DB (obrat se blíží státnímu rozpočtu ČR). Jak silný vliv tohoto světového logistického hráče s aktivitami po celém světě, vlastněného 100% největší evropskou ekonomikou, v politickém spektru SRN je, dokladuje skutečnost, že spolková vláda utajovala delší dobu výsledky studie institutu PLANCO, které dokazovaly významné přednosti vodní dopravy oproti železnici, aby neovlivnila cenu balíku 25% akcií DB, které hodlala prodat na burze.

Přítom situace na téměř jediném kapacitním železničním spojení ČR do západní Evropy podél Labe je v tomto ohledu katastrofální. Díky až dvacetiprocentním ročním nárůstům nákladní železniční přepravy na tomto koridoru a vzhledem k vyčerpání kapacity tratě na německém úseku za hranici během dne příměstskou osobní dopravou (více než 100 spojů denně) je nákladní doprava přes hranice směřována do nočních hodin včetně víkendů. Měření hluku vykazalo hodnoty přes 70 dB a navíc v labském údolí je hluk zesílen odrazem od okolních svahů. Překračují se tak veškeré přípustné hygienické normy. A to nejnovější studie německých univerzit dokazují, že k trvalému poškození lidského organismu dochází při spánku již nad hranici 45 dB. Většina nákladních vlaků jezdí pravobřežní stranou Labe, která nebyla opravena v rámci výstavby koridorů a tam je hluk ještě umocňován zoufalým stavem této železniční tratě Kolín – Děčín.

Totální devastaci životního prostředí podél této tratě nikdy neakcentoval žádný ekologický aktivista a v tom spočívá zřejmě pokrytectví falešných bojovníků za životní prostředí.

Dokonce platí, že čím více kamionů přejde na koleje, tím více budou trpět obyvatelé v určitých částech Polabí.

V Čechách je situace daleko horší než v Německu po stránce možnosti vydírání společnosti kvaziekologickými aktivisty, jak ukázal seminář pořádaný Podvýborem pro dopravu Parlamentu ČR, kde přední odborníci na stavební a vyvlastňovací právo z ministerstva dopravy, Karlovy Univerzity, ŘSD, ŘVC a SŽDC konstatovali katastrofický stav českého zákonodárství i ve srovnání s obdobnou legislativou v SRN, kdy české zákony umožňují výše uvedeným parazitům terorizovat společnost za účelem vlastního prospěchu na zakázku silných lobbistických hráčů s využitím zástěrky ochrany přírody. Činnost těchto kriminálních živlů je sice sledována policejním útvarům pro boj s organizovaným zločinem, ale díky zřetlané legislativě není možné proti nim účinně zasáhnout. Je oprávněné se domnívat, že stávající legislativa byla těmito organizacemi sofistikovaně degradována právě s cílem umožnit ekologický raketýring. Doslova zdrcující byl výčet miliardových ztrát při výstavbě silničních komunikací způsobených tímto stavem právního marasmu, který přednesl na uvedeném semináři ředitel Ředitelství silnic a dálnic ing. Brunclík.

Jedinou nadějí pro rozvoj ekologické vodní dopravy do budoucna by mohl být nový vládní kabinet vzešlý z podzimních voleb za předpokladu, že bude složen z demokratických stran, který by dokázal obsadit nově ministerstvo životního prostředí skutečnými odborníky na ekologii schopnými vnímat ochranu životního prostředí v kontextu zásad udržitelného rozvoje místo stávajících dogmatiků prostituuujících spektru vyděračských organizací s nimiž společně vytváří mafiánské součtenství. Nový kabinet by rovněž měl neprodleně přistoupit ke změně legislativy tak, aby české zákonodárství odpovídalo i v oblastech ochrany vlastnictví, stavebního práva a ochrany životního prostředí evropským standardům a umožňovalo rozvoj společností ve prospěch jeho obyvatel.

Děkuji za pozornost.



Provoz na Labi v Děčíně v místech, kde má stát nový plavební stupeň Děčín

Vystoupení ing. Josefa Podzimka

Vážené dámy, vážení pánové, milí přátelé od vody.

Tak zas uběhl rok jako voda a na vodní cestě se nic neudálo. Naproti tomu o vodní cestě se toho namluvalo, taktizovalo, rokovalo a psalo víc, než vody uplynulo v těch našich polosplavných či nesplavných vodních cestách.

Sám jsem se proti své vůli stal organizátorem setkání vodocestných odborníků ke sjednocení názorů na další postup v rozvoji vodních cest v ČR, z jejich pohledů prvořadých, splavnovacích či nesplavnovacích prací na našich řekách. Dovolují si je popsat:

- 1) k udržení plavby v Čechách je nejdůležitější výstavba vodního díla Děčín;
- 2) k plavbě po Labi do Pardubic je nutno zahájit urychleně stavbu VD Přelouč II.
- 3) nejsprávnější je rychlé napojení naší republiky na největší vodní cestu v Evropě, na Dunaj;
- 4) nejméně konfliktní je dokončení splavnosti horní Vltavy do Českých Budějovic;
- 5) Ostravsko potřebuje nutně napojení na splavnou Odru nebo Dunaj. Také potřebuje sportovní a rekreační plavbu.

To by nebylo nic špatného, ani neobvyklého, že máme každý trochu jiný názor, kdyby současně každý nepochoyboval návrh toho druhého. Toto nejednotné vystupování se pak stane snadným terčem militantních tzv. ochránců přírody, kteří jsou semknuti kolem jediného slůvka ne, ne, ne a zase ne.

Je známá moudrost, že nejlépe se prosazují a rozhodují věci, o kterých nic nevíme. Když problematiku znáte, můžete i znejistět. Takže zelení mají před námi výhodu. Vyhrát můžeme jen společnými silami a s vysokou vzájemnou informovaností. Proto poslední dobou se snažíme organizovat tzv. virtuální sedánky, kde za dveřmi a při kávě se učíme spolu mluvit. Mezi sebou si vyvíkáme svoje názory na dílčí technické, ekonomické a provozní pohledy, a buď je sjednotíme, nebo sblížíme, nebo před svými odpůrci raději mlčíme. Dokázali jsme to i na poslední schůzce na půdě Podvýboru pro dopravu Parlamentu České republiky, kde se probírala možnost využití vodní dopravy pro přepravu zkapalněného zemního plynu. Tato reprezentativní schůzka příznivců plavby od generálních ředitelů či majitelů českých rejdářství, českých přístavů, projekčních organizací, zájmových sdružení i poslanců navazovala na zasedání Podvýboru pro dopravu Parlamentu České republiky, na jehož popud (usnesení č.12, usnesení č.13) bylo přijato i usnesení Hospodářského výboru Parlamentu

ČR č. 261 s následujícím zněním: „Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR žádá Ministerstvo dopravy ČR o předložení materiálu „Návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice, a to i v souvislosti s reálností účelnosti územní ochrany příplavního spojení Dunaj – Odra - Labe“.

Toho usnesení vrcholného orgánu, které bylo přijato, jak se říká „napříč politickými stranami“, vneslo malinké světylko do dezinformační kampaně, kterou vede MŽP se snahou vymazat na „věčné časy“ územní ochranu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe z map České republiky. Tento masivní a již otevřený útok proti neekologičtějšímu, neekonomičtějšímu a neefektivnějšímu projektu naší republiky za posledních 100 let se podařilo – doufám – odrazit díky rozhádané politické scéně, plynové a zvláště hospodářské krizi, kterou stále laškovně nazýváme recesí. Přátelé, věřte, je to krize a to bez recese.

O současném postoji MMR k dalšímu stěžejnímu materiálu „Politika územního rozvoje 2008“, si můžete podrobně přečíst též v časopisu Vodní cesty a plavba č. 1/2009. Není to procházka růžovým sadem. Bylo by víc než aktuální, kdybyste na svých úrovních a ve svých organizacích vyvinuli na kompetentní vládní úřady a úředníky masivní a koordinovaný osvětový nátlak.

Nechci se více rozvádět, neboť vše ostatní z oblasti technické, ekonomické, propagační či politické se dočtete v časopisu Vodní cesty a plavba č. 1/2009. Jsou v něm uveřejněna opravdu aktuální jednání i některé významné dopisy či usnesení. To je však předností našeho časopisu již léta. Novinkou je, že v akciové společnosti P&S nastoupil mladý nadšenec pro vodní cesty Tomáš Kolařík, který se ochotně a s velkým nasazením ujal redakční práce v časopisu Vodní cesty a plavba. Sami budete mít možnost posoudit, zda je nová, mladá krev na stránkách našeho časopisu znát.

Přílohou tohoto čísla Vodní cesty a plavba je i materiál s názvem „Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe: projekt stále potřebnější“. Byl vypracován právě pro zasedání Podvýboru pro dopravu Parlamentu ČR a byl opatřen poprvé proti mým zvyklostem citáty našich žijících politiků. První byl od ministra dopravy Petra Bendla a druhý od jeho náměstka Emanuela Šípa. Když jsem tento materiál na „Podvýboru“ rozdál, první se ozval exministr dopravy pan Šimonovský: „Pane inženýre, ale Petr Bendl není ještě ministrem dopravy“. Odpověděl jsem: „Pane exministře, než ten materiál přečtete, bude ministrem dopravy“. To bylo v úterý a nový ministr byl jmenován v pátek. Ale co se nestalo. Příští týden nový ministr odvolal svého náměstka Emanuela Šípa. Byl jsem nucen materiál nechat vytiisknout znovu, a tentokrát jsem se moudře vrátil ke klasikům. Snad nám Albert Einstein vydrží do zimy.

Děkuji Vám za pozornost.

Vystoupení Miroslava Kedršta kapitána vnitrozemských dálkových plaveb

Motto: Jen totální blbec v čele vnitrozemského státu by mohl nevyužít přirozeného přístupu k moři.

Výstavba vodního díla Děčín, jakožto kompromis mezi MD a MŽP je jak z hlediska ekonomického, tak z hlediska ochrany přírody neúčelná.

MŽP je vedeno Stranou zelených. Tato strana v podstatě sehrává roli bílého koně lobbistů automobilové, ale hlavně železniční /zvláště německé/ dopravy, pro které je každé zlepšení podmínek vodní dopravy nežádoucí. Třetí dopravní systém na trhu dává zákazníkovi možnost výběru a tím snižuje možnost diktátu tarifů předchozím dvěma. Krátce řečeno, Strana zelených provádí sabotáž regulačního systému jakým konkurence bezesporu je. Touto činností dokazuje, že je v podstatě úplatnou stranou na politické scéně ČR. Tolik z hlediska ekonomiky a politické činnosti SZ.

