

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

2012

111. VÝROČÍ ZÁKONA o výstavbě průplavu Dunaj-Odra-Labe

STAVBA
průplavu
Seina-
-sever



20. VÝROČÍ DOKONČENÍ průplavu Rýn-Mohan-Dunaj
vodního díla Gabčíkovo na Dunaji

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY

již 20 LET



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 Odry, státní podnik
Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666
www.pod.cz



Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 601 75 Brno
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



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



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY
Agentúra rozvoja vodnej dopravy
Námestie slobody č.6, P. O. BOX 9, 810 05 Bratislava 15
Slovenská republika
Tel: 00421 2 594 94 753,752 fax: 00421 2 52 454 057
mobil: 00421 917 957 270
email: info@arvd.gov.sk www.arvd.gov.sk



Ředitelství vodních cest ČR
Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



VODNÍ CESTY a.s.
projektová a inženýrská činnost
Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz

VŽDY OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ
projektové, konzultační a inženýrské služby pro vodní hospodářství,
životní prostředí a infrastrukturu **Sweco Hydroprojekt a.s.**

www.sweco.cz **SWECO**

PRAHA Táborská 31 Tel: 261 102 242 paha@sweco.cz	BRNO Minská 18 Tel: 541 214 973 brno@sweco.cz	OSTRAVA Varenská 49 Tel: 596 638 329 ostava@sweco.cz	ČESKÉ BUDĚJOVICE Zábrkovo nábřeží 7 Tel: 386 103 611 c.budějovice@sweco.cz
--	---	--	--



Pöyry Environment a.s.
Botanická 834/56, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205
www.poyry.cz



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

www.metrostav.cz

metROSTAV



Váš silný partner pro malé i velké stavby
PSG – International a.s.
Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4
Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801
e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



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



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



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o.
Nad Vavrouškou 696/19, 181 00 Praha 8
www.evd.cz



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



Spoolečnost skupiny **VINCI CONSTRUCTION**
SMP CZ, a.s.
Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8
www.smp.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Partner profesionálů
prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem

AGRI TOKO a.s.
Rudice u Uherského Brodu
tel. centrála: 572 613 660
email: toko@toko.cz www.toko.cz



Mokrá 359, 664 04 Mokrá
Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571
cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



WELL Consulting, s.r.o.
Úvoz 497/52, 602 00 Brno
e-mail: info@wellcon.cz
www.wellcon.cz



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa;
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; 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.

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:
Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno
Ředitelstvím pošt Praha
čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Úvodník redakce	2
Úvodní slovo Petr Moos	2
Názory kandidátů na prezidenta ČR na rozvoj vodních cest a vodní dopravy - Rozhovor s kandidátem na prezidenta ČR Milošem Zemanem	3
- Vyjádření kandidáta na prezidenta ČR Jana Fischera	5
- Vyjádření kandidáta na prezidenta ČR Tomio Okamury	6
- Vyjádření kandidáta na prezidenta ČR Vladimíra Dlouhého	6
VD Gabčíkovo a jeho morové rány Doc. Ing. Július Binder, dr. h. c.	7
Voda je strategickou surovinou štátu Ing. Ladislav Lazár	12
Výročí jedné vize Dipl.-Ing. (Univ.) Adrian Bejan	13
Konečně tedy může plout to, co nemá jezdit Ing. Josef Podzimek	18
10 let průplavu Mohan-Dunaj Dipl. Ing. Hans Peter Seidel	21
Ekologie versus voda? Že to nejde dohromady? Richard Sedý	24
„Zuřivý reportér“ Egon Erwin Kisch na palubě parníku A. Lanna 6	26
Napříč Evropou Ing. Jan Vlček	27
Ing. arch. Jiří Štřítecký 1954–2012	28
Reportáž z křížové plavby Vít Beneš	28
PF 2013 Ředitelství vodních cest ČR	29
Bařův kanál se prodlouží, ministři podepsali dohodu Tomáš Kolařík	30
Krásné počasí pomohlo Bařovu kanálu proplout rekordní sezónou Vojtěch Bártek	31
Dopravní křižovatky v Městském muzeu Česká Třebová aneb do České Třebové vlakem, Velorexem, letadlem i lodí Mgr. Jana Voleská	32
Bařův kanál a historie plavby na řece Moravě Ing. Pavel Neset, Csc.	33
Vor 2012 Ivan Černý	34
Čuba: Naše ekonomika funguje v polokoloniální pozici Z domácího tisku	37
Novým předsedou APL Jiří Belinger Monika Hargašová	38
Konference Transport 2012: moravskoslezské firmy potřebují vodní cesty Karin Pelikánová	39
Problematika vedení námořního rejstříku „státem vlajky“, registrace námořních plavidel v České republice Ing. Evžen Vydra	41
Korejský průplav Gyeong-In Ara otevřen K.W. Son	45
Revitalizace 4 jihokorejských řek byla dokončena Jong Ryeon Kim	48
Čeny Ing. Libora Záruby za rok 2012 uděleny	52
Život není takový – je úplně jiný (48) Ing. Josef Podzimek	53

Vážení čtenáři,

příprava každého čísla našeho časopisu *Vodní cesty a plavba* je spojena s lámáním si hlav, jak je tematicky zaměřit. Chceme vždy alespoň jeho většinu zaměřit nějakým konkrétním směrem, a k tomuto směru přinést co nejvíce informací.

Tentokrát jsme se rozhodli připomenout dvě významná vodocestná jubilea. Uběhlo již **20 let** od dokončení slovenské (dříve ale československé!) části **soustavy vodních děl Gabčíkovo-Nagymáros** a stejné 20. výročí oslavil zatím nejvýznamnější evropský **průplav Rýn-Mohan-Dunaj**. Obě to byly stavby kontroverzní – jak jinak. Po 20 letech je příležitost k bilanování.

Soustava vodních děl Gabčíkovo-Nagymáros „padla“ do období pádu komunismu ve střední Evropě; k tomuto pádu významně přispěly i ekologické iniciativy, a dodatečnou obětí se stala i tato stavba. Spor se dostal i na mezinárodní úroveň, mezi Československem (a následně Slovenskem) a Maďarskem se i kvůli dunajské stavbě vyostřily vztahy, vše řešil mj. soud v Haagu. Dnes již víme, že se do tohoto sporu promítly i nedořešené emotivní a politické reminiscence. A že slovenští kolegové museli projevít velkou odvalu, když se rozhodli vypracovat „nouzovou“ variantu bez maďarské účasti. Ale to je jiná kapitola. Pro nás odborníky je podstatné, že katastrofické ekologické předpovědi se nejen nenaplnily, ale dokonce obrátily ve svůj protiklad, a že tedy slovenští stavitelé vyhráli nejen mezinárodní spor, ale i spor o vztah vodního díla k životnímu prostředí. Dnes již Gabčíkovo 20 let slouží, dodává elektrický proud, umožňuje plavbu a sytí vodou lužní lesy vnitřní dunajské delty, které by již mezi tím zmizely z povrchu zemského.

Ani německý průplav to neměl lehké. Spojení mezi Mohanem a Dunajem nebylo možné vést jinudy, než údolím říčky Altmühl (před 30 000 lety tudy tekla Dunaj, než se „přemístil“ do průrvy Dunaje u města Kelheim). Údolí Altmühlu je ovšem nejstarší chráněnou krajinnou oblastí v Bavorsku, a tak vypukl nelitostný boj „do hrdel a statků“. Stavba byla dokonce zastavena. V tu chvíli potkalo německé stavitelky „štěstí“ v podobě nabídky profesora Grebeho, uznávaného profesního ekologa. Ten vyslovil zhruba tento požadavek: „Páni technici, pokud budete respektovat mé úpravy, tak se průplav dostaví!“ A jak řekl, tak se i stalo, byť s náklady vyššími o 15%. Před 20 lety bylo jedno z důležitých transevropských propojení dokončeno a za účasti řady hlav států uvedeno do provozu. Ještě dlouho byly na trase vodní cesty četné monitorovací stanice, dlouhodobě kontrolující spodní

vody, flóru, faunu, trdliště ryb a tůně pro obojživelníky, hnízdiště ptáků atd. Tyto stanice dnes již nepracují, neboť všechny pozitivní předpoklady se naplnily. Zbytek ilustrují každoroční desetitisíce turistů a cykloturistů na březích průplavu, a také rozvoj obcí v jeho okolí.

Ale nepřipomínáme dnes jen kulatá výročí nebo nekulatá výročí (sem by jistě patřila rozsáhlá rekonstrukce **Mittellandkanalu** v Německu – rok 2000), ale i aktuální vodocestné počiny, například v **Jižní Koreji**. O francouzském **průplavu Seina-Nord**, který je ve výstavbě, jsme již psali opakovaně, podobně o soustavě rekreačních vodních cest u Lipska, o chystané modernizaci propojení Rhôna-Rýn, intenzivní snaze Chorvatska o vybudování vodní cesty Dunaj-Sáva (jedna ze tří národních priorit), a řadě dalších počínů.

Jenom u nás doma jako bychom téměř, až na výjimky, neměli o čem psát. Máme samozřejmě radost z úspěchu obnoveného Bařova kanálu, nebo rozvoje dalších turistických příležitostí na Vltavě a Labi. Ale pro rozvoj nákladní vodní dopravy, který potřebuje naše exportně orientované hospodářství, se již dlouhá desetiletí „nehnuje prstem“. Tento stav má samozřejmě řadu příčin, k některým se již autoři na stránkách *Vodních cest a plavby* podrobně vyjadřovali.

Stranou ale zatím zůstala jedna otázka: Máme vodocestný obor dobře organizovaný? Je rezortní roztržitost multidiscipinární problematiky vodních cest a vodního hospodářství překonatelná? Jaké má mít pravomoci Ředitelství vodních cest ČR? A tak dále – celá řada otázek... K tématu se na následujících stránkách vyjadřuje i prezidentský kandidát Miloš Zeman, který prezentuje radikální návrh na zřízení ministerstva veřejných prací, které by obsahovalo i ŘVC ČR.

Nastíněné problematice hodláme věnovat podstatnou část příštího čísla *Vodních cest a plavby*. Do toho ale přišla aktuálně nečekaná informace: vláda České republiky se vážně zabývá námětem místopředsedkyně vlády Karolíny Peake na zrušení Ředitelství vodních cest ČR! Připomeňme: předchůdce ŘVC ČR bylo založeno v roce 1901 v souvislosti s tzv. vodocestným zákonem. Zrušeno bylo komunistickou vládou v roce 1949. A dlouhých bezmála 50 let trvalo, než se jej ministerstvu dopravy a spojů v roce 1998 (pod vedením profesora Petra Moosa) podařilo v nové, poněkud skromnější podobě, obnovit. Chtělo by se říci – je na co navazovat!

Je tedy patrné, že v příštím čísle budeme mít o čem psát...

Vaše redakce



Vážení čtenáři,

redakce časopisu *Vodní cesty a plavba* mne s předstihem informovala, že hodlá v příštím čísle věnovat velký rozsah otázkám organizace vodních cest a jejich výstavby v České republice. Jako „pamětník“, totiž ten, za jehož vedení obnovilo ministerstvo dopravy institut vodocestného investora jménem Ředitelství vodních cest České republiky, rád připomenu, jaké obtíže jsme

v roce 1998 museli překonat, a také překonali – samozřejmě v součinnosti s tehdejším mým prvním náměstkem Ing. Petrem Formanem a ředitelem příslušného ministerského odboru doc. Pavlem Juráškem. Velkou radost jsme tehdy pocítovali z toho, že jsme napravili dávný hřích z roku 1949, kdy byla tato instituce bez náhrady

zrušena. Věřili jsme totiž, že jsme pomohli otevřít cestu ke stavu, kdy se vodní doprava v České republice bude moci opět dostat na evropskou úroveň, a kdy bude moci kvalitně sloužit našim exportérům podobnou měrou, jako jiným vnitrokontinentálním regionům Evropy, vzdáleným od námořních přístavů. Tato naše vize se zatím nenaplnila, ale jsem přesvědčen, že navrhovaným opětovným zrušením této investorské organizace, o kterém se prý uvažuje, se její naplnění opravdu nepřiblíží. Jsem rád, že Dopravní fakulta ČVUT, u jejíhož zrodu jsem před více než 20 lety stál, nadále vychovává odborníky v tomto oboru, a doufám, že nenastane stav, kdy by jejich síly a znalosti nebyly k užítku. Vodní doprava je nedílnou součástí dopravní soustavy a výstavba vodních cest má podobný význam (byť má menší rozsah), jako výstavba dálnic a železnic.

Váš Petr Moos,
emeritní ministr dopravy a spojů

Názory kandidátů na prezidenta České republiky na rozvoj vodních cest a vodní dopravy

Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba požádala některé kandidáty na prezidenta ČR o jejich názor na vodní dopravu jako nedílnou součást dopravní infrastruktury státu se zvláštním zřetelem na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Na rozdíl od voleb do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR (VCaP 1/2010) jsme osloveným nekladli otázky. Výjimku tvoří Miloš Zeman, který nás naopak požádal o osobní návštěvu, a tak jsme si otázky pro tohoto kandidáta připravili. Názory kandidátů, které jsme obdrželi do uzávěrky časopisu (30. 11. 2012) předkládáme našim čtenářům v úplném znění.

Redakční rada

Rozhovor s kandidátem na prezidenta ČR Milošem Zemanem



Před volbami do Poslanecké sněmovny v roce 2010 jsme požádali předsedy hlavních politických stran o jejich názory na vodní cesty, plavbu a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe zvlášť. Je jistě pochopitelné, že jsme tak učinili i před premiérou přímé volby prezidenta České republiky. Kandidát Miloš Zeman nás pozval do své pracovny v Loretánské ulici, kde nás přivítal v bytě, kde kdysi přebývala paní Alice Masaryková. Rádi jsme pozvání přijali a ve složení Josef Podzimek, Petr Forman a Tomáš Kolařík jsme se vydali zeptat na jeho názory na vodní cesty – a nejen na ně. Nabídl nám dobré bílé víno, cigarety a půl hodiny soustředěného rozhovoru, byt za dveřmi pracovny panoval dost intenzivní ruch.

Redakce: Kdysi jste prý neměl kladný vztah k třem pro řadu lidí „cizím“ slovům: „loď, plavba, vodní cesta“. Kdy jste svůj názor změnil?

Miloš Zeman: Já patřím k lidem, kteří se nechají přesvědčit argumenty. Když byl pan Podzimek u mě na chalupě kdysi dávno s panem Grégrem, tak jsem mu říkal: „Na co potřebujeme kanál Dunaj-Odra, o Labi nemluvě, když už budujeme dálnici D47, a když máme také železniční koridor ve stejném směru? Vždyť ten kanál nebude kapacitně využitý!“ Potom jsem ale studoval materiály pro i proti, protože argumenty mají zaznívat s obou stran; studoval jsem materiály Strany zelených, a to včetně pana Bursíka, který ovšem proslul svým odporem vůči jaderné energetice, dálnicím, a v poslední době se mu podařilo zaplevelit naše pole solárními panely a zničit Šumavu kůrovcem. Také jsem studoval materiály pana Podzímka a jeho spolupracovníků. Studoval jsem je asi 3 roky, protože si myslím, že když chcete změnit svoje stanovisko, tak to nemůžete udělat za 14 dní, má-li být ta změna relevantní. Nakonec jsem dospěl k názoru, že jsem se mýlil, především proto, že ten vodní koridor zdaleka není jenom pro dopravní účely, ale že je i pro účely energetické, samozřejmě i rekreační, vodohospodářské, slouží i jako ochrana proti povodním. Mluvil jsem také s řadou podnikatelů, starostů a primátorů na Moravě. Například s Janem Světlíkem, majitelem Vítkovických železáren, který by tento vodní koridor velice uvítal. Po třech letech jsem pak došel k opačnému názoru, neboť jak říkal Winston Churchill: „Jen idiot nemění svoje názory“.

