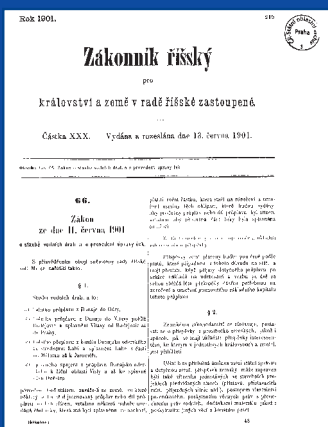


WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2009



Zákony, nařízení, usnesení vlády a mezinárodní dohody se musí plnit. Dokončeme dílo našich předků i současníků – víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.



Náš stát má v tom klíčové postavení. Buďto toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopiti tuto nutnost znamená vydávat se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.“

J. A. Baťa - Budujeme stát pro 40.000.000 lidí.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

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



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

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



Povodí Moravy, s.p.

Dřevašská 11, 601 75 Brno

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



STAVEBNÍ A INŽENÝRSKÁ ČINNOST

Štěrboboholská 237/6, 102 00 Praha 10

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

www.beting.cz



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

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

www.pod.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

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

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

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

e-mail: info@vodnicesty.cz



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

PRAHA
Těšovská 31
tel.: 201 102 222
paha@hydroprojekt.cz

BRNO
Minská 18
601 240 800
brno@hydroprojekt.cz

OSTRAVA
Varenská 49
696 638 309
ostrava@hydroprojekt.cz

Č. BUDĚJOVICE
Zátkovo nábeží 7
380 360 427
c.budějovice@hydroprojekt.cz

člen skupiny



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.

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

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

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu

www.metrostav.cz

METROSTAV



STAVEBNÍ A MONTÁŽNÍ FIRMA

Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT

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

e-mail: info@podzimek.cz



akiová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

www.p-s.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠT

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

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

www.ceskepristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Společnost skupiny **VINCI CONSTRUCTION**

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



AGRI TOKO a.s.

Rudice u Uherského Brodu

tel. centrála: 572 613 660

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

OBSAH

Poučme se z práva našich předků o vodních cestách v Čechách a na Moravě – redakční rada	2	Zákon č. 50 Sb. z. a n. ze dne 27. 3. 1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil	24
Proč takový zájem - nezáměm ? – JUDr. Karel Brückler	4	Prohlášení vodo hospodářských staveb za válečně důležité, harmonogram výstavby – 13.9.1941	28
Nedovolme dále poškozovat dobré jméno České republiky nedodržením vlastního právního řádu a – Mgr. Jaroslav Čapek	6	Usnesení vlády ČSR č. 206 ze dne 26.8. 1952 – zastavení prací na průplavu Dunaj - Odra	32
Quo vadis, česká dopravní politika? – Prof. Dr. univ. Arsène Verny, M.E.S.	8	Usnesení vlády ČSR č. 215 ze dne 28.10. 1952 – územní hájení trasy průplavu Dunaj - Odra	33
Dále uváděné zákonodárství je buď v úplné nebo vybrané části mající vztah k vodním cestám		Zákon č. 26 Sb. ze dne 31.1.1964, o vnitrozemské plavbě	34
Zákon č. 66 ř.z. ze dne 11. 6. 1901 - Vodocestný zákon	10	Usnesení vlády ČSSR č. 232 ze dne 6.7. 1966 o přípravě dokumentace D-O-L	36
Vyhláška m. čes. č.176.774, č.77 z.z. čes. ze dne 5. 11. 1896 - Komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách	14	Usnesení vlády ČSR č. 175 ze dne 8.7. 1970 - přeprava uhlí do Chvaletic	39
Vyhlášky a dodatky rozšiřující působnost a doplňující stanovy Komise	14	Usnesení vlády ČSR č. 169 ze dne 7.7. 1971 - ke zprávě o výsledcích posouzení generálního řešení D-O-L	40
Nářízení min. obchodu č.163 ř. z. ze dne 11.10. 1901 - zřízení Ředitelství pro vod.cesty	15	Vyhláška FMD č.137 Sb. ze dne 23.12. 1974, o vnitrozemské plavbě	41
Nářízení min.obchodu č.90 ř.z. ze dne 23.4. 1903 - Stanovení návrhu o vyvlastňování	16	Usnesení vlády ČSSR č. 57 ze dne 4.3. 1982 o rozvoji vodních cest v ČSSR	42
Zákon č. 28 z.z. mor. ze dne 2.3. 1904 - Povinnost země moravské přispívat na stavbu vodních drah	20	Usnesení vlády ČSSR č. 104 ze dne 26.4. 1984 včetně Směrnice pro zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy	44
Zákon č.31 z. z. čes. ze dne 13.2. 1903. týkající se úpravních staveb říčních	20	Důvodová zpráva FMD „Další postup prací na přípravě budování průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe“ č.j. 14 477/83 a Usnesení Rady MHVTS - další postup prací na D-O-L	46
Zákon č. 124 z. z. čes. ze dne 24. 9. 1905, týkající se staveb vodních drah	20	Usnesení vlády ČSSR č. 216 ze dne 16.8. 1984, o záměrech rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest v ČSSR v 8. a 9. pětiletce, včetně části důvodové zprávy	48
Vyhláška m. čes. č.224.262, č. 111 z. z. čes. ze dne 22.9. 1906, o převzetí Labe od Jaroměře do Mělníka do státní správy	21	Zákon č. 114 Sb. ze dne 25.5. 1995, o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů	54
Vyhláška m. čes. č. 100, z. z. čes. ze dne 10.11. 1908 o přenesení agend komisí na ministerstvo veřejných prací	21	Usnesení vlády ČR č. 635 ze dne 11.12. 1996 - financování programu rozvoje vodní dopravy v ČR do roku 2005	57
Zákon č. 33 Sb. z. a n. ze dne 11.6. 1919, o příslušnosti ve věcech staveb vodních cest	21	Rozhodnutí ministra dopravy a spojů ČR o zřízení Ředitelství vodních cest ČR ze dne 12.3. 1998	58
Zákon č. 315 Sb. z. a n. ze dne 15.4. 1920, o zřízení Československého úřadu plavebního	22	Zřizovací listina Ředitelství vodních cest ČR ze dne 12.3. 1998	59
Labská plavební akta ze dne 22.2. 1922 s dodatkovým protokolem ze dne 31.3. 1923	22	Usnesení vlády ČR č. 741 ze dne 21.7. 1999 - rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010	61
		Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 163/1999 Sb. - Evropská dohoda AGN	62
		Resoluce Parlamentního shromáždění Rady Evropy 1473 (2005) - Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj-Odra-Labe v ohnisku zájmu	70
		Smlouva o přistoupení k EU podepsaná dne 16.4. 2003 včetně trans-evropské sítě vnitrozemských vodních cest na území ČR	72
		Usnesení vlády ČR č. 561 ze dne 17.5. 2006 o Politice územního rozvoje ČR	73
		Usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 16.1. 2008 - Prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany D-O-L	74
		Doc. 11827 Parlamentního shromáždění Rady Evropy z 3.2. 2009 – Doprava zkapalněného zemního plynu říčními a říčně-námořními plavidly jako účinný prostředek pro řešení současné plynové krize	75
		Usnesení vlády ČR č. 929 ze dne 20.7. 2009 - Politika územního rozvoje ČR 2008	76
		Návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 27.7. 2009	77
		Oficiální návrh usnesení vlády v připomínkovém řízení ze dne 30.10. 2009	78
		Návrh odborníků a právníků na optimální postup při přípravě vodního koridoru D-O-L ze dne 12.11. 2009	79
		Společné prohlášení českých a německých oborových svazů k dopravní politice na labsko-vltavské vodní cestě	81
		Život není takový – je úplně jiný (36)	83

Poučme se z práva našich předků o vodních cestách v Čechách a na Moravě

Redakční rada časopisu Plavba a vodní cesty



Parní kolesové remorkéry, které představovaly špičku technického vývoje v době bojů o vodocestný zákon, dosluhovaly ještě v šedesátých letech 20. století.

Myšlenka vydat originály nebo přesné prepisy zákonů, nařízení či závazných dohod, týkajících se přípravy, budování či rozvoje přirozených vodních cest a průplavů v Čechách a na Moravě vznikla v redakční řadě časopisu Vodní cesty a plavba v nedávné době bez konkrétní podoby. Chtěli jsme pouze doplnit naše technické, ekologické a ekonomické přesvědčení o důležitosti vodní dopravy v naší republice o právní a politickou realitu našich předků. Jak myšlenka krystalizovala, začala do popředí vystupovat konfrontace politické a odborné kultury i preciznosti našich předků v porovnání s našimi současníky. Toto naše rozhodnutí sílilo úměrně s lavinou bezobsažných a často protichůdných zákonů, vládních nařízení a vyjádření o výstavbě dvou, opakujeme dvou plavebních stupňů na Labi a to Děčín a Přelouč II. Vyvrcholilo sérií vládních usnesení o územní ochraně průplavu Dunaj – Odra - Labe, podepsaných již čtyřmi předsedy vlád: Václavem Klausem (1996), Jiřím Paroubkem (2006), Mirkem Topolánkem (2008) a Janem Fischerem (2009). Na této inflaci vládních usnesení o pouhé územní ochraně (ne stavbě nebo její přípravě) vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe lze vysledovat a přesně dokumentovat:

- 1) Jak se zcela vytratilo původní přesné právní a odborné definování problému.
- 2) Jak postupně vymizela z povědomí českého národa skutečnost, že plynulé budování labské vodní cesty na českém území je za posledních 100 let téměř u konce a chybí pouze již zmíněné 2 plavební stupně (Děčín a Přelouč II) z celkového počtu 26 zdymadel,

kteří jsou v provozu a čekají na své plnohodnotné využití.

- 3) Jak k dokončení vltavské vodní cesty z Mělníka do Českých Budějovic z celkového počtu 18 plavebních zařízení chybí pouze 2 zdvihadla a 2 plavební komory.

- 4) Jak celé generace našich předků intenzivně pracovaly (a to bez ohledu na první i druhou světovou válku i změnu politických režimů) na dokončení přesně formulovaného vodocestného zákona z roku 1901, tj. propojení našich vodních cest průplavním spojením Dunaj - Odra s napojením na Labe u Pardubic.

- 5) Jak vybudované jezy na řece Moravě jsou připravovány na využití pro vodní dopravu po dobudování plavebních komor.

- 6) Jak se v celé Evropě budují a modernizují vodní cesty jako neekologičtější a neekonomičtější forma uspokojení stále vzrůstajících dopravních požadavků.

- 7) Že Česká republika je v současné době jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem a tím se postupně dostává do ekonomické izolace, nevyváženosti dopravního systému a z toho vyplývajícího zdražování exportu i importu, a budoucí politické závislosti.

- 8) Že při podrobném studiu zákonů a předpisů o vodních cestách a plavbě v českých zemích za posledních 110 let lze vysledovat silně klesající odbornost, preciznost, propojenost, soustavnost a délku jejich platnosti. Dobrým příkladem může být zákon č. 66 z 11. července 1901 o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek, který platil víc jak půl století, přežil dvě světové války a byl zrušen až za socialismu zákonem č. 11/1955 Sb.

- 9) Jak v příkrém rozporu je výše uvedený zákon a další řada zákonů, které byly vydány pro podporu rozvoje vodních cest v českých zemích, s kvalitou vládních usnesení posledních let, které vydrží jen několik měsíců...

- 10) ... a to přitom nejde o skutečnou realizaci či její přípravu, ale pouze o ochranu území, které by nejdůležitější stavbu pro naši republiku i celou Evropu do budoucna umožnilo.

Jde tedy o udržení a dokončení myšlenky, která nabývá stále větší důležitosti pro Českou republiku v dobách krizových i pokrizových. Nejlépe to vyjádřil jeden ze známých právníků JUDr. Karel Brückler, který ve zveřejněném materiálu Vodní koridor Dunaj – Odra - Labe: Projekt stále potřebnější uvedl:

„K rozhodnutí o vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe je nutné přistupovat s vědomím, že jsme tuto

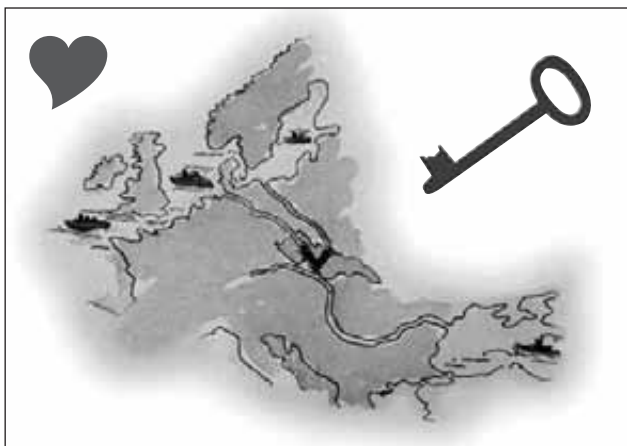


Zdymadlo Poděbrady, dokončené roku 1925.

zem nezdědili po svých rodičích, ale máme ji půjčenou od svých dětí. Pokud jej nedokážeme vybudovat dnes – a byla by to vážná strategická a ekonomická chyba – nesmíme znemožnit jeho realizaci v budoucnosti.“

Abychom neklouzali opět do technických a jinak odborných argumentů, které na stránkách našeho časopisu Vodní cesty a plavba zaznívají opakovaně již léta, dejme v následujících člancích slovo některým zainteresovaným právníkům, aby zhodnotili kontinuitu a závaznost zákonů, předpisů a nařízení o vodních cestách zemí českých z pohledu práva a zhodnotili současný stav skrze právo posledních sta let.

Na začátku celé exkurze do právní historie vodních cest v českých zemích a ve snaze alespoň trochu pomoci současné vládě odborníků, jsme si dovolili vytvořit Návrh usnesení vlády České republiky, které reaguje na Usnesení vlády č. 929 z 20. července 2009, které uložilo předložit vládě do 31. prosince 2009 návrh způsobu další územní ochrany vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe do 31. 12. 2009 a pak do 31. 12. 2010 pokračovat v jednáních na mezinárodních úrovních o dalším osudu tohoto projektu. Zmíněné usnesení vlády č. 929 byl zoufalý pokus o politický kompromis mezi ministrem životního prostředí, který podmínil schválení Politiky územního rozvoje České republiky 2008 vypuštěním územní ochrany českého projektu vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe se



Symbolická mapa průplavu DOL ze slavné knihy J.A. Batí, Budujeme stát pro 40 000 000 lidí.

zbytkem vlády. Při tomto politickém tlaku zůstala „náhodou“ v tomto dokumentu ochrana území průplavu Dunaj – Váh - Odra.

Věřím, že tento náš Návrh usnesení vlády České republiky o vodním koridoru Dunaj - Odra - Labe, který je společným dílem několika odborníků a právníků (str. 4) může být dobrou inspirací pro vládu Jana Fischera, jak přerušit plynutí řady nic neříkajících vládních usnesení posledních 20 let, a nastartovat po vzoru našich předků – právníků i odborníků - konkrétní cestu k dokončení díla mnoha generací ve prospěch naší České republiky i celé Evropy. **Není lepší příležitosti, než využít dobu vlády odborníků, sjednocování Evropské unie i hospodářské krize. Nastartovat konkrétním usnesením vlády České republiky proces ožívování hospodářské aktivity právě nadnárodním projektem s rozhodujícím využitím finančních prostředků z Fondu soudržnosti Evropské unie by bylo dobrým signálem pro sebevědomí občanů České republiky s výrazným vlivem na zaměstnanost v mnoha oborech naší republiky.** Dobrým příkladem konkrétnosti a aktuálnosti nám mohou posloužit tři paragrafy z již zmíněného vodocestního zákona č. 66 ze dne 11. července 1901:

„§ 6 Se stavbou vodních drah v § 1 dotčených, o kterých zastupitelstva příslušných zemí se usnesla přivolit k podmínce v § 1 uvedené, započítí se má nejpozději v roce 1904. Potřebné práce přípravné vykonány buďte tak včas, aby tato lhůta dodržena a stavba nejdéle do 20 let mohla být dokončena.

§ 7 Při stavbě průplavů a při splavňování řek zaměstnávání buďte, pokud se to srovnati dá s úspěšným postupem práce, domácí technikové a dělníci, jakož i domácí průmysl.

§ 8 Náklad na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a na říční úpravy, které podle § 5 odstavce 1, mají být provedeny, buď podle potřeby, pokud tento náklad není uhrazen příspěvkem zemí nebo jiných interesentů, vztahmo z fondu melioračního, opatřen půjčkou, nejvýše čtyřmi ze sta bez daně zúročnou, na korunovou měnu znějící, v 90 letech splatnou.“

Kdybychom chtěli nebo mohli dodržovat zákony, tak vodní koridor Dunaj – Odra - Labe byl splacen bez cizí pomoci před pěti lety, tj. v roce 2004. Nyní by mohlo jít o stavbu hrazenou z 85 % z Fondu soudržnosti Evropské unie. Budeme ještě otálet a vzdáme se příležitosti být nejen srdcem, ale i klíčem k Evropě?

Za redakční radu:

Ing. Jiří Aster

Ing. Luděk Cidlina

Ing. Miloslav Černý

Ing. Petr Forman

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Ing. Jan Kareis, Ph.D.

Tomáš Kolařík

Ing. Jiří Kremsa

Ing. Josef Podzimek

Ing. Miroslav Šefara

Proč takový zájem nezájem?

JUDr. Karel Brückler



Poprvé jsem o vodním koridoru Dunaj – Odra – Labe slyšel na konci roku 2005, a tehdy jsem si se shovívavým úsměvem myslel něco o megalomanském projektu na hranici říše snů, bez reálného významu pro náš stát, bez významu pro dotčené kraje a jejich obyvatele, propagovaný možná betonářskou lobby s cílem získat další státní zakázky a napříč naší republikou vybetonovat koryto průplavu včetně staveb jednotlivých stupňů, přičemž tento stát na takovýto záměr nemá dostatek finančních prostředků.

Ale pravdou je, že čím dál víc jsem dostával informace k této problematice – a přiznám se, někdy jsem je dostával i nedobrovolně – tím více se mi na mysl vkrádala myšlenka, jestli se náhodou ve svém úsudku nemýlím, jestli na té myšlence není něco reálného a užitečného.

Jak šel čas, tento můj pocit byl čím dál tím více silnější, a tento pocit umocňovala navíc jedna skutečnost, která mne jako právníka zaujala a donutila se k věci ještě více přiblížit. **A tou skutečností je existence neskutečného množství právních předpisů, vydávaných po dobu více jak 100 let a řešící otázku průplavu – nebo chcete-li vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, přičemž všechny tyto zákony, vládní nařízení, vyhlášky a další právní předpisy zůstaly ve svém základní podstatě nenaplněny a zadání nesplněna.** Budiž navíc po pravdě řečeno, pokud byla v našich dějinách doba, kdy se téměř zahájila realizace nebo příprava k realizaci, zásah vnějších událostí tyto práce a zahájení stavby přerušil (první a druhá světová válka, únorové vítězství jedné strany, vstup armád Varšavské smlouvy v roce 1968, sametová revoluce v roce 1989).

Ale to nic nemění na tom, že k dnešnímu dni existuje velmi dlouhý seznam právních předpisů k otázce vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe na straně jedné, a velmi „zajímavý“ odpor k realizaci a bojkot ze strany odpovědných osob některých ministerstev na straně druhé, a to bez – alespoň pro mne – pádných a důležitých argumentů.

A to mne jako právníka tento stav zaujal. Teď nechci hovořit o osobách, které při zmínce o vodním koridoru obratem, bez rozmyšlení odpovídají, že celý záměr je hloupost, fantasmagorie, finančně nereálné

a podobně, aniž by vyslechli tvrzení pro a proti. Nemám nic proti těmto lidem, protože se říká, že nevědomost hříchu nečinní, a není vyloučeno, že ti samý lidé nebudou za pár dní, měsíců, let vodní koridor prosazovat, nebo diskuzi o něm alespoň tolerovat. Možná mají pravdu, možná pravdu nemají, já to teď neumím říct a nemám k dispozici materiál, který by mne celou problematiku objasnil a shrnul důvody pro a proti.

Teď mám na mysli osoby, které mají v popisu práce uloženo těmito právními předpisy něco konat, a je nepřehlédnutelná jejich nečinnost, ne-li vyložený ničím neskrývaný odpor. Proč takový nezájem o splnění svých povinností? Proč takový zájem o to, aby vláda této republiky nemohla rozhodnout s konečnou platností? Proč vláda České republiky nedostane k projednání do vlády materiál podložený fakty, skutečnostmi, a stanoviska jednotlivých ministrů při diskuzi ve vládě se opírají pouze o jejich osobní názor ano – ne? Jestli si v tuto chvíli myslíte, že jsou to příliš nevhodná nebo silná slova, doporučuji a odkazuji na projednávání nejenom usnesení vlády č. 929 z tohoto roku.

Toto usnesení vlády České republiky je jak trojský kůň, kdy bez seriózně zpracované studie, bez návaznosti na naše mezinárodní závazky, není dále dána územní ochrana předpokládané trase vodního koridoru D-O-L, a dovolím si tiše předpovědět, že cílem tohoto usnesení je v tichosti umožnit v předpokládané trase výstavbu pro náš stát „důležitějších“ staveb, například supermarketů či čerpacích stanic, prostě udělat cokoli, co znemožní vůbec uvažovat nad možnou realizací tohoto vodního koridoru a odsunout tak další diskuze na toto téma do akademické roviny.

Tou smutnější stránkou stavu věci je, že v čele odpůrců nestojí pravicové ani levicové strany, které více či méně vnímají přínosy možné realizace této vodní cesty, ale k mému vlastnímu překvapení je v čele odporu ministerstvo životního prostředí a část „zelených“.

Osobně jsem nikdy nepochopil, a ani nikdy jsem nenašel materiál zelených nebo ministerstva životního prostředí ČR, proč je z jejich strany tak silný odpor plný emocí proti myšlence vodního koridoru D-O-L, a to bez uvedení rozhodných skutečností a důvodů hodných zvláštního zřetele, **proč vodní koridor nechtějí v žádném případě.** Navíc jejich postoj je v rozporu s tendencí evropských „zelených“ a dalších evropských ministerstev životního prostředí, které naopak prosazují stavby

a údržbu vodních cest a rozvoj vodní dopravy jako dopravy šetrné pro životní prostředí. Tak proč mám věřit, že dosavadní postoj našeho ministerstva životního prostředí je ten jediný správný? Proč?

Vzpomínám si na výhrady „zelených“ k vojenským výcvikovým prostorům, k jejich tvrzení o tom, jak je v těchto újezdech zdevastovaná příroda a jak některé botanické a živočišné druhy trpí, nebo téměř či zcela vymizeli, aby pak po roce 1990 nesmělo být přípustné, že ve vojenských prostorech zůstala i přes výcvikovou činnost nedotčena příroda a zachovány zajímavé biotopy. Tak jaké jsou ty důležité důvody, které nám brání o možnosti existence vodního koridoru D-O-L vůbec hovořit nebo přemýšlet? Ve stávajících právních předpisech se o tom nic nedovím a od odpovědných míst taky ne.

Mohu osobně chápat odpor jedince k liniovým stavbám, mohu chápat výhrady ve vztahu k již existujícím chráněným územím, ale nic z toho není důvodem k tomu, aby nebyla zpracována studie k předpokládané trase, včetně všech výhrad a poznámek.

Nechci v tuto chvíli dělat právní rozbory mezinárodních smluv, předpisů Evropské unie, ani právní rozbory existujících našich právních předpisů, nepřisvojuji si ani právo jednoznačně se kladně vyjádřit pro okamžité zahájení stavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, ale ani zcela rozhodně nemohu vyslovit jednoznačný souhlas s dosavadním postupem vlády ČR. V kraji, odkud pocházím, bylo zvykem, že chalupník nikdy nespořádal brambory určené pro příští sadbu brambor, a nikdy neutrácel víc, než vydělal. To mne učila babička z otcovy strany, která měla 4 třídy tehdy maďarské základní školy. Ale v tomto případě mám pocit, že jsme ochotni a připraveni jednou navždy znemožnit realizaci této vodní cesty, bez uvedení důvodu, s pocitem, že se dopustíme neodpustitelného a nenapravitelného zločinu vůči tomuto státu a našim dětem.

Již před dlouhou dobou jsem k této problematice konstatoval na stránkách tohoto časopisu, že pokud nemáme sílu, přesvědčení nebo peníze na realizaci tohoto záměru, měly bychom ochránit možnost realizace stavby vodního koridoru Dunaj – Odra – Dunaj pro naše děti a vnuky, neboť není pravda, že bychom tuto zemi zdědili po našich otcích, my máme tuto zemi půjčenou od našich dětí. A vždy bychom měli mít toto na vědomí, když se rozhodujeme ve svém osobním i profesním životě. To se plně týká všech oblastí našeho života, a nyní se to plně vztahuje na otázku průplav ano nebo ne.

I přes shora uvedené výhrady stále nevidím překážku tomu, aby ministr pro místní rozvoj v souladu s usnesením vlády č. 929 z 20. července 2009 předložil vládě ČR návrh na zachování ochrany území vodního koridoru do konečného

rozhodnutí vlády ČR a zadal zpracování studie, která by jednak prověřila a optimalizovala trasu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe včetně otázky hospodárnosti a financování, v rámci této studie by došlo také k prověření právních a vlastnických vztahů na dotčených území, ve spolupráci s přírodovědnými fakultami našich univerzit by byl proveden botanický a zoologický průzkum dotčených území a v návaznosti na to i geologický průzkum, a ve spolupráci s ministrem zahraničí by součástí studie bylo získáno stanovisko vlád Slovenské republiky, Polské republiky, Rakouské republiky, Spolkové republiky Německo a odpovědných orgánů Evropské komise. Pak bych tento materiál považoval za materiál způsobilý k projednání do vlády a rozhodnutí o zahájení přípravných prací k realizaci vodního koridoru nebo k stálé nezměnitelné ochraně území tak, aby si – až za několik desítek let bude nedostatek vodních zdrojů a voda se stane strategickou surovinou (pokud se mohu spolehnout na tvrzení „zelených“) – o případné stavbě vodního koridoru mohli rozhodnout naši potomci.

Je to možné?!



Při výstavbě průplavu Mohan–Dunaj byly aplikovány parametry třídy Vb podle mezinárodní klasifikace. Je tedy průjezdný pro tlačné soupravy, složené ze dvou standardních člunů a tlačného remorkéru. Existují ovšem i jiné provozní možnosti, např. používání motorových nákladních lodí tlačících před sebou standardní člun. Takové soupravy jsou na průplavu časté.

Nedovolme dále poškozovat dobré jméno České republiky nedodržováním vlastního právního řádu a existujících mezinárodních závazků.

Mgr. Jaroslav Čapek



Dne 28. července 1999 bylo sděleno veřejnosti formou Sdělení ministerstva zahraničí, prostřednictvím Sbírký zákonů pod č. 163/1999 Sb., že Česká republika přistoupila k mezinárodní dohodě označované v české mutaci jako Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských

vodních cestách mezinárodního významu. Ve zkratce je tato dohoda označována jako Dohoda AGN a takto vstoupila do podvědomí nejenom právníkům, ale všem, kterých se tak či onak dotýká problematika vodních cest.

Svým přistoupením k Dohodě AGN Česká republika deklarovala její souhlas s obsahem uzavřené mezinárodní dohody, tedy i s faktem, že minimálně signatáři dohody považují a uznávají vodní tok řeky Labe od Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice s následným napojením na Dunaj za vnitrozemskou vodní cestu mezinárodního významu. Obdobně Dohoda AGN označuje explicitně řeku Odru za vnitrozemskou vodní cestu mezinárodního významu a to s vymezením Swinouscie – Štětín - řeka Odra od Štětína přes Vratislav do Kozle s následným napojením na Dunaj. Implicitně pak z dikce smlouvy vyplývá, že za vodní cestu mezinárodního významu budou považovány i ty úseky vnitrozemských řek Orlice, Odry, Bečvy, Moravy či Dunaje, které budou využity k předpokládanému propojení již explicitně vyznačených toků Labe a Odry s Dunajem.

Obsah Dohody AGN tedy jednoznačně signalizuje, že se očekává, že dojde k propojení toků řek Labe od Pardubic a Odry od Kozle s tokem Dunaje a zvláště (jak vyplývá z obsahu preambule dohody), s ohledem na sledované cíle, k jejichž dosažení signatáři k dohodě vůbec přistoupili.

Těmito cíli jsou :

- ulehčení a rozvoj mezinárodní přepravy po vnitrozemských cestách v Evropě,
- snížení společenských nákladů na přepravu zboží, s přihlédnutím ke skutečnosti, že vnitrozemská doprava je ve srovnání s jinými druhy dopravy ekonomicky a ekologicky nejpříznivější.

Cíle, jejichž dosažení si vytyčili signatáři Dohody AGN se shodují s cíli, které sledují členské státy Evropské unie.

Závazek naplnit Dohodu AGN není jediným závazkem České republiky vyplývajícím z mezinárodního práva, které je součástí také našeho právního řádu.

Dalším závazkem, jehož naplnění směřuje ke stejnému cíli, totiž k propojení mezinárodních vodních toků Labe a Odry s Dunajem vyplývá z mezinárodních smluv, které přivedly naši zemi do Evropské unie.

Jde především o smlouvu o založení Evropského společenství a smlouvu o přistoupení České republiky a dalších zemí k Evropské unii a její nedílnou součástí, kterou je tzv. Akt o podmínkách přistoupení k Evropským společenstvím. Tyto smlouvy uzavřené mezi všemi členskými státy Evropské unie jsou jednak přímo součástí našeho právního řádu, ale mají také výjimečnou vlastnost, že jsou jednak bezprostředně závazné pro Českou republiku a také pro případ, že by se některé jejich ustanovení dostalo do konfliktu s některou právní normou obsaženou v dosavadním českém právu, mají aplikační přednost. **To také znamená, že pokud některý státní orgán České republiky jedná, resp. přijímá opatření, které koliduje s bezprostředně závaznými normami Evropských společenství / Evropské unie, je takové opatření, (jednání), nezákonné i z hlediska právního řádu České republiky.**

Je nutné nepřehlédnout, že náš stát je dnem 1. 5. 2004 zavázán přijmout za své, tedy respektovat nejen ustanovení smluv, které zakládají Evropské společenství, Evropskou unii, Evropskou centrální banku a Euroatom, ale také všechny akty přijaté orgány Společenství a Evropskou centrální bankou. Jde například o rozhodnutí Evropského parlamentu, Rady Evropské unie, nařízení Komise Evropských společenství a pod. (viz článek 2 Aktu o podmínkách přistoupení České republiky...).

Tak se pro Českou republiku a její orgány, a to včetně vlády ČR, stal závazným obsah rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady z 23. 7. 1996, č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropských dopravních sítí, které bylo ještě před vstupem České republiky do Unie noveli-

zováno rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady z 22. 5. 2001, č. 1346/2001/ES. Již z obsahu uvedeného rozhodnutí muselo být orgánům České republiky zřejmé, že Česká republika vstoupila do společenství států, které si vytyčily za jeden z cílů, který chtějí společným úsilím dosáhnout, kterým byl a stále je nejen rozvoj stávajících transevropských dopravních sítí, mezi které nepochybně řeka Labe po Pardubice patří, ale také vzájemné propojení těchto sítí.

Přestože v obsahu obou rozhodnutí nebylo explicitně vyjádřeno, že propojení řek Dunaje s Odrou a Labem nebylo v době přijetí obou rozhodnutí projektem společného zájmu tehdejších členských států, neb takové projekty byly výslovně označeny v přílohách I. a II. výše specifikovaných rozhodnutí, bylo jednoznačně dovoditelné z obsahu článků 1 (účel rozhodnutí), 2 (cíle rozhodnutí) a článku 3 (rozsah sítě), že propojení přijde na pořad jednání a provedení.

Záměr Evropského společenství na propojení řek Dunaje s Odrou a Labem zde již skutečně je. Evropská komise podala dne 27. 7. 2009 Radě Evropské unie návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. O této skutečnosti byli čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba již informováni v čísle 2/2009 na str. 25.

Je proto nepochopitelné, že na území České republiky ještě nezačala probíhat veřejná debata o tom, jak se co nejlépe připravit na realizaci projektu, který byl snem předchozích generací a byl propagován zatím poněkud nesměle, je nesplněným přáním generací současných.

Je s podivem, že i současná vláda, byť vznikla za nepříjemných okolností a s poměrně krátkým časovým obdobím pro výkon její pravomoci, je k cílům sledovaným Evropskou unií v tomto směru rozpačitá.

Potřebnost vybudování propojení řek Dunaje s

Odrou a Labem pochopili ve své době nejen sám František Josef I., čehož odrazem bylo přijetí vodocestního zákona v roce 1901. Obdobně byla chápána nutnost vybudování propojení i v období tzv. 1. republiky. Komunisté však záměr zbudovat propojení řek opustili. Posléze práce na přípravě zahájili, aby po roce 1968 je opět opustili. Nová demokratická republika vykazuje v tomto směru ještě horší výsledky. Nebyla schopna vybudovat ani přístup pro lodě do koncového přístavu na Labi v Pardubicích. Naneštěstí pro všechny se situace natolik změnila, že nyní již není třeba propojení pouze pro účely dopravy zboží a lidí. Je jej potřeba stále více pro potřeby redistribuce vody na území státu. Nedostatek vody již netrápí kriticky pouze jih Moravy, ale sužuje již dokonce i Královéhradecký kraj. První zemědělci ohlašují ukončené podnikání pro nedostatek vody pro jejich zeleninová pole.

Vláda ČR by proto již měla skutečně jednat a přestat přešlapovat na místě. Ostudy již máme v Evropě dost díky pádu vlády i prodlužování schválení Lisabonské smlouvy.

Pozitivním počinem by bezesporu bylo doplnění 5. kapitoly Politiky územního rozvoje České republiky 2008 o víceúčelový vodní koridor Dunaj – Odra - Labe a zadání úkolů jednotlivým ministrům zaměřeným na přípravu výstavby víceúčelového vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Nemůžeme riskovat další ostudu a poškození dobrého jména České republiky nedodržováním vlastního právního řádu ignorováním existujících mezinárodních závazků našeho státu. Je téměř jisté, že dříve nebo později bude Evropská unie požadovat propojení Dunaje s Odrou a Labem. Budeme ji v tom bránit? Budeme nečinní a připraveni čelit sankcím? Vždyť jsme referendem konaným dne 13. 6. 2003 a 14. 6. 2003 odsouhlasili Smlouvu o přistoupení k Evropské unii. Tato skutečnost byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod č. 206/2003 Sb.



Pohled na staré rameno Altmühlu a provoz na průplavu Rýn - Mohan - Dunaj.

Quo vadis, česká dopravní politiko?

Prof. Dr. univ. Arsène Verny, M.E.S.



Zatímco se česká politická scéna v první polovině tohoto roku koncentrovala na interní žabomyší války a boj o křesla premiéra, diskutovala Evropská komise v únoru 2009 o tzv. Zelené knize TEN-T: Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky (4. 2. 2009, KOM (2009) 44 v konečném znění.

Program **Transevropské dopravní sítě** (TEN-T: Trans-European Transport Network), jehož technické a finanční provádění a řízení zajišťuje Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť (TEN-T EA), v minulosti významně podpořil a umožnil realizaci některých nejnáročnějších a nejsložitějších evropských dopravních projektů (ať už po stránce geologické, technické, právní/správní). Inicializoval rozvoj inteligentních dopravních systémů a podpořil pilotní projekty partnerství veřejného a soukromého sektoru, z nichž se lze poučit, pokud jde o financování a projektové řízení. Globální síť TEN-T zahrnuje celkem 13 000 km vnitrozemských vodních cest, v blízké budoucnosti se má postavit nebo podstatně zdokonalit více jak 600 km.

Třicet prioritních projektů TEN-T v zásadě pokrývá hlavní železniční, silniční a vnitrozemské vodní osy, které procházejí více členskými státy. Mezi tyto prioritní projekty patří ve vnitrozemské vodní dopravě vodní koridor Rýn – Mohan - Dunaj a dále stavba francouzského kanálu Seine-severní Evropa (Seine - Scheldt). **Zbývá si položit otázku, proč se česká politika nezasadila více o zahrnutí tak mezinárodně významného dopravního propojení jako je vodní koridor Dunaj – Odra - Labe do oněch 30 prioritních projektů, tj. vybraných projektů společného evropského zájmu?**

Ptám se tedy, jak je možné, že plné a účinné využití vnitrozemských vodních cest stále ztěžují (vnitřní a politické) problémy a byrokratické nedostatky i přesto, že je již všeobecně známá ekonomická a ekologická přínosnost vodních vnitrozemských cest, propojujících hlavní námořní přístavy a spojujících hlavní průmyslová centra v zázemí, často souběžně se značně přetíženými dopravními koridory.

Apeluji proto zřetelně za využívání volné kapacity vnitrozemské vodní dopravy, jež je k dispozici nebo ji

lze aktivovat s poměrně malými finančními zdroji, jakožto součást evropského konceptu zelených nákladních koridorů. V této souvislosti by se měla rovněž zdůraznit jejich ekonomická životnost a zjednodušit jejich financování prostřednictvím různých nástrojů (na vnitrostátní úrovni a na EU úrovni).

Při financování vodního koridoru D-O-L přesahujícího idealistický i faktický rámec našich hranic by Česká republika jistě nebyla ponechána „na holičkách“. Kromě výše zmíněného TEN-T vzpomeňme pochopitelně Evropskou investiční banku, Evropské strukturální fondy, program Marco Polo II či 7. rámcový program (FP7), zasazující se za bezpečnější, „zelenější“ a „chytřejší“ transportní systémy. **Stačí se „jen“ se názorově sjednotit a táhnout v této myšlence, odkazu předků, za jeden provaz tak, abychom zanechali našim potomkům projekt hodný našeho postavení ve středu Evropy.**

V této souvislosti se mi jeví účelové využití finančních prostředků z evropských strukturálních fondů obzvláště v oblasti vodních dopravních cest, jako nedostatečné. A to přesto, že **Operační program Doprava** Ministerstva dopravy ČR si ve své prioritní ose č. 6 - Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy sice klade za cíl „...podporu multimodálních přepravních systémů, které zahrnují zejména překladiště kombinované dopravy a infrastrukturu VLC a dále pak rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest. V oblasti vodní dopravy jde o dobudování vnitrozemských vodních cest splavněním dosud nesplavných úseků a zlepšováním parametru již využívaných vodních cest, a to především v rámci sítě TEN-T“.

Druhou oblastí podpory **prioritní osy 6 je vnitrozemská vodní doprava.** Smlouvou o přistoupení ČR k EU byla zařazena mezi síť TEN-T vodní cesta Labe od Pardubic po státní hranici s SRN a Vltava od Třebenic po soutok s Labem. Evropská dohoda o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) zavazuje ČR k rozvoji vodních cest s odpovídajícími parametry. Součástí bývalého IV. multimodálního helsinského koridoru je labsko-vltavská vodní cesta. Tato jediná vodní cesta využitelná pro mezinárodní dopravu trpí v současnosti kolísáním přípustných parametru na regulovaném vodním toku v délce 40 km mezi Ústím nad Labem a Hřenskem. Bez realizace infrastruktury nedojde ke zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku labsko-vltavské vodní cesty. Přesto je v příloze č. 1 k OP Doprava pro prioritní osu č. 6 uveden pouze jeden tzv. velký projekt na Labi a tím je výstavba plavebního stupně Děčín s 142,1 mil. EUR.

Plánovat jen jeden velký „vodní“ projekt pro programové období 2007 – 2013 je o to více podivné, že během „plynové“ krize na počátku tohoto roku, když se řešilo, jak čelit odříznutí od ruských zdrojů plynu, se Česko vzepnulo k do té doby nepředstavitelnému technickému kroku v zásobování Slovenska plynem obráceným směrem z Česka. Již v té době byla nasnadě otázka, zda by v rámci dlouhodobější společné bezpečnostní a zásobovací politiky nebylo smysluplné zaobírat se možností transportu plynu a dalšího zboží a surovin vodní cestou, a to zejména mezi Slovenskem, Polskem, Rakouskem a Balkánem. A to i s ohledem na hledání nových forem energie v dopravě, kdy se pro letectví a vodní dopravu mohly jevit jako velmi užitečné vodíkové technologie.

Projekt nadnárodního a nadčasového rozsahu a významu, jakým vodní koridor D-O-L bezesporu je, je možné realizovat pouze, pokud bude mít Česká republika dostatek entuziasmu, vize do budoucnosti a zdravé odvahy jako jiné evropské národy prosazovat své oprávněné zájmy, jelikož vodní koridor D-O-L má sloužit nejen České republice samotné, ale jakožto dopravní, komunikační a obchodní „křižovatka tří moří“ být ku prospěchu celému evropskému kontinentu a jeho obyvatelům.

Prof. Dr. univ. Arsène Verny, M.E.S.

narozen v Ústí nad Labem, vystudoval německé, mezinárodní a evropské právo v Kolíně nad Rýnem a absolvoval postgraduální studium s těžištěm na evropské právo, politiku a ekonomii v Cáchách a u Evropského soudního dvora v Lucemburku.

Působí jako advokát v SRN a v České republice. Mimo advokacii se profesně zabývá poradenstvím, mimo jiné v oblasti evropských strukturálních fondů jakožto společník EuroAdvisory Group s.r.o Prague. V letech 1993-2001 působil jako vládní poradce pro otázky sblížení práva.

Vyučuje evropské hospodářské právo mimo jiné na Evropské univerzitě Viadrina ve Frankfurtu nad Odrou a na Dunajské univerzitě v Kremži. Od roku 2009 je viceprezidentem univerzitní rady a kancléřem Université Nouvelle Européenne v Bruselu. V ČR je členem katedry západoevropských studií Fakulty sociálních věd UK Praha a hostujícím profesorem na VŠE, kde dlouhá léta vedl katedru obchodního evropského a mezinárodního práva na Fakultě mezinárodních vztahů.