Nyní z hlediska ochrany přírody. Úsekem Labe mezi Ústím n/L a státní hranicí protéká voda z celého labsko-vltavského povodí dnem i nocí. Spád toku v tomto úseku dává možnost jako prvořadého využití postávání dvou zdrojů ideálně čisté energie bez škodlivých exhalátů nebo nebezpečného odpadu. V jedné z diskusí o energetickém využití vodních toků se stavitelem zdrojů Ing. Zárubou byla jím vyřčena tato poučná věta: „Každý centimetr spádu a m³ vody má svoji energetickou hodnotu“. Ale je těžko vysvětlovat význam této věty „byť logické a jednoduché dáme“ typu paní poslankyně a místopředsedkyně SZ, která prokázala svou „vysokou kvalifikaci“ v pořadí „Uvolněte se prosím“ vysíláném ČT, kdy proklamovaný název „BIOMASA“ nedokázala vysvětlit. Je-li takto kvalifikovaných poslanců v parlamentu více, pak Bůh ochraňuj tuto zemi. Ochráncům přírody nevádí hektary zničených porostů severočeského kraje, způsobené exhaláty uhelných elektráren, vyhozené peníze za, v našich podmínkách

málo účinné větrné zdroje, ale vadí jim zvýšená hladina u ostrova Nebočady nebo částečně zatopené tzv. biotopy na levém břehu od km 99 po km 101 a pravobřežní zátopené území tamtéž. Co jsou tyto tzv. chráněné porosty? Před 60 lety, když jsme jako plavčíci začínali, byly březní porosty vyřezávány, aby byl zajištěn volný průtok korytem řeky a zátopeným územím. Teprve později pro nedostatek pracovních sil a částečně i liknavosti správce toku, došlo k rozbujení náletové vegetace, nazývané dnes biotopy, mající spíše negativní aspekt, protože flóra a fauna jejich oblastí života jsou vodní hladiny, u nich budou bez ohledu na jejich výši. Dokladem toho je vltavská kaskáda nebo vegetace narušená na středním Labi provozem uhelné trasy a dnes opět v původní rozloze. Důležité je, aby koryty našich toků protékala jen čistá voda. To by měl být prvořadý úkol SZ.

Nyní něco k investiční politice. Je opravdu ostudné, že ani Ústavní soud neumí posoudit, co jsou stavby veřejně prospěšné /o senátu ani nemluvě/ Při posuzování investic je nutno počítat nejenom s účelností, ale i univerzálností využití a jejich návratností. Proto se stavbou VD Děčín nesouhlasím, protože nezaručuje v plném rozsahu univerzálnost. Splavnění diskutovaného úseku dvěma vodními díly, jak bylo původně plánováno zajišťuje návratnost investice ze 2 energetických zdrojů, využitím ponoru lodí a odstraněním proudových úseků, tím odlehčení ovzduší od exhalátů z motorů lodí a převedením části dopravovaných substrátů na lodní dopravu též od exhalátů z motorů automobilové dopravy. Nezanedbatelná je i návratnost z produkce lodařského průmyslu, zemědělství a cestovního ruchu.

Na konec mého diskusního příspěvku bych se rád zmínil o dlouho diskutované investici, jakou by byla realizace plánu propojení Odry, Labe a Dunaje. Z hlediska potřeby EU bude, nebo by byla, tato vodní magistrála velice potřebná. Z hlediska našeho státu ještě potřebnější nejen dopravně, ale i jako určitá ochrana a zajištění před přírodními výkyvy, jakými byly povodně v roce 1997 a katastrofa Troubek. O tom však může lépe a odborněji mluvit zde přítomný pan Ing. Podziměk.

Děkuji za pozornost.

Na základě informací Inland navigation Europe a Via Donau zpracoval Tomáš Kolařík, P&S a.s.

Foto: Cleanest Ship Project, Inland navigation Europe, Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg, Inter Rijnem BV, VNF – Seine – Nord Canal, ČSPL a.s., Bayernhafen Gruppe, Port of Constantza

Čisté palivo pro čisté lodě do konce roku 2011

Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 17. prosince 2008 umožní nákup ekologických paliv pro vnitrozemskou plavbu pro celou Evropu od roku 2011. EU očekává, že členské státy zajistí, že pohonné hmoty u vnitrozemské plavby a rekreačních plavidel budou moci být použity pouze v případě, že obsah síry v nich nepřekročí maximální přípustný obsah 10 mg/kg.

Od 1. ledna 2011 nesmí být maximální přípustný obsah síry u pohonných hmot, které se používají pro plavidla vnitrozemské vodní dopravy, vyšší než 10 mg / kg. Toto rozhodnutí, které je součástí úsilí EU o zelenou ekonomiku je zásadní průlom, a bude mít zásadní dopad na podporu vnitrozemské vodní dopravy, která vždy ukazovala svůj zelený image. Vnitrozemská vodní doprava je již nejšetrnější způsob dopravy s nejnižšími emisemi CO₂. Ekologická paliva umožní hladký přesun na novou generaci energeticky účinných motorů, které ušetří ještě více CO₂. Navíc, čisté palivo



Výsledek projektu „Nejčistší lod“ – Plavidlo m/v 'Victoria'

umožní instalaci zařízení na snížení emisí NOX a snížení škodlivých emisí o 85-95% a tím dále snížení vlivu plavidla vnitrozemské vodní dopravy na kvalitu ovzduší.

Přesto ještě dvě otázky zůstávají: proč má být toto rozhodnutí aplikováno v roce 2011, dva roky ode dneška a neznamena čisté palivo i drahé palivo? Rozhodnutí EU platí pro celou Evropskou unii, a proto je povinností členských států EU zahrnout toto rozhodnutí do svého právního systému, ale proces schvalování trvá obvykle několik let. **Existují také obavy ohledně nákladů na palivo**, protože v dnešní ekonomické situaci dosahují někdy výkyvy cen paliv rozdílu až 100% za jeden rok - **neočekává se však, že zavedení ekologických paliv bude spojeno se znatelným nárůstem nákladů na palivo**. Vskutku, nárůst ceny přibližně o 5% má být kompenzován vyšší teplotou spalování paliva s nízkým obsahem síry a zlepšení spalovacího procesu vedoucí ke zvýšení energetické účinnosti motorů.

Výsledky vodní dopravy za rok 2008 nejsou příliš ovlivněny recesí

Plný dopad současné ekonomické krize bude moci být řádně posouzen až budou k dispozici údaje z prvního čtvrtletí roku 2009. **Do té doby říční doprava ve Francii poklesla v roce 2008 jen o 0,5% (vyjádřeno v tunokilometrech), což je povzbudivé v porovnání se silniční dopravou, která vykazuje pokles o 4,2% a železniční dopravou, která uvádí dočasné snížení o 4,7%.** Pokles říční dopravy lze přímo připsat hospodářské recesi, ještě v září 2008 byl provoz zvýšen o 1% ve srovnání se stejným obdobím v roce 2007. V roce 2008 na francouzských vodních cestách proplulo celkem 7,50 mld. tkm (- 0,5%) a 60,2 milionů tun v objemu (- 2,6%). Vnitřní doprava vzrostla o 2,2%, zatímco mezinárodní doprava klesla o 4,4%. Ve Valonsku vzrostla říční nákladní doprava v roce 2008 i přes začátek ekonomické krize. V roce 2008 se přeprava, vyjádřená v tun kilometrech, zvýšila na 1840 mil. tkm

(+ 0,82%), což je druhý nejlepší výsledek po rekordním roce 2006. Celkově bylo na vlámských vnitrozemských vodních cestách přepraveno 44,9 milionu tun zboží (+ 2,28%) v roce 2008. Z toho vývoz činil celkově 13,70 mil. t (+ 3,45%), zatímco dovoz se zvýšil na 16,66 milionů tun (+ 3,13%).

Další investice do vodních cest

Podle zprávy Pracujeme pro budoucnost bude v roce 2009 a 2010 nizozemský kabinet upřednostňovat plány údržby silnic a vodních cest. Zpráva říká, že **125 milionů EUR (3,4 mld. Kč) je vyhrazeno pro vodní cesty, plavební komory a přístavní zařízení, 213 milionů EUR (5,8 mld. Kč) pro modernizaci silnic a mostů a 30 milionů EUR (810 milionů Kč) pro Delta projekt – protipřílivová ochrana Nizozemí. Hlavní myšlenkou je, že investice do infrastruktury vodních cest pomohou současně zachování pracovních míst ve stavebnictví.**

Německá vláda také uvolní více peněz na vnitrozemské vodní cesty, přidělením 120 milionů EUR (3,2 mld Kč) navíc pro investice do německých vodních cest jako součást ekonomických stimulů. Tyto nové fondy jsou navíc k dispozici spolu se 170 miliony EUR (4,6 mld. Kč) z prvního balíčku stimulů v loňském roce.

Organizace BDB (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt) přivítala tato opatření. Finance z roku 2008 jsou využity pro modernizaci Středozemního průplavu (Mitteland kanal), na Mittelweser, Mosel, Neckar, Mohan, průplav Rýn – Mohan - Dunaj a vodní cestu Havel - Odra. Nově poskytnuté peníze budou také použity na odstranění nedostatků na těchto vodních cestách. Jens Schwanen, mluvčí BDB, uvedl, že v sektoru bylo našťastí připraveno mnoho projektů, takže jsou snadno využitelné v případě finančních prostředků v rámci stimulů.

Holandští lodní dopravci apelují na vládu

“Vnitrozemská lodní doprava potřebuje mimořádnou schůzi o hospodářské krizi,” říkají Annemarie Jorritsma z Koninklijke Schuttevaer (KS), Pieter Struijs z Centrálního úřadu pro Porýní a vnitrozemskou plavbu (CBRB) a Hans Megens z Úřadu pro vnitrozemskou plavbu (KB), kteří se připojili ke společnému dopisu státnímu tajemníkovi Tineke Huizinga. V dopisu jsou uvedena opatření, která mají být přijata v případě, že se ekonomická situace nezlepší. Poukazují na to, že všechny lodě budou opět potřeba až krize skončí, sešrotování lodního parku není řešením, ale nemají námitky k dočasnému vyřazení z provozu. Také vznesli požadavek, aby vláda poskytla pomoc, která by zajistila, že i malé lodě nezmizí z dopravního trhu a aby bylo zajištěno, že provozní náklady, jako jsou přístavní poplatky, se nezvýší během tohoto kritického období.

Nizozemská inovace

Nizozemské společnosti oznámili několik nových vodních projektů. Dne 19. dubna byla zahájena série zkušebních plaveb mezi Rotterdamem, Tiellem a Hoornem, kde jsou nákladní automobily přepravovány na Roll On - Roll Off (ro-ro) lodích. Jedná se o novou formu vnitrozemské plavby na nizozemských vodních cestách. Převoz vozidel loděmi typu ro-ro je iniciativa Správy vodních cest Severního Holandska a musí být finančně efektivní alternativou k silniční dopravě. Pokud budou zkušební plavby úspěšné, bude zavedena pravidelná lodní doprava. Další inovací v průběhu příštích tří let bude přeprava čerstvých produktů (ovoce, zelenina, květiny apod.) mezi Rotterdamem, Greenport Venlo, Fruitpact Betuwe, Vlissingenem a Antverpami. Projekt s názvem Čerstvý koridor byl slavnostně zahájen dne 30. března. Třetí projekt bude využívat šestnáct spojených motorových lodí o rozměrech s 45 x 5,0 m k dopravě sladu ze severu Francie do Brabantska, palety s pivem budou přepravovány na zpáteční cestě. Lodě jsou obsazeny sedmi lodníky, každý z nich bude mít zodpovědnost za část trasy. Navigace bude ulehčena GPS, hloubku budou měřit počítačové senzory. Projekt začne v létě 2009 s prvními dvěma loděmi.