Nu, a další důvod, proč jsem se k tomuto projektu přiklonil, je, že dlouhodobě zastávám názor, že zemi z krize vyvedou investice a nikoliv spotřeba – zatímco populističtí politici akcentují spíše tu spotřebu. Jeden z nositelů Nobelovy ceny za ekonomii dokonce jasně řekl „Z krize se musíme proinvestovat.“ Poslední argument je, že obdivuji Tomáše a Jana Baťovi, obdivuji Františka Čubu a jeho Slušovice. A všichni tito a další byli nebo jsou podporovateli tohoto projektu.

R: Ztotožňujete se tedy s názorem Tomáše Bati, který k otázce vodní dopravy a průplavu Dunaj-Odra-Labe pronesl legendární větu: „Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu země, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.“

MZ: Já jsem před více než dvaceti lety, v reakci na výroky jiného politika, který zdůrazňoval: „Potřebujeme více Viktorů Kožených!“, tvrdil, že nepotřebujeme ani jednoho Koženého, že potřebujeme více Baťů. K tomu pořádku ve vlastních hlavách bych dodal, že ani politik nemá být amatér a že amatéři nikdy nemají pořádek ve svých vlastních hlavách. Protože pokud ministři nerozumějí problematice svého rezortu, což je bohužel současná situace, tak o pořádku ve vlastních hlavách se opravdu nedá mluvit.

R: Mluvil jste také o tom, že jste studoval argumenty ekologických aktivistů a Strany zelených. Předseda Strany zelených Ondřej Liška nám před dvěma lety na průplav Dunaj-Odra-Labe a jeho podporu ze strany Tomáše a Jana Antonína Baťy řekl: „Jejich vize byla již bezpečně a nenávratně překonána technologickým a společenským vývojem“. Co si o tom myslíte?

MZ: Já hodnotím lidi podle toho, co v životě dokázali. Jestliže Baťa nebo František Čuba nebo mnozí další v životě dokázali mnohé, pak si jejich argumentů vážím. Nedá se říci, že Ondřej Liška nedokázal nic. Podobně jako matematika zná i záporná čísla, tak i působení Ondřeje Lišky, například ve funkcích, které zastával v Topolánkově vládě, bylo podle mého názoru záporné. Nu, a jestliže nyní se stal znovu předsedou Strany zelených, tak to podle mého názoru vede k definitivnímu úpadku této strany.

R: Tehdy i nyní jsme se opírali o legendární knihu J. A. Bati Budujme stát pro 40 000 000 lidí. Znáte ji? A souhlasíte se závěry autora, že k prosperitě země jsou potřeba tři spolupracující dopravní koridory: železniční, silniční a vodní – s hlavním zřetelem na průplav D-O-L?

MZ: Ano, mám vydání této knihy z roku 1937. S jejími závěry souhlasím. Měl jsem ale určitou dobu pochybnosti o odbočce na Labe, protože tam jsou nejvyšší náklady a nejvyšší výškový rozdíl. Na druhé straně, můj přítel Jaroslav Foldyna, který bojuje za jez u Děčína a jiní, kteří bojují za splavnění Labe do Pardubic, kde zbývá upravit pouhých několik kilometrů, mě přesvědčili, že i tato odbočka je užitečná.

R: Omlouváme se, že se stále vracíme k Baťovi, ale je dobré se opírat o úspěšné autority. Tomáš Baťa v roce 1930 na otázku, co doporučuje, odpověděl: „Obnovme zrušené projekční oddělení pro úpravu řek, vybavme ho takovými prostředky a počtem lidí, aby během této zimy byly vypracovány aspoň generální plány. Přidělme celá povodí téže kompetenci..., tj. ministerstvu veřejných prací a vodocevnímu fondu“.

Co byste, vy, jako prezident ČR, udělal s návrhem z dílny místopředsdkyně vlády Karolíny Peake, projednaným s ekonomickými ministry, na zrušení Ředitelství vodních cest a Státní plavební správy?

MZ: Komunisti kdysi měli heslo „Musíme šetřit, ať to stojí, co to stojí“. Já bych ale některá ministerstva opravdu zrušil a v duchu svého investičního paradigmatu bych je nahradil právě ministerstvem veřejných prací. Kdyby tomu tak bylo, tak by organickou součástí takového ministerstva samozřejmě bylo i Ředitelství vodních cest. Snahu o zrušení Ředitelství vodních cest samozřejmě hodnotím jako tragickou chybu.

R: Jak cítíte priority vodního koridoru D-O-L s ohledem na prosperitu naší země, a to v oblasti dopravní, vodohospodářské, energetické, životního prostředí, turistiky atd.?

MZ: Vzhledem k tomu, že jsem ekonom, a že vím, že 85% ceny vodního koridoru D-O-L by mohlo být kofinancováno z Fondu soudržnosti, tak jenom bláznivý neekonom by odolal takové nabídce, protože jak sami uvádíte – a já vašim údajům věřím, prověřoval jsem si je – po dobu 15 let by mohla výstavba zaměstnat 60 000 lidí a bylo by to jenom z 15% financováno z národních zdrojů. Takže nevyužít této možnosti, nepřipojit se k iniciativě Polska, nevyužít Bruselu, zatímco bývalý francouzský prezident Sarkozy si průplav Seina-sever prolobboval, tak to bych v případě svého zvolení pokládal za jednu s nejdůležitějších lobbistických funkcí na půdě Evropské unie. Protože i prezident má lobbovat, na lobbování není vůbec nic špatného. Ale má lobbovat za zájmy České republiky, nikoliv za zájmy svých kamarádů.

R: Ohromuje vás částka investic jedné miliardy Kč ročně z národních zdrojů do vodního koridoru při rozvržení stavby do 20 let?

MZ: Jenom podpora solární energetiky stojí a bude stát desítky miliard Kč ročně, takže jedna miliarda Kč do rozvoje vodních cest je naprosto zanedbatelná částka, avšak s mnoha přínosy.

(Poznámka redakce: Podle propočtů z roku 2006 by měl celý koridor D-O-L stát právě 200 miliard Kč rozložených do 27 let, klíčové spojení Dunaj-Odra cca 100 miliard Kč...)

R: Jak si vysvětlujete, že žádná vláda ani žádný ministr, nejsou schopni o tyto peníze požádat?

MZ: Když vám Evropská unie něco teoreticky nabízí, například program transevropské dopravní sítě TEN-T, a vy tu nabídku neakceptujete, jednáte proti zájmům České republiky. A já si myslím, že politici, kteří jednájí proti zájmům České republiky, by neměli zastávat vrcholné funkce na české politické scéně.

R: Od roku 1995 bylo pro vodní cestu a D-O-L vydáno celkem více jak 20 vládních usnesení, rezolucí Parlamentního shromáždění Rady Evropy, dalších dokumentů, ale činy se „nekonají“. Jak této oddalovací taktice zabránit? Neměl by se vydat zákon o dokončení vodního koridoru, který by vycházel zvláště ze zákona z roku 1901 o výstavbě D-O-L a zákona o vodohospodářském fondu z roku 1931? A pokud ano, kdo by ho měl připravit a předkládat?

MZ: Já si myslím, že investiční akce tak velkého rozsahu by si rozhodně vyžadovala speciální zákon, stejně tak jako by bylo dobré, abychom měli i energetické zákony, které se týkají například výstavby jaderných elektráren. Mojí inspirací je, jak víte, Rooseveltův New Deal. Když se bavíme o vodě, tak pak jistě všichni víme, že se díky tomuto programu postavila řada hydroelektráren a i v té době největší přehrada na světě Boulder Dam na řece Colorado (dnes Hooverova přehrada - pozn. redakce). Pokud vím, tak i toto bylo kryto příslušným zákonem.

Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhorším případě skupina poslanců nebo senátorů. Naše ústava umožňuje každému poslanci zákonodárnou iniciativu, i když je škoda, že ji nemá i prezident; senátoři se musí sdružit do skupiny asi 10 senátorů. Zákonodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajská zastupitelstva.

R: Proč myslíte, že se nám to nikdy nepodařilo, i když jsme měli na ministerstvech příznivé ohlasy?

MZ: Nečekejte od ministerských úředníků, že



vám zpracují nějaký zákon. Já se vracím k myšlence o pozitivním lobbingu, tzn., chcete-li nějaký zákon prosadit, musíte ho na ministerstvo v nějaké pracovní verzi dopravit, ti úředníci ho možná dopracují, a možná ani to ne. V každém případě předpokládám, že to úředníci zpracují za vás, je iluze. Čili: vy byste měli být navrhovatelem takového zákona, a pak využít některého ze zmíněných kanálů, aby se dostal k projednávání.

R: Jak byste označil žádost prvního náměstka ministra dopravy ČR Lukáše Hampla, kterou zaslal Evropské komisi, aby nám, Čechům a Moravanům, vyškrtli z mezinárodní dohody o transevropské dopravní síti TEN-T vodní koridor D-O-L, který je výslovně citován i v přístupové smlouvě českého státu do EU a dalších dokumentech?

MZ: Jestliže se nejenom nevyužije tento potenciál, ale dokonce se této nabídce brání, pak, aniž bych chtěl používat silných slov, je to v podstatě ekonomický zločin a zločin na národních zájmech České republiky. Protože na rozdíl od Jany Bobošíkové, která sice o národních zájmech ČR neustále mluví, ale to je tak všechno, já za základní národní zájem ČR považuji právě podporu z prostředků EU pro významná investiční díla v ČR. To se týká samozřejmě celé řady dalších projektů, především transevropských sítí, tedy kromě vodního koridoru také energetických a informačních struktur. Až vyprší masivnější financování krátkodobých projektů z EU v roce 2015, tak budeme moct čerpat finance především z Fondu soudržnosti právě na transevropské sítě.

R: Souhlasil byste s myšlenkou, že je pro ČR lepší být nositelem projektu skutečně evropského významu, než se opakovaně stavět do role eurokverulanta?

MZ: Já si myslím, že je chyba že se evropská politika České republiky zatím soustřeďovala pouze na kritiku Lisabonské smlouvy, což je dosti bezobsažný dokument o 500 stránkách, který sice nikomu neškodí, ale také nikomu neprospívá.

R: Jak hodnotíte snahu Slovenska o rozvoj vodních cest?

MZ: Víte, některé slovenské projekty mi připadají vcelku iracionální. Vezměte si propojení Odry s Váhem přes Jablůnkovský průsmyk, kde by musel být postaven tunel k překonání hraničních hor. Jsou projekty reálné a jsou projekty nereálné. Nicméně snahy o národní projekty záleží na prioritách vlády.

R: Ani ČR, ani SR zatím nepodpořily Polsko při úsilí o zařazení Odry do TEN-T, ačkoliv ji všechny tyto tři země potřebují. Nesvědčí to o nízké úrovni vzájemné spolupráce „nových“ zemí v EU? Zasadil byste se jako prezident o intenzivnější koordinaci národních zájmů např. v rámci V-4, Pobaltí atd.?

MZ: Já jsem kdysi podporoval vstup Slovenska do V4, přesněji řečeno oživení spolupráce Slovenska v tomto uskupení, i když to bylo za Mečiara dosti komplikované. Poláci tehdy podporovali spíše Ukrajinu a Litvu. Já jsem také navrhoval rozšíření o Slovinsko. Ale zpátky k vaší otázce: Pokládám samozřejmě za velkou chybu, že jsme se k této polské iniciativě nepřipojili, protože my jako ČR na zlepšení splavnosti Odry zájem máme. Ale samozřejmě bych si přál, aby i polská strana urychlila práce na splavnění Odry. Je tedy chyba, že jsme Polsko nepodpořili, ale na druhé straně Poláci sami odkládají splavnění Odry směrem do ČR, a myslím si, že by také měli přiložit ruku k dílu. Posílení spolupráce v tomto směru je ale rozhodně potřebné.

R: Budete-li zvolen prezidentem, co pro tento projekt uděláte? Vnímáte vodní koridor D-O-L z hlediska pracovních sil a možných dotací z EU jako univerzální, konkrétní, vysoce potřebný prorůstový projekt pro oživení ekonomiky a pro budoucnost této země? Má se stále odkládat?

MZ: I když prezident nemá zákonodárnou iniciativu, může se účastnit zasedání vlády, což minulí dva čeští prezidenti evidentně nedělali. Může pravidelně vystupovat před oběma komorami parlamentu, což minulí dva čeští prezidenti rovněž nedělali. Může si zvat ministry, včetně ministra dopravy, ke konzultacím, a může lobbovat v Bruselu, kde se může také účastnit summitu EU. I za prezidentem by mělo zůstat nějaké konkrétní dílo, stejně jako za Baťou zůstaly nejen obuvnické továrny, ale i celá města. Lidé se dělí do dvou kategorií: jedni kteří se řídí zásadou Carpe diem! – Uživej dne!, a druzí, kteří se snaží, aby za nimi něco zůstalo.

R: Vnímáte to tak, že je to práce nikoli pro politika, ale pro státníka?

MZ: Státník se liší od politika tím, že jeho časový horizont převyšuje horizont běžného volebního období. A vy a vaši kolegové, pane Podzimku, hovoříte o delším časovém úseku. Já mluvím o 15 letech. V každém případě, když je volební období 4 roky, tak je to zhruba čtyřnásobek tohoto volebního období.

R: Zeptáme se vás tedy přímo: Budete vy ten vizionář, který bude v případě zvolení prezidentem tento projekt prosazovat?

MZ: Víte, slovo „vizionář“ se někdy spojuje se slovem „blázen“. Já jsem se setkal s celou řadou vizionářů, většinou to byli náboženští fanatici. Tvrdím, že politik má mít vizi, že ta vize má být dlouhodobá, že má být podložená seriózními argumenty, a že dlouhodobá vize není vize na jedno volební období.

Děkujeme za rozhovor



Vyjádření kandidáta na prezidenta ČR Jana Fischera

Jsem si vědom toho, že zapojení naší země do transevropských dopravních koridorů je rozhodně žádoucí a realizace tohoto projektu by mohla přinést impuls k rozvoji dotčených regionů. Na druhou stranu je u takto ambiciózního projektu zapotřebí opravdu velmi dobře zvážit případné náklady a výnosy, možné alternativy, stejně jako důsledky, jaké by výstavba vodní cesty Dunaj-Odra-Labe měla na životní prostředí. Otázkou také zůstává, zda si vůbec takový projekt můžeme v současné době ekonomicky dovolit.

Tato debata by měla být výsostně odborná a osobně si netroufám bez dalších informací zaujmout nějaké zásadní stanovisko.