Společnost EAG - EuroAdvisory Group, s.r.o.,
poskytuje konzultační a poradenský servis zejména v těchto oblastech:

dotace z EU • investiční pobídky • státní podpora • granty

Činnost EAG při získávání dotací z EU pro Váš záměr:

- poradenství pro eventuální žadatele o dotace z EU
- vypracování konkrétního návrhu dle navrhovaných projektů klienta ohledně možného získání dotací z fondů EU
- sledování aktuálních výzev k předkládání žádostí o dotace z EU
- komunikace s příslušnými národními koordinátory evropských programů pro dotace
- vypracování registrační a plné žádosti o dotace ze strukturálních fondů EU a eventuálních povinných příloh za součinnosti s klientem
- vyplnění dotazníku dle zadání dotačního programu
- zajištění povinných příloh k žádosti o dotace (analýza poptávky, studie proveditelnosti, CBA, dokumenty formálního charakteru vztahující se k žadateli, doklady o partnerství)

Kaprova 13, 110 00 Praha 1, GSM: 777 226 722, telefon/fax: 222 327 626, e-mail: info@eag-prague.eu, www.eag-prague.eu



Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.

Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

S přisvědčením obojí sněmovny rady říšské vidí Ml se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních drah, a to:

- a) lodního průplavu z Dunaje do Odry,
- b) lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- c) lodního přeplavu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři,
- d) splavněného spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavněné části Dněstru

provedena buď státem, zaváže-li se země, ve které některý pod a až d jmenovaný průplav nebo díl průplavu má být zřízen, vztážmo některá nahoře uvedená část řeky, která má být splavněna, se nachází,

(Hilshaus.)

platiti roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou vydány, aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen, vztážmo aby příslušná část řeky byla splavněna (a až d).

Za tímto účelem jest země oprávněna, ukládati interestentům příspěvky.

Příspěvky země placeny buďte poměrně podle platů, které případnou z tohoto důvodu na stát, a mají přestati, když příjmy dotyčného průplavu po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření jmenovitého základního kapitálu tohoto průplavu.

§ 2.

Zemskému zákonodárství se zůstává, postarati se o příspěvky z prostředků zemských, jakož i způsob, jak se mají ukládati příspěvky interestentům, ku kterým v jednotlivých královstvích a zemích jest přihlížeti.

Učiní-li se příslušná úmluva mezi státní správou a dotyčnou zemí, příspěvek zemský může zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístavacích míst, příjezdných silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací.



§ 3.

Postaráno buď přiměřeným způsobem o jednotné řízení prací v § 1 zevrubněji dotčených.

Budiž zřízen poradní sbor z odborníkův a zástupcův interestentů. Polovici členů poradního sboru jmenuje vláda, druhou polovici zemské výbory účastných zemí.

Způsobem nařizovacím vydána budou podrobnější ustanovení o počtu a rozdělení členův a o úřadování. Při sestavování poradního sboru dbáno buď zájmů obchodních, průmyslových, živnostenských, zájmů hospodářství polního a lesního, jakož i zájmů dělnictva.

§ 4.

Správu vodních drah, které podle § 1 tohoto zákona budou zřízeny, bude mít stát, který také bude ustanovovat a vybírat dávky a poplatky za používání vodních drah a staveb k nim patřících.

Při stanovení těchto dávek a poplatků dbáno budiž co nejvíce toho, aby veškerá domácí výroba byla co nejvýdatněji chráněna, obzvláště přiměřenou úpravou sazeb.

§ 5.

Aby zajištěno bylo regulování těch řek v Čechách, na Moravě, ve Slezsku, Haliči, Dolních a Horních Rakousích, které s uvedenými v § 1 průplavy a řekami splavněnými, jakož i takovými, o jejichž splavnění se pracuje, tvoří jednotnou vodní síť a buď za účelem přivádění vody, buď vzhledem k posunování valounů pro příslušné vodní dráhy mají zvláštní důležitost, budiž jednání s účastnými královstvími a zeměmi ihned zahájeno, při čemž pro finanční dávky království a země platí mají stanoviska pro taková opatření dosud obvyklá. Úprava těchto řek musí nejpozději současně se stavbou průplavů (§ 6, odstavec 1) započata býti.

Pro všechny ostatní vodní toky v královstvích a zemích na radě Říšské zastoupených, jejichž úprava jeví se potřebnou, budiž tato regulace co možná brzy připravena a jakmile příslušné práce předběžné budou hotovy, co nejdříve započata.

Zvláštním zákonem ustanoveno bude zvýšení ročního příspěvku státního pro fond meliorační, ku provedení takových regulací potřebné.

Započtení dotací pro vodní stavby do státních rozpočtů těch kterých let zůstává tímto nedotčeno.

§ 6.

Se stavbou vodních drah v § 1 dotčených, o kterých zastupitelstva příslušných zemí se usnesla přivoliti k podmínce v § 1 uvedené, započítati se má nejpozději v roce 1904.

Potřebné práce přípravné vykonány buďte tak včas, aby tato lhůta dodržena a stavba nejdéle do 20 let mohla býti dokončena.

§ 7.

Při stavbě průplavů a při splavňování řek zaměstnávání buďte, pokud se to srovnati dá s úspěšným postupem práce, domácí technické a dělníci, akož i domácí průmysl.

§ 8.

Náklad na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a na jejich úpravy, které podle § 5, odstavce 1, mají býti provedeny, buď podle potřeby, pokud tento náklad není uhrazen příspěvkem zemí nebo jiných interestentů, vztahmo z fondu melioračního, opatřen půjčkou, nejvýše čtyřmi ze sta bez daně zúročnou, na korunovou měnu znějící, v 90 letech splatnou.

Vláda se zmocňuje, z této půjčky ve stavebním období 1904 až do konce 1912 vydati nejvýše obnos 250 milionů korun jmenovitě. Výnos tím získaný smí vynaložen býti toliko na uhrazení nákladu na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a regulací v § 5, odstavci 1, stanovených.

Z výnosu půjčky věnována buď částka nejvýše 75,000.000 K na dotčené úpravy.

Vláda předložiti má každoročně zároveň se státním rozpočtem výkaz, ze kterého přesně seznati lze sumy obligací na účet dotčených 250 milionů korun jmenovitě hodnoty vydaných, jakož i nač výnos jejich za posledního uplynulého účetního období byl vynaložen a jaké práce v této době byly vykonány.

§ 9.

Zvláštním zákonem zajištěna buď včasné úhrada potřeby, která nastane po roce 1912.



§ 10.

Vláda se zmocňuje, po vyslechnutí zemských výborů příslušných zemí konečně ustanoviti trať a technickou úpravu vodních drah v § 1 dotčených.

Ku každé odchylce od programu podle § 1 stanoveného o zřízení vodních drah a ku každému rozšíření programu přes rámec § 1 zapotřebí jest zvláštního zákonného povolení.

§ 11.

Finanční ministr předložiti má před počátkem stavby (§ 6), bude-li potřeba, k ústavnímu projednání návrhy na úhradu břemene umořovacího, které vzejde z uzavření půjčky.

§ 12.

Za částky na přípravné práce (§ 6, alinea 2) potřebné budiž každého roku ve státním rozpočtu žádáno.

§ 13.

Pro stavby v § 1 a § 5, odstavci 1, dotčené přísluší právo vyvlastňovací, zvláště také právo na úplné nebo částečné odnětí soukromých vod a vodních práv, při čemž na výkon vyvlastnění obdobně vztahovati se mají ustanovení zákona ze dne 18. února 1878, Z. Ř. č. 30, o vyvlastňování za účelem stavby a vozby železnic.

Při sestavování a provádění projektů dbáno buď co možná nejvíce zájmu vodního hospodářství, zvláště pak toho, aby potřeba pitné vody, jakož i vody potřebné pro hospodaření a pro případy nebezpečí ohně pro obce, osady a usedlosti zůstala uhrazena.

Při stanovení projektů, jakož i při vzhě po umělých drahách vodních budiž zvláště přihlédáno také ku zřízeným již melioracím polního hospodářství, tak zvláště k zavodňování a odvodňování, při čemž však podle možnosti také k tomu působiti jest, aby ve spojení s novými drahami vodními takové stavby, které podporují polní hospodářství, mohly býti nově zřízeny. Při tom přihlíženo buď předovšim k zájmům selských statků.

Všecky záležitosti, které se vztahují ke stanovení a provádění projektů pro stavby v § 1 dotčené, jakož i rozhodnutí příslušná náležejí ke kompetenci

obchodního ministeria, ku provedení staveb povolaného, které s ostatními účastnými ministerii se má dorozuměti.

Zevrubnější ustanovení vydána budou způsobem nařizovacím.

§ 14.

Jakmile některá stavba v § 1 a § 5, odstavci 1, uvedená, bude započata, ministr obchodu jmenovati bude ve srozumění s ministrem vnitra potřebný počet živnostenských dozorců, jejichž činnost ve smyslu zákona ze dne 17. června 1883, Z. Ř. č. 117, vztahuje se na dozor k příslušným pracím stavebním, zemním a vodním. K těmto dozorcům živnostenským vztahují se všechna ustanovení dotčeného zákona. Dozorcí ti jsou členy poradního sboru (§ 3). Podle potřeby buďte jim přidáni potřební pomocní orgánové. Tito dozorcí živnostenský jsou zvláště zavázáni, ve zprávách, které mají každého roku podávati, sestaviti podrobné údaje o námezdních, obytných a zdravotních poměrech dělnických osob, při provádění dotčených staveb zaměstnaných, jakož i způsobu zadávání práce a o době pracovní.

Náklad způsobený zřízením a úřadováním těchto dozorců živnostenských jde na účet stavebních fondů.

Podle potřeby zřízení buďte zvláštní lékařští orgánové, aby vedli dozor ke zdravotnímu stavu pracovních osob při provádění dotčených staveb zaměstnaných.

§ 15.

Veškerá ustanovení VI. hlavy řádu živnostenského, včetně ustanovení §§ 88 a, 96 a, 96 b vztahují se ke všem kategoriím dělníků, které zaměstnány jsou při provádění některé stavby v § 1 a § 5, odstavci 1, uvedené.

§ 16.

Smlouvy, knihovní zápisy, podání a jiné listiny, kterými se pro zabezpečení staveb v § 1 tohoto zákona dotčených zajišťuje nabývání pozemků, propůjčování věcných práv, postupy práv vodních, opatřování stavebních a vozebních materiálů, placení na hotovosti nebo jiných jakýchkoli příspěvků, nebo kterými se činí úmluvy za účelem opatření kapitálu

a stavby dotčených zařízení, s vyloučením jednání, které se koná v soudním řízení sporném, konečně půjčky, které snad učiní země, okresy a obce, aby opatřen byl kapitál potřebný k tomu, aby příspěvky k nákladu na vodní dráhy (§ 1) byly placeny, jsou prosty kolkův a poplatků.

Táž výhoda přísluší podáním, plánům a jiným spisům, od interessentů snad podaným, kterými se provedení těchto staveb v technickém nebo finančním vzhledě připravuje.

Výhody v § 11 zákona ze dne 30. června 1884, Z. Ř. č. 116 stanovené pro podniky meliorační vztahují se také na úpravy v § 5, odstavci 1, dotčené.

§ 17.

Mému veškerému ministerstvu uloženo jest, uvéstí ve skutek tento zákon.

Ve Vídni, dne 11. června 1901.

František Josef m. p.

Koerber m. p.

Wittek m. p.

Spens m. p.

Rezek m. p.

Giovanelli m. p.

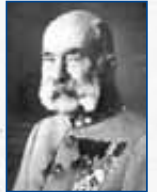
Welsersheimb m. p.

Böhm m. p.

Hartel m. p.

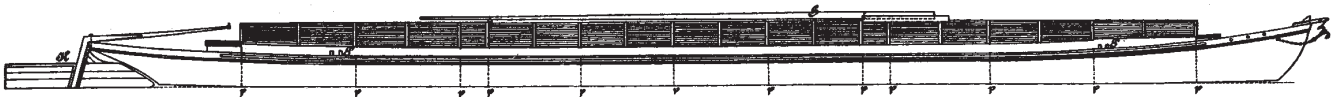
Call m. p.

Piětak m. p.

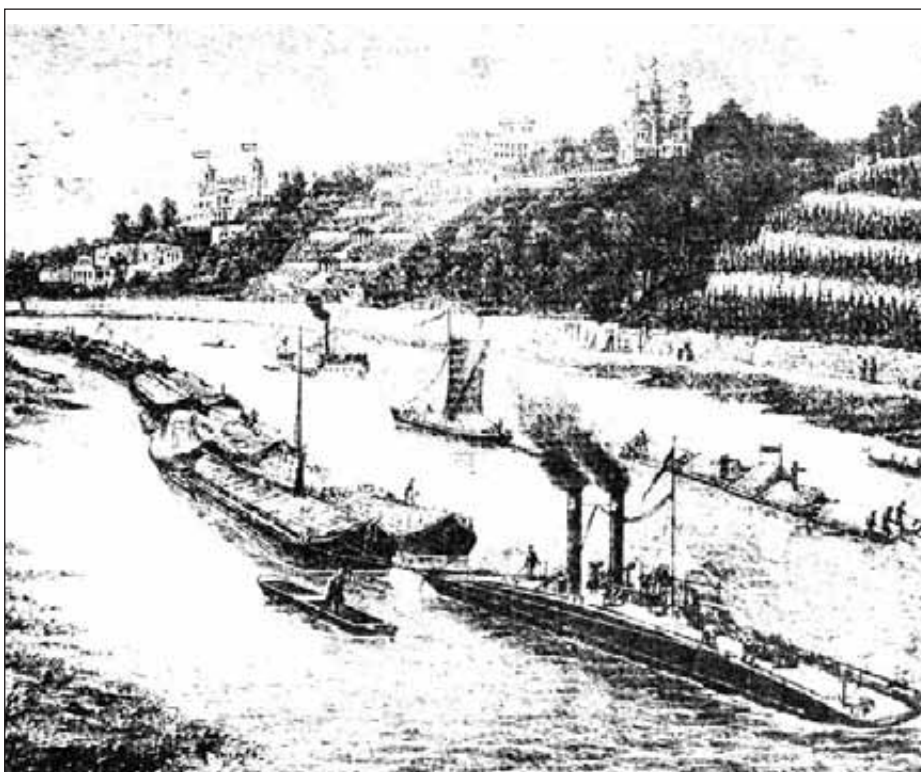
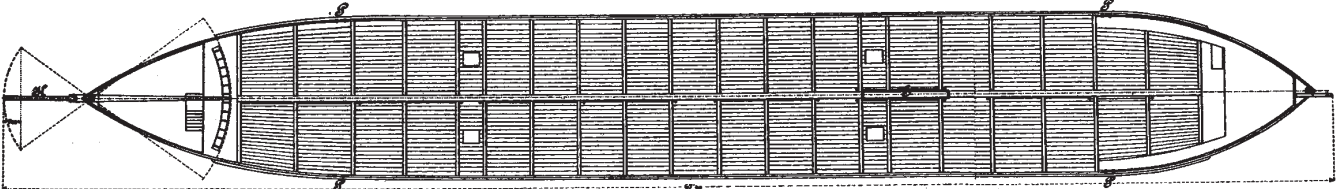


SMRČEK A.: PRŮPLAV PARDUBICE - PŘEROV - KRAKOV.

Obr. 1. Pohled.



Obr. 2. Půdorys.



Generální plán labského člunu o nosnosti 600 tun. Těmto člunům, resp. stejně velkým dunajským člunům (které se lišily jen štíhlejší konstrukcí) měly být přizpůsobeny plánované průplavy v rakousko-uherském mocnářství.

Řetězový remorkér se závěsem více než 10 malých labských člunů při protiproudň plavbě u Dráždan – obrázek znázorňuje situaci okolo roku 1880. Za povšimnutí stojí samotíží plující člun s pomocnou plachtou.

**Vyhláška míst. čes. ze dne 5. listopadu 1896 č. 176.774,
č. 77 z. z. čes.,**

kteřou na základě vynosu ministerstva vnitra ze dne 25. září 1896
č. 30.374 uveřejňují se

stanovy

Komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách,

jak mezi správou státní a zemským výborem
království Českého ujednány byly.

§ 1. Aby radila a usnášela se o všech technických, admini-
strativních a finančních záležitostech spojených s prováděním
projektu kanalisace řek Vltavy a Labe v trati od Prahy po
Ústí n. L., povolává se komise složená ze zástupců vlády a zem-
ského výboru království Českého, kteráž se jmenuje: „Komise
pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách“ a má sídlo své
v Praze.

Za příčinou udržování kanalisovaných částí řek bude této
komisi mimo vlastní práce kanalisační také přináležeti, aby
pečovala o opatření, jichž třeba jest, aby zamezilo se splacho-
vání valounů se strání a z pobočných přítoků říčního povodí,
o kterých se jedná.

Ministerstvu vnitra vyhražuje se, aby ve shodě se zem-
ským výborem rozšířilo působnost jmenované komise také na
jiné stavby pro plavbu lodí v Čechách.

§ 2. Úlohou této komise bude zvláště ustanovovati každo-
roční programy stavební podle úvěrů k tomu povolených, pečo-
vati o to, aby podrobné nákresy zamýšlených vodních staveb
sdělány byly a schvalovati je, zadávati práce stavební podnika-
telům a uzavírati příslušné smlouvy, říditi provádění těchto

prací technickým personálem, kterýž po ruce má, pokud se týče
bdíti nad tímto prováděním, konečně kollaudovali provedené
práce.

Taktéž přísluší komisi, aby vládla peněžními prostředky
jí poskytnutými.

§ 3. Komise sestává za předsednictví místopředsedy aneb
jeho od ministerstva vnitra jmenovaného náměstka ze čtyř od
vlády a ze čtyř od zemského výboru království Českého zvolen-
ých zástupců.

Mezi členy od vlády jmenovanými nachází se jeden zástupce
ministerstva vnitra a jeden zástupce ministerstva obchodu.

Pro jednu každou skupinu ustanoví se k zastupování těch
členů komise, kteří zaneprázdněni jsou a proto dostaviti se ne-
mohou, po dvou náhradních, kteří v sídle komise mají své
místo služební, pokud se týče své stálé bydliště.

Mimo tyto stálé a k hlasování oprávněné členy mohou od
komise vynikající odborníci v oboru vodního stavitelství, plavby
lodí a vorů, lesnické techniky, meliorací a chovu ryb, k poradám
komise trvale anebo od případu k případu s hlasem poradním
přivzati býti.

§ 4. Komise shromažďuje se, kdykoliv jí svolá předseda,
který ustanoví předměty, o nichž jednáno a usnášeno se býti
má, nejméně však třikráte do roka.

Předměty, o nichž porada diti a usnesení činiti se má, při-
praveny buďtež od zpravodajů tak, aby sčastněným členům
komise možnost dána byla, opatřiti sobě po případě potřebná
bližší vysvětlení ještě před poradou.

§ 5. Hlasující, mají skupiny sestávající jednak ze zástupců
vlády, jednak ze zástupců zemského výboru k hlasování oprá-
vněných jen jeden hlas odevzdati.

K platnosti usnesení jest zapotřebí, aby pozváni byli všichni
členové obou skupin, po případě jejich náhradníci a aby mimo
předsedu aneb jeho náměstka přítomni byli nejméně tři členové
každé skupiny.

§ 6. Usnesení dlužno považovati tenkrát za závazné, když
hlasy obou skupin se shodují.

Nedosáhne-li se souhlasu obou skupin, pokud se týče usne-
sení většiny členů jedné neb druhé skupiny, jest třeba požádati
za rozhodnutí sčastněných ministerstev; před rozhodnutím
tímto budiž zemský výbor slyšen.

Ministerského rozhodnutí jest třeba i tenkrát, když zá-
stupce jednoho ministerstva hlasoval proti návrhu, který stal
se usnesením, a když tento zástupce aneb za stejné podmínky
také zástupci výboru zemského rozhodnutí takové žádají.

§ 7. O každém zasedání komise budiž sepsán protokol,
kterýž v opisu všem členům komise se sdělí.

§ 8. Všecky podstatné záležitosti, zvláště podstatné záleži-
tosti povahy technické, ve příčině kterých po případě místního
ohledání třeba jest, musí projednány býti dříve v komitétu od
komise k tomu ustanoveném.

Tomuto komitétu, do kteréhož po dvou členech každé aku-
piny vyslati jest a kteréž na zavoání předsedovo se schází,
přísluší podávati zprávy a návrhy v nejbližším plném sezení
komise.

§ 9. Vzešlo-li by z prodlení nebezpečí, jest předseda oprá-
vněn vykonati opatření, na němž se tento komitét usnesl. O tom
jest třeba ministerstvu vnitra současně zprávu podati a komisi
v nejbližším zasedání jejím zpravití.

§ 10. Komise usnáší se o organizaci své vnitřní služby, vy-
dává služební návody pro výkonný personál a určuje v mezích
předcházejících ustanovení svůj jednací řád.

259.

**Vyhláška míst. čes. ze dne 27. dubna 1901 č. 74030, č. 26
z. z. čes.,**

kteřouž se na základě vynosu ministerstva vnitra ze dne 8. prosince
1900 č. 41.220 prohlašuje, že působnost komise pro kanalisování
řek Vltavy a Labe v Čechách byla rozšířena také na uplavnění Vltavy
v obvodu města Prahy a na zařízení Holešovickeho přístavu v přístav
obchodní.

Vedle vynesení ze dne 8. prosince 1900 č. 41.220 vidělo se
ministerstvu vnitra ve shodě se zemským výborem království
Českého, ve smyslu posledního odstavce § 1 stanov ze dne 25.
září 1896 č. 77 z. z. platných pro komisi k provedení kanalisace
Vltavy a Labe v Čechách rozšířiti působnost této komise také
na uplavnění Vltavy v obvodu města Prahy, jakož i na zařízení
Pražského Vltavského přístavu u Holešovic, na obchodní přístav,
opatřením přiměřených překladišť a komunikací.

260.

**Vyhláška míst. čes. ze dne 5. dubna 1905 č. 61904, č. 41
z. z. čes.**

e doplnění stanov komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Na základě vynesení ministerstva obchodu ze dne 3. března
1905 č. 371-vd., daného ve srozumění s ministerstvy vnitra a
financí a na základě srozumění se zemským výborem království
Českého prohlašuje se následující

Č. 261 a 262.

261

**Dodatek ke stanovám komise pro kanalisování řek Vltavy
a Labe v Čechách**

(místodržitelské vyhlášení ze dne 5. listopadu 1896 č. 77 z. z.)

Když komise se radí a usnáší o kterékoli záležitosti, týkající
se svěřeného komisi provedení splavnění Vltavy v obvodu Prahy,
spadajícího pod zákon ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., sestává
skupina zástupců, jež jmenovati má vláda, ze šesti členů, mezi
nimiž nachází se kromě zástupců uvedených v § 3 odst. 2.
stanov jeden zástupce ředitelství pro stavbu vodních drah a
jeden zástupce ministerstva financí. Za tyto ustanoví se též po
jednom náhradníku.

Ustanovení §§ 5 a 6 stanov se nemění a přísluší oprávnění,
vyhraněné zástupcům ministerstev v § 6 odst. 3 každému členu
sesílené kurie vládní.

261.

**Vyhláška míst. čes. ze dne 26. srpna 1905 č. 167564,
č. 113 z. z. čes.**

e doplnění stanov komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Na základě vynesení ministerstva vnitra ze dne 23. dubna
1905 č. 22138, daného ve srozumění s ministerstvem financí
a na základě srozumění se zemským výborem království Českého
doplňují se stanovy komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe
v Čechách (místodržitelské vyhlášení ze dne 5. listopadu 1896
č. 77 z. z.) následujícími ustanoveními:

„Zástupci vyslanému dle dodatečných ustanovení ke stano-
vám zmíněné komise (místodržitelské vyhlášení ze dne 5. dubna
1905 č. 41 z. z.) se strany ministerstva financí pro záležitosti
splavnění Vltavy v obvodu Prahy do skupiny vládní, pokud se
týče jeho náhradníku, přísluší stanovami vyměřené účastenství
na poradách a usnesení též ve všech ostatních záležitostech
působnosti jmenované komise.“

262.

**Vyhláška míst. čes. ze dne 10. listopadu 1908 č. 237059,
č. 100 z. z. čes.**

e přenesení agend komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách,
jakož i zemské komise pro úpravu řek v království Českém, přikázané
dosud ministerstvu vnitra, na ministerstvo veřejných prací.

Na základě vynosu ministerstva veřejných prací ze dne
20. října 1908 č. 1471 uvádí se ve všeobecnou známost, že dle

**Nariadení ministerstva obchodu ze dne 11. října 1901
č. 163 ř. z.,**

jímž zřizuje se ředitelství pro stavbu vodních cest a poradní sbor pro vodní cesty.

Na základě § 3 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. nařizuje se takto:

§ 1. Aby práce v § 1 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. uvedené jednotně byly řízeny, totiž stavba lodního průplavu z Dunaje do Odry, lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy, lodního průplavu z kanálu Dunajsko-oderského ke střednímu Labi a splavnění Labe od Mělníka až k Jaroměři, splavnění spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly až ke splavně části Dněstru, bude v obchodním ministeriu zřízeno zvláštní pracovní oddělení pod názvem „ředitelstvo pro stavbu vodních cest“.

§ 2. Ředitelstvo pro stavbu vodních cest pod nejvyšším řízením obchodního ministra nebo zástupce od něho ustanoveného, má technické a správní oddělení, kterým přísluší stavbu společně připravovati a prováděti.

§ 3. K působnosti technického oddělení patří:
Práce pro sdělení všeobecných a podrobných návrhů, technické zastupování při komisích, které by o těchto návrzích byly konány, podávati dobrá zdání o operátech komise po stránce

technické, technické řízení stavby vodních cest a vůbec vyřizovati všechny věci technické povahy.

§ 4. K působnosti správního oddělení patří opatření, aby zavedena byla potřebná úřední jednání a komise (revize tratí, politická obchůzka a jednání vyvlastňovací), připravovati a zpracovati rozhodnutí příslušející obchodnímu ministeriu podle § 13, odstavce 4 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. uzavíratí smlouvy, jakož i vůbec všechny finanční a administrativně-právní věci, které se týkají stavby vodních cest.

§ 5. Aby stavby byly provedeny, budou podle potřeby zřízeny zvláštní stavební správy, ředitelstvu pro stavbu vodních cest podřízené, jejichž působnost bude upravena zvláštními předpisy.

§ 6. Poradní sbor, který podle § 3 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. bude zřízen (poradní sbor pro vodní cesty), jest povolán:

- podávati dobrá zdání;
- činiti samostatné návrhy, které se vztahují ke stavbě a ku provozování vodních cest v § 1 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. uvedených.

Při sestavování tohoto poradního sboru budiž přihlédáno k zájmům obchodu, průmyslu, živnosti, polního a lesního hospodářství, jakož i dělnictva.

§ 7. Poradní sbor pro vodní cesty jest složen tímto způsobem:

I. 20 členů bude jmenováno od zemských výborů zemí, které mají účastenství ve stavbě vodních cest, a to tím způsobem, že zemský výbor Český, Halléský, Moravský a Dolnorakouský vyšle po čtyřech, zemský výbor Hornorakouský a Slezský po dvou členech.

II. 20 členů jmenuje obchodní ministr ve shodě s ostatními účastnými ministerii.

III. Kromě toho členy poradního sboru jsou živnostenští dozorei podle § 14 odstavce 1 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. od obchodního ministra ve shodě s ministrem vnitra jmenováni.

Za každého člena pod čís. I. a II. naznačeného budiž jmenován náhradník.

Zemské výbory při výběru osob jimi jmenovaných nejsou vázány na své členy.

§ 8. Obchodnímu ministrovi jest vyhrazeno, aby postaral se o opětné obsazení míst členů, která by se v poradním sboru pro vodní cesty uprázdnila, a zejména tenkrát, kdyby některý člen pro nemoc nebo jiné osobní překážky nemohl vykonávati svého úřadu anebo toliko velmi těžce, aby na jeho místo náhradníka povolal, po případě nového člena jmenoval nebo jmenovati dal.

§ 9. Poradní sbor pro vodní cesty shromažďuje se podle potřeby k pozvání ministra obchodního.

Obchodní ministr nebo zástupce od něho jmenovaný předsedá ve valných shromážděních poradního sboru.

Zasedání nejsou veřejná.

Dobrá zdání usnášejí se odhlasováním přítomných členů.

§ 10. Poradní sbor pro vodní cesty může za příčinou předběžné porady o věcech své působnosti zřizovati výbory.

§ 11. Účastná ministeria budou vysílati podle svého úsudku zástupce ku poradám poradního sboru pro vodní cesty a jeho výborů.

Tito zástupcové jsou oprávněni, kdykoliv v rozhovorech alova se ujati, avšak nemají práva hlasovacího.

§ 12. Úřad členů a náhradníků jest úřadem čestným. Jednacím řádem bude ustanoveno, pokud za jakékoli výdaje náhrada bude dána.

§ 13. Obchodní ministerium obstarává kancelářské práce poradního sboru pro vodní cesty.

§ 14. Obchodní ministerium vydá pro poradní sbor vodních cest jednací řád, který ihned prozatímně nabude moci.

Až poradní sbor pro vodní cesty podá o něm dobré zdání, obchodní ministerium ustanoví definitivně jednací řád.



Vyhražování a sklápění hradlového jezu v Dolních Beřkovicích na Labi (1908).

**Nařízení
ministra obchodního ve shodě s ministry vnitra, práv, orby a železnic**

ze dne 23. dubna 1903

o stanovení návrhu a o vyvlastňování, aby provedeny byly vodní dráhy, které podle zákona ze dne 11. června 1901, Z. Ř. č. 66, mají být zřízeny. ✓

Na základě §§ 1, 13 a 17 zákona ze dne 11. června 1901, Z.Ř. č. 66, nařizuje se takto:

Úvod.

§ 1.

Následující ustanovení mají platnost pro vodní dráhy v § 1 zákona ze dne 11. června 1901, Z.Ř. č. 66, uvedené, a to pro průplavy a kanalisované řeky, vztažmo jejich částí, jakož i pro všechna zařízení k nim náležející.

I. Předběžné práce

§ 2.

Osoby, kterým obchodní ministerium svěřilo výkon předběžných prací, kterých je třeba ke zdělení návrhu a zřízení od nich vyslaní mají právo, na cizí pozemky vstupovati a na nich konati technické práce, kterých je třeba ku přípravě stavebního návrhu.

Když osoby, kterým tyto práce jsou svěřeny, chtějí vstoupiti do budov nebo do ohrazených míst neb odstraniti překážky pracím překážející a odporuje-li tomu některý účastník, rozhodne politický okresní úřad o nutnosti a přípustnosti obmyšlených úkonů. Platí-li pro vstup na pozemky nebo příslušné věci zvláštní zákonné předpisy, budiž postupováno ve shodě s účastnými úřady a zřízením.

Politický okresní úřad s výhradou rozhodnutí řádným pořadem práva ustanoví výši náhrady, která snad za příčinou předběžných prací má být dána.

II. Přehledka trati.

§ 3.

Jednotlivé návrhy průplavů buďte podrobeny přehledce trati.

K tomuto účelu buď každému účastnému politickému zemskému úřadu dán potřebný počet kopií následujících pomůcek návrhu:

1. Speciální mapa vojenského zeměpisného ústavu o měřítku 1 : 75.000 nejnovějšího vydání s přesně uvedenou obmyšlenou tratí.
2. Všeobecný podélný profil o měřítku 1 : 100.000 pro délky a 1 : 1000 pro výšky s uvedením výšky nad mořem vodní hladiny v jednotlivých průplavních žlabech.
3. Speciální podélné profily ve větším měřítku pro všechny přechody přes větší řeky se zevrubně udanou vodou nejvyšší.
4. Význačné příčné profily v měřítku 1. 200.
5. Technická zpráva k odůvodnění a vysvětlení celého návrhu, zejména zařízení, aby opatřena byla voda, které je třeba ku plavbě po vodní dráze, zvoleného přechodu přes vodní rozhraní, geologické povahy půdy, zdvihacích zařízení a jejich spádu, nejmenších křivek, počtu a polohy přístavů, výhybek a nádržek obrátových atd.

Byly-li by jakés varianty, buďte spolu uvedeny a jejich přednosti a vady vyličený.

§ 4.

V § 3 řečené kopie budou vyloženy v sídle účastných politických úřadů první stolice po osm dní, aby každý mohl do nich nahlédnouti.

Politické okresní úřady mají to vyhlásiti a o tom také obce s příkazem zpravit, aby místo

a čas k nahlédnutí včasně vyhlásily.

Návrhy a plány od účastníků pronesené v příčině polohy trati, přístavů atd. buďte do zvláštních výsledkových archů zapsány nebo k nim přiloženy.

Potom za řízení politického zemského úřadu a - nebylo-li by obchodním ministeriem něco jiného nařízeno - v jeho sídle sestoupí se komise, kterou obchodní ministr pokaždé zvláště svolává ze zástupců politických zemských úřadů, ředitelstva pro stavbu vodních drah, říšského ministeria vojenství a vojenských místních úřadů, které od něho v té které případnosti budou pojmenovány, ministeria orby, ministeria železnic, zemského výboru, obchodních a živnostenských komor, zemědělských rad, vztažmo hospodářských společností a podle okolností horních hejtmánství a jinakých úřadů a korporací a která má toliko úkol, zkouseti po správní obchodní a hospodářské stránce zvolenou trat obmyšlené vodní dráhy, polohu přístavišť, přístavů a úprav, aby opatřena byla voda, které je třeba ku plavbě na této vodní dráze, pojednati o variantech pro vedení trati v zákonném rámci navržených a podati návrh pro jich výběr.

Při tom budiž přihlédáno k zásobování železnic vodou, pak podle možnosti k zájmům vodního hospodářství a zejména k tomu, aby potřebná pitná voda, jakož i voda, které je třeba ku provozování hospodářství a pro nebezpečství požáru, obcím, osadám a usedlostem zůstala. Rovněž buď co možná přihlédáno k dosavadním zemědělským melioracím, zejména k zavodňování a odvodňování, při čemž podle možnosti buď k tomu působeno, aby ve spojení s novou vodní drahou nové takové zemědělstvu napomáhající úpravy mohly býti zřizovány. Při tom buď v první řadě přihlédáno k zájmům rolnických statků. Poradním materiálem komise jsou došlé výsledkové archy a přímo komise došla nebo jí přidělená podání, jakož i návrhy, které by jejími členy byly učiněny. Komise může třeba-li toho na místě samém vyšetřování konati a účastníky i jiné osoby vyslychatí.

Aby projednávané návrhy lépe mohly býti posouzeny, obchodní ministerium dá komisi za jejího zasedání kromě návrhových pomůcek v § 3 dotčených ještě k dispozici:

1. Topografickou podrobnou mapu (nejnovějšího měření) o měřítku 1:25.000, ve které jest nakreslena trať i s příslušnými varianty a uvedeny ty trati, které vedou přes propůjčené míry dolové nebo provozované doly, jakož i zařízení přístavní a k opatřování vody.
2. Podrobný podélný profil o měřítku 1:10.000 nebo 1:2000 pro délky a 1:1000 neb 1:200 pro výšky.
3. Sbirku příčných profilů o měřítku 1:200 k charakterisování těch částí vodní dráhy, kde jsou úbočí hor příliš příkrá, kde jsou přechody přes řeky nebo silnice nebo kde jsou přeloženy, nebo vůbec kde vedení vodní dráhy setkává se se zvláštními obtížemi.

§ 5.

Obchodní ministerium, slyševši zemské výbory příslušných zemí, rozhodně na základě komisního protokolu, který jemně buď předložen, a návrhů od komise učiněných, ve shodě s účastnými ministerii o určení trati.

Kdyby výsledek vykonané přehledky traťové nebyl pokládán za dostatečný, může nařizena býti nová úplná nebo částečná revize trati.

Trať bude pokaždé ustanovena s výhradou změn, které snad při politické obchůdce na jevo vyšly.

III. Politická obchůzka a řízení vyvlastňovací.

§ 6.

Obchodní ministerium zašle politickému úřadu zemskému podrobné návrhy průplavů a říčních toků, které mají býti kanalisovány, aby předsevzal politickou obchůzku.

§ 7.

Alespoň po 14 dní před odbytím politické obchůzky buďte následující pomůcky odděleně podle katastrálních obcí zdělané vyloženy v příslušné místní obci, aby každý mohl do nich nahlédnouti:

1. Polohopisný plán, vztažmo plán pro zakupování pozemků o měřítku 1:2880 s úpravami ke zdvihání lodí, přístavními stavbami, obrátovými nádržkami a hlídačskými domky, se zařízeními pro opatřování a přivádění napájecí vody, úbočími, přeložením silnic, cest a řek, podjezdy a přejezdy, propustkami a sifony, odvodňovacími a zavodňovacími úpravami, jakož i s umělými stavbami vůbec, s uvedením světlých otvorů a výšek, se změnami a úpravami, kterých je třeba na dosavadních železnicích, pak se všemi jinými stavbami, kterých je třeba zříditi za příčinou vodní dráhy, konečně buďte uvedeny hranice zamýšleného zákupe a katastrální čísla pozemkových parcel vodní drahou dotčených a sousedních.
2. Podrobný podélný profil o měřítku 1:2000 pro délky a 1:200 pro výšky s vyvinutými podélnými profily všech vodní drahou nebo jejím příslušenstvím dotčených železnic, důležitých silnic, cest a vodních toků, s uvedením nejvyšší a kde toho třeba nejnižší vody nejbližších vodních toků, jakož i stavu spodní vody.
3. Sbirka rozhodných příčných profilů o měřítku 1:200, třeba-li toho s uvedením toho, co při zkoumání bylo shledáno.
4. Seznam železnic, pak veřejných silnic a cest a jejich druh, konečně vodních toků. Při tom buďte stručně označeny úpravy vzhledem k těmto komunikacím a vodním tokům navržené a uvedeny hlavní rozměry těchto umělých staveb.
5. Seznam vyžadovaných pozemků a práv, zvláště vodních práv. V těchto seznamech buďte uvedeny okresní soudy, v jejichž obvodu obce leží, a všechny katastrální čísla a výměry parcel, které mají býti vyvlastněny, jakož i vyžadované plochy. Měla-li by dotčena býti práva ku propůjčenému dolování nebo koncesse k dolování, buďte práva tato rovněž do seznamu pojata.
6. Seznam jmen a bydlišť vyvlastněnců, vztažmo jejich zástupců, s uvedením knihovnic vložek pozemků, které jest vyvlastniti.

Spolu buď vyhláškou v obci vyvěšenou a místně obvyklým způsobem oznámenou vyhlášku místo, kde v tyto pomůcky lze nahlédnout, a den, od kterého počínajíc v ně nahlédnuto býti může, jakož i lhůta, ve které každýkoli účastník u politického úřadu okresního ústně nebo písemně podati může námitky proti obmyšlenému vyvlastnění.

Lhůty v těchto vyhláškách obsažené buďte s uvedením katastrálních obcí obmyšlenou stavbou dotčených vyhlášeny ediktem, který uveřejněn buď jednou v zemských novinách pro veřejné vyhlášky ustanovených.

Správce má určití a v obci místně obvyklým způsobem vyhlásiti dále den, kterého vyšetřování v obci asi se počne. Mezi tímto oznámením a počátkem vyšetřování musí uplynouti nejméně lhůta osmi dnů. Ředitelstvo pro stavbu vodních drah budiž o tom bezprostředně zpraveno.

Starostové obcí vodní drahou dotčených, pak ti, kteří u politického okresního úřadu včasné podali námítky, buďte zvláště ku komisi obesláni.

5 9.

Komise, které jest politická obchůzka svěřena, skládá se:

- a) ze zástupce politického zemského úřadu jako správce komise a ze zástupce politického okresního úřadu, v jehož obvodu úřední jednání má býti konáno;
- b) ze zástupců říšského ministeria vojenství a vojenských místních úřadů od něho v té které případnosti označených, pak ministeria orby, železničního ministeria, třeba-li také horního úřadu a jiných členů, které obchodní ministerium pokaždé zvláště ustanoví.

Zemský náčelník může vyslaným ku komisi zástupcům politického zemského nebo okresního úřadu přidělití odborníky stavební nebo zemědělské jako poradce.

Zemský výbor budiž pozván, aby se komise delegáty účastnil.

§ 10. ✓

Úkolem obchůzkové komise jest nejprve posouditi podrobný návrh ze stanoviska veřejného prospěchu, zejména vzhledem k dotčeným železnicím, veřejným silnicím a cestám a vodním tokům, při čemž budiž přihlédáno k hospodářským zájmům v § 13. odstavci 2 a 3, zákona ze dne 11. června 1901, Z.Ř. č. 66, dotčeným, k poloze a rozměrům umělých staveb atd., pak provésti vyšetřování, aby ustanoven byl předmět a obsah vyvlastnění a omezení vodních práv, konečně posouditi námítky proti podrobnému návrhu nebo proti požadovanému vyvlastnění učiněna přání v těchto směrech pronesená.

Abyste projednávány návrhy lépe mohly býti posouzeny, ředitelstvo pro stavbu vodních drah dá komisi za jejího zasedání kromě návrhových pomůcek v § 7 uvedených ještě k dispozici:

1. topografickou podrobnou mapu v rozměru 1:25.000 s konečnou tratí;
2. situační plán v rozměru 1:1000;
3. všeobecný podélný profil v rozměru 1:100.000 pro délky a 1:1000 pro výšky;
4. pro zvláště obtížná místa podrobný podélný profil v rozměru 1:200 pro délky a 1:100 pro výšky;
5. seznam směrových a spádových poměrů (délku a výšku jednotlivých průplavových žlabů).

Komise může na základě vykonaných vyšetření činiti návrhy a změnu podrobností tratí, které zdají se býti odůvodněnými.

§ 11.

Účastníci mohou netoliko proti požadovanému vyvlastnění, nýbrž také proti těm částem stavebního plánu, které se jejich zájmů dotýkají, námítky činiti před komisí.

K námítkám, které by učiněny byly proti požadovanému vyvlastnění po skončeném vyšetřování v obci, nebude přihlédáno.

Správce komise má podle možnosti k tomu působiti, aby po dobrém odstraněny byly podané námítky.