Byla vyhlášena soutěž na projekt Seina-severní Evropa

Voies Navigables de France (Úřad vodních cest Francie) vyhlásil soutěž na projekt Seina - severní Evropa, nový průplav pro zlepšení vnitrozemské plavby mezi Rotterdamem a Paříží, který má být dokončen v roce 2015. **Soutěž se týká návrhu, výstavby, údržby a financování 106 kilometrů dlouhého průplavu mezi Compi_gne a Cambrai, který bude spojit řeku Seinou a Šeldu.** Tento průplav bude 54 metrů široký a 4,5 metru hluboký a bude splavný loděmi s tonáží až do 4400 tun. Současné vodní cesty v regionu jsou vhodné pouze pro lodě do 600 tun. Projekt bude veřejného a soukromého konsorcia s celkovou investicí ve výši 3,3 mld. EUR (90 mld. Kč).

Do soutěže o projekt Seina - severní Evropa se přihlásilo několik společností, nichž byly vybrány dvě, se kterými se nyní vedou jednání. Jsou to Bouygues Travaux publics a společnost VINCI CONCESSIONS.

Současně byla vyhlášena soutěž na mýtný systém, který má napomoci převodu nákladní dopravy ze silnic a dálnic na vodní cesty a železnici.

Alain Gest se stal novým generálním ředitelem Ředitelství vodních cest Francie

Alain Gest byl nominován předsedou představenstva Voies navigables de France ve stejný den, kdy **Nicolas Sarkozy, prezident Francouzské republiky, navštívil plavební objekt, který byl zrekonstruován v rámci výstavby nového průplavu Seina - severní Evropa,** řekl: „Říční doprava je neodmyslitelnou součástí našeho závazku k řešení krize a v oblasti změn klimatu“. VNF hraje hlavní roli v Seina – sever, projektu v hodnotě 4 miliard EUR, který je určen k vytvoření velkokapacitní spojnice mezi řekou Seinou a vodocestným systémem v severní a východní Evropě a má být dokončen v roce 2015. Bývalý ředitel VNF Fran_ois Bordry odešel z úřadu v červenci 2008 po třinácti letech služby. Michel Margnes byl od té doby prozatímním ředitelem VNF.

Karin De Schepper, Generální tajemník INE, byla vyznamenána Francií

Karin De Schepper, generální tajemnice organizace Inland Navigation Europe (INE) - Evropské vnitrozemské vodní dopravy, obdržela vyznamenání Chevalier de l'Ordre du Mérite (Rytíř národního řádu za zásluhy) na ceremonii v Bruselu dne 22. dubna. Vyznamenání jí předal Francois Bordry, bývalý generální ředitel Voies navigables de France, francouzského řídicího orgánu vodních cest.

Při obdržení ocenění Karin De Schepper řekla: „Vážím si toho, že jsem byla vybrána, abych obdržela toto ocenění, které je pro mne pobídkou k pokračování v tomto odvětví a chtěla bych také poděkovat všem mým kolegům a přátelům, kteří jsou pro mne inspirací, kteří pracovali po mém boku na podpoře vodní dopravy jako cenného partnera v zelených dodavatelských řetězcích. To však není důvod pro to, abychom přestali pracovat, ale je to výzva k pokračování v naší misi s cílem řešit závažné úkoly. Naše práce není ani zdaleka dokončena. Velké posuny se odehrávají v ekonomice, ve společnosti i v našem každodenním životě, které budou mít zásadní dopady na organizaci logistiky a vodní dopravy. **Těším se na pokračování naší práce, abychom splnili náš náročný úkol a utvářeli kreativní strategie spolu se všemi partnery, se kterými mám potěšení ze sdílení nadšení z evropských řek a průplavů.**“



Alain GEST, nový generální ředitel Ředitelství vodních cest Francie, Karin DE SCHEPPER generální tajemnice organizace Evropské vnitrozemské vodní dopravy - a Francois BORDRY, bývalý generální ředitel Ředitelství vodních cest Francie

Karin De Schepper má již více než dvanáct let zkušeností v oblasti námořní a vnitrozemské vodní dopravy. Je generální tajemnicí Evropské vnitrozemské vodní dopravy (INE) od roku 2001. Je zodpovědná za rozvoj organizace jako účinného a schopného nástroje podpory a agitace ve prospěch vnitrozemské plavby. Karin De Schepper má tři magisterské tituly, v oblasti námořní vědy, mezinárodních a evropských veřejných právních zákonech a v překladatelství. Hovoří sedmi jazyky. Je častým hostem a řečníkem přednášejícím na univerzitách a konferencích po celé Evropě.

Noví lodníci pro Německo

V roce 2008 absolvovalo 477 nových kvalifikovaných lodníků vzdělání pro vnitrozemskou plavbu v celém Německu. To znamená, že počet nových lodníků se zvýšil přibližně o 20% ve srovnání s 400 absolventy v roce 2007. "Tento nárůst ukazuje na velký zájem o vstup do odvětví, které zajišťuje dobrou kvalitu života pro své zaměstnance," řekl Volker Seefeldt, prezident sdružení zaměstnavatelů německé vnitrozemské plavby (ADB). "Dotace Spolkové vlády na školení ve výši 2,5 milionu _ (30 mil. Kč) rovněž přispěly k úspěchu tohoto programu." Doplnil Seefeldt.



Práce na lodích se zamlouvá i mladým lidem

Noví lodníci pro českou plavbu

V České republice absolvovalo vzdělání pro vnitrozemskou plavbu na SPŠ strojní a dopravní v Děčíně 6 absolventů, kteří se uplatní především v ČSPL a.s. Výchovou strojníků a lodníků pro vodní dopravu se zabývá Střední odborná škola dopravní a strojní Děčín, jejich školu absolvovalo v letošním roce 37 studentů.



Na českých lodích plují také noví lodníci a kapitáni, provoz v Děčínském přístavu

Nový národní koncept přístavů pro Německo

Spolková vláda v Německu chce zvýšit procento zboží přepravovaného po vodních cestách. V rámci hlavního plánu vlády přinesl návrh celostátní koncepce přístavů. Klíčové body tohoto plánu jsou lepší multimodální spojení a posílení účinnosti celého systému. **Vláda se zavázala k dosažení cíle zvýšení dopravy po vnitrozemských vodních cestách o 15% do roku 2015** a pracuje společně s německou námořní organizací BDB na zvýšení povědomí o vnitrozemské lodní dopravě jako o bezpečné a ekologické možnosti v rámci celého dopravního systému.



Výstavba plavební komory Niedrig na Labi při vjezdu do přístavu Magdeburg pomůže vyrovnat kolísající hladinu vody

Prodloužení rakouského systému podpory pro kombinovanou dopravu byl schválen Evropskou komisí

Evropská komise schválila prodloužení rakouského systému, který podporuje rozvoj kombinované dopravy prostřednictvím podpory zavádění nových technologií, systémů a zařízení. Opatření by měla pomoci dosáhnout přesunu nákladní dopravy ze silnic na jiné druhy dopravy. Měl by také přispět k dosažení národních a EU cílů Kjótského protokolu.

Prodloužení režimu bylo povoleno dne 13. ledna 2009 a bude v platnosti až do 31. prosince 2014. Opatření, která mají být podporována, zůstávají nezměněna: dotace bude poskytnuta na nákup nových technologií, systémů a zařízení, jakož i pro uskutečnění studií proveditelnosti. **Kromě financování železničních projektů budou z této podpory těžit také projekty vodní dopravy na Dunaji**, jako je konverze plavidel pro kombinovanou dopravu. Maximální míra podpory činí 30% v případě inovativních technologií a zařízení a 50% v případě studie proveditelnosti.

Kombinovaná doprava je udržitelná alternativa k silniční dopravě, kdy se významná část evropské cesty uskuteční po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo po moři a veškeré počáteční anebo konečné převozy prováděné po silnici jsou co nejkratší.

Rakouské spolkové ministerstvo pro dopravu, inovaci a technologii bude provádět tři výzvy ročně namísto dosavadních dvou. Termíny výzev budou zveřejňovány on-line na webových stránkách ministerstva.



Nakládka automobilů na říční loď v přístavu Passau

Bayernhafen pluje plnou parou vpřed: skupina Bavorských přístavů investuje 14 milionů € (378 mil. Kč) v roce 2009

Navzdory již hrozící finanční a hospodářské krizi ukázaly údaje roku 2008 solidní růst bavorské přístavní skupiny Bayernhafen. Skupina má 6 přístavů, Aschaffenburg, Bamberg, Norimberk, Roth, Regensburg a Passau, které v roce 2008 registrovaly nárůst překládky o 6,4% ve srovnání s rokem předcházejícím.

V objemu zboží skupina Bayernhafen dosáhla částky 28,1 milionu tun, což je o téměř 2 miliony tun více oproti 26,4 milionu tun v roce 2007. Joachim Zimmermann, generální ředitel skupiny Bayernhafen GmbH & Co KG předpovídá, že "v letošním roce očekáváme problém v růstu překládky s ohledem na méně příznivé podmínky na trhu, které se také odrazí v oblasti logistiky". I přesto však Zimmermann říká, "aktuální problém nebude vést k zastavení plánů na rozvoj infrastruktury v našich vnitrozemských přístavů". Skutečně, v roce 2009 Zimmermann hovoří o plánu investic ve výši 14 mil. eur (378 mil. Kč) do infrastruktury přístavů, což je okolo 2 milionů eur (55 mil. Kč) více než v roce 2008.



Vnitrozemský přístav Norimberk se neustále rozšiřuje

Přístav Constanta vykázala za rok 2008 dobré výsledky a začíná rok 2009 s novým vedením

Přístav Konstanca vykázal za rok 2008 dobré výsledky: poprvé od roku 2005 a již podruhé ve své historii přístavu dosáhla překládka celkového počtu více než 60 milionů t a

1,38 milionu TEU, což je devátý nejvytíženější obchodní přístav v Evropě. Mezitím se stal novým generálním ředitelem Námořní přístavní správy v Konstanca (APMC) absolvent námořní akademie Mircea cel Batran Ioan B. Ian.

Námořní a říční doprava byly velkými vítězi roku 2008. Říční doprava zaregistrovala 11 385 192 tun, což představuje 5% nárůst (616 408 tun) ve srovnání s předchozím rokem. Tento výsledek je způsoben nárůstem tranzitní říční dopravy s 22% (783.303 tun) a exportem 26% (31 582 tun). V roce 2008 bylo v přístavu Konstanca přeloženo přes 8000 vnitrozemských plavidel.

