

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2016

Moravská vodní cesta a Batův kanál



50 let státního podniku Povodí Moravy



Vydává





POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

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



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevořádká 11, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: info@pmo.cz
www.pmo.cz



NDC on s.r.o.

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

E-mail: ndcon@ndcon.cz

www.ndcon.cz



**Povodí Odry
státní podnik**

Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: info@pod.cz
www.pod.cz



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu
U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5
Tel: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
www.aplcz.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394
e-mail: vrv@vrv.cz, <http://www.vrv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: brno@vrv.cz



**VODNÍ
CESTY a.s.**

projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz



AQUATIS a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.aquatis.cz



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8
www.smp.cz

P&S®

akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz
www.p-s.cz

**PODZIMEK
& SYNOVÉ**

Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040
e-mail: strojirny@podzimek.cz
www.podzimek.cz/machinery



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1
405 91 Děčín I
e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



**ČESKÉ
PŘÍSTAVY, a.s.**

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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
T: +420 603 555 242 www.prague-boats.cz



AQUAVIA
Praha s. r. o.

Rybalkova 10, 120 00 Praha 2
Tel.: 602 323 988
Fax: 604 256 965
e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Úřad námořních přístavů Štětín a Svinouští
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polsko
tel. (+48 91) 43 08 220 www.port.szczecin.pl



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA
Švermova 32, 273 41 Brandýsek

www.petrkozyeny.cz tel./fax: 312 283 702, 718
www.marinavltava.cz e-mail: kozyeny.petr@volny.cz
www.lodnicevltava.cz e-mail: petr.kozyeny@petrkozyeny.cz



Porr a.s.

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10
www.porr.cz



ČSP

Česko-saské přístavy
s.r.o.

Loubská 704/9, 405 02, Děčín 1
Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656
E-mail: info@csp-labe.cz www.csp-labe.cz



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
Tel.: (+420) 234 637 111
www.spspraha.cz



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

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.

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurásek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Mgr. Klára Němcová;
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; PhDr. Štěpán Rusňák;
Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Křížení Batova kanálu a řeky Moravy u Vnorov
Zdroj: Povodí Moravy, s.p.

OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Moravy RNDr. Jan Hodovský	2
Batův kanál - život na hranicích Zpravodaj o vodě Povodí Moravy	4
Nová loď pro Batův kanál připlula po Labi Miroslav Neumaier	8
Batův kanál zažil rekordní nápor turistů, stát do něj chce dát miliardu Z domácího tisku	10
Pomoravie - región s nadšstandarnými cezhraničnými vzťahmi v EU - Spolek pro podporu Pomoraví / Spolok na podporu Pomoravia Ing. Miroslav Horňák	11
Ministr dopravy Dan Ťok jednal o spolupráci v oblasti vodní dopravy ve Varšavě ...	12
Polsko připravuje nový průplav do námořního přístavu Elbląg	13
Konference Přístav Štětín-Svinoústí – partner pro český byznys	14
Polská vojvodství požadují zvýšení splavnosti Oderské vodní cesty	14
Budoucnost pro Odru Ing. Jiří Aster	15
Tripartita podpořila splavnění Odry do Ostravy	19
Delegace Senátu ČR jednala v Polsku o splavnění Odry	19
Masarykovo zdymadlo prošlo opravou Miroslav Neumaier	20
V Přerově vznikne strategická průmyslová zóna s multimodálním terminálem Tomáš Kolařík	21
Remorkér Beskydy byl prohlášen kulturní památkou Miroslav Neumaier	22
Činnost Ředitelství vodních cest ČR v roce 2016 Ing. Jan Bukovský, PhD.	24
ŘVC postaví nový most přes Labe u Pardubic Ing. Jan Bukovský, PhD.	29
Výstava a diskuse o architektuře vodních cest: PLAVEBNÍ STUPEŇ DĚČÍN – PO STO LETECH Miroslav Neumaier	30
Státní plavební správa po novele zákona o vnitrozemské plavbě a po účinnosti služebního zákona Mgr. Klára Němcová	36
Mezinárodní konference TRANSPORT již podvacáté Ing. Ivan Hošek	38
80 roků od schválení projektu úpravy Moravy Vodohospodářský spravodajca	41
Na návštěvě solární lodi SunRiver Miroslav Neumaier	46
Nová flotila pražských přivozů	48
Prague Boats: Nejlepší je být nejlepší!	49
Život není takový – je úplně jiný (64) Ing. Josef Podzimek	50

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Moravy



Vážené čtenářky a čtenáři,

Jistě mi dáte za pravdu, že řeka Morava je tradiční tepnou života celé Moravy. Vždy byla, je a bude. A za padesátileté období fungování podniku Povodí Moravy se toho v jejím povodí událo opravdu hodně – postavilo se celkem 19 nových údolních nádrží, několik nových jezů, mnoho se jich opravilo, stejně jako se opravilo mnoho desítek kilometrů vodních toků. Dnes náš podnik zajišťuje správu a údržbu 10 770 kilometrů vodních toků, provozuje 30 významných vodních nádrží, 137 malých vodních nádrží, 15 malých vodních elektráren, 175 jezů a spravuje daleko největší počet kilometrů ochranných hrází, v součtu neuvěřitelných 1 109 km. Ale zejména hrdý jsem na skutečnost, že po letech odstavky se podařilo zprovoznit Baťův kanál a dnes se můžeme pochlubit funkční vodní cestou, jejíž atraktivita u veřejnosti neustále roste.

Základní legislativní principy naší jediné využívané vodní cesty Vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec (Baťův kanál) jsou určeny zákonem č. 254/2001 Sb. Zákon o vodách (vodní zákon) a zákonem č. 114/1995 Sb. Zákon o vnitrozemské plavbě, podle kterého jsou podniky Povodí správci a provozovatelé vodních cest. Vzhledem k tomu, že se jižní část Baťova kanálu nachází v území hájeném Naturou 2000, je veškerá činnost výrazně ovlivněna také zákonem č. 114/1992 Sb. Zákon o ochraně přírody a krajiny. Další souvislosti ovlivňující všechny činnosti na Baťově kanále, ať už jde o meziřesortní, samosprávné nebo zahraniční vazby popisuje kolega Ing. Cenek ve svém příspěvku *Baťův kanál – život na hranicích*.



Výstavba plavební komory na Baťově kanálu ve 30. letech

Dnes, stejně jako v minulosti, představuje Baťův kanál multifunkční koridor. Byl zbudován jako závlahový a plavební, dnes je ceněný pro svůj turistický přínos, stále rostoucí nabídku pracovních příležitostí a z pohledu ochrany přírody je pozitivně vnímán zejména jeho přínos jako závlahového kanálu. Nesloužil jen k dopravním účelům, ale byl konstruován a vybudován především s ohledem na vztah člověka k přírodě, možnost využívání přírody v jeho prospěch a v neposlední řadě s ohledem na zemědělské tradice jižní Moravy. Jeho přínosem je vedle dopravní i významná vodohospodářská funkce.

Průtočný profil vodní cesty poskytuje i při malých průtokových rychlostech, daných nepatrnými spády, poměrně velkou průtokovou kapacitu. Průplavem je tedy možno převádět značná množství vody i na poměrně velké vzdálenosti, z bilančně aktivních míst do míst pasivních a to pouze gravitačně. Tím se vlastně naplňuje záměr výstavby celého tohoto vodního díla a tou je obnova závlah v údolní nivě řeky Moravy. Schopnost návratu původní fauny a flóry na své původní místo je toho dokladem.



Zpočátku byly nákladní čluny po Baťově kanálu taženy koňmi, později traktory

Počátky plavby po Baťově kanálu se datují k roku 1939 a ještě v roce 1960 bylo přepraveno 127 000 tun materiálu (uhlí, šterk, písek). S konečnou platností ale zrušilo legislativu této vodní cesty Federální ministerstvo dopravy v roce 1972 a od tohoto termínu byl kanál využíván už jen jako zdroj povrchové vody pro závlahy, pro napouštění rybníků, pro chov ryb i jako vodní plocha s vlastním číslem rybářského revíru.

A právě po zrušení plavební cesty přešel kanál do správy a údržby Povodí Moravy. To se velice aktivně snažilo nevyužívanou vodní cestu znovu obnovit, což se mu v roce 1990 povedlo a zprovoznilo prakticky celý kanálový úsek ze Spytihněvi po Staré Město. V rámci tzv. I. etapy zprovoznění byl kanál pročištěn na původní profil a byla zprovozněna také veškerá technologie včetně 4 plavebních komor s potřebným vstrojením i plavební komora na řece Moravě u Kunovského jezu. Následně nově vydaný zákon o vnitrozemské plavbě zařadil v roce 1995 naši jedinou moravskou vodní cestu, Baťův kanál, do využitelně významných vodních cest.



Loď s nákladem kameniva na původním Baťově kanálu

Významným specifikem Baťova kanálu, na rozdíl od jiných vnitrozemských vodních cest, je skutečnost, že je veden jak říčními (Morava, Radějovka) tak umělými kanálovými úseky. Více než polovina vodní cesty je vedena ve dvou umělých úsecích lichoběžníkového profilu o šířce dna 6–12 m, což zásadním způsobem ovlivňuje jak stav vodní cesty, tak možnosti oprav a údržby, neboť v případě jakéhokoliv většího zásahu na těchto úsecích je nutno zastavit plavební provoz. Veškeré stavební aktivity týkající se například těžení sedimentu, oprav břehového opevnění, jsou tedy přesouvány mimo hlavní sezónu do stavebně nepřilíš vhodného zimního období.



Těžení nánosů z řeky Veličky u plavebních komor Strážnice

Základními problémy, se kterými se Povodí Moravy, s.p., jako správce vodní cesty potýká, je nedořešené financování provozu a údržby vodní cesty. Veškeré provozní a údržbové výdaje jdou k tíži podniku s nulovou příjmovou stránkou – jen obsluha plavebních komor nás přitom ročně stojí na mzdách 1,2 mil. Kč – a aktuální stav Baťova kanálu zvyšuje nezbytné údržbové náklady. Díky změně četnosti a typu dopravy (z původní nákladní plavby na dnešní výhradně turistickou plavbu s nárůstem rychlých lodí) čelíme také zvýšené břehové erozi, zvýšenému zanášení rejd plavebních komor i kanálových úseků z řeky Moravy a Radějovky. Další příčinou devastace břehů a opevnění je plavební nekázeň i zásahy rybářů.

V neposlední řadě se potýkáme také s otázkou chybějící infrastruktury a legislativního omezení, které vyvolává nutnost etapizace staveb jen do nevegetačního období a samostatnou kapitolou je ukládání vytěžených dnových a břehových ve vazbě na aktuální legislativu.

S ohledem na tyto skutečnosti považují již několik let za nezbytné se v této etapě rozvoje Baťova kanálu zaměřit zejména na tato kritická místa vodní cesty. Bez funkční plavební dráhy ztrácejí veškeré doplňkové investice smysl a jde fakticky o stavbu domu na písku. I proto Povodí Moravy, s.p. vkládá do oprav opevnění zejména kanálových úseků miliony korun ročně z vlastních prostředků a má připravenou řadu záměrů stabilizujících a zlepšujících její stav. Jen pro zajímavost uvádím, že celková odhadovaná částka na obnovu a rekonstrukci vlastních kanálových úseků a plavebních komor činí cca 250 mil. Kč. Příkladem je již projednaná stavební akce Baťův kanál, Vnorovy-Strážnice, oprava opevnění a čištění nánosů za 24 mil. Kč, kterou chceme realizovat v příštím roce, zatím z vlastních prostředků.



Zelené břehy Baťova kanálu u Vnorov



Slovenský přístav Skalica na Baťově kanále

Z tohoto důvodu jsem velmi uvítal novelu zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury (04/2016), která nově umožňuje financovat ze zdrojů SFDI i opravy, údržbu i správu dopravně významných vodních cest. Samozřejmě s vědomím, že financování ze SFDI není nárokové a SFDI stanoví pravidla a podmínky pro příslušný rok.

Stejně tak projednávaná Koncepce vodní dopravy ČR v tomto okamžiku přelomově umožňuje možnost správců vodních cest, tedy podniků Povodí, čerpat finanční prostředky ze SFDI napřímo.

Tuto variantu považují za naprosto logickou, protože podniky Povodí, jako správci vodních toků a vodních cest, mají jasně oběma zákony vymezeny své povinnosti i práva v oblasti vodních cest. Z hlediska provázanosti vodní cesty a vodního toku, z hlediska profesní odbornosti a vybavenosti i z hlediska místní znalosti problematiky je nabíledni, že podniky Povodí by měly být jednoznačně investory a provozovateli infrastruktury vodní cesty. Samostatnou a neoddělitelnou kapitolou je otázka řešení majetkoprávních vztahů mezi dvěma rezorty.

S tím souvisí i projednávaná transformace Ředitelství vodních cest ČR, kdy jsem přesvědčen, že ČR by jednoznačně měla nadále být odborný subjekt, který bude zajišťovat koncepci rozvoje vodní dopravy (ať už v mezinárodních či vnitrozemských souvislostech) a spravovat a hájit zájmy vodní dopravy ČR i v zahraničí.

RNDr. Jan Hodovský,
generální ředitel státního podniku Povodí Moravy

Bařův kanál – život na hranicích

Každý z nás se v osobním životě setkává s narůstající administrativou a při stále častější komunikaci s úřady se učí novým znalostem a dovednostem, jako jsou například asertivita a trpělivost. Řada provozních a technických pracovníků našeho podniku má pak díky svému zaměstnání to štěstí, že si tyto dovednosti může rozvíjet i v každodenním pracovním životě.

Základní úkoly podniků Povodí na vodních cestách jsou obdobné jako na jiných vodních tocích – správa všech souvisejících aktivit v souladu s platnou legislativou a údržba koryt vodních toků, spočívající zejména v opravách stavebních a technologických částí vodních děl a údržbě břehových porostů. V případě vodní cesty zde však přibývají další povinnosti, jimiž jsou například zajištění plavebních hladin a hloubek, provoz plavebních komor, údržba technologie a další nezbytné činnosti pro zajištění funkčnosti vodní cesty.

Na rozdíl od obecného povědomí však podniky Povodí neprovozují osobní či ná-

kladní dopravu, „pouze“ z vlastních prostředků zajišťují podmínky pro její provoz.

Dále se podniky Povodí spolu s dalšími partnery podílí na koncepčním rozvoji a modernizaci vodních cest, přičemž tento rozvoj není možný bez intenzivní komunikace a koordinace s krajskými úřady, státní správou, městy a obcemi, sdruženími, výkonnými složkami jiných resortů, vlastními provozovateli plavby a dalšími uživateli vodní cesty.

Konkrétní činnosti podniků Povodí, jako správců vodních cest, jsou tedy ovlivněny řadou aktivit, zájmů, předpisů a omezení, které často nejsou ve vzájemném souladu.

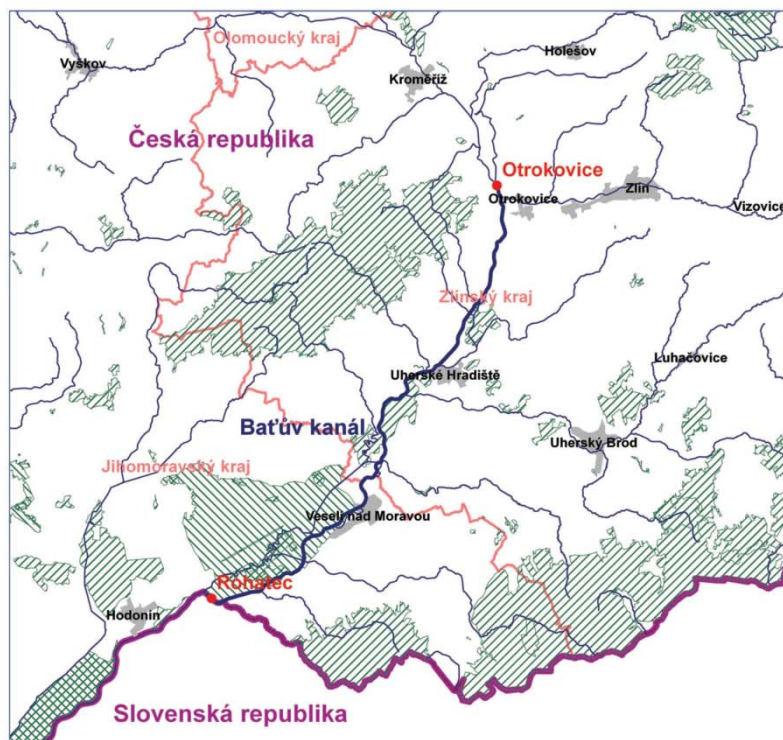


Jez Sudoměřice – mezistátní hranice prochází středem toku i jezu

Pohybujeme se tedy na pomyslných i skutečných hranicích, které se v řadě případů protínají, někdy dotýkají, jindy jsou však zcela mimoběžné, přičemž zásadním způsobem ovlivňují provoz a rozvoj nejen Bařova kanálu.

V první řadě si dovoluji uvést **hranice resortní**.

Jak již bylo mnohokrát řečeno, vodní cesta Bařův kanál je stavbou multifunkční a za téměř osmdesát let od svého vzniku se stala nedílnou součástí krajiny jihovýchodní Moravy. Je vedena jako říčními, tak kanálovými úseky, přičemž správcem a provozovatelem je PM, tedy v základní věci patří její správa a údržba plně pod MZe. Současně však jako všechny vodní cesty spadá z hlediska investičního a koncepčního rozvoje do kompetence Ministerstva dopravy, které jej v konkrétních případech v současnosti financuje ze *Státního fondu dopravní infrastruktury* prostřednictvím Ředitelství vodních cest. Jakákoli činnost na vodní cestě, ať už oprava nebo investice, však z pohledu Ministerstva životního prostředí znamená zásah do významného krajinného prvku a pro jakoukoli, byť i zákonem nařízenou aktivitu správce vodní cesty, je tedy nezbytná řada stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody nejrůznějších úrovní. Aby byl tento vstupní přehled úplný, je třeba uvést, že jižní hraniční část Bařova kanálu spadá do sféry zájmů Ministerstva vnitra



i Ministerstva zahraničí a rozvoj, navazující lokální infrastruktury jako jsou např. cyklostezky, je řešen ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj. Nad tím vším pozorně bdí Ministerstvo financí, které hlídá účelné vynakládání finančních prostředků státu na vodní cestě.

Na tyto **hranice** bezprostředně navazují hranice **legislativní**.

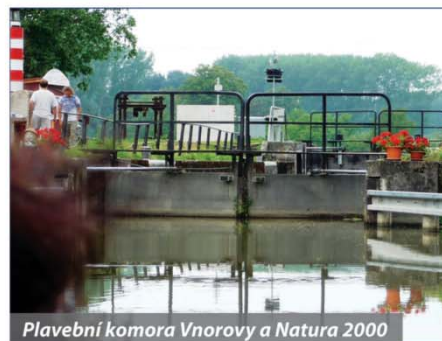
Podniky Povodí se jako správci vodního toku řídí především *Zákonem o vodách*, který je pro nás vodohospodáře v naší činnosti alfou a omegou. Tento zákon nám poměrně přesně definuje naše povinnosti a činnosti, které máme na svěřeném majetku vykonávat. V případě vodní cesty je nutno mít rovněž pečlivě nastudován *Zákon o vnitrozemské plavbě* a související průběžně aktualizované vyhlášky, které neznalému mohou přinést nejedno překvapení. Nicméně podle zkušeností se zdá, že ze všech nejdůležitějším je zde *Zákon o ochraně přírody a krajiny*, jehož individuální výklad v řadě případů s plavbou a lidskými uživateli vod a vodních cest příliš nepočítá. Obzvláště specifická je pak situace, kdy vodní cesta vede (jako



Přístav Skalica

v případě Bařova kanálu) územím Natura 2000 nebo jiné evropsky či jinak významné lokality.

Všichni investiční pracovníci znají ten mysteriózní okamžik, kdy se vzácná orná půda, původně spláchnutá z pole do toku, okamžikem vytažení z vody často stává prudce nebezpečným odpadem, jenž je nutno drazé laboratorně hodnotit a ještě drazé ukládat na řízené skládky – to vstou-



Plavební komora Vnorovy a Natura 2000



Sudoměřický potok (levobřežní přítok Bařova kanálu) je rovněž hraničním tokem

pil do hry *Zákon o odpadech* kombinovaný se *Zákonem o zemědělském půdním fondu*.

A když se dobře daří a podaří se shromáždit všechna (v ideálním případě platná a aktuální) povolení, zbývá jen splnit podmínky *Zákona o veřejných zakázkách* a začít plnit své povinnosti.

Pro správce vodní cesty je tedy vzhledem k předchozímu administrativnímu procesu značně náročné a složité např. jen zajistit a udržet plavební hloubku i v běžné plánovací praxi, natož pak při mimořádných situacích jako jsou například povodňové průtoky s následným legislativně komplikovaným odstraňováním povodňových škod, kdy na nesplavné uzavřené vodní cestě každým dnem stoupají ztráty provozovatelů. Není pak neobvyklé, že doba potřebná k provedení vlastní práce je zlomkem času



potřebného k přípravě a administraci celé akce.

Zde je namísto poděkovat za aktivní přístup všem našim kolegyním a kolegům, kteří tato úskalí dennodenně ve své práci překonávají, neméně důležité je však i poděkování všem zdravě sebevědomým lidem na úřadech, kteří používají selský rozum, nevidí svět jen úzkým průzorem své specializace a vykonávají svůj úřad v pra-

vém smyslu slova byrokracie, tedy jako racionální výkon správy a vlády.

Nejen na místní rozvoj plavby a koncepční řešení Baťova kanálu mají významný vliv i **hranice samosprávné**.

Batův kanál protíná v rámci České republiky hranici krajů Jihomoravského a Zlínského a lemuje dílem kraj Trnavský. Prochází na české straně řadou měst a obcí,

čtyřmi obvody obcí s rozšířenou působností (Otrokovice, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou a Hodonín) a protíná působnost řady stavebních úřadů.

Snahou PM je rozvíjet vodní cestu koncepčně jako celek bez upřednostňování lokálních zájmů. Z tohoto důvodu tedy pravidelně komunikujeme se všemi subjekty, kterých se vodní cesta dotýká. V rozvoji a koncepčním řešení nám znatelně a aktivně pomáhají jihomoravský i zlínský KÚ, *Batův kanál, o. p. s.* i dobrovolné svazky obcí (DSO). Na území Jihomoravského kraje jde o DSO *Obce pro Batův kanál*, na území Zlínského kraje působí *Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě*.

Také díky našim dlouholetým pravidelným aktivitám, setkáním a plavbám napříč celým Baťovým kanálem se podařilo dosáhnout toho, že většina z výše uvedených podporuje a bere za svůj celý Batův kanál, ne jen „svůj“ malý kousek.

A když už mluvíme o **hranicích**, nesmím zapomenout na hranice **státní**.

Zvláštností vodní cesty Batův kanál je, že v jižní části v říčním úseku Radějovky je zá-





Batův kanál pod Petrovem



Plavební komora Nedakonice

roveň tokem hraničním mezi Českou a Slovenskou republikou. Legislativa obou států vychází z historicky obdobných principů, přesto se v detailech liší, takže zejména u větších stavebních akcí je často třeba mít souhlas / povolení příslušných úřadů Jihomoravského kraje i Trnavského samosprávného kraje, přičemž v řadě případů každý kraj vede v dané věci nezávislé řízení.

Vodní cesta tak padá do působnosti Česko-slovenské komise pro hraniční vody a Stálé Česko-slovenské hraniční komise, které působí na základě Mezistátních dohod a smluv v konkrétně vymezených oblastech, jako je např. dohled nad vodohospodářskými opatřeními technického

charakteru, prováděnými na hraničních vodách.

Zejména v prvních letech plavby se legislativa v souvislosti s rozvojem Evropské Unie překotně vyvíjela a před vstupem do Schengenského prostoru bylo nutné pečlivě rozlišovat například mezi plavbou na cizím státním území, přistáním u zahraničního břehu či vystoupením z lodi a vstupem na území cizího státu mimo hraniční přechod.

Samostatnou kapitolou v tomto úseku je otázka nedořešených majetkoprávních vztahů mezi oběma státy i skutečnost, že na obou březích Radějovky se nachází chrá-

něné krajinné oblasti, každá samozřejmě se svojí specifickou legislativou.

Přesto se podařilo na různých úrovních dovést do úspěšného konce řadu mezinárodních projektů podporujících Batův kanál, v poslední době například s útvarem mezinárodních projektů a dotací (PM), kterému se ve společném projektu se *Stredo-európskou vysokou školou ve Skalici* podařilo získat finanční prostředky na pořízení edukační lodi či obslužného plavidla sloužícího k operativní údržbě vodní cesty.

Tolik na úvod k Batovu kanálu a životu na hranicích. Určitě bych mohl uvést řadu dalších hranic, ať už skutečných, virtuálních či mentálních, věřím však, že si je domyslíte sami.

Daleko důležitější však je, že zkušenost nás za léta obnovy a rozvoje Batova kanálu naučila, že hranice nemusí vždy rozdělovat, ale umí i spojovat a záleží jen na nás, jakou roli jim přisoudíme. Lze je překonat, není to někdy lehké, přece jen každý z nás má jiná východiska, znalosti, úkoly a postoje, ale vždy, když se podaří najít společnou řeč a posunout věci dál, nacházíme další společná témata a průsečíky našich zájmů.

A při pohledu na změny na Batově kanálu v posledních dvaceti letech vidíme, že výsledek za tu práci stojí. Z celého srdce tedy děkuji všem, kdo se na překonávání hranic spolu s námi za ta léta podíleli a pevně věřím, že dobře rozběhnutá spolupráce nekončí.

Ing. Pavel Cenek
ředitel závodu Střední Morava



Výklopník na Radějovku (Batův kanál) po proudu

Nová loď pro Baťův kanál přišla po Labi

Miroslav Neumaier

Ačkoliv bylo v létě opět v dolním Labi málo vody, tak přesto se Masarykovými zdymadly v Ústí nad Labem proplavila dvacetimetrová loď, budoucí osobní loď plující pod nizozemskou vlajkou. My jsme se nalodili na její palubu, abychom zdokumentovali poslední úsek její dvanáctidenní plavby z města Heerwaarden do Baťův kanál. Nemůžeme si odpustit rýpnutí, že kdyby byl hotov průřez Dunaj-Odra-Labe, jehož je Baťův kanál součástí, bylo by to celé asi o dost jednodušší a hlavně i levnější.



Ačkoliv počasí plavbě moc nepřeje, jelikož je deštivo a fouká i vítr, což tříčlenné posádce pod vedením kapitána Stanislava Hampaly ze Spytihněvi z Baťova kanálu rozhodně na pohodlí nepřidá, mají tito říční vlci dobrou náladu. Loď je totiž nedodělaná. Nemá okna, nemá kromě trupu, pohonu a kormidla vlastně nic.



„Je to veselé, tato plavba,“ říká kapitán Hampala s úsměvem. „Spíme ve stanech na palubě, myjeme se v řece, na jídlo se musíme vždy někde zastavit, pokud chceme něco pořádného, ale i tak. Museli jsme i vařit z konzerv přímo tady na palubě. Postavili jsme si provizorní kuchyni,“ a kapitán ukáže na dřevotřískový přístěnek umístěný na zádi.

„Pitomý počasí. Nečekali jsme tohle. Máme batohy plné triček a kraťasů a místo toho abychom měli svetry a bundy,“ uleví si kapitán nakonec.



Za jízdy si musela posádka udělat alespoň před kormidelním kolem provizorní okno.

„Polovinu cesty na Rýnu jsme jeli proti větru. Byl tam i vyšší stav vody. Vzhledem k tomu, že tady nejsou okna, tak to docela profukovalo.“

Otevřela se vrata malé komory na střekovském zdymadle a příd lodi se zařizla do relativně klidné hladiny Labe nad zdymadlem. Zde již nehrozí najetí na zrádnou mělčinu či kámen, jelikož je tu stálý vodní stav. Porta Bohemica rozevřela svou náruč a parta Moraváků na lodi se kochá její krásou. Chvillemi opět zaprší, ale již to není tak časté, jako v Ústí nad Labem.





Rychloměr ukazuje šest uzlů a s tím, jak necháváme postupně kopce a hřebeny Středohoří za zády, přibývá i slunce. Při spatření žernoseckých vinic se Jura, jeden z lodníků začíná ošklíbat, že tady nemohou růst dobré hrozny. To leda tak ocet. Ani ceny, které Vinařství Žernoseky obdrželo ho nepřesvědčily.