Upustí-li se od žádosti za vyvlastnění nebo prohlásí-li vyvlastenec, že jest ochoten žádané vyvlastnění připustiti, budiž to zapsáno do protokolu projednávacího.

Poměry rozhodně pro rozhodnutí o žádaném vyvlastnění buďte pokaždé vyšetřeny a výsledky vyšetřování do protokolu zapsány uvedouc základy, kterých bylo upotřebeno.

Při tomto vyšetřování nebudiž se pouštěno do rozhovoru o náhradě, která za příčinou vyvlastnění má býti dána.

§ 12.

Pro každou katastrální obec budiž sepsán zvláštní protokol obchůzkový. V něm buďte pokaždé uvedeny toliko změny předložených návrhů účastníky požadované, poněvadž se rozumí samo sebou, že všude, kde by komise žádné změny nenavrhovala neb účastníci změny neřídali, ustanovení návrhových pomůcek v § 7, čís. 1 - 4, výtčených, které od obchůzky jsou doplňujícími částmi obchůzkového protokolu, pokládají se za přijata a mají proto jako rozhodná ustanovení pro všechny strany míti závaznou platnost.

Navrhne-li komise s výslovným přisvědčením zástupců ředitelstva pro stavby vodních drah, říšského ministeria vojenství, ministeria orby, železničního ministeria a třeba-li také horního úřadu změnu stavebního návrhu nebo vyvlastňovacích hranic, buďte před ukončením protokolu pokud možná nové hranice do polohopisného plánu (§ 7, č. 1) zakresleny a také seznamy (§ 7, č. 4, 5 a 6) opraveny.

Původní protokoly obchůzkové komise i se spisy budou předloženy skrze politický úřad zemský s jeho dobrým zdáním obchodnímu ministeriu.

§ 13.

Slyševší zemské výbory příslušných zemí, obchodní ministerium ve shodě s účastnými ministeriemi učiní na základě výsledků politické obchůzky konečné rozhodnutí o tom, jak návrh proveden být má. Železničné ministerium ve shodě s účastnými ministeriemi rozhodne o úpravách, které na železnicích mají být vykonány, a o tom, zdali železničných pozemků může být upotřebeno k účelům vodních drah.

O tomto rozhodnutí, ku kterému připojeny buďte původní protokoly o politické obchůzce, bude zpraven politický zemský úřad, který potom vynésti má vyvlastňovací nálezy ve smyslu §§ 17 až 20 zákona ze dne 18. února 1878, Z. R. Č. 30.

Tyto nálezy buďte doručeny účastníkům a feditelstvu pro stavbu vodních drah.

Původní protokoly i s několikráté již řečenými přílohami čís. 1 až 4 budou konečně pečlivě uschovány v archivu politického úřadu zemského. Opisy obchůzkových protokolů a příloh buďte vydány feditelstvu pro stavbu vodních drah, ministeriu železničnému a říšskému ministeriu vojenství.

§ 14. ✓

Další řízení vyvlastňovací řídí se podle předpisů v §§ 22 až 41 a 43 a 45 zákona ze dne 18. února 1878, Z. R. Č. 30, obsažených.

Avšak právní pořad proti usnesení (rozhodnutím) okresních soudů jde v tomto řízení ve druhé stolici ke krajským a zemským soudům (§ 3. jur. normy).

Vrchní zemské soudy ve Vídni, Praze, Brně, Krakově a Lvově, sestavující seznam znalců (§ 24 zákona ze dne 18. února 1878, Z. R. Č. 30), mají k tomu přihlížeti, aby po roce byl také dostatečný počet znalců se zvláštními odbornými vědomostmi pro vyšetření náhrad za vyvlastnění vodních práv a vodních děl.

Předpisy § 77 exekučního řádu o zúročeném uložení hotových peněz k soudu uložených vztahují se také k náhradám ve vyvlastňovacím řízení k soudu uloženým.

IV. Řízení při přestavbách a přístavbách na zřízených vodních drahách a při později vzniklých porušeních vodních práv.

§ 15.

Když na některé stavěné nebo provozované vodní dráze přestavby nebo přístavky mají být provedeny, které mají vliv na železnice, veřejné silnice a cesty, vodní toky, propůjčená dolovací práva nebo koncesse k dolování, obchodní ministerium zašle návrh politickému zemskému úřadu, aby vykonána byla politická obchůzka ve smyslu §§ 7 - 12. Není-li s tím vyvlastnění spojeno, místo má úchylnka, že návrh nebude vyložen v místních obcích, nýbrž toliko u politických úřadů první stolice po 8 dnů a že se to vyhlásí jako při revizi tratí (§ 4). Projednání však vykoná se od komise na místě samém podle §§ 8-12.

Nejsou-li dotčeny železnice, veřejné silnice a cesty, vodní toky, propůjčená dolovací práva nebo koncesse k dolování, komise za příčinou politické obchůzky nebude se odbývatí a budiž co se týče vyvlastnění postupováno podle § 21 zákona ze dne 18. února 1878, Z. R. Č. 30.

Není-li ani vyvlastnění třeba, nekoná se žádná místní komise.

§ 16.

Shledá-li se teprve za stavby nebo po dokončení vodní dráhy, že její stavbou nebo provozováním dotčeno jest některé vodní právo, budiž nejprve poruch odstraněn, vztahmo přiměřená náhrada zjednána. Není-li to možná a neprovede-li se ani dodatečné vyvlastnění rušeného vodního práva, budiž po dobrém pokuseno se o shodu, jaká náhrada by měla být dána. Účastníci mají toho vůli, své nároky podle platných zákonných ustanovení své nároky ku platnosti přivéstí.

V. Poměr vodních drah ke zřízeným veřejným komunikacím.

§ 17.

Jestliže by stavbou vodních drah dosavadní veřejné cesty, mosty, lávky nebo jinaké komunikační prostředky zcela nebo z části byly zničeny nebo ku potřebě staly se nezpůsobilé, tedy zničená komunikace bude nákladem stavebního fondu vodních drah jinak zřízena.

O stavbách, kterých by k tomu bylo třeba, rozhodne obchodní ministerium ve shodě s účastnými ministeriemi. Pokud jde o úpravy železničné, jsou tyto úpravy podrobeny schválení železničného ministeria (§ 13, odstavec 1).

Pokud by udržování staveb, které by na místě zničených nebo neupotřebitelných cest, mostů atd. byly nově zřízeny, vyžadovalo větších nákladů naproti dřívějšímu stavu, zapraví je správa vodních drah.

Správa vodních drah úplně zapraví udržování zvláštních staveb, kterých dříve nebylo, které však provedeny byly ke zřízení zničených komunikací

Koerber m.p.

Wittek m.p.

Call m.p.

Giovanelli m.p.

**Zákon ze dne 2. března 1904 č. 28 z. z. mor.,
platný pro markrabství Moravské,**

jenž se týče povinnosti země moravské přispívat k té části vodních drah, naznačených v § 1, lit. a), pokud se týče c) zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., která v zemi této má být provedena.

S přisvědčením zemského sněmu Mého markrabství Moravského vidí se Mi naříditi, jak následuje:

§ 1. Země Moravská jest ve smyslu §§ 1 a 2 zákona ze dne 11. června 1901 čís. 66 ř. z., jenž se týče stavby vodních drah a provedení úprav říčních, povinna platiti roční příspěvek, který dostačí ke srokování a umoření jedné osminy oněch dlužních úpisů, jež budou vydány k tomu účelu, aby se provedly části průplavu dunajsko-oderského, které v zemi Moravské mají býti zřízeny, pak splavného kanálu, jenž od tohoto průplavu odbočuje ke střednímu Labi.

§ 2. Tento příspěvek odváděti se má v poměru platů, které za touto příčinou státu jsou uloženy.

Kdyby důchody z průplavu dunajsko-oderského, pokud se týče z kanálu, spojujícího střední Labě, po srážce nákladu udržovacího a provozovacího po dvě léta za sebou následující překročovaly onu sumu, které jest potřebí ke srokování a umořování nominálního kapitálu zařizovacího, má přispívání země Moravské ohledně dotčeného kanálu přestati.

§ 3. Zemský výbor se zmocňuje, aby se správou státní dohodl se v příčině stanovení ročních příspěvků zemských.

Při tom budiž základem, že podle stavebního programu, státní správou vytčeného, má se použiti ve stavebním období od r. 1904 do roku 1912, jež jest stanoveno v § 8 zákona ze dne 11. června 1911 z. z. č. 66, pro trať průplavu, v § 1 dotčenou, obnosu 63,570.620 K nom. z výpůjčky, která se učiní podle § 8 citovaného zákona.

§ 4. Příspěvky země buďtež každého roku do zemského rozpočtu zařaděny.

§ 5. Zemský příspěvek může podle § 2 odst. 2 zákona ze dne 11. června 1901 čís. 66 ř. z. též tím způsobem býti zapraven, že se zřídí jednotlivé ve stavebních projektech předvídané stavby (přístavy, přístávací místa, příjezdné silnice atd.), že se postoupí vlastnictví pozemkové, poskytnou věcná práva a přenechají práva vodní, že se vykonají částečné úpravy řek, do-

Zákon ze dne 13. února 1903 č. 31 z. z. čes.

týkající se úpravních staveb říčních, jež provéstí sluší v království Českém ve smyslu prvního odstavce § 5. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z.

§ 1. Úprava oněch řek, pokud se týče říčních tratí v království Českém, jež s uvedenými v odstavci 1 § 5 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., průplavy a řekami splavněnými, jakož i takovými, o jichž splavnění se pracuje, tvoří jednotnou síť vodní a buď vzhledem na přivádění vody, buď vzhledem na pohyb valounů pro vodní cesty, o které jde, zvláštní význam mají, sluší provéstí v 18 letech, počínaje rokem 1904, společným nákladem státu a země dle ustanovení tohoto zákona.

§ 2. Podniky, na něž se podle toho platnost tohoto zákona vztahuje, jsou tyto:

267.

Zákon ze dne 24. září 1905 č. 124 z. z. čes.,

jenž se týče staveb vodních drah, které ve smyslu § 1 lit. b) a c) zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. v království Českém provedeny býti mají.

§ 1. K účelu vodních drah, které státem podle § 1 lit. b) a lit. c) zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek, provedeny býti mají, totiž splavnění Vltavy od Budčovic až do Prahy, včetně splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy, jakož i splavnění Labe od Mělníka až do Jaroměře, platiti bude království Českému roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou státem vydány, aby jmenované shora části řek byly splavněny.

§ 2. Zemský výbor se zmocňuje, dohodnouti se se správou státní ve příčině ustanovení ročních příspěvků země.

Při tom sloužiti má za podklad, že podle stavebního programu státní správou postaveného ve stavebním období od roku 1904 až do konce roku 1912 v § 8 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., ustanoveném vynaložiti se má na stavby v § 1 vyznačené, a to na Vltavu v obvodu král. hlavního města Prahy obnos 15,158.262 K a na Střední Labe 38,947.000 K, celkem nominální obnos 54,105.262 K půjčky, jež podle § 8 uvedeného zákona učiniti se má.

O uhrazení příspěvků těch budiž vždy postaráno v zemském rozpočtu onoho roku, v kterém poměrně podle platů, které při-

padnou z tohoto důvodu na stát, jednotlivý číselně zjištěný obnos zaplacen býti má.

Když příjmy některé z vyznačených shora splavněných částí řek po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření nominálního základního kapitálu, mají příspěvky království Českého ve příčině dotčené splavněné části řeky přestati (poslední odstavce § 1 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z.).

§ 3. Příspěvek zemský může po rozumu § 2 odst. 2. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístávacích míst, příjezdných silnic atd.) postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálů, jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací.

§ 4. Zdaž a pokud k výlohám na zřízení vodních drah v § 1 vyznačených uloženy býti mohou příspěvky držitelům vedlejších pozemků anebo sousedním zřízením vodních, posuzováno budiž podle oněch zásad, které ustanoveny jsou v § 52 zákona o vodním právu ze dne 28. srpna 1870 č. 71 z. z., ve příčině jiných staveb podnikaných z důhodů říšských neb zemských k účelu užívání neb vedení vody nebo bránění se jí, a zjištěno řízením tamže předepsaným.

Příspěvky takové mají sloužiti k částečnému uhrazení příspěvku zemského.

Státu takové příspěvky uloženy býti nemohou.

Ukládání příspěvku jinakým zájemníkům ve smyslu § 1 odst. 2 a § 2 odst. 1 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., pozůstává se pozdějšímu zákonu zemskému.

§ 5. Mým ministrům vnitra, obchodu, financí a orby uloženo jest uvéstí ve skutek tento zákon, který nabude platnosti dnem vyhlášení.



Téměř dokončené plavební komory v Dolních Bejkovicích v roce 1905.

Vyhláška míst. čes. ze dne 22. září 1906 č. 224.262 č. 111
z. z. čes.

o převzetí Labe od Jaroměře do Mělníka do státní správy.

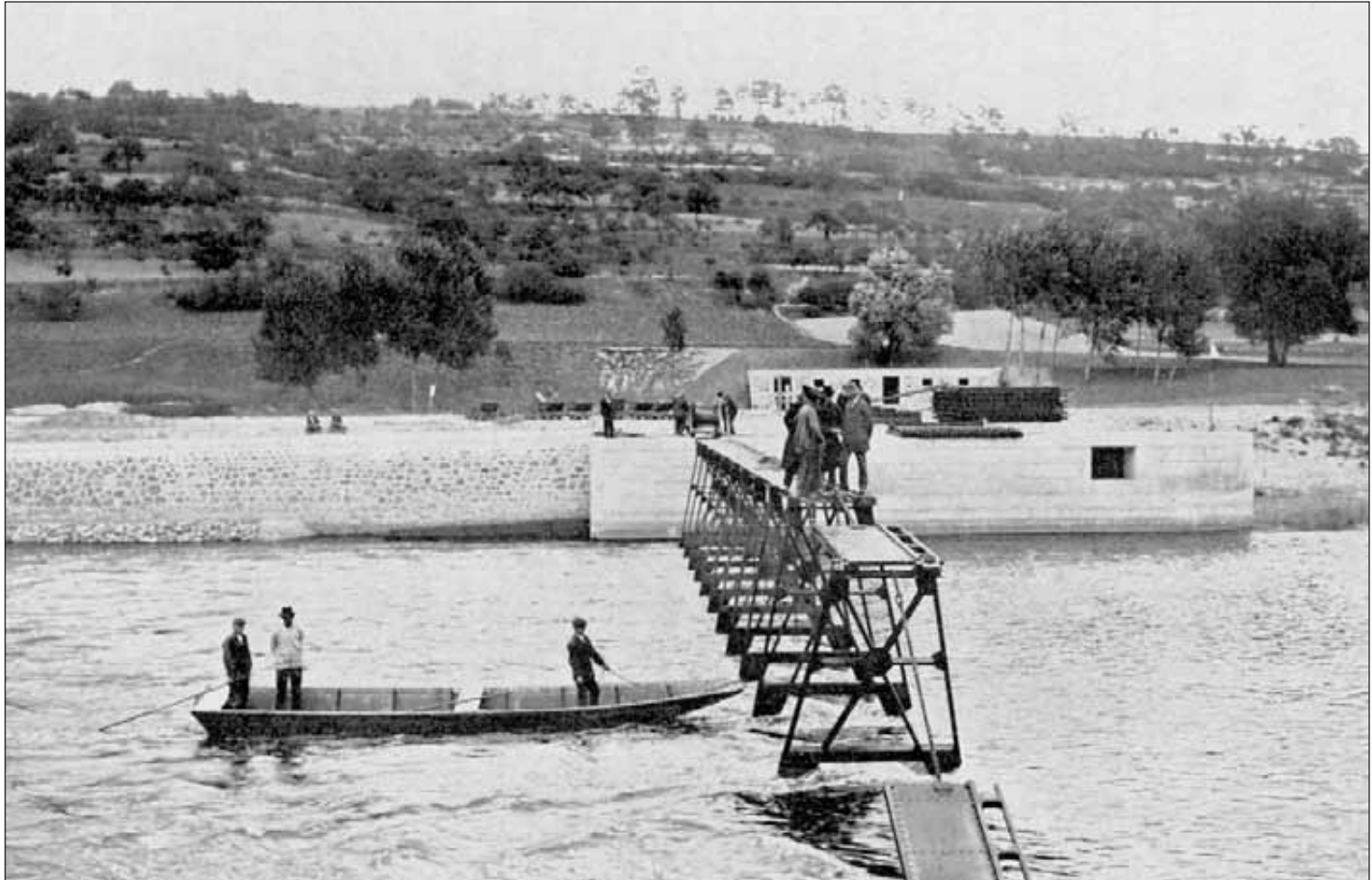
Na základě výnosů ministerstva obchodu ze dne 10. prosince 1905 č. 2211/vod. c. a č. 2642/vod. c. a ze dne 25. srpna 1906 č. 1302/vod. c. uvádí se ve všeobecnou známost, že Labe v trati od Jaroměře do Mělníka bylo převzato do státní správy.

Ríční správu ve zmíněné trati obstarává ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni, pokud se týče jeho expozitura v Praze.

Vyhláška míst. čes. ze dne 10. listopadu 1908 č. 237059,
č. 100 z. z. čes.

o přenesení agendy komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách, jakož i zemske komise pro úpravu řek v království Českem, přikázané dosud ministerstvu vnitra, na ministerstvo veřejných prací.

Na základě výnosu ministerstva veřejných prací ze dne 20. října 1908 č. 1471 uvádí se ve všeobecnou známost, že dle



Zkouška zklápění slupic hradlového jezu ve Štětí (1906).

Zákon ze dne 11. června 1919 č. 33 Sb. z. a n.

o příslušnosti ve věcech stavby vodních cest.

Z usnesení Národního shromáždění se nařizuje:

§ 1. Veškeré věci stavby vodních cest, pokud přejaty a prováděny budou československým státem a podle zákona z 11. června 1901 č. 66 ř. z. patřily do působnosti bývalého ministerstva obchodu ve Vídni, náleží nadále do oboru působnosti ministerstva veřejných prací.

§ 2. Tento zákon nabývá platnosti dnem vyhlášení.

§ 3. Ministrům obchodu a veřejných prací se ukládá, aby tento zákon provedli.

Zákon ze dne 15. dubna 1920 č. 315 Sb. z. a n.

o zřízení Československého úřadu plavebního.

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

§ 1. K obstarávání věcí, týkajících se plavby vnitrozemské a námořní, zřizuje se Československý úřad plavební v Praze.

§ 2. Činnost Československého úřadu plavebního je správní a rozhodovací, a to:

- ve věcech technických, technicko-administrativních a jich se týkajících právních,
- ve věcech obchodních a jich se týkajících právně-administrativních.

Podrobné vymezení působnosti stanoveno bude vládním nařízením.

§ 3. Československému plavebnímu úřadu podřizují se poříční úřady plavební pro jednotlivé oblasti vodních cest a expositury zřízené podle potřeby pro jednotlivé trati jejich.

Tyto úřady jsou výkonnými orgány Československého plavebního úřadu a působí zároveň jako plavební úřady I. stolice, pokud Československý úřad plavební nerozhoduje sám v I. stolici podle zvláštních zákonů.

§ 4. Nejvyšším úřadem řídicím a rozhodovacím ve věcech naznačených v § 2, sub a), jest ministerstvo veřejných prací, ve věcech sub b) ministerstvo obchodu, pokud nerozhodují podřízené instance konečně podle zvláštních zákonů. Pokud při rozhodování a odvoláních má být slyšeno ve věcech sub a) ministerstvo obchodu a ve věcech sub b) ministerstvo veřejných prací, ustanoveno bude vládním nařízením.

Labská plavební akta

se Závěrečným protokolem, podepsaná v Drážďanech dne 22. února 1922 a doplněná Dodatkovým protokolem, podepsaným v Paříži dne 31. března 1923 č. 222 Sb. z. a n. z roku 1923.

Labská plavební akta.

Aby byly podle ustanovení smlouvy Versailleské z 28. června 1919 společnou dohodou určeny předpisy o plavbě po mezinárodní labské síti, ustanovily Německo, jednajíc jménem svým, jakož i jménem německých států polabských, Belgie, Francie, Velká Británie, Itálie, Československo svými plnomocníky:

(Následují jména plnomocníků.)

Tito vyměňují své plné moci a shledávají je v řádné a náležité formě, usnesli se takto:

HLAVA I. Mezinárodní síť.

Článek 1.

Mezinárodní síť labská, označovaná dále jménem Labe, zahrnuje v sobě Labe od stoku s Vltavou až do širého moře a Vltavu od Prahy až do stoku s Labem.

Tuto síť bude možno rozšířiti rozhodnutím pobřežního státu nebo pobřežních států územně dotčených, svolí-li k tomu jednomyšlně komise, označená ve článku 2.

HLAVA II.

Působnost a organizace mezinárodní Labské komise.

Článek 2.

Komise, zřízená smlouvou Versailleskou a složená podle článku 340 této smlouvy ze:

- 4 zástupců německých států polabských,
- 2 zástupců států československého,
- 1 zástupce Velké Británie,
- 1 zástupce Francie,
- 1 zástupce Itálie,
- 1 zástupce Belgie,

má za úkol:

- bdíti nad zachováváním svobody plavby a nad udržováním dobrého stavu plavební cesty, jakož i nad zlepšováním této cesty;

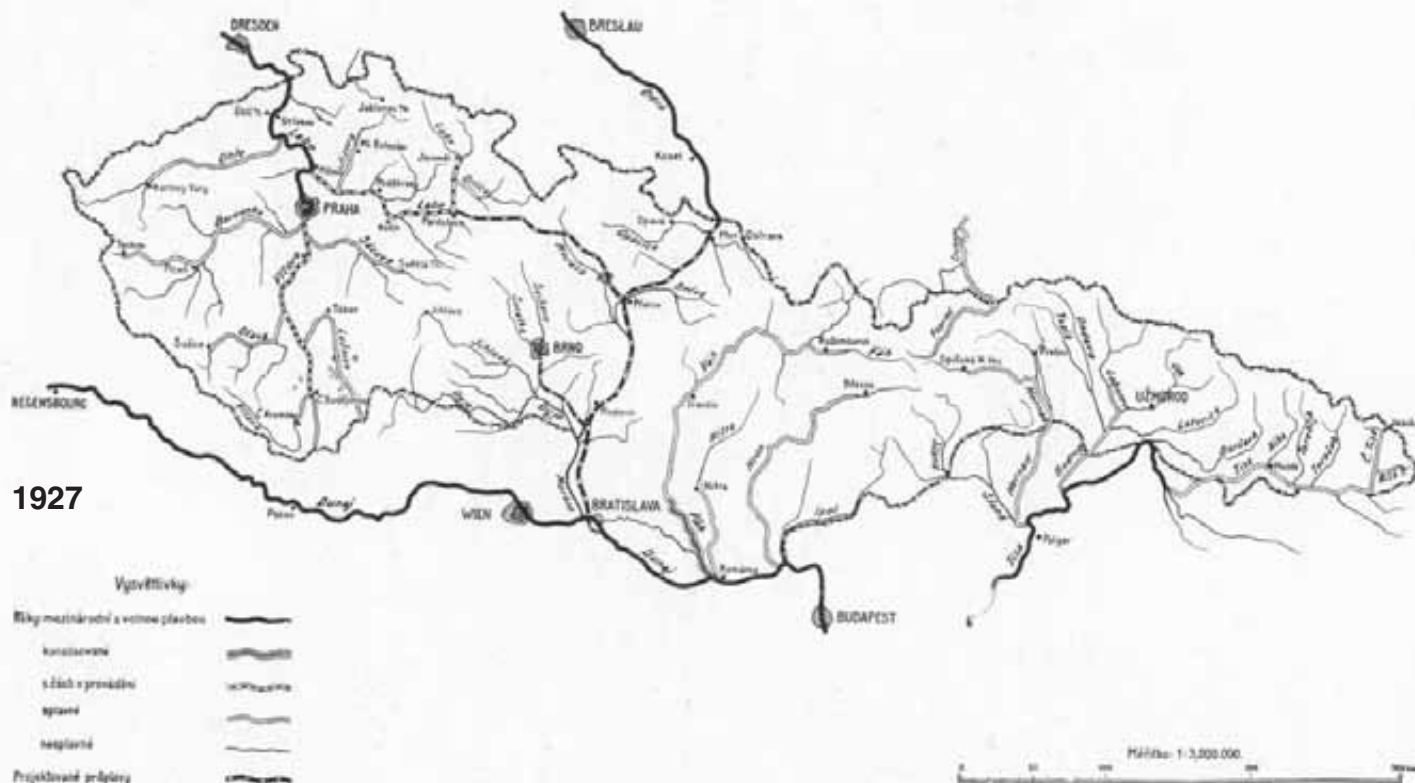
- vyslovovati se o stížnostech vyvolaných prováděním této úmluvy, jakož i řádů, na jejich vydání úmluva odkazuje;
- zjišťovati, zda používané sazby odpovídají podmínkám, stanoveným touto úmluvou;
- vyslovovati se o odvoláních jí podaných
- a vůbec vykonávati pravomoc, vyplývající z ustanovení této úmluvy.

Komise provádí veškerá šetření a dozor, jež uzná nutnými, osobami, jež k tomu ustanoví. Musí přibrati úřady pobřežních států ke všem inspekcím a cestám, jež koná sama neb osoby jí ustanovené.

Článek 3.

Zákonitým sídlem komise stanoví se Drážďany.

Přehledný plán plavební sítě v Československé republice.



**HLAVA III.
Plavební režim.**

§ 1. Svoboda plavby a rovné nakládání.

Článek 12.

Plavba po Labi je svobodně přístupna lodím, člunům a vorům všech národností; tyto jsou však povinny řídit se ustanoveními této úmluvy.

Článek 13.

S příslušníky, majetkem a vlajkami všech národností bude v každém směru nakládáno podle zásady úplné rovnosti, takže se nebude činit ke škodě příslušníků, majetku a vlajky žádné mocnosti rozdílu mezi nimi a příslušníky, majetkem a vlajkou pobřežního státu samotného nebo státu, jehož příslušníci, majetek a vlajka požívají největších výhod.

§ 2. Poplatky a dávky.

Článek 14.

Kromě cel, místní potravní neb spotřební daně, jakož i poplatků stanovených touto úmluvou nebude vybírán žádný jiný poplatek, daň, dávka neb mýto jakéhokoli druhu, kterými by plavba byla přímo postižena.

§ 3. Průvoz.

Článek 15.

Průvoz na Labi je volný, ať se koná přímo nebo s překládáním aneb s přechodným uložením nákladu do skladů.

Z pouhého důvodu průvozu nebude vybírán žádný poplatek.

Článek 41.

Pobřežní státy dodají komisi povšechný popis všech prací kromě prací uvedených v článku 39, jež zamýšlejí provést nebo povolit na Labi. Toto ustanovení platí jak pro zlepšovací práce, prováděné v zájmu plavby, tak i pro všechny ostatní práce, jako jmenovitě práce na ochranu proti povodním, jakož i za účelem zavodňování a využití vodních sil.

Komise nemůže zapovědět provádění takových prací, leč že by měly škodlivé následky pro plavbu. Ve svých rozhodnutích musí komise přihlížeti ke všem zájmům pobřežního státu, který hodlá provádět nebo povolit tyto práce.

Neučiní-li komise ve lhůtě dvou měsíců ode dne sdělení žádých námitek, bude možno přikročit bez dalšího řízení ku provádění těchto prací. V opačném případě musí komise učinit své definitivní rozhodnutí ve lhůtě co možno nejkratší, nejpozději však do čtyř měsíců od uplynutí první lhůty.

Článek 42.

Komise může výjimečně rozhodnouti, že zařizovací náklady velkých staveb zlepšovacích, po případě peníz, o který zvýšil se těmito pracemi náklad udržovací neb náklad na provoz zařízení, jichž výstavbu by v sobě zahrnovaly, bude možno buď v celku neb částečně hraditi poplatky mírně výše. Návrh sazeb, obsahující zejména dobu, kdy má být započato s vybíráním, budiž předložen komisi současně s návrhem staveb. Žádný poplatek nesmí být stanoven ani vybírán bez výslovného schválení komise, jejíž usnesení je pravoplatným jen tehdy, sjednotí-li hlasy nejméně 7 delegátů. Komise má právo omeziti vybírání poplatků na určitou dobu. Tyto poplatky bude možno vybírat pouze z druhů lodí, člunů a vorů, kterým tyto stavby umožní neb usnadní plavbu. V žádném případě nesmí přesahovati pro kterýkoli z různých druhů lodí, člunů a vorů hodnotu poskytnuté služby. Výnos poplatků musí být výhradně věnován na stavby, jež byly příčinou jejich zavedení.

Úprava Vltavy a Labe

pro soustavnou elektrisaci

v **Československé republice.**

Dvacet roků

vodohospodářské a elektrizační práce.

Ing. Josef Bartovský,
osobní zastupitel.

PRAHA 1927.

Nákladem ministerstva veřejných prací.

BREITFELD-DANĚK



Válcový jez.

Válcové jezy:
Kálov: 2079 m os. šířky, 215 m výšky.
Albanské: 22 m os. šířky, 15 m výšky.
Mágošská: 2067 m os. šířky, 27 m výšky.
19 m os. šířky, 27 m výšky.

Úplná hydrocentrály:
Turbin soustavy Lomansk, Franců, Polan.
Centrála Albanská 261 KS.
Centrála Spilová 1300 KS
a. s. d.

Lodní krovčkové bagry:
délka pro Labe a Vltavu 11 kusů a výška
25 700 mm, os. os. kus.

Beranův parní, a parní:
délka pro M. N. U. a pro Strakonice a J.

Ake. spol. str. dt. Breitfeld, Daněk i spol. Praha X.
Závody Praha X, Sluný, Blanská.

ŠKODOVY ZÁVODY

dodávají:

VODNÍ TURBINY
FRANCISOVY A FELTONOVY
pro všechny vodní poměry

VODNÍ STAVBY
POHYBLIVÉ JEZY, POHYBLIVÉ AUTOMATICKÉ
NÁSTAVKY PEVNÝCH JEZŮ, VRATA KOMOROVÝCH PLYVIDEL
A ZDYMADEL, STAVIDLA, KONSTRUKCE PRO MECHANICKÝ
ZDVH LODÍ A PLYVIDEL atd.



GENERÁLNÍ A OBCHODNÍ ŘIDITELSTVÍ V PRAZE

Z. D. KRULIŠ,
podnikatelská stánek a technická kancelář
V PRAZE VII., DOBROVSKÉHO 28



Labe — Laná Podbrdsky — Florentní komory

Českomoravská - Kolben - Daněk,

akciová společnost v Praze, provádí:

Železné konstrukce a strojní zařízení pro vodní stavby
Vodní turbíny a úplné hydrocentrály se všemi stroji
elektrickými, rozvodní sítě a transform. stanice

Konstrukce pro vodní stavby:

JEZY HRADLOVÉ A STAVIDLOVÉ ÚPLNÁ ZAŘÍZENÍ PLYVIDELNÍCH KOMOR
JEZY SYSTÉMU ZAHORSKÝ VRATA — ORTOKOVÁ STAVIDLA koi-
JEZY SYSTÉMU STONEVOVA mostní, vertikální, segmentová, klapková atd.

Pohyblivé jezy systému Stonevova na Labi:

JEZ V POSÉRADECH: JEZ V PŘEDMĚSČÍCH:
2 jezy 22 m os. šířky, 2 bradlá šířky a po 29 m výšky; 1 stave a 8 m šířky a 37 m výšky klapkové těleso. 2 stavy po 11 m os. šířky a po 536 m výšky klapkové těleso; těleso spusteno regulací klapkami.

JEZ V NYMBURCE: JEZ V PŘELOUČI:
3 stavy po 22 m os. šířky, 2 bradlá šířky a 235 m výšky; 1 těleso a 45 m výšky osada a regulace klapkami. 2 stavy po 21 m os. šířky a 28 m výšky klapkových těles, a regulace klapkami; 1 stave 6 m široká a dvojitě stavěná Stonevova a celková výška 21 m.

PATENTOVANÝ POKON ZDVÍHAČÍCH MECHANISMŮ, ZJEDNODUŠENÁ OBSLEHA.

Ve stavbě:

STONEVOV JEZ NA LABI V LOHKOVCÍCH: ZDYMAKLO MASARJEVOVO VE STŘEKOVĚ:
3 bradlá tělesa po 23 m os. šířky a 18 m výšky a regulace klapkami. 1 vjezd a 1 upravný most, plynulý komory po šířce 177 m, výška vodní 12,20 m, šířky 7430 m.

PATENTOVANÝ POKON ZDVÍHAČÍCH MECHANISMŮ, ZJEDNODUŠENÁ OBSLEHA.

LANNA

akciová stavební společnost

V PRAZE II. NA FLORENCI 29

projektuje a provádí

veškeré stavby inženýrské

vodní i pozemní.

Zákon

ze dne 27. března 1931

o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

§ 1

(1) Při ministerstvu veřejných prací zřizuje se státní fond, zvaný v dalším krátce "fond", z jehož prostředků a na jehož účet bude ministerstvo veřejných prací provádět tyto vodohospodářské práce a stavby:

A. Splavnění a úpravy těchto řek:

- a) Labe od místa 400 m nad mostem u Hořenického mlýna v Jaroměři až po státní hranici,
- b) Vltavy od jezu v Rožnově u Českých Budějovic až po ústí do Labe s vyústními tratěmi Malše v obvodu Českých Budějovic, Otavy od dolní hranice města Písku po ústí, Sázavy od železničního mostu v Čerčanech po ústí Berounky od Plzně až po ústí i s jejími přítoky v obvodu města Plzně,
- c) Odry od soutoku s Opavicí po státní hranici i s vyústními tratěmi Ostravice od jezu vratimovského po ústí a Lučiny od mostu u Hranečnicka po ústí,
- d) Dunaje,
- e) Moravy od soutoku s Dyjí až po ústí,
- f) Tisy v trati mezinárodní.

B. Vybudování přístavů.

C. Vybudování údolních přehrad a jiných vodních staveb určených buď výhradně neb z části pro účely vodocepné nebo pro účely využití vodních sil v rámci soustavné elektrifikace státu.

D. Využitkování vodních sil.

(2) Z prostředků fondu provedou se také:

- a) úprava místních štěrkonosných toků a bystřin, které vtékají do Labe nebo do Vltavy a jejichž úprava a udržování těsně souvisí s udržováním splavnosti vodních cest a příslušných zařízení,
- b) náhradní zařízení vodohospodářsko-meliorační, jejichž provedení stalo se nutným následkem splavňovacích prací v přílehlém území a jest ve veřejném zájmu,
- c) přípravné práce pro umělé vodní cesty,
- d) přípravné práce pro splavnění řek. Řeky Ohře a Morava budou spravovány společnou dohodou ministerstva zemědělství a ministerstva veřejných prací tak, aby ministerstvo veřejných prací nejdéle do tří let vypracovalo projekty pro splavnění Ohře, jakož i řeky Moravy od Olomouce k ústí se souběžným řešením průplavů.

§ 2

(1) Stavby a práce uvedené v § 1, odst. 1, pod písm. A) a odst. 2, od písm. a), c) a d), budou prováděny pravidlem, náhradní zařízení uvedená v odst. 2, pod písm. b) vždy z prostředků fondu, přičemž může se svěřiti provádění těchto náhradních zařízení i jinému stavebníku.

(2) Stavby a práce uvedené v § 1, odst. 1, od písm. B) až D) budou prováděny buď úplně z prostředků fondu neb za jeho účasti nebo za jeho podpory.

(3) Při účasti sdruží se fond s jiným činitelem k opatření úhrady na provedení stavby neb práce za podmínek zvláště sjednaných.

(4) Podpora z fondu uděluje se na základě příslušného projektu schváleného ministerstvem veřejných prací a za podmínek jím stanovených nejvýše do 25 % celkového schváleného stavebního nákladu, dá-li země k nákladům stavby podporu nejméně v téže výši, aneb je-li země sama stavebníkem. Výše podpory řídí se podle významu, jaký má stavba pro veřejný zájem.

§ 3

(1) Fond jest právnickou osobou a může samostatně nabývatí práv a se zavazovati.

(2) Fond zastupuje ministr veřejných prací, pokud však jde o zápůjčky (§ 7), společně s ministrem financí. dluhopisy týkající se zápůjček fondu podpisuje spolu předseda nejvyššího účetního kontrolního úřadu.

(3) Zastupování fondu před soudy a úřady řídí se předpisy o zastupování státu. Ministr veřejných prací stanoví, které státní úřady jsou oprávněny podpisovati jménem tohoto fondu určité listiny pro fond závazné.

§ 4

Ministerstvo veřejných prací učiní za účet fondu v mezích platných právních předpisů všechna opatření nutná pro jeho správu a pro účelné provádění staveb a prací, a to jak po stránce věcné, tak i osobní. Bude-li toho zapotřebí, stane se tak vládním nařízením.

§ 5

(1) Stavby a práce, které budou zcela neb převážně prováděny z prostředků fondu, jsou stavbami prováděnými ve veřejném zájmu a požívají výhod přiznaných stavbám státním jinými zákony, zejména zákony o vodním právu.

(2) Stavby a práce, které budou z tohoto fondu zcela nebo za jeho účasti vybudovány (§ 2, odst. 1 a 2), jakož i práva a nemovitosti pro výše zmíněné stavby, jež budou získány z prostředků fondu neb za jeho účasti, náleží fondu zcela neb úměrně podle jeho finanční účasti. Náhradní zařízení vodohospodářsko-meliorační mohou býti odevzdána do majetku vodního družstva, bude-li toto v dotyčné oblasti zřízeno.

(4) Všecky dosavadní vodohospodářské fondy, které jsou právníckými osobami a zřízeny byly k provedení staveb v § 1 uvedených, se zrušují. Práva a závazky těchto fondů přecházejí a fond zřízený podle tohoto zákona. Jiné dosavadní stavební fondy zřízené pro stavby, které se mají dokončiti z prostředků tohoto fondu, budou do něho převedeny.

(5) Vklad vlastnického práva pro Československý stát (správa ministerstva veřejných prací) v případě naznačeném v odst. 3 a na fond v případech naznačených v odst. 4, provedou soudy, u nichž se vedou veřejné knihy pro příslušné nemovitosti, na pouhý návrh fondu s odvoláním na tento zákon.

§ 6

(1) Fondu bude státem věnován v letech 1931 - 1942 roční příspěvek v částce 70,000.000 Kč (sedmdesát milionů korun československých), které se každoročně zařadí do státního rozpočtu. Tato částka bude fondu poukazována v rovných čtvrtletních splátkách pozadu jdoucích.

(2) Do fondu plynou dále v témže období počínaje rokem 1931:

a) celá daň z vodní síly z oněch vodních děl, jež byla vybudována státem nebo za jeho finanční účasti aneb která budou vybudována zcela z tohoto fondu nebo za jeho účasti nebo podpory,

b) polovina daně z vodní síly ze všech ostatních vodních děl,

c) příspěvky zemí, okresů, obcí, družstev a zájemníků.

(3) Mimo to plynou do fondu počínaje rokem 1931 až do umofení zápůjčky uvedené v § 7:

a) hrubý výnos z provozu staveb a prací uvedených v § 1, provedených státem neb fondem, jakož i výtěžky z pozemků, objektů a práv opatřených k provedení těchto staveb,

b) úroky a jiné výnosy fondového jmění,

c) dary, odkazy a jiné dobrovolné příspěvky pro fond určené.

§ 7

(1) Fond může uzavřít k provedení svých úkolů zápůjčku ve výši 948,000.000 Kč (devětset čtyřicet osm milionů korun československých) v přibližných ročních částkách po 79,000.000 Kč (sedmdesátdevět milionů korun československých) v letech 1931 až 1942.

(2) Za tuto zápůjčku ručí stát. Zápůjčku úrokuje a umožňuje fond až do roku 1942 z veškerých příjmů uvedených v § 6, v dalších letech pak z položek uvedených v § 6, odst. 3. Pokud by příjmy ty na úrok a úmor nestačily, doplní je stát ze svých běžných příjmů. Po provedeném úmoru poplynou výtěžky v § 6, odst. 3, uvedené do státní pokladny.

(3) Dluhopisy o této zápůjčce jsou způsobilé k ukládání sirotčích peněz a úroky z nich jsou osvobozeny od daně rentové.

§ 8

(1) Peněz, jehož by nebylo užito v některém správním roce, bude fondu zachován a budiž uložen na úrok, který plyne do fondu.

(2) Jméni fondu lze ukládati u poštovní spořitelny a případně též v československých státních papírech neb v jiných veřejných dluhopisech, poživajících sirotčí jistoty.

§ 9

Finanční úhrada pro stavby uvedené v § 1, jež budou prováděny po roce 1942, zajistí se včas zákonem.

§ 10

Nebude-li v jednotlivých případech jinak stanoveno, budou výdaje na udržování staveb a prací z fondu provedených hrazeny státem, jakmile přejdou do jeho vlastnictví. Potřebné částky zařadí se do státního rozpočtu.

§ 11

(1) Po úmoru zápůjček zanikne fond a jeho práva a povinnosti přejdou na stát. Zánik fondu uvede se ve známost vyhláškou ministra veřejných prací ve Sbírce zákonů a nařízení.

(2) Ustanovení § 5, odst. 5, platí také pro převod vlastnictví při zániku fondu.

§ 12

Rozpočet fondu jest součástí státního rozpočtu. Ministr veřejných prací, jenž spravuje fond v dohodě s ministrem financí, jest povinen podati každoročně zprávu Národnímu shromáždění o hospodaření fondovými prostředky v uplynulém roce a o stavu fondu k 31. prosinci toho kterého roku. Zpráva bude součástí celkového státního závěrečného účtu.

§ 13

(1) Na práce a stavby podle zákona ze dne 11. června 1901, č. 66 f. z., o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, jež budou prováděny z prostředků fondu, jest povinna přispívati země Česká (na střední Labe a střední Vltavě) a země Moravskoslezská (na mezinárodní Odru) osminou celkového nákladu staveb na jejím území provedených. Stejně jest povinna přispívati na práce a stavby země Slovenská, pokud jde o Váh od Seredu po ústí a o slovenskou část mezinárodní Tisy, a země Podkarpatoruská, pokud jde o její část mezinárodní Tisy.