Nárůst byl rovněž zaznamenán u překlada kontejnerů. Zatímco čísla kontejnerového překlada v TEU mírně poklesla (- 2%), v tunách přepraveného vzrostly, tj. více tun bylo dopraveno v méně kontejnerech. Celkem bylo přeloženo 1 380 935 TEU, což je pokles o 30 479 TEU v porovnání s rokem 2007 (1 411 414 TEU).

Nejvýznamnější nárůst zboží přeloženého v roce 2008 ve srovnání s rokem 2007:

- + 2,4 milionu t obilovin (tento uspokojivý výsledek je výsledkem velmi dobré úrody obilovin minulý rok v Rumunsku a v ostatních zemích střední a východní Evropy)

- + 2,3 milionů tun uhlí / koksu

- + 0,6 milionů tun železné rudy, šrotu

Největší pokles byl patrný v překlada kovových výrobků - minus 1,6 milionu t.

Přístav Constanta potvrdil v Göttweigu význam napojení na Dunaj a svůj úmysl stát se černomořským logistickým uzlem

Dne 23. dubna 2009 se konal počtvrté tradiční Den Přístavu Konstanca v Kremži v opatství Göttweig nedaleko Kremže. Akci, kterou pořádá NC námořních přístavů správy SA Constanta a hostitelem byl Mierka Hafen Donau Krems, se stal tradičním místem pro setkání mnoha rakouských zástupců z oblasti logistiky a dopravy s jejich rumunskými partnery.

Ioan Balan, generální ředitel Námořní přístavní správy v Konstanca zdůraznil mimořádný význam vodní cesty Dunaj v rámci evropského dopravního systému, který zajišťuje přímé spojení mezi přístavem Konstanca a střední Evropou. Podle Balana je přeprava po Dunaji skutečně tím nejvýhodnějším způsobem dopravy díky nízkým nákladům, vysoké kapacitě a dopravě šetrné k životnímu prostředí.

Čísla pro rok 2008 ukázala, že Konstanca může aspirovat na titul černomořského logistického uzlu: celková tranzitní doprava mezi přístavem Konstanca a Rakouskem byla 970 000 tun, což představuje navýšení o 13% oproti roku 2007. Hlavním nákladem převáženým na této trase bylo uhlí, přírodní a chemická hnojiva, železná ruda a kontejnery. Tento úspěch, podle Balana vyplývá ze společného úsilí na podporu Dunajské dopravy, ale i ze zájmu, který projevují zástupci průmyslu z Rumunska a Rakouska, potvrzují tím existenci prostoru pro rozvoj tranzitní dopravy mezi Konstanca a Rakouskem.

Hubert Mierka, generální ředitel přístavu Mierka Hafen Donau Krems a host tohoto setkání zdůraznil: „Přístav Konstanca má co nabídnout! Procházíme obtížným obdobím pro tento hospodářský sektor, ale tato skutečnost by nás mohla přiblížit, abychom hledali řešení společně“.

Život není takový - je úplně jiný (34)

Ing. Josef Podzimek

viz barevná příloha

*Kde je vůle,
tam je i cesta.*

Bernard Shaw

Mosty spojují aneb 5x nej...

Napsání tohoto článku jsem odkládal celý rok. Nevěděl jsem, jak čtenářům časopisu Vodní cesty a plavba vysvětlím nadšení pro nejvyšší dálniční most ve světě doplněný nejvyšším železničním mostem své doby, postaveným proslulým Gustavem Alexandrem Eiffelem, které jsem měl možnost navštívit v roce 2008. Až letos jsem našel zdůvodnění, když jsem se jel podívat do údolí francouzské řeky Sommy, kde se v nejbližší době začne u obce Peronne stavět nejdelší akvadukt na světě. Tak do toho.

Je to dialog mezi přírodou a dílem člověka.

Norman Foster

Viadukt Millau je jako plachetnice v moři mlhy

Tak nazývají Francouzi svoji novou chloubu – nejvyšší most na světě, který byl dokončen v roce 2005 a při jeho otevření prezidentem Jacquesem Chiracem nad ním létaly stíhačky, nechávající za sebou pruhy v barvách francouzské trikolory.

Most, který je vyšší než Eiffelova věž překlenuje údolí řeky Tarn na jihu Francie u starobylého města Millau. Tato oblast je chráněnou přírodní rezervací. Když jsem hledal aspoň nějakou spojitost s plavbou a vodními cestami, tak jsem ji našel až v samotném údolí, kde je provozována malá turistická a sportovní plavba na řece Tarn. Na této



Viadukt Millau je jako plachetnice v moři mlhy

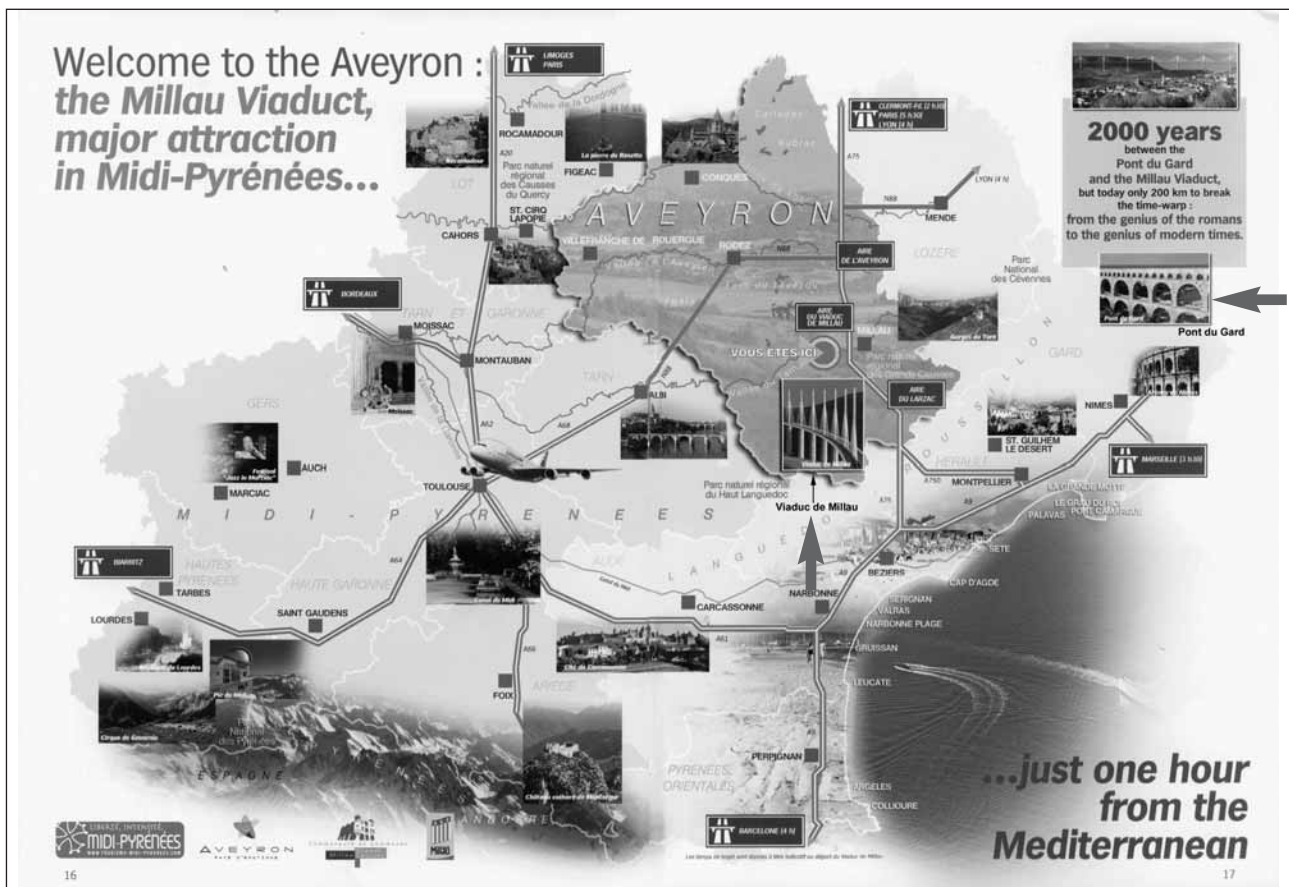


*Pevný jez
s vodním
mlýnem
a s historickým
mostem
naleznete
uprostřed
Millau*

řece, v samotném historickém a malebném městečku Millau, je i starý pevný jez s vodním mlýnem. Než byl postaven přes celé překrásné a ekologicky chráněné území nejvyšší most světa, byla cesta ze severní Francie do Středomoří po dálnici A75 přerušena a veškerý provoz byl veden po serpentínách původní silnice do údolí, ve kterém vytvářel až pětihodinové zácpy a život ve starobylém městečku hrozil ekologickou katastrofou. V letních měsících se zde tvořily až 50 km dlouhé kolony vozidel. Pro informaci hustota provozu na A75 se odhaduje na 15 000 vozidel/den a v letní sezóně až na 25 000 vozidel. Po převedení dopravy na nový most se městečko zklidnilo a můžete si pěšky vychutnat jeho krásu i projít po historickém mostu, pod jehož oblouky můžete spatřit v dálce siluetu nového nejvyššího mostu světa. Kraj, ve kterém se městečko Millau nachází, Francouzi nazývají jižními Pyrenejemi. Průvodci upozorňují, že nový nejvyšší most světa se stal dominantou tohoto překrásného koutu světa, jako před 2000 lety se jí stal slavný římský akvadukt na řece Gardon. Tento mimořádný římský akvadukt si zaslouží trochu odbočení již proto, že se týká vody.



*Pod obloukem
historického
mostu spatříte
na obzoru
i nejvyšší most
světa*



Schematická mapka jižních Pyrenejí upozorňuje na dva mosty, které lze považovat za mimořádné atrakce kraje (Viaduc de Millau a akvadukt Pont du Gard)

Slavný Pont du Gard byl postavený koncem 1. stol. př.n.l. za vlády císaře Augusta jako přivaděč pitné vody do římského města Nemansus (dnešní Nimes). Akvadukt byl 50 km dlouhý a jeho konstrukce tří mostů nad sebou je přímo umělecky včleněna do údolního terénu.

- nejdelší horní patro je 275 m dlouhé a sestává z 35 oblouků
- střední patro je 242 m dlouhé a sestává z 11 oblouků
- spodní patro má pouze 6 oblouků
- celková výška akvaduktu nad normální hladinou je 49 m

Technické parametry viaduktu Millau

- Most je dlouhý 2460 m
- Max. výška nad hladinou řeky Tarn je 270 m
- Nese jej sedm štíhlých betonových pilířů, na něž navazují ocelové pylony, které drží ocelová lana, na kterých je zavěšena mostovka
- Nejvyšší střední pilíř s navazujícím pylonem je vysoký 343 m, takže je vyšší než Eiffelova věž v Paříži, která je vysoká „jen“ 321 m
- Hmotnost betonových konstrukcí 206 000 tun
- Hmotnost ocelových konstrukcí 36 000 tun
- Most má odolat větru rychlosti 250 km/hod.
- Provoz kamiónů na mostě se zastavuje při rychlosti větru 110 km/hod.
- Provoz mostu zabezpečuje 50 pracovníků pomocí inteligentního systému, který 200 snímači kontroluje chování konstrukce 24 hodin denně.