Za podobných hovorů se počasí umoudřilo a vysvitlo Slunce. Kapitán vysílačkou hlásí náš příjezd plavební komoře Lovosice a posádka má opět plné ruce práce s uvazováním fendrů a vyvazování lodi k pacholatům. Ovšem zdymadlo Lovosice není Ústí. Naštěstí. Vůně oplatek z Delí byla velmi milé uvítání.

Krajíně teď vládne vrch Bídnice a na obzoru se tyčí věže Litoměřic. Bohužel vůni cukroví vystřídal pro Lovosice charakterističtější pach Lovochemie. Slunce vysušilo palubu a hlavně ohřálo vzduch. Větrovky šly dolů a posádka konečně mohla užít ta trička.

Krátká zastávka na pozdní oběd spojený s večerí, jelikož hodiny ukazovaly půl páté. Lodníci dostali volno a šli opatřit něco k jídlu i pro kapitána, který musel zůstat na nezabezpečené lodi. Inu i v Čechách jsou pobřežní piráti, které přitahuje vše, co je na palubě volně položené.

„*Hodte sebou chlapi. Musíme stihnout ještě Kopisty a Roudnici,*“ pohání Standa oba lodníky. Opravdu čas se krátí, proto v půl šesté vyplouváme a míříme ke zdymadlu České Kopisty. Středohoří zůstalo za zády a s ním i špatné počasí.



Plavební komory České Kopisty

Otevřela se Polabská nížina se svými políčky a chmelnicemi a hlavně dalekým výhledem.

Před přídí lodi teď vévodil majestátný Říp. Labe se rozlilo do šířky a člověk měl pocit, jako by byla na moři. Všude okolo voda. Cesta teď ubíhala veseleji i když už se vkrádala únava.

„*Čeká nás ještě hodně práce. Musíme udělat okna, sezení a stoly. Také toaletu a koupelnu. Tahle loď bude vozit šedesát lidí,*“ povídá kapitán a zároveň rejdař. „*Bude to krásná loď,*“ dodává.

Lužní lesy lemují břehy plné rybářů, kteří jsou celkem nemile překvapení, že je tady ještě nějaká loď. Proto leckteří narychlo vytahují své nahozené vlasce, které daleko zasahují do značené plavební dráhy.

Čas nemilosrdně ubíhá a kapitán musel zrychlit. Před přídí se jako spásná vidina objevují věže města Roudnice nad Labem. Konečná. Ještě se nechat proplavit zdejším



Polabská nížina

zdymadlem, které patří k nejkrásnějším a neudržovanějším vodním dílům na českém dolním Labi. Příjemný ženský hlas z vysílačky oznámil, že jsme očekáváni, a tak dnes poslední přendávání fendrů a vyvazování lodi, aby se udržela v proudu vody při napouštění vany zdymadla.

Vše proběhlo bez jakýchkoliv komplikací. Loď vyplouvá z komory a kapitán hledá místo na noční kotvení a odpočinek. Leč není to tak snadné. Ačkoliv je zde mnoho míst k vyvázání takto malé lodi, pod hladinou číhá nebezpečí v podobě ostrých kusů betonu, které by byly schopny prorazit bok lodi. Nakonec se vše ale zadaří, motor lodi utichne a je klid.

Sklenka moravské slivovice na rozloučenou, podání ruky a je pro dnešek konec.



Překlad lodi v mělnickém přístavu před převozem na Baťuv kanál

Před dvěma lety nejznámější protilodní ekologický aktivista Miroslav Patrik oznámil, že přestane škodit Baťova kanálu a že se bude plně věnovat boji proti splavnění Labe a výsledky se již dostávají: **Baťův kanál se snad brzy prodlouží, zatímco labské stavby jsou v nedohlednu. Viz. vyjádření z února 2015 k prodloužení Baťova kanálu do Kroměříže: „Jsou navrženy kompenzační opatření, takže jsme spokojeni. Už se o to dál zajímat nebudeme. Nemáme na to ani kapacitu, věnujeme se vodním stavbám na Labi,“ reagoval předseda organizace Děti Země Miroslav Patrik.**

Redakční rada VCaP

Baťův kanál zažil rekordní nápor turistů, stát do něj chce dát miliardu MF Dnes – 24. října 2016

Ředitelství vodních cest plánuje do roku 2024 zvýšit počet přístavů i komor na Baťově kanálu. Vzniknout mají v Napajedlích, Bělově, Kroměříži, Hodoníně nebo Kunovicích. Jen do modernizace a údržby vodní cesty, která spojuje Zlínský a Jihomoravský kraj, dá stát čtvrt miliardy.

Za dva roky mu bude osmdesát let a jeho atraktivita stále stoupá. Alespoň podle návštěvnosti. Baťův kanál letos přitáhl zhruba devadesát tisíc turistů a vytvořil tak nový rekord. Loni bylo návštěvníků o deset tisíc méně.

„*Děti už jsou větší, moře je nezajímá a Baťův kanál pro ně byl dobrý adrenalin,*“ pochvalovala si Michaela Brázdilová z Ostravska, která v hausbótu strávila s celou rodinou jeden červencový týden.

Zážitek z plavby prošťídali jízdou na cyklostezce, která se táhne od Kroměříže až do Strážnice, zašli si do vinných sklepů v Petrově, na archeologické vykopávky ve Starém Městě, na hrad Buchlov i na koupání ve šterkových jezerech v Ostrožské Nové Vsi.

Právě díky tolika vazbám na okolí má kanál čím dál větší úspěch. Nejen u tuzemských turistů.

„*Je to mnohem intenzivnější než třeba ve Francii nebo Holandsku, kde nejsou okolní obce a města s vodními cestami tolik propojené. Baťův kanál je organická živá bytost,*“ prohlásil Jan Hodovský, ředitel Povodí Moravy, které je správcem kanálu.

Spokojený ale není. Břehy na některých místech trpí erozí, stavební části jsou zastaralé, chybí výhybny, přístavní hrany i ochranné přístavy. Nedostatečná je i kapacita.

„*Už teď máme pro příští sezonu v novém přístavu v Petrově obsazeno devadesát procent míst pro dlouhodobé stání lodí. Je to problém na celém toku,*“ upozornil Jan Bukovský z Ředitelství vodních cest, které má na starosti výstavbu a modernizaci kanálů.

Stamilionové investice jsou v plánu v Hodoníně i Kroměříži

I proto se státní instituce dohodly, že do Baťova kanálu investují další peníze. Do roku 2024 by mělo jít o jednu a čtvrt miliardy korun. Tolik budou stát nové komory, větší přístavy se zázemím, menší přístaviště i modernizace a údržba.

Místo Povodí Moravy se totiž díky změně zákona zapojí do financování údržby přímo Státní fond dopravní infrastruktury. A zatímco doteď mohlo Povodí Moravy uvolnit jen zhruba 10 až 20 milionů korun ročně, do budoucna by měla částka sahát až k 45 milionům.

„Budeme se o peníze trochu přetahovat s labsko-vltavskou vodní cestou, ale tento kanál si zásadní rekonstrukci zaslouží, protože jeho stav je kvůli absenci investic špatný,“ upozornil J. Hodovský.

Do několika let by tak návštěvníci měli mít možnost doplnout z Kroměříže až do Hodonína. Na jihu je v plánu nová plavební komora, přístaviště i přístav, dohromady za 420 milionů korun. Kroměříž zase čeká stavba přístaviště i rekreačního přístavu minimálně za 180 milionů. V obou případech už je projekt rozpracovaný.

V příštím roce by měla odstartovat stavba plavební komory v Rohatci za 260 milionů, která turisty přiblíží k hodonínskému regionu. Za tři roky přijde na řadu rozšíření přístavu ve Veselí nad Moravou, za sedmnáct milionů vznikne přístaviště v Kunovském lese nebo pohyblivý jez v Uherském Ostrohu.

V plánech na další roky nechybí ani obnovení historického přístavu Baťov v Otrokovicích. „*Jde o místo v areálu teplárny, kam se ve čtyřicátých letech vozil lignit, později byl přístav zrušený,*“ vysvětlil starosta Jaroslav Budek.

V Napajedlích má kotvit 77 lodí

Do jaké míry jsou plány reálné, nedokáže nikdo říct. Vliv na to bude mít především státní rozpočet. Dokumentace ke všem akcím už je ale v různých fázích rozpracování.

Například prodloužení vodní cesty na Kroměříž je závislé na tom, jak dopadne spor o plavební komoru na Bělovském jezu u Otrokovic, kde si ministerstvo životního prostředí klade přísné podmínky. Jeden z nesmyslných požadavků ministerstva však nedávno zrušila kroměřížská radnice.

Jen s touto stavbou za 300 milionů může Kroměříž plánovat nové přístaviště a přístav. V opačném případě nemá taková investice smysl.

Realitě se více blíží přístav v Napajedlích u rekreačního areálu Pahrbek za 100 milionů, kde by mohlo kotvit až 77 lodí. Posudek vlivu na životní prostředí má být hotový ještě letos a příští rok se chystá veřejné projednávání. Stavba je naplánovaná za čtyři roky.

„*Každé další zdržení pro nás znamená újmu,*“ poukázal Michal Hampala, který půjčuje lodě v přístavišti ve Spytihněvi.

Už v příští sezoně ale Ředitelství vodních cest slibuje, že na žádném přístavišti nebo přístavu nebude chybět sloupek, z něhož se mohou turisté napojit na elektřinu a vodu. Díky modernějším kotvištím by ani neměl být problém s uvázáním a bezpečným stáním lodí.

Pomoravie - región s nadštandardnými cezhraničnými vzťahmi v EU

Spolek pro podporu Pomoraví

Spolok na podporu Pomoravia

Ing. Miroslav Horňák – Podpredseda predstavenstva, Spolok na podporu Pomoravia

Územie okolo rieky Moravy bolo v slovanskom období osídlené a obývané jedným kmeňom Slovanov. V období Veľkej Moravy dokonca ovládol celý stredoeurópsky priestor vďaka svojim kniežatám Mojmirovi, Rastislavovi a Svätoplukovi. Územie po oboch stranách Moravy bolo jednotným celkom, obývané jednou mentalitou. Región bol následne viac krát politicky delený a opakovane spájaný. Jedno mu však zostalo do súčasnosti. Jeho základou osou je rieka Morava a život okolo nej v podobnej mentálnej rovine.

I preto dnes vysoko nadštandardné vzťahy medzi Slovákmi, Moravanmi a Čechmi, tak často vyzdvihované súčasnými politikmi, majú základ práve tu. V životných osudoch a postojoch ľudí, ktorí vedeli nájsť k sebe cestu i pri politickej nepriazni a vedeli vychovať a dať priestor osobnostiam, ktoré si udržali spoločenský nadhľad a niesli vieru a nádej v lepšiu budúcnosť. (z regiónu pochádzajú také osobnosti ako Ján Amos Komenský, Milan Rastislav Štefánik, či Tomáš Garrigue Masaryk).

Veľmi ťažkým obdobím bolo pre región Pomoravia obdobie po roku 1989. Eufóriu z návratu demokracie a slobody vystriedala každodenná ekonomická realita. Negatívne na región začal dopadať úpadok veľkých firiem, nárast nezamestnanosti a vôbec hľadanie sa v nových spoločensko ekonomicko politických podmienkach.

Komunálni politici, starostovia a primátori popri budovaní novej samosprávy hľadali možnosti rozvoja a oživenia hospodárstva. Región bohatý na svoju históriu, vinárstvo a folklór, typický svojou pohostinnosťou, videl svoju budúcnosť tiež v oživení a podpore turizmu. Bolo teda prirodzené, že iniciatíva vodocestných odborníkov Ing. Josefa Podzimka a Ing. Petra Formana v regióne zarezonovala. Ich aktivita vedená k oživeniu vodnej cesty na rieke Morave a prepojenie európskych vodných ciest na Dunaji, Odre a Labe cez náš región, bola víťanou témou. Iniciatívy sa ujali dve mestá ležiace na brehu Moravy a to Hodonín z ČR a Skalica zo SR. Cieľom bolo založiť spolok, ktorého základnou činnosťou bude sledovať a podporovať aktivity okolo rozvoja vodnej cesty a dopravy na rieke Morave spolu s podporou rozvoja územia okolo rieky Moravy.

Spolok na podporu Pomoravia v SR a Spolek pro podporu Pomoraví v ČR bol zaregistrovaný v roku 1993, ako prvý spolok s cezhraničným prvkom po rozdelení ČSFR a to v oboch už samostatných štátoch. Veľkú zásluhu na registrácii spolku mal jeho prvý prezident, exminister federálnej vlády Petr Miller. Bez jeho pomoci, by zrod Spolku neprežil delenie spoločného štátu.

Pri registrácii spolku sme sa stretali s nepriazňou centrálnych úradov na oboch stranách. V regióne však Spolok na podporu Pomoravia získal širokú podporu miest a obcí. Od Veselí nad Moravou, kde sa už podnikali kroky k oživeniu vodnej cesty na Baťovom kanáli, až po Malacky na dolnom toku Moravy, boli starostovia a pri-

mátori pripravení podieľať sa na práci spolku. Ako zakladajúci členovia spolku sa na jeho práci zúčastňovali tiež odborné organizácie tak z prostredia správy vodných tokov, ako i projekčných organizácií a odbornej verejnosti.

Spolok tak vytváral veľmi dobré prostredie na odbornú diskusiu medzi technikmi, projektantmi, vodohospodármi, ochranármi a zástupcami samospráv pre ich ďalšie smerovanie v rozvoji svojich území. Významnou činnosťou spolku bolo tiež pravidelné organizovanie odborných exkurzií na významné vodné diela a vodné cesty v Európe, ale i na území ČR a SR. Tieto boli vždy spojené s odborným výkladom a orientáciou na ekonomický prínos, ale i dopadmi na životné prostredie a ekológiu.

Z prostredia Spolku bolo vydaných niekoľko výziev na vlády SR i ČR k urýchleniu vzájomného majetkového usporiadania pozemkov po stanovení novej štátnej hranice v strede regulovaného toku rieky Moravy. Žiaľ doteraz nie je tento problém doriešený a opakovane komplikuje život samosprávam pri územných a stavebných rozhodnutiach v kontakte s riekou, nehovoriac o problémoch správcov toku pri výkone ich činnosti.

Treba tiež pripomenúť druhú polovicu 90-tych rokov, kedy oficiálne vzťahy na úrovni ústredných orgánov medzi Bratislavou a Prahou často viazali a pôda Spolku na podporu Pomoravia viac krát suplovala hostiteľa pri vzájomnej komunikácii a riešení neodkladných úloh.

Vo svojom rozsahu najvýznamnejšie aktivity Spolku sa spájajú s rozvojom malej rekreačnej plavby na Baťovom kanáli a rieke Morave až po jej sútok s Dunajom. Spolok nikdy nebol nositeľom realizačných riešení, ale významne sa zapájal do návrhov riešení a inicioval viaceré štúdie a projekty financované z európskych fondov na úrovni cezhraničnej spolupráce medzi SR a ČR, ale i SR a Rakúskom.

Svojou prácou získaval podporu pre rozvoj vodných ciest a plavby v našom regióne, tak na úrovni centrálnych orgánov, ako i komunálnych politikov, ale i verejnosti. Vždy bola pôda Spolku otvorená pre výmenu názorov a hľadanie spoločných riešení so zástupcami ochranárov a zástancov zdravého životného prostredia. Kde je vôľa je i cesta, veľa krát komplikovanejšia a ťažšia, ale je.

Výsledkom je fungujúca malá rekreačná plavba na Baťovom kanáli v dĺžke 55 km. Pred začiatkom výstavby je plavebná komora Rohatec - Skalica, ktorá predĺži plavbu až do prístavu Hodonín na rieke Morave. Sú spracované štúdie realizovateľnosti splavnenia rieky Moravy po sútok s riekou Dyjou a dosiahol sa čiastočný prielom aj v komunikácii s rakúskou stranou o splavnení dolnej Moravy pre malú rekreačnú plavbu až po sútok s Dunajom.

To že Baťov kanál sa stal úspešným projektom a takmer ikonou kraja, vychádza so skutočnosťou, že sa tu zrodila veľmi kvalitná a plodná spolupráca odborníkov a nadšencov s mestami a obcami v okolí, následne tak-

tiež s podnikmi Povodí Moravy z oboch krajín, a čo bolo najvýznamnejšie, s Riaditeľstvom vodných ciest ČR. Ne-smieme taktiež zabudnúť na významnú a trvalú podporu Juhomoravského kraja a spoluprácu Trnavského VÚC.

Dnes je Pomoravie prosperujúci región, ktorý ťaží zo svojej pestrosti a bohatosti služieb, do ktorých nesporne patrí i rozvoj turizmu a rekreácie okolo malej rekreačnej plavby. Zásluhu na tom majú nielen desiatky a stovky profesionálov ale i nadšencov, ktorí sa vložili do veľkého diela. Okolo 80 000 spokojných návštevníkov a rekreantov to každým rokom potvrdzujú.

Pišem tento príspevok v minulom čase nie bez príčiny. Spolok tento rok zavŕšil 23 rokov svojej činnosti a z podnetu dvoch zakladajúcich členov, členov, ktorí celý čas niesli hlavnú časť aktivít Spolku, a to Mesta Skalica a Mesta Veselí nad Moravou, vstupuje do procesu rozpustenia.

Ako zakladajúci člen a dlhoročný predseda a podpredseda predstavenstva Spolku mi nedá aspoň týmto spôsobom pripomenúť jeho činnosť a poďakovať všetkým aktívnym členom za ich prácu, nadšenie a vieru, že vízia s ktorou k nám prišiel Ing. Petr Forman sa stáva realitou. Tomuto neúnavnému mužovi sú vodné cesty a vnútrozemská riečna doprava celoživotným dielom i láskou. Pri aktivitách Spolku stál od jeho založenia v roku 1992 až do súčasnosti. Jeho chorobný optimizmus a presvedčenie, že stredná Európa sa raz musí prepojiť so sieťou európskych vodných ciest, nesie svoje výsledky.

Rozpustenie Spolku pre podporu Pomoravia je z časti logickým završením aktivít samotného spolku. Počas re-vitalizácie Baťovho kanála, oživení a rozvoji rekreačnej plavby vzniklo celé spektrum subjektov a spolkov, ktoré boli založené z podnetu samospráv a prevádzkovateľov lodí a prístavov.

Najvýznamnejší z nich je o.p.s. Baťov kanál so sídlom vo Veselí nad Moravou, ktorá má v posledných rokoch hlavné zásluhy na propagácii a rýchlom rozvoji rekreačnej plavby na Baťovom kanáli. Po rozpustení Spolku bude prevedený majetok a zostatky účtov práve na tento subjekt. Aktivity presahujúce do SR sa budú po dohode zabezpečovať v spolupráci s Regionálnou Rozvojovou Agentúrou v Skalici.

Verím, že rozvoj rekreačnej plavby v našom regióne je v tých najlepších rukách. Pre naplnenie cieľov, spojených s pripojením vodnej cesty na Dunaj, však zostáva ešte dlhá cesta. Nezastupiteľnú úlohu tu budú mať príslušné kraje a VÚC. Dôležitou bude ich schopnosť naštartovať procesy vedúce k systematickému rozvoju vodných ciest na svojom území, ktoré budú kryté aj ekonomicky. Súčasný stav rozvoja vodnej dopravy v regióne a problematika s tým spojená v svojej komplexnosti evidentne prerástla možnosti a kompetencie miestnych samospráv.

Verím, že podpísaná dohoda piatich krajov a VUC o podpore vodnej cesty na Baťovom kanáli a rieke Morave nájde svoje naplnenie v aktívnej snahe týchto vyšších samospráv o prevzatie zodpovednosti za ďalší rozvoj vodných ciest v našom regióne.

Prajem nášmu Pomoraviu a ľuďom, ktorí tu žijú, aby už nebolo potrebné spájať sily a riešiť problémy pre hranice, colnice a politické štvance. Prajem mu tiež, aby naše vlády pamätali na to, že sme vždy boli región s nadštandardnými cezhraničnými vzťahmi, a to v dobrých i zlých časoch, a tak sa k nám i správajú.

Verím, že tak ako obe rozdelené republiky vstúpili spoločne do zjednocovanej Európy, rovnako spoločne sa spojíme s Európou prostredníctvom siete vodných ciest.

Ministr dopravy Dan Ťok jednal o spolupráci v oblasti vodní dopravy ve Varšavě

Ministr Marek Gróbarczyk u příležitosti mezinárodní konference Koridory hlavní sítě TEN-T se 19. října 2016 setkal s Danem Ťokem, ministrem dopravy České republiky.

Setkání bylo věnováno výhradně urychlení spolupráce při rozvoji vodních cest, zejména v souvislosti se splavením Odry. Česká strana bylo informována, mimo jiné, o dokončení procesu přípravy přistoupení Polska k Dohodě AGN.

Dan Ťok uvítal zavedení nových společných mechanismů pro spolupráci v oblasti vnitrozemských vodních cest – co se týče pracovních skupin nebo výborů.

„Máme v úmyslu požádat o zařazení Odry a Visly do TEN-T v rámci plánované revize transevropských koridorů v roce 2023. Doufám, že spolu s našimi českými partnery budeme úzce spolupracovat v této oblasti,“ shrnul setkání ministr M. Gróbarczyk.

Toto bylo již druhé setkání obou ministrů v letošním roce. Nejříve se setkali během 4. česko-polské mezinárodní konzultace.

Zdroj: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby



Konference Koridory hlavní sítě TEN-T se uskutečnila 19. 10. 2016 ve Varšavě



Setkání ministra dopravy Dana Ťoka s polským ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem

Polsko připravuje nový průplav do námořního přístavu Elbląg

Bylo vyhlášeno výběrové řízení na přípravu projektové dokumentace nového plavebního kanálu spojujícího Vislanský záliv s Gdaňskou zátokou, plavební komory, hlavního kanálu a navazujících úseků s čekacími stánkami.

Dokumentace bude rovněž obsahovat výstavbu silnice a zvedacích mostů spolu s doprovodnou infrastrukturou, modernizace vjezdu do námořního přístavu Elbląg v délce cca. 2,5 km, prohloubení plavební dráhy v Elbląské zátocy do splavného kanálu, zřízení umělých ostrovů v laguně. Zakázka se vztahuje na dopady projektu na životní prostředí. Projekt má být dokončen do roku 2022.

Výstavba plavebního kanálu přes Vislanskou kosu je jednou z priorit polské vlády. Marek Gróbarczyk, ministr námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy opakovaně zdůraznil velké odhodlání ministerstva a vlády při prosazování tohoto projektu. V tuto chvíli je přednostní umístění kanálu, který prochází okolo obce Nowy Świat. „Chceme respektovat a jednat v souladu se směrnicemi EU týkajícími se ochrany životního prostředí.

Klademe velký důraz na kompenzačních opatření v případě dopadů na životní prostředí,“ ubezpečuje ministr.

Ministr také upozorňuje na velmi důležitý, a v současné době převažující aspekt potvrzující potřebu výstavby plavebního kanálu spojený s bezpečností: „*Hovoříme o východních hranicích naší země, ale také o vnějších hranicích Evropské unie, a nebezpečích, která zde existují. Vojska NATO právě v této oblasti provedla operaci simulující hrozbu pro členské státy paktu, velmi reálnou v dnešní geopolitické situaci.*“

Projekt bude realizován v plném rozsahu z financí zajištěných k tomuto účelu ve státním rozpočtu. Celkové náklady se odhadují na cca. 880 milionů zlotých (cca. 5,3 miliardy Kč). Konkrétní částka bude ale oznámena až po výběru z nabídek.

Zdroj: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby



Konference Přístav Štětín-Svinoúšť – partner pro český byznys

V pátek 3. června 2016 se konala na půdě velvyslanectví Polské republiky v Praze konference, jejímž cílem bylo prohloubit spolupráci mezi Českou republikou a námořními přístavy Štětín-Svinoúšť.

Velvyslankyně Polské republiky v ČR Grażyna Bernatowicz zahájila konferenci slovy: „Je třeba rozvinout vnitrozemské vodní cesty. V tomto ohledu máme velké dluhy. Prioritou je nyní modernizace Oderské vodní cesty na V. třídu a polská část vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.“

Viceprezident Správy námořních přístavů Štětín a Svinoúšť Kazimierz Drzazga představil vizi pro Odru: „Polská vláda klade velký důraz na rozvoj vodní dopravy a podporuje námořní přístav Štětín-Svinoúšť. Pro přístav bude mít velký význam při jeho dalším rozvoji modernizace Oderské vodní cesty v nejbližších letech.“

Se zvyšováním splavnosti Odry budou také narůstat možnosti přeprav pro Berlínskou aglomeraci a další německé regiony, ale také zvýšení obchodu s Českou republikou.“

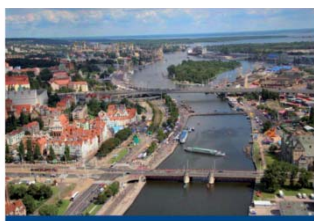
Ředitelka pro obchod a marketing Správy námořních přístavů Štětín a Svinoúšť Aneta Szreder-Piernicka podpořila snahy o výstavbu vodních cest: „Rádi bychom v budoucnu viděli přepravu českých nákladů po Oderské vodní cestě a vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe do Štětína. Naším námořním přístavům Štětín-Svinoúšť velice záleží na zvýšení přeprav vnitrozemskou vodní dopravou. V tomto ohledu jsme pro Českou republiku hlavním polským partnerem, protože ostatní polské námořní přístavy nemají spojení vodní cestou s ČR. Rádi bychom dosáhli na Odře V. třídy do roku 2030.“

Polská vojvodství požadují zvýšení splavnosti Oderské vodní cesty

V loňském roce zahájila polská vojvodství ležící podél Oderské vodní cesty kampaň na podporu obnovy a rozvoje vodních cest. Konkrétně žádaly vojvodství Dolnoślzské, Západopomořanské, Opolské a Lubušské vypracování plánu využití dopravního potenciálu Oderské vodní cesty od hranic České republiky po ústí do Baltického moře s modernizací na IV. třídu vodních cest.

Tato iniciativa byla zatím úspěšná, protože nové Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby takové plány již vypracovalo a v červnu letošního roku je schválila polská vláda.

Polská vláda připravuje nejen obnovení splavnosti Oderské vodní cesty, ale také její modernizaci na IV. až V. třídu vodních cest.



PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE

Spolehlivá kvalita a dopravní dostupnost

Významný dopravní uzel v oblasti jižního Baltu

Univerzální přístavní komplex. Prvek sítě TEN-T s polohou na nejkratší cestě ze Skandinávie do střední a jižní Evropy, ale také na nejkratší námořní cestě z Finska a Ruska do Německa a západní Evropy.

Nejblíže příjemcům a odesílatelům nákladů

Poloha Svinoúšť nejblíže zaoceánských obchodních tras. Díky poloze Štětína 68 km od moře možnost dopravy nákladu nejlevnější vodní dopravou do vnitrozemí.

Přístup k mezinárodnímu silničnímu, železničnímu a říčnímu systému

Propojení s evropskou dálniční sítí. Výhodná tuzemská a transevropská železniční spojení. Jedinečný přímý přístup systému vnitrozemských vodních cest západní Evropy.

Investice do dopravní infrastruktury

Zlepšení propojení se zázemím díky uskutečněným a plánovaným investicím do silniční infrastruktury (stavba rychlostní komunikace S3) a železniční infrastruktury (modernizace tratí CE-59 a E-59). Větší dostupnost od moře díky prohloubení vodní cesty do Štětína na hloubku 12,5 m. Příprava modernizace Oderské vodní cesty.

Infrastrukturální program pro přístav

Vyšší kvalita obsluhy zákazníků vytvářením nové přístavní infrastruktury přizpůsobené k odbavování větších lodí. Rozvoj intermodální přepravy. Vysoká kvalita odbavování prostředků pozemní dopravy.