Jan Fischer



Vyjádření kandidáta na prezidenta ČR Tomio Okamury

Vážený přítelé,
o této problematice jsem už několikrát diskutoval – jsem samozřejmě pro maximální využití českých řek pro dopravu, a to jak nákladní, tak i pro osobní – například v turistice.
Propojení vodních cest – Dunaj-Odra-Labe je staletý velkolepý projekt, který vždy podpořím, protože jeho efekt je mnohonásobně prospěšný. Krom toho, že spousta nákladů ze silnice zmizí a přesune se na vodní cestu, se Česká republika stane znovu doslova mezinárodní obchodní křižovatkou. A v neposlední řadě – odpusťte mi znovu turismus – možnost plavit se do několika moří třeba z Prahy nebo ze Zlínska – to je fantastické a udělám pro to maximum.

Tomio Okamura



Vyjádření kandidáta na prezidenta ČR Vladimíra Dlouhého

Jsem přesvědčen, že stát by na investicích do dopravní infrastruktury (včetně té vodní) neměl šetřit a podvazovat naši konkurenceschopnost nadlouho dopředu. Navíc, tento konkrétní projekt jsem vždy pozorně sledoval již jako český ministr průmyslu a obchodu v devadesátých letech. Je to projekt dlouhodobý, jistě finančně, technicky a organizačně náročný a ambiciózní. Je to však projekt, který by znamenal mimořádný a dlouhodobý přínos nejen pro českou ekonomiku, ale pro celou naši společnost.

Vladimír Dlouhý



VD Gabčíkovo a jeho morové rány

Doc. Ing. Július Binder, dr. h. c.



Dvadsaťštvrtého októbra uplynie 20 rokov od prehradenia Dunaja. I po 20 rokoch úspešného fungovania Vodného diela Gabčíkovo (VDG) zostáva spor s Maďarskom o túto spoločnú investíciu neuzavretý.

To najdôležitejšie, čo chcem zdôrazniť, je skutočnosť, že **Vodné dielo Gabčíkovo i bez dolného stupňa je**

dielom spĺňajúcim interdisciplinárne požiadavky na dielo tretieho tisícročia.

Dvadsať rokov od naplnenia gabčíkovskej zdrže je dostatočne dlhý čas na vyhodnotenie tendencií a trendov dlhodobého vývoja prírody okolo vodného diela Gabčíkovo. Teraz by už malo byť jasné každému, že katastrofické predpovede odporcov výstavby Sústavy vodných diel (SVD) boli politicky a nacionalisticky motivované. Mali by sme byť hrdí na to, čo sa nám pred 20 rokmi podarilo. Dokázali sme vodné dielo Gabčíkovo napriek všetkému dokončiť náhradným variantom, prehradiť Dunaj a spustiť turbíny. A tak sa už 20 rokov Vodné dielo Gabčíkovo presvedčivo, reálne bráni samo.



Letecký pohľad na VD Gabčíkovo 2012.
Foto: Vodohospodárska výstavba, š.p.

Prečo bolo potrebné vybudovať vodné dielo?

Koryto Dunaja sa za ostatných päť dekád značne zahĺbilo, čo spôsobilo nielen výrazné zníženie hladín nízkych prietokov, ale aj zníženie hladiny podzemných vôd v okolí. Poklesnutý Dunaj už nezásoboval svojou vodou bočné ramená po viac ako 11 mesiacov v roku, lužné lesy začali vysychať. Bolo potrebné riešiť protipovodňovú ochranu Žitného ostrova, o zabezpečenie plavby.

Postupné znižovanie hladiny podzemných vôd spôsobovalo aj znižovanie kapacity studní. Vo vodnom zdroji Rusovce to spôsobilo, že do studní namiesto priesakov z Dunaja prúdila voda z rakúskeho vnútrozemia, ktorá bola horšej kvality s prakticky nulovým obsahom voľného kyslíka. Preto bolo nevyhnutné vodu upravovať, umelo obohatovať kyslíkom. Podľa výpočtu prof. Muchu priemerná hladina vody v Dunaji v profile Bratislava by bola poklesla za 20 rokov o 2.82 m ako je so vzdutím, a v Rusovciach by bola o 6.07 m nižšie. Hladiny podzemných vôd v studniach v Rusovciach bez vodného diela by v súčasnosti

bol pokles hladín podzemnej vody približne o 4 m.

Znížené hladiny vody v Dunaji a väčšinou vyschnuté bočné ramená by spôsobili podstatné zníženie populácie rýb, zvere a vtákov okolo Dunaja.

Riešenie týchto problémov oponenti nemali, vedeli len to, že SVD treba zbúrať a terén uviesť do „pôvodného stavu“. Pripomeňme si preto znova: **všetky uvedené problémy „pôvodného stavu“ prírody okolo Dunaja vyriešilo uvedenie vodného diela Gabčíkovo do prevádzky.**

Prehradením koryta Dunaja vznikla nádrž, ktorá začína v Bratislave zvýšením hladín. To spôsobilo stúpnutie hladín podzemných vôd, zavodnenie Chorvátskeho ramena a zvýšenie hladiny v Draždiaku, ale aj zavodnenie budúceho vodného športového areálu a dunajského ramena nad Rusovcami. Podobná situácia nastala aj na ľavej strane: zvýšenie hladiny v Dunaji zlepšilo vlastnosti dunajského prístavu, zavodnilo Biskupické rameno, podstatné stúpili hladiny podzemných vôd na úroveň, aká bola v päťdesiatych rokoch, teda pred začatím procesu sústavného a v čase sa zrýchľujúceho zahlbovania dna Dunaja.

Oporcovia VDG najintenzívnejšie strašili znehodnotením kvality podzemných vôd, poklesom hladín podzemných vôd s následným znížením poľnohospodárskych výnosov.

Áká je skutočnosť? Na celom území ovplyvnenom vodným dielom nedošlo k poklesu hladín podzemných vôd, okrem nepatrného pásma tesne popri Dunaji pod Čunovom na maďarskej strane, čomu sa malo a má predísť prehrádzkami a jednoduchými úpravami v koryte Dunaja. Kvalita podzemnej vody sa nikde nezhoršila, na niektorých miestach ako napr. poniže Petržalky sa výrazne zlepšila, obsah voľného kyslíka vzrástol aj v zdrži vodného diela.

Potvrdilo sa naše tvrdenie, že **vodné dielo je ekologická stavba**. Nepochybným faktom zostáva, že zachránilo ramenné sústavy na oboch stranách. Dunaja, a zabezpečilo bez škôd prevedenie veľkých vôd.

Bez Vodného diela Gabčíkovo by sme sa museli starať o protipovodňovú ochranu Žitného ostrova, o zabezpečenie plavby od Bratislavy po Palkovičovo a bezmocne by sme sa prizerali na vyschnuté dunajské ramená, na hynutie lužného i komerčného lesa, trápili by nás hlboko zaklesnuté hladiny podzemných vôd v hornej časti Žitného ostrova a Szigetköz so všetkými negatívnymi dôsledkami na prírodu, lesy i poľnohospodársku výrobu. Bez úžitkov z výroby elektrickej energie, bez zlepšenia plavby. Bez príjmov, len s výdavkami.

Odpoveďou na zlomyseľné konštrukcie, odporcov na oboch stranách Dunaja je samotný vývoj podunajskej prírody po uvedení Gabčíkova do prevádzky. Výsledky monitorovania a systematického výskumu vedeckých a odborných pracovísk, potvrdzujú blahodarný vplyv VDG na prírodné prostredie. Prof. RNDr. Ladislav Šomšák v správe Zelené Podunajsko konštatuje:

„Kým do začiatku výstavby vodného diela bol zánik lužných ekosystémov na väčšine územia neodvratný, dnes je ich udržanie a samovoľná obnova reálna. Je to len zásluhou vodného diela. Ono vrátilo ekosystémom vodu, a to približne do takého stavu, aký sme zaznamenali koncom päťdesiatych rokov. Obnova stability lužných biotopov nebola možná nijakým iným spôsobom, len cez vodu. A voda je opäť tu.“



Čičovské rameno. Foto: Braňo Molnár



Volavka popolavá (*Ardea cinerea*). Foto: Braňo Molnár



Myšiarka ušatá (*Asio otus*). Foto: Braňo Molnár

Ako sme takmer prišli o vodné dielo

Rozpad svetovej socialistickej sústavy v Európe, zánik RVHP a Varšavskej zmluvy s následným rozpadom ZSSR aktivizoval maďarské iredentistické živly. Medzištátna Zmluva o spoločnej výstavbe SVD G-N z r. 1977, ktorá stanovila hranice po uvedení SVD do prevádzky v súlade s trianonským rozhodnutím, by im bola na medzinárodných fórach značnou prekážkou. Bolo sa jej treba zbaviť. **Nie kvôli ekológii - kvôli politike nastal nenávisťný boj proti dunajskému vodnému dielu, ktorý trvá dodnes.** V tom je podstata politiky maďarskej vlády i maďarského parlamentu.

Iredenta, úplne ovládla maďarskú verejnosť. Maďarská vláda svojvoľne a bez konzultácie so zmluvným partnerom 13. mája 1989 prikázala s okamžitou platnosťou „zastaviť práce na výstavbe“ vodného diela Nagymaros., a 20. júla 1989 zakázala pokračovať aj na stavbe vodného diela Gabčíkovo.

Oponenti VDG v Maďarsku si boli istí, že bez hate Dunakiliti sa nedá voda previesť do prívodného kanála a uviesť elektrárne v Gabčíkove do prevádzky. Preto spokojne vyčkávali, vediac, že proti SVD G-N sú viacerí federálni činitelia i „politici“.

Naše rozhodnutie: dobudovať!

Maďarský parlament dňa 16. apríla 1991 poveril svoju vládnu delegáciu rokovať s čs. vládou delegáciou len o zrušení zmluvy z roku 1977 a o prinavrátení územia do pôvodného stavu. Nasledovali ďalšie rokovania, ale i boj doma o možnosť pokračovať v príprave náhradného riešenia.

Vláda ČSFR i slovenská vláda 12. decembra 1991 konštatovali, že česko-slovenská strana vyčerpala všetky možnosti dosiahnuť dohodu s vládou MR, a preto **potvrdila rozhodnutie Slovenskej vlády zo dňa 23. júla 1991 uviesť VDG do prevádzky náhradným riešením podľa variantu C. Zároveň určili termín uvedenia do prevádzky rok 1992.**

Maďarský zmluvný partner bol presvedčený, že dané realizačné termíny sú nereálne a považoval ich iba za naše vydieranie. Čas využil na mohutnú celosvetovú kampaň proti uvedeniu Sústavy do prevádzky. Zatiaľ čo my sme intenzívne stavali.



Zo stavby VD Gabčíkovo



Výstavba elektrárne a plavebných komôr na VD Gabčíkovo

Dusno pred prehradením

Blížil sa termín prehradenia koryta Dunaja. MŽP SR, odkladalo vydanie chýbajúcich stavebných povolení, ktoré boli napísané a pripravené k podpisu. Čakalo sa na súhlas ministerstva, rozhodnutie o podpise si vyhradil minister Zlocha. Povolenie napokon nevydal. Určite nie z presvedčenia, že vodné dielo bude mať negatívny vplyv na životné prostredie, ale zabezpečoval alibi vláde pre prípad neúspechu, pravdepodobne s vedomím predsedu vlády.

S blížiacim sa termínom prehradenia Dunaja sa zvyšoval medzinárodný tlak na ústavných činiteľov. Velvyslanci členských štátov ES si podávali kľučky na ministerstvách a federálny minister Žielenec po tom, čo bol „na kobercí“ u nemeckého ministra zahraničných vecí Kinkelá bedákal, že prehradenie Dunaja bude mať ďalekosiahle dôsledky a že po očakávanom rozdelení ČSFR bude ešte aj ČR postihnutá sankciami.

Pred prehradením prebiehali intenzívne rokovania v Bruseli i v Londýne. Obe strany trvali na svojich argumentoch ES vyslalo štáb pozorovateľov. Po prehradení podali správu, že žiadne katastrofické ekologické následky nenastanú.

Najdôležitejšie: preukázať pravdu

Priznám sa, nebola to jednoduchá situácia. Častá frekvencia slova zákonnosť, zákonné normy, uznesenia vlád, vypovedanie nevypovedateľnej medzištátnej zmluvy... Celý posudzovací proces zákonne nezákonných komisií. Aktivity odporcov, organizovanie celosvetového odporu proti Gabčíkovu. Média najmä maďarské, ale i české, nemecké, atď. chrlili katastrofické scenáre, obviňovanie autorov projektu bolo na dennom poriadku.

Cítili sme obrovskú zodpovednosť za prehradenie Dunaja. Vedomie, že keď neprehradíme Dunaj v októbri 1992, už nikdy nebude vodné dielo Gabčíkovo v prevádzke, bolo neznesiteľné. Takisto predstava, že odporcom diela nebudeme môcť dať lekciu z absurdností ich tvrdení. Najvyšší zákon, ktorý pre nás platil, bolo preukázať pravdu, pravdu najmenej dvoch vodohospodárskych generácií Slovenska a Československa. Boli sme si vedomý následkov v prípade neúspechu – hľadanie vinníkov za prestavené prostriedky a náklady na likvidáciu vodného diela, hon na čarodejnice pri revitalizácii územia.

23. októbra, deň pred ohlásením prehradzovaním v súlade s rokováním vlády 20. októbra, kde vláda rozhodla že prehradenie Dunaja sa odkladá, zasadla krízový štáb. Viac než štvorhodinové rokovanie neprinieslo žiadne konkrétne rozhodnutie. Ďalší postup ponechali na riaditeľa Vodohospodárskej výstavby. **Ten rozhodol prehradiť.**

Prehradenie sa realizovalo za 31 hodín. Dunajská voda si našla nové koryto – prívodný kanál, ktorý ju privádza i dnes k turbínam a k plavebným komorám v Gabčíkove.

Július Binder dáva príkaz na prehradenie Dunaja
Autor: P. Kubáň



Prehradenie Dunaja prebiehalo deň ...



... i nocou



Západ slnka nad VD Gabčíkovo. Foto: Braňo Molnár

Po rozdelení republiky vláda SR musela financovať výstavbu JE Mochovce. VDG ponechala na financovanie zo získaných prostriedkov z predaja elektrickej energie vyrobenej v Gabčíkove. Za tým účelom bolo založené združenie, ktorého členmi boli Vodohospodárska výstavba, Slovenský vodohospodársky podnik, Vodné elektrárne Trenčín a Slovenský energetický podnik.