Projekt pochází z ateliéru známého londýnského architekta Normana Fostera, který také navrhl přestavbu německého parlamentu v Berlíně či obrovského letiště v Pekingu. Při projektu mostu v Millau spolupracoval

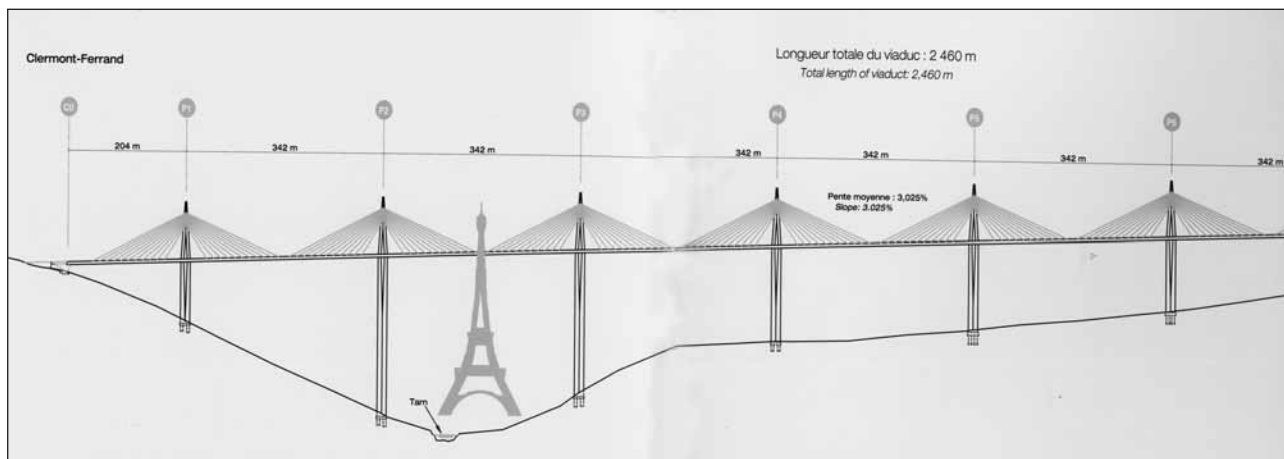
s francouzským mostním specialistou Michele Virlageurau. Jejich studie vyhrála mezinárodní soutěž v roce 1996. Tím bylo úspěšně ukončeno 16 let přípravných prací.

V roce 2001 ve výběrovém řízení na dodavatele stavby vyhrála stavební firma Compagnie Eiffage, která je právním nástupcem společnosti, která v roce 1889 postavila Eiffelovu věž.

Průběh stavby, která byla zahájena položením základního kamene v říjnu 2001, nejlépe charakterizují uzlové body výstavby a hlavně mimořádně krátká doba výstavby, která trvala pouhé 3 roky. Všechny pilíře mostu jsou založeny na 5 m silné betonové desce, která je zakotvena na čtyřech betonových pilotách dlouhých 9 – 16 m. Jednotlivé díly mostovky byly dlouhé 170 m, vysoké 4 m a široké 32 m. Montáž postupovala z obou stran. Napojení obou částí se podařilo s milimetrovou přesností. Takové přesnosti bylo dosaženo pomocí navigace z družic a laserovými kontrolními přístroji. Každý z pylonů, nesoucích nosná lana, je vysoký 87 m a má hmotnost 650 tun. Dálnice je šestiproudová a je pokryta asfaltem. Unikátnost montáže nejlépe vynikne na fotografiích jednotlivých etap (viz barevná příloha).

Investiční náklady a financování

Pro stavbu této velikosti je charakteristické její financování, které zajistila stavební společnost Compagnie Eiffage. Investiční náklady dosáhly výše 320 milionů € (některé prameny uvádějí 394 mil. €). Tato společnost následně dostala most do bezplatného pronájmu na 78 let včetně doby výstavby s podmínkou, že jej za 120 let uvede do stejného stavu, jaký byl při slavnostním otevření 14. 12. 2004.



Schematický podélný řez nejvyššího mostu světa Millau ve srovnání s Eiffelovou věží v Paříži

Žebříček nejvyšších mostů světa

1. místo – most u Millau s pylonem vysokým 343 m nad hladinou řeky Tarn.
2. místo – most Royal Gorge v americkém Coloradu z roku 1929. Tyčí se 321 m nad řekou Arkansas a je dlouhý 384 m.
3. místo – most Akaši – Kaikjó z roku 1998, který spojuje japonské město Kóbe s ostrovem Awajišima. Dosaňuje výšky pouze 297 m nad mořskou hladinou, zato je dlouhý 3911 m.

Vrátím-li se opět k pocitům a zajímavostem, tak k nim jistě patří srovnání výšky viaduktu v Millau s výškou Eiffelovy věže.

Když jsme opouštěli nejvyšší most světa, ještě jsme netušili, že po několika desítkách km směrem na Paříž spatříme impozantní červenou příhradovou mostní konstrukci. Neodolali jsme, opustili dálnici a po několika km jsme stáli u nejvyššího železničního mostu konce 19. stol. z dílny slavného Eiffela. V propagačních materiálech té doby byla srovnávána s výškou pařížského chrámu Notre-Dame, na kterém byl postaven pomník slavné Bastily. Nevím, jak vás, ale mne tato podobnost přímo fascinovala a než se pustím do popisu tohoto železničního mostu, dovoluji, abych se zastavil u samotné postavy slavného konstruktéra Eiffela. Má na to právo nejenom proto, že ho převážně známe pouze jako tvůrce pařížské Eiffelovy věže, ale i proto, že si troufl i na stavbu Panamského průplavu po boku neméně slavného Lessepse – úspěšného budovatele Suezského průplavu. Na Panamě si však oba „vylámali zuby“. Avšak most nad Panamským průplavem dle návrhu G. Eiffela se tyčí dodnes.



Gustave Alexandre Eiffel

Narodil se 15. 12. 1832 ve francouzském Dijonu. Po absolvování lycea v Dijonu se připravoval na prestižní

pařížskou polytechniku, na kterou však nebyl přijat. Proto začal studovat chemii a předpokládal, že nastoupí do zaměstnání ve strýčově továrně na výrobu oceli v Dijonu. Než však stačil dostudovat, rodina se rozcházela a proto mladý Eiffel v roce 1855 zaměnil chemii za stavební inženýrství a nastoupil do zaměstnání u paříž-



Plavební ruch na Seině u Eiffelovi věži v Paříži



Most přes Panamský průplav byl postaven dle návrhu G. Eiffela

ské společnosti Západní dráhy. Železniční stavitelství patřilo ve druhé polovině 19. stol. k nejdynamičtějším průmyslovým oborům, a tak mladý konstruktér měl možnost předvést svůj talent. Na rozdíl od tehdejších konstruktérů nepracoval metodou pokusů a omylů, ale pokoušel se přesně určit pružnost oceli. Není cílem tohoto článku podrobně popsat životní dráhu mimořádně schopného inženýra, a proto jen namátkově nejzajímavější jeho práce a životní osudy.

1862 - jako inženýr konzultant navštívil Egypt a prohlédl si stavbu Suezského průplavu, která ho velmi zaujala.

1867 – vybudoval mostárnu v Levallois-Pernet u Paříže. Eiffelova továrna byla schopna navrhnout a realizovat všechny druhy ocelových příhradových konstrukcí, které následně stavěl po celém světě (tovární, nádražní a výstavní haly, kostely i plynojemy).

Mezi zajímavé práce Eiffela lze jistě zařadit vnitřní ocelovou konstrukci sochy Svobody v New Yorku. Samotná socha od sochaře F. A. Bartholdiho je měděná a má výšku 46 m.



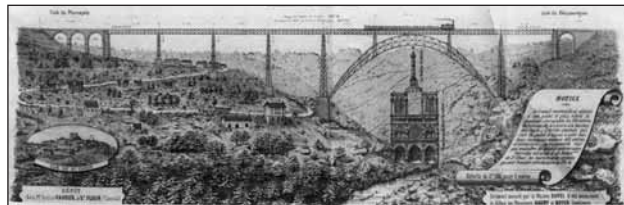
Viadukt Garabit, který dokončil G. Eiffel na řece Truycere v roce 1884 byl ve své době nejvyšším mostem na světě

1889 - neznámější je však Eiffelova věž, kterou postavil pro světovou výstavu v Paříži. Její realizaci provázely velké protesty veřejnosti, odborníků i intelektuálů, a proto vláda dala na její stavbu pouze 1/4 plánovaných nákladů. Eiffel proto přijal odvážné rozhodnutí a zbylých 3/4 nákladů investoval ze svých prostředků. V současné době bychom toto investování nazvali projektem PPP. Podle uzavřené smlouvy pak tato dominanta Paříže patřila na 20 let Eiffelovi, který ji v roce 1909 předal do majetku města. Věž podle Eiffela neměla být jen kuriozitou Paříže, ale měla sloužit meteorologickým pozorováním a aerodynamickým pokusům. Svou výškou 321 m se stala nejvyšší stavbou na světě a své prvenství si udržela až do roku 1929. Toto delší povídání o Eiffelově věži v našem časopisu jistě omluví pár fotografií plavebního ruchu na řece Seině, pořízených právě z vrcholu této věže.

Ještě v době výstavby rozhledny v Paříži se Eiffel stává spolupracovníkem Ferdinanda Lessepse na stavbě Panamského průplavu (viz Vodní cesty a plavba č. 1-2/2003). Účast na tomto velkolepém vodním díle měla být vrcholem Eiffelovy inženýrské kariéry. Přestože nebyl ve výstavbě plavebních objektů nováčkem, neboť již v roce 1874 navrhl zdymadlo na řece Moskvě, evidentní finanční a klimatické obtíže přivedly společnost Sociétés Civiles Internationales du Canal Interocéanique v roce 1888 ke krachu. Tisíce firem bylo úpadkem zničeno, statisíce lidí přišlo o své úspory, desítky politiků byly usvědčeny z korupce. Lesseps byl odsouzen k pěti letům vězení a Eiffel ke dvěma. Nejvyšší soud je ale oba v roce 1894 osvobodil. Stavbu průplavu Francie prodala v roce 1904 Spojeným státům americkým, které ho v roce 1914 dokončily.