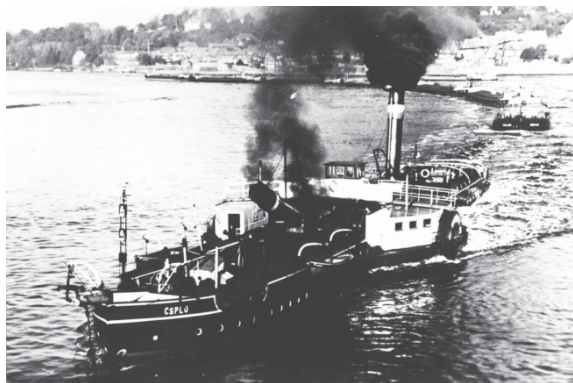


www.port.szczecin.pl

Budoucnost pro Odru

Ing. Jiří Aster – víceprezident Unie hospodářských komor Labe-Odra

Oderská vodní cesta patřila v minulosti k důležitým dopravním cestám pro přepravu především masových substrátů jako surovin pro slezský průmysl na území dnešního Polska i Ostravska. Vodní doprava na Odře přes poměrně nízké průtoky, nízké ponory plavidel a dlouhodobou zámrazu umožňovala efektivní dopravu podobně jako na ostatních řekách na počátku dvacátého století díky uplatňování vlečné technologie, kdy remorkérem s nízkým ponorem s poměrně malým výkonem byly taženy vlečné čluny ve značném počtu, takže náklad takového dopravního prostředku přesahoval i 2000 t při extrémně nízkých ponorech blížících se 1,0 m. Tomu nemohla konkurovat tehdejší železnice a automobilová doprava už vůbec ne.



Vlečná technologie plavby na Odře

Stinnou stránkou tohoto způsobu provozování plavby byly vysoké počty pracovníků na obsluhu lodního vleku. Na člunech byli tři muži posádky a na parním remorkéru až 12 pracovníků. Při vleku osmi člunů bylo třeba na obsluhu vlečné soupravy 32 pracovních sil, což v dobách před druhou světovou válkou nízká úroveň mezd umožňovala.

Po druhé světové válce díky zvyšování životní úrovně vzrostly náklady na pracovní síly, došlo k podstatnému zlepšení produktivity na železnici a zejména z přeprav kusového zboží stále větší díl přecházel na silniční dopravu, což umožnil rozvoj silniční sítě a automobilové techniky. Silniční doprava navíc umožňovala přepravu z domu do domu, zatímco u vodní dopravy a železnice v řadě případů byla nutná překládka a následná lomená doprava jiným druhem dopravy. To znamenalo značný odklon přeprav ve prospěch silnice a železnice.

Vodní doprava odpověděla na tento trend v padesátých letech minulého století vývojem větších motorových nákladních lodí určených pro dopravu masových substrátů (dříve menší motorové nákladní lodě plnily úlohu přepravy spěšného zboží pro svoji rychlost oproti vlečné plavbě) a rozvojem tlačné technologie na stabilních zbožíových proudech masového charakteru jako stavební materiály, uhlí a rudy. Tyto technologie docilovaly větší produktivitu práce zvětšováním rozměrů včetně ponoru. To vyžadovalo zlepšování splavnosti řek a kde nebyly ponory umožněny dostatečným průtokem, jako je tomu na středním a dolním Rýnu, došlo k výstavbě vodních

stupňů. Kanalizována takto byla řada řek, Horní Rýn, Dunaj, Mosela, propojil se Rýn s Dunajem, kde se umožnil transport moderními motorovými loděmi a tlačnými sestavami. Vodní cesty kanalizované dříve byly prohlubovány a plavební komory zvětšovány.

Tento trend se bohužel vyhnul vývoji na Labi a Odře. Protože v době totalitních režimů byla plavba zdrojem devizových úspor, řešila se tato nevýhoda budováním a provozováním speciální nízkoponorové varianty motorových nákladních lodí a tlačné technologie. V roce 1980 se na Odře dopravovalo 14,1 mil. tun a toto množství kleslo v roce 1992 na 5,5 mil. tun. Kanalizovaná oderská vodní cesta dodnes vykazuje parametry jako před 100 lety a její regulovaný úsek od Dolního Břehu je v horším stavu, než tomu bylo před padesáti lety. Důsledkem je prakticky totální zastavení pravidelné nákladní dopravy na Odře, sporadicky jsou provozovány místní dopravy písku a dle potřeby se uskutečňuje doprava nadrozměrných nákladů. Avšak za extrémních vodních stavů ani tato doprava není možná. Vlnování při přepravě nadrozměrných nákladů je nutné opakovat, takže plavidlo do slova „skáče“ na regulovaném úseku od jedné mělčiny k druhé.

Na německé straně vedla tato situace při proběhlé kategorizaci vodních cest k rozhodnutí vyřadit hraniční Odru z vodních cest pro dopravu zboží a zařadit ji do kategorie „ostatní vodní cesty“, kde se předpokládá jen rekreační využití. I to však naráží na problémy, kdy za loňského sucha dvě nově nakoupená speciální nízkoponorová plavidla pro rekreační osobní dopravu ve Frankfurtu na Odře musela být vyřazena z místního provozu, jedno zůstalo odstaveno ve Frankfurtu a druhé bylo v létě místo na Odře provozováno ve Štětínském přístavu.



„To je konec plavby na Odře“, běduje vedoucí mariny v Bogdan Bawlawender, reagující na konec nákladních přeprav uhlí loděmi z Gliwic do elektryny ve Wroclawi, které zcela přešly na železnici

Na polské straně, oproti německému přístupu k říční plavbě, se naopak nově vzniklé ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby rozhodlo tuto situaci ve využívání vodních cest analyzovat a stanovilo ambiciózní plán obnovy a výstavby vodních cest na polském teritoriu, kde oderská vodní cesta hraje prim. Filosofie obnovy vodních cest vychází ze skutečnosti Západní Evropy, kde konkurenceschopná vodní doprava vyžaduje parametry vodních cest v kategorii minimálně Va (délka

110 m, šířka 11,40 m a ponor 2,5–4 m). V současnosti je na zkanalizované Odře problematická šířka plavebních komor většinou jen 9,6 m a samozřejmě ponor nedosahující 2,5 m.

Analýza potřeb, kterou 23. 6. 2016 na kolokviu ve Slubici prezentoval zástupce polského ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Przemysław Żukowski, předpokládá do roku 2030 modernizaci 20 komor na kanalizované oderské vodní cestě, 6 komor na Gliwickém kanálu, zvažuje se výstavba Slezského kanálu mezi Odrou a Horní Vislou pro napojení Krakova, plánuje výstavbu dvou plavebních stupňů k soutoku Odry s Nisou a kanalizaci hraniční Odry. Do roku 2019 chtějí Poláci dokončit stavbu vodního díla Malczyce, které budují od roku 1997, tedy již skoro 20 let.



Výstavba plavebního stupně Malczyce trvá již bezmála 20 let

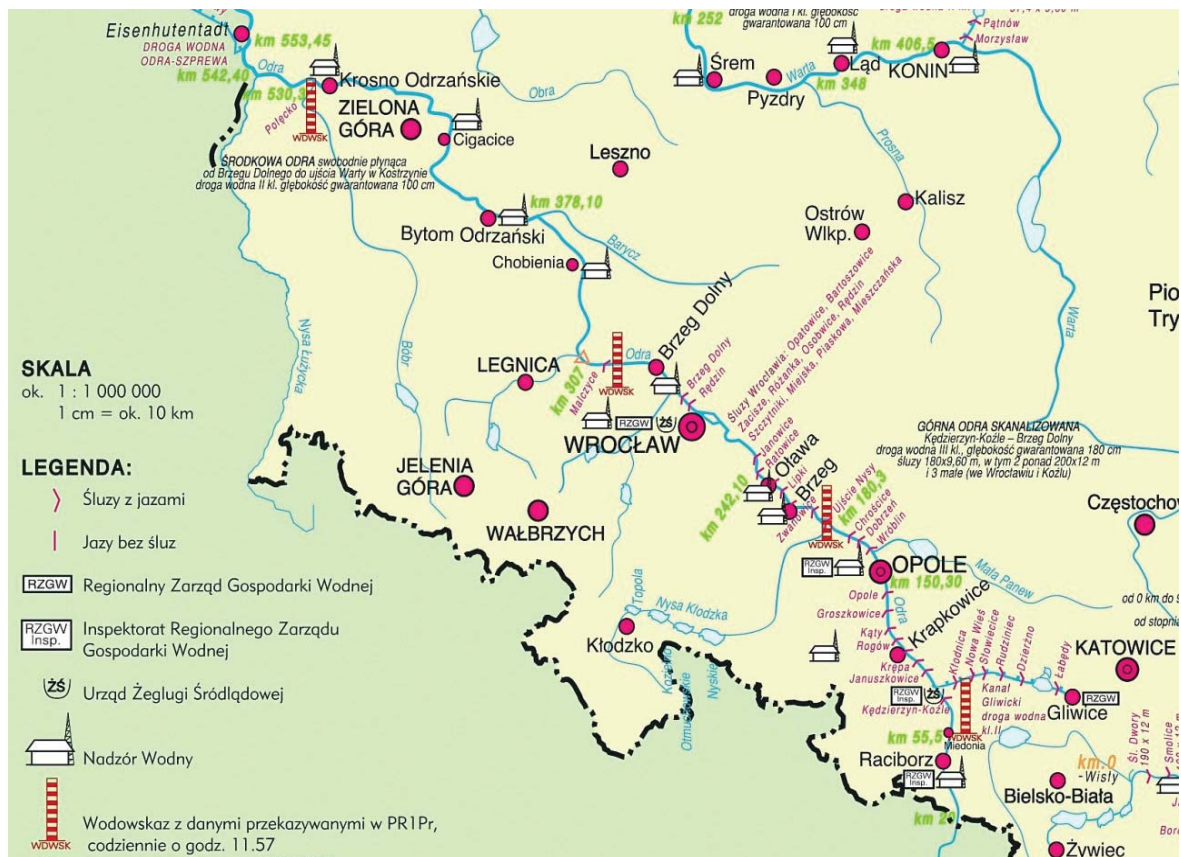
Vzhledem k negativnímu postoji Německa uvažuje Polsko o výstavbě oderské vodní cesty, v případě nemožnosti kanalizovat hraniční Odru, vybudováním laterálního kanálu podél společné hranice s Německem s 22 plavebními stupni. Na tento ambiciózní plán je v současné době vypracována studie proveditelnosti. Počítá s možností transportu až 20 milionů tun zboží ročně.

Je zřejmé, že výstavba takového velkého díla není záležitostí desetiletí. Proto se naskytá možnost etapizace projektu využití Odry jako evropské vodní cesty. Prvním důležitým předpokladem pro obnovení funkce oderské vodní cesty je plánovaná dostavba dvou stupňů na volně tekoucí Odře umožňující doplnutí stávajících specializovaných plavidel s menší šířkou s ponorem nad 2,0 m k ústí Oder-Spreee kanálu, které dnešní komory na Odře umožňují. Předpokladem úspěchu je zkrácení doby výstavby těchto dvou stupňů v porovnání s výše uvedenou dobou stavby rozestavěného vodního stupně Malczyce.

Pro další transport vodními cestami z Polska a do polského vnitrozemí by se nabízela dvojitá možnost:

- doprava po stabilní kanalizované vodní cestě Odersko-Sprévským a Teltovským kanálem, který se v Berlíně napojuje na vodní magistrálu Elbe-Havel Kanál spojující Labe a přes Středozemní kanál veškeré západoevropské vodní cesty a na severovýchod přes Oder-Havel Kanál spojuje Berlín se Štětínem. Toto vodní spojení Magdeburk-Berlín-Štětín je budováno v rámci německého projektu č. 17 Německá jednotka na parametry Vb třídy.

Tomu zatím spojení kanálu Odra-Spréva neodpovídá a dlouho nebude, protože tento kanál je podobně jako celá hraniční Odra vyřazen ze základní sítě vodních cest.



Od plavebního stupně Malczyce chybí na území Polska dva plánované stupně k ústí Nisy

Hlavním problémem je šířka plavebních komor, která je pouze 9,7 m. To ale odpovídá IV. třídě vodních cest, a to umožňuje podpořit polský záměr v první fázi dosáhnout této klasifikace pro možnost vrácení Odry do evropské sítě TEN-T. Úzká místa pro efektivní plavbu tvoří plavební komora Fürstenwalde s rozměry 67,70x9,40 m a komora Kleinmachnow o rozměrech 82,0x12,0 m. Nový právě schválený Spolkový dopravní plán přesto předpokládá rekonstrukci tří plavebních komor na kanálu Odra-Spréva a především prodloužení komory Fürstenwalde a prodloužení komory na Teltovském kanále v Kleinmachnow, který je na rozdíl od kanálu Odra-Spréva v německé základní síti vodních cest v kategorii C.



PK Eissenhüttenstadt



Napojení na vodní magistrálu Labe-Havola a Havola-Odra přes kanál Odra-Spréva umožní spolehlivý přístup plavidel na evropskou síť vodních cest



Slavnostní uvedení do provozu rekonstruované a prodloužené plavební komory Kersdorf na kanálu Odra-Spréva (9,8x115 m). Za Unii hospodářských komor Odra Labe se aktu zúčastnil Ing. Jiří Aster



Tím by byla pro přepravu nadrozměrných a těžkých předmětů garantována odpovídající hloubka a mohlo by se upustit od mnohonásobného vlnování za nízkých vodních stavů, kdy se takto vypouštěním vody z nádrží překonává jedna mělčina za druhou na regulované Odře.

Za dobrých průtoků by náklad mohl pokračovat po regulované Odře dále do Štětína. To platí ale jen pro 50 % nákladů, protože polovina z nadgabaritních nákladů směřuje do Západní Evropy a stejně by byla dopravována dále po kanálu Odra-Spréva a dále po Labi nebo Středozemním kanále po Weseře nebo Rýnu k vnitrozemským a námořním přístavům.

Pokud se týká hraniční regulované Odry tak i tam se rýsuje zlepšení částech splavnosti bez ohledu na skutečnost, zda se Polsko pustí do stavby laterálního kanálu s oněmi 22 plavebními komorami. V dlouho připravované polsko-německé smlouvě o oderské vodní cestě se totiž šalamounsky podařilo zakotvit zlepšení splavnosti na 180 cm plavební hloubky v plavební dráze po 80–90 % roku, což je více než se uvažuje na Labi. Vzhledem k vyřazení Odry z vnitrozemských cest v rámci jejich kategorizace byl tento parametr zakotven ne s ohledem na potřeby přepravy nákladů, ale s ohledem na požadavek nutnosti bourání

ledových zářasů a zamezení z toho se rezultujících záplav. Mementem v tomto smyslu byla historicky největší povodeň z roku 1997, která si vyžádala přes 40 lidských životů na německé straně a více než 100 v Polsku. To byl silný argument, takže se příliš neodvážili protestovat ani zelení aktivisté, kteří jindy vždy pilně blokují jakýkoliv vstřícný krok k zlepšení splavnosti řek. A nebyla to jen slova do větru, možnost zlepšení splavnosti na regulované Odře modelově prověřoval Výzkumný ústav pro vodní stavby v Karlsruhe na zadání Úřadu vodních cest Eberswalde v roce 2014 v Konceptci regulace toku spolu s polskými odborníky.

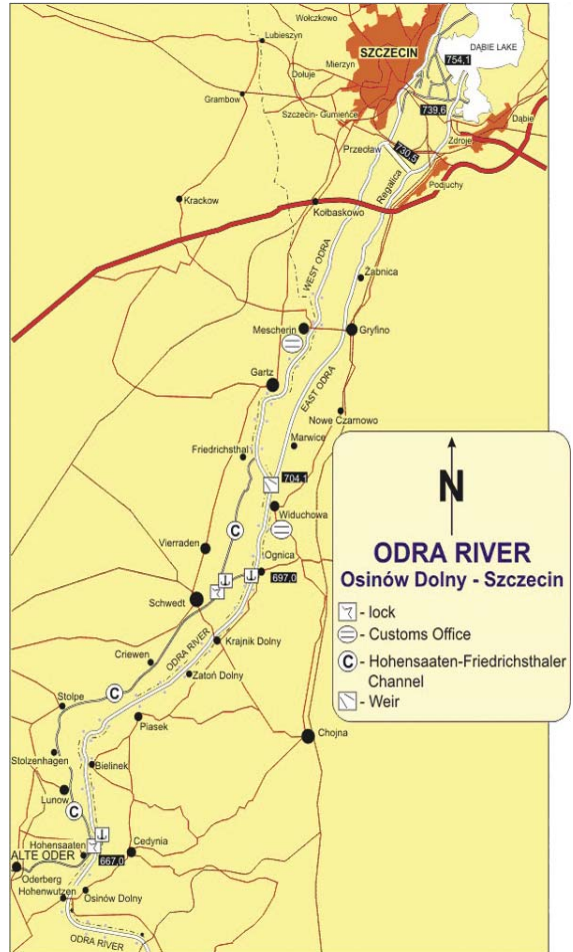
Stanovení vysokých parametrů splavnosti hraniční Odry byla do jisté míry i úlibta polské straně, od které Němci potřebovali zaručení výstavby vodní cesty po kanalizované Západní Odře ze Štětína do Schwedtu pro říční námořní plavidla – ve Schwedtu se totiž nachází pro Německo strategická rafinerie. Tento německý zájem vedl po svízelných jednáních k úspěšnému uzavření zmíněné vládní dohody.



Přístav Schwedt

Obnovení pravidelných přeprav za stávajících parametrů kanalizované části Odry na polském území, po dobu dvou chybějících vodních stupňů na úseku od dohotovených Malczyc k ústí kanálu Odra-Spréva a zlepšení splavnosti hraniční Odry dle německo-polské smlouvy, mohou zajistit spolehlivost přeprav nadrozměrných nákladů a snad přispět i obnovení přeprav určitého množství klasických substrátů. Nicméně dosažení objemu přeprav v desítkách milionů tun, jak je předpokládáno v záměru deklarovaném nově etablovaným polským ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, bude možné dosáhnout až po postupně plánované výstavbě oderské vodní cesty na parametry V. třídy vodních cest. Zda tento smělý plán bude realizován vyplyne ze v současnosti zpracovávané studie proveditelnosti tohoto záměru.

Závěrem je třeba zdůraznit, že pro revitalizaci vodní dopravy na Odře vzhledem k mimořádnému rozsahu tohoto záměru bude nutná etapizace, při čemž poměrně spolehlivé napojení Odry na západoevropskou síť vodních cest a na Štětín ve IV. třídě vodních cest v horizontu dvou desetiletí je ekonomicky i věcně akceptovatelným řešením.



Západní Odra a kanál Hohensaaten-Friedrichsthaler umožňující přístup k rafinerii ve Schwedu

Česko-saské přístavy s.r.o.

Váš trimodální partner v šesti přístavech na Labi

Lovosice • Děčín • Dresden • Riesa • Torgau • Dessau-Roßlau

Nabídka našich služeb: Přeprava / Překlad / Skladování zboží / Logistické služby / Kontejnerový terminál / Pronájem ploch a nemovitostí

ČSP
Česko-saské přístavy
s.r.o.

www.csp-labe.cz

Tripartita žádá splavnění Odry do Ostravy

Rada hospodářské a sociální dohody ČR na své 131. Plenární schůzi konané dne 12. září 2016 na Úřadu vlády projednala v rámci Bodu 1.1 Návrhu zákona o státním rozpočtu ČR na rok 2017 včetně rozpočtové dokumentace také problematiku splavnění Odry od státní hranice do Ostravy.

Úřad vlády České republiky

Rada hospodářské a sociální dohody ČR 

Splavnění Odry během jednání podpořili:

Předseda Českomoravská konfederace odborových svazů pan Josef Středula

„Máme tady investiční návrh. Moravskoslezský kraj je přece jenom oblast, ve které by bylo dobře, aby pro investory byla ještě lákavější nežli v současnosti. Je to kraj, který má největší počet nezaměstnaných, ale taky největší koncentraci průmyslu a prochází podle mne zásadními změnami.

My bychom byli rádi, zejména pane premiére i pane prezidente (...), pokud byste podpořili vyjednávání s polskou vládou ve věci splavnění Odry až do hlubší části, nejen na česko-polskou hranici, ale dovnitř. Myslím si, že by to hodně pomohlo. Je to aktivita investičního charakteru, která nemá bezprostřední dopad na současný státní rozpočet 2017. Ale je to investice, která se z našeho pohledu řadí mezi ty zásadní strukturální investice, která může pomoci jak v oblasti nakládání s vodou, tak samozřejmě zlevnění přístupu, otevření přístupu k moři a částečně se vyhnout tomu problematickému uzlu Děčín – Dráždany, a na straně druhé myslíme si, že by to určitě podpořilo i otázku zaměstnanosti v tomto regionu.

Polská vláda je v této chvíli velmi nakloněna takovému kroku a dokonce k tomu vzniklo i ministerstvo, a myslím si, že toto splavnění by mohlo hodně pomoci.

Omlouvám se za trochu delší čas, který tady tomu věnuji, ale myslím si, že pokud se bavíme o námětech a nápadech, tak v tomto případě to by byla spíš otázka otevření mezivládní dohody mezi ČR a Polskem. Myslím si, že by to mohlo pomoci. Samozřejmě chápu, že česká strana si taky musí nějaké domácí úkoly v této věci nejdříve udělat, a čím dív si to udělá, tím to může být lepší.

Mám prosbu, zda-li by se tam dostala souhrnná podpora splavnění Odry, protože to není součástí stanovisek ani jednoho ze stran a marně bychom to tam hledali. Takže prosím o doplnění stanoviska, že sociální partneři žádají vládu o aktivizaci kroků vedoucích k možnosti splavnění Odry k mošnovskému letišti.“

Prezident Hospodářské komory ČR pan Vladimír Dlouhý

„Dovoluji si podpořit slova pana předsedy Středuly ohledně prodloužení splavnosti oderské plavební cesty a otevření jednání s polskou stranou. Jedná se o splavnění, pokud se nemýlím, do Polska do města Koźle a my jako Hospodářská komora, jak Moravskoslezského kraje, tak i celostátně, tento projekt podporujeme a děkuji odborům, že se v tomto směru vyjádřily stejným způsobem.“

Ministr zemědělství pan Marián Jurečka

„Dále bych se vyjádřil - a tuto myšlenku podporuji a hlásím se k ní - aby se opravdu začaly dělat práce na splavnění Odry do Moravskoslezského kraje. Ideálně do prostoru průmyslové zóny Mošnov. Protože si myslím, že to má logiku, má to hlavu a patu. Navíc pokud to opravdu polská strana podporuje, a za ní jde většina té vodní cesty, tak my máme postavit skromných 20 km do Mošnova. Takže tady si myslím, že bychom se měli jako vláda a dva resorty, které jsou v tomto zainteresovány, tedy doprava a zemědělství, tímto aktivně zabývat.“

Ministr průmyslu a obchodu pan Jan Mládek

„Já jsem chtěl doplnit k tomuto bodu, který zmiňoval pan předseda Středula: pokud by se stavělo to splavnění, tak DIAMO by mohloázat část pracovníků OKD a podílet se na této výstavbě.“

Závěr:

Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR bere na vědomí předložený materiál a:

- zdůrazňuje význam investic pro hospodářský růst;
- vyzývá vládu, aby ke státnímu rozpočtu přistupovala s péčí řádného hospodáře;
- žádá vládu o aktivizaci kroků vedoucích ke splavnění Odry od státní hranice do Ostravy.

Delegace Senátu ČR jednala v Polsku o splavnění Odry

Komise Senátu pro uzemní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí České republiky navštívila 23. listopadu 2016 obec Kuźnia Raciborska, kde se setkala s místními samosprávami a organizacemi podporujícími vnitrozemskou vodní dopravu. Česká delegace přijela do Kuźnie Raciborske přímo z úřadu maršálka, kde se setkala s maršálkem Henrykem Mercikiem.

Hostům předsedala senátorka Parlamentu ČR Zdeňka Hamousová. Senátorka prezentovala zájem české strany na pozitivních změnách v oblasti vodního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy v Polsku. Potvrdila, že pokračují práce na zpracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a vyjádřila podporu pro úsek vodní cesty spojující Polsko s Českou republikou.

Starostové vyjádřili svou podporu pro plánovanou vodní cestu v příhraničním regionu směřující k rozvoji svých obcí,

ochraně před povodněmi, obnovení řádného hospodaření s vodou a zadržování vody v regionu. Mezi přítomnými byl také zástupce Slezského vojvody Andrzej Szczeponek.

Člen sdružení Rady kapitánů vnitrozemských vodních cest kpt. Andrzej Podgorski shrnul prohlášení týkající se podpory regionálních vlád. Podle jeho názoru je třeba vzít v úvahu nejen přínos vodních cest pro životní prostředí a ekonomiku (nízké emise, bezpečnost, hydrologii, zlepšení zemědělství a lesnictví atd.), ale i sociální, a to zejména ve zvýšení bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím převodu části průmyslového zboží na vodní cesty.

Delegace Senátu Parlamentu ČR v následujících dnech navštívila Malopolské vojvodství, Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby ve Varšavě, kde se jednalo především o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Masarykovo zdymadlo prošlo opravou

Miroslav Neumaier



Ústí nad Labem – Masarykova zdymadla, jedna z našich vodních kulturních památek, jsou každoročně lákadlem mnoha turistických výletů. Na dnech otevřených dveří se zde scházejí stovky lidí, aby si toto unikátní vodní dílo prohlédli. Však je to jedno z nejznámějších vodních děl v Čechách, která si zahrála i v několika filmech, jako třeba Mys dobré naděje.

Díky zdymadlu je na Labi mezi Střekovem a Lovosicemi stabilizovaná vodní hladina, žijí tu různé druhy živočichů, z nichž uvádíme bobra evropského, nebo vydru říční. Je zde možno pěstovat vodní sporty, jako třeba jachting, či vodní turistiku a i komerční vodní dopravu.

V letošním roce byl provoz zdymadel omezen. Velká komora byla vypuštěná a byl to opravdu zajímavý pohled. Probíhala zde práce na rekonstrukci levé zdi velké plavební komory, která byla vyvolána poškozením soudržnosti velké části kamenného obkladu od betonové konstrukce zdi.

„V rámci stavby došlo k injektáži betonového zdiva nízkotlakou injektáží, zpevnění zdi přikotvenou

železobetonovou trámovou konstrukcí a přespárování obkladového zdiva. Rozsah opravy poruchy je cca 80 m. Oprava byla prováděna při vyčerpání komory, se zachováním lodního provozu v malé plavební komoře,“ sděluje Jana Burianová z Povodí Labe.

Probíhaly také sanace betonového zdiva a kamenného obkladu. To znamená, že se čistil povrch komory, došlo k jejímu přezdění, přespárování, plošné injektáži trhlin a těsnění dilatačních spár.

Zároveň došlo i k opravě lávky pro pěší, která spojuje Střekov s Vaňovem. Tato lávka je velice zajímavá svým provedením, jelikož nosnou konstrukci lávky Masarykova zdymadla tvoří 6 polí ocelových nosných konstrukcí uložných pomocí ložisek na masivní kamennou spodní stavbu. Nosná konstrukce je nýtovaná plnostěnná se spodní mostovkou, kterou tvoří železobetonová deska uložená na ocelových příčných ocelové nosné konstrukce.

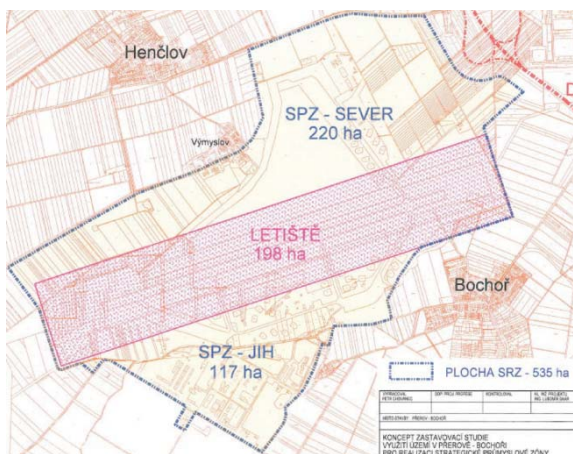
„V rámci opravy bylo nejprve provedeno očištění pochozí plochy mostovky od stávajícího izolačního systému a injektáž příčných trhlin mostovky. Následně byla provedena nová přímo pochozí hydroizolace mostovky, vyčištění a zpětné zatmelení dilatační spáry na styku ocelových nosníků a mostovky. Dále proběhla také sanace podhledu nosné konstrukce, nakonzervování ložisek, zesílení nebo výměna zkorodovaných příčnicků ocelové nosné konstrukce a opravy nátěrových systémů v rozsahu otryskaných betonových ploch mostovky,“ popisuje Jana Burianová probíhající práce. Důvodem zahájení oprav lávky byl stále se zhoršující stav zejména jejích betonových konstrukcí. Docházelo zde k silné degradaci betonu ze spodní strany, odpadávání drobných částí dobetonávky, k obnažování výztuže a její korozi. Místy mohlo dojít i k odtržení většího celku dobetonované části, čímž mohl být ohrožen provoz pod lávkou (plavební komora), ale i na ní, jelikož tuto lávku využívali chodci a cyklisté.