(2) Na stavby prováděné na Dunaji, volném Labi (od Ústí nad Labem k státní hranici), ve státních přístavech a na stavby náhradních vodohospodářských zařízení uvedených v § 1, odst. 2, písm. b), nejsou země povinny přispívati.

(3) Na ostatní práce a stavby prováděné nákladem tohoto fondu zcela (§ 2, odst. 1) nebo za jeho účasti (§ 2, odst. 3), přispívají země, ve kterých tyto práce a stavby budou prováděny, jednou čtvrtinou nákladu připadajícího na fond, pokud v jednotlivých případech nebyl nebo nebude smluven příspěvek vyšší.

domáhati žalobou podanou do 90 dnů po dni, kterým rozhodnutí správního úřadu nabylo právní moci, rozhodnutí soudu, v jehož obvodu jest stavba nebo zařízení podle tohoto zákona.

(3) Při stavbách a pracích prováděných podle § 1, odst. 1 A), písm. a) až g) a odst. 2, písm. a), jest stát osvobozen od příspěvků uvedených v odst. 1. Pokud země přispívá podle § 13 do fondu, neplatí pro ni ustanovení odst. 1.

§ 15

(1) Rozvrh staveb a prací a rozpočet jich nákladů vypracuje každý rok ministerstvo veřejných prací, pokud jde o stavby, na něž bude země povinna přispívat, po slyšení příslušného zemského zastupitelstva, a předloží tento rozvrh a rozpočet vládě ke schválení.

(2) Ministerstvo veřejných prací zpraví příslušné zemské zastupitelstvo o postupu staveb, na něž země byla povinna v uplynulém roce přispívat, jakož i o výši vynaloženého nákladu.

§ 16

(1) Fond je osvobozen od kolků a poplatků.

(2) Od kolků a poplatků jsou osvobozeny smlouvy, knihovní zápisy a jiné úřední úkony, podání a listiny (kromě sporného řízení soudního), jež se vztahují:

a) na nabytí a zajištění pozemků a práv pro fond;

b) na ujednání, zajištění, zaručení a splacení zápůjček fondu poskytnutých, kupony dílčích dlužních úpisů v to počítajíc, dále na ujednání, zajištění, zaručení a splacení všelikých příspěvků pro fond, jakož i zápůjček zemí, okresů a obcí, učiněných k opatření příspěvků do fondu;

c) na zařizování a provedení prací a staveb v § 1 jmenovaných, zejména na ujednání, zajištění, zaručení a oboustranné plnění stavebních a dodávacích smluv, týkajících se těchto staveb, jakož i

d) na převody uvedené v § 5, odst. 5 a v § 11.

(3) Táž výhoda přísluší podáním, plánům a jiným spisům zájemníky podaným, jimiž se po technické a finanční stránce připravuje provedení staveb v § 1 jmenovaných.

(4) Pokud stavby v § 1 vyjmenované budou provedeny za účasti fondu (§ 2, odst. 3) nebo s jeho podporou (§ 2, odst. 4), může ministerstvo financí přiznat na podanou žádost osvobození uvedená v předchozích odstavcích 2 a 3.

§ 17

(1) V roce 1931 bude podle ustanovení § 6, odst. 1 z úvěrů povolených ve státním rozpočtu na rok 1931, kap. 14, tit. 5., 8. a 9. poukázána fondu částka 70.000.000 Kč.

(2) Zároveň bude učiněno opatření, aby byly fondu přikazovány čtvrtletně pozadu tyto příjmy:

a) výnos celé daně z vodní síly podle § 6, odst. 2, písm. a),

b) výnos poloviny daně z vodní síly podle § 6, odst. 2, písm. b),

c) výnos z provozu přístavů podle § 6, odst. 3, písm. a),

d) výnos z využití vodních sil a údolních přehrad podle § 6, odst. 3, písm. a),

e) ostatní příjmy uvedené v § 6, odst. 3, písm. a).

(3) Fondu přikázané rozpočtové příjmy vyúčtují se ve skupině III. státního závěrečného účtu pod zvláštní položkou.

(4) V zemských rozpočtech na rok 1931 povolené částky na stavby uvedené v § 1, odst. 1, převedou se do fondu ve čtvrtletních pozadu jdoucích splátkách.

§ 18

(1) Při ministerstvu veřejných prací zřídí se poradní sbor, který jest povolán podávati o stavbách a pracích uvedených v § 1 posudky a návrhy, k nimž jest přihlížeti při stanovení rozvrhu staveb a prací (§ 15, odst. 1). Členství ve sboru jest funkcí čestnou.

(2) Podrobné předpisy, zejména o počtu členů, o složení a jednání poradního sboru, vydány budou vládním nařízením. Při složení tohoto sboru bude dbáno zastoupení zemí a zájmů obchodu, průmyslu a živností, zájmů zemědělství, zájmů dopravních, jakož i zájmů zaměstnanectva.

§ 19

(1) Ministr sociální péče v dohodě s ministrem veřejných prací a ministrem financí určí pro stavby v § 1 uvedené podle potřeby živnostenské inspektory k plnění úkolů přikázaných jim zákonem ze dne 17. června 1883, č. 117 ř. z., o živnostenských inspektorech a zák. č. l. XXVIII/1893, jakož i právními předpisy ustanovení ta doplňujícími nebo pozměňujícími.

(2) Na zaměstnance konající práce v § 1 zmíněné budiž použito ustanovení hlavy VI zákona ze dne 8. března 1885, č. 22 ř. z. (živnostenský řád) a zákona ze dne 10. října 1924, č. 259 Sb. z. a n. (živnostenský zákon), jakož i právních předpisů ustanovení tato pozměňujících a doplňujících.

(1) Projekty podniků, které budou prováděny fondem aneb za účasti fondu, třeba řešiti též se zřetelem na zájmy zemědělské, zájmy průmyslu, obchodu a živnosti, jakož i na zájmy dopravní.

(2) Projekty podniků, které budou prováděny fondem aneb za jeho účasti, pokud nepodléhají řízení podle zák. č. 66/1901 f. z., pozměněného zákonem ze dne 11. června 1919, č. 333 Sb. z. a n., o příslušnosti ve věcech stavby vodních cest, schvaluje předběžně bez újmy vodoprávního řízení ministerstvo veřejných prací a příslušné vodoprávní řízení provádí zemský úřad.

(3) Pro schvalování staveb vodních elektráren, které se zřídí v souvislosti se splavňovacími pracemi prováděnými podle § 1 zák. č. 66/1901 f. z., a pro řízení vyvlastňovací k téměř účelu, platí předpisy § 13 uvedeného zákona, jakož i právní předpisy vydané podle téhož ustanovení. Pro tyto elektrárny vydává stavební povolení ministerstvo veřejných prací, po strážce vodoprávní v dohodě s ministerstvem zemědělství a jinak v dohodě se zúčastněnými ministerstvy.

§ 21

(1) Dnem účinnosti tohoto zákona pozbývají platnosti všechna ustanovení zákonů a nařízení, pokud odporují ustanovením tohoto zákona aneb stala se tímto zákonem bezpředmětnými.

(2) Zejména pozbudou platnosti ustanovení: místodržitelských vyhlášek ze dne 5. listopadu 1896, č. 77 čes. z. z., ze dne 5. dubna 1905, č. 41 čes. z. z. a ze dne 26. srpna 1905, č. 113 čes. z. z., o stanovách Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

(3) Částečně, a to pokud jde o řeky uvedené v § 1, odst. 1 A), písm. a), b), c) a e) a odst. 2, písm. a) pozbývají platnosti ustanovení: zák. č. 66/1901 f. z., pokud upravují příspěvek zemí a zájemníků k nákladům splavňovacích staveb, zákona ze dne 24. září 1905, č. 124 čes. z. z., jenž se týče staveb vodních drah, které ve smyslu § 1, lit. b) a c) zák. č. 66/1901 f. z. v království Českém provedeny býti mají, a zákona ze dne 2. března 1904, č. 28 mor. z. z., jenž se týče povinnosti země Moravské přispívatí k té části vodních drah, naznačených v § 1, lit. a), pokud se týče c) zák. č. 66/1901 f. z., která v zemi této má býti provedena;

§ 3, odst. 2 a 3 zák. č. 66/1901 f. z. a §§ 6 až 14 nařízení ministerstva obchodu ze dne 11. října 1901, č. 163 f. z., jímž se zřizuje ředitelství pro stavbu vodních cest a poradní sbor pro vodní cesty;

§ 14 zák. č. 66/1901 f. z., jednající o ustanovení živnostenských inspektorů při vodocestných stavbách;

§ 16, odst. 1 a 2 zák. č. 66/1901 f. z., jednající o osvobození od kolků a poplatků;

zákona ze dne 13. února 1903, č. 31 čes. z. z., o úpravních říčních stavbách, které sluší provést v Čechách podle § 5, odst. 1 zák. č. 66/1901 f. z.;

zákonů ze dne 10. února 1903, č. 27 mor. z. z., ze dne 6. května 1905, č. 57 mor. z. z. a ze dne 27. června 1911, č. 63 a 64 mor. z. z., o stavbách při úpravě řek, které se mají provést na Moravě podle § 5, odst. 1 zák. č. 66/1901 f. z.;

zákonů ze dne 10. března 1907, č. 18 sléz. z. z. a ze dne 27. června 1911, č. 37 sléz. z. z., o říčních úpravních a ochranných břehových stavbách, které se mají provést ve Slezsku podle § 5, odst. 1 zák. č. 66/1901 f. z.;

§§ 6 a 7 zákona ze dne 15. října 1925, č. 227 Sb. z. a n. a hlavy II. vládního nařízení ze dne 22. prosince 1925, č. 266 Sb. z. a n., o státní pomoci při živelních pohromách r. 1925 a opatření k zamezení škod při živelních pohromách v budoucnosti a

vyhlášky ministra veřejných prací a ministra zemědělství ze dne 18. listopadu 1926, č. 242 Sb. z. a n., o působnosti a složení státní vodohospodářské rady.

(4) Částečně, a to jen pokud jde o opatření peněžních prostředků, ruší se také zák. čl. XLVIII/1895, o soustavné úpravě středního Dunaje a nejnútnejších úpravních prací na jiných významnějších řekách, ve znění zák. čl. XX/1898 a zák. čl. XLIX/1908, o vodních investicích.

§ 22

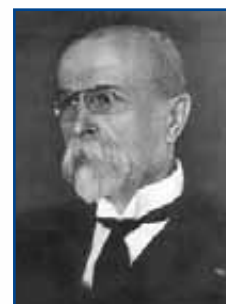
Zákon tento nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1931. Proveďte jej ministr veřejných prací a ministr financí v dohodě se zúčastněnými ministry.

T. G. Masaryk v. r.

Udržal v. r.

Dr. Engliš v. r.

Dostál v. r.



AR x opatření

**MINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE ARBEITEN
MINISTERSTVO VEŘEJNÝCH PRACÍ**

Zahl: 83/66-II/1-1941.

Prag, den
V Praze dne 13. září 1941.

Ředitelství pro stavbu vodních
cest

P r a h a .

LHŮTA do 20.9.

Zur Zahl:
K č.:

Věc: Vodohospodářské stavby - prohlášení dalších staveb za
válečně důležité .

Beleg:
Priloby:

Přihlížejíc k důležitosti některých prováděných vodohospo-
dářských staveb, hodlá ministerstvo veřejných prací požádati
příslušné úřady, aby tyto níže uvedené stavby byly prohlášeny za
válečně důležité .

Rovněž tak hodlá učiniti stejné opatření pro některé práce
a stavby vodohospodářské, k jejichž provádění má dojiti nově
v příštím roce .

Abý válečná důležitost dále uvedených staveb mohla býti
projednána s říšskými úřady zasíláme vám seznam staveb v úvahu
přicházejících s poukazem, abyste si pro ně s urychlením přípra-
vili podklady podle směrníc daných generálním ředitelem Dr
Todtem, jež v opisu připojujeme . Žádané podklady budou pak vámi
sestaveny do tabulek, které vám v nejbližší době zašleme . Každá

stavba budiž vepsána do jednoho formuláře, vždy ve čtyřech
vyhotoveních. Rovněž tak nutno ve čtyřech vyhotoveních poří-
diti "Popis stavby" a doložiti "plán polohy". Tento možno
však vyhotoviti jen velmi povšechně, jak je též v pokynech
Dr Todta uvedeno .

Provádí-li se pod titulem některé stavby více jejích od-
dílů, je nutno všechny tyto oddíly zahrnouti do jednoho tabe-
lárního seznamu, ovšem každou odděleně .

Vyplněné seznamy nutno předložiti ministerstvu veřejných
prací v nepřekročitelné lhůtě do 20. září t. r., jelikož
pak musejí býti s příslušným doprovodem předloženy následu-
jící den úřadu říšského protektora .

Do seznamu uvedete následující práce a stavby vodohospo-
dářské, a to jak práce a stavby již zadané, tak i práce a stavby
nové, které přijdou v úvahu pro provádění v příštím roce .

Jsou to tyto stavby :

A) Stavby a práce zadané :

- 1) Mělník přístav - a) překladiště
b) jeřábová dráha
c) železniční opravy
- 2) Úprava Labe v Čelákovících II a III .
- 3) Úprava Labe v trati Drahelice-Nymburk .
- 4) Úprava Labe v trati Klavary-Kolín II .
- 5) Stavba přístavu v Kolíně .
- 6) Zabezpečení jezu v Hradci "rálové
- 7) Odvodňovací příkopy: a) v trati Hradištko-Postomlátky
b) v trati Sedčanky-Ostrá
c) v trati u Litole

1/4 8) Úprava Vltavy v trati Opatovice-Bavorovice

1/4 9) Sondovací práce ve Slapech

1/2 10) Vrané n/Vlt., rozšíření rozvodny

1/2 11) " " nábrežní zeď u papírny

1/2 12) Úprava Vltavy v trati Píchlův-Bráník

1/2 13) Úprava Vltavy a prohrábka dna u Zbraslavi

1/2 14) Úprava Moravy u Strážnice

1/2 15) Veškeré sondovací práce na průplavu O-D

1/2 16) Přehrada na Bystřičce, injektovací práce

B) Práce a stavby nové

1) Bagrovací práce na Labi v trati Mělník-Kolín. 1/4 a 1/2

1/2 2) Úprava Vltavy v trati Zbraslav-Praha. 1/3

1/2 3) Stavba odvodňovacích příkopů na Labi. 1/5

1/2 4) Přehrada Orlík, sondovací práce. 1/2

5) Vrané n/Vlt., elektrárna, stavba dílen. 1/2

6) Úprava Moravy u Napajedel, 1/2

7) " " u Baťova 1/2

8) " " Odry v trati Lubina-Hrušov. 1/2

U všech uvedených staveb, ať již prováděných či nových, sdělte pak na zvláštní příloze v souhrnném sestavení datum, jehož bude zapotřebí pro dokončení stavby.

Kromě toho v podobném sestavení sdělte u staveb nových počet potřebného dělnictva a množství důležitých stavebních a pohonných hmot. Za ministra:

Ing. Bartovský, v. r.

Za správnost
předpisy
stavby:

[Signature]

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze

Podání ze dne: 16. září 1941

číslo: 83/66 - II/1 - 1941

Podatel: Ministerstvo veřejných prací

Přílohy: 1

Věc: Vodohospodářské stavby -
prohlášení dalších staveb za válečné
důležité.

Votum.

Ministerstvo veřejných prací, shora uvedeným výnosem nařídilo vypracovati návrhy pro prohlášení ve výnosu uvedených staveb za válečně důležité.

Vzory tabulek jsou přiloženy. Přednostové techn. sekci byli svoláni k pracovnímu přednostoví a dány jim pokyny k vypracování. Tabulky byly rozmnoženy a zaslány sekcím.

Č. j.:	139M	7
Číslo skupiny	Kont.	63
Došlo dne:		2. 12.

Předložné spisy:

Současně vyřízené spisy: 5-2001

[Signature]
Předsedy

Před založením:

Odděl. kont. hmot:

14/10 1941 J. Bartovský

Do výpravny došlo: 20 IX 1941

Vypracováno: 20 IX 1941

Opis: *[Signature]*
Četli: *[Signature]*

Založeno dne: 15. října 1941

Spis obsahuje: *[Signature]*
potání s: *[Signature]*
vloz: *[Signature]*
opis: *[Signature]*



Výstavba zdymadla Velký Osek na Labi byla zahájena roku 1940. Během války však postupovala velmi pomalu, takže k jejímu dokončení došlo až v roce 1952.



Vodní dílo u Spytihněvi na řece Moravě s vodní elektrárnou vytváří vhodnou zadrž pro vedení vodního koridoru D-O-L. Tato zadrž je součástí Baťova průplavu.



Jediným jezem na Odře byl jez u Koblva, dokončený v roce 1937.



Průplav Dunaj-Odra-Labe v síti středoevropských vodních cest.

**Československá
plavební akciová společnost Labská**

doprava zboží všeho druhu na
Vltavě a Labi,
rychlodoprava mezi Hambur-
kem a ČSR,
doprava olejů v motorových
tankových lodích,
skladování zboží ve vlastních
a najatých skladištích.

Generální ředitelství, Praha I, Masarykovo nábř. č. 4.

KNHOVNA CASOPISU PLAVEBNÍ CESTY DUNAJ-ODRA-LABE

SVAZEK 14



NA EVROPSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH

1947

Cena 100 Kč.



VODNÍ STAVBY

Polypřehled jazy všech velikostí a různých směrů: stavidlové,
válcové, pohyblivé jezové nástočky s různými hlavními
komorami a vodorovnými prosklami. Vrata výškové, opevněná a odělná,
obřezávací stavidla pro velkou vzlátní a všech velikostí.

LODI

s pohonem parním neb motorovým.
Motorové nákladní rychlododky.
Motorové lodě pro dopravu osob.

ČESKOMORAVSKÁ KOLBEN-DANĚK
NÁRODNÍ PODNIK

OCELOVÉ KONSTRUKCE

MOSTŮ · BUDOV · STOŽARŮ
A VEŽÍ · VODNÍCH STAVEB



VÍTKOVICKÉ ŽELEZÁRNY
NÁRODNÍ PODNIK · OSTRAVA 10

LANNA

akciová stavební společnost

Praha II., Na Flórenci 35

Telefony č. 228-66, 348-25 • Meziměstský a po úředních hodinách 206-34

Provádí a projektuje veškeré stavby inženýrské a pozemní.
Železobetonové trouby „Vianini“ a „Štůsi“.



LODI PRO PLAVBU VLTROZEMSKOU
ŘIČNÍ PRAVIDLA VSECH DRUHŮ
LODNÍ STROJE A
MATERIÁL PRO STAVBU LODÍ



ŠKODOVY ZÁVODY
NÁRODNÍ PODNIK

Úřad předsednictva vlády.

Příloha k č.j.7769/taj./1952.

Ministerstvo průmyslu a těžby
TALISMAN STUPENĚ UJAZENÉ
Datum: 26. srpna 1952
MUDr. Alben, tajemník
MUDr. P. H. J. / MUDr. J. H. J.

T A J N Ě !

S e z n a m u s n e s e n í

tajné části 206.schůze páté vlády, konané dne 26.srpna 1952.

Manipulační řád pro distribuci průmyslové vody na Ostravsku pro případ nízkých vodních stavů a opatření k zajištění průmyslové vody na Ostravsku.

Listy ministra stavebního průmyslu ze dne 24.července 1952 č.j. M 2138 taj.-1952 a ze dne 23.srpna 1952 č.j. M 2933 taj-1952.

Navazuje se na usnesení 184.schůze, konané dne 25.března 1952, bod 1/.

7/ Vláda

a/ zmocňuje ministra stavebního průmyslu, aby vydal manipulační řád závazný pro distribuci průmyslové vody na Ostravsku pro případ nízkých vodních stavů podle přílohy citovaného listu ministerstva stavebního průmyslu a kontroloval jeho provádění;

b/ ukládá ministru stavebního průmyslu aa/ zajistit výstavbu přehrady na Stonávce u Těrlicka tak, aby již během stavby koncem roku 1955 bylo možno začít s postupným odběrem a vypouštěním vody z nádrže,

bb/ zajistit dokončení plánované úpravy rybníka v Olšínách pro nalepšování průtoku v Olši za nejnižších vodních stavů do 31.března 1953, projekt úpravy rybníků u Bartošovic do 31.října 1952, provedení úpravy do 30.června 1953, dát s urychlením přezkoušet možnost obnovení rybníků u Dol.Benešova tak, aby po příznivém výsledku přezkoušení byl ještě v roce 1952 vypracován projekt a započato se stavbou,

cc/ až na další zastavit veškeré přípravné a studijní práce pro Dunajsko-oderský průplav, zajistit dokumentační materiál a použít uvolněných sil pro urychlené vypracování projektové a rozpočtové dokumentace přehrad a rybníků, uvedených pod písm. aa/ a bb/, po případě pro jiné neodkladné práce;

Úřad předsednictva vlády.

Č.j. 38.586/52.

V Praze dne 28. října 1952.

Věc: Usnesení 215. schůze páté vlády, konané dne 28. října 1952.

D ů v ě r n ě :
DRÁŽDŮVSKÝ STAVĚBNÍ ÚSTAV v Praze
DRÁŽDŮVSKÝ STAVĚBNÍ ÚSTAV
Dělo: X. 21. 6. 1086/2.00/
PhDr. J. J. M. M. M.
Datum: 1. 1. 57 Redakce: J. J. J.

Příloha: seznam.

- 1/ Kanceláři prezidenta republiky
- 2/ Všem pánům členům vlády

v P r a z e .

U s n e s e n í 215. s c h ů z e v l á d y ,
k o n a n é d n e 28. ř í j n a 1952.

Zpráva ministra stavebního průmyslu o Dunajsko-oderském průplavu.

4/ Vláda

a/ bere se souhlasem na vědomí zprávu o stavu studijních, výzkumných a projekčních prací pro Dunajsko-oderský průplav;

/List ministerstva stavebního průmyslu ze dne 5. září 1952 č.j. 38.586-30-Voda-II/1-1952./

b/ ukládá ministru stavebního průmyslu, aby učinil opatření, aby v rámci Vodohospodářského rozvojového střediska aa/ byl do konce r. 1952 sestaven souborný přehled dosud vypracované technicko - hospodářské dokumentace, bb/ bylo zajištěno plnění nutných úkolů, které vyplnou z územního plánování, geologického průzkumu, projektování a provádění investic v zájmovém pruhu trasy Dunajsko-oderského průplavu tak, aby budoucí výstavba tohoto průplavu nebyla stížena, případně znemožněna,

cc/ celý vypracovaný dokumentační materiál byl spravován a udržován v takovém stavu, který by zaručoval jeho využití i pro jiné účely a byl připraven k použití v případě, že výstavba Dunajsko-oderského průplavu se stane aktuální.

Provede: ministr stavebního průmyslu v dohodě se zúčastněnými členy vlády.

**ZÁKON č. 26/1964 Sb.
ze dne 31. ledna 1964
o vnitrozemské plavbě**

Národní shromáždění Československé socialistické republiky se usneslo na tomto zákoně:

Úvodní ustanovení

§ 1

Vnitrozemská plavba slouží spolu s ostatními druhy dopravy k uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva; je třeba plavbu rozvíjet, užívat vod pro plavbu a budovat nové vodní cesty a přístavy. Při výstavbě a využívání vodních cest a přístavů musí být brán zřetel na požadavky vodní dopravy a vodních sportů v souladu s ostatními úkoly vyplývajícími z komplexního, technicky a ekonomicky účelného hospodaření vodou.

§ 2

(1) Státní dozor na vnitrozemskou plavbu vykonává a ostatní úkoly státní správy ve věcech plavby obstarává ministerstvo dopravy a jemu podřízená Státní plavební správa v Bratislavě.

(2) Ministerstvu dopravy přísluší zejména určovat potřeby plavby a zastupovat její zájmy při budování a úpravách vodních cest a přístavů, rozhodovat v základních věcech týkajících se bezpečnosti plavebního a přístavního provozu a schvalovat přípravu i výstavbu a dovoz nových typů plavidel.

(3) Státní plavební správa v Bratislavě (dále jen "plavební správa") pečuje o bezpečnost, plynulost a rozvoj vnitrozemské plavby na území celého státu; v podrobnostech upraví působnost plavební správy ministr dopravy. Ministr dopravy může pověřit plavební správu obstaráváním úkolů ve věcech plavby patřících do působnosti ministerstva dopravy.

(4) Plavební správa vykonává svou působnost přímo nebo svými orgány; těmito orgány jsou pobočky plavební správy a jejich pracoviště. Pobočky plavební správy zřizuje ministr dopravy.

(5) K zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu mohou plavební správa a její orgány vydávat plavební vyhlášky, příkazy a zákazy, jakož i činit jiná vhodná opatření.

Vodní cesty a přístavy

§ 3

(1) Za vodní cesty se považují veškeré vodní toky, vodní nádrže a průplavy, na nichž je možná plavba velkými i malými loděmi, plovoucími zařízeními, plovoucími stroji, vory, sportovními a rekreačními plavidly. K využití vodních cest pro plavbu zřizují se na vhodných místech přístavy pro překlad zboží, doplnění pohonných hmot a pro přezimování a ochranu plavidel. Přístav tvoří hydrotechnická část přístavu a územní obvod přístavu.

(2) Ministerstvo dopravy určí, u kterých vodních cest bude sledována a udržována jejich splavnost a které přístavy jsou určeny pro veřejnou potřebu.

(3) Vodní cesty zřizují, udržují a označují organizace, kterým přísluší výstavba a správa vodních toků; při udržování vodní cesty a vytyčování plavební dráhy jsou organizace povinny dbát požadavků plavební správy a jejich orgánů.

§ 4

Součástmi vodní cesty jsou zdymadla (jezy, plavební komory), hydrotechnické části přístavů, nábrežní zdi, opevnění břehů, přístaviště, kotviště, obratiště a pomocné pobřežní stezky.

§ 5

(1) Jakákoli činnost ve vodní cestě nebo v její blízkosti, pokud může mít vliv na bezpečnost a plynulost plavby, může být prováděna jen se souhlasem plavební správy nebo jejího orgánu. Působnost vodohospodářských orgánů není tím dotčena.

(2) Každý, kdo jakýmkoli způsobem zasáhl do vodní cesty, je povinen učinit náležitá opatření k zachování bezpečnosti a plynulosti plavby. Nestane-li se tak a je-li tu nebezpečí z prodlení, provede opatření na jeho náklad plavební správa nebo organizace, jíž přísluší správa vodních toků.

§ 6

(1) Mosty musí být stavěny tak, aby nezhoršovaly podmínky plavby.

(2) Křížuje-li prostor vodní cesty nebo jinak do něho zasahuje lanová dráha nebo vedení (potrubí), musí být výška nejnižšího bodu těchto zařízení nad nejvyšší plavební hladinou taková, aby plavba nebyla znemožněna, ztížena nebo ohrožena.

(3) Vedení potrubí může být vloženo do dna vodní cesty za předpokladu, že budou učiněna vhodná opatření proti jeho poškození a že nedojde k ztížení plavby.

(4) Výjimky z ustanovení odstavců 1 až 3 povoluje plavební správa.

§ 7

(1) Přívoz musí být zřízen a jeho provoz uspořádán tak, aby neomezoval a nerušil ostatní plavbu. K jeho zřízení je třeba souhlasu plavební správy.

(2) Provoz přívozu musí odpovídat podmínkám stanoveným vodohospodářskými orgány a plavební správou.

§ 8

(1) Oplocení, které by zasahovalo do vodní cesty, vedlo až k vodě a ztěžovalo tak volný pohyb po břehu, lze zřizovat jen se souhlasem vodohospodářského orgánu vydaným v dohodě s plavební správou.

(2) Uživatelé pozemků jsou povinni trpět oklešťování a odstraňování stromů a keřů omezujících viditelnost plavebních znaků a světel, zřizování, umístování a činnost plavebních znaků a světel, jakož i vyvazování plovoucích zařízení. Za výkon tohoto oprávnění nepřísluší uživatelům pozemků náhrada.

(3) Uživatelé pozemků mají nárok na náhradu skutečné škody, která jim vznikla při umístování, stavbě, opravách, změně nebo odstraňování plavebních znaků a světel. Nedojde-li o náhradu škody k dohodě, rozhodne o náhradě na žádost poškozeného okresní národní výbor. Nárok musí poškozený uplatnit do 30 dnů ode dne, kdy zjistil výši škody, nejpozději však do 6 měsíců ode dne vzniku škody; jinak nárok zanikne.

(4) Trhací práce v okolí vodní cesty se sledovanou splavností se mohou provádět pouze v dohodě s plavební správou a organizací, které přísluší správa vodního toku.

Závěrečná ustanovení

§ 23

(1) Při výstavbě vodních cest a provozu na nich je nutno dbát zájmů obrany republiky. Při výstavbě vodních cest uplatňuje hlediska zabezpečení obrany vojenská správa, která sleduje stav, výkonnost a uspořádání provozu na vodních cestách.

§ 26

Zákon nabývá účinnosti dnem 1. dubna 1964.

Novotný v. r.
Fierlinger v. r.
Lenárt v. r.





Výtisk č. 11

USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 6. července 1966 č. 232

o přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe, *o větší možnosti spolupráce s RNR*

240000 ✓
672
V l á d a

Dle č. 258/67

I. k o n s t a t u j e , že zpráva ministra-předsedy Státní komise pro techniku a ministra-předsedy Ústřední správy vodního hospodářství o přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe prokazuje technickou reálnost řešení tohoto díla a že je nutno zkoumat možnost jeho realizace v souladu s dlouhodobým výhledem vývoje národního hospodářství Československé socialistické republiky do roku 1980 a s přihlédnutím k zájmům zainteresovaných států. Studijní práce je nutno ukončit a přistoupit k dalšímu prohloubení a doplnění dokumentace spolu s komplexním porovnáním, zejména z technickoekonomického hlediska a časové návaznosti, s uvažovanými vodními díly na Dunaji;

II. u k l á d á

1. ministru-předsedovi Státní komise pro techniku a ministru-předsedovi Ústřední správy vodního hospodářství ve spolupráci s předsedou Státní plánovací komise, ministrem pověřeným vedením Ústřední správy energetiky, ministry dopravy, zemědělství a lesního hospodářství, stavebnictví

a s předsedy Západoslovenského, Jihomoravského, Severomoravského, Východočeského, Středočeského a Severočeského krajského národního výboru

a) ustavit pracovní orgán pro řízení, sledování a koordinaci komplexního posouzení výstavby průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe včetně dunajského díla rakousko-československého u Bratislavy z hlediska ekonomické efektivity a porovnání s československo-maďarskými vodními díly na Dunaji z hlediska časového pořadí etap výstavby a předložit o výsledku zprávu vládě do konce února 1967;

b) do konce roku 1968 vypracovat generální řešení průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe, ve kterém budou dorešeny nejdůležitější problémy z hlediska technického, ekonomického a mezistátního, a pokud jde o územní důsledky tohoto díla;

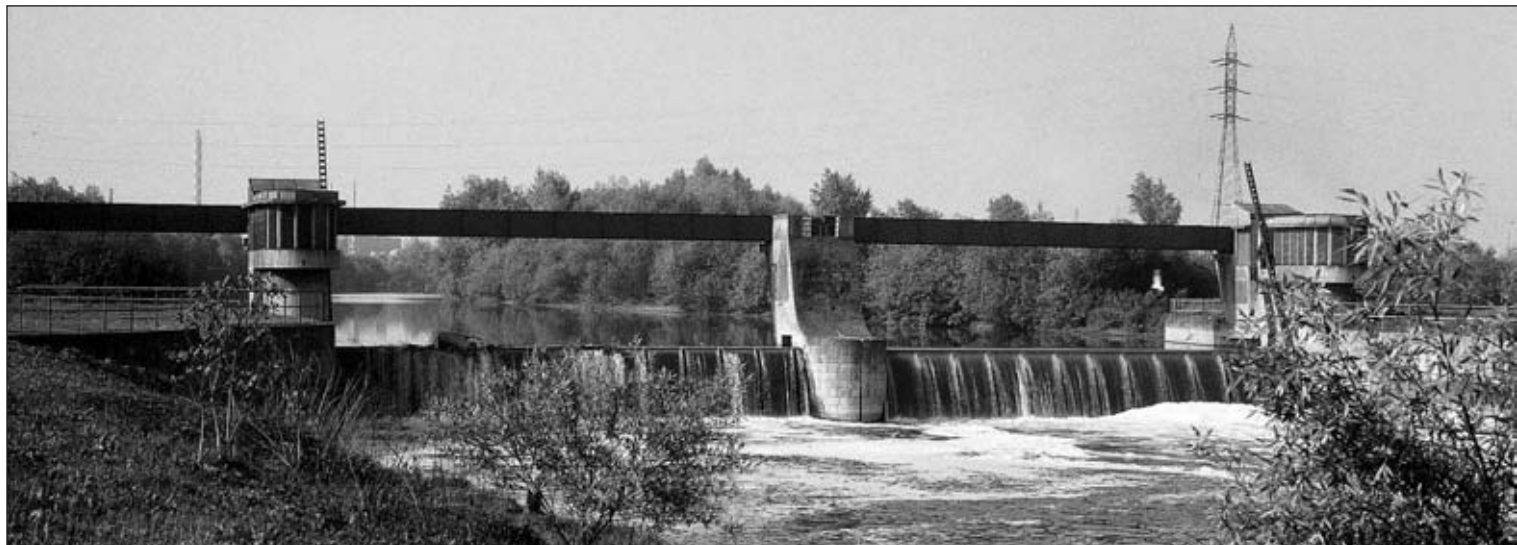
2. ministru-předsedovi Ústřední správy vodního hospodářství ve spolupráci s ministrem dopravy

a) připravit do 31. prosince 1966 z vypracovaných technickoekonomických studií stručný a věcný materiál o systému Dunaj - Odra - Labe pro jednání v Radě vzájemné hospodářské pomoci, Evropské hospodářské komisi a popříp. pro dvoustranná jednání; na jehož základě by mohlo být jednáno o možnostech spolupráce nebo účasti (i netradičními formami) jednotlivých zemí při výstavbě průplavního spojení;

b) informovat orgány Rady vzájemné hospodářské pomoci o výsledcích studijních prací na průplavním spojení Dunaje, Odry a Labe a projednat za účasti příslušných orgánů možnosti spolupráce členských zemí Rady vzájemné hospodářské pomoci na jeho výstavbě;

3. ministru zahraničních věcí maximálně využít dvoustranných mezistátních jednání a Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů ke zjištění možnosti spolupráce zainteresovaných členských zemí Evropské hospodářské komise na výstavbě průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe.

Provedou: ministr-předseda / Státní komise pro techniku, ministr-předseda / Ústřední správy vodního hospodářství, předseda Státní plánovací komise, ministr pověřený vedením Ústřední správy energetiky, ministři dopravy, zemědělství a lesního hospodářství, stavebnictví a zahraničních věcí, předsedové Západoslovenského, Jihomoravského, Severomoravského, Východočeského, Středočeského a Severočeského krajského národního výboru.



Jez na Odře ve Lhotce byl dokončen v roce 1967.



Impulsem pro výstavbu zdymadla na Labi v Pardubicích, dokončeného v roce 1969, nebyly zdaleka snahy o soustavné pokračování splavňovacích prací na středním Labi. Přesto je tento stupeň do jisté míry symbolický – na jeho zdrž má již navazovat vlastní vodní koridor D-O-L.



Za náhradu starého jezu ve Štětí moderním segmentovým jezem v roce 1970 vděčí vodní doprava tepelné elektrárně Mělník. Bez spolehlivého jezu, který může udržovat hladinu celý rok, by pro tuto elektrárnu nebylo možno zajistit odběr chladicí vody.

U S N E S E N Í

Vlády České socialistické republiky
ze dne 8. července 1970 č. 175

ke zprávě ministrů průmyslu, výstavby a techniky, zdravotnictví, lesního a vodního hospodářství a místopředsedy vlády pověřeného řízením ministerstva plánování Ing. Stanislava Rázla o návrhu lokalit pro výstavbu elektráren, s jejichž zahájením se počítá do roku 1975



Přeprava energetického uhlí na Labi ukázala možnosti a zejména vysokou výkonnost moderní vodní dopravy a napověděla, jakou výkonnost a kvalitu (zejména z hlediska vlivů na životní prostředí) by mohl nabídnout i vodní koridor D-O-L..

5. ministru dopravy a ministru lesního a vodního hospodářství realizovat potřebná opatření na úseku dopravy paliva pro lokalitu Chvaletice po labské vodní cestě podle bodu II/1 tohoto usnesení,

Provedou:

předseda vlády
místopředseda vlády Ing. St. Rázl
ministr průmyslu
ministr dopravy
ministr lesního a
vodního hospodářství
ministr výstavby a
techniky
ministr zdravotnictví



Předseda vlády
Josef K o r č e k v. r.

U S N E S E N Í

vlády České socialistické republiky
ze dne 7. července 1971 č. 169
ke zprávě o výsledcích posouzení generálního řešení
průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe

V l á d a

I. b e r e n a v ě d o m í zprávu ministra lesního a vodního hospodářství s tím, že je nutné

1. nadále chránit navrženou trasu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a vyloučit nekoordinovanou investiční činnost v území pro trasu chráněném,

2. předložit výsledky posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe vládě Československé socialistické republiky;

II. u k l á d á

1. ministrům, vedoucím ostatních ústředních orgánů, radám Východočeského, Jihomoravského a Severomoravského krajského národního výboru a radě Národního výboru města Ostravy přihlížet ve své činnosti k závěrům posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a nepřipustit nekoordinovanou investiční činnost v území, chráněném pro navrženou trasu tohoto průplavního spojení,

2. ministru lesního a vodního hospodářství předat radám národních výborů, uvedeným v bodě II/1 tohoto usnesení, do 31.3.1972 pro potřeby územního plánování zpřesněné podklady o území chráněném pro navrženou trasu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe;

III. p o v ě ř u j e předsedu vlády předložit po dohodě s předsedou vlády Slovenské socialistické republiky výsledky posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe k projednání vládě Československé socialistické republiky.

Provedou:

předseda vlády
ministři a vedoucí ostatních
ústředních orgánů
rady Východočeského, Jihomo-
ravského a Severomoravského
krajského národního výboru
rada Národního výboru
města Ostravy



Předseda vlády
Josef K o r č á k v.r.

**Vyhláška
federálního ministerstva dopravy**

ze dne 23. prosince 1974

o vnitrozemské plavbě

Změna: 94/1976 Sb.
Změna: 425/1990 Sb.

Federální ministerstvo dopravy stanoví v dohodě se zúčastněnými ústředními orgány podle § 24 zákona č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 126/1974 Sb.:

Vodní cesty a přístavy

§ 2

(k § 3 zákona)

(1) Splavnost se sleduje a udržuje u těchto vodních cest:

- a) v úseku Dunaje od ústí Moravy k ústí Ipľu; je určen pro plavbu plavidly o nosnosti do 5000 tun,
- b) v úseku Labe od Hradce Králové do Hřenska (státní hranice); je určen pro plavbu plavidly o nosnosti do 1500 tun,
- c) v úseku Vltavy od Slap do Mělníka; je určen pro plavbu plavidly o nosnosti do 1500 tun.

Pro tyto sledované vodní cesty platí § 4 až 7 v plném rozsahu.

(2) Splavnost se sleduje u těchto vodních cest, částečně již splavněných, popř. určených ke splavnění:

- a) v úseku Vltavy od Českých Budějovic do Slap; je určen pro plavbu plavidly o nosnosti do 300 tun,
- b) v úseku Váhu od Žiliny k ústí do Dunaje; je určen pro plavbu plavidly o nosnosti do 1500 tun,
- c) v průplavním spojení Dunaj - Odra - Labe (popř. jeho ucelených etapách) pro plavidla o nosnosti do 1500 tun.

Pro tyto sledované vodní cesty platí v plném rozsahu ustanovení § 4 až 7 týkající se trvalých objektů, které je křížují; ostatní ustanovení těchto paragrafů se na ně vztahují přiměřeně s přihlédnutím k uvažované době realizace.

(3) Pro vodní toky Váhu od Krpeľan do Žiliny, Nitry od Nitry až po ústí do Váhu, Tisy, Berounky, Ohře, Bodrogu a Hornádu, které nejsou dosud splavněny, platí ustanovení § 4 až 7 přiměřeně.

(4) Plavba na vodních cestách je možná celoročně v době denní i noční, pokud z důvodu bezpečnosti nebo jiných závažných důvodů není omezena, zastavena nebo zakázána.

(5) Způsob a dobu proplavování plavidel plavebními komorami stanoví plavební správa v dohodě se správcem vodního toku. Nárok na proplavování mají všechna plavidla. Přednost při proplavování mají lodí pravidelné osobní dopravy. Malá plavidla jsou proplavována zpravidla ve stanovených hodinách nebo současně s velkými plavidly.

§ 41

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1975.

První náměstek ministra:

Prof. Dr. Starý v. r.

17 50

17 15 20 6. 1982



ČSR 103/82

USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 4. března 1982 č. 57

104/82

o rozvoji vodních cest v ČSSR a jejich propojení do
soustavy vodních cest v Evropě.