Nezdařenou stavbou Panamského průplavu Eiffel skončil svoji stavební kariéru a odešel do penze. Začal se věnovat meteorologickým a zejména aerodynamickým výzkumům. V roce 1912 založil na předměstí Paříže laboratoř, kde testoval letadla zvučných jmen: Wright, Voisin, Blériot. G. A. Eiffel ukončil svůj plodný a tvůrčí život 9 let po dokončení Panamského průplavu ve svých 91 letech v Paříži.

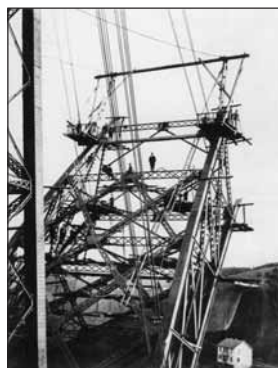
Nejdůležitějšími zakázkami Eiffela však zůstávají viadukty právě pro preciznost jeho výpočtů. Není bez zajímavosti, že právě vlivem špatného odhadu dynamického zatížení vlakovou soupravou a silným větrem se jen v USA do konce 19. stol. zřítlo přes 200 ocelových mostů. Musím však po pravdě uvést, že i Eiffelovi se jeden příhradový most zřítit. Mosty Eiffel stavěl ve Francii, Rumunsku, Chile, Peru, Španělsku, Portugalsku, Maďarsku, Alžírsku a Vietnamu. Prvenství, jak vyplývá z příložené tabulky, však patří viaduktu Garabit v jižní Francii. (tabulku v knížce o Garabitu)



Porovnání výšky viaduktu Garabit s výškou katedrály Notre-Dame, na níž stojí Červcový sloup s náměstí Bastilly (dobový dokument)

Le Viaduc de Garabit (viz barevná příloha)

ktej postavil Eiffel, je možno vidět z dálnice A 75 z Millau na Paříž. Tento železniční most, který byl postaven v letech 1881 - 1884, patří právem k nejzdařilejším Eiffelovým dílům. **Ve své době byl most Garabit nejvyšším mostem na světě.** Dobové propagační materiály srovnávaly výšku mostu s výškou nejslavnější a nejčestnější francouzské katedrály Notre-Dame de Paris (výška 70 m), na které stojí Červcový sloup (výška 47 m) z náměstí Bastilly připomínající červcovou revoluci 1830. Pro mne bylo zajímavé, že stavitelé akvaduktu Millau o 120 let později ke srovnání výšky dnešního nejvyššího mostu světa použili k důkazu jeho výšky právě Eiffelovu věž.



Technické parametry

- Celková délka mostu565 m
- Hlavní parabolický oblouk má rozpětí165 m
- Výška mostního pilíře80 m
- Hmotnost zdiva3249 tun
- Hmotnost ocelových konstrukcí3326 tun
- Spotřeba růžové barvy na nátěr konstrukce38 tun

Most Garabit se klene nad řekou Truycere, na které byla v letech 1955-1960 postavena přehrada. Vzniklo tak kouzelné jezero, na kterém probíhá čilá sportovní plavba. Lze zde vidět rychlé sportovní čluny stejně tak jako větší luxusní kajutové lodě.

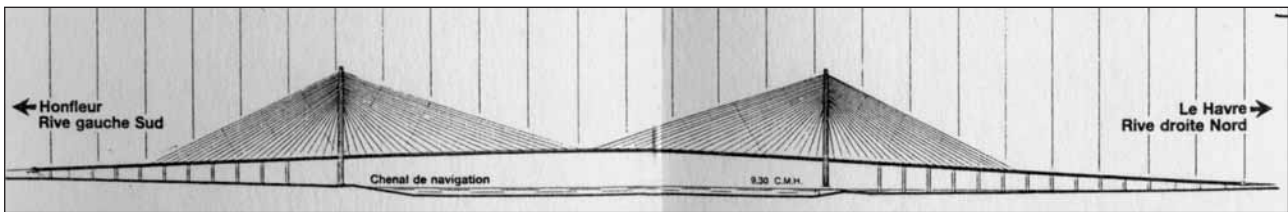
Technické parametry přehrady:

- výška hráze78 m
- délka hráze376 m
- Plocha nádrže1100 ha
- Délka nádrže28 km
- Průměrná roční výroba el. energie144 mil.kWh
- Objem nádrže270 mil.m³

Opuštíme druhý, ve své době nejvyšší, most světa a po dlouhé cestě dorážíme do Normandie, kde je k vidění další „nej“ most, který byl chloubou Francouzů, než postavili viadukt Millau.



Dobové fotografie ze stavby akvaduktu Garabit



Schématický podélný profil visutého mostu de Normandie

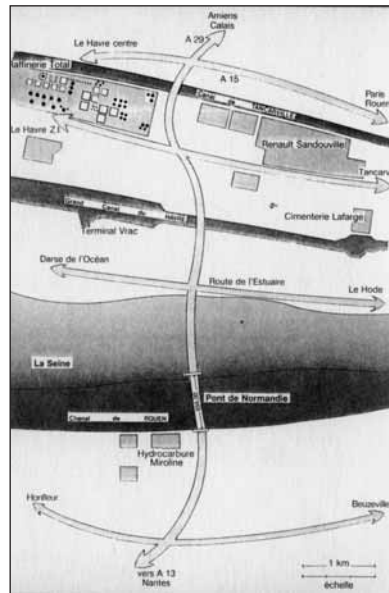
Le Pont de Normandie

se majestátně klene přes řeku Seinu před jejím ústím do Atlantického oceánu, Grand Canal du Havre a Canal de Tancarville. Jeho stavba byla realizována v letech 1988 - 1994 a sestává vlastně ze tří samostatných částí, které však při jízdě po dálnici vnímáte jako jeden celek. Za povšimnutí však stojí hlavní most přes řeku Seinu, umožňující průjezd i námořních lodí. Je opatřen chodníky pro pěší, takže si rozhodně nenechte ujít prohlídku z vlastní mostovky. Nejkrásnější pohled na most je z lodí, které pravidelně vyjíždějí z přístavu osobních lodí v překrásném městečku Honfleur (viz barevná příloha). Tento most významně doplnil závěsný most Le Tancarville, který již nestačil intenzivnímu silničnímu provozu. Tento most je 1400 m dlouhý se šířkou středního plavebního pole 608 m a výškou pylonů 125 m.

Technické parametry mostu Normandie

- Výška214 m nad hladinou
- Celková délka2141 m
- Délka středního plavebního pole856 m je největší na světě
- Celková váha všech konstrukcí20 000 tun
- Objem uloženého betonu7600 m³
- Hmotnost ocelových konstrukcí11700 tun
- Hmotnost závěsných lan270 tun

Namísto dalšího povídání si prohlédněte barevnou přílohu uprostřed časopisu.



Akvadukt Normandia překračuje řeku Seinu před jejím ústím do moře a dva plavební kanály v oblasti přístavu le Havre

Akvadukt Magdeburk (viz barevná příloha)

A konečně jsme se dostali v naší cestě po „nej“ mostech světa nejbliže k našemu oboru, tj. k průplavním mostům. Abychom viděli opravdu velký a moderní akvadukt, musíme se na chvíli přenést z Francie do Německa. Průplavní most u Magdeburku je široké odborné i laické veřejnosti dobře znám. Nedávno byl cílem odborné exkurze Vodocestného a plavebního sdružení i předmětem zájmu časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2003. Nic nového čtenářům našeho časopisu proto nemohu přinést, s výjimkou leteckých snímků na tento mimořádný plavební uzel, které jsem měl možnost osobně nafotit (viz barevná příloha). Tento akvadukt v Magdeburku patří do soupisu mimořádně významných mostních staveb, a jistě patří i ve světovém měřítku k těm „nej“.

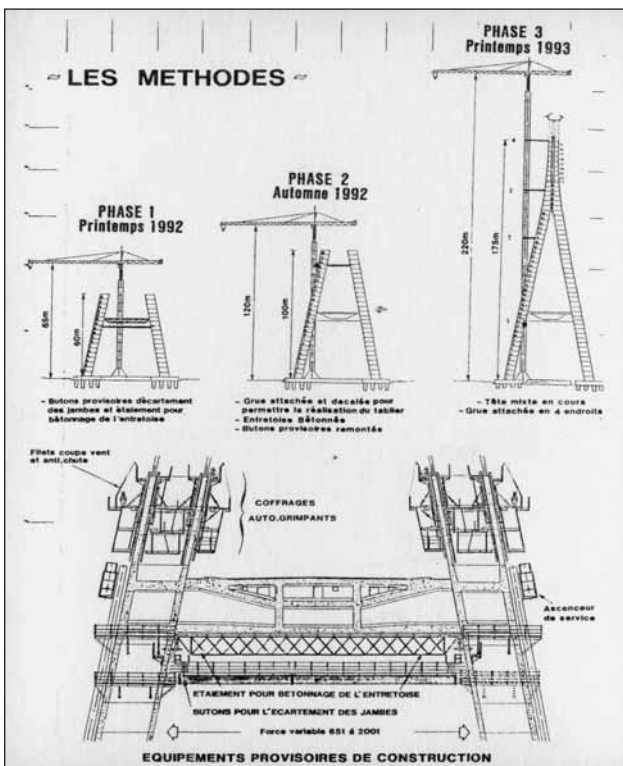
Akvadukt Magdeburk překračuje řeku Labe a propojuje dvě významné německé vnitrozemské vodní cesty:

Elbe – Havel Kanal (průplav Labe - Havla)

Mittellandkanal (Středozemní průplav)

Tyto významné vodní cesty spojují srdce německého průmyslu v Porýní s berlínskou aglomerací.

První návrhy na spojení výše uvedených vodních cest pocházejí z roku 1919. Po dokončení lodního zdvihadla



Montáž mostu de Normandie



Akvadukt Magdeburg

Rothensee v roce 1938 byla zahájena stavba několika mostních pilířů akvaduktu, ale ta byla záhy ukončena pro začátek druhé světové války. Po válce a rozdělení Německa se z rozhodnutí vlády NDR odložilo dokončení akvaduktu na neurčito.

Po ukončení studené války se naopak dostavba uzlu vodních cest v okolí Magdeburku včetně průplavního mostu stala prioritou sjednoceného Německa.

Do otevření průplavního mostu v říjnu 2003 lodě plující Středomořským průplavem a průplavem Labe - Havola používaly 12kilometrovou objížďku za využití lodního zdvihadla a poté plavební komory Niegripp.