V Přerově vznikne strategická průmyslová zóna s multimodálním terminálem

Tomáš Kolařík

Vláda schválila dne 11. dubna 2016 vznik strategické průmyslové zóny (SPZ) v prostorách přerovského letiště. Průmyslová zóna Přerov-Bochoř bude jedna z nejlépe dopravně obsluhovaných zón v rámci České republiky, a to díky zachování provozu letiště, výstavbě dálnice D1, nové železniční vlečce a připravovanému přístavu na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe.



Mapa strategické průmyslové zóny Přerov-Bochoř

Varianta strategické průmyslové zóny se zachováním letiště byla prosazena i za velkého přispění Hospodářské komory ČR. Tato varianta umožní široké logistické možnosti nejenom pro novou průmyslovou zónu, ale i pro stávající, především strojírenské podniky na Přerovsku.

Při zachování letiště mají v Přerově-Bochoři vzniknout dvě rozvojové plochy o rozloze 220 a 117 hektarů. Se-

verní část bývalé základny by měla být nabídnuta pro běžné průmyslové využití a jižní pro letecký průmysl.

Klíčová je pro atraktivnost a dopravní obsluhu SPZ připravovaná výstavba dálnice D1. Výstavba tohoto posledního úseku dálnice D1 by měla začít v letech 2017 nebo 2018.

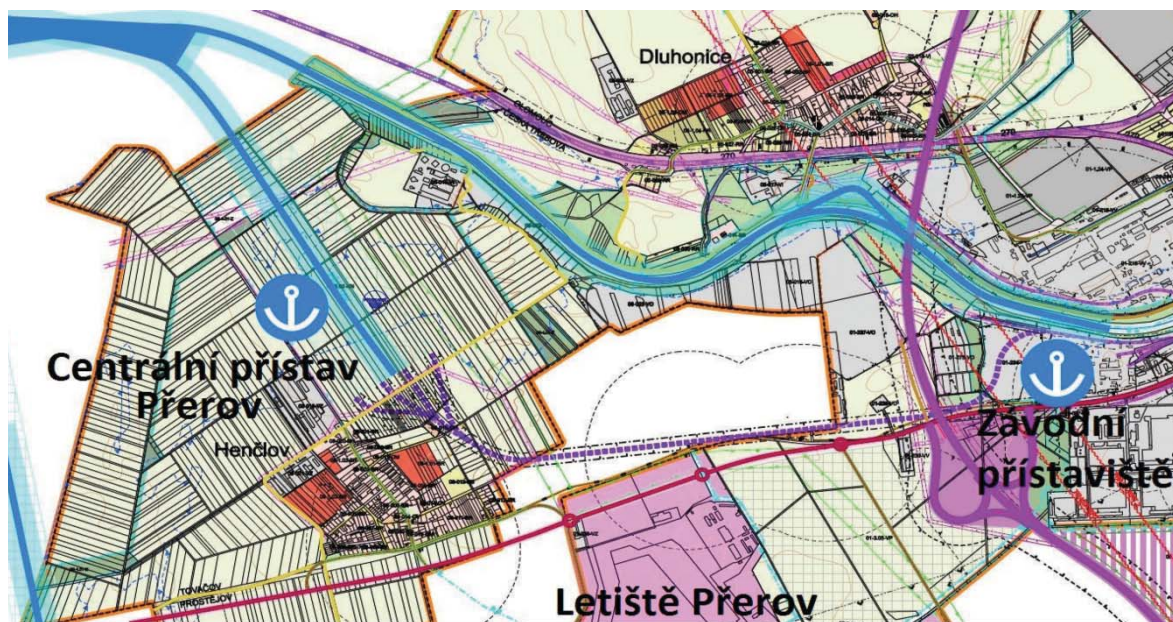
Ve vládním materiálu se k dopravní obsluze strategické průmyslové zóny uvádí:

Vodní doprava

V současné době je plánováno vybudování přístavu Přerov na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. V gesci Ministerstva dopravy je připravována studie proveditelnosti. V případě zachování letiště a po vybudování chybějící dopravní infrastruktury by tak měla SPZ výhodu multimodální logistické zóny, kde by bylo možné využít všech druhů dopravy.

Multimodální logistické centrum

V současné době se v blízkosti lokality Bochoř připravuje realizace Veřejného logistického centra (VLC). Od systému VLC se očekává optimalizace distribučních procesů v nákladní přepravě a koncentrace přepravních proudů k přesunutí hlavní části nákladní přepravy. Tím by měly být vytvořeny kvalitní podmínky pro větší využívání železniční a vodní dopravy, a hlavně dojde ke zhodnocení investic do modernizace páteřních koridorů, kam spadá i letecká doprava. Příprava projektu VLC v Přerově, jeho provázanosti na systémy v ČR a zavedené již v Evropě je v počátečním stadiu. Komplex VLC může mít pozitivní vliv i na zaměstnanost v oblasti, kvalitu podnikání, eliminaci dopadu zvýšené přepravy zboží z Asie a na další kritéria dopravy a přepravy.



Mapa přilehlého přístavu na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Zdroj: Územní plán města Přerova

Remorkér Beskydy byl prohlášen kulturní památkou

Miroslav Neumaier

Lidé žijící okolo Labe, posádky lodí i cestující na nich ho občas potkávají. Mnoho plavců z nákladních říčních lodí na něj vzpomínají v dobrém, jelikož jim vytrhl z paty. O kom je řeč? **O zadokolesovém motorovém remorkéru (ZKMR) Beskydy, který byl pro nás všechny a generace příští 26. července 2016 prohlášen kulturní památkou.**

Ministerstvo kultury tak rozhodlo na základě obdržení podnětu ve spolupráci s Národním památkovým ústavem v Ústí nad Labem, jelikož tato loď je poslední svého druhu na Labi.

„Jedním z důvodů, proč je tato loď zařazena mezi kulturní památky je to, že od předchozích typů se tento remorkér liší nejenom novým uspořádáním palubních nástaveb, ale zcela radikálním řešením vlečného navijáku. Také v palubní nástavbě, kde se vchází do kajut posádky v podpalubí bylo pamatováno s uzavřeným prostorem pro lodního telegrafistu, jelikož ČSPLO pro zkvalitnění řízení lodního provozu připravovala osazení vlečných remorkérů vysílačkami s dalekým dosahem. Zůstalo však jen u příprav, jelikož tyto radiostanice se na remorkéry nikdy nenainstalovaly,“ sděluje Tomáš Brož z NPÚ Ústí nad Labem.

Historie těchto neobvyklých lodí sahá do dvacátých let minulého století, kdy se tehdejší československé ministerstvo veřejných prací dohodlo s vedením ČSPL a s jeho ředitelem ing. Fišerem vypracovalo plán na modernizaci lodního parku československé akciové

společnosti Labská. Tento plán počítal s likvidací řetězové vlečné plavby. Zbylých pět řetězových remorkérů mělo být nahrazeno dvěma moderními zadokolesáky. Projekt těchto lodí vycházel ze starších parních remorkérů, ovšem tyto měly již nové pohonné jednotky. Pro lepší stabilitu lodí bylo zvoleno uspořádání strojního zařízení tak, aby na přídi byl vznětový motor, od něhož byla středem trupu lodí vedena hřídel na záď ke kolesům.

V roce 1929 byla v Ústeckých loděnicích zahájena stavba dvou nových lodí, jejich kýl se zabořil do vln o dva roky později. Jak bylo zvykem dostala vlastenecká jména Blaník a Tábor. Byly to vůbec první zadokolesové remorkéry v Evropě navíc se vznětovým motorem. Toto novátorské řešení přineslo potřebu nových technologických prvků v době parního pohonu nezvyklých. Navijáky i kotevní vrátek byly elektrické, bylo zde i ústřední vytápění.

Díky svým rozměrům a výkonu byly obě lodi skutečně univerzální. Mohly být nasazeny prakticky po celé splavném toku Labe. Jejich nejčastější působiště bylo ale mezi Ústím nad Labem a Drážďany, kde byly už tehdy náročnější plavební podmínky. ZKMR dokázal proti proudu řeky utáhnout tři normalizované naložené vlečné čluny.

Díky tomu, že se nové lodě osvědčily, tak koncem třicátých let objednala ČSPL tentokrát u pražské loděnice Praga další dva remorkéry. Ty byly dodány v letech 1938–39 a pojmenovány Vltava a Morava.



Remorkér Beskydy je nenahraditelným pomocníkem nákladní i osobní plavby na dolním Labi

Po válce došlo k obnově zničeného lodního parku Československé republiky. Začátkem padesátých let došlo opět v loděnicích Praga, nyní již součástí koncernu ČKD, ke stavbě dalších dvou lodí tohoto typu a to Tatra a Šumava. Díky jiné větší zakázce pro SSSR došlo ke skluzu ve stavbě Tater, proto byly další zakázky převedeny do mělnických loděnic. Zde byly také mimo jiné postaveny Beskydy v roce 1956.

Celkem se plavilo na našich řekách 12 ZKMR. Blaník, Tábor, Vltava, Morava, Tatra, Šumava, Jeseníky, Kamýk, Slapy, Orlík, Lipno a Beskydy.

Osudy těchto lodí byly leckdy smutné. V šedesátých letech dvacátého století došlo k vyřazení parních bočnkolesových remorkérů a dvanáct bratrů se stalo hlavní vlečnou silou ČSPLO.

V dalším desetiletí však přicházejí díky modernizaci ke slovu tlačné remorkéry a osud krásných zadokolesáků se začal naplňovat. První opustil naše vody Tábor, první svého druhu, v letech osmdesátých všechny předválečné a i Tatra a Slapy. Přitom Slapy jezdily pouhých 21 let.

V devadesátých letech díky společenským a kapitálovým změnám dochází k přesunu velké části nákladní dopravy na silnice a tak se ČSPLO začalo zbavovat i dalších ZKMR. Beskydy byly vyřazeny mezi posledními. Lodi se naštěstí ujala společnost EVD, která tento technický klenot zachránila od potupné smrti, jaké se dostalo většině jejích sester. Beskydy byly opět povolány do služby na „svůj“ tok. Velkou zásluhu na vzkříšení lodi a její celkové záchraně má její současný kapitán Vladimír Weinlich.



Kapitán Weinlich v kormidelně remorkéru Beskydy

Při jednání, která vedla k prohlášení lodi kulturní památkou došlo k několika nedorozuměním. Majitel a provozovatel lodí se obával, že loď bude zakotvena a nebude se moci provozovat k účelu, ke kterému je určena.

Vlastník lodí se obával že při jejím provozu by mohlo

dojít k poškození a to by prý mohl být problém, že prohlášením ZKMR kulturní památkou bude znamenat nemožnost dalšího provozu lodí a tudíž návrat dotace na její rekonstrukci, včetně nemožnosti opustit území ČR, ačkoliv toto právě remorkér často dělal při záchranných pracích na Labi. Tyto obavy však bylo ze strany ministerstva kultury vyvráceny, jako liché.

Ve vyjádření ministerstva kultury se píše:

„Zadokolesový motorový remorkér Beskydy byl postaven v 50. letech 20. století podle do té doby nepřekonaného jen lehce změněného naprosto inovativního konceptu z let 30. Remorkér je dodnes funkční a doposud u nás nebyla vyvinuta loď s tak nízkými nároky na výšku vodní hladiny. Dalším důvodem pro prohlášení za kulturní památku je i vlastníkem potvrzená skutečnost, že remorkér Beskydy je dokonce jedinou lodí o dostatečném výkonu ke spolehlivé pomoci při různých havarijních situacích. Je poslední z 12 lodí, které byly stavěny od 30. do pozdních 50. let 20. století. Je ojedinelá jak svými nároky na výšku hladiny vody po které je schopna plout, tak i řešením motoru, který je schopen otáčení na obě strany osazením šípového soukolí z lodi Tábor, která byla postavena roku 1931 a kolesy s natáčecími lopatkami. Dodnes remorkér Beskydy plní svou funkci a to s původním technickým vybavením. Doba po jako se lodě vyráběly podle stejného konceptu dokládá jeho dokonalost, která nebyla dodnes překonána. Jedná se bezpochyby o významný a jedinečný doklad tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti a to nejen v 50. letech 20. století.

Je plně v zájmu památkové péče, aby loď i nadále sloužila svému účelu, neboť tím bude zajištěna její údržba i další životaschopnost jako kulturní památky.“

Důležitým faktem je, že ministerstvo kultury udělilo provozovateli plavidla dlouhodobou výjimku na výjezdy do zahraničí, aby ZKMR Beskydy mohl nadále sloužit věci, pro kterou byl postaven.



Remorkér Beskydy pluje dál



Činnost Ředitelství vodních cest ČR v roce 2016

Ing. Jan Bukovský, PhD. – zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR

Rok 2016 v činnosti Ředitelství vodních cest ČR znamená zejména pokračování přípravy nových projektů, jejichž realizace by měla být v následujících letech zahájena. Plavební stupeň Děčín je stále v procesu posouzení vlivů na životní prostředí EIA, kdy dokumentace předložená v březnu 2016 byla po jejím zveřejnění a shromáždění připomínek státních orgánů i veřejnosti z ČR i SRN v září 2016 vrácena Ředitelství vodních cest ČR zpět k doplnění o aspekty nově vyhlášené Evropsky významné lokality Labské údolí, o čemž rozhodla vláda ČR v červnu 2016. Stupeň Přelouč II je postižen novou právní úpravou posuzování vlivů na životní prostředí, kdy je nezbytné celý proces EIA zopakovat.

Naopak intenzivně běží práce na přípravě souboru investičních akcí Zvýšení parametrů vltavské vodní cesty, která by se mohla dočkat zahájení realizace v roce 2017. Přípravují se i další menší projekty, jako jsou přístaviště na Labi a Vltavě, prodloužení Baťova kanálu a další.

Stavební práce se na přelomu roku 2015 a 2016 dokončily na služebních stáních Policie ČR v Praze a v Nymburce, na modernizaci plavebních komor Brandýs nad Labem a Velký Osek a konečně do plného provozu vstoupil přístav Petrov na Baťově kanálu. **Po celý rok zdárně pokračují práce na nové plavební komoře Hněvkovice a souvisejících objektech, tudíž by již nic nemělo ohrozit termín zahájení provozu nové vodní cesty na začátku sezóny v polovině dubna 2017.**

Mezi nové stavby zahájené v roce 2016 patří zejména provozní budova přístavu Hluboká nad Vltavou, kde kromě moderního kapitanátu se zázemím pro posádky vyrostě i služebna Státní plavební správy. Ještě před koncem letošního roku budou stavby dokončeny a sezóna 2017 na Vltavě tak začne s plnohodnotným vybavením tohoto přístavu.

Druhou stavbou na Vltavě je Modernizace rejd plavebního stupně Kořensko, kde se od září 2016 budují nová kapacitní čekací stání pro plavidla, rozšíří se rejdy a instalován bude nový řídicí systém plavební komory. V červnu 2017 budou práce dokončeny a plavidla využívající novou vodní cestu až do Českých Budějovic se tak zdymadlem Kořensko proplaví bezpečně a komfortně.

Významnou novinkou podzimu 2016 pro nákladní plavbu je zakoupení zadokolesového vlečného remorkéru BESKYDY státem, který nyní provozuje Ředitelství vodních cest ČR a v období nízkých vodních stavů dotovnou službou pomáhá všem provozovatelům vodní dopravy překonat obtížně splavný úsek řeky bez jezů mezi Hřenskem a Ústím nad Labem.

Poříční policie se nyní během povodní soustředí hlavně na ochranu občanů

7. dubna 2016 byla slavnostně otevřena nová úvaziště služebních lodí Policie ČR na Vltavě v Praze

u Veslařského ostrova a na Labi v Nymburce, která umožní plnou akceschopnost policejních člunů i během povodní. Investorem stavby bylo Ředitelství vodních cest ČR.

„Mezi priority investiční činnosti Ředitelství vodních cest ČR patří zajištění bezpečnosti plavebního provozu, která se neobejde bez účinné práce poříčních oddělení Policie ČR. K ní přispěla i tato unikátní stavba, jejíž náklady ve výši necelých 19 mil. Kč financoval Státní fond dopravní infrastruktury,“ uvedl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

„Byla to naše dlouhodobá snaha a vize, která přináší výhody při povodňových stavech hlavně občanům a firmám žijícím a působícím v přímé blízkosti řek,“ seznamuje nás s důvody této stavby ppor. Radek Trojan, vedoucí Poříčního oddělení Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy. „Dosud jsme totiž v době, kdy jde doslova o minuty a hladina řeky nezadržitelně stoupá, zachraňovali a přemísťovali nejdříve plovoucí garáže služebních plavidel do ochranných přístavů tak, jak nám předepisuje povodňový plán. Chránili jsme v první řadě policejní mnohamilionovou techniku, která je potřebná v dalších fázích zvýšených průtoků řeky. Správným postupem je ale naopak pomáhat v těchto chvílích lidem a ochránit tak jejich životy a majetky v okolí řek. V této fázi není nikdy času nazbyt. Podmínkou tohoto řešení je ale zabezpečení techniky, a to jsme dosud, bohužel, bez přesunu zajistit nemohli,“ vysvětluje Radek Trojan a dodává, že nová úvaziště tento problém odstranila.

Konstrukce nových moderních ochranných stání je řešena tak, aby mola s plovoucími garážemi a plavidly přecházela na tomto místě i nejvyšší povodně, jako byla v roce 2002. Při změně výšky hladiny se plovoucí mola s garážemi výškově pohybují podél jedenáctimetrových daleb. Celou bezpečnost ještě garantuje jištění dvojicí ocelových řetězů do bloků na břehu. Stavbu vybuďovala firma Labská strojní a stavební společnost s.r.o.

Během slavnostního otevření úvaziště policisté poříčního oddělení předvedli ukázkou vzorového zásahu na vodě se záchranou tonoucího. K vidění byla rovněž unikátní technika policejních potápěčů, kteří jsou nasazováni do terénu za každého počasí na extrémní operace, na něž si nikdo jiný netroufá.

„Doufám, že nás situace z roku 2002 už nepotká, tehdy jsme byli svědky mimořádné události, na kterou vzpomínáme neradi. Ale ani v roce 2013 to nebylo jednoduché,“ vzpomíná na poslední velkou vodu Radek Trojan. „Pokud však taková situace znovu nastane, budeme na ni s novým ochranným stáním připraveni mnohem lépe a můžeme pomáhat a chránit dříve - v době, kdy je to nejvíce potřeba,“ dodává Radek Trojan.

Stavby v Praze a v Nymburku začaly během února 2015 výrobou kovových prvků v dílnách, následně byly prováděny zemní práce a prohrábký řeky pro zajištění bezpečných hloubek v prostoru pod jednotlivými moly

v době, kdy je v řece naopak vody málo. Následně byly provedeny vrty do dna, do nichž se zapustily ocelové dalby. Následovalo ukotvení plovoucích mol, lávek a úvažných prostředků na konci roku 2015.



Nové úvaziště služebních lodí Policie ČR Nymburk

Plavební komora Brandýs nad Labem vstupuje po náročném rekonstrukci do nové sezóny

Slavnostní uzavření náročného dvouleté modernizace plavební komory Brandýs nad Labem se uskutečnilo 14. dubna 2016. Hlavním úkolem bylo zajištění nestabilního podloží ohrožujícího bezpečnost stavby. Do nové plavební sezóny tak vstupuje 80 let starý objekt připraven zajišťovat spolehlivý plavební provoz velkých i malých lodí. Investorem stavby bylo Ředitelství vodních cest a velká část prací probíhala za provozu, jen při dílčích omezeních časů proplavování.

„Dosažení kvalitní splavnosti vodní cesty pro nákladní lodě i dynamicky narůstající rekreační plavbu v blízké budoucnosti neznamena jen postavit dlouho připravované strategické stavby například plavebního stupně Děčín, ale také mít spolehlivé plavební komory na Labi,“ konstatoval ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Velkou pozornost nyní věnujeme také veřejné přístavní infrastruktuře pro osobní i rekreační lodě, která na Labi citelně chybí. Po letech projektování je na dohled zajištění veškerých potřebných povolení a věřím, že koncem letošního roku začneme budovat přístaviště v Nymburce, Čelákovcích i dalších městech. Dočká se v příštím roce samozřejmě i Brandýs nad Labem,“ dodal.

„Státní fond dopravní infrastruktury se kromě financování dálnic a železničních tratí věnuje i rozvoji infrastruktury vnitrozemských vodních cest,“ uvedl ředitel SFDI Zbyněk Hofelica. „Tato stavba si vyžádala náklady 88 mil. Kč hrazené z národních prostředků,“ dodal.

Na plavební komoře v Brandýse nad Labem došlo v 90. letech k rekonstrukci povrchů zdi plavební komory poprvé pomocí technologie prefabrikovaných desek. Hlavní problém zde ale spočíval v založení komory na tekoucích píscích. Nestabilní podloží zapříčinilo rozlámání původní desky dna plavební komory a hrozilo tak její provalení, což se před 20 lety již částečně stalo.

Proto byl při nynější rekonstrukci obvod plavební komory zpevněn tryskovou injektáží, která pískové podloží proměnila v pevné sloupy. V roce 2015 v rámci podzimní odstávky provozu bylo celé staré dno vybouráno a vybetonováno nové, navíc pomocí ocelových kotev bylo dno upevněno několik metrů hluboko do skály. Celkovou rekonstrukcí prošla také plata plavební komory. Během zastavení provozu v roce 2014 došlo k provedení sanací obtokových kanálů, jimiž při plnění a prázdnění komory proudí voda, a byla provedena rekonstrukce levoběžné zdi. Kompletně se také modernizovaly ovládací a řídicí systémy na nejnovější standardy ochrany životního prostředí a počítačového ovládání.

„Jsem rád, že se nám podařilo dokončit rekonstrukci

plavební komory Brandýs nad Labem v požadovaném termínu a přeji si, aby toto unikátní technické dílo sloužilo svému účelu mnoho dalších let,“ doplnil generální ředitel firmy SMP CZ, a.s. Martin Doksanský, která stavbu zrealizovala.



Plavební komora Brandýs nad Labem prošla náročnou rekonstrukcí, především sanací dna



Plavební komora Brandýs nad Labem po modernizaci

Po dvouletém snažení se otevřel Petrov, největší a nejmodernější přístav na Baťově kanálu

V neděli 1. května se za účasti Ředitelství vodních cest a starostky obce Petrov otevřel nejnovější a nejmodernější přístav na Baťově kanále – Přístav Petrov. V letošním roce zažil přístav svou první ostrou sezónu. Návštěvníci se mohou těšit na nové motorové čluny, dvě lodě dovezené z Nizozemí a také plovoucí učebnu, která byla na zakázku vyrobena přímo pro potřeby přístavu Petrov.

Stavební práce na přístavu začaly 1. 10. 2014, dokončeny byly 22. 8. 2015. Je to velkolepé dílo, které je největší investicí do Baťova kanálu od dob samotných Baťovců. Pro stavbu přístavního bazénu, který svými rozměry 100x45 m, bude poskytovat stání až pro 45 lodí, bylo potřeba odtěžit množství zeminy a přemístit celou původní hráz.

Přístav uvítá všechny návštěvníky, kteří putují na lodích po Baťově kanálu. Kromě pohodlného kotvení, s připojením na elektřinu i vodu, je k dispozici infocentrum, kde se dozvědí vše o možnostech vyžití v obci i blízkém okolí.

V přístavu Petrov se návštěvníci také svezou na lodi, která několikrát obeplula svět. Jedná se totiž o původní záchrannou šalupu na nákladní lodi. Druhým skvostem je loď, která je více než 100 let stará. Toto plavidlo se používalo v nizozemském Rotterdamu na květinových burzách. V Petrově slouží jako plavidlo pro pravidelné plavby z Petrova do Strážnice, které mohou návštěvníci využít o víkendech a v době prázdnin každý den.

1. května byla také otevřena naučná stezka v přístavu, která návštěvníkům představí faunu, flóru a historii Bařova kanálu, která se začala psát již ve 30. letech minulého století. Konkrétně v roce 1934 začaly práce na kanálu pro potřeby dopravy uhlí z Lužic do Otrokovic. Naučná stezka také představí samotný Petrov, který je věhlasnou vinařskou obcí, ve které návštěvníci naleznou památkovou rezervaci lidové architektury tzv. Plže, celkem 80 vinných sklepů, které jsou postupně budovány už od 15. století do měkkého pískovce.



Přístav Petrov je největším a nejmodernějším přístavem Bařova kanálu

Plavební komora Velký Osek uzavřela dvacetiletý program rekonstrukcí

Rok 2016 na labské vodní cestě je výroční – před 110 lety začaly práce na splavňování Labe od Mělníka proti proudu do Pardubic. Také je to dvacet let, kdy byl zahájen program obnovy původních rozpadajících se zdí plavebních komor za nové, s povrchem ze železobetonových panelů. 19. května 2016 se tato etapa uzavírá dokončením poslední modernizace na plavební komoře Velký Osek. Investorem stavby bylo Ředitelství vodních cest a velká část prací probíhala za provozu, jen při dílčích omezeních časů proplavování.

„Labskou vodní cestu začali před stoletím naši předci budovat na tehdejší dobu velmi moderně, kdy i dnes odpovídá parametrům evropské třídy sítě TEN-T. Opožděné plavebních komor ale nezadržitelně postupovalo a jsem rád, že dnes, po dokončení rekonstrukce poslední z nich, bude vodní cesta opět dlouhá léta schopná spolehlivého provozu,“ konstatoval ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Stoletý plán pro plavbu na Labi ale do dnešního dne stále nebyl dokončen – chybí poslední plavební komora pro splavnost do Pardubic a samozřejmě zajištění stabilních podmínek v oblasti Děčína. Oba tyto projekty jsou klíčovými stavbami dopravní politiky a věřím, že se je nyní podaří v dohledné době dokončit,“ dodal.

Kvalitní vodní cesta nejsou jen spolehlivé plavební komory, ale také další parametry ovlivňující efektivní provoz vodní dopravy. Na Labi proti proudu od Mělníka se v posledních 10 letech odstranilo omezení podjezdové výšky pod mosty, kdy z původních pouhých 3,90 m maximální výšky nad hladinou je nyní 5,25 m, jako evropský standard. Od roku 2007 proběhla kompletní rekonstrukce železničního mostu v Nymburce, silničního mostu v Poděbradech a jako poslední rozsáhlá rekonstrukce železničního mostu v Kolíně. Tato stavba se budovala v le-

tech 2009 až 2011 a při celkových nákladech 1,026 mlrd. Kč zahrnovala kromě nového mostu kompletní rekonstrukci železniční tratě na obou březích a části nádraží. Akce byla spolufinancována z EU prostřednictvím Operačního programu Doprava.

Vratme se ale do Velkého Oseka. *Drolící se zdi plavební komory ve Velkém Oseku, ke kterým se přidala i prasklina na nosné konstrukci původních horních vrat, ukázaly, že rekonstrukce je zcela nezbytná,*“ dodal ředitel závodu Roudnice nad Labem s.p. Povodí Labe Jiří Feygl, jako provozovatel tohoto vodního díla.

Celkový program modernizace plavební komory ve Velkém Oseku byl oproti jiným plavebním komorám mimořádný. Zahrnoval zejména rozřezání a vybourání obou původních betonových zdí plavební komory a jejich náhradu novými železobetonovými. V komoře je nyní dostatek prvků na bezpečné vyvazování plavidel během proplavování. Rovněž se vyměnila horní ocelová pokloповá vrata za nová, s moderní konstrukcí, včetně hydraulické technologie ovládání. Kompletně se také modernizovaly ovládací a řídicí systémy na nejnovější standardy ochrany životního prostředí a počítačového ovládání, včetně výměny souvisejícího technologického vybavení velínu, elektroinstalací, osvětlení, vystrojení, plata komory a zabezpečení prvky technickobezpečnostního dohledu. Postup výstavby byl rozdělen na dvě části, kdy vlastní rekonstrukce probíhala během plánovaných plavebních odstavek. První etapa obsahující stavební práce na pravobřežní části plavební komory byla realizována v období od 22. 9. 2014 do 18. 12. 2014. Druhá etapa následovala v téměř identických termínech o rok později, od 21. 9. 2015 do 14. 12. 2015.