V l á d a

po projednání zprávy ministra dopravy o rozvoji
vodních cest v ČSSR a jejich propojení do soustavy vod-
ních cest v Evropě

u k l á d á

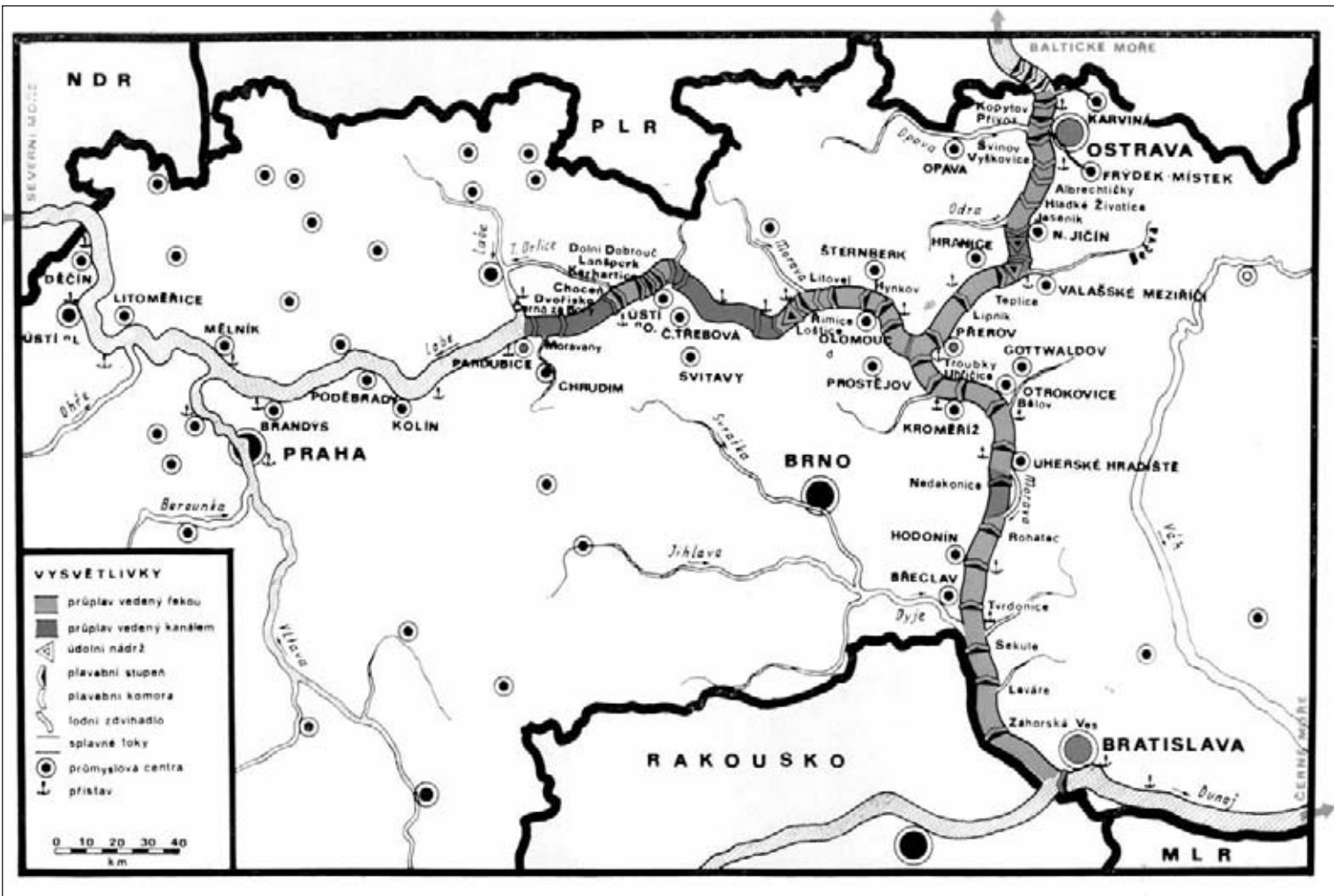
1. místopředsedům vlády ČSSR J. Korčákovi a P. Colot-
kovi a ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou
vlády ČSSR S. Potáčem

a) využít materiál jako jeden z podkladů na pra-
cích na dlouhodobém výhledu ČSSR do roku 2000 v rámci pl-
nění usnesení vlády ČSSR č. 128/1979;

b) zpracovat a předložit jako součást rozvojo-
vých koncepcí resortů konkrétní program rekonstrukce
a výstavby československých vodních cest do roku 1990
s výhledem do roku 2000;

2. místopředsedům vlády ČSSR J. Korčákovi a P. Colotkovi zabezpečit - na základě programu výstavby a rekonstrukce československých vodních cest do roku 1990 s výhledem do roku 2000 - potřebnou přípravu až do úrovně investičního záměru pro stavby navržené k zahájení v období do roku 1990 podle závěrů uvedených v předložené zprávě;

3. ministru dopravy a zmocněnci vlády ČSSR pro vodohospodářské otázky na hraničních vodách s PLR v spolupráci se zainteresovanými československými orgány předložit vládě po projednání v Radě pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci v průběhu roku 1983 návrh směrnice pro zahájení konkrétních jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy.



Průplav Dunaj - Odra - Labe z publikace dolní LABE - Josef Podzimek a spol. - 1977.



USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 26. dubna 1984 č. 104

o zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy.

V l á d a

1. s o u h l a s í se zahájením jednání s Polskou lidovou republikou o přípravě a výstavbě splavnění Odry do Ostravy;
2. s c h v a l u j e směrnici pro zahájení jednání s Polskou lidovou republikou o splavnění Odry do Ostravy, uvedenou v příloze;
3. u k l á d á místopředsedovi vlády R. Rohlíčkovi informovat československo-polský výbor pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci o zájmu ČSSR na splavnění Odry do Ostravy v souladu se schválenou směrnicí.

Provede: místopředseda vlády a předseda československé části československo-polského výboru pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci R. Rohlíček.

Miroslav Topol

Příloha

k usnesení vlády ČSSR
č. 104/1984

Směrnice pro zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do
Ostravy

Při jednání československá strana ve smyslu bodu 3
usnesení vlády ČSSR č. 57/1982:

1. Vyjádří zájem ČSSR o splavnění Odry do Ostravy pro pravidelnou dopravu v rozsahu 1 850 tis. t v cílovém roce 2000 za podmínek blízkých dnešním podmínkám na současně splavné Odře v úseku Štětín-Kozlí s tím, že splavnění by mělo být realizováno i nezávisle na termínu výstavby polské soustavy nádrží na Odře u Ratiboře.

2. Poukáže na to, že technické podklady k řešení tohoto úkolu již zabezpečuje stálá československo-polská dopravní komise v součinnosti se zmocněnci vlády ČSSR a vlády PLR pro vodohospodářské otázky na hraničních vodách; přitom uvede, že dosavadní technická řešení považuje československá strana pouze za předběžné orientační materiály vzhledem k tomu, že polská technická koncepce vodní cesty je zatím ve stadiu zpracování a příslušná studie má být československé straně předána až v průběhu roku 1984.

✓ 3. Vysloví přesvědčení, že konkretizace koncepce splavnění polského a hraničního úseku Odry lze očekávat na základě dalších československo-polských jednání v letech 1984 a 1985; jde zejména o přípravu návrhů na řešení problémů spojených s úpravou hraničního úseku Odry, umístěním stupně Kopytov, odvodněním pokleslin v oblasti Ostravska a výměnou státních území na úrovni zmocněnců vlády ČSSR a vlády PLR pro vodohospodářské otázky na hraničních vodách; přitom vyjasnit i otázky souvisící s navrhovanou nádrží Ratiboř.

4. Navrhne, aby stálá československo-polská dopravní komise ve spolupráci se zmocněnci vlády ČSSR a vlády PLR pro vodohospodářské otázky na hraničních vodách předložila výboru v roce 1986 situační zprávu o stavu přípravy splavnění Odry do Ostravy s návrhem dalšího postupu.

Bod 3

335 / 24-11

FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY
č. j. 14.477/83

Výtisk č. 26

27 VI. 1986

S/M. Načká

P r o s c h ů z i

Rady pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou
spolupráci

Věc: Další postup prací na přípravě budování průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, v I. etapě propojení Dunaje s Odrou

Důvod předložení

Na základě doporučení uvedeného ve studii EHK/OSN o propojení Dunaj-Odra-Labe, schválené na 42. zasedání Výboru EHK/OSN pro vnitrozemskou dopravu.

Obsah

- Příloha I - Návrh usnesení
- Příloha II - Důvodová zpráva
- Příloha III - Přehled stanovisek zainteresovaných resortů

Předkládá: Vladimír Blažek
ministr dopravy

30. pros. 1986

503
12
17
10.10.1986

10. 1 1986
2/24



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČESKÉ REPUBLIKY

organizační složka státu zřízená Ministerstvem dopravy

ŘVČ 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 Bažova kanálu
- provoz servisního plavidla

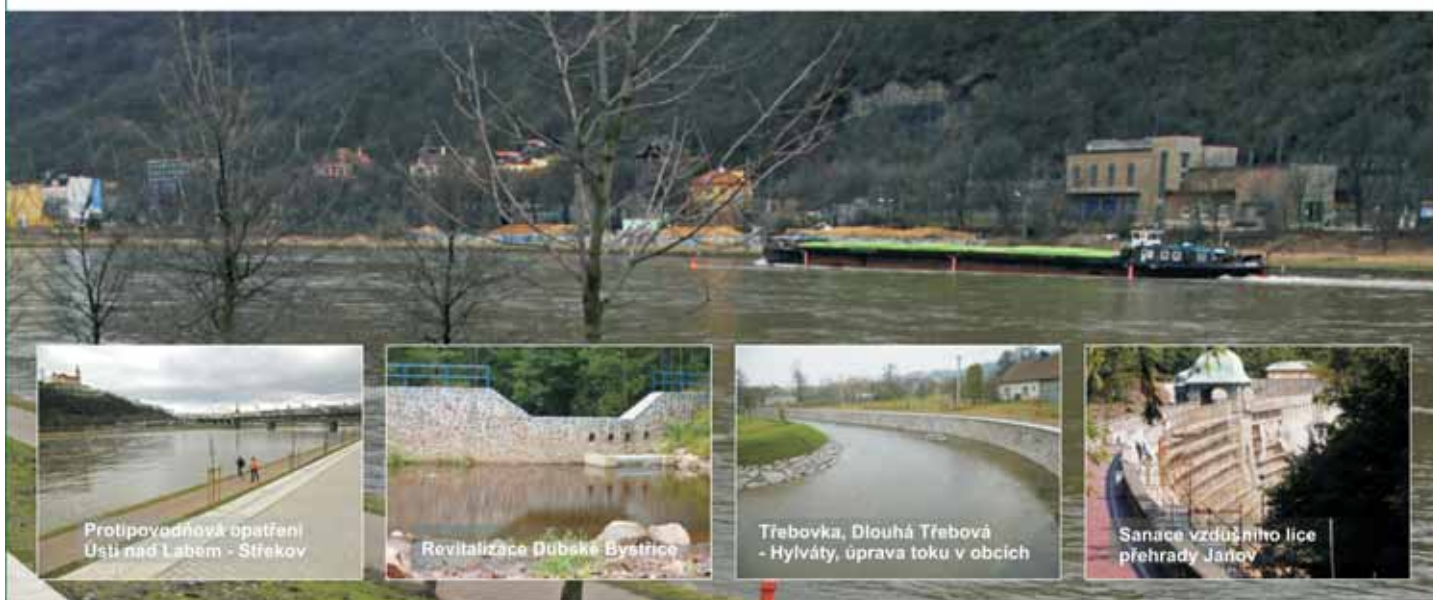
Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

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

Podporujeme projekt Dunaj - Odra - Labe



Protipovodňová opatření
Ústí nad Labem - Střešov



Revitalizace Dubské Bystrice



Třebovka, Dlouhá Třebovka
- Hylváty, úprava toku v obcích



Sanace vzdušného lince
přehrady Janov



SMP CZ, a. s.
Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

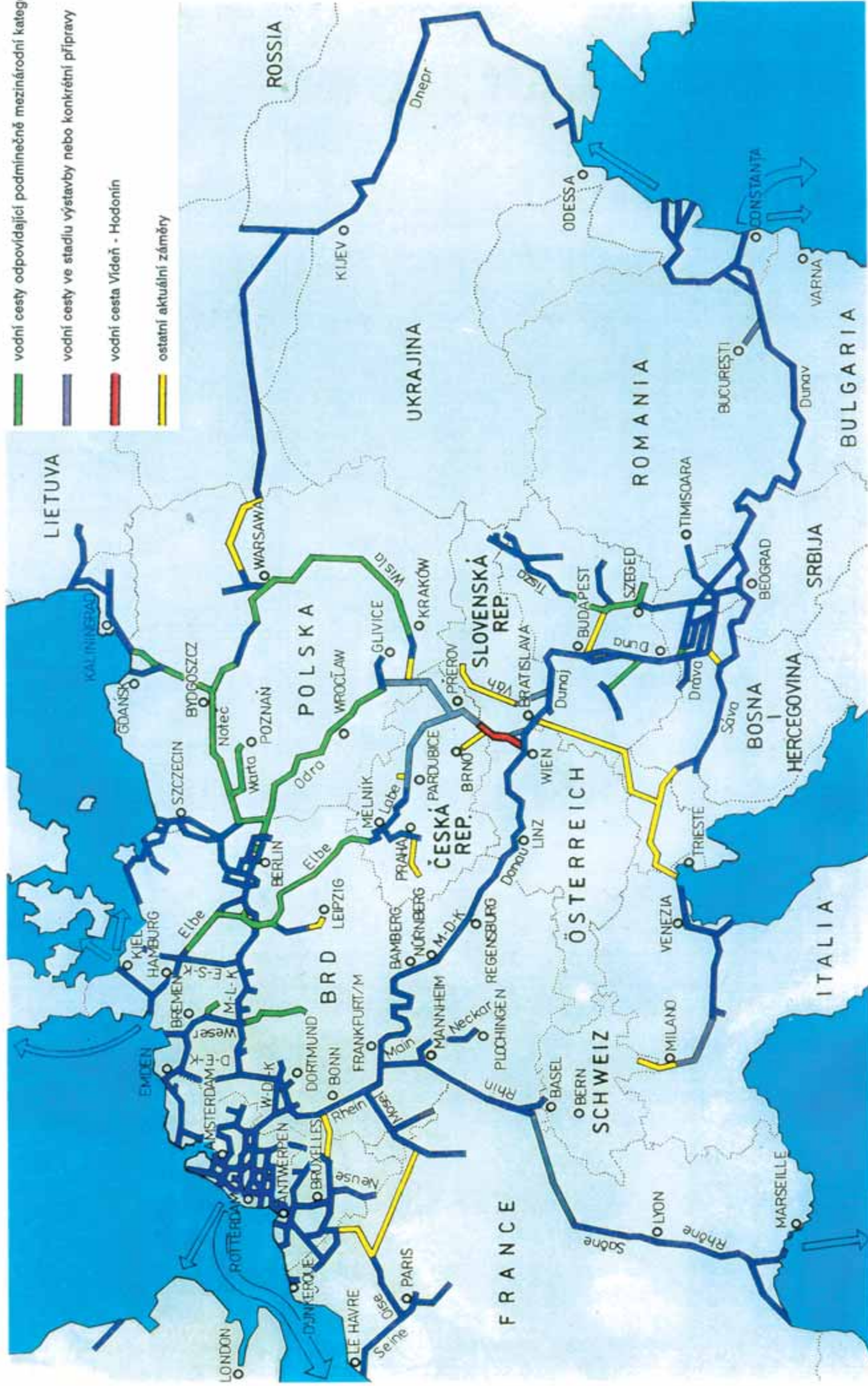
www.smp.cz

MAPA EVROPSKÝCH VODNÍCH CEST

z publikace "Vodní cesta Vídeň-Hodonín, ETM 1992"

Legende:

-  vodní cesty mezinárodní kategorie
-  vodní cesty odpovídající podmíněčně mezinárodní kategorii
-  vodní cesty ve stadiu výstavby nebo konkrétní přípravy
-  vodní cesta Vídeň - Hodonín
-  ostatní aktuální záměry



POVĚST CELÉ SPOLEČNOSTI VYTVÁŘÍ JEDNOTLIVCI



**STROJÍRNY
PODZIMEK**

VODOHOSPODÁŘSKÉ
OCELOVÉ KONSTRUKCE
NÁVRH TECHNOLOGICKÝCH LINEK
KAMENOPRŮMYSLU, ŠTĚRKOVEN
A PÍSKOVEN VČETNĚ REALIZACE
OCELOVÉ KONSTRUKCE
A PÁSOVÉ DOPRAVNÍKY
STAVBA A REKONSTRUKCE
LODÍ A PLAVIDEL



Česká Republika, vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a labsko-vltavská vodní cesta



- Plavební stupně na Labe**
- 1 Děčín
 - 2 Mladá Boleslav
 - 3 Svitávka
 - 4 Lovosice
 - 5 České Kopytnice
 - 6 Roudnice n.L.
 - 7 Sedlitz
 - 8 Dobruška
 - 9 Čáslav
 - 10 Kolín
 - 11 Vodňany
 - 12 Písek
 - 13 Blatná
 - 14 Vodňany
 - 15 Vodňany
 - 16 Vodňany



- Plavební stupně na Vltavě**
- 10 Stácheč
 - 11 Slapy
 - 12 Kamyk n.V.
 - 13 OoB
 - 14 Kofrnsko
 - 15 Týp n.V.
 - 16 Hvoznice
 - 17 Hvoznice n.V.
 - 18 České Vltávě

- Plavební stupně na D-O-L - odvrátná řeka**
- 1 Lysá n.L.
 - 2 Zlatý
 - 3 Kanižov
 - 4 Kanižov
 - 5 Ústí nad Labem
 - 6 Ústí nad Labem
 - 7 Ústí nad Labem
 - 8 Ústí nad Labem
 - 9 Ústí nad Labem
 - 10 Ústí nad Labem
 - 11 Ústí nad Labem
 - 12 Ústí nad Labem
 - 13 Ústí nad Labem
 - 14 Ústí nad Labem
 - 15 Ústí nad Labem
 - 16 Ústí nad Labem
 - 17 Ústí nad Labem
 - 18 Ústí nad Labem
 - 19 Ústí nad Labem
 - 20 Ústí nad Labem
 - 21 Ústí nad Labem
 - 22 Ústí nad Labem
 - 23 Ústí nad Labem
 - 24 Ústí nad Labem
 - 25 Ústí nad Labem
 - 26 Ústí nad Labem

- Plavební stupně na D-O-L - labělská řeka**
- 1 Kladsko
 - 2 Kladsko
 - 3 Kladsko
 - 4 Kladsko
 - 5 Kladsko
 - 6 Kladsko
 - 7 Kladsko
 - 8 Kladsko
 - 9 Kladsko
 - 10 Kladsko
 - 11 Kladsko
 - 12 Kladsko
 - 13 Kladsko
 - 14 Kladsko
 - 15 Kladsko
 - 16 Kladsko
 - 17 Kladsko
 - 18 Kladsko
 - 19 Kladsko
 - 20 Kladsko
 - 21 Kladsko
 - 22 Kladsko
 - 23 Kladsko
 - 24 Kladsko
 - 25 Kladsko
 - 26 Kladsko

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

- Plavební stupně na D-O-L - dunajská řeka**
- 1 Brno
 - 2 Brno
 - 3 Brno
 - 4 Brno
 - 5 Brno
 - 6 Brno
 - 7 Brno
 - 8 Brno
 - 9 Brno
 - 10 Brno
 - 11 Brno
 - 12 Brno
 - 13 Brno
 - 14 Brno
 - 15 Brno
 - 16 Brno
 - 17 Brno
 - 18 Brno
 - 19 Brno
 - 20 Brno
 - 21 Brno
 - 22 Brno
 - 23 Brno
 - 24 Brno
 - 25 Brno
 - 26 Brno

Typická expresní vodní cesta pro vodní dopravu jelehu na vodní korytech D-O-L

312 TEU
kontejnerů
6,1 x 2,4 x 2,4 m

3 TEU
104 náklad
17 nákladů (skupiny)

1 nebo 2 TEU
100-112
nákladů



plávaná rodinná díla
BRATISLAVA - WOLFSTHAL

DUNAJ

směr Severní moře

směr Černé moře



Podnikatelské společnosti
z oblasti vodního hospodářství
a dopravního

Plavební společnost
v rámci vodního hospodářství

Upravování výkonné PVE
v rámci vodního hospodářství

Moravská loďárna
největší loďárna
evropského národního

Plavební společnost
logistické centrum



Páté zastavení putovní výstavy o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v Břeclavi



Foto: Svobodová Ludmila - Muzeum & galerie Břeclav, Týdeník Břeclavsko, Petr Uher - TV Fénix, Jaroslav Winkler



← Starosta města Břeclavi Dymo Piškula a hejtmán Jiho-moravského kraje Jaroslav Hašek na mapě vodního koridoru D-O-L.

↓ Výstavu navštívila celá řada významných hostů, mezi nimi také Miloš Zeman.





Povodí Labe, státní podnik



Zabezpečuje

výkon správy povodí, kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zjišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod a další činnosti, které vykonávají správci povodí podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, zákona č. 305/2000 Sb., o povodích a souvisejících právních předpisů, včetně správy drobných vodních toků v dané oblasti povodí, jejichž správcem byl podnik určen.

Územní působnost je vymezena hydrologickou hranicí ploch hlavních a dílčích povodí vodních toků, které má Povodí Labe ve správě. Určená oblast zasahuje do správního území 7 krajů, a v nich do obvodu 62 obcí s rozšířenou působností.



Nabízí

- v rámci činnosti vodohospodářských laboratoří, akreditovaných u Českého institutu pro akreditaci (ČIA) pod č. 1264, analýzy povrchových, odpadních a pitných vod, říčních sedimentů a zemín, plavenin, sedimentovatelných plavenin, čistírenských kalů, odpadů, výluhů a různých matric z oblasti hydrosféry, včetně prací vzorkařských a hydrometrických,

- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3,
Tel.: 495 088 111, Fax: 495 407 452, www.pla.cz, labe@pla.cz



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 GEODETICKÉ A PRŮZKUMNÉ PRÁCE.

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

POBOČKY: **Praha:** Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353
Ostrava: Varenská 49, 701 00 Ostrava, tel.: +420 596 657 206
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

www.hydroprojekt.cz



Partner profesionálů

prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem



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

Obchodní zástoupení:

AGRO A R. W. - Stará Červená Voda	602 537 507
KSK Agri s.r.o. - Šanov	724 626 166
ing. Jan ŠKVARIL - Lipovec	724 626 160
Tomáš KROUTIL - Polička	724 638 208
ZVS AGRO s.r.o. - Týnec nad Orlicí	724 626 180
Hátle s.r.o. - Třebnouševy	608 484 836
Miroslav KUČTA - České Budějovice	724 626 158
ing. Petr GUZMICKÝ - České Budějovice	724 626 159
ing. Jiří NOVÁČEK - Kadov	724 626 164
N&N Košátky - Kropáčova Vrutice	603 289 403
ZEAS a.s. Staré Hradiště	602 141 211
MANITEC trade s.r.o. Kout na Šumavě	777 261 015

www.toko.cz

U s n e s ě n í

Rady pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou
spolupráci

Věc: Další postup prací na přípravě budování průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, v I. etapě propojení Dunaje s Odrou

" Po projednání důvodové zprávy na další postup prací na přípravě budování průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, v I. etapě propojení Dunaje s Odrou Rada pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci

1. b e r e n a v ě d o m í
předloženou zprávu,

2. d o p o r u č u j e

znovu prověřit zájem jednotlivých členských států RVHP na účasti při přípravě realizace propojení Dunaje s Odrou a na základě výsledku stanovit další postup projednávání. "



Protiproudňí souprava se čtyřmi čluny na Dunaji nad ústím řeky Moravy.

2. ČSR 19. 9. 84

17 50 10
02 05 34
07 05 35



USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 16. srpna 1984 č. 216

o záměrech rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest v ČSSR v 8. a 9. pětiletce.

V l á d a

po projednání zprávy o záměrech rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest v ČSSR v 8. a 9. pětiletce

u k l á d á

1. ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a předsedou Státní plánovací komise a s místopředsedy vlády ČSSR J. Korčákem a P. Colotkou využívat podklady z předložené zprávy při zpracování návrhu rozvoje vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest v ČSSR v 8. pětiletce a dalším výhledu, který bude vycházet ze základních směrů hospodářského a sociálního rozvoje ČSSR do roku 1995 a směrnice pro přípravu 8. pětiletky, s cílem maximálního docílení podílu vodní dopravy na výkonech dopravní soustavy;

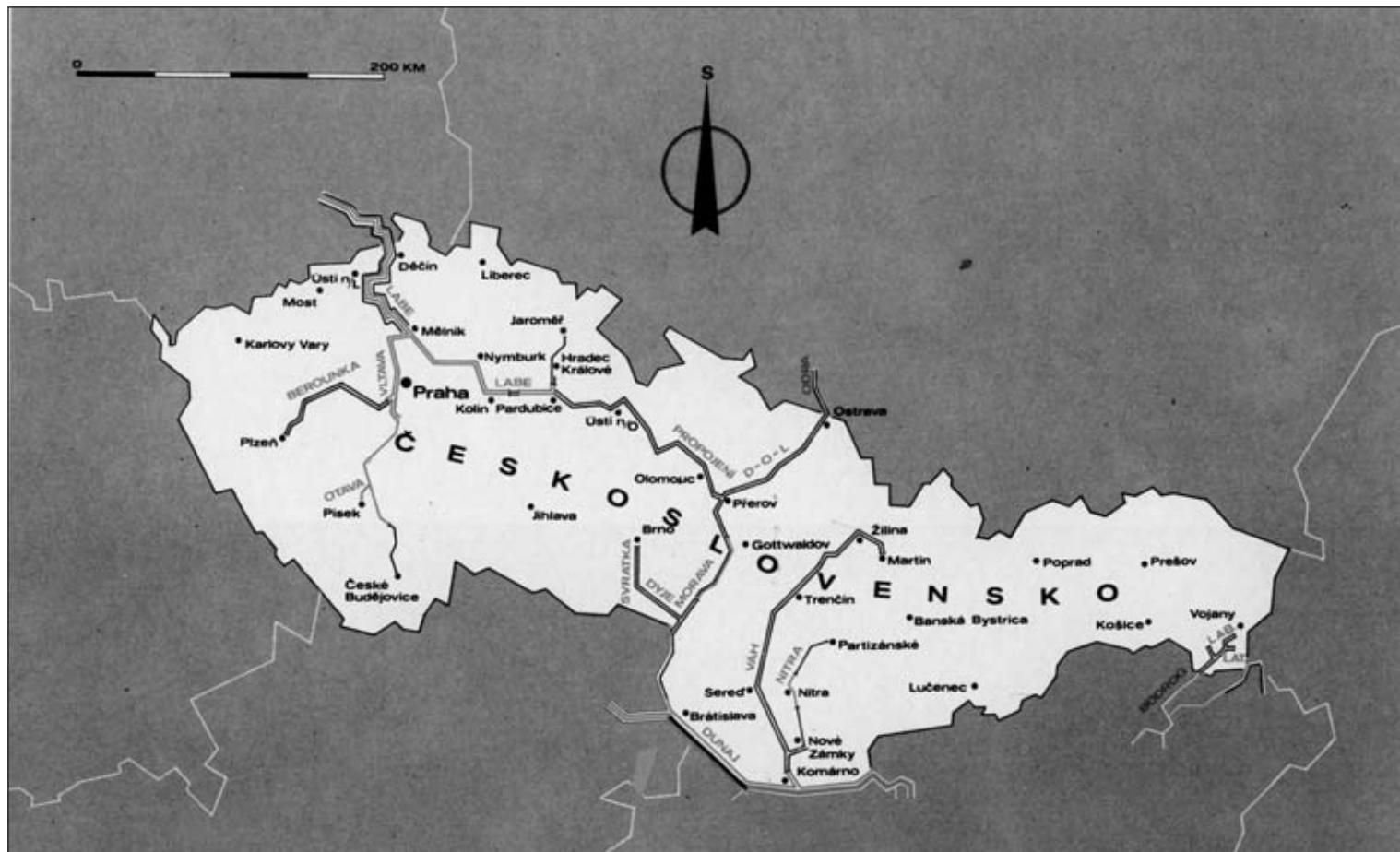
2. ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedy vlády ČSSR J. Korčákem a P. Colotkou v souladu se záměry rozvoje oboru vodní dopravy ČSSR na období 8. a 9. pětiletky dohodnout do 31. prosince 1985 s ministry hutnictví a těžkého strojírenství, všeobecného strojírenství, paliv a energetiky, elektrotechnického průmyslu a zemědělství a výživy rozsah a zabezpečení výstavby závodových přístavů;

3. ministrům všeobecného strojírenství a hutnictví a těžkého strojírenství vyřešit pro 8. pětiletku tuzemské dodávky lodního parku i výrobu a montáž jeřábů pro československé plavební podniky v návaznosti na výsledky koordinace národohospodářských plánů;

4. místopředsedovi vlády a předsedovi Státní plánovací komise a ministrům všeobecného strojírenství, hutnictví a těžkého strojírenství, dopravy a zahraničního obchodu uplatňovat v rámci koordinace národohospodářských plánů na léta 1986 až 1990 zabezpečení dovozu plavidel a jeřábů nezajištěných tuzemskou výrobou a výsledky zpracovat do návrhu 8. pětiletého plánu;

5. ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády ČSSR P. Colotkou zajistit do 31. prosince 1985 převod přeprav kameniva a šterkopísků (s výjimkou technologických přeprav) dosud prováděných organizacemi ministerstva stavebnictví SSSR a ministerstva lesního a vodního hospodářství SSSR do působnosti Československé plavby dunajské, n.p., Bratislava.

Provedou: místopředsedové vlády ČSSR S. Potáč, J. Korčák a P. Colotka a ministři dopravy, zahraničního obchodu, všeobecného strojírenství, hutnictví a těžkého strojírenství, paliv a energetiky, elektrotechnického průmyslu a zemědělství a výživy.



	Kategorie vodní cesty	Třída vodní cesty	Největší používaná plavidla a soupravy	Schéma plavidel a souprav a jejich min. a max. nosnost v t	Grafické vyjádření na mapách	
					Hotové úseky	Rozestavené a plánované úseky
Neklasifikované vodní cesty	Vodní toky využívané pro voroplavbu a plavení dřeva		Vory, kmeny	
	Periodicky splavné toky		Různá tradiční plavidla, zpravidla dřevěná a bez strojního pohonu		-----	
	Malé vodní cesty s významem pro rekreační a sportovní plavbu		Velká sportovní plavidla, motorové jachty, plachetnice, malé osobní lodě — výjimečně i nejmenší plavidla komerční vodní dopravy		-----	
Klasifikované vodní cesty s významem pro komerční vodní dopravu	L	10, 11, 12	Nejmenší tlačné soupravy, malé motorové nákladní lodě (pěniche aj.). V některých případech nejmenší plavidla pobřežní plavby	240 – 560 480 – 1120 270 – 350 	-----	-----
		10, 11 12, 21	Tlačné soupravy menší a střední velikosti, velké motorové nákladní lodě. V některých případech i říční-námoňní lodě a středně velká plavidla pobřežní plavby.	1420 – 3180 1000 – 3000 2840 – 6360 	=====	=====
	I	22	Střední a velké tlačné soupravy. Největší říční a říčně-námoňní motorové nákladní lodě, v některých případech velká plavidla pobřežní plavby či námoňní lodě.	5680 – 12720 2700 – 5000 	=====	=====
		23 A VYŠŠÍ	Velké a největší tlačné soupravy v některých případech i námoňní lodě.	8520 – 19080 	=====	=====

Převzato z publikace SVĚT VODNÍCH CEST, Jaroslav Kubec, Josef Podzimek, 1988.

1. ROZVOJ VODNÍCH CEST NA ÚZEMÍ ČSSR

Materiál o rozvoji vodních cest v ČSSR a jejich pro-
pojení do soustavy vodních cest v Evropě byl po projedná-
ní v Radě pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou
spolupráci schválen vládou ČSSR č. 57 ze dne 4. 3. 1982.
Vláda uložila zpracování konkrétního programu výstavby a
rekonstrukce čs. vodních cest do roku 1990 s výhledem do
roku 2000 a pro stavby navrhované k zahájení v průběhu
8. pětiletky zpracovat potřebnou přípravu až do úrovně in-
vestičního záměru. Příslušné úkoly pro resorty ČSR byly
projednány a zabezpečeny usnesením vlády ČSR č. 103/1982
a pro resorty SSR usnesením vlády SSR č. 89/1982.
Materiál o rozvoji vodních cest byl projednán i předsednic-
tvem Ústředního výboru KSČ dne 26. 3. 1982.

Současné vodní cesty v ČSR, využívané pro veřejnou
nákladní dopravu, jsou tvořeny labsko-vltavskou vodní ces-
tou o celkové délce 302 km. Stav labsko-vltavské vodní
cesty je výsledkem vývoje počínajícího koncem minulého
století. V období mezi oběma světovými válkami pokračovala
již kanalizace Vltavy a středního Labe výstavbou plavebních
stupňů s modernějšími jezy, umožňujícími prakticky celoroč-
ní provoz. Po druhé světové válce se z důvodu jiných priorit
rozvoje národního hospodářství zhruba po 20 let ve výstavbě
vodních cest nepokračovalo.

Další rozvoj vodní dopravy a tedy i splavňování našich
vodních toků významně ovlivnila usnesení vlády ČSSR č. 680
z roku 1963 a č. 175 z roku 1970. V souvislosti s tímto za-
bezpečilo MLVH ČSR v průběhu 5. a 6. pětiletky řadu inves-
tičních akcí na labské vodní cestě, včetně prodloužení
splavnosti Labe z Kolína do Chvaletic. Provoz na tomto úseku
byl zahájen v květnu 1977.

Koncem 6. pětiletky byla zahájena výstavba nového
plavebního stupně v Modřanech, která bude z hlediska potřeb
plavby ukončena ještě v 7. pětiletce a rekonstrukce vltav-
ské vodní cesty, kde je plněn náročný úkol uložený ministru
lesního a vodního hospodářství ČSR usnesením vlády ČSR
č. 119/1983 zabezpečit do roku 1985 technickoorganizačními
opatřeními celoroční provoz na úseku Vltavy Praha - Mělník.

Současné vodní cesty v SSR, využívané pro veřejnou
nákladní dopravu, jsou tvořeny dunajskou vodní cestou o cel-
kové délce 172 km. Veškeré dosavadní splavnovací práce na
řece Dunaj se soustředily - s ohledem na charakter střední-
ho toku - pouze na regulační práce. V průběhu 6. pětiletky
byla zahájena výstavba čs.-maďarské soustavy vodních děl
Gabčíkovo - Nagymaros, odstraňující pro plavbu nepříznivý,
tzv. brodový úsek Rajka-Gönyü s minimálními plavebními
hloubkami, jejíž realizace pokračuje v 7. a 8. pětiletce.

Na území SSR se již od roku 1931 sleduje splavnění Váhu,
jeho komplexní využití energetické, vodohospodářské, doprav-
ní a jiné. V současnosti je na úseku Hlohovec - Žilina vy-
budována souvislá kaskáda vodních děl s 12 stupni, ze kte-
rých dolních 5 postavených v letech 1953 - 1960 mají částeč-
ně již vybudované plavební komory o rozměrech 85 x 12 m,
sloužících jako jalový přeпад. V 5. pětiletce byly zahájeny
práce na výstavbě vodního díla Kraňova s plánovaným ukonče-
ním v 7. pětiletce. Z hlediska energetického využití dalších
vodních cest v SSR zůstává ještě nedořešena dolní Morava.

Při návrhu rozvoje vodních cest je nutno vycházet z jejich mnohoúčelnosti. Nejedná se však pouze o souhrn účelů dopravních a vodohospodářských, ale v mnoha případech i energetických. V současné době se výroba elektrického proudy využítím levné vodní energie dostává opět do popředí zájmů národohospodářů a právě kombinace energetického a dopravního využítí komplexního vodohospodářského díla bude celospolečensky efektivní.

Tyto splavnovací práce umožní

- prodloužení mezinárodní labsko-oderské plavby dále do vnitrozemí prostřednictvím řeky Labe a Odry, a tím i přesun substrátů z přetíženého zejména prvního železničního tahu na vodní dopravu a zavedení mezinárodní oderské přepravy na naše území;
- prodloužení mezinárodní dunajské přepravy dále do vnitrozemí prostřednictvím řeky Váhu a Moravy, a tím i přesun substrátů z přetíženého zejména druhého železničního tahu na vodní dopravu.

Z Á V Ě R

Dobudování a rekonstrukce čs. říčních přístavů spolu s koncepcí výstavby nových přístavů ve vazbě na program splavnovacích prací na Labi, Vltavě, Odře, Váhu a Moravě, vytváří předpoklady pro zabezpečení nárůstu objemů přepravy vodní dopravou do roku 1995. Na základě původně předpokládaného rozvoje vnitrozemské vodní dopravy měly celkové objemy

V současné době je v závěrečném stádiu příprava Dohody mezi vládou ČSSR a NSR o vnitrozemské vodní dopravě. Sjednání této Dohody umožní přístup československým plavidlům prakticky na celou síť vnitrozemských vodních cest a do námořních přístavů NSR, na Rýn a po uzavření (v případě potřeby) obdobných dohod s dalšími západoevropskými státy přístup prakticky na všechny vodní cesty západní Evropy.

Vláda ČSSR svým usnesením č. 104 ze dne 26. dubna 1984 dala souhlas k zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy a zároveň schválila směrnice pro tato jednání. Dle této směrnice se předpokládá v cílovém roce 2000 s pravidelnou přepravou čs. zboží po Odře do Ostravy v objemu 1 850 tis. tun za podmínek blízkých dnešním podmínkám na současně splavně

Odře v úseku Štětín - Kozlí.

Rada pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci na svém zasedání dne 16. ledna 1984 schválila další postup prací při přípravě realizace propojení Dunaj-Odra-Labe. V první etapě Dunaj-Odra čs. strana se zaměří na úzkou spolupráci v této otázce se zainteresovanými členskými státy RVHP a ostatními příbřežními státy na propojení, především s Rakouskem.

Hlavní směry řešení základních podmínek pro zvyšování podílu vodní dopravy na přepravní práci dopravní soustavy ČSSR jsou jak pro labsko-vltavskou, tak pro dunajskou oblast zpracovány v důvodové zprávě. Zásady realizačního programu jsou vyjádřeny v návrhu usnesení.

FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY
Č.J. 11.724/84

P ř í l o h y k e z p r á v ě

Rozvoj vodních cest v období 1986 - 1995.I. etapa (rok 1986-1990)ČSR

- splavnění Labe do Pardubic,
- pokračování v rekonstrukci velkých plavebních komor na dolním Labi v min. počtu 2 komory a v postupném zabezpečení plavební hloubky 2,5 m,
- pokračování v rekonstrukci vltavské vodní cesty v úseku Praha-Holešovice - Mělník s cílem postupně zabezpečit plavební hloubku 2,5 m a možnost proplavení tlačných souprav složených z 1 1/2 člunu,
- pokračování v jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy ve smyslu usnesení vlády ČSSR č. 104/1984.

SSR

- splavnění Váhu do Sereďi,
- pokračování ve výstavbě vodních děl Gabčíkovo - Nagymaros,
- pokračování v jednání s rakouskou stranou o dořešení využití hraničního úseku řeky Dunaj a Moravy z hlediska energetického i plavebního.

II. etapa (rok 1991 - 1995)ČSR

- zahájení splavnění Odry do Ostravy v návaznosti na jednání s PLR,
- dokončení rekonstrukce velkých plavebních komor na dolním Labi a pokračování v postupném zabezpečení plavební hloubky 2,5 m,
- pokračování v rekonstrukci vltavské vodní cesty v úseku Vrané nad Vltavou - Mělník s cílem postupně zabezpečit plavební hloubku 2,5 m a možnost proplavení tlačných souprav složených z 1 1/2 člunu.

SSR

- zahájení splavnění Váhu do Piešťan,
- zahájení splavnění Moravy do Lanžhotu, jako součásti průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe (v návaznosti na jednání s rakouskou stranou),
- dokončení rekonstrukce dunajské vodní cesty v plném čs. úseku řeky Dunaj.

Investiční náklady na prodloužení splavnění Labe do Pardubic, splavnění Odry do Ostravy a na komplexní využití váhu a Moravy a na uvedené rekonstrukce současných vodních cest uvažované k zahájení v období 8. a 9. pětiletky byly prozatím stanoveny orientačně na základě studijních prací a jsou následující :

- Labe v úseku Chvaletice - Pardubice (1. část)	505 mil. Kčs
(2. část)	319 mil. Kčs
- rekonstrukce plavebních komor na dolním Labi	176 mil. Kčs
- rekonstrukce vltavské vodní cesty	532 mil. Kčs
- Odra v úseku Kožle - Ostrava	1 200 mil. Kčs
- Váh v úseku Komárno - Sereď, včetně VD Vlčany	960 mil. Kčs
- Váh v úseku Sereď - Piešťany, včetně VD Sereď	1 500 mil. Kčs
- Morava v úseku Děvín - Lanžhot (Brodské)	3 500 mil. Kčs

c e l k e m

8 692 mil. Kčs

Z toho :

ČSR	2 732 mil. Kčs
SSR	5 960 mil. Kčs

ZÁKON

ze dne 25. května 1995

o vnitrozemské plavbě

Změna: 358/1999 Sb.
Změna: 118/2004 Sb.
Změna: 186/2006 Sb.
Změna: 227/2009 Sb.

Změna: 254/2001 Sb.
Změna: 327/2005 Sb.
Změna: 124/2008 Sb.
Změna: 309/2002 Sb.

Změna: 320/2002 Sb.
Změna: 342/2006 Sb.
Změna: 309/2008 Sb.

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST I

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

§ 1

Předmět úpravy

Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství 1), zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropských společenství 2) a upravuje

- a) podmínky provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách (dále jen „plavba“) a
- b) působnost a pravomoc ministerstev a jiných ústředních správních úřadů v oblasti plavby.

§ 2

Základní pojmy

(1) Vnitrozemskými vodními cestami (dále jen "vodní cesty") jsou vodní toky 3) a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu. Součástí vodní cesty jsou uvedeny v příloze č. 1, která je součástí tohoto zákona.

(2) Plavbou se rozumí provozování plavidla na vodní cestě.

ČÁST II

VODNÍ CESTY

§ 3

(1) Vodní cesty se dělí na sledované vodní cesty a ostatní vodní cesty. Sledované vodní cesty musí odpovídat plavebně provozním podmínkám. Plavebně provozní podmínky pro provozování plavby a způsob značení sledovaných vodních cest stanoví prováděcí předpis.