Združenie od svojho vzniku v roku 1993 plnilo svoje poslanie a vtedajší Slovenský energetický podnik, š.p. odvádzal Združeniu finančné prostriedky, získané z predaja elektrickej energie na VDG dohodnutou cenou 1,1 Sk/kWh. Čo činilo 2,5 mld. Sk ročne. **Táto suma postačovala na dokončovacie práce, na prevádzku VDG, i na solidárne financovanie VD Žilina, nebolo potrebné brať úvery.**



Po hrádzi VD Gabčíkovo jazdia v lete davy cyklistov a korčuľiarov. Foto: Braňo Molnár

Problém vo financovaní nastal až potom, keď Moravčíková vláda uznesením č. 901 zo dňa 30. augusta 1994 schválila privatizáciu časti podniku Slovenský energetický podnik, š.p., súčasťou ktorej bola aj vodná elektrárňa Gabčíkovo. Tuto akciu treba považovať za protiprávnu, pretože je v rozpore so zmluvou s Maďarskou republikou z roku 1977, podľa ktorej SVD je spoločným majetkom oboch štátov, ktorú skutočnosť potvrdil aj rozsudok Medzinárodného súdneho dvora v Haagu

Výstavba VDG i VDŽ pokračovala podľa vládných uznesení, avšak bez zabezpečenia financovania, ani zo Združenia (SE a.s prestali plniť svoj záväzok pre združenie), ani z garancie na pôžičku. Nastalo vákuum, Mečiarová vláda preferovala financovanie JE Mochovce na úkor Gabčíkova. Celú ťarchu financovania VDG ponechali na Vodohospodárskej výstavbe Bratislava. Pripravili sme návrh solidárneho financovania troch Vodných diel a splácanie úroku i istiny bez účasti štátneho rozpočtu, len zo zdrojov z predaja elektrickej energie z VDG. Splácanie úveru malo byť z predaja el. energie vyrobenej na VDG po výstavbe a uvedení JE Mochovce do prevádzky.

Vláda zobrala na vedomie Vodohospodárskou výstavbou pripravené solidárne financovanie i správu o návrhu financovania VDG, VDŽ a VN Tichý Potok a súhlasila s prísľubom štátnej záruky na zahraničný úver vo výške



Zdvhací most cez plavebnú komoru Čuňovo



VD Gabčíkovo ponúka veľa možností pre rekreáciu. Na obrázkoch slalomová dráha Čuňovo

500 mil. USD pre Vodohospodársku výstavbu š. p. Bratislava pre financovanie predmetných vodných diel. Z tohto úveru sa financovala dostavba VDG, VDŽ a príprava VD Tichý Potok.

Bohužiaľ aj po dokončení JE Mochovce sto percent výnosov z výroby elektrickej energie na VDG brali SE a.s. a to až do roku 2003, keď začali platiť ale iba 65% z predaja. Zisk SE od roku 1994 do roku 2003z VDG prekračuje sumu 20 miliárd Sk. Je to suma za ktorú sa mohli postaviť tri vodohospodárske diela veľkosti VD Tichý Potok či tri VD Žilina.

Príprave a realizácii SVD G-N od počiatku sa kládli od zainteresovaných prekážky. Preto príprava trvala viac než 20 rokov, a realizácia do prerušenia prác maďarskou stranou na VD Gabčíkovo 21 rokov. VDG potvrdilo, že Česko-Slovenská vodohospodárska škola mala svetovú úroveň, i náš priemysel dokázal vyrobiť kvalitné technologické zariadenia. Rád by som poďakoval firme Strojírny Podzimek za dodávky bezpečnostných hradení na hornom zhlaví plavidlových komôr ako aj technologických zariadení pre areál Divokej vody v Čunove.

I v súčasnosti odchádza 35% z predaja elektrickej energie podľa vraj nevypovedateľnej zmluvy do SE a.s. presnejšie zahraničnému vlastníkovi. Od roku 2004 do súčasnosti za prevádzku VEG odišlo ďalších 7,0 miliárd Sk, zahraničnému vlastníkovi. Ďalšie stredné vodné dielo.

Napriek morovým ranám, ktoré postihli VDG je čo oslavovať. Bez Vodného diela Gabčíkovo by sme sa museli starať o protipovodňovú ochranu Žitného ostrova, o zabezpečenie plavby od Bratislavy po Palkovičovo a bezmocne by sme sa prizerali na vyschnuté dunajské ramená, na hynutie lužného i komerčného lesa, trápili by nás hlboko zaklesnuté hladiny podzemných vôd v hornej časti Žitného ostrova a Szigetköz so všetkými negatívnymi dôsledkami na prírodu, lesy i poľnohospodársku výrobu. Bez úžitkov z výroby elektrickej energie, bez zlepšenia plavby. Bez príjmov, len s výdavkami. VDG vyrobilo doteraz takmer 50 miliárd KWh kvalitnej elektrickej energie, čo predstavuje dvojnásobnú spotrebu Slovenskej republiky.

Ďakujem i týmto príspevkom všetkým zúčastneným na príprave i výstavbe VDG, diela tretieho tisícročia.



Voda je strategickou surovinou štátu

Ing. Ladislav Lazár – generálny riaditeľ, Vodohospodárska výstavba, š.p.



V týchto dňoch pretečie 20 rokov odvtedy, čo sa slovenská vláda rozhodla jednostranne prehradiť Dunaj a dobudovať vodné dielo Gabčíkovo. Je až neuveriteľné, ako voda dvoch desaťročí obrúsila všetky hrany, ktoré sú schované v slovách predchádzajúcej vety. Pretože to bol aj diplomatický konflikt dvoch susedných krajín, a do protestov sa zapojili ekológovia – nielen z dvoch krajín. Bola to prvá správa headlinov slovenských, a mnohých svetových médií.

O to krajšie je ticho, ktoré počuť nad vodným dielom dnes. To ticho dáva za pravdu vizionárom, ktorí ho naplánovali a projektovali. A ľuďom, ktorí ho vybudovali. Je to ticho, ktoré zároveň kričí.

Kričí, že keď sa rozhodlo o dobudovaní diela aj bez stupňa Nagymaros, urobili sme dobre. Nenaplnili sa hrozby ochránárov! Pomohli sme ekonomike krajiny, lodnej doprave, a aj športu. Nie nadarmo sa gabčíkovská priehrada nazýva vodným d i e l o m. Tí, ktorí sa na výstavbe podieľali, nemali v úmysle prírodu poraziť, alebo ukázať dominanciu (akože) civilizačného pokroku, ale vytvoriť skutočné dielo. A tak sa aj stalo. Bez zveličenia môžeme povedať, že s postupom rokov nás Dunaj v gabčíkovskej priehrade všetkých spojil ešte viac.

Patrí sa poďakovať tým, ktorí ku gabčíkovskému dielu priložili ruku. Predovšetkým bývalému riaditeľovi Vodohospodárskej výstavby, š. p. Júliusovi Binderovi – lebo on je personifikáciou diela. Ale aj tisícom zdanlivo bezmenných, ktorí sa na výstavbe podieľali. A, samozrejme, aj tým, ktorí jeho prevádzku zabezpečovali a zabezpečujú.

Na vodnom diele Gabčíkovo je fascinujúca jeho mohutnosť a rozloha, dokonca i minulosť. Ale napriek tomu verím, že najzaujímavejšia je jeho budúcnosť. To ako pomáha lodnej doprave a vyrába elektrickú energiu považujeme za samozrejmé. Rovnako samozrejmé je pre nás aj to, že na Divokej Vode v Čunove trénujú olympijskí víťazi.

Význam vodného diela Gabčíkovo pri jeho 20. výročí ocenila aj vláda Slovenskej republiky, ktorá v priestoroch SVDG 24. októbra 2012 zasadala a schválila deklaráciu, podľa ktorej je voda strategickou surovinou štátu podliehajúcou národným záujmom.

Úprimne verím, že skôr ako o ďalších 20 rokov vyrastie na brehoch vodného diela omnoho viac zariadení na šport a oddych. Tam je ešte stále ukrytý obrovský potenciál pre rozvoj celého regiónu.

„Sypte!“, zvolal pred dvadsiatimi rokmi Július Binder.

Doba je dnes omnoho pokojnejšia, tak nech nám to pekne odsýpa – žiada sa mi dodať.



Výročí jedné vize

Dipl.-Ing.(Univ.) Adrian Bejan – Wasser - und Schifffahrtsdirektion Süd
(Ředitelství vodních cest Jih)

25. září 2012 oslavil průplav Mohan-Dunaj, klíčová součást transevropské vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj, své 20. výročí. Dost pádný důvod k tomu, abychom se podívali do historie této jedinečné vodní cesty, popsali současnost a nahlédli do budoucnosti. Konec konců, stavba průplavu Mohan-Dunaj neměla vždy jen příznivce. Pro někoho to byla vize, která by se měla uskutečnit, pro jiné pouze brázda za miliony marek.



Rytina Alexandera Marxe z roku 1845 ukazuje Ludvíkův průplav u Distellochdamm



Provoz na Ludvíkově průplavu kolem roku 1930



Slavnostní otevření transevropské spojnice Rýn-Mohan-Dunaj dne 25. září 1992

Přitom sen o transevropském propojení Severního moře s Černým mořem existuje již velice dlouho. A tak není myšlenka propojit oba říční systémy Rýna a Dunaje novinkou. Už Karel Veliký zahájil v roce 793 stavbu zhruba 3 km dlouhého průplavu, tzv. „Fossa Carolina“. Jestli byla tato stavba někdy dokončena bohužel historické prameny neuvádějí. V roce 1825 ožila myšlenka průplavu znovu, tentokrát pod vládou krále Ludvíka Bavorského. Omezená splavnost Mohanu ale zabránila, aby z průplavu, dokončeného v roce 1846, vzniklo plnohodnotné spojení Mohanu s Dunajem.

Dnes je 171 km dlouhý průplav Mohan-Dunaj jednou z nejdůležitějších součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Jeho dokončením bylo dosaženo propojení vodních cest mezi námořními přístavy Rotterdam a Constanța v délce 3500 km. Průplav Mohan-Dunaj tak tvoří jedinou spojnicí vodních cest ze severozápadu na jihovýchod a má tak obrovský význam pro celý kontinent.

Průplav byl poprvé v historii budován jako umělá vodní cesta s mnoha meandry, aby lépe zapadl do okolní krajiny. Heslo „stavět v přírodě znamená stavět s přírodou“, stanovilo pro stavbu průplavu nová ekologická měřítká. Na citlivých místech průplavu bylo v rámci kompenzačních opatření vysazeno více než 20% stromů (z celkového počtu stromů podél průplavu). Podél vodní cesty tak vznikly rozsáhlé mokřady, slepá ramena i vedlejší ramena, aby byl zajištěn prostor pro plazy, ryby a ptáky.

V okolí průplavu byly při plánování ve spolupráci s obcemi zohledněny také jejich rozvojové požadavky. Tak vznikly nové objízdné komunikace, pobřežní promenády, cyklostezky a přístaviště pro osobní dopravu či dopravu zboží.

Podél průplavu vznikla rozličná překladní centra, která zajišťují v regionu mnoho pracovních míst. Od svého ote-



Pohled na údolí Altmühl s průplavem Mohan-Dunaj z hradu Randeck



Lávka pro pěší a cyklisty Tatzelwurm u Essingu přes průplav Mohan-Dunaj. Nad údolím se tyčí hrad Randeck



Ani velké tlačné soupravy s nadměrným nákladem nenarušují ráz historického města Riedenburg



Vedle trasy průplavu vznikl v souladu s krajinářským plánem rozsáhlý umělý biotop Schellneck



Město Riedenburg získalo stavbou průplavu nové atraktivní nabřeží a stalo se turistickým centrem



Průplav je citlivě veden v těsné blízkosti hradeb historického města Berching

vření je po průplavu Mohan-Dunaj přepravováno 6 až 7 milionů tun zboží ročně. Toto množství překračuje původní dopravní prognózy. Na rozdíl od silnic a železnic existují dokonce ještě volné přepravní kapacity. Ale také stále narůstá počet nadměrných a speciálních transportů s vysokou přidanou hodnotou. Boom osobní lodní dopravy stále trvá. Průplav je proto také důležitou součástí turismu.

Města jako Beilngries nebo Riedenburg dosáhla díky napojení na průplav neočekávaného hospodářského růstu. Lidé nežijí na průplavu, ale s ním.

Vedle své dopravní funkce slouží průplav Mohan-Dunaj také k vodohospodářským účelům. Přes průplav je ročně



Průplav Mohan-Dunaj využívají lodě všech druhů. Od malých rekreačních plavidel bavorského stylu...

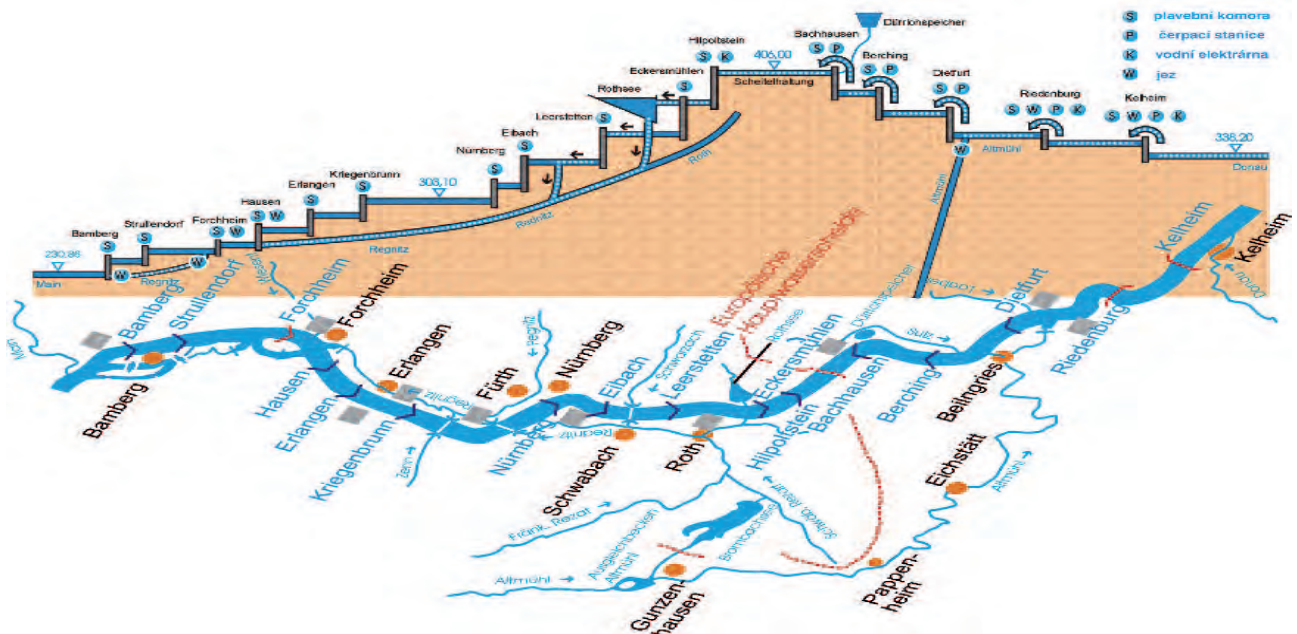


...až po luxusní lodě jako je superjachta Cloud 9 z Gibraltaru



Plavební stupně sestupující z vrcholové zdrže k Dunaji jsou vybaveny čerpacími stanicemi, které zásobují vodou z Dunaje regiony v severním Bavorsku. Na obr. stupeň Bachhausen s vyrovnávacími nádržemi a nádrží pro vrcholovou zdrž

převedeno kolem 125 milionů metrů krychlových vody z oblasti Dunaje do regionů řek Regnitz a Mohan v severním Bavorsku, aby byly metropole jako Norimberk, Fürth nebo Erlangen dostatečně zásobeny vodou. Bez této základní funkce si regiony již nedokáží své fungování představit.



Mapa průplavu Mohan-Dunaj včetně přečerpávání dunajské vody



Rekreační lodě na průplavu Mohan-Dunaj



Veslaři na průplavu Mohan-Dunaj u Norimberka

Pokud se ohlédneme zpět, zjistíme, že průplav Mohan-Dunaj plní beze zbytku svou dopravní funkci a s ohledem na stoupající rozvoj dopravy a může hrát v budoucnu také rozhodující roli jako ekologická dopravní cesta.