Tato stavba si vyžádala náklady 98,7 mil. Kč hrazené z národních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

„V rámci vodohospodářských staveb patří obecně stavby na vodních tocích mezi největší výzvy. A jedná-li se o příležitosti podílet se na výstavbě nebo opravách labské vodní cesty, platí to dvojnásob. Jsou to vždy mimořádně komplexní a technicky náročné stavby. V případě modernizace osecké plavební komory bych ale chtěl zdůraznit ještě jeden významný aspekt, a to byla realizace většiny stavebních prací pouze v rámci krátkodobých odstavek plavební komory při výlukách vodní cesty. To přinášelo mimořádné nároky na bezchybnost přípravy i samotné realizace. A to, že se vše nakonec úspěšně vydařilo, mne naplňuje pocitem hrdosti ze schopností našich zaměstnanců,“ řekl generální ředitel SMP CZ, a.s. Martin Doksanský.



Plavební komora Velký Osek po modernizaci

V Bruselu se diskutovalo o stavbě Plavebního stupně Děčín

Ve středu 15. června se v Bruselu v sídle Stálého zastoupení České republiky při Evropské unii odehrál workshop o problematice vnitrozemské vodní dopravy v ČR, věnovaný zejména záměru Plavebního stupně Děčín s důrazem na jeho vlivy na životní prostředí. Jednání uspořádalo Ministerstvo dopravy pod vedením státního tajemníka Tomáše Čočka, spolu se Stálým zastoupením ČR a Ředitelstvím vodních cest ČR. Kromě zástupců Evropské komise (DG MOVE, DG ENV a DG REGIO) se ho účastnil také koordinátor evropského koridoru Orient-East-Mediterranean Mathieu Grosch.

Dalšími účastníky jednání byl mimo jiné Stanislav Pfléger, člen hospodářského výboru PSP ČR či Emanuel Šíp, předseda dopravní sekce Hospodářské komory ČR. Na workshopu byl přiblížen význam vnitrozemské vodní dopravy pro Českou republiku, zejména role cenového regulátora na přepravním trhu, nezastupitelná role při přepravě nadrozměrných investičních celků a její environmentální šetrnost. Byla konkrétně pojmenována hlavní překážka pro rozvoj vodní dopravy v České republice – strategické úzké hrdlo na labské vodní cestě, coby součásti hlavní sítě TEN-T, v podobě nedořešeného úseku mezi zdymadlem Střekov a státní hranicí ČR/SRN. Výsledky analýzy celospolečenských výnosů a nákladů, zpracované v roce 2015 Vysokým učením technickým v Brně, jednoznačně prokazují ekonomickou smysluplnost dokončení a modernizace labsko-vltavské vodní cesty.

Michael Trnka ze společnosti Aquatis, a.s. podrobně představil všechny zvažované varianty řešení a zdůvodnil, proč nejsou alternativy v podobě pouhých regulačních úprav či tzv. by-passů reálným řešením nedostatečné správnosti problematického úseku. Zdůraznil též, že nízkoponorové lodě již na Labi plují a ani v konstrukci lodí tedy nelze čekat zázračné řešení. Následně podrobně představil technické řešení záměru Plavebního stupně Děčín i jeho návaznost na plavební podmínky, které byly opakovaně přislíbeny ze strany Německa.

Pavel Obrdlík a Lenka Šikulová ze společnosti Ekopontis, s.r.o. přiblížili publiku vlivy záměru Plavebního stupně Děčín na životní prostředí. Ty se v doporučené variantě podařilo sice maximálně zmírnit, přesto však dojde na asi sedmikilometrovém úseku Labe ke snížení rychlosti proudu na podobné hodnoty, jaké lze v současném stavu identifikovat v Labi v tzv. Hřenských tůňkách. Tyto hluboké partie Labe vznikly u Hřenska přirozeně vlivem skalního prahu ve dně Labe v místech, kde Labe opouští Čechy. Snížení rychlosti proudu ve vzdutí Plavebního stupně Děčín způsobí na dotčeném úseku Labe snížení biodiverzity, které nelze efektivně zmírnit či eliminovat. Vzdutí a stavba záměru by také zasáhly oblast ústí Ploučnice a Jílovského potoka do Labe a porosty v Prostředním Žlebu. Dalším problematickým vlivem na životní prostředí je určité omezení migrační dostupnosti profilu Labe v místě záměru. Tento vliv je však dostatečně zmírněn pomocí tří rybích přechodů (hlavní pravobřežní v podobě přirozeného obtokového koryta se stabilním průtokem 10 m³/s, což je obdobné jako v řece Ploučnici), velmi účinných fish-friendly turbín a možností migrace suchozemských organismů po obou březích v bezprostřední vazbě na Labe.

Záměr by však měl i pozitivní vlivy na životní prostředí. Vedle rozsáhlých revitalizačních opatření v prostoru vzdutí i pod jezem jde zejména o snížení vlivů na veřejné zdraví díky přesunu části přeprav na k životnímu prostředí nejšetrnější vodní dopravu.

Aktuálně probíhá proces EIA záměru, který však kom-

plikuje uzavření procesu vyhlášení evropsky významných lokalit (EVL) v ČR. Jakmile bude tato odborně komplikovaná záležitost dokončena, bude nezbytné aktualizovat tzv. hodnocení Natura 2000, aby mohl proces EIA zdárně dobehnout do konce. Ukončení procesu EIA předpokládáme v roce 2017.

Jednání v Bruselu proběhlo v kultivovaném a věcném duchu a bylo diskutováno nad otázkami z publika. Jako klíčový faktor bylo identifikováno jednoznačné dokončení procesu vyhlášení EVL.

Den otevřených dveří staveniště plavební komory na jezu Hněvkovice

V sobotu 24. září 2016 se uskutečnil den otevřených dveří na stavbě nové plavební komory Hněvkovice u Týna nad Vltavou.

Na této akci byla veřejnosti představena rozestavěná plavební komora Hněvkovice, odstraňující poslední překážku plavby z Českých Budějovic na Orlík. Veřejnost navštívila nepřístupných částí stavby, které za několik týdnů zatopí voda. Vltava se spojuje, už jen 7 měsíců do vyplutí na nových 98 km vodní cesty!

Provoz nové vodní cesty bude zahájen již na začátku sezóny v polovině dubna 2017!

Součástí akce byla i slavnostní plavba konvoje lodí z přístavu Hluboká nad Vltavou a první průjezd lodí plavební komorou na přehradě Hněvkovice, která je druhou nejvyšší v České republice.

Veřejnosti se rovněž představily složky integrovaného záchranného systému při své činnosti na vodě.



Výstavba plavební komory na jezu Hněvkovice v září 2016.
Foto: Jan Šindelář

Remorkér BESKYDY pod vlajkou Ředitelství vodních cest ČR táhne první nákladní lodě

V úterý 22. listopadu 2016 poprvé vyrazil unikátní vlečný zadokolesový remorkér BESKYDY provozovaný státem na svou první standardní plavbu mezi Děčínem a Ústím nad Labem, při níž přípřeží pomáhal proplout proti proudu sestavě remorkéru a dvou tlačných nákladních člunů jedoucích z Německa.

Sestava remorkéru a dvou tlačných nákladních člunů celkové délky 134 m naložená zbožím na ponor 130 cm by dnes do Ústí nad Labem pouze pomocí svého vrtulového pohonu bez přípřeže dorazila jen velmi obtížně. Zadokolesový remorkér BESKYDY svým jedinečným pohonem pomohl nákladní sestavě bezpečně proplout úžinami mělké plavební dráhy. A je objednáno uskutečnění ještě další přípřeže pro nákladní loď.

Ředitelství vodních cest ČR jako státní organizace převzalo do majetku a dále provozuje od 11. listopadu 2016 vlečný remorkér BESKYDY, který je díky svému zadokolesovému pohonu schopen v období nízkých vodních stavů zajistit proplutí nákladním lodím v kritickém 40 km dlouhém úseku mezi Hřenskem a Ústím nad Labem, kde není splavnost upravena pomocí jezů. Stát s využitím financování z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury tak nejen zachránil v provozu tento v Evropě zcela unikátní remorkér, ale také zajistil pokračování služby přípřeže, jež pro její ztrátovost původní soukromý vlastník remorkéru dále neposkytoval.

Unikátní vlečný zadokolesový remorkér, který byl v letoším roce prohlášen kulturní památkou, je ukázkou vynikajícího umu českých inženýrů a lodářů poloviny 20. století, kteří naprojektovali a postavili sérii spolehlivých vlečných remorkérů určených speciálně na mělké Labe. Remorkér BESKYDY je po 60 letech provozu poslední, který slouží svému účelu přípřeže lodí na Labi mezi Hřenskem s Ústím nad Labem. Nezastupitelnou roli představuje svou tažnou silou při vyprošťování uvízlých plavidel. Zájmem státu je zajištění co nejvíce provozuschopné vodní cesty využívané pro vodní dopravu, a proto je při vodních stavech pod 275 cm na vodočtu Ústí nad Labem přípřež proti proudu zdarma.

V rámci dne otevřených dveří na Ministerstvu dopravy ve čtvrtek 17. listopadu 2016 od 10:00 do 16:00 hodin byl veřejnosti poprvé v Praze zpřístupněn remorkér BESKYDY. Akce se setkala s mimořádným zájmem návštěvníků, jichž na loď zavítalo více než 1000. Prohlédli si nejen palubu lodě s vlečnou technologií, ale také strojovnu s unikátním reverzním motorem a nahlédli i do kormidelně. Mezi nimi byla také řada „šífařů“, několik z nich dokonce na tomto, nebo na sesterských remorkérech, pracovalo. Mezi nimi byli dokonce tři, kteří před 60 lety remorkér BESKYDY v loděnicích v Mělníku stavěli.

Ředitelství vodních cest ČR tak bude nejen zajišťovat pokračování nezastupitelných služeb remorkéru BESKYDY pro plavbu na Labi, zachování pohotovosti pro případ vyprošťování nasedlých plavidel nebo havárií, ale ve spolupráci s Městem Děčín také plánuje organizovat prohlídky pro veřejnost.



Remorkér Beskydy již pluje pod vlajkou Ředitelství vodních cest ČR



Poprvé v tomto století remorkér Beskydy zakotvil v Praze a byl přístupný veřejnosti v rámci oslav 17. listopadu

ŘVC postaví nový most přes Labe u Pardubic

Ing. Jan Bukovský, PhD. – zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR

Krajští zastupitelé schválili finanční závazek kraje pro roky 2017 a 2018 v celkové výši necelých 47 milionů korun pro zajištění spolufinancování výstavby mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi.

„Předpokládané celkové náklady stavby přesahují 200 milionů korun. Stavba má v současné době pravomocné stavební povolení, investorem je Ředitelství vodních cest České republiky. I přes nesplnění podmínky realizace plavebního stupně Přelouč je Ředitelství vodních cest a ministerstvo dopravy ochotno uskutečnit stavbu mostu mezi Valy a Mělicemi s tím, že kraj zajistí finanční spoluúčast,“ uvedl hejtman Pardubického kraje Martin Netolický.

„Výstavba tohoto mostu je pro nás důležitá z hlediska plnohodnotného propojení obou břehů Labe v dané lokalitě. Tato stavba nahradí současné mostní provizorium omezující dopravní obslužnost a zároveň vytvoří podmínky pro rekonstrukci dalších dvou mostních objektů v Přelouči a Řečanech nad Labem, které jsou rovněž v havarijním stavu,“ doplnil náměstek hejtmána pro dopravu a dopravní obslužnost Jaromír Dušek.

Ve Valech u Přelouče dodnes používají unikátní mostní provizorium, které krátce po válce postavila americká armáda.

Ocelová konstrukce mostu s dřevěnou podlahou nevyhovuje svou šířkou (projede po něm jen osobní auto, a to navíc jen v jednom směru), maximálním možným zatížením, které je zhruba dvě tuny, a ani výškou a šířkou plavebního profilu, jež by zase nevyhovovala podmínkám splavnění.

Ředitelství vodních cest ČR v rámci souboru investičních akcí splavnění Labe do Pardubic připravilo projektovou dokumentaci a zajistilo veškerá potřebná povolení pro stavbu nového mostu, nahrazujícího stávající mostní provizorium. Jeho výstavba je podmínkou pro umožnění plavby lodí parametrů IV. třídy vodních cest, tj. délky až 84 m a šířky 11,50 m, při minimální podjezdové výšce

5,25 m. Nový most je řešen tak, aby přímo umožňoval podjezdovou výšku 7,0 m, protože v obtížných prostorových podmínkách tohoto staveniště by etapová výstavba nebyla efektivní a ani technicky reálná.

Zajímavostí je, že nový most vyřeší nejen podjezdovou výšku, ale také zajistí plnohodnotný plavební profil bez omezení šířky, protože nový ocelový most s horním obloukem typu tzv. Langerova trámu bude bez pilířů v řece. Současným polem mostního provizoria šířky menší než 15 m by nákladní lodě ani nemohly bezpečně proplouvat.

Kromě plavebních účelů most také zlepší průchodnost povodní, protože inundační pole mostu budou širší. Most se bude nacházet v místě stávajícího mostu, takže silnice bude využívat dosavadní trasu, nicméně složitě bylo vyrovnat se s potřebou vystoupat z prostoru současného podjezdu železniční tratě na dostatečnou výšku nad řekou a naopak na straně Mělic se vrátit do současné úrovně silnice včetně přemostění Živanické svodnice jako vodoteče odvodňující celé okolí, které bylo nutné řešit mostem zcela zaplavovaným povodněmi. I zde se ale podstatně zvětšil průtočný profil a povodně tak budou méně ovlivňovat okolí.

Pro Pardubický kraj i obyvatele je zásadní, že nový most bude v šířce 7 m jako plnohodnotný obousměrný most na silnici III. třídy, který bude doplněn chodníky a pruhy pro cyklisty. Tyto skutečnosti byly důvodem, proč se ministerstvo dopravy na základě žádosti Pardubického kraje rozhodlo schválit realizaci nového mostu v předstihu před vlastním splavněním, a to za podmínky finanční spoluúčasti kraje.

Stavba má pravomocné stavební povolení a je zařazena v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro léta 2017 a 2018, kdy se očekává uskutečnění její realizace.



Vizualizace nového silničního mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi

Výstava a diskuse o architektuře vodních cest PLAVEBNÍ STUPEŇ DĚČÍN – PO STO LETECH

Miroslav Neumaier

Odpoledne 24. března 2016 přineslo obyvatelům města Děčín zajímavou rozpravu. Na známé kulturní lodi Cargo Gallery proběhla výstava fotografií vodních děl na labskovltavské vodní cestě a veřejná debata o architektonické podobě Plavebního stupně Děčín. Ředitelství vodních cest ČR zapůjčilo interaktivní model současného návrhu tohoto vodního díla, který prezentoval jak by měl jez vypadat v případě, že jej příslušná ministerstva konečně schválí.

Organizátoři pozvali do diskuse významné osobnosti jako Mgr. Lukáše Berana, Ph.D. historika architektury, Mgr. Otto Chmelíka, předsedu Komise urbanistiky a životního prostředí města Děčína, doc. Ing. arch. Patrika Kotase, architekta dopravních staveb, Ing. Šárku Miškovskou, zástupkyni Děčínského fóra, Mgr. Jakuba Potůčka, historika a teoretika architektury. Diskuzi moderoval Jan Látal.



Hosté panelové diskuse



Diskuse se zúčastnilo mnoho děčínských občanů

Na besedě se sešlo okolo stovky lidí a původní prezentace se velmi záhy překloupila na debatu leckdy i docela bouřlivou. Nejvíce se lidé ptali na to, kdy už se konečně začne stavět. Tato problematika zajímá nejen lodaře, ale i rybáře, chataře mající své domky u vody, prostě všechny, kteří mají s řekou co do činění, nebo u ní žijí. V diskusi zaznělo, že jezy dokáží nejen zkrášlit okolí řeky, umožnit údržbu břehů, regulovat stav vody, tudíž i ovlivňovat dopady povodní, či sucha. Díky jezům je také

možné rozvíjet infrastrukturu zaměřenou na vodní sporty a turistiku. Prostě stavba vodního díla u Děčína by přispěla k řadě možností, které jsou tamním obyvatelům zatím upřeny.

Diskuse měla přispět k tomu, aby si místní obyvatelé díky vylepšení architektonické části projektu vzali toto vodní dílo za své a mohli na něj být po jeho dokončení patřičně hrdí. K realizaci je nicméně ještě dlouhá cesta a jistě nás čeká ještě řada dalších odborných debat nad podobou tohoto významného vodního díla, které bude tvořit vstupní bránu do České republiky.



Výstava a panelová diskuse se uskutečnila na lodi Cargo Gallery



Návštěvníci si mohli prohlédnout interaktivní model plavebního stupně Děčín

Na závěr akce byly odevzdány anketní lístky, ve kterých občané mohli vyjádřit svůj názor na architektonické řešení vodního díla a jeho okolí. Anketní lístky byly slosovány a výherci získali lodní lístky na plavbu z Děčína do Hřenska a do Drážďan s Labskou plavební společností.

V polovině odpovědí na otázku „Co očekáváte od architektury PS Děčín? Jaké hodnoty by měla představovat/odrážet?“ zazněla odpověď „lepší začlenění do krajiny“, v pár případech pak i volání po odpovídající úrovni architektury.

Na otázku „Jakou podobu by mělo mít nové nábřeží v Děčíně?“ více jak polovina respondentů odpověděla potřebou městské promenády s občerstvením, ve čtvrtině pak parkovou úpravou s rekreačním využitím.

Autoři fotografií: Jan Černý, Klára Čvančarová.
Autoři akce: Dan Adam, Miroslav Kukrál, Tomáš Kolařík.
Na přípravě se spolupodíleli: Klára Čvančarová, Jan Hostinský, Jiří Mašek, Jindřich Ráftl, Lukáš Šťastný, Jan Tůma.
Hosté panelové diskuze: Mgr. Lukáš Beran, Ph.D., historik architektury, Mgr. Otto Chmelík, předseda Komise urbanistiky a životního prostředí města Děčín, doc. Ing. arch. Patrik Kotas, architekt dopravních staveb, Ing. arch Miroslav Kukrál, autor návrhu arch. vylepšení plavebního stupně Děčín, Ing. Šárka Miškovská, zástupkyně Děčínského fóra, Mgr. Jakub Potůček, historik a teoretik architektury. Moderátor: Jan Látal

Rozhovor se spoluautorem akce a výstavy, architektem Miroslavem Kukrálem

Jak jste se dostal k tématu vodních staveb?

Baví mě obtížné úkoly, zvláště ty, které leží mimo ambice většiny architektů a technická zadání vůbec. Když jsem na návštěvě u rodiny sledoval televizní zprávy a zrovna se mluvilo o průplavu D-O-L, padla otázka jak asi takové stavby v krajině vypadají. Téma mě úplně pohltilo, studoval jsem rok materiály tuzemské a zahraniční a nakonec projekt zpracoval jako diplomovou práci.

K čemu jste došel?

Vodní stavby jsou novodobé pyramidy. Mají jednu z nejvyšších životností ze všech lidských výtvorů a jestli moderní civilizace zanikne, tohle budou chrámy, které nás budou připomínat. Byla by ale škoda si je představovat jako rezavějící oplocené areály. Nehledě na trvanlivost stavebního materiálu je totiž pravidlem, že nejděle vydrží ty stavby, které kromě své základní funkce předvádí i svou jedinečnost z doby vzniku. O takové stavby, i když svou základní funkci třeba už neplní, se lidé umí postarat a uchovají je. Příklad za všechny je starý jez Obříství.

A jak byste tedy popsal Plavební stupeň Děčín?

Je to významná stavba a zrovna zde by bylo velmi potřeba si tu trvanlivost a jedinečnost připomínat. Žádná jiná vodní stavba neponese takový význam jako

poslední, klíčový článek labské vodní cesty a žádná jiná nebude v tak krásné krajině, jako v největším tuzemském kaňonu, skoro na hranici republiky.

Jak dlouho a proč vůbec se tímto projektem zabýváte?

Jsou to tři roky, kdy jsem si poprvé prohlédl docela pěkné obrázky jezu a zpozorněl při představě měřítka a pokročilého provedení. Po večerech jsem si vše podle volně dostupných výkresů vymodeloval a potvrdilo se, že některé části by mohly být citlivěji zpracovány, dokonce ruku v ruce s dosavadním vývojem projektu. Stala se z toho tedy pro mě občanská povinnost, upozornit na tyto možnosti.

A povedlo se to na akci v Děčíně?

To se, myslím, bohužel nepodařilo téměř vůbec. Podařilo se ale vytvořit u Plavebního stupně Děčín něco nového a unikátního. Téma, kde názory příznivců i odpůrců na sebe nenarážely. Většina oslovených ochránců přírody podpořila a propagovala úsilí udělat jez, pokud bude muset stát, co nejlépe. Mnoho podporovatelů vodních cest pak přímo akci sponzorují, či jinak zajistili. Jako první krok je to myslím úžasné.

Jaký má vaše iniciativa další vývoj a čeho byste chtěl dosáhnout?

Na lodi nám bylo vytknuto, že se zabýváme takovými záležitostmi moc brzo, že bude dost prostoru v dalších fázích projektových příprav. To je ale, dle mého názoru, v rozporu s druhou nejčastější připomínkou, aby to projekt nějakým způsobem nezdržovalo. Pokud EIA už nebude ničemu bránit, bude neúnosné na stavebním úřadě v Děčíně, po tolika letech, u skoro hotového projektu, řízení tímto způsobem komplikovat.

Využil jsem tedy možnosti, jaké EIA nabízí a zaslal jsem připomínky jako předběžná opatření pro následující fáze schvalování. Tedy aby mohly být konkrétně pro územní a stavební řízení diskutovány a případně zohledněny dopředu, bez rizika průtahu projektových příprav. Prvotní a jedinou snahou je, aby investor – stát, naplno využil potenciálu této stavby a místa.

Děkuji všem, kteří doufají v to samé.



Architektonická představa plavebního stupně Děčín od Miroslava Kukrála

VÝSTAVA ARCHITEKTURY VODNÍCH CEST

24. března 2016, Děčín, Autoři fotografií: Jan Černý a Klára Čvančarová



1 Zdymadlo a vodní elektrárna Lobkovice, 1914–1927, František Roith, Nejedlý a Řehák



4 Jez a vodní elektrárna Předměřice, 1942–1947, arch. Josef Štěpánek

U nás



5 Zdymadlo a vodní elektrárna Brandýs nad Labem, 1931–1935, Kamil Roškot, Kapsa & Müller



2 Zdymadlo a vodní elektrárna Nymburk, 1914–1924 František Roith



6 Zdymadlo a vodní elektrárna Přelouč, 1920–1928, A. Engel



3 Zdymadlo a vodní elektrárna Poděbrady, 1914–1923, A. Engel, E. Schwarzer, B. Pařík



7 Zdymadlo a vodní elektrárna Srnojedy, 1937–1947



8 Jez a vodní elektrárna Smičice, 1937–1952, František Bartoš



12 Vodní elektrárna Liběchov, 2015



9 Plavební komora Hradištko 1975



13 Malá vodní elektrárna Štětí, 2015



10 Plavební komora Nymburk, 1975



14 Malá vodní elektrárna Beroun, 2011



11 Plavební komora Poděbrady, 1975



15 Plavební komora Dolní Beřkovice, 1974



16 Staustufe Cannstatt, Germany, 1926, Paul Bonatz



17 Kraftwerk Birsfelden, Switzerland, 1951, Hans Hofmann



18 Hydroelectric Plant Proaza, Spain, 1968, Joaquín Vaquero Palacios



19 Schleuse Kembs-Niffer, 1961, Le Corbusier

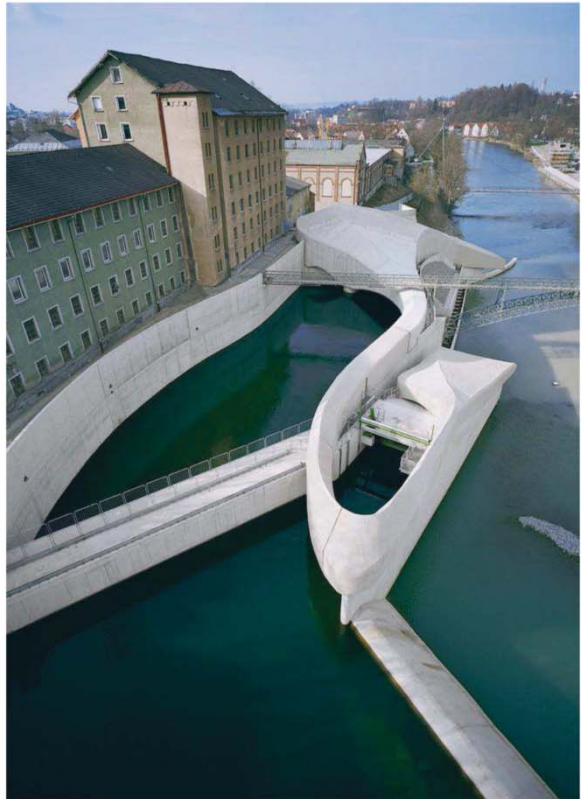


20 Kraftwerk Jochenstein, Germany, 1956, Wilhelm Beyen

V zahraničí



21 Kelpies, Falkirk, Scotland, 2013, Andy Scott



24 Hydroelectric Power Station Kempton, Germany, 2010, Becker Architekten



22 Kraftwerk Hochwuh - Felsenau, Austria, 2004, ARTEC Architects



25 Hydroelectric Power Station Kempton, Germany, 2010



23 Kraftwerk Hochwuh - Felsenau, Austria, 2004, ARTEC Architects



26 Pálsbu Hydro Power Station, Tunhovd, Norway, 2007, Manthey Kula Architects

Státní plavební správa po novele zákona o vnitrozemské plavbě a po účinnosti služebního zákona

Mgr. Klára Němcová – ředitelka Státní plavební správy

V roce 2015 jsme si připomněli 95 let od založení Československého úřadu plavebního, prvního přímého předchůdce Státní plavební správy, které se datuje do roku 1920, kdy byl přijat zákon č. 315/1920 Sb., o zřízení Československého úřadu plavebního. Z tohoto faktu je zřejmé, že Státní plavební správa je tradičním úřadem české státní správy, který svou kontinuitu nachází v daleké minulosti. Tradičním je také proto, že jeho historie je přímo svázána s nejstarším druhem dopravy, kterým vnitrozemská plavba je.

Státní plavební správa je na základě zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, spolu s Ministerstvem dopravy plavebním úřadem, který vykonává státní dozor nad vnitrozemskou plavbou.

V uplynulých dvou letech byla činnost Státní plavební správy významně ovlivněna dvěma právními předpisy. Jednak zákonem č. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a také zákonem č. 234/2014 Sb., o státní službě.

Prvním právním předpisem, který ovlivnil činnost úřadu, je výše citovaná novelizace zákona o vnitrozemské plavbě. Tato novelizace zasáhla do všech oblastí činnosti úřadu.

Působnost Státní plavební správy lze po výše uvedených změnách rozdělit do několika základních oblastí, dle kterých je také vytvořena organizační struktura služebního úřadu:

Oblast dozoru nad bezpečností plavebního provozu

Pravomoc plavebního úřadu v oblasti státního dozoru nad bezpečností plavebního provozu je dána pro sledované i nesledované vodní cesty. Dozoru podléhá kontrola dodržování pravidel plavebního provozu, která jsou stanovena v samotném zákoně o vnitrozemské plavbě a vyhlášce č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, ale i kontrola způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel a technické způsobilosti plavidel k provozu na vodních cestách České republiky. Oprávněné úřední osoby požívají při výkonu státního dozoru ochrany úřední osoby. Ze zákona musí být tyto úřední osoby viditelně označeny příslušností k úřadu a vybaveny služebním průkazem. Ke kontrolám jsou využívány služební lodě Státní plavební správy nesoucí jméno SPS a dva vodní skútry.

Do této oblasti spadá i pravomoc povolovat akce na sledované vodní cestě, tedy veřejné akce pořádané na sledovaných vodních cestách, při kterých dochází k omezení či úpravě plavebního provozu.

Úprava, omezení či zastavení plavebního provozu tvoří další velmi důležitou činnost, kterou plavební úřad řídí plavební provoz. Před novelizací zákona se tak dělo známými plavebními vyhláškami. Nyní se tak děje v souladu s ustanoveními správního řádu opatřeními obecné povahy.