(2) Sledované vodní cesty se člení na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové. Rozměry vodních cest dopravně významných, včetně jejich zařazení do tříd, a plavebně provozní podmínky umístění mostů a jiných zařízení, která je kříží nad nejvyšší plavební hladinou nebo pod dnem těchto cest, stanoví prováděcí předpis. Vodní cesty účelové, jejichž seznam stanoví prováděcí předpis, jsou vodní cesty, na kterých je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu.

(3) Vodní cesty dopravně významné se z hlediska jejich využívání pro provozování vodní dopravy dále člení na vodní cesty využívané a vodní cesty využitelné.

(4) Vodní cesty využívané jsou:

a) vodní tok Labe

- 1. od říčního km 973,5 (Kunětice) po říční km 951,2 (nadjezí zdymadla Přelouč),
- 2. od říčního km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč) po říční km 726,6 (státní hranice se Spolkovou republikou Německo), včetně plavební dráhy vymezené na vodní ploše Velké Žernoseky plavebními znaky,

b) vodní tok Vltavy

- 1. od říčního km 91,5 (Třeбенice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výustní části vodního toku Berounky po přístav Radotín,
- 2. od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třeбенice) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun,

c) vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice - Rohatec.

(5) Vodní cesty využitelné jsou uvedeny v příloze č. 2, která je součástí tohoto zákona.

§ 3a

zrušen

§ 4

Působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává Ministerstvo dopravy v dohodě s ústředním vodohospodářským orgánem. 4) V této působnosti uplatňuje též stanoviska k politice územního rozvoje a k územně plánovací dokumentaci. Tato stanoviska nejsou správním rozhodnutím.

- (1) Vodní cestu spravuje její vlastník nebo správce (dále jen "správce vodní cesty").
- (2) Správce vodní cesty je povinen spravovat sledované vodní cesty tak, aby bylo zajištěno bezpečné provozování plavby, a řádně je značit plavebními znaky.
- (3) Stavby na sledované vodní cestě lze zřizovat jen se souhlasem plavebního úřadu a za podmínek jím stanovených.
- (4) Souhlas plavebního úřadu podle odstavce 3 nebo souhlas se zřízením přístavu podle § 6 odst. 2 vydávaný jako podklad pro rozhodnutí stavebního úřadu podle zvláštního právního předpisu 2a), územní souhlas nebo ohlášení stavby je závazným stanoviskem podle správního řádu 2b) a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení.

ČÁST III

PŘÍSTAVY

§ 6

- (1) Přístav je tvořen vodní částí a pozemní částí přístavu, kde lze překládat zboží, umožnit bezpečný výstup a nástup osob mezi plavidlem a břehem, provádět opravy, vystrojování, zásobování a stání plavidel u nábřeží k těmto účelům upraveného.
- (2) Přístav lze zřizovat a provozovat jen se souhlasem plavebního úřadu a za podmínek jím stanovených.
- (3) Plavební provoz v přístavu se řídí podmínkami plavebního provozu, které určují povinnosti vůdce plavidla, člena posádky a provozovatele přístavu při vplutí, rozmístění a stání plavidel v přístavu, jakož i při zvláštních událostech, kterými jsou velká voda, požár a zámraza. Podmínky plavebního provozu v přístavu stanoví prováděcí předpis.

§ 54

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. října 1995.

Uhde v. r.

Havel v. r.

Klaus v. r.

Příl.1

Součásti vodní cesty

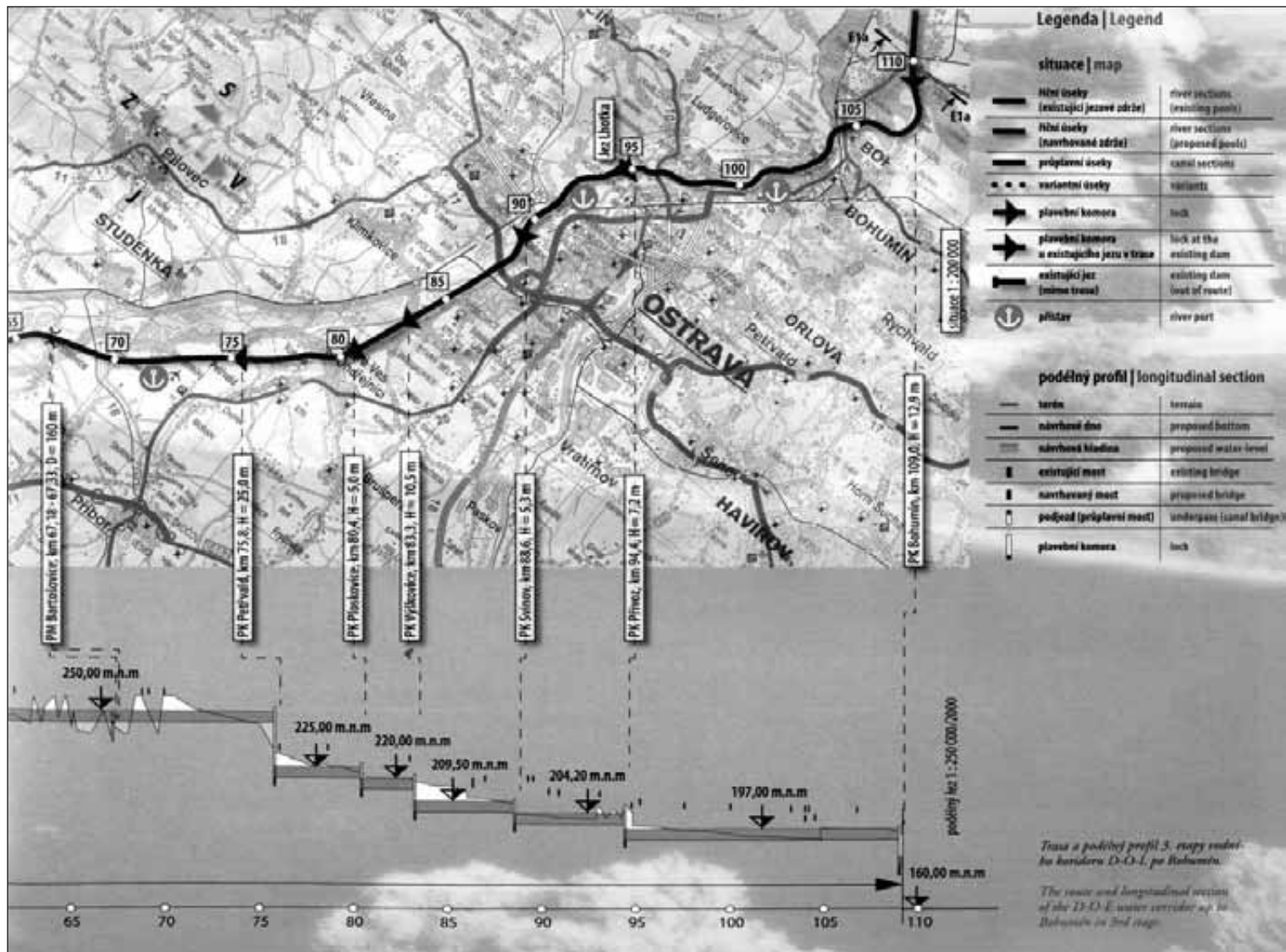


- Součástí vodní cesty jsou:
- opevnění břehů, plavební mosty, plavební tunely a lodní propustě,
 - pobřežní obsluhné cesty vodního toku, plavební znaky na hladině, na březích, na mostech a na jiných objektech a zařízeních, která křížují vodní cesty a kilometráž vodní cesty,
 - uzavírací objekty na plavebních kanálech, zařízení pro regulaci stavu vody, nádrže pro nalepšování průtoků na vodní cestě, vodočty a výstražná zařízení,
 - jezy a ostatní vzdouvací zařízení,
 - plavební komory, lodní zdvihadla (zvislá nebo šikmá) včetně rejd a úsporných komor, příp. jiná speciální plavební zařízení pro řízení plavby a její bezpečnost,
 - vodní části, břehové úpravy, nábřežní zdi a vyvažovací zařízení přístavů,
 - vyvažovací a vodící zařízení (kotevní břeje, dalby, záchytné kůly, dopravní majáky, svodidla a odrazné trámy),
 - pohyblivé můstky a ostatní zařízení přístavišť,
 - zařízení k vybírání plavebních poplatků,
 - veliny a jiná zařízení a objekty, sloužící bezprostředně k provozu vodní cesty nebo jejich součástí.

Příl.2

Seznam dopravně významných využitelných vodních cest

- Využitelnými vodními cestami jsou:
- vodní tok Labe od říčního km 987,8 (Opatovice) po říční km 973,5 (Kunětice) a od říčního km 951,2 (nádzeří zdymadla Přelouč) po říční km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč),
 - vodní tok Bečvy od Pěrova po ústí vodního toku Moravy,
 - vodní tok Odry od Polanky na Odrou po státní hranici s Polskem,
 - vodní tok Ostravice pod ústím Lučiny,
 - vodní tok Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín,
 - vodní tok Ohře od říčního km 3,0 (Terezín) po ústí do vodního toku Labe.



Převzato z publikace KŘÍŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ, Jaroslav Kubec, Josef Podzimek, 2004.



Motorová nákladní loď o nosnosti 2000 tun plující proti proudu Dunaje mjí Bratislavský hrad.

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 11. prosince 1996 č. 635

k financování programu podpory rozvoje vodní dopravy
v České republice do roku 2005

Vazba na záznam z jednání vlády:

V l á d a

I. b e r e n a v ě d o m í

informaci o účasti státního rozpočtu na financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005 obsaženou v části III předloženého materiálu a upřesněnou podle připomínek vlády;

II. u k l á d á

1. ministru dopravy a spojů

a) zabezpečit zpřesnění věcné a časové realizace programu rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2000 a po roce 2000 až do roku 2005 včetně jeho zahrnutí do registru investic ministerstva financí,

b) zahájit jednání v souvislosti s programem rozvoje vodní dopravy s představiteli Polské republiky o společné přípravě splavnění Odry a s příslušnými představiteli Slovenské republiky a Rakouské republiky o společné přípravě splavnění dolního úseku Moravy a dále pokračovat v jednání s příslušnými představiteli Spolkové republiky Německo o koordinovaném zlepšení plavebních podmínek na Labi,

2. místopředsedovi vlády a ministru financí zabezpečit účast státního rozpočtu na financování programu rozvoje vodní dopravy v rozsahu ukazatelů zapracovaných do registru investic ministerstva financí a upřesňovaných podle možností státního rozpočtu v jednotlivých letech a zabezpečit finanční prostředky pro úhradu nákladů spojených s provozem a údržbou dopravně významných vodních cest s možností jejich upřesnění při přípravě návrhu státního rozpočtu pro příslušný kalendářní rok,

3. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a spojů zabezpečit ochranu území pro výhledové splavnění vodních toků Morava a Odra a trasy uvažovaného průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků.

Provedou:

místopředseda vlády a ministr financí,
ministři dopravy a spojů, pro místní rozvoj

Předseda vlády
prof. Ing. Václav K l a u s , CSc., v. r.



MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČESKÉ REPUBLIKY

ODBOR 310

Nábř. L.Svobody 12, P.O.BOX 9

110 15 Praha 1

č.j. 849/98-KM



ROZHODNUTÍ
ministra dopravy a spojů České republiky
ze dne 12. března 1998

o zřízení státní rozpočtové organizace Ředitelství vodních cest ČR

I. Rozhoduji

podle § 31 a 32 zákona o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí v ČR (rozpočtová pravidla republiky) o zřízení státní rozpočtové organizace Ředitelství vodních cest České republiky ke dni 1. dubna 1998.

II. Vydávám

zřizovací listinu, kterou zřizují státní rozpočtovou organizaci Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen organizace) s účinností od 1. dubna 1998.

III. Vymezuji

základní účel a předmět činnosti organizace ve zřizovací listině za podmínky hospodaření s rozpočtovými prostředky podle § 32 zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí ČR (rozpočtová pravidla republiky).

IV. Pověřuji

ke dni 1. dubna 1998 řízením organizace Ing. Michaela Trnku, CSc. do doby jmenování ředitele organizace na základě výsledků výběrového řízení.

V. Ukládám

1. Náměstkovi ministra Ing. M. Tošovskému ve spolupráci s náměstkem Ing. P. Formanem

- a) připravit pověřovací dekret pro osobu pověřenou řízením organizace
- b) vymezit majetek k němuž má organizace právo hospodaření
- c) požádat Ministerstvo financí o rozpočtové opatření, které zabezpečí chod zřízené organizace
- d) zajistit systemizaci pracovních míst pro 12 zaměstnanců
- e) zajistit publikaci zřízení organizace v Ústředním věstníku

2. Náměstkovi ministra Ing. P. Formanovi

- a) zabezpečit u osoby pověřené řízením organizace Ředitelství vodních cest ČR naplnění systemizovaných míst nezbytných pro zahájení činnosti organizace a zabezpečení základních aktů potřebných pro chod organizace.
- b) ve spolupráci s náměstkem ministra Ing. M. Tošovským zajistit koordinaci veškerých činností souvisejících se zřízením organizace.

3. Osobě pověřené řízením organizace vypracovat organizační řád organizace a předložit jej k odsouhlasení MDS ČR.

VI. Toto rozhodnutí nabývá účinnosti dnem vydání rozhodnutí.

Prof. Ing. Petr Moos, CSc.
ministr dopravy a spojů

ZŘIZOVACÍ LISTINA

Ředitelství vodních cest ČR

Podle § 31 a 32 zákona ČNR č.576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky České republiky a obcí v České republice (rozpočtová pravidla republiky), ve znění pozdějších předpisů vydal ministr dopravy a spojů České republiky rozhodnutí č. 849/98-KM ze dne 12. března 1998, kterým rozhodl o zřízení nové státní rozpočtové organizace Ředitelství vodních cest ČR dnem 1. dubna 1998.

I.

Základní údaje

Zřizovatel: Ministerstvo dopravy a spojů ČR
Název organizace: Ředitelství vodních cest ČR
Identifikační číslo: Praha 7, Jankovcova 6
Sídlo organizace: 1. dubna 1998
Zřizena ke dni:

II.

Základní účel a předmět činnosti

1) Základním účelem a předmětem činnosti státní rozpočtové organizace Ředitelství vodních cest ČR (dále jen organizace) je:

- zabezpečuje výstavby a modernizace současných významných vodních cest¹⁾ (dále jen „vodní cesty“) a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu a pořízení dalšího majetku nutného pro správu a údržbu vodních cest,
- zabezpečení správy, údržby a oprav současných vodních cest a dalšího majetku, nutného pro provoz na nich a pro jejich správu a údržbu,
- výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím nově zřizované součásti vodních cest,
- zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich soutěží,
- koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest.

2) V rámci svého základního účelu a předmětu činnosti plní organizace tyto hlavní úkoly:

- zabezpečuje realizaci schválené dopravní politiky a koncepce v oblasti vodních cest jejich rozvoji a územní ochranu,
- spolupracuje s příslušnými orgány státní správy, poskytuje jim podklady a zpracovává stanoviska,
- zpracovává podklady, návrhy a zdůvodnění pro získání a účelné rozdělení finančních prostředků pro součásti vodních cest, dohlíží na jejich hospodárné využití u organizací v současné době spravujících vodní cestu,
- zajišťuje veškeré činnosti pro přípravu a realizaci výstavby, modernizace a oprav, včetně řádného předání díla do provozu následným správcům (provozovatelům) vodních cest,
- zajišťuje výkon vlastnických práv k majetku státu, vedení příslušné majetkové evidence a pasportů a je provozovatelem informačního systému nemovitostí, které jsou součástí vodních cest, nebo jsou dočasně územní přípravou, nebo výstavbou vodních cest,
- provádí výběrová řízení na pronájem ploch pro obsluhu zařízení a jiná zařízení a uzavírá příslušné nájemní smlouvy,
- zabezpečuje svobodné činnosti související s výkonem správy a údržby vodních cest,
- zajišťuje úkoly hospodářsko mobilizačních příprav

III. Právní postavení organizace

- 1) Organizace je státní rozpočtovou organizací a hospodáří podle vyhlášky MF ČR č. 205/1991 Sb., o hospodaření a rozpočtovými prostředky státního rozpočtu ČR a o financování hospodaření rozpočtových a příspěvkových organizací, ve znění pozdějších předpisů.
- 2) Organizace je právnickou osobou vystupující v právních vztazích svým jménem a nesoucí odpovědnost z těchto vztahů vyplývající.

IV

Statutární orgán

Statutárním orgánem organizace je ředitel jmenovaný ministrem dopravy a spojů. Zástupce statutárního orgánu jmenuje ředitel organizace.

V.

Vymezení majetku

Organizace hospodáří s majetkem svěřeným jí při jejím zřízení a s majetkem nabytým v průběhu své činnosti. Organizace má právo tento majetek držet, užívat jej a nakládat s ním v souladu s právními předpisy a s touto zřizovací listinou.

VI.

Vnitřní organizační struktura


Vnitřní organizační strukturu určí organizační řád, který vydá ředitel do 30 dnů po vydání této zřizovací listiny.

VII.

Doba, na kterou je organizace zřízena

Organizace je zřízena na dobu neurčitou.

V Praze, dne 12. března 1998


Prof. Ing. Petr Moos CSc.,
ministr dopravy a spojů





Kontejnerová loď třídy Neokemp může zajistit rychlou obsluhu při kratších přepravních vzdálenostech.



Speciální lodě na přepravu automobilů na Rýnu převážejí až 600 osobních vozů.

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 21. července 1999 č. 741 + P

k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010

Vazba na záznam z jednání vlády:

V l á d a

I. s c h v a l u j e

1. Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 obsažený v části III předloženého materiálu a upravený podle přílohy tohoto usnesení (dále jen "Návrh") s tím, že další aktualizace a věcná a časová koordinace staveb dopravních sítí v České republice bude řešena ve vzájemné spolupráci Ministerstva dopravy a spojů a Ministerstva financí podle možností financování s cílem urychleného naplňování celého rozvojového záměru,

2. vedení dopravních sítí uvedených v příloze tohoto usnesení,

3. zajišťování územní ochrany liniových dopravních staveb obsažených v Návrhu;

II. u k l á d á

1. ministru dopravy a spojů předložit vládě do 30. listopadu 1999 harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu,

2. ministru dopravy a spojů ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem financí

a) zabezpečovat věcnou a časovou realizaci Návrhu včetně jeho zahrnutí do registru investic Ministerstva financí,

b) předložit v roce 2000 změnu modelu financování II. železničního koridoru,

3. ministru dopravy a spojů ve spolupráci s ministry pro místní rozvoj a životního prostředí předložit vládě aktualizaci Rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 v případě významných změn vývoje dopravních nároků a makroekonomické situace státu;

III. v y z ý v á ministra životního prostředí ve spolupráci s ministry dopravy a spojů a pro místní rozvoj urychleně řešit problematiku vedení

1. dálnice D 5 kolem Plzně s maximálním využitím již projednaných úseků,

2. dálnice D 8 Chráněnou krajinou oblastí České Středohoří.

Provedou:

místopředseda vlády a
ministr financí,
ministři dopravy a spojů,
životního prostředí,
pro místní rozvoj

Předseda vlády
Ing. Miloš Z e m a n , v. r.



Vedení dopravních sítí

l) rozvoj vodních cest:

- _ zabezpečovat územní ochranu rozvoje vodních cest definovaných v zákoně č. 114/1995 Sb.,
- _ zajistit zlepšení splavnosti dolního Labe,
- _ výstavbu vodních cest upřesňovat a zabezpečovat na základě skutečných potřeb dopravního trhu a finančních možností státu;

m) oblast mezinárodních dohod:

- _ na základě postupu výstavby a dokončování jednotlivých tahů dopravních sítí, skutečných a prognózovaných intenzit provozu a zkušeností z provozu na vybrané síti dopravních cest iniciovat případná upřesnění vedení mezinárodních dopravních tahů na území České republiky přijatých v mezinárodních dopravních dohodách včetně posouzení jejich vlivů na životní prostředí.

SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 19. ledna 1996 byla v Ženevě přijata Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Jménem České republiky byla Dohoda podepsána v Helsinkách dne 23. června 1997. Listina o schválení Dohody Českou republikou byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů, deponitáře Dohody, dne 8. srpna 1997.

Dohoda vstoupila v platnost na základě svého článku 8 odst. 2 dne 26. července 1999 a tímto dnem vstoupila v platnost i pro Českou republiku.

Český předklad Dohody se vyhláší současně.

EVROPSKÁ DOHODA

o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)

Smluvní strany,

majíce na paměti nutnost ulehčení a rozvoje mezinárodní přepravy po vnitrozemských vodních cestách v Evropě,

berouce na zřetel, že mezinárodní přeprava zboží se bude zvyšovat v důsledku růstu mezinárodního obchodu,

podtrhující důležitou roli vnitrozemské vodní dopravy, která ve srovnání s jinými druhy dopravy má ekonomické a ekologické přednosti a nabízí dostatečnou kapacitu v infrastruktuře a lodním parku, a je proto schopna snížit společenské náklady a negativní vlivy vnitrozemské dopravy jako celku na životní prostředí,

jsouce přesvědčeny, že pro zvýšení efektivity mezinárodní přepravy po vnitrozemských vodních cestách v Evropě a jejich zajímavost pro spotřebitele je nutno vytvořit právní rámec pro koordinaci plánů rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu na základě dohodnutých parametrů infrastruktury a provozních podmínek,

se dohodly takto:

Článek 1

Určení sítě

Smluvní strany přijímají ustanovení této Dohody jako koordinovaný plán rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest, dále nazývané „sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu“ nebo „sítě vodních cest E“, který mají v úmyslu uskutečnit v rámci svých příslušných programů. Síť vodních cest E zahrnuje vnitrozemské vodní cesty a přístavy

mezinárodního významu, které jsou uvedeny v přílohách I a II k této Dohodě.

Článek 2

Technické a provozní charakteristiky sítě

Síť vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu uvedená v článku 1 bude přizpůsobena charakteristikám uvedeným v příloze III k této Dohodě nebo bude dána do souladu s ustanoveními této přílohy v průběhu budoucích modernizačních prací.

Článek 3

Přílohy

Přílohy k této Dohodě jsou nedílnou součástí Dohody.

Článek 4

Určení deponitáře

Deponitářem této Dohody je generální tajemník Organizace spojených národů.

Článek 5

Podpis

1. Tato Dohoda bude v sídle Organizace spojených národů v Ženevě otevřena k podpisu státům, které jsou členy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů nebo se mohou zúčastňovat činnosti Komise s poradním statutem v souladu s body 8 a 11 Jednacího řádu Komise, od 1. října 1996 do 30. září 1997.

2. Tyto podpisy podléhají ratifikaci, přijetí nebo schválení.

Článek 12

Postup při změně Dohody

1. Tato Dohoda může být změněna v souladu s postupem stanoveným v tomto článku, s výjimkami uvedenými v článcích 13 a 14.

2. Na žádost kterékoliv ze smluvních stran projedná každý návrh na změnu této Dohody Hlavní pracovní skupina pro vnitrozemskou vodní dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

3. Bude-li změna přijata dvoutřetinovou většinou přítomných a hlasujících smluvních stran, rozešle ji generální tajemník Organizace spojených národů všem smluvním stranám k přijetí.

4. Každá navržená změna, oznámená v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, vstoupí v platnost pro všechny smluvní strany tři měsíce po uplynutí dvanácti měsíců ode dne jejího oznámení za předpokladu, že v průběhu uvedených dvanácti měsíců neoznámí některý stát, který je smluvní stranou, generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů námitku proti navrhované změně.

5. Jestliže byla podle odstavce 4 tohoto článku oznámena námitka proti navrhované změně, nepovažuje se změna za přijatou a nevstoupí v platnost.

Článek 13

Postup při změně příloh I a II

1. Přílohy I a II k této Dohodě mohou být změněny v souladu s postupem uvedeným v tomto článku.

2. Na žádost kterékoliv ze smluvních stran pro-

jedná každý návrh na změnu příloh I a II Hlavní pracovní skupina pro vnitrozemskou vodní dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

3. Bude-li změna přijata většinou přítomných a hlasujících smluvních stran, rozešle ji generální tajemník Organizace spojených národů přímo zainteresovaným smluvním stranám k přijetí. Pro účely tohoto článku se smluvní strana považuje za přímo zainteresovanou, jestliže v případě začlenění nové vnitrozemské vodní cesty nebo přístavu mezinárodního významu nebo v případě jejich změny probíhá tato vnitrozemská vodní cesta jejím územím nebo jestliže se posuzovaný přístav nachází na tomto území.

AGN

Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu

Článek 14

Postup při změně přílohy III

1. Příloha III k této Dohodě může být změněna v souladu s postupem uvedeným v tomto článku.

2. Na žádost kterékoliv ze smluvních stran projedná každý návrh na změnu přílohy III Hlavní pracovní skupina pro vnitrozemskou vodní dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.

3. Bude-li změna přijata většinou přítomných a hlasujících smluvních stran, rozešle ji generální tajemník Organizace spojených národů přímo zainteresovaným smluvním stranám k přijetí.

Článek 15

Výpověď

1. Každá smluvní strana může vypovědět tuto Dohodu písemným oznámením generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů.

2. Výpověď nabývá účinnosti po uplynutí jednoho roku ode dne přijetí uvedeného oznámení generálním tajemníkem.

Článek 16

Ukončení platnosti

Jestliže bude po vstupu této Dohody v platnost počet smluvních stran v kterémkoliv období dvanácti po sobě následujících měsíců menší než pět, pozbuje Dohoda platnosti po uplynutí dvanácti měsíců ode dne, v němž přestal být smluvní stranou pátý stát.

Článek 17

Oznámení a sdělení deponitáře

Kromě oznámení a sdělení, uvedených v této Dohodě, bude generální tajemník Organizace spojených národů jako deponitář vykonávat funkce podle části VII Vídeňské úmluvy o smluvním právu, sjednané ve Vídni dne 23. května 1969.

Článek 18

Autentické texty

Originál této Dohody, jehož texty v jazyce anglickém, ruském a francouzském jsou stejně autentické, bude uložen u generálního tajemníka Organizace spojených národů.

Na důkaz toho níže podepsaní a náležitým způsobem k tomu zmocnění podepsali tuto Dohodu.

Dáno v Ženevě devatenáctého ledna 1996.

VNITROZEMSKÉ VODNÍ CESTY MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU

Číslování vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu

1. Všechny vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu (vodní cesty E) jsou označeny písmenem „E“, za nímž následuje dvou, čtyř nebo šestimístné číslo.

2. Základní hlavní části sítě vodních cest E mají dvoumístná čísla a jejich odbočky a druhořadé odbočky („odbočky odboček“) mají příslušná čísla čtyřmístná, popřípadě šestimístná.

3. Hlavní vodní magistrály, přibližně severojižního směru, zajišťující přístup do námořních přístavů a propojující jednu mořskou oblast s jinou mají čísla 10, 20, 30, 40 a 50 narůstající od západu na východ.

4. Hlavní vodní magistrály, přibližně západovýchodního směru, které křížují nejméně tři hlavní magistrály uvedené v bodě 3, mají čísla 60, 70, 80 a 90 narůstající od severu na jih.

5. Ostatní hlavní vodní cesty mají dvoumístná čísla mezi čísly dvou hlavních magistrál uvedených v bodě 3 nebo 4, mezi kterými se nacházejí.

6. V případě odboček (nebo odboček odboček) první dvě nebo čtyři číslice označují příslušnou vyšší část sítě vodních cest a dvě následné znamenají pořadová čísla konkrétních odboček, přidělená ve směru od počátku do konce vyšší části, jak jsou popsány v následující tabulce. Sudá čísla se používají pro označení odboček pravostranných a lichá pro levostranné.

Seznam vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu

Číslo vodní cesty E			Popis trasy*)
Hlavní vodní magistrály	Ostatní hlavní vodní cesty	Odbočky	
1	2	3	4
	E 01		Dunkerque-Douai-Valenciennes-Condé-Pommeroeul-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Maastricht, Moerdijk-Rotterdam/Europort přes řeky Maas, Kil, Noord a Nieuwe Maas
		E 01-02	Meuse od Namuru po Givet
		E 01-04	Plavební kanál (dále jen „kanál“) Liège-Visé
		E 01-04-01	Kanál Monsin
		E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem-kanál de la Meuse
		E 01-06	Kanál van St. Andries
		E 01-03	Zuid-Willemsvaart od řeky Maas po 's Hertogenbosch
	E 02		Zeebrugge-Brugge-Deinze-Kortrijk-Lille-Bauvin
		E 02-02	Kanál Brugge-Ostende
		E 02-02-01	Kanál Plassendale-Nieuwport
		E 02-04	Kanál Leie-Roeselare
	E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gent přes Nieuwe Merwede, spojení Šelda-Rýn, kanál Terneuzen-Gent a laterální kanál okolo Gentu
	E 04		Vlissingen-Antverpy-Rupelmonde-Brusel-Seneffe přes Westerschelde, Boven-Zeeschelde, Rupel a kanály Brusel-Rupel a Charleroi-Brusel
	E 05		(Compiègne-Šelda) – Valenciennes-Condé-Tournai-Gent-Dendermonde-Antverpy-Hasselt-Genk-Liège přes Oise, spojení Sény-sever, horní Šeldu, Bovenschelde, laterální kanál okolo Gentu, Boven-Zeeschelde a Albertův kanál

	E 05-02	Peronnes-Pommeroeul přes kanál Nimy-Blaton-Peronnes
	E 05-01	Kanál Bossuit-Kortrijk
	E 05-04	Blaton-Ath-Aalst-Dendermonde přes kanál Blaton-Ath a Dender
	E 05-06	Viersel-Duffel-ústí řeky Rupel přes Netekanaal, Beneden-Nete a Rupel
E 06		Spojení Antverpy-Šelda-Rýn
E 07		Laterální kanál okolo Gent-Merendree-Eeklo přes kanál Gent-Ostende-(Maldegem-Zeebrugge)

1	2	3	4
E 10			Rotterdam/Europort-Lobith přes Oude Maas, Merwede a Waal, Rýn (Niffer, Mulhouse, Besançon-St. Symphorien)-Lyon-Marseille-Fos
		E 10-01	Kanál Wesel-Datteln, Kanál Datteln-Hamm
		E 10-03	Kanál Rýn-Herne
		E 10-05	Ruhr
		E 10-07	Řeka Neckar po proudu od Plochingen
		E 10-09	Řeka Rýn od Niffer do Rheinfelden
		E 10-02	(Saône-Moselle)
		E 10-04	Propojení Rhône-Sète
		E 10-06	Rhône a kanál St. Louis: Barcarain-Fos
	E 11		IJmuiden-Tiel přes Noordzeekanaal a kanál Amsterdam-Rýn
		E 11-01	Zaan
	E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-Waddenzee přes kanál Maas-Waal, Waal, Nederrijn, IJssel a IJsselmeer
		E 12-02	Zwolle-Meppel přes Zwarte Water a Meppeldiep
	E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis přes Ramsdiep	
E 13		Severní moře-Emden-Dortmund přes Ems a kanál Dortmund-Ems	
	E 14	Řeka Wesser od Severního moře přes Bremerhaven a Bremen po Minden	
	E 15	Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg-Elsfleth přes IJsselmeer, kanál Prinses Margriet, kanál van Starckenborgh, kanál Ems, Ems, kanál Dortmund-Ems, kanál Küsten a Hunte	
	E 15-01	Kanál van Harinxma od Fonejacht do Harlingen	
E 20			Řeka Labe od Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice – (spojení Labe-Dunaj)
		E 20-02	Elbe-Seitenkanal
		E 20-04	Řeka Saale až po Lipsko
		E 20-06	Řeka Vltava: Mělník-Praha-Slapy
		E 21	Řeka Trave od Baltského moře k Labi přes kanál Labe-Lübeck
E 30			Swinoujscie-Szczecin-řeka Odra od Szczecin přes Wrocław do Kozle, (spojení Odra-Dunaj)
		E 30-01	Gliwický kanál

1	2	3	4
	E 31		Szczecin-Westoder-Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstrasse
E 40			(Řeka Wisla od Gdaňsku po Warszawu-Brest) – Piňsk-řeka Dněpr přes Kijev do Chersonu
		E 40-02	Řeka Jižní Bug až po Nikolajev
	E 41		Klaipeda-Kuršský záliv-řeka Němen-Kaunas
E 50			St. Petěrburg, přes Volho-Baltickou vodní cestu do Vytegry-Rybinsk-řeku Volhu od Rybinska přes Nižní Novgorod, Kazaň a Volgograd po Astrachaň
		E 50-02	Rybinsk-Moskva
		E 50-02-02	Řeka Volha od Dubna po Tver
		E 50-01	Řeka Kama od ústí po Solikamsk
E 60			Přibřežní trasa od Gibraltarů k severu podél pobřeží Portugalska, Španělska, Francie, Belgie, Nizozemí a Německa přes Kielský kanál, podél pobřeží Německa, Polska, Litvy, Estonska a Ruska do St. Petěrburg-Volho-Baltickou vodní cestou, Běloomořsko-Baltický kanál, podél pobřeží Bílého moře po Archangelsk, včetně vnitrozemských vodních cest přístupných pouze z této trasy
		E 60-02	Řeka Guadalquivir do Sevilly
		E 60-04	Řeka Douro po portugalsko-španělskou hranici
		E 60-06	Gironde a Garonne po Castets-en-Dorthe
		E 60-08	Loire po Nantes
		E 60-01	Přibřežní trasa podél západního pobřeží Spojeného království do Liverpoolu, včetně kanálu Manchester-Liverpool
		E 60-03	Přibřežní trasa podél východního pobřeží Spojeného království, včetně řeky Humber
		E 60-10	Od přibřežní trasy po Waddenzee a po Harlingen
		E 60-12	Od přibřežní trasy do Ems-Dollard
		E 60-05	Přibřežní trasa podél západního pobřeží Dánska a Norska
		E 60-07	Přibřežní trasa podél západního pobřeží Švédska, včetně řeky Goty
		E 60-09	Přibřežní trasa podél východního pobřeží Švédska, včetně jezera Mälaren
		E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Szczecin
		E 60-11	Přibřežní trasa do Finska a pak po Saimenském kanálu do Savonlinna-Iisalmi
		E 60-11-02	Od E 60-11 do Joensuu-Nurmes
	E 61		Řeka Peene po proudu od Anklam

1	2	3	4
E 70			Od Europoort/Rotterdam do Arnhem přes Lek a Benedenrijn-Zutphen-Enschede-(Twente-Středozemní kanál) – Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz-Elblag-záliv Visly-Kaliningrad-řeky Pregolia a Dayma-Kuršský záliv-Klaipeda
		E 70-01	Hollandsche Ijssel od Krimpen do Goudy
		E 70-03	Zijkanaal až po Almelo
		E 70-02	Středozemní kanál-odbočka do Osnabrücku

		E 70-06	Středozemní kanál-odbočka do Hildesheimu
		E 70-08	Středozemní kanál-odbočka do Salzgitteru
		E 70-05	Havelský kanál
		E 70-10	Spréva
		E 70-12	Plavební kanál Berlín-Spandauer
	E 71		Teltowský kanál, spojovací kanál Britzer a vodní cesta Odra-Spréva
		E 71-02	Potsdamer Havel
		E 71-04	Kanál Teltow-východní úsek
		E 71-06	Vodní cesta Dahme po proudu od Königs Wusterhausen
E 80			Le Havre-Conflans přes kanál Le Havre-Tancarville, Sény a Oise-(Compiègne-Toul), po řece Mosele do Koblence, řeka Rýn po Mainz, řeka Mohan po Bamberk, kanál Mohan-Dunaj, řeka Dunaj od Kelheimu po Sulinu
		E 80-02	Řeka Sény od Tancarville po ústí
		E 80-04	Řeka Sény od Conflans po Nogent
		E 80-06	Řeka Saar až po Saarbrücken
		E 80-08	Řeka Dráva až po Osijek
		E 80-10	(kanál Dunaj-Sáva od Vukovaru po Samac)
		E 80-01	Řeka Tisa až po Szeged
		E 80-01-02	Řeka Bega až po Temešvár
		E 80-12	Řeka Sáva až po Sisak
		E 80-03	Řeka Olt až po Slatinu
		E 80-05	Kanál Dunaj-Bukurešť
		E 80-14	Kanál Dunaj-Černé moře
		E 80-14-01	Kanál Poarta Alba-Navodari
		E 80-07	Řeka Prut až po Ungheni

1	2	3	4
		E 80-09	Dunaj-Kilijské rameno
		E 80-16	Dunaj-Svatojiřské rameno
	E 81		Řeka Váh od jeho ústí po Žilinu a (spojení Váh-Odra)
E 90			Příbřežná trasa od Gibraltarů na jih podél pobřeží Španělska, Francie, Itálie, Řecka, Turecka, Bulharska, Rumunska a Ukrajiny podél jižního pobřeží Krymu do Azovského moře, po řece Don do Rostova-Kalače-Volgogradu-Astrachaně a rovněž vnitrozemské vodní cesty, které jsou přístupné jen z této trasy
		E 90-01	Příbřežní trasa v Jaderském moři do Terstu
		E 90-02	Příbřežní trasa v Černém moři
		E 90-03	Řeka Dněstr od Bělgorodu Dněstrovského do Benderu
		E 90-05	Příbřežní trasa v Kaspickém moři
	E 91		(Kanál Miláno-Pád), řeka Pád od Cremony do Volta Grimana, kanál Pád-Brondolo a laterální kanál Veneta do Monfalcone-Terst
		E 91-02	Pád od Conca di Cremona do Casale Monferrato
		E 91-04	Vodní cesta Ferrara od Ferrary do Porto Garibaldi
		E 91-06	Velký Pád od Volta Grimana do jeho ústí
		E 91-01	Mantova-Volta Grimana po vodní cestě Fissero-Tartaro-Kanal Bianco
		E 91-08	Pád di Levante od kanálu Pád-Brondolo do Jaderského moře
		E 91-03	(Kanál Padova-Benátky)

*) Úseky vodních cest E, které v současné době neexistují, ale které jsou zahrnuty do odpovídajících programů rozvoje infrastruktury, jsou uvedeny v závorkách (. . .).

Příloha III

TECHNICKÉ A PROVOZNÍ PARAMETRY VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU

(a) Technické parametry vodních cest E

Hlavní technické parametry vodních cest E mají v zásadě odpovídat klasifikaci evropských vnitrozemských vodních cest uvedených v tabulce 1.

Pro zajištění různých vodních cest E se používají parametry tříd IV – VII podle následujících zásad:

(i) Třída vodní cesty se určuje horizontálními rozměry lodí a elastickým posunem, šířkou a tláčnými setaz a především hlavním standardním normem, kterým je jejich délka nebo největší příčný rozměr.

(ii) Posaz vodní cesty, které odpovídají přinejmenším základním požadavkům třídy IV (minimální rozměry plavidel 85 m a 9,5 m), mohou být považovány za vodní cesty E. Omezení posazu (méně než 2,5 m) a minimální podjezdový výška mostů (méně než 5,25 m) jsou přípustné jako výjimka posazu ve vztahu k existujícím vodním setazím.

(iii) Při modernizaci vodních cest třídy IV (a rovněž malých regionálních vodních cest) se doporučuje do-
dělávat parametry nejméně třídy Va.

(iv) Nové vodní cesty E musí přitom odpovídat nejméně parametrům třídy Vb. V této souvislosti je nutno zajistit přechodnost plavidel s posazem nejméně 2,8 m.

(v) Při modernizaci existujících vodních cest a při výstavbě nových vodních cest je nutno se vždy řídit výškovými hladinami rozměrů plavidel nebo setaz.

(vi) Pro zvýšení elektrického napětí přepřevy je nutno zajistit maximální možnou podjezdovou výšku mostů v souladu s poznámkou 4 k tabulce 1.^{*)}

(vii) Vnitrozemské vodní cesty, po kterých se bude podle očekávání uspokojovat intenzivní přeprava kontejnerů a nákladů (Ro-Ro systém), musí odpovídat minimálním podmínkám třídy Vb. S ohledem na budoucí vývoj rozměrů kontejnerů a snadnou přepravu nákladů se může také vzít v úvahu zvýšení o 7 – 10 % šířky 11,42 m plavidel pro plavbu vybraných po vnitrozemských vodních cestech třídy Va a vyšších tříd.

(viii) Na vodních cestech s kolísavými hladinami vody se hodnota doporučeného posazu vztahuje na posaz, překročný v průměru 245 dní v roce (nebo po dobu 60 % plavebního období). Tam, kde je to možné a ekonomicky zvládnutelné, je nutno zajistit hodnotu doporučeného podjezdového výšky mostů (5,25, 7,00 nebo 9,10 m) při nepřítomnosti plavebního stavu.

(ix) Svislé parametry třídy, posazu a podjezdové výšky mostů je třeba zajistit na celé vodní cestě, nebo alespoň na jejích důležitých částech a dostatečně dlouhých úsecích.

(x) Podle možností je třeba zajistit, aby parametry příslušných vnitrozemských vodních cest byly shodné nebo analogické.

(xi) Maximální posaz (4,50 m) a minimální podjezdovou výšku mostů (9,10 m) je třeba zajistit na všech úsecích sítě, které přímo nesazují na příbřežní strany.

(xii) Minimální podjezdová výška mostů 7,00 m musí být zajištěna na vodních cestech, které propojují důležité námořní přístavy a vnitrozemím a které mohou být úspěšně využívány pro kontejnerové přepřevy a přepřevy „Jeka-moto“.

(xiii) Příbřežní trasy vyjmenované ve výše uvedených příloze I zajišťují celistvost celé sítě evropských vnitrozemských vodních cest E a předpokládá se jejich využití ve směru nebo Dohady pro plavbu lodí typu „Jeka-moto“, jejichž rozměry by měly, pokud je to možné a ekonomicky účelné, odpovídat požadavkům pro ocean-
ní nákladní lodě vhodné pro plavbu po vnitrozemských vodních cestech třídy Va a Vb.

Strana 3100 Štátna zborník č. 163 / 1999 Číska 55

Pro zajištění použitelnosti vodní cesty pro kontejnerové přepřevy musí vodní cesta vyhovět následujícím minimálním požadavkům:
- plavidla vnitrozemské plavby o šířce 11,40 m a délce okolo 110 m musí umožnit přepravu kontejnerů ve třech nebo více vřazích nad sebou;
- v opačném případě musí být umožněna plavba tlačných setaz o maximální délce 185 m a s tím, že tyto setazy musí umožnit přepravu kontejnerů ve dvou vřazích nad sebou.