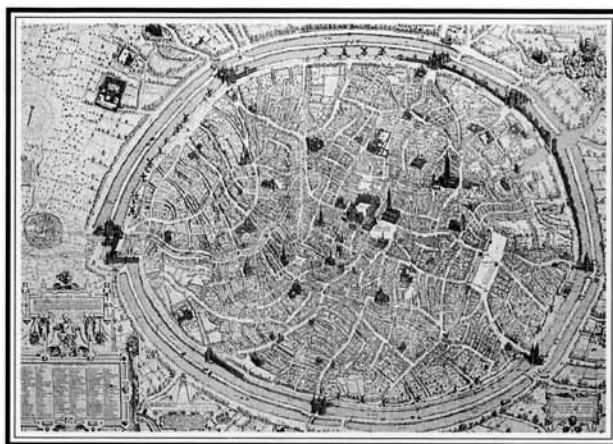
Základní parametry průplavního mostu Magdeburk

Celková délka.....	918 m
Délka nad Labem.....	228 m
Inundační pole.....	690 m
Šířka hladiny na mostě.....	34 m
Plavební hloubka v mostním žlabu.....	4,25 m
Podjezdná výška akvaduktu nad nejvyšším plavebním stavem na Labi.....	6,5 m
Objem železobetonových konstrukcí.....	68 000 m ³
Hmotnost ocelových konstrukcí.....	24 000 tun
Doba výstavby.....	1997/2003
Investiční náklady.....	500 mil. €

Oklikou do míst průplavu Seina - sever

Jak jsem se již přiznal, celý rok od návštěvy nejvyššího silničního mostu na světě u Millau ve Francii (2008) jsem přemýšlel, jak toto povídání ukončit pro čtenáře časopisu Vodní cesty a plavba. Před měsícem (červenec 2009) mi to došlo. Pojedu se podívat na místo, kde Evropané (Francouzi, Belgičané, Lucemburčané, Holanďané ve spolupráci s Evropskou unií) plánují postavit do roku 2013 nejdelší průplavní most na světě. Všichni přátelé i moje žena Hana si sahalí na hlavu, proč se pojedu podívat na místo, kde zatím nic neuvidím. Bylo to únavné, ale nelitoval jsem. Nahrála mi náhoda, že právě 18. července odléval český zvonář Petr Rudolf Manoušek v holandské zvonárně v městečku Asten nový zvon do staronové věže Malostranské besedy, jejíž rekonstrukci na pražské Malé Straně jako generální dodavatel provádí firma Podzimek a synové. Proč je to tak krkolomné? Protože jsme Češi. A protože jsme Češi, tak český zvonář odlévá do historické české radnice v Praze český zvon v Holandsku, ačkoliv má – měl zvonárnu v Česku. Ptáte se proč měl a nemá český zvonář svoji nejstarší českou zvonárnu ve Zbraslavi u Prahy v provozu? No protože v roce 2002, při velké vodě na Vltavě, byla vytopena a dosud jí čeští úředníci nechtějí obnovit provoz. Ptáte se proč? No protože byla vytopena. Ptáte se, jestli to bylo poprvé? No nebylo, ale teď jsou na to nové předpisy. Ptal jsem se proto na Povádí Vltavy, zda tato organizace, která o povodních ví nejvíce, dala ten zákaz – no nedala atd., atd. A tak se stalo, že český zvonář posadil českého vodohospodáře do jediné české a světově největší pojízdné zvonohry a odjeli jeden odlévat zvon a druhý obdivovat belgické a holandské vodní cesty. Cesta s 57 zvony za zády je mimořádná. Občas u benzínové pumpy na dálnici jsme zahráli udiveným cestujícím, ovšem nejkrásnější koncert byl v překrásném parku v centru historického belgického městečka Bruggy. Bylo krásné počasí a plný park návštěvníků. Proč český zvonář hraje na českou pojízdnou zvonohru v Belgii, Holandsku, Lucembursku, Francii, Maďarsku atd., atd. a velmi málo v Česku? No přece, že jsme Češi.

Ale nemám proč si stěžovat. Český vodohospodář si mohl připomenout, že právě Bruggy byly tím městem, proč



Jedna z prvních map města Bruggy se sítí plavebních kanálů s výrazným ochranným průplavem v jeho obvodě

Karel IV. „začal kopat“ průplav Dunaj - Vltava. Bruggy v té době byly centrem obchodu, kam směřovalo i vzácné benátské zboží. Krom špatných cest, byla tehdy v hojné míře využívána lodní doprava po Dunaji a následně po Rýně. Karel IV. jako správný národohospodář věděl, že když odkloní tradiční cestu směrem na Vltavu a Labe, povznese tím prosperitu Českého království a povznese tím význam svého sídelního města Prahy. Pozval za tím účelem dokonce benátské kupce do Prahy, dovezl je i na Šumavu, kde nechal na důkaz svého přesvědčení kopat průplav, který by spojil Dunaj s Vltavou. Bohužel se to ani Karlu IV. nepodařilo, a tak dále proudilo zboží po jiných vodních cestách do Brugg. Význam vodních cest v Bruggách a jejich napojení na moře je vidět i v dnešní době na každém kroku.

Bruggy – město s největším počtem nejmenších mostů na plavebních kanálech

Čtenář mi jistě odpustí malou exkurzi po tomto překrásném městečku, jehož krásy si nejlépe vychutnáte z paluby některé z nescísných výletních lodiček. Bruggy patří právem k nejvyhledávanějším městečkům v Belgii s civilizací nedotčeným historickým centrem. Bruggy se rozrostly kolem pevnosti postavené v 9. století na obranu před Vikingy. Navzdory řadě následných útoků ze strany Francouzů se staly Bruggy jedním z nejrozvinutějších měst severní Evropy. Rozkvětu města velmi výrazně přispěla vodní doprava. Z hlediska vodohospodářského je jistě zajímavá informace, že mimořádný rozvoj středověkého obchodu byl nepříznivě ovlivněn zanesením řeky Zwiib bahnem. No, řeky je nutno udržovat a po povodních čistit.

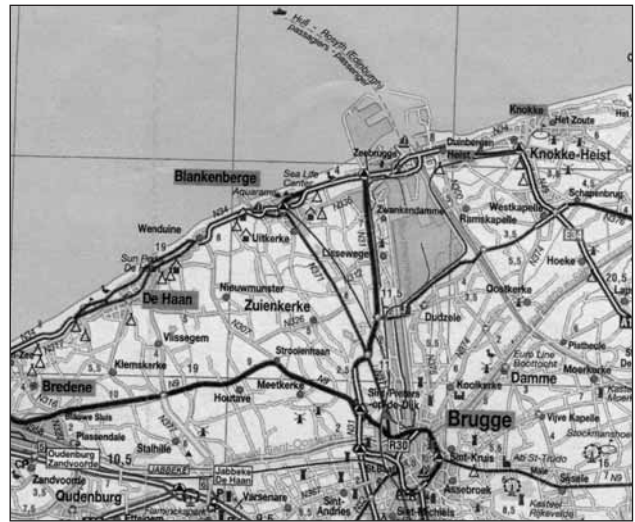




Plavba na kanálech v Bruggách vede pod četnými malými mosty



Největší pojízdná zvonohra Petra Rudolfa Manouška zatím parkuje na břehu kanálu Ostende na obvodě Bruggy, který ústí do přístavu Zebbrugge



Mapa námořního přístavu Zebbrugge



Foto z námořního přístavu Zebbrugge

Bruggy si nejvíce vychutnáte z osmiboké radniční věže Belfort. Je vysoká 83 m a její výstavba trvala od 13. do 15. století. Ale i další století se na její podobě podepsaly. Ve věži je nádherná zvonohra, na které až do své smrti hrál světoznámý carioner Aime Lombaert, který hrál i na zvonkohru v pražské Jindřišské věži. Ale pryč od zvonů. Jakmile otočíte hlavu o 180°, vidíte plavební kanály a říčky a v dálce námořní přístav Zebrugge, kam jsem rychle spěchal. Po projíždce po plavebních kanálech a mimořádně krátké prohlídce námořního přístavu Zebrugge nasedáme do zvonohry a vracíme se na základnu v belgickém městečku Wawre. Tam nás pozval do věže místního kostela Saint Jean-Baptiste, založeného v roce 1489, pan Christian Book a jak jinak, osobně nám zahrál na překrásnou zvonohru. Po chvíli se však debata otočila na můj zájem, tj. vodní cesty, a tak jsem se dozvěděl, že pan Christian je velký příznivec vodní turistiky a pozval nás na prohlídku blízkého šikmého lodního zdvihadla Ronquieres. Z nedostatku času i proto, že jsem toto zdvihadlo již dříve viděl, jsem nabídku nepřijal, ale měl jsem možnost se pochlubit, že návrh podobného šikmého lodního zdvihadla vznikl u nás jako jeden ze soutěžních návrhů tzv. Přerovské soutěže vypsáné pro průplav Dunaj – Odra - Labe. Ale nikdy u nás nebylo realizováno. Pan Christian se zeptal, co to je průplav D-O-L. Byla to příležitost mu předat knihu Křížovatka tří moří – vodní koridor D-O-L, vysvětlit mu význam průplavu pro celou Evropu, potažmo Českou republiku. Zeptal se, proč dosud průplav nebyl realizován a zda Češi alespoň návrh šikmého lodního zdvihadla někde realizovali. Po pravdě jsem mu sdělil, že nikoliv, ale že alespoň stavební část šikmého lodního zdvihadla byla v roce 1962 dokončena v rámci výstavby přehrady Orlická. Pak z rozhodnutí ÚV KSČ byla další výstavba zastavena a dodaná technologie dána do šrotu. Následně byla odmítnuta i žádost belgické strany, aby na projektu Ronquieres spolupracoval Hydroprojekt Praha pod vedením Ing. Libora Záruby. Pan Christian se usmál a položil poslední otázku, zda je lodní zdvihadlo na Orlic-

ké přehradě již dokončeno. Opět jsem po pravdě odpověděl, že nikoliv, ale že poslední dobou svítla naděje, ale nevíme? Tentokrát se společník neusmál a zeptal se, proč? Odpověděl jsem, protože jsme Češi. Ráno jsme se vydali na místo, kde Evropané postaví do pěti let nejdelší akvadukt na světě.

Nejdelší akvadukt na světě bude na průplavu Seina - sever (viz barevná příloha)

Má to být třešnička na dortu mého povídání o „nej“ mostech světa. Snad mi čtenář promine, že žádný akvadukt neuvidí. Jsem asi první Čech, který se rozhodl najít podle popisu a GPS místo, kde nejdelší průplavní most na světě bude stát. To místo jsem našel a z okolí, kterým povede, jsem byl nadšen. Nejenom, že je překrásné, ale i proto, že to bude největší důkaz spolupráce ekologů a techniků. Celé údolí řeky Somme v blízkosti městečka Péronne totiž leží v přírodní rezervaci a proto bylo rozhodnuto o převedení nového průplavu Seina - sever po průplavním mostě. Takové rozhodnutí je těžko představitelné z hlediska českých ortodoxních ochránců přírody. Rozhodně však toto rozhodnutí nebylo zbrklé a bylo výsledkem rozsáhlých studií, oponentur a analýz celého vedení trasy průplavu Seina - sever.