Státní plavební správa je oprávněna za porušení povinností uložených zákonem o vnitrozemské plavbě, ale i zákonem o vodách na úseku užívání povrchových vod k plavbě, ukládat sankce, a to buď ve zkráceném blokovém

a příkazním řízení či v řízení správním a přestupkovém.

Oblast dozoru nad stavem vodní cesty

Dozor nad stavem vodní cesty se zabývá zejména kontrolou a spoluprací se správci vodní cesty, kterými jsou státní podniky Povodí. Mimo tuto činnost má Státní plavební správa pravomoc povolovat provoz přístavů, přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť ke stání plavidel. Stanovuje v těchto povoleních také podmínky k zajištění bezpečnosti plavebního provozu a ochraně životního prostředí. Plavební úřad také vydává povolení k provozu půjčoven malých plavidel umístěných na vodní cestě. Tyto pravomoci úřadu byly založeny výše citovanou novelou zákona. K zajištění kontinuity právní úpravy byli všichni provozovatelé těchto míst ke stání a půjčoven malých plavidel umístěných na vodní cestě povinni požádat Státní plavební správu o vydání povolení k provozu. Jedná se tedy o velmi rozsáhlou agendu, která představuje obrovský nárůst činnosti plavebního úřadu.

Je třeba též zmínit agendu představující vydávání závazných stanovisek k různým fázím stavebního a územního řízení, a to k umístování, provádění nebo užívání staveb, které přesahují do sledované vodní cesty, a staveb dopravní a technické infrastruktury ve vzdálenosti do 50 metrů od břehové čáry sledované vodní cesty určené nejvyšší hladinou vody před jejím vylitím do přilehlého území. Plavební úřad též kontroluje dodržování povinností stanovených ve vyhlášce č. 222/1995 Sb., vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů.

Oblast odborné způsobilosti osob

Průkazy způsobilosti k vedení a obsluze plavidel a další průkazy a osvědčení jsou vydávány též Státní plavební správou. Jednu skupinu plavebních dokladů tvoří průkazy způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel, druhou skupinu tvoří průkazy způsobilosti profesionálních vůdců plavidel a členů posádek a poslední skupinu tvoří ostatní průkazy a osvědčení potvrzující odbornou způsobilost osob v oblasti plavby, jako jsou osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby, osvědčení o zvláštních znalostech ADN a bezpečnostních poradců, průkazy inspektorů určených technických zařízení. Státní plavební správa organizuje i příslušné zkoušky způsobilosti k získání jednotlivých oprávnění. Evidence vůdců plavidel v tuto chvíli čítá cca 80 000 osob.

Po novele zákona o vnitrozemské plavbě může Státní plavební správa pověřit ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla právnické a fyzické osoby. Pověření se uděluje na základě žádosti žadatele po vykonání praktické zkoušky a doložení tříleté lhůty, po kterou byl žadatel držitelem průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla.

Státní plavební správa je též uznávacím orgánem dle zákona č. 18/2004 Sb., o uznávání odborné kvalifikace, a to v oblasti profesních kvalifikací regulovaných zákonem o vnitrozemské plavbě, které žadatelé získali v jiných členských státech EU.

Významným úkolem, který vyplynul z novely zákona o vnitrozemské plavbě, je výměna všech průkazů způso-

bilosti k vedení a obsluze plavidel, které byly vydány před 1. 1. 2015. Jde o velice rozsáhlou akci, která se bude týkat desítek tisíc držitelů těchto průkazů. Jejím cílem bylo sjednotit vzhled a obsah všech průkazů způsobilosti vydávaných v různých obdobích tak, aby odpovídaly současným předpisům. Pro ukončení platnosti průkazů vydaných v určitých časových obdobích stanovila novela zákona o vnitrozemské plavbě harmonogram.

Oblast technické způsobilosti plavidel

Státní plavební správa vede dvě evidence plavidel, jednak plavební rejstřík, který má povahu veřejného seznamu a jednak rejstřík malých plavidel, který má povahu veřejnoprávní evidence. Vlastnictví k plavidlům evidovaným v plavebním rejstříku, kterými jsou plavidla jiná než malá, tedy vzniká zápisem do tohoto veřejného seznamu.

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku nebo rejstříku malých plavidel podléhají schválení technické způsobilosti Státní plavební správou. Po schválení technické způsobilosti plavidla vydá Státní plavební správa žadateli osvědčení plavidla. V souladu s podmínkami stanovenými vyhláškami o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách a vyhláškou o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách, jsou plavidla podléhající evidenci, povinná podrobit se pravidelným technickým prohlídkám, které provádí Státní plavební správa.

Mimo tyto činnosti dále Státní plavební správa v oblasti způsobilosti plavidel schvaluje typ sériově vyráběného malého plavidla.

Správa systému říčních informačních služeb a geografického informačního systému

V souladu s nařízením 2013/1315/EU musí být vodní cesty sítě TEN-T vybaveny systémem říčních informačních služeb (systém RIS) a dle tohoto nařízení je zavedení telematických aplikací včetně systému RIS prioritou rozvoje dopravní infrastruktury.

Státní plavební správa je na základě zákona o vnitrozemské plavbě správcem tohoto telematického systému. Je tak zodpovědná za provoz informačních služeb a za distribuci dat. Ke správě tohoto systému bylo zřízeno tzv.

středisko RIS, což je pracoviště s přístupem k systému prostřednictvím webových stránek s registrovaným přístupem pro editaci dat. Středisko RIS komunikuje s uživateli RIS pomocí telefonu, radiostanice, e-mailu a faxu a takto poskytuje jak aktuální informace o plavebních podmínkách, pomoc účastníkům plavebního provozu včetně poradenství při užívání RIS, ale zejména vydává zprávy vůdcům plavidel (Notices to Skippers) a zadává informace o zahájení a ukončení plaveb, sdělené provozovateli plavidel, do informačního systému RIS.

Druhou významnou okolností, která ovlivnila činnost Státní plavební správy, bylo přijetí **zákona o státní službě**. Státní plavební správa se stala služebním úřadem, který v tuto chvíli disponuje 66 systemizovanými místy státních zaměstnanců a 19 místy zaměstnanců v režimu zákoníku práce. Představení státní zaměstnanci tvoří 14 systemizovaných míst. Státní zaměstnanci jsou ve služebním poměru k České republice. Přijati do něj byli v průběhu roku 2015, kdy do rukou vedoucího služebního úřadu, kterým je ředitel Státní plavební správy, složili služební slib. Státní plavební správa je členěna do pěti odborů, kterými jsou odbor kanceláře úřadu, odbor kontroly a metodiky, odbor pobočka Praha, odbor pobočka Děčín a odbor pobočka Přerov. V čele každého odboru stojí jako představený ředitel, který řídí práci podřízených vedoucí oddělení. Každý odbor má dvě oddělení.

Státní plavební správa je správním a služebním úřadem s celostátní působností, který jak je uvedeno výše, má tři pobočky v Praze, Děčíně a Přerově. Pobočka Praha bude v průběhu roku 2017 nově využívat prostory služebny v Hluboké nad Vltavou, která je budována ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest, které je investorem budovy kapitanátu ve veřejném přístavu Hluboká nad Vltavou. Pobočka Přerov bude nově využívat prostory služebny, která vzniká v blízkosti veřejného přístavu Petrov na Moravě a přiblíží tak dozor konaný na Moravě hojně navštěvované dopravně významné vodní cestě Baťův kanál.

Hlavním úkolem Státní plavební správy je poskytovat kvalitní služby občanům a svým důsledným výkonem státního dozoru zajišťovat bezpečnost plavebního provozu na vodních cestách České republiky.



Mezinárodní konference TRANSPORT již podvacáté

Ing. Ivan Hošek – o.p.s. Plavba a vodní cesty

Mezinárodní konference TRANSPORT, pořádaná pravidelně od roku 1997, podporuje rozvojové záměry Moravskoslezského kraje i jeho sousedících regionů jak v České republice, tak i v Polsku a na Slovensku. Potvrzují to převzaté záštity nad konferencí a její projednávaný program. Konference dlouhodobě prezentuje Moravskoslezský kraj jako investičně zajímavý region, a ve spojení jeho infrastrukturních projektů s projekty sousedících regionů vytváří i perspektivní hospodářskou oblast přesahující rámec kraje i Česka.

Jubilejní XX. ročník mezinárodní konference TRANSPORT pořádalo v hotelu Clarion Congress Hotel Ostrava 14. září 2016 za účasti představitelů ministerstev a státních institucí z Česka, Polska i Slovenska a řady odborníků na dopravu a logistiku opět Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje. Na letošním programu bylo téma dopravních priorit Moravskoslezského kraje, ale také příhraniční spolupráce.

V dopoledním bloku přednášek se hovořilo o přípravě a realizaci infrastrukturních projektů v kraji jak z pohledu ministerstva dopravy i životního prostředí, tak z pohledu krajských představitelů.

Dopravní infrastruktura se v Moravskoslezském kraji buduje a zlepšuje, ale ještě není dostatečná. „Především je nutné bleskově dokončit dopravní trasy tzv. **Slezského kříže** a připojení průmyslových zón,“ konstatoval vládní zmocněnec pro Moravskoslezský, Ústecký a Karlovarský kraj Jiří Cienčila. Podle prezidenta Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Pavla Bartoše jsou současné problémy při budování dopravní infrastruktury poněkud absurdní. „Ve své podstatě víme, co se má stavět, případně opravovat, většinou je dokonce zajištěno financování staveb, ale přesto řada staveb se nezahajuje, protože nejsou připraveny z různých důvodů,“ konstatoval Pavel Bartoš.

Jednou z hlavních staveb tzv. Slezského kříže, která se dostává do popředí je Oderská vodní cesta. Především v souvislosti se současným útlumem těžby a potřebě vytváření nových pracovních míst. „Dopravních témat je hodně, ale myslím si, že se začíná tlačit na důležité téma prodloužení splavnosti Odry do Ostravy, protože polská strana na tom začíná velmi intenzivně spolupracovat a Tripartita toto také podpořila,“ uvedl Pavel Bartoš.

Náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký hovořil o požadavcích na výstavbu dopravní infrastruktury a praktických možnostech při její realizaci v Česku a ve vztahu k Moravskoslezskému kraji.



Konference TRANSPORT 2016

Ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Zbyněk Hořelica uvedl: „Na stavby a modernizace 16 projektů v silniční dopravě v Moravskoslezském kraji je připraveno v rozpočtu SFDI v roce 2017 celkem 5,4 miliardy korun a na 13 projektů v oblasti železnic půjdou v kraji 2,2 miliardy korun.“ Není největší překážkou při výstavbě dopravní infrastruktury nedostatek finančních prostředků, ale především to, že příprava staveb je v Česku značně dlouhá. „Samozřejmě, že také v současnosti diskutované nové posudky vlivů na životní prostředí – EIA, mohou řadu staveb zbrzdít,“ připustil Zbyněk Hořelica.

Náměstek ministra životního prostředí Vladislav Smrž ale řekl, že nepředpokládá opoždění výstavby dopravních infrastrukturních projektů kvůli novým posudkům EIA, nebude se to týkat ani případu dokončení dálničního přivaděče – prodloužené Rudné, který by měl být podle optimistických odhadů hotový už na konci příštího roku.



Konference TRANSPORT 2016

„Myslím si, že tomu tak ale nebude. Rozhodnutí vymjout prodlouženou Rudnou ze seznamu staveb, pro které platí výjimka, pokud jde o zrychlený proces EIA, je nešťastné a staví region do velmi nekomfortní situace,“ konstatoval Martin Dostál, tajemník Sdružení pro výstavbu komunikace I/11–I/57, s tím, že hrozí obstrukce a komplikace při vydávání stavebního povolení. Shodný názor má náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Daniel Havlík, který na konferenci rovněž zhodnotil modernizaci dopravní infrastruktury v regionu za posledních patnáct let: „Gesce za přípravu a realizaci nadřazené silniční sítě přísluší ministerstvu dopravy. Moravskoslezský kraj není investorem těchto staveb, ale díky jasné a dlouhodobé dopravní politice kraje, aktivnímu přístupu a podpoře státních investic se postupně naplňuje i vytyčená dopravní koncepce kraje.“

O dopravní infrastrukturu na česko-polsko-slovenské hranici v odpoledním bloku diskutovali Luděk Sosna, ředitel Odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, Maciej Jaszczuk z Ministerstva infrastruktury a výstavby Polska, Vladimír Drienovský ze slovenské Národní dálniční společnosti nebo Anna Hetman, primátorka města Jastrzębie Zdrój. Předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě, z.s., Libor Lukáš se zabýval regionálním i nadnárodním významem výstavby dopravní infrastruktury v moravských regionech.

„Za dobu své dvacetileté existence konference řešila mnoho problémů, prosazovala koncepční záměry zejména pátevní dopravní infrastruktury všech dopravních systémů v Moravskoslezském kraji a jejich návaznost na celostátní a evropskou dopravní síť, prosazovala jednotlivé konkrétní stavby pátevní dopravní infrastruktury a otevírala řadu dalších témat. Konference TRANSPORT

vždy podporovala koncepci i výstavbu navazující dopravní infrastruktury v sousedních regionech nejen v Česku, ale i v Polsku a na Slovensku,“ zhodnotil závěrem konferenci Pavel Bartoš.

Více na <http://www.msunion.cz/hlavni-aktivity/konference/transport>

Stavby Slezského kříže



Oderská vodní cesta

úsek Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, Mošnov



celková délka na území ČR 40 km

Vzhledem k charakteru této dopravní stavby její příprava vyžaduje koordinaci s Polskem; za účelem objektivní informovanosti v regionu Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje iniciovalo v roce 2015 česko-polskou diskusní platformu.

ODERSKÉ FÓRUM FORUM ODRZAŃSKIE
Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Ostrava – Mošnov



Odhad časového harmonogramu	
Studie proveditelnosti	2016–2017
Projekt, vč. povolovacích procesů	2018–2025
Realizace	2026–2030



Oderská vodní cesta

Účastníci 20. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT 2016:

POTVRZUJÍ

nutnost vzájemné informovanosti a koordinace zúčastněných zemí i regionů v rámci

- panevropských dopravních multimodálních koridorů Balt-Jadran a Rýn-Dunaj procházejícími územími Moravskoslezského kraje,
- Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA, které tvoří Moravskoslezský kraj, Opolské vojvodství, Slezské vojvodství a Žilinský samosprávný kraj.

PODPORUJÍ

všechny iniciativy, které povedou k prodloužení Oderské vodní cesty o úsek Kędzierzyn-Koźle - Ostrava v kontextu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

TRVALE POŽADUJÍ

A) zahájit nebo dokončit výstavbu a modernizaci významných dopravních staveb v rámci tzv. Slezského kříže na území Moravskoslezského kraje, zejména:

- komunikace I/11 - I/57 ve směru (Opole) Krnov - Opava - Ostrava - Český Těšín - Třinec (Žilina),
- dálnice D48 včetně souvisejících staveb a obchvatu Frýdku-Místku,
- železničního uzlu Ostrava,
- III. národního železničního koridoru v úseku Dětmarovice - Český Těšín.

B) v souvislosti s výstavbou významných dopravních staveb v sousedních krajích, zejména:

- dokončit dálnice D1, D55 a D49 na území Zlínského kraje,
- zahájit realizaci dálnice D35 (Mohelnice - Sedlice) jako dalšího kapacitního napojení Moravskoslezského kraje ve směru na Prahu,
- dokončit na území Žilinského samosprávného kraje výstavbu dálnice D3 a rychlostní silnice R5,
- na území Slezského vojvodství a Opolského vojvodství provést urychlenou modernizaci železničních tratí Petrovice u K./Zebrzydowice-Katowice a Bohumín-Opole -Wrocław.

C) zařadit do sítě TEN-T v rámci její nejbližší revize:

- silniční a železniční koridor Ostrava -Opava- Krnov- Bartultovice (-Opole) do globální sítě TEN-T,
- Oderskou vodní cestu v kontextu vodního koridoru Dunaj- Odra-Labe (úsek Kędzierzyn Koźle - Ostrava).

D) zjednodušit legislativní přípravu staveb v České republice.

E) postupovat podle Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji z roku 2013.

F) zpracovat koncepci rozvoje dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti pro oblast Moravskoslezského kraje i Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA s přesahem na sousedící regiony.

G) stabilizovat směrové vedení trasy pro vysokorychlostní trať na území Moravskoslezského kraje s přesahem do sousedních regionů.



Přístup všech k dostatečnému množství pitné vody výstavbou čistíren odpadních vod, úpraven vody, protipovodňových opatření. Provádění oprav a výstavba vodních a kanalizačních systémů, úpravy vodních toků. To jsou stavby, na kterých má společnost SMP CZ značný podíl.



Modernizace pletební komory,
Brandýs nad Labem



Doplnění technologie v úpravě vody,
Plav



Kanalizace a čistírna odpadních vod,
Ústí nad Orlicí



Sportovní přístav,
Hluboká



Vodohospodársky spravodajca 1-2 2016

80 rokov od schválenia projektu úpravy Moravy

Ing. Vladimír Slaninka

Uplynulo už 80 rokov od schválenia generálneho projektu úpravy Moravy, ktorý riešil komplexnú úpravu rieky Moravy od sútoku Moravy s Dunajom po sútok Moravy s Dyjou, a bol kompromisom medzi Rakúskom a Československom, o ktorom sa jednalo viac ako 35 rokov. Bol a stále je, záväzným východiskom pre národné projekty stavieb hrádzi, úprav zaústenia prítokov a riešenie vnútorných vôd. V nasledujúcich rokoch sa osvedčil ako veľmi dobre navrhnutý. Naopak stavebné akcie a zásahy do toku, ktoré s týmto projektom neboli v súlade, sa ukázali ako neúspešné až škodlivé.

ÚVOD

Úprava rieky Moravy sa do pozornosti vodohospodárov dostala už v roku 1804, pretože jej prirodzený stav nevyhovoval z hľadiska priaznivého odtoku veľkých vôd a dobrých podmienok pre malú plavbu. Obyvatelia priľahlých obcí trpeli pri častých záplavách nedostatkom potravín a často i hladomorom.

HISTÓRIA PROJEKTU

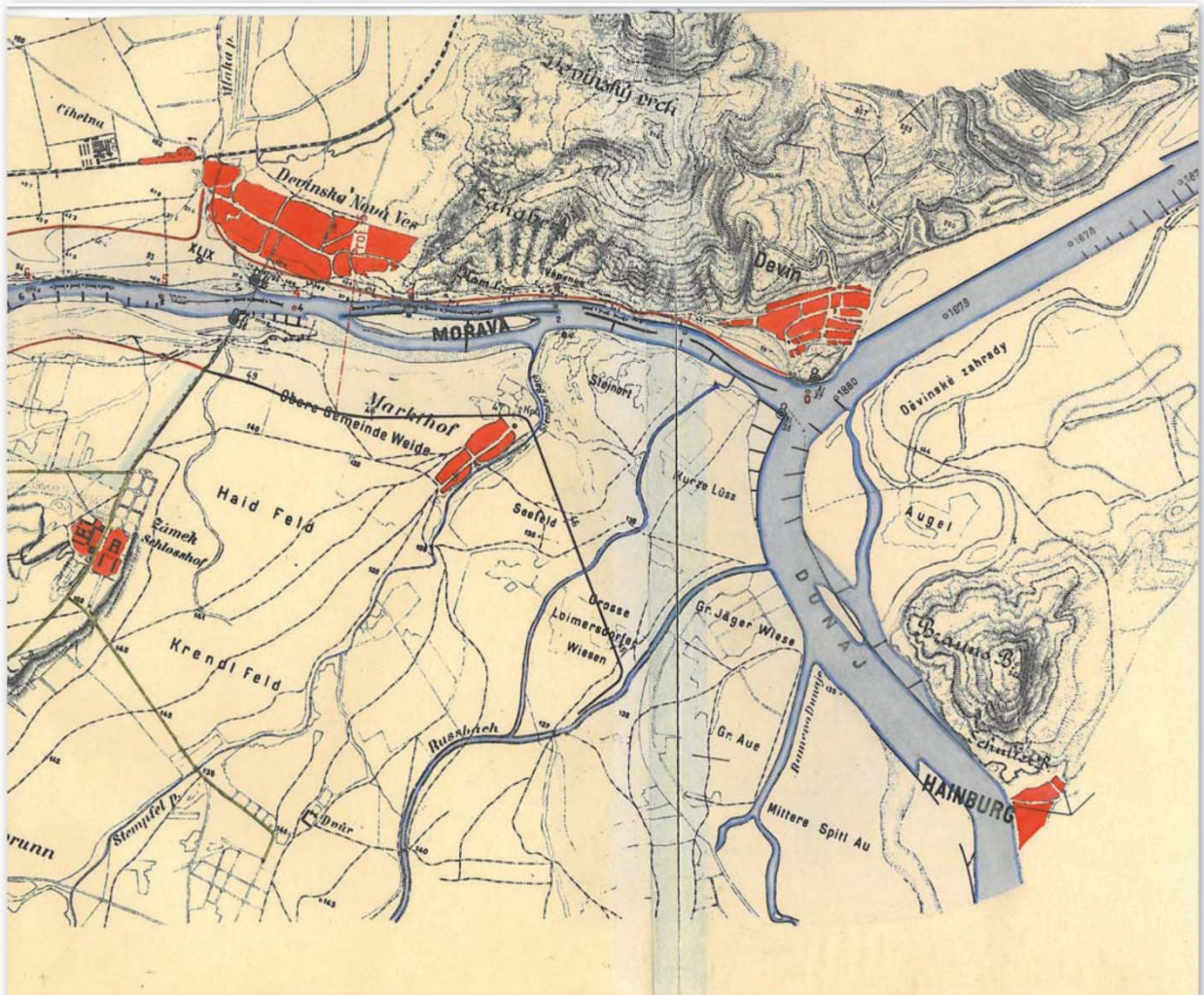
Prvý známy projekt navrhol Wiebeking v roku 1804, ktorý chcel rieku kanalizovať. Potom pokračoval Schermer, Erdödi, Lindemann, Podhajský. V roku 1892 bol vypracovaný maďarský generálny projekt a rakúsky Generálny projekt Weber. Nasledoval spoločný rakúsko-maďarský projekt a bola ustanovená rakúsko-maďarská komisia, v ktorej zasadali významní odborníci. Spoločná komisia projekt schválila a odporučila ho zrealizovať. Dolnorakúsky zemský výbor aj časť tohto projektu realizoval (realizované práce z tohto projektu boli neskôr zahrnuté aj do generálneho projektu úpravy Moravy – ďalej len GP – z roku 1935). Práce boli počas vojnových udalostí prerušené a po vojne sa víťazné mocnosti zaoberali aj hraničnými riekami Morava a Dyje. Saintgermainská mierová zmluva prehlásila tok Moravy a Dyje za medzinárodný a splavný (čl. 291) [1]. V roku 1923 vypracovala Expozitúra pre úpravu rieky Moravy návrh na úpravu rieky Moravy pod vedením Ing. Horáka a v roku 1925 už aj nový projekt. Na tomto projekte spo-



lupracoval Dr. Ing. Jan Smetana, spoluzakladateľ výskumného ústavu vodohospodárskeho T. G. Masaryka, so spolupracovníkmi. Na základe článku 309 Štátnej zmluvy zo St. Germain bola uzatvorená zmluva o riešení technicko-ekonomických otázok na hraničných úsekoch Dunaja, Moravy a Dyje. Pri medzištátnom prerokovaní ne-

s Dunajom po sútoku Moravy s Dyjou. Bol záväzným východiskom pre národné projekty stavieb hrádzí, úprav zaústenia prítokov a riešenie vnútorných vôd (odvodňovacie stavby a čerpace stanice). Úprava toku rieky bola kompromisom medzi Rakúskom a Československom, o ktorom sa jednalo viac ako 35 rokov. Pričom treba povedať, že

Bystrica, Mást, Stupava, Zohor, Vysoká pri Morave, Láb, Záhorská Ves, Plavecký Štvrtok, Suchohrad, Jakubov, Gajary, Malé Leváre, Velké Leváre, Závod, Moravský Sv. Ján, Sekule a Kúty. Celkom bolo ochránených asi 11 000 ha poľnohospodárskej pôdy. Predpokladal skrátenie dĺžky toku priepichmi – odstavením veľkých meandrov rieky, z dĺžky



Obr. 2 Zaústenie rieky Moravy do Dunaja

nastala dohoda v počte priepichov, preto bol vypracovaný ďalší projekt, ktorý po úpravách dospel do konečnej podoby v roku 1935 [2], bol splnomocnenými vlád odsúhlasený a podpísaný. V roku 1938 bol vypracovaný projekt „Úprava Moravy na malú plavbu“, ktorý vychádzal z GP z roku 1935.

GENERÁLNY PROJEKT 1935

Tento projekt riešil komplexnú úpravu Moravy od sútoku Moravy

rakúske, ale aj československé záujmy zastupovalo veľa organizácií od jednotlivých ministerstiev až po jednotlivých majiteľov pozemkov. Z dobových zápisníc sa dá zistiť, že napríklad o zákazovej čiare, ale aj o každom detaile projektu, sa veľmi tvrdo rokovalo a jednotlivé výpočty boli mnohokrát preskúšané.

Projekt riešil ochranu chotárov obcí pred ničivými záplavami, konkrétne: Devín, Devínska Nová Ves, Záhorská

80 km na 69,15 km. Nakoniec bolo zrealizovaných 9 priepichov na rakúskom a 7 na československom území. V roku 1955 sa zistilo, že pôvodne plánované priepichy I a VIII nie sú nutné a naopak sa ukázala potreba priepichu XVIa z dôvodu zlepšenia odtokových pomerov veľkej vody. Táto zmena však spôsobila, že pôvodne plánované rovnaké výmery pozemkov na oboch brehoch rieky, pripravené na zámenu medzi Rakúskom a Československom, ne-

boli dodržané a Československo strátilo na Slovensku územie s výmerou 16,53 ha. Rozdiel bol vyrovnaný tým, že Rakúsko odkúpilo pozemok na hranici s okresom Znojmo (u Hrabčíc) a odovzdalo ho Československu (žiaľ, dodnes sa neuskutočnilo majetkovoprávne usporiadanie medzi Českou republikou a Slovenskom a takisto nebo-

úpravy všetkých častí toku v osi je spolu 12,57 km.