Poznámky k tabulce 1

- 1) Prvá hodnota se uvádí podle současných situací, druhá a příbřežním k budování zrušená a v některých případech i současných situací.
- 2) S příbřežním k bezpečně vzdálenosti, která je cca 30 cm mezi vřazím lodem kontejnerů keď nebo jeho nákladu a spodní hranou mostní konstrukce.
- 3) S příbřežním k předpokládanému bodu cca úrovni přepřevy nákladů, kontejnerových přepřevy a přepřevy „Jeka-moto“.
- 4) Pro přepřevy kontejnerů jsou přijaty tyto hodnoty: 5,25 m – pro lodě přepřevující kontejnery ve dvou vřazích, 7,00 m – pro lodě přepřevující kontejnery ve třech vřazích.
- 5) 9,10 m – pro lodě přepřevující kontejnery ve čtyřech vřazích, 30 % kontejnerů může být přibřežních, v opačném případě je nutno loď balastovat.
- 6) Některé z existujících vodních cest mohou být zařazeny do IV. třídy v závislosti na maximální přípustné délce plavidla a lodních setaz, i když jejich maximální šířka je 11,42 m a maximální posaz 4,00 m.
- 7) Údaj posazu pro konkrétní vodní cestu musí být uveden s příbřežním k místním podmínkám.
- 8) Na některých úsecích vodních cest VII. třídy se mohou používat setazy a svislé posazení želez. V tomto případě mohou horizontální rozměry plavidel hodnoty uvedené v tabulce.

(b) Provozní parametry vodních cest E

Pro společné zajištění mezinárodní přepřevy po vodních cestech E musí tyto cesty odpovídat následujícím hlavním provozním parametrům:

- (i) Plavba musí být zajištěna v průběhu celého plavebního období a výjimekou přestávky uvedených sítí.
- (ii) Délka plavebního období může být kratší než 365 dní v oblastech s nepříznivými klimatickými podmínkami, kdy s zimním obdobím není možné zajistit plavební dráhu vodnou od ledu a kdy je s ohledem na nové možnosti plavby. V těchto případech musí být data začátku a konce tohoto plavebního období stanovena. Délka plavebních přestávek podmíněných takovými přírodními vlivy, jako je zláza, vysoká vodní stav atd., musí být minimalizována za pomoci příbřežních technických a organizačních opatření.
- (iii) Délka plavebních přestávek v průběhu plavebního období, nutných pro pravidelnou technickou údržbu plavebních komet a jiného hydrotechnického zařízení, musí být omezena na minimum. Uživatelé vodních cest, na kterých je plánována provedení prací spojených s technickou údržbou, musí být informováni o místech a délce předpokládaných plavebních přestávek. V případě naručených porach plavebních komet a jiných hydrotechnických objektů nebo v jiných případech způsobených výšiv musí být délka přestávek v maximální míře omezena přijatými potřebovanými opatřeními k nápravi situace.
- (iv) Základní přestávky v období nízké vody se nepřipouští. Přitom se připouští rozumné omezení přípravných bodů posazu na vodních cestech s měnitelnou vodní stavou. Přitom je třeba v průběhu celého období zajistit jako minimální posaz 1,25 m a hodnotu doporučeného nebo obvyklého posazu musí být zajištěna nebo být výšiv v průběhu 245 dní v roce. V oblačích uvedených výšiv je podjezd (ii) musí být minimální posaz 1,25 m zajištěn v délce 60 % průměrného plavebního období.
- (v) Provozní doba plavebních komet, polyblivých mostů a jiných zařízení infrastruktury musí být taková, aby zajišťovala v případě ekonomické účelnosti nepřetržitou plavbu 24 hodin v pracovní den. V jednotlivých případech se mohou připustit výjimky a organizačních a/nebo technických příčin. Přiměřenou dobu plavebního posazu je nutno rovněž zajistit a udržet a to dnem pracovního dne.

Tabulka 1

KLASIFIKACE VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU^{*)}

Druh cesty	Třída cesty	Motorové nákladní lodě a čluny					Tlačná sestava					Nejmenší výška pod mosty 2)	Grafické označení na mapách
		Hlavní charakteristika plavidla					Hlavní charakteristika sestavy						
		název	max. délka	max. šířka	ponor	nosnost	délka	šířka	ponor	nosnost			
			L(m)	B(m)	d(m)	T(t)	L(m)	B(m)	d(m)	T(t)	H(m)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Mezinárodního významu	IV	Johann Welker	80 - 85	9,5	2,50	1 000-1 500		85	9,5	2,50-2,80	1 250-1 450	5,25 nebo 7,00 4)	
	Va	velké rýnské lodě	95 - 110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000		95 - 110 1)	11,4	2,50-4,50	1 600-3 000	5,25 nebo 7,00 nebo 9,10 4)	
	Vb							172 - 185 1)	11,4	2,50-4,50	3 200-6 000	9,10 4)	
	Vla							95 - 110 1)	22,8	2,50-4,50	3 200-6 000	7,00 nebo 9,10 4)	
	Vlb	3)	140	15,0	3,90			185 - 195 1)	22,8	2,50-4,50	6 400-12 000	7,00 nebo 9,10 4)	
	Vlc							270 - 280 1)	22,8	2,50-4,50	9 600-18 000	9,10 4)	
	Vlc							195 - 200 1)	33,0 - 34,2 1)	2,50-4,50	9 600-18 000	9,10 4)	
VII							275 - 285 1)	33,0 - 34,2 1)	2,50-4,50	14 500-27 000	9,10 4)		

*) Třídy I - III se v této tabulce neuvádějí, neboť mají pouze místní význam.

— páteřové vodní cesty

— ostatní hlavní vodní cesty

□ pobřežní trasy

— chybějící spoje

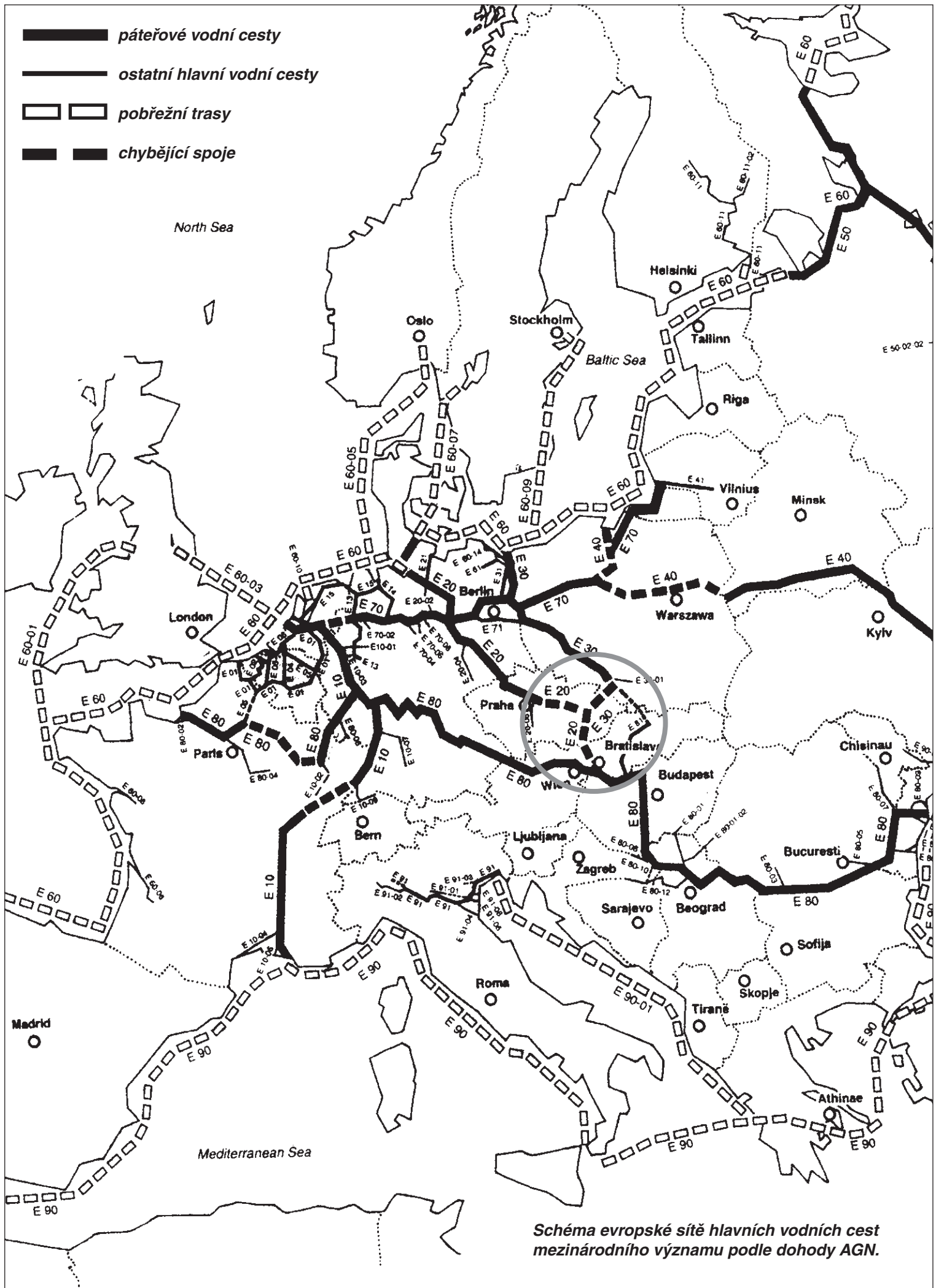


Schéma evropské sítě hlavních vodních cest mezinárodního významu podle dohody AGN.

Resoluce 1473 (2005)¹

Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj-Odra-Labe v ohnisku zájmu !

1. Parlamentní shromáždění rady Evropy a Evropská konference ministrů dopravy (ECMT) opakovaně zdůraznily důležitost zlepšení vodocestných spojení uvnitř evropských států a mezi nimi. Poukázaly na pozitivní roli vnitrozemských vodních cest, umožňujících poměrně levnou, energeticky nenáročnou, čistou, bezpečnou a spolehlivou přepravu řady komodit, speciálně hromadného zboží, surovin a polotovarů, ale také i kontejnerů. Vedle toho hrají vodní cesty významnou roli v oblasti vodního hospodářství, např. při zásobení vodou, využívání vodní energie, ochrany před povodněmi a při zemědělských závlahách, dále i v oblasti přeprav osob, turistiky a rekreace.

2. Přepravní nároky v celé Evropě rostou každoročně o 2 %, což je způsobeno ekonomickým růstem, intenzifikací obchodních styků i cestovního ruchu a také těsnějšími vztahy mezi jednotlivými centry produkce. Tento růst nároků je uspokojován zejména zvyšováním kapacity silniční sítě a leteckou dopravou. Rostoucí kongesce na evropských silnicích – a do jisté míry i na leteckých linkách – však svědčí pro to, aby alespoň část zátěže přebíraly železnice a vodní cesty, jejichž kapacita není dostatečně využita, takže nabízejí značný potenciál pro optimalizaci celé dopravy, zejména formou kombinované přepravy, využívající silnic, železnic i vodních cest. Vodní cesty nabízejí nadto důležitou roli při účelné regulaci vodního bohatství – např. i vytvářením vlhkých biotopů na straně jedné a předcházením záplav zemědělských a obytných ploch v některých oblastech na straně druhé.

3. Shromáždění vyjadřuje přesvědčení, že je velmi naléhavé usilovat o zvýšení hustoty evropské plavební sítě a její důslednější integraci. To platí zejména pro střední Evropu, kde se soustřeďují značné přepravní proudy, kde však chybí důležitá propojení. Vedle Rýna se právem pokládá za páteř celé sítě Dunaj, ač je jeho kapacity málo využíváno. Tato druhá největší řeka v Evropě je tepnou spojující Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Srbsko – Černou Horu, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko a Ukrajinu.

4. V souladu s rozšířením Evropské Unie a s její Všeobecnou dopravní politikou upozorňuje Shromáždění na projekt Dunaj-Odra-Labe, který je koridorem navrhovaným v rámci Transevropských dopravních sítí (TEN-T) i v rámci Evropské dohody o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (AGN). I když tento projekt nebyl zatím zařazen do revido-

¹ Text byl přijat Stálým výborem, působícím z pověření Shromáždění, dne 25. listopadu 2005 (viz. Dokument 10730, tj. zprávu Výboru pro hospodářské záležitosti a rozvoj – zpravodaj pan Braun, jakož i Dokument 10738, vyjadřující názor Výboru pro Životní prostředí, zemědělství, lokální a regionální věci – zpravodaj pan Kužvart)..

vaného seznamu priorit v rámci TEN-T, byl zmíněn již v přístupové smlouvě k EU a zaslouží si větší pozornosti v souvislosti s úsilím Evropské Unie o užší integraci nových členských států a se snahami o maximalizaci přínosů v oblasti mezinárodního trhu.

5. Shromáždění vyzývá – s ohledem na nutnost rozvoje multimodálních dopravních systémů a naléhavé potřeby podpory vnitrozemské vodní dopravy ve střední Evropě – zainteresované členské státy, aby urychlily zpracování studie proveditelnosti projektu Dunaj-Odra-Labe a zintenzivnily související politická jednání. Ty se mají týkat jak důkladné analýzy nákladů a výnosů, tak strategického dokumentu o dopadech na prostředí (SEA). V obou případech je třeba respektovat platné normy EU a relevantní mezinárodní smlouvy. Studie proveditelnosti musí respektovat rozdělení celého projektu na etapy a optimalizovat uvažovanou trasu v souladu se současnými trendy vnitrozemské vodní dopravy, s potřebami protipovodňové ochrany a se systémy převádění průtoků v rámci vodního hospodářství.

6. Shromáždění vítá konsultační akci, zahájenou Evropskou komisí, jejíž cílem je analýza podpory vnitrozemské vodní dopravy do konce roku 2005 a vyhlášení akčního programu EU a dalších zemí na období 2006 – 2013. Shromáždění se obrací na zainteresované členské státy Rady Evropy s požadavkem, aby aktivně přispěly k této zprávě, zejména pokud jde o doporučení konkrétních záměrů.

7. Z obecnějšího hlediska a se záměrem, aby byla vodní doprava lépe využitelná, ekonomicky efektivní, konkurence schopná a přispívala účinně k udržitelnému rozvoji, vyzývá Shromáždění členské státy Evropy, aby:

7.1. usilovaly o postupné zlepšení infrastruktury vodní dopravy i její technologie;

7.2. studovaly možnosti využívání vodních cest ve větším rozsahu pro ochranu před povodněmi, optimalizaci hospodaření s vodou a k udržitelnému rozvoji přilehlých regionů;

7.3. iniciovaly rozvoj kombinovaných doprav, využívajících i vhodných úseků vodních cest;

7.4. zajišťovaly úzkou koordinaci záměrů na rozvoj pobřežní plavby a podporu říčně-námořní plavby;

7.5. usilovaly o celoevropskou harmonizaci technických norem a předpisů, týkajících se vnitrozemských plavidel, přepravních jednotek a provozu, a to pod patronací Evropské hospodářské komise při OSN a EU;

7.6. studovaly možné vlivy zvyšování frekvence komerčních, osobních a turistických plavidel na evropských vodních cestách.



Sídlo Rady Evropy.

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 17. května 2006 č. 561

o Politice územního rozvoje České republiky

Vláda

I. s c h v a l u j e Politiku územního rozvoje České republiky,

III. d o p o r u č u j e

1. hejtmanům a primátorovi hlavního města Prahy

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

2. starostům obcí při pořizování územně plánovací dokumentace obcí a při zpracování koncepčních dokumentů zohledňovat Politiku.

Provedou:

členové vlády, vedoucí ostatních
ústředních správních úřadů

Na vědomí:

hejtmani,
primátor hlavního města Prahy

Předseda vlády
Ing. Jiří P a r o u b e k , 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 komisi 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 provozování 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.





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 zkonduzuje 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 lodního 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 objednány 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 podjezdnou 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“.

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 připomínky vznesené při jednání vlády (text článku 73 a 143),

IV. **ukládá**

✓ 4. 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,

5. 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,

Provedou:

členové vlády,
vedoucí ostatních ústředních
správních úřadů

Na vědomí:

hejtmani,
primátor hlavního města Prahy

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





RADA
EVROPSKÉ UNIE

Brusel 30. července 2009
(OR. en)

Interinstitucionální spisy:
2009/0110 (COD)

12504/09
ADD 3

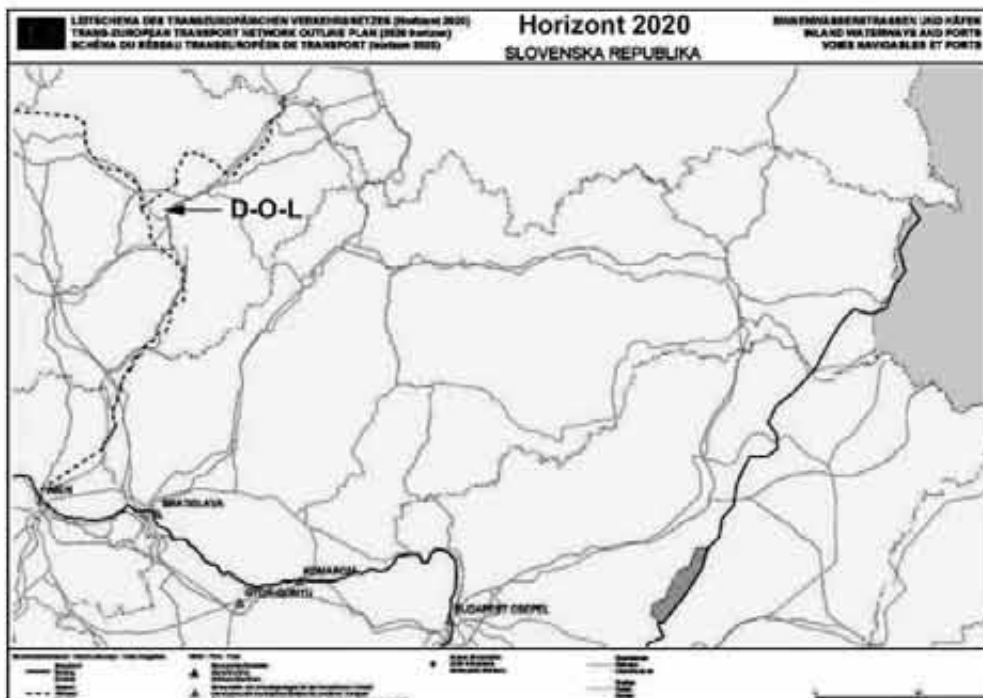
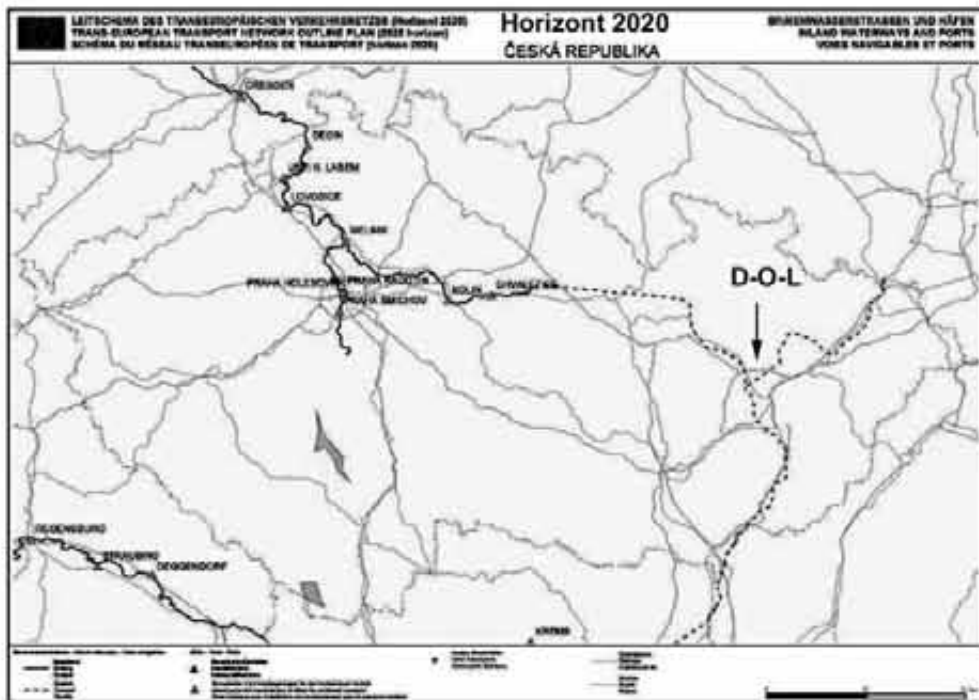
TRANS 298
ECOFIN 533
ENV 515
RECH 240

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 (přpracování)



VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

Návrh
Usnesení

Vlády České republiky
ze dne č.

Vláda

I. souhlasí

se způsobem další ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe formou územní rezervy v územně plánovací dokumentaci do doby prověření potřebnosti průplavního spojení na mezinárodní úrovni

II. u k l á d á

1. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a ministrem životního prostředí pokračovat ve stávající územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe do doby prověření jeho potřebnosti na mezinárodní úrovni,

2. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s dotčenými hejtmany dotčených krajů, do doby prověření potřebnosti průplavního spojení na mezinárodní úrovni, uplatňovat při plnění funkce nadřízeného orgánu územního plánování požadavek na stávající územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v územně plánovací dokumentaci formou územní rezervy.

3. ministru životního prostředí

zajistit, aby ve vyhodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí nebyly navržené územní rezervy posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí a na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, protože ve smyslu § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), územní rezerva neumožňuje povolit využití, pro které je vymezena, ale pouze chrání území pro jeho následné prověření a posouzení.

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

Návrh odborníků a právníků na optimální postup při přípravě vodního koridoru D-O-L ze dne 12.11. 2009.

V L Á D A Č E S K É R E P U B L I K Y

I. Návrh Usnesení

Vlády České republiky
ze dne č.
o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe
Vláda

- I. **zrušuje** bod IV. odst. 4 a 5 usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929
- II. **schvaluje** doplnění územní ochrany dopravního koridoru D-O-L do Politiky územního rozvoje České republiky 2008
- III. **u k l á d á**
1. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy doplnit v kapitole 5 (Koridory a plochy dopravní infrastruktury) článek (125) VD3 Politiky územního rozvoje České republiky 2008 o víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe;
 2. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy a ministrem životního prostředí pokračovat ve stávající územní ochraně víceúčelového vodního koridoru Duna –Odra–Labe;
 3. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s dotčenými hejtmany dotčených krajů uplatňovat při plnění funkce nadřízeného orgánu územního plánování požadavek na stávající územní ochranu víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v územně plánovací dokumentaci formou územní rezervy;
 4. ministru pro místní rozvoj
 - a) zajistit zveřejnění sdělení doplnění Politiky územního rozvoje 2008 podle bodu II.1. ve Sbírce zákonů
 - b) zajistit zveřejnění tohoto usnesení ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí
 - c) zpracovat návrh postupu, kterým by se zajistilo financování výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále také D-O-L) z evropských fondů, a předložit jej vládě s návrhy jednotlivých kroků do 31. 3. 2010;
 5. místopředsedovi vlády a ministru zahraničních věcí ve spolupráci s ministrem dopravy prověřit na mezinárodní úrovni připravenost zainteresovaných států na realizaci D-O-L a zajistit projednání organizačního modelu, přípravy a výstavby víceúčelového vodního koridoru D-O-L s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky a Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) (Přístupová smlouva k Evropské unii, Transevropská dopravní síť /TEN-T/, Rezoluce Parlamentu EU č. 1473 (2005) k urychlení příprav D-O-L) s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých úseků. Předložit vládě do 31. prosince 2010 informaci o prověření tohoto spojení na mezinárodní úrovni;
 6. ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s ministrem zemědělství, ministrem financí, ministrem průmyslu a obchodu, ministrem práce a sociálních věcí a ministrem zemědělství studii proveditelnosti víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a informovat vládu o výsledcích této studie do 30. června 2011;
 7. ministru dopravy ve spolupráci s ministrem zemědělství
 - a) připravit funkční organizační model mezinárodního řízení přípravy a realizace D-O-L do 31.12.2010
 - b) navrhnout statut a osobu zmocněnce vlády pro přípravu, financování a výstavbu víceúčelového vodního koridoru D-O-L do 31.3.2010, včetně složení meziresortní komise vlády pro D-O-L, složené ze zástupců zainteresovaných rezortů a krajů,
 - c) zajistit přípravu svodného materiálu, jako výsledek činnosti vládní komise a jeho předložení vládě v pracovní verzi do 31.12.2010,

d) s využitím předních domácích i zahraničních odborníků optimalizovat trasu D-O-L a vyčíslit reálné náklady na přípravu a výstavbu D-O-L do 31.12.2010,

e) prověřit možnosti využití prostředků JASPERS a EIB na financování přípravy výstavby D-O-L do 31.3.2010;

8. ministru financí

kvantifikovat přímé i indukované přínosy financování D-O-L z prostředků Fondu soudržnosti na stabilitu veřejných financí do 30.6.2010;

9. ministru průmyslu a obchodu

a) vyhodnotit

1. na základě průzkumu komodit a přepravních koridorů přínosy D-O-L pro zahraniční obchod ČR,

2. ve spolupráci se zvláštním velvyslancem ČR pro otázky energetické bezpečnosti přínosy D-O-L pro surovinovou

a energetickou bezpečnost ČR, případně i dalších členských států EU,

3. přínosy D-O-L pro energetiku v oblasti obnovitelných zdrojů energie a pro stabilitu energetické sítě,

4. technické, ekonomické a ekologické parametry případného dovozu zámořského černého uhlí pro tuzemské tepelné elektrárny,

b) zprávu o výše uvedených vyhodnoceních předložit vládě do 31.12.2010;

10. ministru práce a sociálních věcí

a) kvantifikovat přímé i vyvolané pracovní příležitosti při výstavbě D-O-L

b) ve spolupráci s ministrem průmyslu a obchodu kvantifikovat přínosy existence D-O-L pro zaměstnanost z hlediska vyšší konkurenceschopnosti českého hospodářství

c) zprávu (viz 9.b);

11. ministru zemědělství

a) kvantifikovat přínosy D-O-L pro zabránění povodňovým situacím a snížení povodňových škod;

b) ve spolupráci s ministrem životního prostředí začlenit poznatky z bodu III. 7. a) do návrhu Konceptce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodě blízkých opatření v duchu usnesení vlády č. 966 ze dne 20. července 2009,

c) zprávu (viz 9.b);

12. ministru životního prostředí

a) zajistit, aby ve vyhodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí nebylo vloženo víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do Politiky územního rozvoje České republiky 2008, jakož i navržené územní rezervy, posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí a na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, protože ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), Politika územního rozvoje i územní rezerva neumožňují povolit využití území, ale pouze chrání území pro jeho následné prověření a posouzení,

b) navrhnout postupy na omezení negativních vlivů a naopak na posílení pozitivních vlivů spojení toků řek Dunaje, Odry a Labe víceúčelovým koridorem Dunaj-Odra-Labe na životní prostředí.

c) zprávu (viz 9.b);

13. ministru pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem práce a sociálních věcí

a) vyhodnotit přínosy D-O-L pro rozvoj turismu v oblastech přiléhajících k jeho trase

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



SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ

Spolkového svazu německé vodní dopravy,
Spolkového svazu veřejných přístavů,
Sekce námořních přepravečů při Spolkovém svazu průmyslu,
Evropského svazu vnitrozemské a námořní dopravy,
Unie hospodářských komor Labe/Odra,
Spolku pro evropskou vnitrozemskou vodní dopravu a vodní cesty a
Spolku pro využití labské vodní cesty

K DOPRAVNÍ POLITICE NA LABSKÉ VODNÍ CESTĚ U PŘÍLEŽITOSTI 17. FUNKČNÍHO OBDOBÍ NĚMECKÉHO SPOLKOVÉHO SNĚMU

NA POZADÍ TOHO, ŽE

- Labe významně přispívá k hospodářskému růstu na německé a české straně,
- Labe je ideální dopravní tepnou směřující do rozvíjejících se trhů střední a východní Evropy,
- vnitrozemská plavba srovnatelně nižšími emisemi CO₂ přispívá k ochraně klimatu
- vnitrozemská plavba přispívá k ochraně před hlukem a k bezpečnosti dopravy
- Labe celkově přispívá k neomezené dosažitelnosti námořních přístavů pro německé hospodářství,
- celkový dopravní objem z dlouhodobého hlediska se bude dynamicky zvyšovat a
- Labe disponuje dosud z velké části nevyužitými kapacitami v dopravní síti,

VYZÝVÁME NOVOU NĚMECKOU SPOLKOVOU VLÁDU A NOVÝ NĚMECKÝ
SPOLKOVÝ SNĚM K ODHODLANÉMU ZLEPŠENÍ SPLAVNOSTI
NA STŘEDNÍM A HORNÍM TOKU LABE.

CÍLEM MUSÍ BÝT

- Obnovení průchodné hloubky plavební dráhy minimálně 1,60 m mezi Hamburgem a Drážďany, která bude podkročena jen maximálně 20 dní v roce, jakož zhruba 1,50 m mezi Drážďany a českou státní hranicí nejpozději do konce roku 2010.
- Garantování dlouhodobé stability shora uvedené hloubky plavební dráhy. Stabilní hloubka plavební dráhy vytvoří jistotu při plánování ve vnitrozemské plavbě a je naléhavě potřebná pro přepravy dle jízdních řádů. Aby bylo možné vytvořit jistotu při plánování, musí – jako doplněk rutinních opatření rekonstrukce – být zvažena ekologicky přijatelná stavební opatření ke zlepšení vlastní říční síly, zvláště v úsecích u Coswig a Dömitz.
- Výstavba navazujících kanálů a řek musí být provedena dle potřeb
- Spolupráce s vládou České republiky na základě „Společného prohlášení“, přijatého v roce 2006 ministry dopravy obou zemí, musí být zintenzivněna, aby se zlepšily plavební podmínky v oblasti německo-české státní hranice.

Ujišťujeme Vás o naší aktivní podpoře při realizaci opatření.

Hamburg, podzim 2009

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ

Asociace vnitrozemské plavby ČR – AVP-CZ,
Vodní sekce Svazu dopravy České Republiky

k dopravní politice na labsko-vltavské vodní cestě

V návaznosti na Společné prohlášení

- Spolkového svazu německé vodní dopravy,
- Spolkového svazu veřejných přístavů,
- Sekce námořních přepraveců při Spolkovém svazu průmyslu,
- Evropského svazu vnitrozemské a námořní dopravy,
- Unie hospodářských komor Labe/Odra,
- Spolku pro evropskou vnitrozemskou vodní dopravu a vodní cesty a
- Spolku pro využití labské vodní cesty,

k dopravní politice na labské vodní cestě při příležitosti 17. funkčního období Německého parlamentu.

Zástupci AVP-CZ a Vodní sekce Svazu dopravy České republiky se plně ztotožňují se Společným prohlášením německých oborových svazů, adresovaným nové Spolkové vládě a novému Spolkovému sněmu.

S ohledem na skutečnosti uvedené v prohlášení německých oborových svazů a dále na to, že:

- dlouhodobé neřešení problémů infrastruktury na labské vodní cestě v ČR způsobilo totální úpadek české říční plavby, což se projevuje:
 - úbytkem plavidel,
 - trvalým zhoršováním jejich technického stavu,
 - úbytkem kvalifikovaných pracovních sil,
- pro Českou republiku je Labe jedinou přístupovou cestou k námořním přístavům,
- vodní doprava po Labi z a do ČR skýtá obrovský nevyužitý potenciál pro české hospodářství a jedná se přitom o nejkologičtější druh dopravy,
- u některých komodit je přeprava po vodě nenahraditelná,
- vodní doprava je výrazným regulátorem cen, čímž pozitivně ovlivňuje exportní politiku českého hospodářství,

vyzýváme Českou vládu k rozhodným krokům vedoucím k řešení kritické situace české plavby.

Cílem je zejména, aby:

- bylo okamžitě aplikováno „Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004 – 2010“ v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26. 9. 2006, č. j. K (2006) 4215 ve věci „Státní podpory č.N564/2005 období 2004 – 2010“,
- byla zintenzivněna spolupráce mezi vládami České republiky a Spolkové republiky Německo v souladu se Společným prohlášením úmyslu, podepsaným v roce 2006 a tím bylo dosaženo zlepšení plavebních podmínek v německo-českém pohraničí,
- byly zlepšeny plavební podmínky na kritickém úseku Ústí nad Labem-státní hranice a byl prodloužen splavný úsek vodní cesty do Pardubic v souladu s mezinárodní úmluvou AGN.

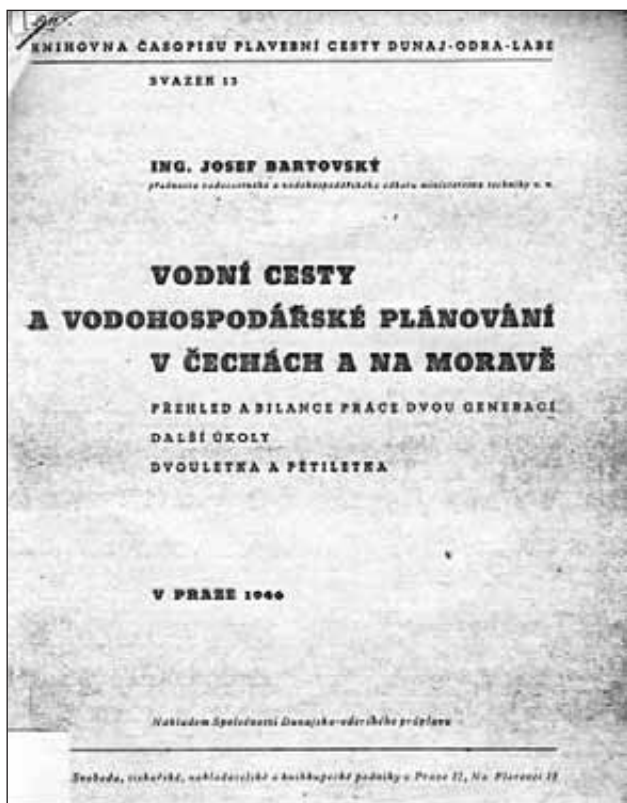
Děčín, 20. Listopadu 2009

Život není takový - je úplně jiný (36)

Ing. Josef Podzimek

*Jsem našťvaný,
jak jsme v Česku
mnoho věcí dokázali
zcela zpackat.*

Karel Schwarzenberg



Hodně jsem přemýšlel, zda v tomto čísle 4/2009 Vodní cesty a plavba chci a mám co říci k tomuto souboru zákonů a nařízení o vodních cestách naší republiky a vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe. Pak jsem téměř náhodně vzal do ruky publikaci Knihovny časopisu plavební cesty Dunaj – Odra - Labe, která v roce 1946 vydala svazek č. 13 pod názvem **Vodní cesty a vodohospodářské plánování v Čechách a na Moravě** s podtitulem – Přehled a bilance dvou generací - a nevěřil jsem svým očím. Autor, přednosta vodocestného a vodohospodářského odboru ministerstva techniky v.v. Ing. Josef Bartovský zde rozebírá vývoj splavnovacích prací na našich řekách od vydání vodocestného zákona v roce 1901 do roku 1946, který je pro „nás“ tak příznačný a tak poučný, že jej předkládám našim čtenářům ve zkrácené úpravě bez dalšího komentáře. Plynule na něj naváže mé hodnocení současné situace od roku 1946 do současnosti, které jsem přednesl na mezinárodní konferenci Transport 2009, aniž bych v té době (3. - 4. 11. 2009) znal dále uváděné názory o naší vodocestné politice.

Snad vás zaujmou názory tří autorů v rozmezí tří generací, kteří se neznali, ale spojuje je zaujetí pro průplav, propojení vodních cest či vodní koridor Dunaj – Odra – Labe. Nám to v konfrontaci s originály pří-

slušných zákonů, nařízení a mezinárodních smluv pomůže pochopit stávající, na první pohled beznadějnou, situaci a podpoří to „náš“ návrh usnesení vlády o vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe. Zároveň tento přehled postojů politiků a odborníků na budování vodních cest v našich zemích za posledních 100 let snad obhájí i můj životní názor, že „život není takový, je úplně jiný“.

Úvod napsal Ing. Dr. Tech. h.c. Emil Zimmler v Praze dne 22. května 1946.

Dílo Ing. Bartovského, které odevzdáváme naší veřejnosti, jest ovocem obětavosti autora, Společnosti dunajsko-oderského průplavu i zájemníků vodních cest a vodohospodářského plánování.

Vztahuje se k vodnímu hospodářství, které je jedním ze základních kamenů hospodářské výstavby každého pokročilejšího státu. Zrodilo se v době nejkrutějšího útlaku v prozíravém poznání a statečném odhodlání připravit pro budoucnost program pro nejlepší použití vodního bohatství Čech a Moravy.

Úspěch této konečné práce vyžaduje, aby všechny dřívější studie a práce vodohospodářské i vodocestné byly rychle uveřejněny k získání pravého zájmu celého národa, k jehož prospěchu jsou určeny. Tuto naléhavou propagační činnost již po řadu let obstarává s velkými oběťmi Společnost dunajsko-oderského průplavu svým časopisem Plavební cesty Dunaj – Odra - Labe.

Dokazuje pochopení zásady, že při řešení složitých úkolů vodocestných a vodohospodářských musí být zachována tato metoda vědeckého postupu:

- zjištění stavu věci, kterou projednáváme,
- rozbor výhod i nevýhod řešení, nález a synthesisa cest a prostředků k dosažení cíle.

Základem prací prvé generace byl rakouský vodocestný zákon z r. 1901, založený myšlenkově na hnutí vodohospodářském, tehdy již rozvinutém ve Francii, Holandsku, Belgii i jinde.

Koncem devatenáctého století byla splavněním Vltavy a Labe v trati Praha - Ústí n. L. pověřena smíšená „Komise pro splavnění řek Vltavy a Labe v Čechách“, která se stala osvědčeným průkopníkem budování vodních cest v Čechách.

Teprve řečený již zákon z roku 1901 zajišťoval provádění celé velkolepé cítě vodních cest a průplavů v našich zemích a v Polsku. Byl však plodem mocenské politiky starého režimu a tajnou předzvěstí první světové války. Vláda svoje válečné plány zahalila české a polské delegaci pláštěm hospodářských výhod a ústupků.

Šlo hlavně o zajištění úvěrů pro stavbu strategických drah alpských, nezbytných pro válku s Itálií. Příslib vodních cest Čechům a Polákům tyto úvěry zajistil.

Ve Vídni nepřestaly působiti mocné vlivy, omezující výhody českou delegací trpce získané. Snažily se nahraditi výhody vodocestného zákona podstatným omezením rozsahu staveb. Tento útok byl zadržen hrozbou rozpadnutí parlamentní většiny.

Obratný a bystrý Dr. Ulrich dosáhl toho, že v prvním pracovním programu pro střední Labe byly rozvrženy stavby po celém toku řeky takovým roztržštěným způsobem, aby pozdější zastavení úprav řeky bylo znemožněno. Tento cíl však způsobil, že práce odporovaly inženýrské zásadě prováděti úpravy řek postupně od ústí řeky proti proudu.

(Poznámka autora: Tato metoda způsobila, že ještě po 100 letech chybí jeden plavební stupeň Přelouč II – dříve nazývaný Semín, k plnohodnotné splavnosti Labe od Ústí n. L. do Pardubic).

Zemská regulační komise v Čechách byla ovládnuta politickým klíčem národnostním více nežli zásadami technickými a potřebami jedinečné naší vodní soustavy.

Tyto velké obtíže musíme uvážiti při posuzování postupu a výsledku prací prvé a částečně i druhé generace inženýrské. Marň se ozývaly hlasy, žádající soustavnost a jednotnost provádění prací vodohospodářských i vodocestných.

Vodocestný zákon z roku 1901 měl tyto velmi závažné nedostatky:

- 1. Nepřihlížel k využití vodních sil.*
- 2. Nedbal zájmů zemědělských.*
- 3. Podkladem mu byly neúplné projekty resp. návrhy tras průplavů, nedořešené zásady o provádění plavby apod.*
- 4. Nejasnost v připojení našich průplavů na síť sousedních zemí.*
- 5. Nedokončené stavební programy a zásady pro financování staveb.*
- 6. Právní nejistota v opatřování vody pro plavbu.*
- 7. Roztržštěná organizace služby vodostavební.*

Tyto nedostatky nemohly se včas odstraniti. Vadil tu kvap, se kterým předloha vodocestná byla projednávána. Byly to hlavně zmíněné důvody politické, které tento stav způsobily.

Byly odstraňovány po řadu let obsáhlými posudky znalců stavebních i plavby, poradami s odborníky mezinárodními, soutěžemi na řešení konstrukcí komor a zdvihadel, které neobešly se bez sporů a velké ztráty času a škod, které nehospodárný postup staveb provázely.

A za těchto svízeli a těžkostí uvedení prací v chod tížila inženýry povinnost přizpůsobiti projekty i stavby úžasnému pokroku a vývoji vědy a praxe inženýrské a novým směrům vodohospodářského plánování, a to: využití vodního bohatství pro zemědělství, získání zásob vody zadržovaných v přehradách, umístěných soustavně ve vodní síti pro účely energetické i pro snížené nebezpečí a rozsahu povodní.

(Poznámka autora: Všimněte si, již před více jak půl

stoletím si odborníci všímali významu průplavu D-O-L z hlediska vodohospodářského a energetického. **Tento význam v 3. tisíciletí začíná nabývat stále většího významu a proto dnes hovoříme o vodním koridoru Dunaj – Odra - Labe).**

Tyto základní úkoly vodohospodářství zákon vodocestný úplně pomíjel a jejich uznání vládou nebylo věcí snadnou.

Také snahy o jednotnost správy vodohospodářské a vzájemné spolupráce úřadů, zvláště o soustavnou organizaci zásobení země elektrickým proudem nedosáhly žádoucího výsledku vlivem sobectví stran politických i stavovských.