Fakta o průplavu Mohan-Dunaj

Průplav Mohan-Dunaj v délce 171 km překonává výškový rozdíl 243 m pouze 16 plavebními stupni. Cestou od Mohanu stoupají lodě o 175 metrů na úroveň hlavního evropského rozvodí na kótě 406 m n.m., čímž dosáhnou nejvyššího bodu evropských vodních cest (ve skutečnosti se jedná o vrcholový úsek dlouhý 16,5 km). Následně klesají jako po schodech o 68 metrů k Dunaji.

Průplav Mohan-Dunaj disponuje nejvyššími plavebními komorami v Německu. Rozdíl hladin je až 24,7 m. Plavební komory jsou od roku 2007 dálkově ovládány 24 hodin denně ze 4 řídicích center.

Po průplavu plují moderní velkokapacitní motorové nákladní lodě a tlačné soupravy o délce až 185 m, šířce 11,45 m a s ponorem 2,7 m.

Důležitá čísla

Průplav Mohan-Dunaj byl vybudován v letech 1960 až 1992. Je dlouhý 171 km a spojuje Mohan u Bambergu s Dunajem u Kelheimu.

Má lichoběžníkový profil (55 m šířky v hladině, 31 m šířky u dna, 4 m hloubka).

16 plavebních komor (délka/šířka/spád) 190 m/12 m/od 5,3m (Forchheim) do 24,7 m (Leerstetten, Eckersmühlen, Hilpoltstein).

Spotřeba vody velkých plavebních komor na jedno proplavení je cca 60 000 m³

Díky úsporným nádržím je úspora vody na jedno proplavení 40 000 m³ (funkční princip propojených nádob).

8 průplavních mostů (průplav je veden přes silnice nebo údolí řek). 3 průplavní mosty jsou s ocelovou konstrukcí žlabu a 5 mostů se železobetonovou konstrukcí. Délka 80 až 220 m.



Tlačná souprava na průplavním mostu v Norimberku



Tlačná souprava na průplavu u průplavního mostu

117 silničních mostů a mostů pro pěší.

16 plavebních komor překonává dohromady výšku 243 m (175 m vzhůru ze strany Mohanu až na úroveň rozvodí a 68 m dolů k Dunaji).

Spády plavebních komor dosahují až 24,7m na třech nejvyšších plavebních stupních průplavu a tím i Německa. 4 řídicí centra dálkově ovládají plavební komory technikou, která se stala pro Německo vzorovou.

Objem transportu dosahuje každoročně od doby otevření průplavu průměrně 6,6 mil. tun. Aktuální prognózy očekávají další nárůst až na 8 mil. tun v roce 2025.

V roce 2011 bylo přepraveno pouze 5,2 mil. tun kvůli nízkým stavům vody v Rýnu a Dunaji, nehodě tankeru ve Waldhofu a ledovým blokádam.



Zimní provoz na průplavu u města Hilpoltstein

Vodní hospodářství

Důležitou vodohospodářskou funkcí průplavu Mohan-Dunaj je převod zhruba 125 mil. m³ vody z oblasti Dunaje do Bavorska ročně. Ta je použita na pokrytí spotřeby vody v aglomeracích jako Norimberk, Fürth nebo Erlangen.

Od Kelheimu do Bachhausenu jsou na 5 plavebních stupních umístěny čerpací stanice k převedení vody a k provozu plavebních komor. Kapacita jedné čerpací stanice je 35 m³/s.

Turistika

Turistiku na průplavu již nelze opomíjet. Cyklisté objevili obslužné cesty podél průplavu a vyžívají je pro své vyjíždky, počet ubytovacích kapacit silně narostl, a to zvláště ve Francké oblasti jezer, jejichž vznik je úzce spojen se stavbou průplavu.

Řídicí centrum Gösselthalmühle

Oblastní centrála v Gösselthalmühle mezi Beilngriesem a Berchingem řídí vodní stavy na celém průplavu. Reguluje převod vody mezi Dunajem a Altmühlem a Bavorskem (Franky) a informuje lodní dopravu o překážkách na vodní cestě na Mohanu, Dunaji a průplavu Mohan-Dunaj.

Pravomoc

O údržbu a bezpečný provoz průplavu Mohan-Dunaj se stará Ředitelství vodních cest Norimberk (Wasser-und Schifffahrtsamt Nürnberg), což je spolkový úřad Ředitelství vodních cest v působnosti Spolkového ministerstva dopravy, výstavby a rozvoje měst.

Význam pro dopravu

Průplav spojuje mezinárodní vodní cesty Dunaj a Rýn, je národní vodní cestou, platí pro ni Řád pro vnitrozemskou vodní dopravu (BinSchStrO). Průplav je tak součástí 3500 km dlouhé transevropské vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj.

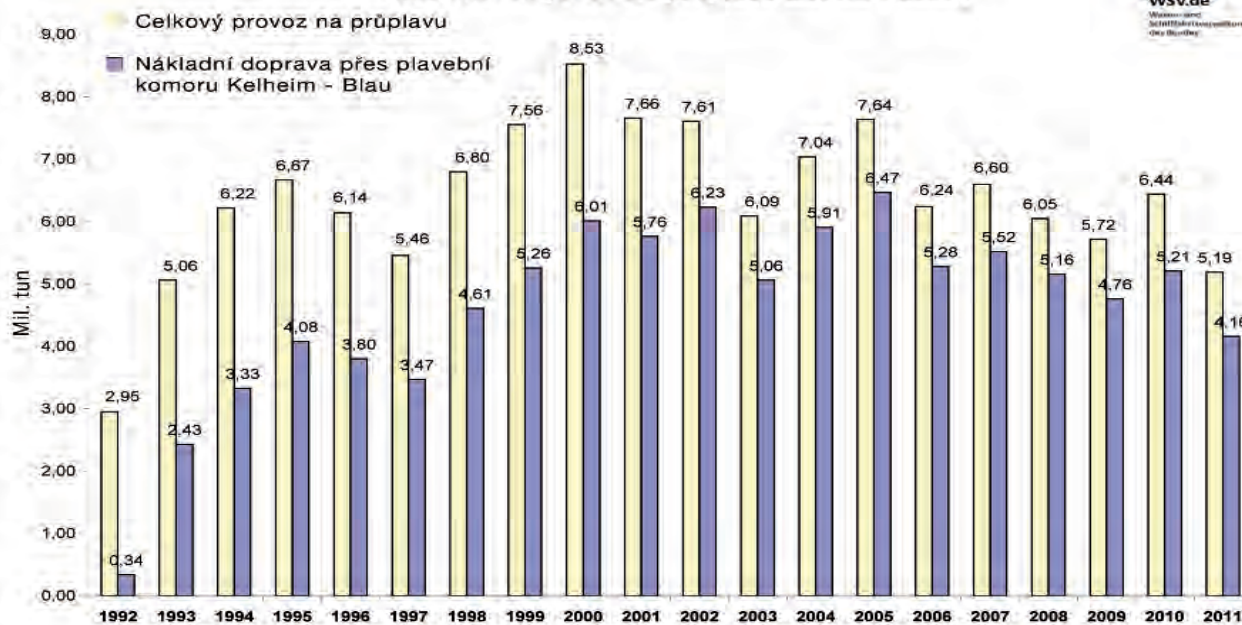


Přeprava nadměrného nákladu po průplavu Mohan-Dunaj v Norimberku



Hotelová loď Amadante na průplavu Mohan-Dunaj nedaleko Norimberku

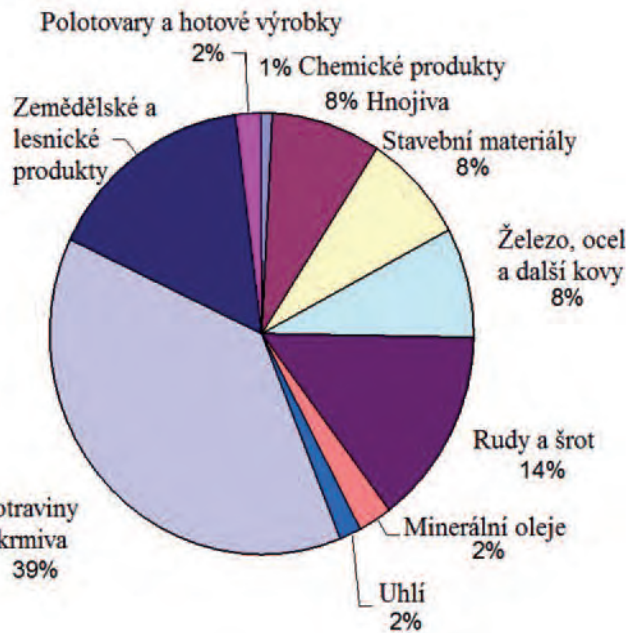
Nákladní doprava na průplavu Mohan - dunaj



Graf ročních přeprav na průplavu Mohan-Dunaj



Údolí řeky Altmühl s plavební komorou Kelheim



Podíl zboží přepraveného na průplavu Mohan-Dunaj v roce 2011. U zboží s vyšší hodnotou byl zaznamenán nárůst o 60 % v uplynulých 3 letech

Vedle klasické přepravy tzv. hromadných substrátů hraje na průplavu stále významnější roli přeprava nadměrných a speciálních nákladů.

Lodní přeprava platí na průplavu Mohan-Dunaj poplatky z každé tuny nákladu v závislosti na druhu přepravy a ujeté vzdálenosti.

Velký boom zažívá nový trend: dovolená – plavba po řece. V uplynulém roce plulo po průplavu M-D 688 kabinových lodí s téměř 110 000 pasažéry.

Stavební úpravy Dunaje v Dolním Bavorsku

První úpravy na řece Dunaji v Bavorsku byly provedeny již v polovině 19. století. Od roku 1930 následují další zásahy s cílem snížit nebezpečí povodní a řeku celoročně splavnit. Pouze pro 69 km dlouhý úsek v Dolním Bavor-

sku nemohla spolková vláda a Bavorsko najít společné řešení.

Plavební podmínky tam jsou tak nevhodné, že plně naložené nákladní lodě – na rozdíl od zbytku Dunaje – nemohou 165 dní v roce projet. V tuto chvíli jsou diskutovány dvě stavební varianty, které budou do konce roku 2012 v rámci opatření požadovaného Evropskou unií prozkoumány.

Vzhledem k tomu, že Dunaj patří k transevropské dopravní síti TEN-T, požaduje Evropská komise, aby se EU a spolková země podělili napůl o náklady ve výši 33 milionů EUR (asi 825 milionů Kč) na studii Nezávislé hodnocení variant výstavby Dunaje mezi Straubingem a Vilshofenem. Poprvé sedí v rámci této studie ochránci přírody a zástupci státu při plánovacím procesu u jednoho stolu.

KONEČNĚ TEDY MŮŽE plout to, co nemá jezdit

Ing. J. Podzimek, generální ředitel Ekotrans Moravia, a.s.



Omlouvám se panu bavorskému premiérovi Maxu Streiblovi, že jsem použil jeho výroku jako titulu ke svému vyznání k otevření vodní cesty Rýn-Mohan-Dunaj; zároveň se vyjádřím i k dalšímu vývoji vodní dopravy ve sjednocené Evropě a zvláště v naší republice.

Pro nás všechny, kteří vidíme v rozvoji vodní dopravy a vodních cest ozdravení dopravní ekonomiky a zlepšení životního prostředí evropského kontinentu, bylo otevření posledního úseku průplavu Mohan-Dunaj velkým svátkem. Organizátoři tohoto aktu nešetřili ani penězi ani úsilím, aby slavnostní ráz tohoto okamžiku byl nejen výrazný, ale aby nebyl ani narušen. Bohužel se tak nestalo. Projev maďarského premiéra Jozsefa Antala, kterému byla dána ta čest, aby jako jediný promluvil při slavnostním zahájení za všechny podunajské státy, tedy i za ČSFR, využil této příležitosti, při které se soustředily hlavy států, přední politici a významní odborníci z celé Evropy, k ostrým útokům proti naší republice v „případu Gabčíkovo“. Tento nešťastný a rušivý moment ostře kontrastoval s věcnými a konkrétními projevy dalších řečníků, zvláště bavorského premiéra Dr. Maxe Streibla a spolkového ministra prof. Günthera Krauseho. V jejich vystoupeních najdete vše, co bych vám rád při této příležitosti sdělil - a neřekl bych to lépe.

V těchto projevech je shrnuto několik desítek let úsilí o prosazení, zlepšení a dokončení této významné transkontinentální dopravní magistraly. Pro nás, kteří věříme v rozvoj vodní dopravy i na našem území, je průplav Rýn-Mohan-Dunaj neocenitelnou studnicí poučení ve všech oblastech.

Především je konkrétním příkladem, že projekt takového významu nelze posuzovat z hlediska

momentálních politických, ekonomických a emocionálně-ekologických znalostí či pocitů. Opět to nelze lépe vystihnout než výrokem bavorského premiéra: „Kdo svým politickým myšlením nedokáže přesáhnout rámec tohoto dne, ten také nemůže vybudovat nic, co za jeho rámec sahá“. Moudrost a pravdivost tohoto hodnocení můžeme ihned aplikovat na naše současné poměry a na snahu o rozvoj vodních cest v České republice a jejich dokonalé napojení na propojenou síť vodních cest v Evropě.

Odpůrci tohoto programu přesvědčovali lacinými prognózami o nevhodnosti tohoto projektu:

- že vodní cesty ničí vždy životní prostředí,

- že potřeba dopravy bude klesat,

- že jde vždy o „gigantické“ stavby,

- že na Labe jsme napojeni, ale že jde beztak o slepou uličku, neboť na území bývalého NDR je Labe špatně splavné,

- že na Dunaj jsme napojeni dobře bratislavským přístavem apod.;

Přesvědčovali a bohužel často přesvědčili širokou veřejnost o nepotřebnosti a dokonce škodlivosti rozvoje vodních cest a následně i vodní dopravy.

A co se stalo za pouhé tři roky?

Celoevropská konference ministrů dopravy, která se konala v říjnu 1991 v Praze, vyhlásila prognózu o výrazném nárůstu přepravy do 10 let v Evropě o 40 % a v ose východ-západ

dokonce o 1000 %. Podle prognóz Spolkové republiky Německo by měla nákladní doprava v tomto vysoce průmyslově vyspělém státu dále do roku 2010 narůst na silnici o 95 %, na železnici o 55 % a na vodních cestách o 84 %, mimo jiné i proto, že SRN je výrazně tranzitním státem. To ovšem platí v nemalé míře i pro nás. A ptám se proto, jakým právem a s jakým úmyslem byla naše veřejnost dezinformována a tak ohrožen náš další hospodářský rozvoj i životní prostředí?

Došlo ke spojení Německa a rázem se zájem o labskou vodní cestu posouvá výrazně kupředu, nejen z přirozeného hlediska, ale právě po dokončení vodní cesty R-M-D i z hlediska konkurence přístavů belgickoholandského přístavního komplexu Rotterdam, Antverpy, Amsterdam. Při německé důslednosti, finanční síle a technických, ekonomických i organizačních schopnostech by se nám lehce mohlo stát, že daleko rozsáhlejší splavňovací práce na úseku Labe v SRN budou hotovy dříve, než naše dva poslední stupně na Labi v úseku Ústí nad Labem-Hřensko (tj. plavebně-energetické stupně Dolní Žleb a Malé Březno).