Úvodní rozbory možné trasy nového propojení musely respektovat „status quo“, tj. uvážit i možnosti jejího částečného vedení existujícími průplavy, zejména průplavem du Nord, který nabízel nejschůdnější podmínky pro konverzi na moderní vodní cestu podstatně vyšších parametrů. Analýza se soustředila na tři skupiny možných tras. Prvá z nich zahrnovala 6 tras sledujících více nebo méně průběh průplavu du Nord, druhá 12 tras, blízkých vedení průplavu St. Quentin a třetí zahrnovala 3 „nezávislé“ trasy mezi uvedenými oběma průplavy. Celkem se tedy jednalo o 21 variant, které byly podrobeny porovnání z hledisek technických, environmentálních, socio-ekonomických a urbanistických. V rámci uvedených hledisek bylo využito 127 srovnávacích kritérií. Postupně byly analyzovány územní pruhy pro možné vedení trasy o šířce 500 až 5000 m, které se



Řeka Somme se svými zátočinami, slepými rameny a lagunami, nad kterými povede nový akvadukt



Canal du Nord v místech průplavního tunelu u městečka Ruyalcourt

postupně zúžily na šířku 100 až 150 m. Jako optimální byla vybrána trasa paralelní s průplavem du Nord, avšak – až na malé výjimky – nevyužívající jeho tělesa a objektů. Byla zejména opuštěna možnost využití středního úseku tunelu u Ruyalcourt, a to i za cenu, že rozvodí mezi řekami Somme a oblastí vodní cesty Dunkerque – Šelda se překonává vrcholovou zdrží na kótě 102,50 m n.m., tj. podstatně vyšší než v případě průplavu du Nord.

Výsledná trasa je vedena od Compiègne na řece Oise podél této řeky až k Noyonu, kde začíná průplav du Nord. V údolí Oise se dotýká oblastí Natura 2000 a částečně ji kříží. Aby nebyla nepříznivě ovlivněna, využívá se místy existujícího laterálního průplavu podél Oise (který bude rozšířen) a budoucí hladina je navržena tak, aby v žádném případě nedošlo ke snížení úrovně podzemních vod v přilehlých vlhkých biotopech. V dalším průběhu sleduje trasu průplavu du Nord po jeho západní straně, a to někdy dosti těsně, někdy až ve vzdálenosti cca 2 km. Protíná rozvodí mezi řekami Oise a Somme hlubokým zářezem v těsné blízkosti existujícího průplavního tunelu La Panterrie (avšak při hladině o 12,4 m vyšší). Na rozdíl od průplavu du Nord však za rozvodím neklesá nová vodní cesta do údolí Sommy, nýbrž je vedena vyšším terénem po jeho západním okraji až k městu Péronne, kde údolí překračuje průplavním mostem.

Délka mostu má dosáhnout 1,3 km a bude tak nejdelším akvaduktem na světě. Hladina na něm bude asi o 27 m výše než hladina řeky Sommy. Tímto řešením se jednak předejde „ztracenému spádu“ při sestupu do tohoto údolí, za kterým je třeba opět stoupat na vyšší rozvodí mezi Sommy a povodím Šeldy, jednak se zcela vyloučí zásahy do ekologicky citlivé údolní nivy řeky Sommy. U Moislans křížuje trasa průplav du Nord v úrovni a přechází na jeho východní stranu. Rozvodí mezi Sommy a Šeldou se překonává hlubokým zářezem v blízkosti existujícího plavebního tunelu Ruyalcourt, avšak při hladině ve vrcholové zdrži o 22,9 m vyšší. Na východní straně průplavu du Nord trasa zůstává až k zaústění do vodní cesty Dunker-



Portál průplavního tunelu Ruyalcourt



Velín průplavního tunelu Ruyalcourt

que – Šelda. Až na úrovně křížení u Moislans a zvýšení hladiny v příslušné zdrži nebude tedy průplav du Nord novým záměrem dotčen a nedojde k přerušení průběžného provozu na něm (tato skutečnost byla ostatně jedním z důvodů, proč byla vybrána popsána varianta a upuštěno od původně uvažované rekonstrukce tunelu Ruyalcourt). Některé úseky průplavu du Nord budou po dokončení průplavu Seina - sever i nadále udržovány v provozuschopném stavu, a to jednak pro sportovní plavbu, jednak pro zachování přístupu k některým místním překladištím.

Tento popis přípravy a vedení trasy nového průplavu Seina - sever jasně ukazují cestu i pro přípravu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Přesto místo konstruktivní spolupráce ekologů s projektanty na hledání optimální trasy D-O-L, prožíváme již více jak 20 let jenom obstrukce a snahu o definitivní zmaření celého tohoto pro Evropu a zvláště Českou republiku nejdůležitějšího průplavu.

Při své cestě jsem samozřejmě vyhledal některé zajímavé úseky Canal du Nord, a to zvláště nejdelšího průplavního tunelu u Ruyalcourt. Tento tunel je 4354 m dlouhý a uprostřed má výhybnu 1150 m dlouhou a 12,3 m širokou. Jeden z návrhů vedení trasy průplavu Seina - sever proto uvažoval s využitím právě této výhybny. Horní a dolní část tunelu měla být nahrazena hlubokými zářezy a ponechána střední část (výhybny) jako jednodílného tunelu. Od tohoto záměru bylo posléze upuštěno. Provoz v průplavu du Nord i v průplavním tunelu u Ruyalcourt bude zachován v podobě, kterou jsem mohl na vlastní oči vidět a nafotografovat (viz barevná příloha).

Závěr

Jsem rád, že jsem měl možnost na vlastní oči si prohlédnout místa, kterými povede již v roce 2013, nejdéle však do

roku 2015, nový evropský průplav Seina - sever, který Francouzi nazývají vodní cestou pro udržitelný rozvoj severní Evropy.

Věřím, že v České republice najdeme sílu k postupné přípravě a realizaci vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Máme na to další nové – za posledních 20 let - již sedmé vládní usnesení. Anebo po roce 2013, kdy bude dokončen průplav Seina - sever, přejdou finance z Fondu soudržnosti EU na stavbu průplavu Dunaj – Váh - Odra či Francouzi opět předběhnou Čechy, nebo lépe řečeno se Češi nechají opět odstrčit, a Francouzi si udrží čerpání evropských peněz na další svůj průplav, např. propojení Rýn - Rhóna. Nebo ještě srozumitelněji řečeno. Přestanou se Češi hádat a vydávat další a další neplodná a zmatečná vládní usnesení o hájení trasy vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe a konečně po 110 letech od vydání zákona o stavbě průplavu D-O-L ho začneme opravdu připravovat (po vzoru Francouzů) a následně žádat o dotace z Fondu soudržnosti EU tak, abychom s realizací vodního koridoru D-O-L mohli společně se slovenskou republikou časově navázat na dokončenou stavbu průplavu Seina-Sever, tj. v roce 2013 - 15. Společný postup česko-slovenský by jistě urychlil výstavbu první etapy vodního koridoru D-O-L, kde v blízkosti Hodonína jsou největší úložiště zemního plynu na české i slovenské straně. Nebo promarníme tuto historickou a geopolitickou výhodu, kterou nám sama příroda darovala (nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry – Moravskou bránu) a tentokrát na „věčné časy“ přenecháme iniciativu pouze slovenské straně. Vše nasvědčuje druhé variantě, neboť slovenská strana byla v české vládě dostatečně slyšena, aby v českém dokumentu Politika územního rozvoje 2008 si svou trasu Dunaj – Váh - Odra uhájila. Na rozdíl od Čechů v české vládě, kteří si z českého dokumentu PUR svoji českou variantu Dunaj – Odra - Labe sami vypustili a prostřednictvím dalšího usnesení vlády odsunuli rozhodnutí na další vládu. Naskytá se otázka, proč? No proto, že život není takový, ale úplně jiný. Zvláště ten český.

Použitá literatura:

- Le Viaduc de Millau, Edition CE VM, St. Germain, 2005
- Le Viaduc de Garabit, Editions Lavie du Rail, Millau, 2007
- Bruges, Editions THILL S.A., Brussels
- Brusel, Antverpy, Gent a Brugy, Euromedia Group, Praha 2008
- Le Pont de Normandie, Editions Normandes Le goubey, Caen
- Belgie, průvodce do kapsy, Vydavatelství RO-TO-M
- Francie, průvodce do zahraničí, Nakladatelství Olympia a.s., Praha, 1998
- Informační bulletin, Porta Moravica č. 4/2005

Plavební kongres PIANC

Ve dnech 10. – 14. května 2010 se v Liverpoolu ve Velké Británii uskuteční 32. Plavební kongres. Organizátorem tohoto kongresu je britská sekce Mezinárodního plavebního sdružení PIANC. Mezinárodní plavební sdružení PIANC slaví v roce 2010 125. výročí svého založení. Mezinárodní plavební sdružení je jedno z nejstarších, nejprestižnějších celosvětových sdružení. Pro plavební kongres byla stanovena dále uvedená projednávaná témata.

1. Plavba v budoucnosti

- Změna klimatu, adaptace a zmírňování
- Vliv ultra-velkých kontejnerových lodí
- Rozvoj terminálů LNG
- Vývoj v přepravě vnitrozemskými čluny
- Vývoj v oblasti rekreační plavby

2. Novátorské návrhy

- Infrastruktura přístavů a terminálů
- Vnitrozemské vodní cesty, plavební komory a terminály
- Maríny a jachetní přístavy

3. Udržitelná obnova

- Modernizace starých přístavních oblastí
- Obnova infrastruktury vodních cest
- Přístavy a města
- Přístup k údržbě z hlediska životnosti

4. Nové hlavní trasy a uzly

- Vnitrozemské vodní cesty (vč. propojení Seine-Scheldt)
- Námořní přístavy
- Panamský průplav

5. Práce s přírodou

- Bagrování a sedimenty
- Vlnolamy a ochrana pobřeží
- Ochrana životního prostředí

6. Bezpečnost a zabezpečení

- Bezpečnost na moři a analýzy rizik
- Moderní systémy kotvení
- Informační a komunikační technologie
- Říční informační systémy

Bližší informace o plavebním kongrese je možno získat na webových stránkách britské sekc.

Pavel Jurášek – předseda české sekce v PIANC.



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČESKÉ REPUBLIKY

organizační složka státu zřízená Ministerstvem dopravy

ŘVCC ČR - státní investor, jehož posláním je

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

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
Tel.: +420 267 132 801, Fax: -420 267 132 804
E-mail: rvccr@rvccr.cz, Web: www.rvccr.cz

Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951

500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452

E-mail: labe@pla.cz

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

PŘITOM

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



NABÍZÍ

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



PÖYRY

Competence. Service. Solutions.

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

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

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

POBOČKY: **Praha:** Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353
Ostrava: Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 206
Břeclav: Růžičkova 5, 690 39 Břeclav, tel.: +420 519 322 304
Trenčín: Organizační složka, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín, tel.: +421 326 522 600

HYDROPROJEKT^{CZ}

**VŽDY
OPTIMÁLNÍ
ŘEŠENÍ**



Plavební komora České Vrbné - vizualizace

SWECO^{CZ}

www.hydroprojekt.cz