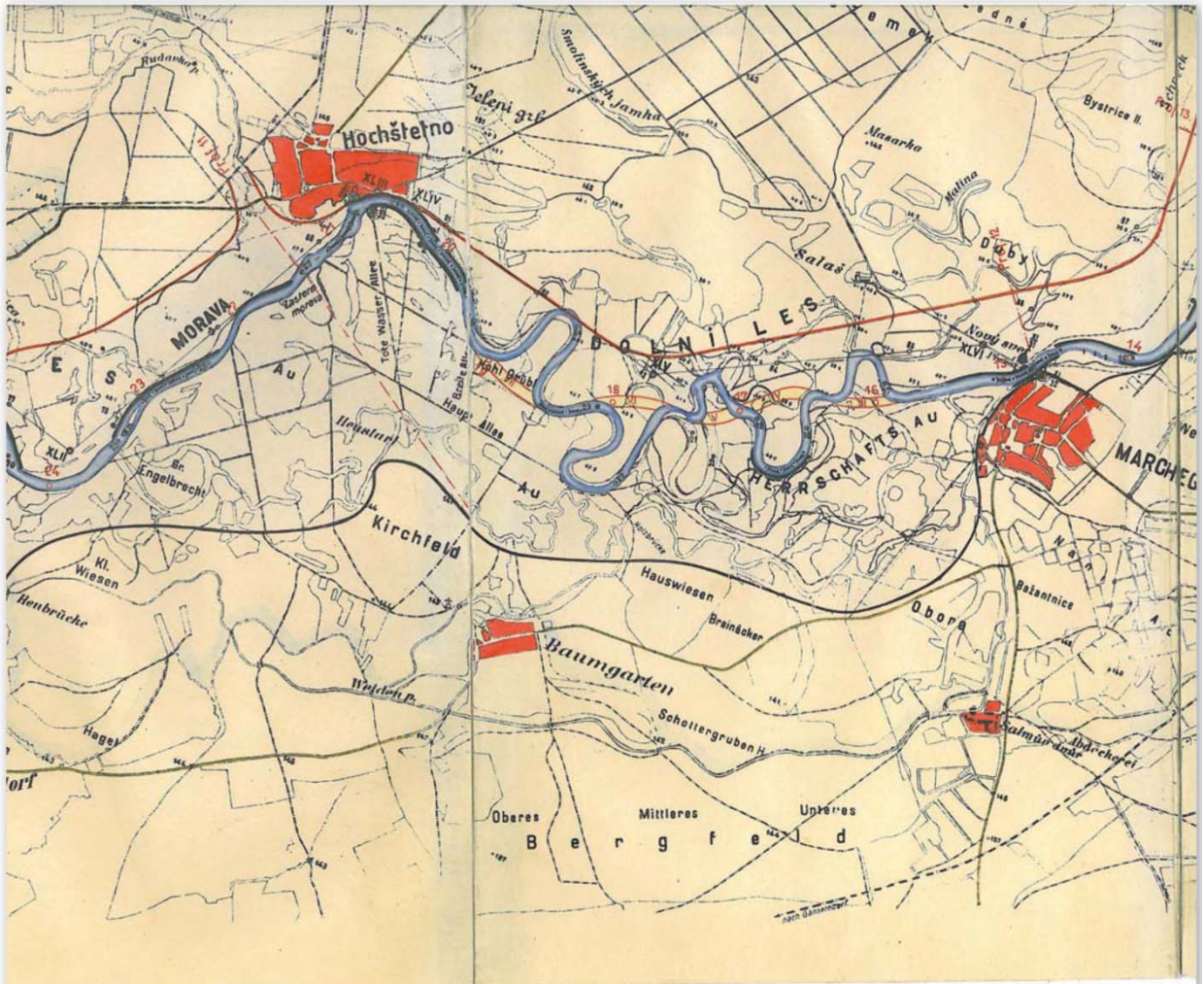
Priečne profily boli navrhnuté ako normalizované, v dolnej časti toku so šírkou dna 60 m a 55 m v hornej časti toku, s plynulým prechodom od šírky 55 m po 60 m v dĺžke 5 km. Hĺbka brehovej vody je 4 m, sklon svahov 1:2, na úrovni strednej vody 2 m (2,25 m

VÚVH v r. 2006:

rkm 28 – 69,15 1 400 m³s⁻¹

rkm 0 – 28 1 200 m³s⁻¹

V roku 1997 boli prehodnotené smerodajné vodné stavy Moravy na slovensko-rakúskom hraničnom úseku s názvom SVSM [5]. Pri povodni v roku 2006 sa preukázala správnosť výpočtov veľkej vody. Povodeň v roku 2006



Obr. 3 Navrhnuté priepichy koryta Moravy medzi Vysokou pri Morave (Hochštejno) a Marcheggom

li odškodnení vlastníci pozemkov, ktoré boli odstúpené Rakúsku) [3,4].

Skrátením dĺžky toku z 80 km na 69,15 km sa mal dosiahnuť projektovaný stav sklonu dna 0,1792 ‰ (pôvodne 0,153 ‰). V roku 1943 zistil Korbel sklon dna 0,168 ‰ pre úsek rkm 0 – 4 a pre rkm 4 – 69,15 sklon 0,1915 ‰. Hladina strednej nízkej vody ($Q_{355} = 22 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$) vo vzorovom priečnom profile je 90 cm nad projektovaným dnom v celej úprave. Celková dĺžka zrealizovanej

po dohode a po povodni v roku 1941, /Korbel/), 1 m široká lavička, nad lavičkou sklon 1:3 do výšky brehovej vody.

HYDROLOGICKÉ PODKLADY – PREDPOKLADANÉ Q_{100} :

GP v r. 1935:

rkm 28 – 69,15 1 280 m³s⁻¹

rkm 0 – 28 1 440 m³s⁻¹

Korbel v r. 1943:

rkm 28 – 69,15 1 600 m³s⁻¹

rkm 0 – 28 1 800 m³s⁻¹

[6], ktorá bola druhá najvyššia, preukázala, že GP bol dobre navrhnutý z hľadiska odtoku veľkých vôd. Projekt ale nepočítal s transformáciou odtoku medzi rkm 28 – 69,15, ktorú spôsobuje zúženie prietochného profilu pri Záhorskej Vsi a pri Gajaroch. V roku 2006 bola 145 m³s⁻¹. Preto sa rozšírenie dna z 55 m v hornej časti toku na 60 m v dolnej časti toku podľa hydrologických údajov VÚVH z roku 2006 javí ako zbytočné. Pri tejto transformácii sa paradoxne

znižuje prietok v dolnej časti toku, ale stúpa výška hladiny v hornej časti toku. Tento jav by si mali všimnúť ekológovia a nenavrhopvať predĺženie toku, čo je veľké povodňové riziko (s väčšou dĺžkou toku sa zvyšuje hydraulický odpor, a tým i výška hladiny vody). Povodeň z roku 1999 (dunajská) bola o 48 cm vyššia (rkm 14,98) ako predpokladal SVSM 1996, preto by bolo vhodnejšie použiť túto hladinu, ktorú má SVP zafixovanú.

PROTIPOVODŇOVA OCHRANA:

„V Generálnom projekte 1935“ sa neplánovali žiadne ochranné hrádze proti veľkej vode, boli však stanovené na oboch brehoch „zákazové čiary“, medzi ktorými bolo budovanie hrádzí vyhlásené za nepripustné, aby bola dodržaná dostatočná kapacita prietočného profilu. Bolo na vôli každého štátu postaviť si mimo zákazových čiar hrádze, nesmeli však byť vyššie ako výšky určené v pozdĺžnom profile. Na základe Korbelovského výpočtu po katastrofálnej povodni z roku 1941 bol určený nový pozdĺžny profil malej, strednej a veľkej vody, a tým aj bezpečnostné prevýšenie hrádzí 70 cm.

STAVEBNÉ PRÁCE NA ÚPRAVE MORAVY

Podľa spoločného rakúsko-maďarského projektu boli začaté už v roku 1914 a ukončené v roku 1964.

POLOPRADY A MÝTY O PROJEKTE

Prehĺbenie koryta a degradácia dna je dôsledkom skrátenia dĺžky toku.

Je preukázané, že tok je stabilný medzi rkm 10 – 16 a rkm 60 – 69,15. Rieka Dyje nad sútokom s Moravou až

po rkm 25 má sklon 0,25 ‰. Rieka Morava nad sútokom s Dyjou má sklon 0,33 ‰ a nedošlo tam k takým poklesom dna ako na rieke Morave medzi rkm 16 – 60. Dôvodom poklesu dna v tejto časti toku je povolená priemyselná ťažba štrku v riečnom km 44,6 – 44,9 rakúskou firmou pod teoretické dno 2 m. Tu dochádza nielen k poklesu dna, ale aj k zmene granulometrického zloženia dna: ťažšie zrná padajú do dna ryhy a následne sú bagrom odťažené. Ťažba má veľmi nepriaznivé vplyvy na ekológiu dna rieky a dá sa hodnotiť ako vysoko stresový ekologický vplyv s vysokým ekologickým rizikom na rybiu populáciu.

Bola regulovaná celá dĺžka.

Podľa Generálneho projektu 1935 bolo zo 69,4 km upravených len 12,57 km, čo je len 18 % z plánovanej dĺžky úpravy [7].

V dôsledku úpravy vyhynuli viaceré druhy rýb.

Repné kampane cukrovarov na rieke Morave a Dyji pravidelne pri malých prietokoch spôsobovali havárie – kyslíkový deficit. Namerané hodnoty boli pod 2 mg/l (potreba min. hodnoty je 2,5 mg/l pre prežitie vodných živočíchov). Podobne rybám škodila aj horúca voda vypúšťaná z parnej elektrárne Hodonín s teplotou viac ako 60 °C v objeme 6 m³s⁻¹.

Regulačné bagrovanie rieky spôsobilo pokles hladín.

Regulačné bagrovanie sa robilo práve preto, aby projektované parametre boli dodržané a bolo vždy v súlade s GP 1935 rieky Moravy. Bagrovanie bolo vždy len po teoretické dno toku, teda v súlade s GP a nemohlo spôsobiť degradáciu dna [8].

Rieka Morava je splavná pre triedu V b (V 12).

Na Morave v súčasnosti nie je takáto splavnosť možná z dôvodu potreby polomerov zakrivenia trasy min. 1 000 m. Na rieke Morave je 37 oblúkov s polomerom nižším ako 350 m. Oveľa vhodnejšie by ju bolo zaradiť do sústavy vodných ciest triedy I. – II. miestneho významu (malá plavba) [9].

ZÁVER

Prax ukázala, že hlavný cieľ úpravy toku na ochranu pred povodňami bol splnený, a že projekt bol navrhnutý dobre. Stavebné akcie a zásahy do toku, ktoré s ním neboli v súlade, sa ukázali ako neúspešné, až škodlivé (napríklad otváranie odstavených ramien spôsobilo ich zanášanie, bagrovanie pod teoretické dno spôsobilo rozsiahlu degradáciu dna rieky). Je však potrebné stále sledovať hydrologický vývoj a reagovať na klimatické zmeny a všeobecné zvyšovanie povrchových odtokov, s ktorým sa v projekte nepočítalo.

A ešte otázka na záver: je správne, aby každá generácia vodohospodárov (rakúskych, českých a slovenských) svoje „moderné“ predstavy o úpravách toku hneď aj veľmi nákladne realizovala? Tok samotný sa ešte ani len nestačí zastabilizovať vo svojej dynamickej činnosti a už sa realizujú najnovšie módne predstavy. Úprava hraničného toku nie je ako výstavba domu. Trvá desaťročia, zaťažuje štátne rozpočty aj dvoch či troch krajín, a len čo sa jedna úprava skončí, začína sa presadzovať a realizovať úplne iná koncepcia.

Fotografie:

Ing. Peter Rusina, SVP, š. p.

LITERATÚRA

- [1] Zákon č. 508/1921 Sb.: Smlouva mezi čelnými mocnostmi spojenými i sdruženými a Československem, podepsaná v Saint-Germain-en-Laye, září 1919 (veľká), dostupné na internete: <https://cs.wikisource.org/wiki/Saintgermain%C3%A1_m%C3%ADrov%C3%A1_smlouva_%28veľk%C3%A1%29>
- [2] Generelní projekt pro úpravu hraniční řeky Moravy. 1935 (1925), archiv SVP, š.p. OZ Bratislava.
- [3] Vladimír Mudroňka: Spolupráce na hraničních vodách. MLVH ČSR 1981.
- [4] Ministerstvo vnútra – medzinárodné zmluvy: Zmluva medzi Československou socialistickou republikou a Rakúskou republikou o spoločných štátnych hraniciach (Viedeň, 21. Decembra 1973), uverejnené v Zbierke zákonov pod č. 95/1975, nadobudnutie platnosti: 15. septembra 1975: http://www.minv.sk/?rakuska-republika/Predpis_95/1975_Sb.:_Vyhláška_ministra_zahraničných_věcí_o_Smlouvě_mezi_Československou_socialistickou_republikou_a_Rakúskou_republikou_o_společných_štátních_hranicích:_<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-95>
- [5] VÚVH Bratislava, SVP, š. p. OZ Bratislava, Wasserstraßendirektion Viedeň: Smerodajné vodné stavy Moravy na slovensko-rakúskom hraničnom úseku SVSM 1996. Vyd. SVP, š. p. OZ Bratislava a Wasserstraßendirektion Viedeň v roku 2000.
- [6] SHMÚ: Jarná povodeň 2006, dostupné na internete: <http://www.shmu.sk/File/HIPS/Povoden_na_%20Dunaji_a_zap_%20Slov_jar_%202006.pdf>
- [7] VÚVH: Úvodné riešenie k problematike revitalizácie Moravy v úseku Tvrdonice – Devín. Vyd. VÚVH 1997.
- [8] Protokoly zo zasadania komisie hraničných vód. Archiv SVP, š. p. OZ Bratislava.
- [9] Vladimír Slaninka: Možnosti rekreačnej plavby po rieke Morave pri nízkych prietokoch. Slovenský plavebný kongres, 2013, Zborník prednášok.



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

Celková přestavba a rozšíření Ústřední čistírny odpadních vod Praha (ÚČOV) na Císařském ostrově



SPOLEHLIVÝ PARTNER PRO VŠECHNY TYPY VODOHOSPODÁŘSKÝCH STAVEB

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s., K JEZU 1, 143 01 PRAHA 4-MODŘANY, WWW.ZAKLADANI.CZ

AQUATIS

www.aquatis.cz

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

PROJEKČNÍ ČINNOST:

- vodovody a úprava vod • modelování distribučních sítí • snižování ztrát v rozvodných sítích • stokování a čištění odpadních vod městských, průmyslových a jiných
- technika skládkování • vodní elektrárny všech typů a velikostí • rekonstrukce vodohospodářských objektů • úpravy a revitalizace vodních toků • jezová zařízení, vakové jezy, propusti a rybí přechody
- hráze, přehrady • kolektory, tunely • ochrana proti erozi, rekultivace • zeměměřičství, pozemkové úpravy
- inženýrská geologie, hydrologie

Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.: +420 541 554 111
fax: +420 541 211 205 • e-mail: info@aquatis.cz



Na návštěvě solární lodi SunRiver

Miroslav Neumaier

Lovosicko, Litoměřicko, Roudnice nad Labem – je sobota ráno a my se nalodujeme na Sun River, experimentální solární loď. Počasí nám přeje, slunce svítí i když jsou na nebi oblaka. Loď pojede dobře. Tomu se však její kapitán Miroslav Cink směje.

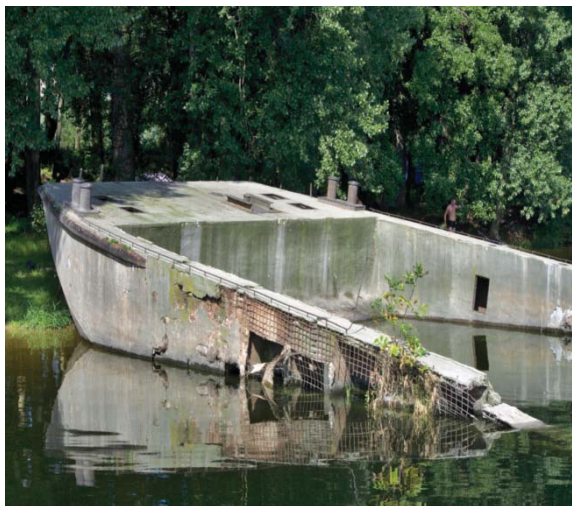
„Dobře? Ta jede dobře i když je pod mrakem. Nejezdíme na slunce, ale na světlo. A ani experimentální už nejsme. Experiment byla Sun River před třemi roky.“ Opravdu. Za ty tři roky najela několik tisíc kilometrů, jak po vnitrozemských, tak po mořských vodách a byla vždy spolehlivá.



SunRiver v Marině Labe v Píšťanech

„Za tu dobu ovšem veškeré technologie pokročily, takže je tahle kráska už poněkud zastaralá. Ale pokud by měl někdo zájem, jsem ochoten mu takovou loď postavit. A bude lepší, jak tahle, a také za podstatně nižší cenu. Už nemusíme hledat cesty, už víme co a jak. A také je vše už dnes mnohonásobně levnější,“ říká kapitán.

Za tichého šumění elektromotorů se rozvířila voda na zádi a loď se vydala na svou plavbu z Píšťan do Roudnice nad Labem. Minuli jsme vrak technicky unikátního napůl potopeného říčního člunu u ostrova Malorka a průplavem vpluli na Labe. Zde již byl provoz poněkud větší, alespoň co se týče rekreačních plavidel.



Potopený betonový člun v píšťanském jezeře

Kapitán ukazuje stav baterií. *„Dávejte pozor, že se ani nehnou. Je tolik světla, že solární články to zvládají dobíjet. A to tady ještě běží řada dalších věcí, co člověk potřebuje pro život.“* Ano, tato loď je obyvatelná se vším komfortem, který poskytuje dům, či byt. Topení, teplá voda, toaleta, sprcha, prostě kompletní domácnost.

Jak kapitán Cink říkal, trávil celý život plavbou pod plachtami. Ale v pokročilém věku již síly ubývají a náročná plachetnice je vyžaduje. Tohle je stejně tiché a ekologické jako plachetnice.

„Tady nemusím trimovat plachty, vytahovat je, spouštět, balit je. A hlavně. Tady mám kormidelnu vepředu. Vidím před sebe, což na žádné lodi není. Tedy kromě těch velkých osobáren, co tady jezdí. Podle starých zvyků se kormidelník umísťuje dozadu. Podívejte se okolo, na ty jachty, co tu jezdí.“



Kapitán Miroslav Cink

A opravdu. U všech sportovních, či rekreačních lodí, ale i u těch nákladních kormidelník hledí přes celý trup lodi a nevidí, co má těsně u přídě.

Tón silné lodní sirény u komory Lovosice nás probral z hovoru. Těsně za zádi máme vysoký trup nejkrásnější lodi z rodiny Viking. Viking Beyla se chystá vplout do velké komory, my jí pluli poněkud v cestě. Kapitán Cink otáčí kormidlem a Sun River pokorně uhýbá.



Hotelová loď Viking Beyla v Lovosicích

Litoměřice se vynořily na obzoru a tady se nám skýtá zajímavá podívaná. Pod mostem se otáčí další obr – Theodor Fontane. Chystá se zakotvit, proto staví příď proti proudu řeky. I Viking Beyla, která od Lovosic pluje v závěsu za námi, míří ke kotvišti.

v podpalubí do plavek a jde kontrolovat, zda se na lodní vrtule nenamotal nějaký vlasec.

„Oni si leckteří rybáři myslí, že řeka je jen jejich, a tak návnady háží i doprostřed plavební trasy. A jednou jsem kvůli tomu musel měnit i hřídel,“ vysvětluje



Hotelová loď Theodor Fontane se otáčí v Litoměřicích

Za Litoměřicemi se otvírá Polabská nížina a krajina má jiný ráz. Výhledu vévodí Říp a vrcholy sopek Středohoří necháváme za zády. Tichý pohon lodi nám umožňuje ještě jednu věc. Ke všem krásám plavby, díky absenci hluku můžeme zblízka pozorovat říční faunu.

Plavební komora Roudnice patří k těm nejkrásnějším, co na Labi jsou. Je udržovaná, upravená. Těsně za ní spouštíme kotvy. Po vyvázání lodi se kapitán převléká

kapitán své počínání.

Po dobrém obědě v jednom z místních pohostinství, se vydáváme na cestu zpět již známou krajinou. Okolo šesté hodiny večerní proplouváme opět okolo již zmiňovaného vraku na Píšťanské jezero a vyvazujeme loď na Marině Labe. Jako poslední podívaná je horkovzdušný balón plující nad našimi hlavami, ale to je už příběh vzdušného a ne vodního plavectví.



Balón nad píšťanským jezerem

Nová flotila pražských přívozů

Společnost Pražské Benátky, která zajišťuje provoz na téměř všech pražských přívozech v rámci Pražské integrované dopravy, pokřtila 20. září 2016 tři nové lodě.



Rozměry:
Délka: 8,4 m
Šířka: 3,15 m
Ponor: 0,44 m
Výkon motoru: 22 kW
Kapacita: 12 osob

Nové lodě jsou pohodlnější a mají kapacitu 12 osob

Břehule, Břehouš a Ledňáček, to jsou tři nové lodě typu Naomi, které byly postaveny dle návrhu a projektu Zdeňka Bergmana, převozníka pražského. „Loď jsem navrhoval skutečně na míru, pro vltavské přívozy P1, P5 a P6. Ačkoli se jedná o unikátní, zbrusu nový typ lodi, snažil jsem se při projektování navázat na tradiční převozní lodě, které se zde plavily na konci 19. století. Plavidla byla navržena tak, aby se pohodlněji cestujícím nastupovalo i vystupovalo, a to i s kočárky a bicykly. Lodě jsou zastřešeny, takže i v případě nepříznivého počasí poskytují opravdu komfortní svezení. Všechny tři lodě byly postaveny v Česku, na náklady naší společnosti,“ doplňuje Zdeněk Bergman. Bezbariérové lodě, které obsluhuje vždy jeden převozník, budou zajišťovat provoz na přístavištích Sedlec – Zámky, Císařská louka – Výtoň – Náplavka Smíchov a Nádraží Modřany – Lahovičky. K využití přívozu postačí platný jízdní doklad, kočárky a kola jsou přepravovány zdarma.



Nové lodě pražských přívozů Ledňáček, Břehouš a Břehule

www.prazskebenatky.cz



MEMORANDUM VŠEVLTAVSKÉHO SPOLKU

Vševltavský spolek je osvětová a zájmová organizace založená pro popularizaci pražských břehů, ochranu práv „lidí od vody“ a k utváření společného prostoru pro všechny uživatele vodních ploch a přilehlého okolí. Primárně se činnost spolku zaměřuje na řeku Vltavu a Berouнку, a to především na využívání řeky, jejích břehů i navazujících pozemků.

Tento spolek představuje sdružení subjektů se zájmem o dění okolo vody a jeho členové provozují jak plavbu, půjčovny lodí, sportovní kluby, zájmové organizace, tak i přístavy a vlastní nemovitosti i movitosti na březích řeky a její hladině a pořádají kulturní akce na vodě a v jejím okolí.

Součástí spolku je i odborný výbor, který je sestaven z vodohospodářů, odborníků na plavbu a vodní stavby, jehož prostřednictvím se bude spolek vyjadřovat k záměrům státních orgánů a zároveň nabídne svou expertizu v otázkách dalšího rozvoje vltavských a berounských břehů.

Vševltavský spolek chce nejenom chránit profesní zájmy členů spolku, ale především se aktivně podílet na ochraně a rozvoji života v oblasti Vltavy a Berounky.

Zdeněk Bergman
předseda

Miloslav Černý
místopředseda

Pavel Chrobok
místopředseda

VŠEVLTAVSKÝ SPOLEK, Řičanova 456/44, 169 00 Praha 6 – Břevnov
Tel.: +420 603 819 947 info@vsevltavskyspolek.cz www.vsevltavskyspolek.cz

PRAGUE BOATS: NEJLEPŠÍ JE BÝT NEJLEPŠÍ!

25. listopadu 2016 se ve Španělském sále Pražského hradu uskutečnilo vyhlášení výsledků soutěže „ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH“. Poprvé v polistopadové historii soutěže se do závěrečné stovky probjovala v kategorii Cestovní ruch a hotelnictví i česká společnost zabývající se lodní dopravou.

Cílem soutěže „ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH“ je v celonárodním měřítku nalézt, vybrat, zviditelnit a veřejně slavnostním způsobem ocenit české firmy, podniky, či společnosti z co nejširšího spektra ekonomických aktivit, které dosahují vynikajících, mimořádných anebo pozitivně pozoruhodných výsledků.

Systém vyhodnocení a stanovení pořadí „ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH“ v maximální míře využívá konkrétní znalosti širokého okruhu vybraných odborníků. Nominace proto vycházejí z osobních znalostí, zážitků, či zkušeností z období posledních dvanácti měsíců, získaných jak při profesionální činnosti, tak i ze soukromých kontaktů s mnohými hospodářskými subjekty.

Společnost PRAGUE BOATS se za dobu svého pětadvacetiletého působení stala nepřehlédnutelnou součástí pražského cestovního ruchu. Vedení společnosti se podařilo vybudovat početnou flotilu lodí a rozšířit ji v posledních letech o moderní vlajkové lodě GRAND BOHEMIA a BOHEMIA RHAPSODY. Pestrá nabídka společnosti zahrnuje pravidelné i privátní plavby historickým centrem Prahy, ale i plavby za hranice města. Jako jediná v Praze zavádí společnost do provozu elektroloď, hybridní plavidla a buduje



Richard Vojta přebírá z rukou pražské primátorky Adriany Krnáčové ocenění „ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH“ pro společnost Prague Boats

a provozuje ekologická a bezbariérová přístaviště a udržuje příkladně celý lodní park v perfektní technické kondici. Spolu se sesterskou Pražskou paroplavební společností představuje nositele kulturních tradic a významnou měrou se podílí na kulturním a společenském životě v Praze.

Mezi oceněnými byla i nejstarší česká stavební firma PODZIMEK A SYNOVÉ s.r.o., která obdržela cenu za oblast dopravy a stavebnictví v roce svého 120. výročí.



Společné foto ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH



Mezi nejmodernější plavidla na českých řekách patří vlajková loď Prague Boats „BOHEMIA RHAPSODY“

Život není takový – je úplně jiný (64)

Ing. Josef Podzimek

*Je něco shnilého
ve státě dánském.*

Hamlet – Shakespeare

Egypt

Nový Suezský průplav,
200 miliard Kč – výstavba 1 rok



Panama

Rozšířený průplav,
130 miliard Kč – výstavba 10 let



Česká republika

Dokončení průplavu Dunaj-Odra-Labe,
200 miliard Kč

již 70 let ŘEČI, KONFERENCE, STUDIE...

Tak je to tady, začínáme pracovat na Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. To je dobře, ale co není dobře, že se všichni tváříme, že něco zcela nového začíná a že výsledek této studie rozhodne s konečnou platností, zda pokračovat na dokončení této vodní cesty nebo tato studie rozhodne s konečnou platností, že Česká republika jako jediný stát z 28 zemí EU nepotřebuje ke svému životu a rozvoji jeden dopravní segment tj. vodní dopravu. A dokonce, že k takovému rozhodnutí potřebujeme jako novinku další studii proveditelnosti. Tedy proveditelnosti stavby, která byla uzákoněna v roce 1901 a polovina je již dokončena, tedy provedena. A to v hodnotě cca 200 miliard Kč. Tato studie proveditelnosti, kterou začínáme, má tedy rozhodnout i o rozvoji nebo umrtvení této prostavěné částky. Jak mi vše létá hlavou, tak mi přišla do ruky Plavební ročenka 2009, kterou vy-



dala Státní plavební správa ke svému 90tému výročí svého založení.

S chutí jsem se do ní začel a nestačil jsem se divit, jak moudří byli naši předci a jak chápali dopravní význam plavby a vodní cesty pro rozvoj každého státu, tedy i Českých zemí. Sám nejčastěji začínám naši plavební historii u Karla IV. Rád tedy cituji z výše uvedené Plavební ročenky pro mne novou informaci:

Již roku 920 kníže Václav vyhlásil VI-tavu za „svobodnou silnici na vodě“.

My, jeho potomci téměř 1100 roků poté o této funkci řeky pochybujeme.

A protože jde o ročenku Státní plavební správy, o jejíž důležitosti poslední léta polemizujeme a dokonce některým ministrům letí hlavou, jestli ji nezrušit a to bez ohledu, zda jde o ministra ODS či ANO, ocituji několik informací z výše uvedené ročenky:

„Roku 1340 byl ustanoven také první správní orgán v dnešním slova smyslu. Byl to Orgán přísežných mlynářů zemských, jmenovaných Pražským magistrátem. Jeho hlavním úkolem bylo obstarávání záležitostí týkajících se vodní dopravy na celém území Země české a vydávání znaleckých soudů ve sporných záležitostech. Orgán přísežných mlynářů zemských měl rozhodný vliv na plánování a realizaci veškerých vodních staveb v Čechách. Tato organizace vykonávala dozor na plavbu až do roku 1764, kdy byla zřízena Navigační komise v Praze. Po vzniku samostatného Československa převzala záležitosti plavby od bývalých úřadů rakouské politické správy oddělení pro vodní dopravu na ministerstvu veřejných prací.“

Myslím, že to bylo rozhodnutí správné a sám jsem se po sametové revoluci při tvorbě nového kompetenčního zákona angažoval, aby vzniklo ministerstvo veřejných prací. Jeho tvůrci mi potvrdili, že by vznik takového ministerstva bylo správné, ale že není politická vůle a bylo proto zřízeno ministerstvo pro místní rozvoj. Po létech mi nejvyšší politici, kteří ovlivňovali schválení kompetenčního zákona, přiznali, že byla chyba, že ministerstvo veřejných prací nevzniklo. Kompetence k vodní dopravě

a budování vodních cest v ČR a dokončení vodního koridoru D-O-L by bylo jasné a nemuselo docházet k přetahování mezi ministerstvy dopravy, zemědělství, životního prostředí a dalšími ministerstvy, komu vodní cesta vlastně patří.