Kdo z nás čekal, že již od 1. 1. 1993 nebude Česká republika podunajským státem a že o vstup na Dunaj budeme muset jednat se Slovenskou republikou nebo Rakouskem? Ve své podstatě se tím zcela vyvrací argument, používaný tak často v posledních dvou letech, že vodní cesta Dunaj-Odra-Labe má význam pouze po úplném dokončení a že dílčí úseky jsou takti-

kou bez ekonomického významu. A najednou se vodní cesta Dunaj (Vídeň, Bratislava) - Lanžhot stává politicko-ekonomickou nutností pro ČR a přístav Lanžhot na křižovatce železnice, dálnice a vodní cety mimořádně důležitým programem. Bez urychleného vybudování této etapy nebude moci Česká republika ekonomicky využít všech výhod, které podunajským zemím přinese nová, nekapacitnější dopravní tepna Evropy, vodní cesta Rýn-Mohan-Dunaj, dlouhá 3500 km a spojující přístavy Severního moře s přístavy černomořskými, tedy v ose východ-západ, kde má, jak již bylo řečeno, narůst přeprava o 1000 %. Je také vidět, že vláda ČR bude nucena se tímto projektem zabývat nejen z hlediska konkurenceschopnosti našich výrobků, ale i proto, že právě v této oblasti je v porovnání s celou Moravou největší nezaměstnanost a rozvoj regionu okolo přístavní zóny Lanžhot (případně přístavní zóny Hodonín) přinese při její výstavbě i provozu sta a tisíce pracovních příležitostí.

Další změna názoru na využití bratislavského přístavu je diktována dávnou známou skutečností, že komunikační napojení silniční dopravou výrazným způsobem zhoršuje životní prostředí hlavního města SR, a Bratislava, stejně tak jako Vídeň, hledá satelitní přístavní zónu vně městského regionu. Tou se má stát terminál na řece Moravě u Děvínské Nové Vsi, asi 4 km od ústí do Dunaje, tj. v místě, které jak čeští a slovenští, tak i rakouští ochránci životního prostředí považují za koncový bod možného využívání řeky Moravy pro plavbu. Vidíme, že dochází i k vzájemnému respektování ekologie a ekonomie.

Budou-li se dál zlepšovat plavební podmínky na Dunaji, pak po výstavbě stupně Wolfstahl nebude splavnost do terminálu Děvínská Nová Ves vyžadovat prakticky žádný větší zásah do koryta řeky Moravy.

Město Vídeň uvažuje o podobném satelitním přístavním bazénu na severu města. Tím se vytváří příznivé podmínky pro vedení vodní cesty Vídeň-Lanžhot. Skutečnost, že z iniciativy spolkové země Vídeň bylo založeno mezinárodní sdružení pro průplav Dunaj-Odra-

Labe pod názvem ARGE DOEK (Arbeitsgemeinschaft Donau-Oder-Elbe-Kanal), vyvrací i další dezinformace odpůrců rozšíření vodních cest, že rakouská strana nemá o průplav zájem. Bude věcí nové české vlády v novém státním uspořádání, aby iniciativu vídeňského přístavu, a.s. EkoTrans Moravia a Vodohospodářské výstavby Bratislava využila.

Konečně se přiznává, že výstavbou vodní cesty Dunaj-Lanžhot nedojde ke zničení lužních lesů na Záhoří, ale naopak k jejich záchraně před uschnutím. O tomto faktu se již veřejně začíná mluvit. Proč tuto skutečnost bývalí ministři životního prostředí, kteří příslušnou ekologickou studii měli k dispozici, před veřejností tajili?

Již také víme, že při etapové výstavbě vodní cesty nejde o gigantické dílo, ale přesto! Každé označení velikostí, má-li být objektivní informací a ne jen laciným a demagogickým výrokem, musí mít měřítko. Tak pro srovnání uvádím, že náklady na celou výstavbu průplavu Mohan-Dunaj, včetně téměř 20 % na ekologické zlepšení stavby v úseku říčky Altmühl, nedosáhly ani částky, kterou každým rokem spolková vláda dotuje německou železnici. A najednou má výrok o gigantomanii jinou dimenzi...

Kdo tušil před třemi lety, že dopravní kolaps na silničních hraničních přechodech tak jednoznačně prokáže neopodstatněnost tvrzení odpůrců vodních cest, že vodní doprava je historicky překonaná, neboť je pomalá? Nezáleží jen na tom, jak je ten či onen dopravní prostředek rychlý, ale také na tom, za jakou dobu dorazí z místa A do místa B, s jakou přesností a za jakou cenu. Známy dopravní požadavek vespolečnosti „Just - In - Time“ znamená rychle, ale přesně. Jak zdůrazňuje spolkový ministr dopravy pan profesor Günther Krause, říční doprava svou bezpečností a spolehlivostí zaručuje právě takové přesné dodržování termínů.

Dalším obecným poučením z výstavby průplavu Mohan-Dunaj je spolupráce techniků s ekology. V údolí říčky Altmühl došlo k tvrdému střetu ochránců přírody s budovateli průplavu, ale v Bavorsku se

nakonec problém povedlo vyřešit spoluprací. K tomu však bylo nutné získat uznávaného, erudovaného ekologa-přírodního krajinnáře. Tím byl profesor Reinhard Grebe. Ve spolupráci s tehdejším ministrem životního prostředí Maxem Streiblem došli k závěru, že stavbu lze ekologizovat. Když za profesorem Grebem přišli zástupci akciové společnosti Rýn-Mohan-Dunaj, stál vlastně před problémem, jestli ekolog má právo spolupracovat s technikou. A došel k závěru, že má nejen právo, ale dokonce povinnost.

A to je ten moment, který bychom měli pochopit a převzít. Vždyť vývoj nelze zastavit, civilizaci nelze lidem vzít, ale je nutné lidem a přírodě ji přizpůsobit. Stavby lze sice zakázat, ale lépe bude je ekologizovat. Naučme se nahradit kategorická: „Ne, ne, ne!“ slůvky: „Ono by to chtělo ...“. Vyjděme ze zkušeností sousedů, neopakujme jejich chyby, a tak urychleme rozvoj naší země.

Často se ozývá požadavek nedovolit stavbu dílčích úseků vodní cesty D-O-L, dokud nebude podrobně vyřešena celá trasa. Poučme se i zde ze stavby vodní cesty R-M-D:

Když vznikala záměr vybudovat kanál Rýn-Mohan-Dunaj, udělali si Němci v roce 1921 technicko-ekonomické zhodnocení jeho efektivnosti. Prý bylo perfektní, mělo jen jedinou vadu - všechno je jinak. Dnes je totiž průplav veden jinou trasou, překonává jiné výškové rozdíly, jezdí tu jiné lodě s jinými rozměry, za jiné tarify a ve zcela jiné politické situaci. Zhodnocení se jistě musí udělat, ale postačí rámcově. V tom je také náš hlavní nesoulad s ekologickými iniciativami. Lze jistě říci, že labská větev „nepřichází v úvahu“, ale to nesmí být podkladem k zamítnutí celého projektu. Exministru Vavrouškovi se napříkld právě labská větev jevila jako nesprávná a z hlediska životního prostředí velmi problematická. U trasy Dunaj-Zlín-Přerov však uznal, že při důkladném zvážení mohou převážit klady nad zápory. Pokud bychom vyšli ze slov Ing. J. Vavrouška, mohli bychom být spokojeni, protože postupujeme konstruktivním směrem, tj. postupně hledáme rovnováhu mezi klady a zápory.

Je to i náš přístup k celému projektu. Nedomníváme se totiž, že se musí za každou cenu propojit moře Severní, Baltické a Černé, jak to předpokládá cílový stav. Je však nutné vybudovat na labské větvi moderní přístav v Pardubicích a připojit ho na kvalitní labskou vodní cestu, zmodernizovat přístavy v Praze a maximálně využít vltavskou vodní cestu a v neposlední řadě připojit území Moravy na Dunaj, tj. vrátit Českou republiku do společností dunajských států a postupně vybudovat přístavní zóny v Lanžhotě, Hodoníně a Přerově. Tímto projektem obsáhneme připojení téměř všech významných průmyslových závodů a regionů na levnou a ekologickou vodní dopravu. Konečný stav můžeme pak řešit až v období po roce 2000, z pohledu nových ekonomických i ekologických poznání.

A dále: Kdo by věřil, že po dvou letech emocionálních výpadů sdělovacích prostředků proti vodním cestám Dunaj-Odra-Labe se ustaví dva spolky pro podporu jejich rozvoje? A přece dnes existuje Česká labsko-vltavská společnost, která sdružuje téměř všechny starosty a primátory polabských měst, ČSPL, Povodí Labe, Ekotrans Moravia, a další organizace (čestným prezidentem je pan Jiří Lobkowicz, poradce ministra Dlouhého) a také Spolek pro podporu Pomoraví, který sdružuje celou řadu moravských a slovenských měst podél řeky Moravy, Ekotrans Moravia, Povodí Moravy a další organizace. I zde byl do čela jako čestný prezident postaven významný představitel nového politického života, pan Petr Miller, exministr práce a sociálních věcí. Tím se naplňují myšlenky, které přednesl zplnomocněný ministr ČSR pan Šeba na vodocestném sjezdu dne 7. 3. 1923 v Brně, kde krom jiného řekl: „V jakém směru by se pro průplav mělo pracovat? Bude zapotřebí založit v městech, jež jsou zainteresována, jako Přerov, Valašské Meziříčí, Břeclav, Bratislava a Moravská Ostrava, výbory, jež by myšlenku průplavu propagovaly ve svém okolí tak, aby pro ni získány byly nejširší lidové vrstvy, jež dají své vůli výraz prostřednictvím svých zástupců v zákonodárném shromáždění“.

Na půdě těchto spolků lze účinně prodiskutovat všechny existující problémy a postupně formulovat společné závěry, jejichž realizace bude prospěšná ve všech směrech celému regionu.

A snad poslední poučení, i když jím bylo nutno spíš začít: Jak stavět vodní cestu, když je tak málo peněz a jsou snad i potřebnější oblasti, kde investovat? I zde lze využít modelu R-M-D AG Mnichov ve srovnání s českým Ředitelstvím vodních cest (ŘVC).

Akciová společnost R-M-D v Mnichově vznikla v r. 1921, překonala i druhou světovou válku a období zničeného hospodářství Německa a 25. 9. 1992 uvedla do provozu nejkapacitnější dopravní cestu Evropy.

Ředitelství vodních cest vzniklo v roce 1901 a postupně splavnilo labsko-vltavskou vodní cestu na vysoké technické úrovni, kterou nám mohli závidět celý svět. Ke své další práci, pro kterou bylo založeno, tj. průplav Dunaj-Odra-Labe, se již nedostalo. Totalitní režim, který se v r. 1948 v ČSR dostal k moci, již v r. 1949 ŘVC zrušil a tak nastalo čtyřicetileté období stagnace rozvoje vodních cest v ČSR, ČSSR i ČSFR.

Pochopí nová Česká republika historickou šanci, naváže na tradici našich pradědů, dědů a otců a vzkřísí ŘVC v nové podobě?

Zařadí do svého vládního programu rovnocenný rozvoj všech druhů doprav tj. železniční, silniční i vodní? Využije vláda připravenosti projektu na Labi a Moravě ke zmírnění nezaměstnanosti v právě nejvíce postižených regionech? Bude iniciovat založení akciové společnosti ŘVC s ekonomickou strukturou po vzoru R-M-D AG, tj. s částečným samofinancováním? Bude garantovat případné finanční půjčky od Světové banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj a další iniciativy finančních kruhů z vyspělých zemí?

Věřím, že ano, že využijeme časové shody dokončení průplavu Rýn-Mohan-Dunaj s vytvořením samostatné České republiky k urychlenému návratu do rodiny podunajských států prostřednictvím vodní cesty Vídeň-Lanžhot s kvalitním napojením Moravy a Slezska na Dunaj a Čech na Labe.

Věřím, že na mapě husté sítě evropských vodních cest nebudeme muset psát na území České republiky známý výrok „Hic sunt leones“ (Zde žijí lvi), kterým staří Římané označovali na mapách neprobádaná území, kde žijí barbari.

Věřím, že budeme srdcem Evropy nejen v proklamacích, ale že toto srdce bude připojeno i na evropské tepny, tj. na síť moderních železnic, silnic i vodních cest.



10 let průplavu Mohan-Dunaj

Dipl. Ing. Hans Peter Seidel

Autor stál léta v čele společnosti Rhein-Main-Donau AG a podílel se rozhodující měrou na dokončení průplavu. V kritickém období získal pro spolupráci i významné ekology, zejména profesora Grebeho. Jejich společným úsilím vzniklo dílo, které je zejména v údolí řeky Altmühl ukázkou vodní cesty, která je nejen „začleněna“ do krajiny, ale kde ekologickým požadavkům bylo přizpůsobeno celé technické řešení. Tak nejen vznikla plnohodnotná vodní cesta, ale také byla zachována řada biotopů a ekologicky cenných partií, dokonce bylo zřízeno i mnoho nových.

Dopravní očekávání a dopravní vývoj

Stavba nových dopravních cest se za poslední deseti letí ve stále větší míře stává politickou záležitostí, částečně se z nich politické záležitosti i úmyslně dělají. Zatímco se ještě před čtyřmi desítkami let jednotlivé strany mezi sebou dohadovaly o tom, která z nich udělala pro ten který projekt více nežli ta druhá, dnes se na mnohé dopravní projekty nahlíží jako na objekty, na nichž se politici mohou profilovat v nejlépeším světle. Zastánci a odpůrci často proti sobě stojí s velkou odhodlaností a média neúnavně informují o argumentech obou zúčastněných stran. Samozřejmě, že jsou odpůrci určitého záměru vždy ve výhodě, neboť negativní zprávy si zpravidla získávají větší pozornost, nežli zprávy pozitivní.

Společnost Rhein-Main-Donau AG pocítila oba dva extrémní. Zhruba až do roku 1960 mezi politickými stranami vskutku vládla určitá soutěživost v tom, aby se pro spojení Mohanu a Dunaje udělalo co nejvíce. Toto se změnilo až v okamžiku, kdy byla na začátku šedesátých let mezi Bamberkem a Norimberkem zahájena výstavba severní části průplavu. Jako jeden z prvních odpůrců se ke slovu přihlásila železnice, která na jednu stranu tvrdila, že se na vodní cestě dá očekávat pouze nepatrný provoz, na straně druhé však chovala obavu, že by železnici mohla vzniknout obrovská ekonomická škoda. Pro to, aby se zabránilo výstavbě průplavu, bylo dokonce prohlášeno, že se za finanční prostředky, plánované na výstavbu průplavu, mohou po dobu mnoha let přepravovat náklady zdarma. Současně začali ochránci přírody, nejprve poněkud zdrženlivě, posléze však stále intenzivněji, naříkat nad ztrátou vzácných druhů, způsobenou výstavbou tohoto průplavu. Z podivných důvodů se však určité, k vy-

měření ohrožené druhy nacházely právě vždy tam, kde se mělo stavět, takže laik získával dojem, že tyto druhy tak vzácné zase nejsou. Nakonec se začalo tvrdit, že se Altmühlal výstavbou této vodní cesty zničí.