Skončily roztržštěním vodohospodářské služby, které do jisté míry napravila teprve doba okupační.

Do této rozsáhlé činnosti projekční náhle zasáhla první světová válka, trvající 4 roky. Na Labi a Vltavě byly práce podle programu již dokončeny. Stavby byly rozvinuty, ale za úplného nedostatku odborného dělnictva i vedoucích sil, způsobeného odchodem na bojiště, způsobila velké starosti ochrana rozestavěných objektů.

Čeští úředníci přišli po převratu z r. 1918 z vídeňského ředitelství do pražského úřadu. V tomto svízelném čase se ukázala důležitost vodní dopravy, neboť po rozvratu železniční dopravy v okolních státech byla plavba po Labi z Hamburku jedinou spojovací cestou se zámořím a tím zásobovací tepnou v době, kdy u nás hrozily bouře hladovějících.

Neopakují se některé historické události?

(Poznámka autora: Tato věta není současná, ale vyšla z pera odborníka před 63 lety).

Osvobození vlasti vyvolalo v celém sboru, pověřeném vodními stavbami, mezi inženýry i dělníky nadšení, které vedlo k nejvyššímu napětí sil duševních i tělesných a k touze záslužně vyniknouti v práci pro vlast.

Práce vodostavební přešly do kompetence čs. ministerstva veřejných prací. Tím byla posílena spolupráce s ostatními úřady stavebními, urychleno rozhodování a umožněn zánik zmíněných komisí.

Úkoly vodohospodářské velmi se rozšířily nutností zvelebiti plavbu a zařízení přístavní za dozoru mezinárodních komisí labských a dunajských. Dík poznání dobrodiní vodohospodářství a hlavně plavby pro zásobování obyvatelstva, nikterak neohrozilo toto rozšíření úkolů další práce v Čechách a na Moravě.

Poznání důležitosti plavby podnítilo i firmu Baťa k vybudování soukromého průplavu ze Zlína, který druhou světovou válkou byl velmi těžce poškozen.

Na Vltavě dokončeno splavnění trati uvnitř Prahy v řešení zachovávajícím podmínky neporušené světoznámého panoramatu Prahy.

Přistoupeno k provádění úprav v trati Praha - Štěchovice výstavbou zdymadla ve Vraném a k řešení splavnění trati do Kamýka a k projednávání soukromého návrhu 70 m vysoké přehrady nad Štěchovicemi.

Na Labi započato se stavbou posledního monumentálního zdymadla pod Ústím u Střekova.

Na středním Labi zrychleny práce na několika

zdymadlech v trati Mělník - Kolín, která v roce 1943 byla provisorně otevřena.

V tomto třetím období snažil se vodohospodářský odbor ministerstva veřejných prací napravit nedostatky vodocestního zákona z roku 1901, a to nejen ve směru finančním zavedením krytí nákladu způsobem fondovým, nýbrž i ve směru potřeb zemědělských a energetických.

To vedlo k zákonu z roku 1931.

Podle autorových názorných přehledů a dokladů bylo v letech 1931 - 1939 dosaženo zdokonaleného stavu správního i skutečného provedení staveb.

Bylo prozíravým činem využití zájmu okupantů o budování průplavu Dunaj - Odra - Labe, projeveného vynucenou smlouvou s naší vládou.

Organisace projekční práce s využitím všech našich vynikajících sil odborných znamenala přípravu pro budoucnost naší vlasti po dosažení vítězství, v pevné víře očekávaného.

Od počátku vodocestných prací bylo jasno a potvrzeno pozdějšími zkušenostmi, že nelze stavbu a hlavně provoz průplavů správně řešit bez vodohospodářského plánu, který by zajišťoval zásobování obyvatelstva, zemědělství a výroby potřebným množstvím vody.

Bylo dokázáno, že kromě úpravy vodotoků může býti tohoto cíle dosaženo zachycením zásob vod srážkových v soustavě nádrží, účelně využitě až do poslední kapky a současně ke snížení povodňových vln.

Tak právě během okupace vznikla prací našich úřadů vodohospodářských a našich vynikajících odborníků řada skvělých studií (Ing. dr. Smetana a Ing. Dr. Bažant a jiní), které umožňují vypracování vodohospodářského plánu pro využití vody v celkovém plánu hospodářském našich zemí.

Máme skvělou odbornou práci, pojednávající o účinku přehrad na využití vody i na celý režim vodní a odtoky za povodní.

(Poznámka autora: Všimněte si opět význam D-O-L pro hospodaření s vodou na našem území.)

Projekty průplavní byly znovu revidovány a přizpůsobeny pokroku technickému i budoucí potřebě mezinárodního obchodu a dopravy.

Autor chce, aby veřejnost poznala a ocenila užitečnost a důležitost vodních staveb a aby byl získán zájem o budování vodních cest, projevovaný obětavě a prozíravě našimi otci.

Jest na nás, abychom vzorně a obětavě věnovali všechny síly využitkování životodárného živlu vodního co nejdokonaleji.

Musíme hledat hlavně využití darů našeho území, přírodou nám poskytnutého. **Živel vodní svou proměnlivostí, všeužitečností, nezbytností i místní rozčleněností byl vždy živlem nedovolujícím, aby byl ovládán a sobecky využitkován jedinci.** Podléhal odedávna moci vlád, zemí, nedávno ještě feudálních.

Obchodu domácímu i zahraničnímu dávají vodní cesty nejlacinější dopravní prostředek nejen uvnitř kontinentu, nýbrž i pro spojení s mořem a tržišti světovými.

Správný plán vodního hospodářství všech zemí

našeho státu potřebuje reorganizaci výkonného ústrojí, které bude pověřeno budováním díla. Nutno je vystrojiti tak, aby odborně bylo v práci své volné a zbaveno vlivu malicherné politiky místních zájmů, které otravují radostnou práci a její úspěch.

Z vlastní práce Ing. Josefa Bartovského pak uvádím pouze nejdůležitější postřehy a tabulky, které dokládají, jak velkého úsilí bylo věnováno přípravě budování průplavu Dunaj - Odra - Labe a splavnosti řek Labe, Moravy a Odry. Je jistě dosti průkazným materiálem, jak naši předci měli vodní koridor D-O-L dokonale technicky, ekonomicky i finančně domyšlený. Snad to našim politikům a ekonomům pomůže otevřít oči. Uvědomme si, že jsme o 50 let dále, čelíme hospodářské krizi, kolapsu na silnicích, stojíme před budoucím úplným vyčerpáním železniční dopravy a před „globálním oteplováním“, které zhorší naši vodohospodářskou bilanci a staví před nás čím dál naléhavěji ochranu před povodněmi. Nesmíme být ani lhostejní k životnímu prostředí, kterému nejvíce prospějeme právě převedením nárůstu přeprav na ekologicky nejčistší dopravu, dopravu vodní.

Dejme slovo Ing. Josefu Bartovskému:

Vodní cesty, úpravy řek, elektrárny a přehrad jsou důležitou kladnou složkou hospodářskou všech vyspělejších zemí. Čechy a Morava mají pro vybudování těchto podniků přírodou dané příznivé podmínky: uspokojivé hydrologické a geologické poměry, soustředěně ovládatelný vodní režim, vyvinutý hospodářský život, přiměřená kulturní úroveň.

Jsou financovány z veřejných prostředků, tedy z daní a úspor národa.

Živě se dotýkají různých, často protichůdných zájmů průmyslu, zemědělství, dopravy. Tak vznikaly spory o řešení lepší, které zabraňovaly uskutečnění řešení dobrého.

Důkazy a protidůkazy o správnosti projektu po stránce technické i hospodářské zabíraly pak celá desetiletí (průplavy, řešení střední Vltavy a středního Labe, vodohospodářský plán).

1. Přehled hlavních zásahů pracovních, hospodář-

Rok	Událost
1901	Zákon ze dne 1. července 1901 č. 66 ř. z. o stavbě vodních cest a o provedení úpravy řek. Nařízení ministerstva obchodu ze dne 11. října 1901 č. 163 ř. z., jímž se zřizuje Ředitelství pro stavbu vodních cest a Poradní sbor pro vodní cesty.
1903	Nařízení ministerstva obchodu ve shodě s ministerstvy vnitra, práv, orby a železnic ze dne 23. dubna 1903 č. 90 ř. z. o ustanovení návrhu a o vyvlastňování pro vodní cesty, které mají být zřízeny podle zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. Zákon ze dne 13. února 1903 č. 31 ř. z. čes., týkající se úpravních staveb říčních, jež mají se provést v Českém království podle směrnic v § 5 vodocestního zákona z 11. března 1901 ustanovených. Vytvoření regulační komise.

Rok	Událost
1903	Zákon ze dne 13. února 1903 č. 32 z. z. čes., jímž se rozšiřuje rozsah úpravních moravských staveb říčních, ustanovených v § 5 zákona z 13. února č. 31 z. z. čes. Zákon ze dne 13. února 1903 č. 33 z. z. čes., ustanovující další říční úpravy v Čechách. Zákon ze dne 10. února 1903 č. 27 z. z. mor., platný pro markrabství moravské, vztahuje se na úpravy řek, prováděné v rámci ustanovení § 5 vodocestného zákona ze dne 11. března 1901.
1905	Zákon ze dne 6. května 1905 č. 57 z. z. mor., platný pro markrabství moravské, kterým se doplňuje program úpravy řek, ustanovených § 5 zákona z 10. února 1903 č. 27 z. z. moravského.
1907	Zákon ze dne 10. března 1907 č. 18 z. z. slez., platný pro vojvodství slezské o úpravě řek a staveb na ochranu břehů, které se ve vojvodství slezském mají provést v rámci § 5 vodocestného zákona z roku 1901.
1911	Zákon ze dne 27. června 1911 č. 36 a 37 z. z. slez., platný pro vojvodství slezské o úpravě řek v rámci § 5 vodocestného zákona z roku 1901. Zákon ze dne 27. června 1911 č. 64 z. z. mor., platný pro markrabství moravské o změnách zákona ze dne 10. února 1903 č. 27.
1914—18	Prvá světová válka.
1918	Zákon ze dne 28. října 1918 č. 11 Sb. z. a n. o samostatném státu československém (Čechy, země Moravskoslezská, Slovensko, Podkarpatska Rus).
1919	Zákon ze dne 11. června 1919 č. 333 Sb. z. a n. o příslušnosti ve věcech stavby vodních cest. Provádění příprav a stavby vodních cest na území Československé republiky, ustanovených vodocestným zákonem z r. 1901, převádí se z býv. ministerstva obchodu ve Vídni do působnosti ministerstva veřejných prací v Praze. Zákon ze dne 22. července 1919 č. 438 Sb. z. a n. o státní podpoře při zahájení soustavné elektrifikace nejdokonalejším využitkováním všech přírodních zdrojů energie. Klade základy pro soustavné využitkování vodních sil.
1931	Vodohospodářské zákony ze dne 24. března 1931 č. 49 a 50 Sb. z. a n.
1938	Vládní nařízení ze dne 22. prosince 1938 č. 383 Sb. z. a n. o zrušení fondu pro budování vodocestných a vodohospodářských staveb. Mnichovská dohoda o oddělení pohraničních území od země České a Moravskoslezské. Vídeňský rozhodčí výrok o připojení části Podkarpatské Rusi k Maďarsku. Dohoda německé a československé vlády o způsobu uskutečnění dunajsko-oderského průplavu.
Rok	Událost
1939	Zabrání zbytku Podkarpatské Rusi Maďarskem.
1939	Vládní nařízení ze dne 14. března 1939 č. 70 Sb. z. a n., kterým se zrušuje zákon ze dne 12. srpna 1921 (Sb. z. a n. č. 388) o dani z vodní síly. Prohlášení zemského sněmu slovenského ze dne 14. března 1939, že země Slovenská je samostatným a neodvislým státem. Výnos bývalého vůdce a říšského kancléře Adolfa Hitlera ze dne 16. března 1939 o Protektorátu Čechy a Morava, Sb. z. a n. č. 75 z r. 1939.
1939—45	Druhá světová válka.

1942	Vládní reorganizační opatření ze dne 15. června 1942 (Sb. z. a n. č. 26), kterým se zrušuje ministerstvo veřejných prací a vodocestná a vodohospodářská agenda tohoto ministerstva se připojuje do ministerstva dopravy, jehož název se mění na „ministerstvo dopravy a techniky“. Současně se k tomuto ministerstvu připojují z ministerstva zemědělství věci vodního hospodářství a vodního práva i zemědělské vodní stavby. Sloučení všech vodních staveb a vodohospodářského plánování v jediném odboru ministerstva dopravy a techniky.
1946	Vytvoření ministerstva techniky.

ských a administrativních z let 1901 - 1945.

2. *Stavební program vodocestného zákona z roku 1901 č. 66 ř. z.*

Nikoliv důležitost vodních cest, nýbrž politické a vojenské kombinace mezinárodní rozhodly o osudu tohoto zákona. Mohl být ve vídeňském parlamentě odhlasován jen za předpokladu, že bude současně přijata osnova zákona o strategických drahách alpských, o které usilovaly vojenské i politické

Objekt	Lhůty
Průplav Dunaj—Odra (Dunajsko-oderský průplav).	Stavba průplavů bude provedena ve dvaceti letech (1904—1924).
Průplavní spojení Pardubice—Píčov a splavnění středního Labe (Mělník—Jaroměř).	Stavbu vodní cesty Praha—Mělník—státní hranice zajišťují rozhodnutí ministerstva vnitra z roku 1896 čís. 15978 a z roku 1901.
Průplav střední Vltava—Dunaj a splavnění střední Vltavy (Praha—Budějovice).	
Průplavní spojení Odra—Visla—Dněstr.	
Úprava přítoků splavných řek.	

kruhy bývalé rakousko-uherské monarchie.

Finanční plán vodocestného zákona byl takto založen:

Stát poskytne v roce 1904 - 1912 úhrnem 250 mil. K nom. (téměř 2 miliardy Kč), 30 % připadá na shora zmíněné úpravy řek. Země, jimiž průplavy procházejí, jsou povinny přispěti jednou osminou na zúročení a amortizaci státní půjčky, použité pro vodní cesty svých území.

Krytí nákladů po roce 1912 zajistí se včas zákonitou cestou.

Osudy vodocestného zákona z r. 1901 lze takto stručně vyjádřiti:

Stavba průplavů v roce 1904 nebyla zahájena. Byla a zůstala odsunuta mezi práce zítřka. Prováděly se jen úpravy řek, uvedené v zákoně vodocestném.

3. *Stavební program a finanční plán vodohospodářského zákona z roku 1931 č. 50 Sb. o státním fondu pro splavňování řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. Zkráceně budeme jej jmenovati vodohospodářský zákon z roku 1931 č. 50.*

Po prvé světové válce v Čechách a na Moravě se radikálně změnila podmínky pro vodocestné

a vodohospodářské plánování.

Složitost těchto úkolů a politické zásahy způsobily, že vláda Čs. republiky mohla vodocestný a vodohospodářský zákon vydati teprve v roce 1932.

O b j e k t	Investice		Poznámka
	korun	čs. korun	
Průplavy Dunaj—Odra—Labe	135	1000	Valori- sace 1:7 zaokrouh- lena
Střední Labe	37	300	
Vltava v Praze	11	100	
Úpravy řek	64	600	
Úhrnem	250	2000	

Rozdělení úvěru 2000 mil. Kč v údobí 1904 - 1912
Schválení zákona parlamentem bylo vázáno podmínkou, že současně bude schválen podobný vodohospodářský zákon zemědělský, kterým se zajišťují regulace nesplavných řek, meliorace pozemků, kanalizační úpravy a vodovody venkovských obcí a měst. Podmínka byla dodržena. Vodohospodářský zákon zemědělský (Sb. č. 49) byl vydán 27. března 1931 současně s druhým zákonem vodohospodářským č. 50.

Rozdělení řek a přehrad na splavné (zákon č. 50) a zemědělské (zákon č. 49) bylo slabou stránkou zákonů, **protože vodohospodářské plánování takto rozdělené do dvou resortů (ministerstvo veřejných prací a ministerstvo zemědělství) nemohlo se soustavně provádět.**

Vodocestný a vodohospodářský program v Čechách

	Objekt	Trasa	Délka km	Poznámka
A. Úpravy splavných řek, přehrad a překladišť	Střední Labe	Mělník—Jemnič	181 (221)	Ze správy (přel. úpravy)
	Střední Vltava	Praha—Budišovice a Otava a Málč	191	s přírůbkou v Budišovicích. Úprava 13 km. Málč 2 km
	Vltava zruš. říční úsek	Praha—Smolice Mělník—Máje, Lomnice	162	
	Dobruška	Zvonec—Písek	155	s přírůbkou v Písku
	Sázava	Darčín—Čáslav	6	
	Odra	Břehov—ústí Úpavy	11	s přírůbkou, Úpava a Loučivka
	Morava	Duňaj—ústí Úje	61	
	Súšanská meliorace	na splavných úsecích	—	převážně ústí Labe
	Přehrad a překladišť	Vltava a Labe	—	
	B. Přehrad	Přehrad Labe, Vltavy, Odry, Moravy	—	
C. Vodní elektrárny (Výstřední vodních sil)	Střední Labe Střední Vltava Vltava zruš. říční úsek—Labe	—	s přírůbkou a přehradou	
D. Píchlary	Odra—Draha Labe—Draha	—	přípravné práce	
E. Meliorace	na úseku splavných řek	—		

a na Moravě v zákoně z roku 1931 č. 50 Sb.

Teprve v roce 1942, když zemědělsko-technické vodní stavby (úpravy nesplavných řek, stavba zemědělských přehrad, meliorace, kanalizace a vodovody) byly převedeny z ministerstva zemědělství do ministerstva dopravy a techniky a zde splynuly s ostatními vodními stavbami v jediném odboru, bylo dosaženo jednotnosti v přípravách i v provádění plánů. **Vodo-**

cestné i vodohospodářské plánování i budování bylo od těchto dob řízené z jediného ústředí – z ministerstva dopravy a techniky (veřejná technická správa), od roku 1946 z ministerstva techniky.

Úvěrový plán pro vodocestné a vodohospodářské stavby celé Československé republiky pro údobí 1931 - 1942 byl takto disponován:

Úvěrové operace	úvěry mil. Kč	Poznámka
Příjmy ze státní pokladny průměrně ročně 70 mil. Kč, úhrnem	810	
Výpůjčka státem zaručená průměrně ročně 79 mil. Kč, úhrnem	948	
Mimořádné příjmy (výřezek z přístavů, nájemné z vodních elektráren, daň z vodních sil, příspěvky zemí a různé jiné příjmy) úhrnem	900	
Úhrnem pro 12 let	2688	
Průměrně ročně	248	

Opatření úvěrů pro údobí 1931 - 1942

Finanční prostředky pro dokončení celého programu v údobí 1943 - 1957 (15 let) budou opatřeny novým zákonem před koncem prvního stavebního údobí, tj. před rokem 1942.

Stavba dunajsko-oderského průplavu s odbočkou k Labi má být financována převážně prostředky soukromými bez podstatného zatížení státu, který na svůj účet provádí jen přípravné práce.

Stavební lhůty. Důvodová zpráva k návrhu vodohospodářského zákona z roku 1931 č. 50 předpokládala, že celý pracovní program bude uskutečněn ve 12 až 27 letech.

Provoz dunajsko-oderského průplavu a jeho odbočky do Labe může být zahájen až po provedení kanalizace středního Labe od Mělníka do Pardubic a Odry od Moravské Ostravy do Bohumína.

Finanční plán vodocestného a vodohospodářského plánování pro území celé Československé republiky (Čechy, Morava, Slovensko, Podkarpatská Rus) pro údobí 1931 - 1942 (12 let) je takto řešen:

Druh investice	úvěry 1931—1942 mil. Kč	Poznámka
Úpravy splavných řek, náhradní meliorace	1137	průměrně ročně 111 mil. Kč
Přístavy a překladiště	195	
Vodní elektrárny	444	
Přehrad	444	
Úhrnem	2220	
Průměrně ročně	185	

Financování staveb v údobí 1931 - 1942

4. Souhrn potíží a komplikací

Kromě hlavních událostí (2 světové války, změny státních hranic a režimů) byly to tyto okolnosti, které nepříznivě ovlivnily rozvoj vodocestného a vodohospodářského plánování a budování:

- **hospodářské a politické krise před a po válkách;**
- **rozptýlená technická i právní služby státní i zemská a válkami způsobené časté změny plánování a budování;**
- **nesprávné závěry o konkurenci vodních cest s železnicemi;**
- **nedocnění významu vodních sil v energetickém celostátním hospodářství a obavy, že využití vodních sil poškodí rozsah těžby i ceny uhlí (využitkování vodních sil střední Vltavy);**
- **velké zatížení státní pokladny jinými důležitými investicemi a přísné měřítko fiskální pro rentabilitu vodohospodářského podnikání (vodní elektrárny);**
- **favorizování pohraničních oblastí a německých území na účet českého vnitrozemí;**
- **váhavost při rozhodování o různých velkorysých námětech technických řešení, podporovaných politiky.**

Tím jsem vyčerpál názor našich předních odborníků na vývoj vodocestných staveb na území Čech a Moravy v letech 1901 - 1946. Dovolte, abych pokračoval vlastním názorem na vývoj rozvoje vodní dopravy a vodních cest v Československé v posledních letech České republiky, aniž bych přihlížel k předcházejícímu textu, který jsem při jeho psaní ještě neznal. Čtenář sám ať posoudí, zda a jak jsme se poučili ze zkušenosti našich předků.



To, že jsem byl pozván na konferenci Transport 2009 konanou v Ostravě, abych vás seznámil s vývojem projektu vodní koridor Dunaj – Odra - Labe, považuji za velkou čest, ale i za dobrý signál, že se v našem českém království něco významného děje. Poprvé po 20 letech se mezi dopravní infrastrukturu, vedle železniční, silniční a letecké dopravy dostává i doprava lodní a vodní cesty.

Jsem rád, že tento signál přichází z Ostravska, které v posledních 50 letech sehrálo v projektu průplavního spojení Černého, Severního a Balického moře přes území České republiky významnou roli. Jednou negativní, podruhé pozitivní. Věřím, že dnešní den se zařadí mezi třetí – pozitivní mezník v přípravě na výstavbu tohoto významného evropského projektu. Ptáte se, které že to jsou mezníky? Tak si vyslechněte zkrácený příběh vodního koridoru D-O-L v druhé polovině jeho stoleté zákonné existence. Těm, co neznají moderní historii tohoto projektu pouze připomenu, že jeho stavba byla uzákoněna v roce 1901 tzv. vodocestným zákonem. Tento zákon byl po různých úpravách plněn na všech navazujících řekách, tedy na Labi, Odře a Moravě. Na těchto řekách byly budovány plavební stupně přes období Rakousko-Uherska, první světové války, první Československé republiky, druhé světové války i v prvních letech osvobození republiky, kdy se příprava průplavního spojení D-O-L začala slibně rozbíhat. V první polovině 20. století jenom na Labi bylo vybudováno celkem 24 plavebních stupňů. K plnosplavnosti na území České republiky do Pardubic chybí pouze tři: Přelouč II, Děčín a Střední Žleb. Tvrdou ránu tomuto projektu pak zasadilo „důvěrné“ usnesení 215. schůze vlády, která se konala v symbolický den našeho osvobození 28. října 1952, kterému předcházelo „tajné jednání“ 206. schůze vlády, kde se pod bodem cc) dočteme:

„Až na další zastavit veškeré přípravné práce a studijní práce pro Dunajsko-oderský průplav, zajistit dokumentační materiál a použít uvolněných sil pro urychlené vypracování projektové a rozpočtové dokumentace přehrad a rybníků pro zajištění vody pro Ostravsko.“ A vše bylo opravdu zastaveno.

Pak přišlo Pražské jaro a usnesením vlády Československé socialistické republiky č. 232 pod názvem „O přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe“ a vše se dalo opět do pohybu. Tento pozitivní posun trval však jen do vstupu „spřátelených“ vojsk Varšavské smlouvy na území naší republiky 21. srpna 1968. Opět se vše přerušilo a opět na 20 let.

A jsme u druhého ostravského zastavení, tentokrát kladného. V průběhu roku 1988 vznikla významná iniciativa ostravských podniků na výstavbu vodní cesty Dunaj - Odra. Rozhodující roli tehdy sehrál koncern Vítkovice. Přidaly se i další místní podniky, jako např. Třinecké železářny, Železářny a drátovny Bohumín, Slezan Frýdek-Místek, Pozemní stavby Ostrava, Válcovny plechu Frýdek-Místek a s dalšími podniky v Čechách, na Moravě i na Slovensku v celkovém počtu 61 firem založily již 27. dubna 1989 akciovou společnost pro propagaci, přípravu a výstavbu průplavu Dunaj – Odra - Labe s názvem Ekotrans Moravia se sídlem ve Zlíně. Tato akciová společnost, která

postupně měla víc jako 160 akcionářů, z rozhodnutí valné hromady v roce 1994 vypustila ze stanov veškerou činnost v oblasti průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe a měla se přeměnit v čistě komerční společnost za účelem tvoření zisku. Tak se stalo, že na dalších 15 let se příprava D-O-L omezila na územní ochranu trasy průplavu a na propagaci zajišťovanou několika občanskými sdruženími.

Po tomto krátkém exkurzu do nedaleké minulosti se vraťme do žhavé současnosti. Ale opět Vás nebudu seznamovat s technickým řešením vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. To je všeobecně známé nebo dosažitelné například v obsáhlé knize Křížovatka tří moří – vodní koridor Dunaj – Odra - Labe, kterou jsme s Ing. Jaroslavem Kubecem vydali v roce 2007. Chci vás však seznámit s aktuálním stavem tohoto, dle mého názoru perspektivního a nejvýznamnějšího projektu pro naši republiku a celou Evropu na nejbližších 20 let.

Proč si myslím, že tento projekt je tak důležitý pro ČR?

Protože jde o projekt komplexní, zasahující do mnoha oblastí našeho hospodářského, politického i občanského života. Neznám projekt, který by měl tak příznivé dopady minimálně do 15 oblastí:

1. **protipovodňová funkce:** kdyby D-O-L existoval při povodních v roce 1997, většina Moravy by byla před účinky velké vody ochráněna.

2. **udržení vody v krajině:** D-O-L umožní hospodařit s vodou, aby žádná od nás neodtekla zbytečně

3. **doprava vody na Moravu:** podobně jako průplav Rýn - Mohan - Dunaj umožní vodní koridor D-O-L přečerpávat v době nouze vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí

4. **územní systém ekologické stability** a jeho posílení budováním nových biotopů a jejich propojení

5. **transevropská dopravní cesta**, která propojí síť evropských vodních cest, poskytne ČR kvalitní přístup k mořím a jejich přístavům

6. **ekologická doprava**, neboť vodní doprava je nejen levná, ale také má nejméně negativních vlivů na životní prostředí

7. **zdroj a regulátor elektrické energie**, neboť průtočné a přečerpávací elektrárny jsou nepřehlédnutelným přínosem v oblasti obnovitelných zdrojů energie

8. **hospodářství** výraznou měrou posílí výstavbou vícemodálních logistických center a průmyslových zón

9. **mimořádné zvýšení zaměstnanosti v České republice i v Evropě** při výstavbě i budoucím provozu

10. **zdroj příjmů z cestovního ruchu**

11. **zemědělství** v oblasti rybolovu, závlah a levného transportu surovin

12. **sport a turistika**, neboť vzniknou nové možnosti sportovního a rekreačního vyžití v návaznosti na další aktivity v regionech

13. **rozvoj sídel** a možnost využití v Evropě a ve světě oblíbeného bydlení u vody a na vodě

14. **vodní koridor D-O-L je poslední významný chybějící článek propojené soustavy evropské sítě vodních cest ve střední Evropě**

15. rozhodující zdroj evropských investic po roce 2013, kdy „vyschnou“ pro ČR strukturální fondy a hlavním zdrojem dotací bude Fond soudržnosti, určený pouze na základní infrastrukturu evropského významu, a tou vodní koridor D-O-L dozajista je.

Zastavme se jen u pěti významů pro dnešní konferenci nejdůležitějších:

Doprava

Je až neuvěřitelné, jak v posledních dvaceti letech ze slovníku dopravní infrastruktury České republiky vymizela vodní doprava, ačkoliv v celé Evropě i vyspělém světě se pro své přednosti intenzivně rozvíjí. Opět jeden příklad. Když jsme za knížku Vodní koridor D-O-L obdrželi v roce 2008 hlavní cenu Miroslava Ivanova v kategorii produkce literatury faktu, předával nám jí ostřílený a známý televizní moderátor Václav Moravec. Tehdy jsem ho požádal, aby ve svém televizním pořadu Otázky Václava Moravce sledoval, zda uslyší od některého politika, bez ohledu, zda je modrý, oranžový, rudý, černý nebo zelený, některé ze tří „zakázaných“ slov – loď, plavba či vodní cesta, a když je uslyší, aby mi zatelefonoval. Čekám již dva roky, pořad pravidelně sleduji, Václava Moravce jsem písemně urgoval, ale stále nic. Není to podivné a alarmující?

Proto jsem tak překvapený a vděčný, že tato cizí slova mohou zaznít na konferenci Transport 2009. Nebudu vás, převážně silničáře a železničáře, přesvědčovat o významu vodní dopravy v moderním dopravním světě. Nebudu dokazovat, že v době kontejnerů již dávno neplatí, že vodní doprava je výhodná pouze pro přepravu hromadných substrátů a že je pomalá. Dovolím si pouze citovat z článku Výhodné využívání vnitrozemské vodní dopravy u firmy Baxter, uveřejněného v časopisu Logistic News v letošním roce. Pro upřesnění uvádím, že tato firma nabízí své služby ve vývoji a výrobě farmaceutických výrobků, má 46 500 zaměstnanců a obrát 11,3 miliard \$. Přínosy vodní dopravy pro tuto světově významnou firmu jsou z jejich pohledu tři:

V oblasti ekonomické

Řešení zvýšilo kvalitu služeb, neboť na vodní cestě je méně zpoždění. Díky lepší spolehlivosti dodávek se zvýšila i kvalita zákaznického servisu. Zlepšila se dostupnost výrobků v evropském distribučním centru.

V oblasti ekologické

Řešení formou vnitrozemské vodní dopravy snížilo emise CO₂, protože každý rok je na silnicích o 500 nákladních vozidel méně. Říční lodě používají ve srovnání se silniční dopravou pro přepravu jedné jednotky na určitou vzdálenost pouze 20 % pohonných hmot.

V oblasti sociální

Díky tomu, že na silnicích jezdí každoročně méně nákladních vozidel, se snižuje pravděpodobnost nehod, neboť jedna loď převeze 100 až 500 kontejnerů (TEU), což znamená mnohem účinnější využívání lidských zdrojů na nákladovou jednotku než v případě nákladních automobilů, které převezou max. 2 kontejnery.

Další argumenty pro začlenění vodní dopravy

a vodních cest do pojmu dopravní infrastruktura státu nejsou potřeba. Pouze bych si přál, aby konkurence mezi všemi dopravními obory byla konstruktivní a přešla ve vzájemnou spolupráci v zájmu všech. **Vždyť bez této spolupráce dojde do 20 let k úplnému vyčerpání železniční dopravy a k naprostému dopravnímu kolapsu na silniční síti.**

Bez povšimnutí nesmí zůstat ani hrozivá skutečnost, že na území České republiky se za posledních 20 let nepostavil ani jeden, slyšíte dobře, ani jeden nový plavební stupeň, a tak se Česká republika stala jedinou zemí z 27 států Evropské unie, která není přímo nebo nepřímo kvalitní vodní cestou spojena s mořem. Česká republika se tak postupně dostává do ekonomické a z hlediska prestiže i politické izolace v rámci celé EU.

Pátým důležitým aspektem je význam přípravy a postupné výstavby vodního koridoru D-O-L jako protikrizového opatření svým rozhodujícím pozitivním vlivem na zaměstnanost v České republice i Evropě. Dle zvoleného postupu výstavby lze počítat z 39 tisíci pracovními místy po dobu 27 let nebo s 79 tisíci pracovními místy po dobu 14 let. Jistě mi namítnete, kde na to vezmeme investiční prostředky. A to je čtvrtá výhoda výstavby vodního koridoru D-O-L.

Po roce 2013 budeme mít totiž možnost čerpat z fondu Evropské unie pouze na velké nadnárodní projekty, a tím vodní koridor D-O-L zcela jistě je. Pro tento projekt je vhodný Fond soudržnosti EU, který může poskytnout až 85 % z investičních nákladů, které se pro vodní koridor D-O-L odhadují na 8,9 miliard €. Znamená to možnost čerpání až 266 miliard Kč, přičemž náklady prvních etap Dunaj – Hodonín - Přerov nepřesáhnou 1,66 miliard €/rok po dobu 10 let, tj. 0,16 miliard €/rok – a z toho pouze 15 % ze státního rozpočtu, tj. pouhých 24 mil. €/rok. **Naopak dotace z ostatních fondů EU na silnice a železniční tratě postupně vyschnou.**

A jaká je současná realita? Posudme sami z výroků několika politiků:

„Moji ministři mi vždycky říkali, že vodní doprava je zbytečná, že všechno převezeme po silnici a železnici. Ale když Vás poslouchám, asi přehodnotím svoje názory.“

„Všichni mi říkají, že ten projekt je mrtvý a abych uvolnil to území pro něco užitečného. Co například, pane ministře? No třeba supermarket nebo benzínovou pumpu.“

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

A téměř se to povedlo. Po bouřlivé debatě v nové vládě se podařilo ministru životního prostředí vypustit z Politiky územního rozvoje České republiky územní ochranu českého projektu D-O-L a ponechat tam jako

náhodou územní ochranu slovenského projektu Dunaj – Váh - Odra. Ostatní ministři alespoň vsunuli do příslušného vládního usnesení č. 929 z 20. července 2009 odst. 4: *„Ministru pro místní rozvoj se ukládá 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.“* Všimněte si, do Silvestra letošního roku.

Ale co se nestalo? Pouhých 10 dní po schválení tohoto usnesení vláda obdržela z Bruselu dopis datovaný 30. července 2009, který obsahoval *Návrh rozhodnutí parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské sítě*, ve kterém jsou i mapy všech důležitých transevropských vodních cest s horizontem roku 2020. Na mapě České ale 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, ve kterém v odst. 5 mimo jiné ukládá: *„ministru dopravy prověřit ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe...“*

Co tedy dělat?

1. Připravit nový, komplexní a srozumitelný návrh vládního usnesení, který bude respektovat přínosy vodního koridoru D-O-L ve všech oblastech, a mezinárodní dohody, včetně přístupové smlouvy ČR do EU i zájmy České republiky.
2. Začít urychleně pracovat na optimalizaci trasy vodního koridoru D-O-L, která by v maximální míře respektovala ekologické i ekonomické zájmy a potřeby průmyslu a zemědělství přilehlých měst a obcí.
3. Dopracovat projekt technicky i ekonomicky.
4. **Bez odkladu připravovat a podat žádost o dotaci z Fondu soudržnosti EU tak, aby bylo možno čerpat finanční prostředky již od roku 2013, kdy bude dokončen průplav Seina - sever.**
5. Zároveň najít způsob jak využít prostředky z EU na urychlenou přípravu projektu v letech 2010 - 2013.
6. Za tím účelem jmenovat vládního zmocněnce pro vodní koridor D-O-L.
7. Odstranit legislativní překážky ze strany MŽP k výstavbě plavebního stupně Přelouč II., aby po 7 letech obstrukcí mohly být v roce 2010 zahájeny práce.
8. Dokončit technickou i legislativní přípravu plavebního stupně Děčín na Labi tak, aby tuto stavbu bylo možno zahájit ještě v roce 2010.
9. Plynule pokračovat v dokončení splavnosti Vltavy v trati Štěchovice – České Budějovice.
10. **Urychleně připravit dílčí stavby související s budoucím provozem vodního koridoru D-O-L v zájmové oblasti Ostravska, Přerovska, Olo-**

moucka, Hodonínska a Pardubic. Jde o výstavbu logistických center, sportovních a rekreačních zařízení, protipovodňových opatření ap. Práce zahájí po vzoru průmyslové zóny v Norimberku, která byla budována 10 let před tím, než byla napojena na dokončený průplav Rýn - Mohan - Dunaj.

11. Přístupovat k první etapě vodního koridoru D-O-L v trase Dunaj - Hodonín jako k bezpečnostně-strategické energetické pojistce českého státu v oblasti dopravy a uložení zkapalněného zemního plynu.

12. Speciálně pro Ostravsko je nutno si uvědomit, že region má již nyní, nebo v nejbližších letech, zajištěnou dopravní obslužnost mezinárodním letišťem Ostrava – Mošnov, dálnicí D47 (budoucí D1), železničními koridory, rychlostními komunikacemi a k dosažení dopravní obslužnosti jako má vyspělá Evropa chybí pouze kvalitní napojení na vodní cestu. Proto připojení Ostravska na kapacitní vodní cestu by se mělo minimálně zařadit mezi hlavní cíle Krajské hospodářské komory Moravskoslezského kraje a Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

Na závěr mi dovolu, bych věren svému přesvědčení, že vše chytré bylo již řečeno, končil dvěma moudrými citáty.

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

Miloš Zeman

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

Jan Antonín Baťa

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

REDAKČNÍ RADA

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

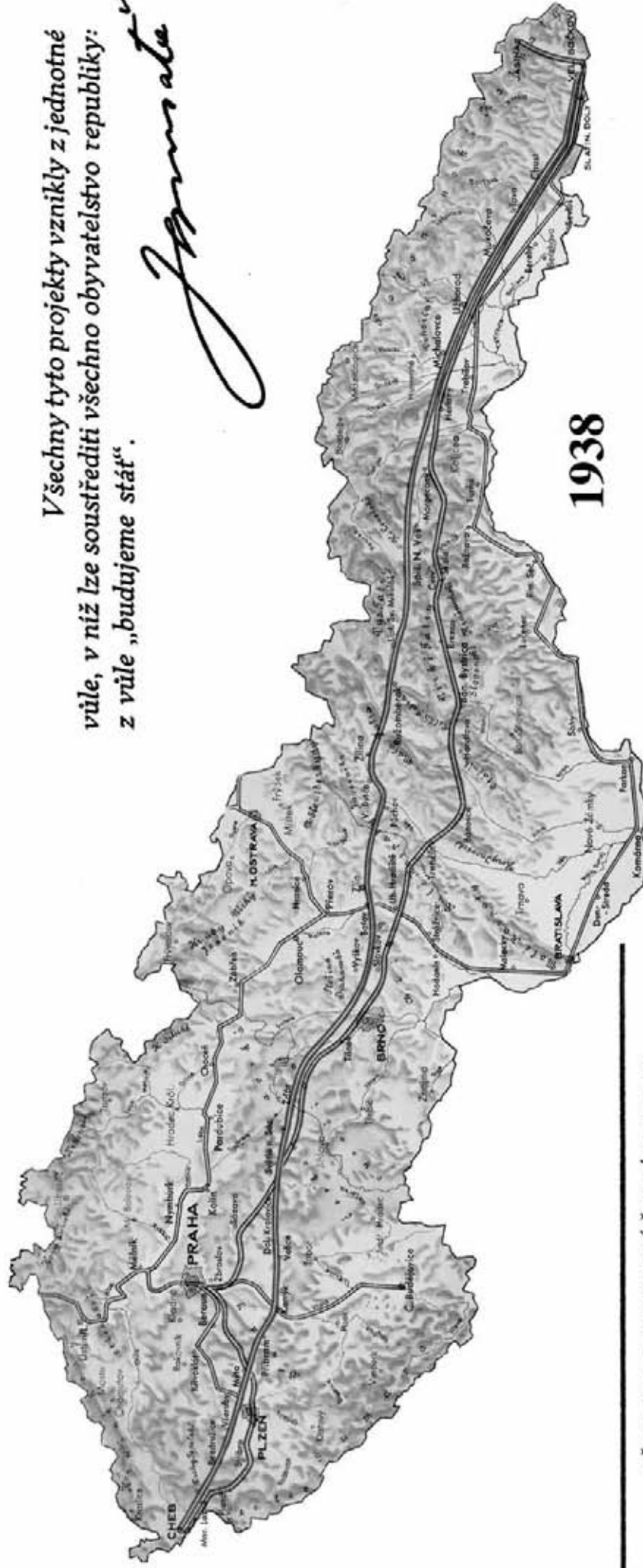
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Budujeme stát pro 40.000.000 lidí.

J. A. Bata

Všechny tyto projekty vznikly z jednotné vůle, v níž lze soustřediti všechno obyvatelstvo republiky: z vůle „budujeme stát“.



PŘELOM HOSPODÁŘSKÉ KRIZE?

Nevěřím v žádné přelomy samy od sebe. To, čemu jsme zvyklí říkat hospodářská krize, je jiné jméno pro mravní bídu. Mravní bída je příčina, hospodářský úpadek je následek. V naší zemi je mnoho lidí, kteří se domnívají, že hospodářský úpadek lze sanovat penězi. Hrozím se důsledku tohoto omylu. V postavení, v němž se nacházíme, nepotřebujeme žádných geniálních obrátů a kombinací. Potřebujeme mravní stanoviska k lidem, k práci a veřejnému majetku. Nepodporovat bankrotáře, nedělat dluhy, nevyhazovat hodnoty za nic, nevydírát pracující.

výrok podnikatele Tomáše Bati z roku 1932



Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu. Společná koordinovaná práce lidí desítek oborů a profesí. Schopnost řešit problémy a odvaha hledat nové cesty. Je tohle umění? Možná ne. Jen to dobře umíme.

- | | | |
|---|---|--|
| 1 | 2 | 1/ Velká plavební komora Roudnice nad Labem |
| | 3 | 2/ Plavební komora Poděbrady |
| | 4 | 3/ Modernizace Jezu České Vrbné, Vltavská vodní cesta v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou |
| | | 4/ Malá vodní elektrárna Troja, Praha |

Metrostav a.s. Koželužská 2246 Praha 8

METROSTAV
člen DDM Group

www.metrostav.cz

110 LET VODOCESTNÉ HISTORIE NAŠÍ ZEMĚ

Počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na D-O-L