Poučení pro naši dobu je i další citát z Plavební ročenky:

„Období druhé světové války, padesátých a šedesátých let se vyznačovalo častými reorganizacemi a změnami názvu plavebního úřadu. **S názvem Státní plavební správa se poprvé setkáváme v roce 1955**, kdy zákonným opatřením představenstva Národního shromáždění č. 1/1955 Sb. došlo k nové úpravě státní správy ve vnitrozemské plavbě. K poslední významné změně dochází v roce 1992, kdy byly ze Státní plavební správy vyčleněny veřejné přístavy a privatizovány do akciové společnosti České přístavy.“

Abychom si my plavební odborníci uvědomili jak „intenzivně“ pracujeme na rozvoji našich vodních cest, cituji z činnosti **odborné skupiny Moravské vodní cesty Českého plavebního a vodocestného sdružení (ČPVS):** „Pod vedením pana Ing. Jiřího Obráče byla činnost této odborné skupiny v roce 2009 zaměřena na aktivity směřující k přípravě dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Sumarizace těchto aktivit je uvedena v „Základním desateru vodního koridoru D-O-L“, vyhlášeného odbornou skupinou. **Hlavní cíl odborné skupiny jakož i výboru ČPVS, kterým je zařazení dopravního vodního koridoru D-O-L do Politiky územního rozvoje 2008 se bohužel prozatím nepodařilo splnit. Problém byl odložen.**“

„Jednoznačnou podporu přípravy vodního koridoru D-O-L vyjadřuje předseda asociace krajů Michal Hašek. Hejtmán Moravskoslezského kraje Jaroslav Palas zveřejnil v denním tisku stanovisko, z kterého vyplývá, že pokud by se stát rozhodl, že začne s budováním D-O-L, mohlo by to pomoci nejen kraj, byla by to jistá cesta k utlumení současné krize.“

Musím přiznat, že hájení trasy vodního koridoru D-O-L se posléze podařilo uzákonit, následně trochu oslabit, avšak nyní se prostřednictvím studie proveditelnosti k nutnosti územně najít trasu D-O-L budeme znovu vyjadřovat. Jaká to klikatá cesta k cíli, to je k dokončení stavby, kterou nám naši předci z 50% postavili. **Našemu čtenáři neunikne prognostické upozornění, že by zahájení dokončení D-O-L mělo pozitivní vliv na utlumení hospodářské krize na Ostravsku. A po osmi letech krize nejsme opět připraveni.**

Bez zajímavosti není ani citát z činnosti Českého plavebního a vodního sdružení v roce 2009:

„ČPVS také neustále sleduje problematiku průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe jako dopravního vodního koridoru, vedeného v transevropské dopravní síti TEN-T a to v první řadě z hlediska jeho územní ochrany.“

A Poláci si nechali Odru vyškrtnout z TEN-T. Nyní se intenzivně snaží ji tam vrátit.

„Je vhodné uvést poslední aktivitu našeho sdružení, spočívající v intenzivnějším zapojení se do problematiky vodního toku Odry, jako současné (rekreační a sportovní plavba), tak i budoucí vodní cesty.“

„Bylo iniciováno jednání s Polskem, které se uskutečnilo na půdě Krajského úřadu Moravskoslezského kraje dne 29. 9. 2009 na úrovni náměstků ministra. Po vzájemném informování o stavu vodní dopravy v obou zemích byl projednán záměr výstavby vodního koridoru D-O-L.“

Obě delegace se dohodly na obnovení činnosti společné pracovní skupiny pro přípravu splavnosti Odry do Ostravy (OKO). Další jednání se uskutečnilo 26. 11. 2009 ve Varšavě na stejné úrovni, přičemž byla přijata dohoda o aktualizaci Memoranda o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle-Ostrava a o sledování možnosti získat na rok 2010 prostředky EU na zpracování studie proveditelnosti D-O-L s tím, že by se mohla podat společná žádost České republiky a Polské republiky.“

Jaké zajímavé čtení. Neuplynulo ani 7 let a co se všechno udělalo?

- Činnost sdružení OKO (Oderská komise) zahájila opět činnost tím, že se přejmenovala na Česko-polská pracovní komise pro vodní koridor D-O-L. Vodní cesta zůstává, ale název se prodloužil o 400%.

- Stavba vodní nádrže Ratiboř v Polsku byla schválena, ale bez plavebního zařízení, které vzhledem k tomu, že jde o zemní hráz, bude velmi obtížné realizovat.

- O studii proveditelnosti napojení oderské vodní cesty na Ostravsku se stále jedná, ale pokud jsem dostatečně informován, tak jsou stále nějaké administrativní potíže.

To jistě po 7 letech není velký úspěch. Mezi tím se staly dvě zásadní změny:

- Polsko zřídilo nové ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby a tím výrazným způsobem změnilo svůj kurs ve prospěch vodních cest a projevilo svůj zájem na budování vodního koridoru Dunaj-Odra.

- Na Ostravsku i na polském území vznikl nový fenomén tj. velká nezaměstnanost vlivem útlumu těžby uhlí a neexistující vodní cesty pro dopravu nadrozměrných i jiných výrobků ocelářskému průmyslu v regionu.

Na tyto nové skutečnosti musíme reagovat ve prospěch napojení Ostravska na oderskou vodní cestu. Velmi konkrétně to formuloval bývalý ministr průmyslu a obchodu doc. Miroslav Grégr a na něj navázal poradce prezidenta ing. Petr Forman, který inicioval celou řadu jednání k směřující k propojení útlumu těžby v OKD se zahájením prací na vodní cestě Odra-Ostravsko.

Pro informaci našich čtenářů uvádím, že poměr horníků k technicko-hospodářským pracovníkům je 1:2. To znamená, že na jednoho horníka připadají 2 TH pracovníci. Tedy s přípravou dokončení vodního koridoru D-O-L na Ostravsku můžeme začít ihned, a to konkrétně projekčními a geodetickými pracemi i geologickým průzkumem, a tak zaměstnat nezaměstnané z OKD na pracích jim blízkých. Stačí konkrétní vládní usnesení, které ošetří, aby uvolněné státní peníze šly na přípravu vodní cesty. **Tak by OKD pomohlo D-O-L a reciprocně D-O-L by pomohlo OKD.**

Pouze se musí najít spolehlivá organizace, která by uvolněné prostředky přijala a našla by mezi sebou vedoucího pracovníka, který by uměl a chtěl pochopit své nové poslání tj. zahájení prací na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Jaký mezi jednotlivými orgány státní správy, ale i mezi námi příznivci vodní cesty panuje zmatek a vzájemná neinformovanost lze nejlépe vysledovat v posledním usnesení rady Asociace krajů České republiky z 20. července 2016.

Nejkonkrétněji to následně popsal prezident ČR Miloš Zeman ve svém osobním dopise předsedovi vlády Bohuslavu Sobotkovi z 6. září 2016.

OD NAPSÁNÍ TOHOTO ČLÁNKU SE MNOHÉ ZMĚNILO. PO KRAJSKÝCH VOLBÁCH MUSÍ BÝT ZVOLEN NOVÝ PŘEDSEDA RADY ASOCIACE KRAJŮ ČR A TO MUSÍ ZNOVU JMENOVAT NOVÉ KRAJSKÉ KOORDINÁTORY PRO VODNÍ KORIDOR D-O-L. A JSME OPĚT NA ZAČÁTKU ...

U S N E S E N Í **Rady Asociace krajů České republiky**

číslo: 264
ze dne 20. července 2016

Příprava postupného dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Rada Asociace krajů České republiky

I. bere na vědomí

- a) informaci o jednání krajských koordinátorů pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe s prezidentem republiky dne 10. 3. 2016 na Pražském hradě,
- b) informaci o aktuálním stavu přípravy projektu Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a o postupu Ministerstva dopravy ČR při jeho přípravě a při projednávání zařazení tohoto projektu do nového návrhu transevropské dopravní sítě TEN-T,

II. konstatuje, že příprava projektu pokračuje pomalu, přičemž

- a) příprava není koordinována s dalšími investičními záměry,
- b) postup přípravy je narušován malými pravomocemi investorské organizační složky státu Ředitelství vodních cest ČR,
- c) jednání s partnerskými státy se nevedou efektivně,
- d) neexistuje efektivní koordinace postojů na půdě EU, a to zejména s Polskem a Slovenskem,
- e) aktivita centrálních orgánů směrem ke krajům je malá, což blokuje možnost řešení regionálních strukturálních problémů,

III. schvaluje podporu legislativních úprav, které podpoří rychlejší přípravu strategických staveb, včetně návrhu na jednotné povolovací řízení,

IV. doporučuje zainteresovaným krajům

- a) trvat vůči Ministerstvu dopravy a zpracovateli připravované Studie proveditelnosti na vzájemné systematické spolupráci,
- b) dle svých možností připravit regionální podklady pro konkrétní úseky vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, s využitím prostředků EU,
- c) zajistit ve svých Zásadách územního rozvoje trvalé zachování územní rezervy pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a současně se zasadit o jeho vložení do Politiky územního rozvoje ČR při její příští aktualizaci.

JUDr. Michal Hašek
předseda Rady
Asociace krajů ČR

Prezident republiky

V Praze dne 6. září 2016

Vážený pane předsedo vlády,

velmi pozorně sleduji dění v Moravskoslezském kraji, zejména nepříznivý vývoj na trhu práce v tomto regionu. Obrát můžeme zajistit novými impulsy, které zvýší atraktivnost regionu a povzbudí domácí i zahraniční investory k masivnějšímu vstupu do procesu re-industrializace, tedy k významným investičním aktivitám.

Za takový investiční projekt považuji „Prodloužení Oderské vodní cesty z polského Kožle do Ostravy“. V posledním období tento projekt získává na Ostravsku stále silnější podporu od sociálních partnerů a samospráv s argumentací, že chybějící plavební napojení na námořní přístavy znamená pro tento region zásadní strukturální hendikep. Vzhledem k tradiční – a zřejmě do značné míry i budoucí – strojírenské orientaci zdejšího průmyslu se jedná o podstatný nedostatek, dlouhodobě limitující konkurenceschopnost tohoto regionu na světových trzích a jsem rád, že se v tomto shodují s ministrem průmyslu a obchodu Janem Mládkem.

Věřím, že tento projekt bude vláda ČR pod Vaším vedením podporovat a učiníte vše pro neprodlenou přípravu tohoto infrastrukturačního projektu.

Navážete tak na výsledky společného zasedání české a polské vlády dne 8. dubna 2016, kdy jedním z výsledků tohoto společného zasedání byla shoda právě na podpoře společných vodocestných projektů. Vzhledem k široké vládní podpoře a přijatým vládním dokumentům v Polské republice je situace pro česko-polskou spolupráci na přípravě a následné realizaci tohoto projektu velmi vstřícná a také v posledním období zesílil zájem všech regionů podél Odry o toto propojení. Proto by také česká vláda měla tento projekt podpořit a zasadit se o zahájení přípravy a rychlou realizaci tohoto vodního propojení. A to i s ohledem na aktuální situaci v Moravskoslezském kraji. Čekání s přípravou projektu až na dokončení studie proveditelnosti celého vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, avizované ministrem dopravy, přípravu a následnou realizaci významně časově zpozdí. A to není v zájmu České republiky.

Domnívám se, že projekt „Prodloužení Oderské vodní cesty z polského Kožle do Ostravy“ je třeba chápat jako samostatný projekt, který bude dlouhodobě funkční a přinese patřičný ekonomický efekt.

Vlastní příprava tohoto projektu by navíc mohla prakticky ihned zaměstnat vybrané technické pracovníky z utlumovaných podniků. Brzké dokončení přípravných prací by přiblížilo realizační fázi tak, aby se postupně vykryval očekávaný nárůst nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji. Při soustředěném úsilí vlády a koordinovaném postupu všech zainteresovaných je takový cíl dosažitelný v horizontu tří let.

Dovoluji si Vás, pane premiére, požádat o Vaší osobní angažovanost při přípravě tohoto projektu, protože nevyužít současný pozitivní potenciál na české a na polské straně by se v budoucnosti mohlo ukázat jako promarněná šance.

Budu velmi rád, když budu průběžně informován o krocích, které učiníte při přípravě prodloužení Oderské vodní cesty.

S pozdravem



Vážený pan
Mgr. Bohuslav Sobotka
předseda vlády České republiky
Úřad vlády ČR
nábřeží Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1



Prezident ČR Miloš Zeman trvalé shání mezinárodní podporu pro rozvoj vodních cest ve střední Evropě



Mgr. Bohuslav Sobotka
předseda vlády České republiky

V Praze 31. října 2016
Čj. 16278/2016-OPP

Vážený pane prezidente,

obrátil jste se na mne se žádostí o podporu přednostní přípravy projektu „Proloužení Oderské vodní cesty z polského Kožle do Ostravy“.

Tento úsek je samostatnou součástí vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, jakkoliv nelze rozporovat, že se může jednat o jeho samostatně funkční etapu. Ve svém programovém prohlášení se vláda České republiky zavázala k posouzení realizovatelnosti koridoru D-O-L prostřednictvím zpracování Studie proveditelnosti (dále Studie). Tato Studie je nyní zpracovávána v gesci Ministerstva dopravy. Jednotlivé kroky zpracování Studie mají logickou provázanost, přičemž ze zadávací dokumentace vyplývá, že jednou z řešených alternativ je i samostatné posouzení jednotlivých vhodných etap pro možnou přípravu a následnou realizaci.

Ministerstvo dopravy jako gestor Studie je přesvědčeno, že je nutné pokračovat postupně dle navazujících dílčích plnění (posouzení jednotlivých alternativ včetně rozboru dopadů do územní plánovací dokumentace, vodního hospodářství, hydrogeologického posouzení) na něž bude navazovat marketingová (přepravní) a zejména ekonomická část Studie. Teprve následně lze zahájit diskuse s Polskem a Moravskoslezským krajem o potvrzení či úpravě trasy v rámci územní rezervy dle platných Zásad územního rozvoje kraje s následnou přeměnou územní rezervy v návrhovou plochu. Pro vymezení návrhové plochy v ZÚR je zároveň nezbytné obhájit toto vymezení i v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území, což zahrnuje i hodnocení sociálních dopadů, které ve Vašem dopise akcentujete. Pro toto posouzení je nebytné zajistit potřebné podklady, z nichž část je předmětem plnění Studie. Bez těchto dílčích částí nemůže Ministerstvo dopravy garantovat správnost a objektivnost celého procesu zpracování a zajištění efektivního vynakládání finančních prostředků, které jsou jednou

z hlavních zásad pro fungování veřejné správy. Délka zpracování studie je stanovena na 18 měsíců, což představuje optimální dobu na kvalitní vypracování Studie, která bude předložena Vládě ČR k posouzení a stanovení dalšího postupu. V případě kladného výsledku Oderské větve či jiných částí vodního koridoru teprve může následovat standardní projektová příprava, která je nedílnou součástí každého infrastrukturního projektu.

V záležitosti prodloužení Oderské vodní cesty z Kožle do Ostravy je též podstatné, že převážná část uvedeného úseku vodní cesty (cca 80 až 90 % v závislosti na zvolené variantě trasy) se nachází na území Polska. Tímto poměrem a skutečností, že parametry vodní cesty záleží na polské straně, je dán zásadní vliv Polska při rozhodování o dalším postupu při přípravě a realizaci tohoto záměru. V předmětném úseku je navíc na polském území budována suchá nádrž Ratiboř, která v současné podobě nepočítá s vedením vodní cesty.

V rámci česko – polské pracovní skupiny zástupci polské vlády informovali o podpoře tohoto projektu a zájmu spolupracovat na obou stranách. Polská vláda nyní vybírá poradce pro přípravu zadání Studie proveditelnosti pro splavnění Odry na polském území. Český zadavatel i zpracovatel Studie je již nyní v kontaktu s polskou stranou z důvodu navázání užší spolupráce a využití již známých podkladů na polské straně. Těžištěm spolupráce v jednáních na polské a české straně je nyní otázka hraničního bodu koridoru.

Rozsah vlivu záměru prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy na životní prostředí dosud nebyl předmětem posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb. Obdobně bude nutné prověřit vliv záměru na stav dotčených vodních útvarů, včetně návrhů na zmírnění či kompenzaci negativních vlivů záměru.

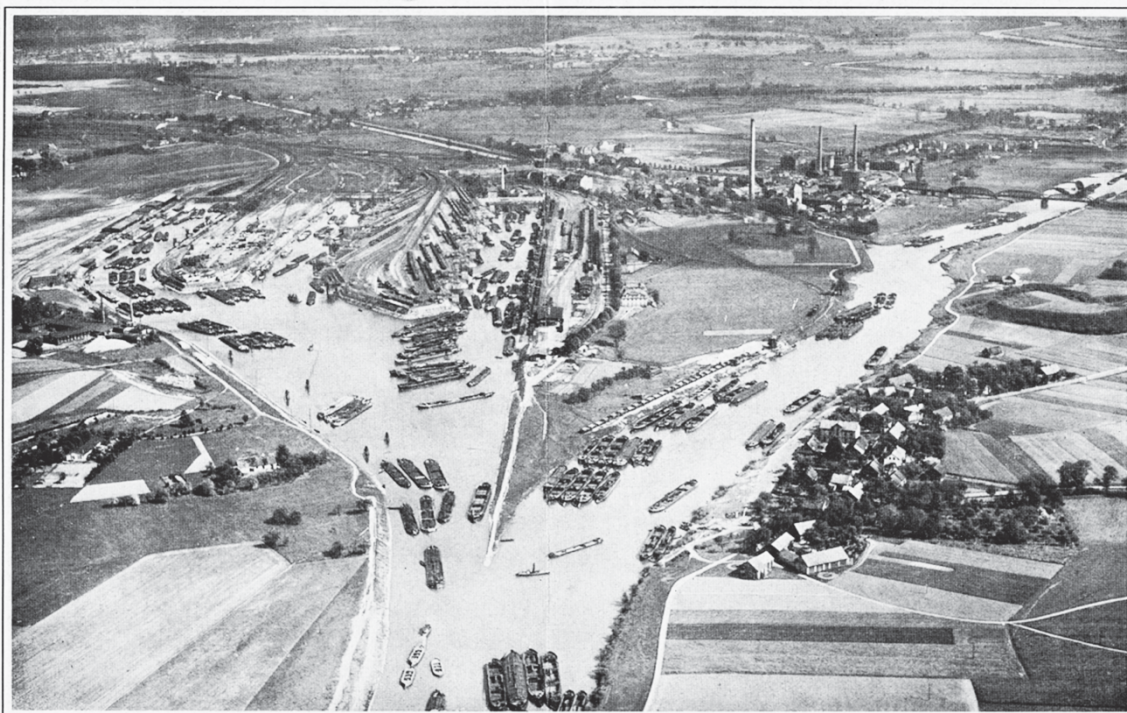
Z pohledu ochrany přírody a krajiny je prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy na území ČR ve střetu s evropsky významnou lokalitou Hraniční meandry Odry a ptačí oblastí Heřmanský stav - Odra - Poolší. Dále lze předpokládat, že tento záměr by měl zásadní vliv na samotný vodní tok Odry a její nivu (obojí jsou významné krajinné prvky dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), územní systém ekologické stability a krajinný ráz. Ministerstvo životního prostředí proto zastává stanovisko, že zpracování Studie je pro tento projekt, u kterého lze očekávat významný vliv na životní prostředí, naprosto klíčové. Proto Ministerstvo životního prostředí považuje za velmi důležité, naprosto klíčové. Proto Ministerstvo životního prostředí považuje za nezbytné vyčkat s dalšími kroky na výsledky právě uvedené Studie proveditelnosti a souvisejícího strategického posouzení vlivů na životní prostředí.

Vážený pane prezidente, z výše uvedeného vyplývá, že vláda proces přípravy prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy vnímá jako dlouhodobý z důvodu mnoha nezbytných kroků, které je k jeho realizaci nutno učinit. Zejména se jedná o mezinárodní jednání, zřejmé potřeby uzavření mezistátní smlouvy, vyřešení územních střetů z environmentálních i dalších hledisek, zpracování záměru do územně plánovacích dokumentací, vyřešení financování a následně proces povolení vlastní stavby. Z uvedených skutečností též plyne, že vyčlenění projektu „Prodloužení Oderské vodní cesty z polského Kožle do Ostravy“ ze zpracovávané Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L by jeho přípravu neurýchlilo.

Na závěr si dovoluji upozornit, že v krátkodobém horizontu nelze předpokládat, že problém nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji bude eliminován přípravou vodního koridoru. Z procesní logiky věci se předpokládají nejprve posudkové, projekční, průzkumné a inženýrské práce, které teprve ve střednědobém horizontu mohou přejít do prací stavebních. Jedná se v úvodní fázi o velmi úzce specializované profese.

S pozdravem

Vážený pan
Miloš Zeman
prezident republiky
PRAHA



PŘÍSTAV KOZLÍ NA ODŘE,

největší překladiště našeho uhlí. Denně se překládá do oderských člunů 8—9000 tun uhlí. Čs. plavební ak. společnost obstarává tu se svými 12 parníky a 80 vlečnými čluny 48% veškeré dopravy proti proudu.

Zdroj: Světozor č. 4/1925

DISKUZE S DOPISEM PREMIÉRA ZE DNE 31. 10. 2016

1) VÝŇATEK Z DOPISU č. 1:

Ministerstvo dopravy jako gestor Studie je přesvědčeno, že je nutné pokračovat postupně dle navazujících dílčích plnění (posouzení jednotlivých alternativ včetně rozboru dopadů do územní plánovací dokumentace, vodního hospodářství, hydrogeologického posouzení) na něž bude navazovat marketingová (přepravní) a zejména ekonomická část Studie. Teprve následně lze zahájit diskuse s Polskem a Moravskoslezským krajem o potvrzení či úpravě trasy v rámci územní rezervy dle platných Zásad územního rozvoje kraje s následnou přeměnou územní rezervy v návrhovou plochu.

Rozbor výňatku:

Odklad jednání s Polskem až po době zpracování studie proveditelnosti pro celý vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je zásadní chybou, mj. z těchto důvodů:

- navrhovaný odklad oddaluje možnost včasné náhrady zanikajících pracovních míst místy novými – tím se zcela opomíjí politický a sociální rozměr;
- odklad může ohrozit nutnou spolupráci s Polskem – může pominout příznivá atmosféra v Polsku, může také zaniknout důvěra v záměry České republiky;
- zásadní pro urychlení přípravy Oderské vodní cesty je co nejrychleji uzavřít mezivládní **dohodu o hraničním bodu dotyku** (podklady jsou připraveny již od roku 2003); teprve po takové dohodě je možné vtělit projekt do územních plánů v ČR a v Polsku; premiérem navrhovaný postup „až po...“ má nesmírné následky pro celkové trvání přípravy, a to nejen v tomto případě (*system „až po...“ vede například u přípravy vysokorychlostních tratí k tomu, že první stavební povolení by mělo být až v roce 2035*);

2) VÝŇATEK Z DOPISU č. 2:

V záležitosti prodloužení Oderské vodní cesty z Kožle do Ostravy je též podstatné, že převážná část uvedeného úseku vodní cesty (cca 80 až 90 % v závislosti na zvolené variantě trasy) se nachází na území Polska. Tímto poměrem a skutečností, že parametry vodní cesty záleží na polské straně, je dán zásadní vliv Polska při rozhodování o dalším postupu při přípravě a realizaci tohoto záměru. V předmětném úseku je navíc na polském území budována suchá nádrž Ratiboř, která v současné podobě nepočítá s vedením vodní cesty.

Rozbor výňatku:

Poměr délky na polském a českém území není 80:20, ale záměrně cca 50:50, pokud se za aktuální cílový bod zvolí lokalita Mošnov.

Nicméně je pravdou, že vliv Polska je zásadní. Právě proto **nelze ignorovat současné (pozitivní) polské postoje.**

O budování suché **nádrže Racibórz** ví česká strana již 15 let, aniž by po celou tuto dobu jakkoliv zasáhla. Nicméně technické řešení existuje, je nutné jednat a nedovolit další odklady. Zde je skutečně nebezpečí z prodlení.

3) VÝŇATEK Z DOPISU č. 3:

Z pohledu ochrany přírody a krajiny je prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy na území ČR ve střetu s evropsky významnou lokalitou Hraniční meandry Odry a ptačí oblastí Heřmanský stav - Odra - Poolší. Dále lze předpokládat, že tento záměr by měl zásadní vliv na samotný vodní tok Odry a její nivu (obojí jsou významné krajinné prvky dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), územní systém ekologické stability a krajinný ráz. Ministerstvo životního prostředí proto zastává stanovisko, že zpracování Studie je pro tento projekt, u kterého lze očekávat významný vliv na životní prostředí, naprosto klíčové. Proto Ministerstvo životního prostředí považuje za nezbytné vyčkat s dalšími kroky na výsledky právě uvedené Studie proveditelnosti a souvisejícího strategického posouzení vlivů na životní prostředí.

Rozbor výňatku:

Vlivem nevyvážené legislativy u nás prakticky neexistuje liniová stavba, která by se neocitla ve střetu se zákony na ochranu přírody. V případě Odry se projektanti snaží vyhovět všude, kde to je možné. Jsou ovšem místa, kde náhradní varianta není k dispozici – už proto, že někde jsou hranice chráněných území vymezeny tak, že nelze nalézt jakoukoliv náhradní cestu pro „beztrestný“ průchod. Existují přitom důkazy o předem uváženém úmyslu. Zákon samozřejmě zná proces, jak i za těchto okolností stavbu realizovat. Platí zde staré známé „kdo chce, hledá způsoby, kdo nechce, hledá důvody“. Projektanti hledají způsoby, takže lze konstatovat:

- Chráněné hraniční meandry Odry obchází vodní cesta obchvatem.
- V řece se respektují již existující jezy a hladiny, aby vliv stavby byl co nejmenší.
- Ptačí oblastí prochází vodní cesta v místě, kde již prochází dálnice.

Obecně nutno zdůraznit, že nelze paušálně odmítat vodní cesty, které poskytují prostor pro nejekologičtější a energeticky nejméně náročný dopravní způsob.

4) VÝŇATEK Z DOPISU č. 4:

Z uvedených skutečností též plyne, že vyčlenění projektu „Prodloužení Oderské vodní cesty z polského Kožle do Ostravy“ ze zpracovávané Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L by jeho přípravu neurychlilo.

Rozbor výňatku:

Je tomu právě naopak – viz výše uvedený příklad vysokorychlostních tratí, kdy neochota k překryvu jednotlivých přípravných kroků vede k oddálení o 20 let (!).

5) VÝŇATEK Z DOPISU č. 5:

Na závěr si dovoluji upozornit, že v krátkodobém horizontu nelze předpokládat, že problém nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji bude eliminován přípravou vodního koridoru. Z procesní logicky věci se předpokládají nejprve posudkové, projekční, průzkumné a inženýrské práce, které teprve ve střednědobém horizontu mohou přejít do prací stavebních. Jedná se v úvodní fázi o velmi úzce specializované profese.

Rozbor výňatku:

Tento názor by byl platný tehdy a jen tehdy, kdy není ochota práce urychlit. Právě „posudkové, průzkumné a inženýrské práce“, ale také práce územně-plánovací lze provádět neprodleně, samozřejmě, že pod odborným vedením.

Tyto práce zaměstnají odborné pracovníky prakticky ihned, naplněním těchto prací se radikálně přiblíží zřízení pracovních míst pro další profese.

Jiný postup, předpokládaný v dopise předsedy vlády, skutečně nová pracovní místa nepřinese. Naopak nejspíš „přinese“ i zánik dalších pracovních míst z důvodu nedostatečného přístupu průmyslové aglomerace k námořním přístavům, a tedy nižší konkurenční síly vůči jiným evropským (a světovým) produkčním oblastem.

Je nutné připomenout, že ostravská průmyslová aglomerace je v Evropě jediná svého druhu, která nemá přístup k vodní dopravě.



V roce 2013 byl vyražen vodní koridor Dunaj-Odra-Labe pro neschopnost státních úředníků z transevropské dopravní sítě TEN-T. Nyní připravuje Polsko zařazení Oderské vodní cesty do TEN-T pro napojení průmyslového Slezska na evropskou síť vodních cest. Připojíme se také?



2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

pf **2017**

Státní podnik Povodí Vltavy
přeje všem čtenářům klidnou plavbu rokem 2017,
pevné zdraví, mnoho pracovních a osobních úspěchů.
Děkujeme všem za dosavadní spolupráci
a těšíme se na další společná setkání.



POVODÍ VLTAVY

1 9 6 6

2 0 1 6



Výletní a restaurační lodě
MORAVIA a CZECHIE



www.lodmoravia.cz

4. VÁNOČNÍ ZVONOHRAŇÍ NA VLTAVĚ
23.12. 2016 19:30 u Karlova mostu



Zal. 1896
PODZIMEK
120



POVODÍ VLTAVY



ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK



www.carillon.cz