Zajímavé bylo též, že tato diskuse vedla k znejistění některých politiků, kteří uvěřili, že názor, zveřejňovaný v médiích, je identický s většinou populace. V souvislosti s těsnými většinovými poměry podpořili odpůrci průplavu v naději, že tímto poskytnou voličům dostatek argumentů k tomu, aby při příštích volbách zvolili jejich stranu. Jedna menší strana nakonec dokonce uspořádala slyšení v Bavorském zemském sněmu, na které pozvala mnoho odpůrců z řad železnice a organizace na ochranu přírody, jež konfrontovala s představenstvem společnosti Rhein-Main-Donau AG. To však této politické straně nebylo nic platné, při příštích volbách do zemského sněmu i přes toto slyšení ztroskotala na pětiprocentní klauzuli, to jest, získala méně nežli 5% hlasů a od tohoto momentu již nebyla v zemském sněmu zastoupena. Ale z této skutečnosti nikdo správné závěry nevyvodil, naopak, stalo se módou, aplikovat do politiky dojmy získané z médií.

Vyvrcholením tohoto politického hnutí nakonec byla v polovině osmdesátých let snaha jednoho z úřadujících spolkových ministrů dopravy výstavbu kanálu „kvalifikovaně ukončit“. Nikdo sice přesně nevěděl, jak tomuto pojmu porozumět, dalo se jen předpokládat, že probíhající opatření pro zabránění regresních požadavků provádějících stavebních firem budou ukončena a že nebudou zahájena žádná další stavební opatření. Jisté bylo jedině to, že průplav, který byl v tomto okamžiku již více než z 50% hotov, neměl být za žádných okolností dokončen. A přesně na tomto místě začala hra s očekáváním v dopravě.

Před započatím stavebních prací bylo vypracováno ně-



Nezbytná skupinová fotografie zástupců RMD A. G. a ETMAS a. s. z jednání v Mnichově v roce 1991 (ing. Hans Peter Seidel třetí zprava)

kolik posudků, pomocí nichž se zkoumala opodstatněnost stavby, mimo jiné zde bylo i dobrozdání Evropské hospodářské komise v Ženevě (ECE). Expertizy počítaly s dopravou mezi 12 až 15 miliony nákladních tun za rok po určité rozběhové době v rozmezí asi 10 až 15 let po uvedení průplavu do provozu. Na takovéto dopravní očekávání byl průplav stavebně dimenzován. Poté, co je průplav jako takový ve své výkonnostní schopnosti prakticky bez omezení, se při tomto dimenzování v podstatě jednalo o kapacitu plavebních komor. Aby se skutečně zabezpečilo, že nedojde ke stavebním chybám až v budoucnosti, byl pro případ překročení dopravního očekávání ve výši 15 milionů tun u všech plavebních komor zajištěn nezbytný územní prostor pro dodatečnou dostavbu druhé plavební komory.

V tomto momentu vstoupila na scénu jiná čísla: jmenovaný ministr dopravy si nechal jistým vědeckým ústavem zjistit dopravní očekávání ve výši 2,7 milionů tun za rok. Z tohoto byl vypočten faktor využití oproti jeho nákladům ve výši 0,5, což ministr komentoval následujícím způsobem: „Za každou investovanou marku se vrátí pouhých 50 feníků, průplav Mohan-Dunaj je nejhoupější stavba od dob, co byla postavena věž babylónská!“ Takovýmto vyjádřením získali odpůrci kanálu značný vítr do svých plachet a dokonce i svaz ochránců přírody si najednou dělal starosti o hospodárnost průplavu Mohan-Dunaj. A také média se znovu ujala tohoto tématu, neboť to vypadalo, že se spor bude stupňovat a že bude i v budoucnu poskytovat nepřebornou zásobu pro další a další reportáže.

Samozřejmě, že Svobodný stát Bavorsko, který měl ve společnosti Rhein-Main-Donau AG jednu třetinu, nemohl „kvalifikované ukončení“ akceptovat a požadoval jednomyslné řešení po důkladném přezkoumání skutečnosti. Bavorsko alespoň dosáhlo toho, že byly vytvořeny poměrným způsobem obsazené pracovní skupiny, jejichž úkolem bylo provést zjištění stavu. Následně po takovémto zjištění pak měly být na politické úrovni vedeny rozhovory mezi Spolkovým státem a Bavorskem. Vedle toho Bavorsko zadalo u renomovaného hospodářsko-vědeckého institutu další nové zjištění dopravního očekávání. Tento institut, na němž měla většinovou účast Spolková republika Německo, nejprve váhal, zřejmě proto, že se nechtěl dostat do křížku s většinovým akcionářem. Ale poté, co se zabýval dobrozdáním, zadaným od spolkového ministra dopravy, došlo k probuzení vědecké zvědavosti; mělo se za to, že zde bylo objeveno

několik metodických pochybení a na dané věci se začalo pracovat. Po několika málo měsících bylo k dispozici podrobné dopravní dobrozdání, jehož výsledkem bylo, že na průplavu lze po rozběhové době zhruba deseti let očekávat přepravní provoz s přibližně 5,5 miliony tun za rok.

Za zmínku stojí rovněž i skutečnost, že jedna z pracovních skupin, která se zabývala právními dopady zastavení stavebních opatření, dospěla k výsledku, že by všechny doposud postavené stavby na trase Norimberk-Kelheim musely být zbourány a že by pozemky, na nichž byly postaveny, musely být v rekultivovaném stavu vráceny jejich dřívějším majitelům. Důvodem pro tento překvapivý výsledek právníků byl fakt, že v momentě upuštění od tohoto záměru by již neexistoval „veřejný zájem“ na stavbě průplavu, který je nutný pro vyvlastnění pozemků anebo pouze pro získání pozemků pod tlakem možného vyvlastnění. Tímto poznatkem by zřejmě byl celý postup doveden až ad absurdum, protože celé ukončení již provedeného stavebního díla a renaturalizace pozemků, nezbytných pro tuto stavbu, by pravděpodobně stála sumu stejně velkou, jako by byla dostavba průplavu.

Ke konečným politickým rozhovorům však již nedošlo, neboť tehdejší spolková vláda, ke které jmenovaný ministr dopravy patřil, odstoupila a následně sestavená nová vláda zahrнула dostavbu průplavu Mohan-Dunaj do svého vládního programu.

Ještě během této výměny názorů mezi Spolkovou republikou Německo a Bavorskem vznikla v Altmühltalu občanská iniciativa s názvem „Ano pro průplav Mohan-Dunaj“, která politiky zcela zmátla. Během velice krátké doby nashromáždili obyvatelé Altmühltalu a vedlejšího Sulztalu kolem 50 000 podpisů, které se zasazovaly za dostavbu průplavu. Autor této iniciativy, starosta Kelheimu, zaregistroval mezi místním obyvatelstvem narůstající obavy z toho, že budou muset v budoucnu žít společně se stavebními ruinami. Mnozí politici byli tímto překvapeni, podle reportáží v médiích předpokládali, že by tito občané převážně hlasovali proti výstavbě průplavu. Dalším překvapením pro ně byla i skutečnost, že se občanská iniciativa vyslovovala za nějaký záměr a nikoliv proti němu, něco takového doposud nezažili.

Po deseti letech uvedení průplavu do provozu samozřejmě patří tyto nesnáze, které tehdy mohly skončit téměř smrtelně, již k historii. I přesto je však zajímavé porovnat očekávání s tím, co se v mezidobí vyvinulo. Pro zopakování: Existovaly studie, které počítaly s 12 až 15 miliony



Ing. H. P. Sidel (čtvrtý zprava) nám vyprávěl tuto historku: „Odpůrci dokončení průplavu R-M-D si nechali natočit televizní film, kde byl čten komentář – Podívejte se, jak překrásnou krajinu s čarokrásnou řekou chtějí ti barbaři zničit – vloudila se však chybička neboť filmaři natočili hotový průplav, který byl díky prof. Grebemu tak dokonale začleněn do přírody, že si ho spletli s původní krajinou. Byl to jistě silný argument pro dostavbu průplavu.“

přepřavovaných tun ročně po rozběhové době v délce asi 10 až 15 let a existovalo tu i dopravní očekávání jednoho politika, který – samozřejmě krytý vědeckým posudkem – počítal s pouhými 2,7 milióny přepřavovaných tun za rok. A nakonec tu bylo ještě i dobrozdání, zadané od bavorského státu, které vypracovalo výsledek, že se dá očekávat doprava ve výši 5,5 milionů tun za rok. Tato dobrozdání však byla vypracována v různou dobu, žádné z nich nemohlo například zohlednit fakt, že v roce 1989 spadne „železná opona“ a především se v podstatě opět znovu potvrzuje stará moudrost, že prognózy jsou obtížné zejména tehdy, jsou-li namířeny do budoucnosti.

Ve skutečnosti byla za posledních deset let statistickým spolkovým úřadem na průplavu Mohan-Dunaj zaregistrována následující dopravní čísla (veškeré číselné údaje v miliónech tun):

1992:	2,884	1997:	5,459
1993:	5,065	1998:	6,799
1994:	6,217	1999:	7,555
1995:	6,666	2000:	8,501
1996:	6,144	2001:	7,498

Za zmínku stojí i to, že rok 1992 je převratovým rokem, neboť uvedení posledního úseku průplavu pro dopravu do provozu se konalo teprve až 25. září 1992. V těchto číselných údajích se samozřejmě odrážejí takové vnější vlivy, jako je kolísání konjunktury, stejně jako i rušivé vlivy, které odstartovaly válečné konflikty v balkánské oblasti. Ale právě uzavření Dunaje kvůli zříceným mostům v Novém Sadu ukázalo, jakou že má kanál Mohan-Dunaj hodnotu pro vnitrozemské regiony Evropy, protože cesta přes něj byla pro státy, kterými Dunaj protéká, nad místem uzavření jedinou přístupovou cestou k přístavům mořským. Samozřejmě však byly transporty jak ze států, tak i do států, jež leží při Dunaji, pod územím Jugoslávie znemožněny. Jak velký vliv měly tyto externí vynucené stavy na dopravní statistiku kanálu se však z těchto číselných údajů vyčíst nedá.

Někteří pozorovatelé byli překvapeni, že byl průplav tak dobře začleněn do dopravy. Poslední rešerše vyhotovená

provozovatelem – Bavorskem se přitom nejvíce přibližuje skutečně dosaženému dopravnímu vývoji, i když roli tu hraje i tehdy nepředvídatelné otevření hranic východní Evropy. Přitom by vývoj dopravy mohl být ještě o mnoho příznivější, pokud by bylo odstraněno stále ještě existující kritické místo na 69 kilometru dlouhé trase Dunaje mezi Straubingem a Vilshofenem. Že právě spolková vláda, která se zasazuje za rozšíření Evropské unie směrem do východní Evropy, tento záměr blokuje a propaguje pouze naprosto nedostačující rozšíření pomocí již jednou neúspěšně provedené říční regulace, je více než nepochopitelné. Prezentování toho, že se pomocí takové regulace zvolí „jemná a nenásilná“ metoda prohloubení, je čistý podvod v jejím označení; protože touto metodou, jež si vyžaduje stálá opatření na své udržování, nikdy nezíská příroda, která se tu má ochraňovat, svůj klid. Přitom spolková vláda očividně přijímá i fakt, že se prohřešuje proti mezinárodním úmluvám, Mezinárodní dunajská komise, v níž je Spolková republika Německo již po několik let plným členem, požaduje ve svých směrnících nákladní hloubku 2,50 m a také Mezinárodní konference ministrů dopravy (CEMT) předepsala již před téměř padesáti lety při klasifikaci evropských vodních cest pro takové cesty, které překračují provoz přes hranice, nákladní hloubku 2,5 m, tedy míru, kterou jak dokládají podrobné studie nelze pomocí regulace nikdy dosáhnout. A k tomuto položíme ještě tuto otázku: jaká jiná evropská vodní cesta překračuje tak velké množství hranic jako Dunaj? Ale možná, že je opět potřebné vystřídat vládu k tomu, aby došlo k navrácení se od jedné jisté ideologie opět k rozumnému řešení.

Ale nejen, že se nevyplnilo pesimistické očekávání v dopravě. Zcela očividně se zmýlil i svaz na ochranu přírody, který předpovídal zničení Altmühlalu. Ve skutečnosti Altmühlal zaznamenal po uvedení kanálu Mohan-Dunaj do provozu enormní turistický vzestup a nikdo z velkého množství návštěvníků nenařiká nad zničením této oblasti, všichni se těší z příjemné rekreační krajiny. Každopádně je dnes turismus důležitým podnikatelským sektorem a města i obce v Altmühlalu jsou s tímto novým Altmühlalem naprosto spokojené. ■

**Výletní
a restaurační loď CZECHIE**

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

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

Ekologie versus voda? Že to nejde dohromady?

Richard Šedý



Památník dokončení průplavu – 1992

„Tak, kde je ten kanál? Měl by být támhle vpravo,“ ozývá se v autě a pět hlav se zvědavě otáčí naznačeným směrem. Jen řidič multivanu zarputile hledí před sebe na okresní silnici, která má ovšem nedaleko bavorského Beilngriesu poněkud jiné parametry než v Čechách. Nikdo nevidí nic, kromě nádherné podzimní přírody. „To to ta betonářská lobby nějak odflákla. Všechno tady zarostlo,“ podotýká někdo a na tvářích osádky vozu se objevuje úsměv.

V přístavišti Beilngries kotví krásná motorová loď Renate. Na molu před ní je shluk asi 200 lidí. Pánové v obleku, dámy na sebe vzaly kostýmky. Je 10 hodin dopoledne 25. září 2012. Všichni se pomalu začínají naloďovat a usazují se v klimatizované a výtečně ozvučené restaurační lodi. „Sehr geeherte Damen und Herren, vítám vás na plavbě při příležitosti dvacátého výročí oficiálního otevření kanálu Rýn-Mohan-Dunaj,“ říká do mikrofonu chvilku po odražení Detlef Aster, prezident Ředitelství vodní a lodní dopravy oblasti Jih. Odpovědí je mu mohutný potlesk. Po úvodním projevu prezidenta Detlefa Astera se u mikrofonu střídají další řečníci. Obsah jejich proslavů lze shrnout velmi jednoduše: vybudování kanálu velmi významně pomohlo celé oblasti ve všech směrech. Z pohledu obchodu, zaměstnanosti, turistiky i ekologie.

Čistá energie

Kanál Rýn-Mohan-Dunaj (někdy jen Mohan-Dunaj) spojuje Severní moře s Černým mořem a měří 171 km. Stavba úseku mezi Bamberkem a Norimberkem byla zahájena v roce 1960 a tato část byla zprovozněna v roce

1972. Poslední úsek ústící v Kelheimu do Dunaje slaví zmíněných 20 let od svého otevření. Jeho budování v oblasti Altmühltal předcházela v 70. a 80. letech ostrá debata s ekologií. Celá stavba má 16 zdymadel, díky nimž lodě překonávají 175 m výškového rozdílu.

Pomocí přečerpávání vody průplavem je v suchých obdobích navyšován průtok v tocích na rýnské straně rozvodí, čímž je v severní části Bavorska zajištěno zavlažování a zdroje pitné vody v suchých obdobích. Zajímavostí je, že voda čerpaná průplavem do vrcholové zdrže je při přepouštění sestupnou částí průplavu využita ve vodních elektrárnách u plavebních stupňů k výrobě elektrické energie. Protože severní část Bavorska leží v nižší nadmořské výšce než Dunaj při vyústění průplavu, je vyrobené energie více, než kolik se jí spotřebuje na čerpání. Zlepšení hydrologické bilance pomocí přečerpávání vody průplavem tak vlastně nejen že nic nestojí, ale dokonce produkuje ekologicky čistou elektrickou energii.

Přírodní park? Žádná překážka

Loď Renate tiše pluje vstříc cíli své čtyřhodinové plavby v Essingu. Míjíme mohutné nákladní lodě. Jedna má holandskou vlajku, dvě slovenskou, jiné kotví v přístavištích. „Na loď průměrné velikosti se vejde náklad, který by vezlo po silnici zhruba 100 kamionů. Nemluvě o možnosti snadné přepravy nadměrných nákladů, jako jsou třeba různé technologické celky. V průměru je zde přeplaveno téměř 7 milionů tun zboží každý rok, což je o něco více než polovina kapacity, protože ta činí dokonce 12 mi-

lionů,“ vysvětluje Detlef Aster.

Formace kachen s cachtáním přistává u břehu kanálu. Jiné hejno jim pluje vstříc, aby postupně všechny zmizely v kameny oddělené „klidové zóně“ po obou stranách. Nikdo by nepoznal, že vše zde je dílem lidské ruky. Traduje se příběh z 80. let, tedy z doby největšího odporu ekologických organizací proti dostavbě kanálu. Jedna německá televize odvysílala záběry nádherné přírody s komentářem ve smyslu: „Taková nádhera a betonová lobby nám ji chce zničit.“ Problém byl v tom, že na záznamu bylo okolí již dokončené části kanálu Mohan-Dunaj. Tehdy se dlouho trvajících spory s ekology podařilo prolomit a výsledkem byla dostavba posledního úseku.

Právě na ekologii se zde hodně myslelo. Přestože šlo o obrovský zásah i do Přírodního parku Altmühltal, příroda zde působí naprosto panensky. „Ano, vybudovali jsme tu spoustu mokřadů a slepých ramen, čímž jsme dosáhli stavu, který zde byl před stavbu. V tomto území najdete obrovskou rozmanitost fauny i flóry, z nich je více než třetina v Červené knize ohrožených druhů,“ říká Detlef Aster.

Jeho slova dokládají i výletníci, kteří sem rádi jezdí načerpat energii. Po obou stranách průplavu jsou cyklostezky, nabízející díky celkem rovinnatému profilu nádherné zážitky pro celé rodiny. V okolních vesničkách se některé domy přestavěly na penziony a pohostinství – zkrátka všeobecná spokojenost. Místní si mohou přivydělat a návštěvníci mají kde složit hlavu při delších výletech nebo se mohou jen cestou posilnit. Kanál se svým zázemím je hojně využíván pro rekreační plavbu a turistiku výletními loděmi.

V Česku to nějak drhne

Vodní doprava je zřejmě neekologičtější způsob přepravy zboží. I proto je na její rozvoj v evropských fondech vyčleněno obrovské množství financí. Jde jen o to, jak je využít. S tím mívá ČR nemalé potíže. V rámci rekreační plavby pracuje Ředitelství vodních cest na spoustě projektů na Vltavě a Labi. Ovšem ty zásadní, jako je třeba stavba vodního stupně Děčín, který by dokázal splavnit dolní Labe pro nákladní lodě po většinu roku, stojí. Ne kvůli penězům, jichž se nyní jaksi nikde nedostává, ale požadavkům ministerstva životního prostředí. To již podruhé vrátilo Posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA), tentokrát však ne k dopracování, ale v podstatě k přepracování. A to byly prakticky všechny požadavky ekologických organizací do projektu začleněny. Tedy kromě myšlenky stupeň vůbec nestavět.

Zatímco děčínský jez se občas v médiích mihne, existuje ještě jedna stavba, která je zatím téměř jen ve fantazii tvůrců. Přitom by mohla pomoci poměrně výrazným způsobem oživit skomírající stavebnictví, potažmo ekonomiku. A to plán její výstavby byl přijat na začátku minulého století roku 1901 ve vodestním zákoně. Budovat se měla v letech 1904–1924. Jde o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, kterým by došlo ke spojení tří moří – Černého, Baltu a Severního. Představa nepřítomnosti desítek tisíc kamionů na našich silnicích musí zahřát u srdce nejen ekology. Proč se nepoučit u našich západních sousedů a nezkusit se nad tím alespoň zamyslet?



Slavnostní plavba k 20. výročí průplavu dne 25. září 2012

„Zuřivý reportér“ Egon Erwin Kisch na palubě parníku A. Lanna 6

Dne 22. září 1920 dochází k zahájení pozoruhodné plavby jednoho z nejsilnějších pražských vltavských parníků nazvaného A. Lanna 6 z Prahy do Bratislavy, neboť pro jeho rozměry nebylo možné využít železnici. Cesta z Holešovic vedla po Vltavě a Labi do Hamburku, dále podél pobřeží po moři do Wilhelmshavenu a poté průplavy proti toku Rýna do Mohuče. Po přezimování ve Frankfurtu nad Mohanem a vymontování parního stroje

pak trup lodi dotáhli koně Ludvíkovým průplavem Dunaj-Mohan až k Dunaji, kde byl stroj opět vmontován. Z Pasova po Dunaji potom parník vlekl nově zakoupený bagr a parní jeřáb. Do Bratislavy dorazil dne 11. července 1921. Cesty parníku se až na Rýn zúčastnil a ve své reportáži a v divadelní hře ji ztvárnil „zuřivý reportér“ Egon Erwin Kisch.

Redakce

Mapa zobrazuje plavbu lodí A. Lanna 6 a Andromeda z Prahy do Bratislavy

- Trasa cesty A. Lanna 6
- Trasa cesty Andromedy



Nákladní loď Andromeda



		
	<p style="text-align: center;">Hydrotechnické stavby</p> <p style="text-align: center;">Výstavba a rekonstrukce vodovodů a kanalizací</p> <p style="text-align: center;">Výstavba a rekonstrukce čistíren odpadních vod a úpraven vody</p> <p style="text-align: center;">Úpravy vodních toků</p>	
		

NAPŘÍČ EVROPOU

Ing. Jan Vlček

25. září 1992 je datum, které lidé od vodní dopravy budou vždy spojovat mimo jiné s otevřením průplavu Rýn - Mohan - Dunaj. Takové velké události se samozřejmě zúčastnila řada lodí. A nechyběla ani motorová loď *Andromeda* patřící akciové společnosti *Ekotrans Moravia* (loď na fotografii vlevo). Její plavba byla sice naplánována dlouho dopředu, ale nakonec počasí proti původnímu záměru rozhodlo o zcela jiném aranžmá.

Andromeda měla původně vyplout na cestu z Prahy do Bratislavy po následující trase: Praha, Děčín, Magdeburg, Duisburg, Mainz na řeku Mohan, dále přes Bamberg, Norimberk a Kelheim do Dunaje a tam přes Regensburg, Passau, Linz a Vídeň do Bratislavy. Na plánovanou trasu se však vůbec nedostala, protože při jejím návratu z Hamburku do ČSFR (před touto cestou) doslova vyschlo Labe a naše loď uvízla společně s jinými plavidly dalších rejdařství v Magdeburgu. Očekávaný déšť nepřicházel, termín otevření průplavu se blížil, a tak bylo rozhodnuto o změně organizace plavby. Zboží z lodě bylo v Magdeburgu vyloženo do jiných plavidel a prázdná *Andromeda* se 14. září 1992 vydala do Rotterdamu, kde pro ni byl připraven náklad železné rudy pro železářny *Voest Alpine* v rakouském Linzi. 22. září 1992 tedy *Andromeda* se 716 tunami rudy vyplula proti proudu Rýna, aby jako první československá loď s nákladem projela nově otevřený průplav R-M-D. Po zdolání proudu Rýna odbočila v Mainzu na

řeku Mohan a začala stoupat po „schodech“ plavebních komor k vrcholové zdrži průplavu R-M-D, která protíná rozvodí na kótě 406 metrů nad mořem a je ohraničena plavebními komorami *Hilpoltstein* a *Bachhausen*.

Po překonání této „vrcholové prémie“ projela *Andromeda* malebným údolím řeky *Altmühl*, která je také součástí průplavu R-M-D, a začala sestupovat k Dunaji. 4. října 1992 pak projela *Kelheimem* a poprvé okusila vody tohoto druhého evropského velikána. Avšak ani tam se naše loď nevyhnula problémům s ponorem a proto musela být v *Regensburgu* 'odlehčena o dvě stě tun rudy, aby mohla bez problémů projet zatím ještě neskanalizovaný úsek Dunaje kolem *Degendorfu*.

Po zdolání této překážky *Andromeda* 7. října 1992 šťastně doplula do přístavu v *Linzi*, kde bylo vyloženo zbylých pět set šestnáct tun rudy. Prázdná se potom vydala přes *Vídeň* do Bratislavy, kam dorazila 10. října 1992.

Tak *Andromeda* zakončila svou první plavbu přes průplav R-M-D. Hned ale naložila čtyři sta šedesát tun hrachu a 20. října 1992 se vydala na zpáteční cestu proti proudu Dunaje.

Při první plavbě přes nový průplav nebyla na palubě *Andromedy* pouze její tříčlenná posádka, ale i televizní štáb, který celou historickou plavbu zachytil filmovou kamerou, takže se můžeme těšit i na televizní pořad o této velice zajímavé cestě naší lodě napříč Evropou.

Převzato z časopisu *Vodní cesty a plavba* 4/1992

Vánoční dárek - DVD
- 3.str. obálky

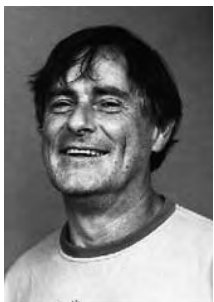
Na palubě *Andromedy*
I. díl Z Prahy do Rotterdamu
II. díl Rýn - Mohan
III. díl Průplav Mohan-Dunaj a Dunaj

Vydáno pro *Plavba a vodní cesty* o.p.s. (2012). (C) Natočeno v koprodukcí s Českou televizí.

Režie: Rudolf Adler
1993
83 minut



ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR



Ing. arch. Jiří Střítecký 1954–2012

Bohužel ne každý den svítí slunce a je veselo. Ve věku 58 let zemřel ve středu 28. listopadu 2012 architekt Jiří Střítecký. Svým výrazným architektonickým „rukopisem“ i přístupem k životu významně ovlivnil naši práci. Bude nám chybět. Jeho architektonické návrhy zdobí naše stavby na

Vltavě mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou a vytváří z nich nadčasové skvosty vkusně doplňující okolní přírodu. Zanechal nesmazatelnou a krásnou stopu na řece i v našich myslích.



Vizualizace PK Hněvkovice

O velké a nenahraditelné ztrátě hovoří v souvislosti s úmrtím Jiřího Stříteckého nejen jeho kolegové z Ateliéru 8000, ale také další architekti, stavaři i budějčičtí občané.

Z autorské dílny tandemu Střítecký-Krupauer vzešla celá řada krásných staveb, ať už v Českých Budějovicích, v Praze nebo jinde v Evropě. Pro nás je nejvýznamnější a nezapomenutelná spolupráce na stavbách zkrášlujících vodní cestu mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Přístaviště Lannova loděnice, plavební komora a přístav České Vrbné, plavební komora a chystaný přístav Hluboká nad Vltavou, velín plavební komory na přehradě Hněvkovice a připravovaná plavební komora v Hněvkovicích. Tam všude se setkáváme a budeme se tkávat s genialitou tohoto člověka.

Děkujeme

Ředitelství vodních cest ČR vyjadřuje pozůstalým Jiřího Stříteckého upřímnou soustrast.



Přístav České Vrbné

Reportáž z KŘÍŽOVÉ PLAVBY

Vít Beneš – Ředitelství vodních cest ČR

Třetího října tohoto roku proběhla akce pod názvem KŘÍŽOVÁ PLAVBA, jinak také nazývaná PLAVBA KŘÍŽE. Jak vznikl nápad uspořádat takovou akci? Jako jiné nápady. Třeba festival VLTAVA OPEN vznikl tak, že když se dokončovala plavební komora v Českém Vrbném, tak probíhaly tzv. suché a mokré zkoušky. No a tak jsme si říkali, že bychom mohli uspořádat třeba i „zvukovou zkoušku“ – přijel by třeba MEGADETH nebo jiná heavymetalová kapela a na dně komory by prohrábla struny – co by se asi stalo? No, ale nakonec z takového nápadu vznikl festival zahajující plavební sezónu...

Podobně tedy i KŘÍŽOVÁ PLAVBA měla původně jiné „dimenze“. Šlo o setkání: poplujeme proti sobě; ze severu, tj. od Týna a z jihu, tj. od Budějovic a tam kde se potkáme zapíchneme kolík nebo tak něco – prostě označíme místo setkání. Pak začaly padat různé návrhy, jako třeba osadit maják – to by bylo skvělé, ale kdo se o takový maják bude starat?! Správce toku by musel přijmout „strážce majáku“ a takovou profesi by musel nejdříve vytvořit a začlenit do mzdových tabulek, bylo by zde jistě spousta přesčasů apod. Zkrátka z majáku – alespoň prozatím sešlo, a tak při pohledu na českou krajinu, kterou lemují různá „boží muka“ a právě i kříže, které tak tvoří tzv. „křížovou cestu“ padlo rozhodnutí: osadíme kříž. Tvoříme přece také cestu – vodní cestu.

Kříž je symbol. Symbol naší kultury – jejích kořenů. A ať chceme, nebo ne – jsme přece křesťané, ne?

Místo osazení bylo jasné – na půli cesty mezi Budějovicemi a Týnem nad Vltavou, plus minus autobus, ve skálách na levém břehu pod Hlubokou.

Souřadnice **49° 05 24,23 S, 14° 27 55,13 V**

A z čeho kříž vyrobit? To je nasnadě – jsme stavaři a stavíme většinou z betonu. Kříž bude tedy betonový. Železobetonový. Nejsme však jen vylévači betonu – my tvoříme. Dáváme krajině tvar, tak jako člověk od pradávna a proto by kříž měl symbolizovat i toto konání – tvorba tvaru, které je někdy dost „navzdory“. Navzdory hmotě i poměrům. Kříž bude tedy z betonu a bude symbolizovat vytržení tvaru z hmoty.

„Jak to bude velký? Abychom to unesli!“ A tak metr na výšku, sedmdesát centimetrů na šířku a deset centimetrů tlustý, tj. „stojka“: $1 \cdot 0,1 \cdot 0,1 = 0,1 \text{ m}^3$ + „rameno“: $0,7 \cdot 0,1 \cdot 0,1 = 0,007 \text{ m}^3 = 0,017 \text{ m}^3$ železobetonu; Rochlovy tabulky: objemová hodnota železobetonu je 2300-2500 kg/m³; a z toho vyplývá, že náš kříž bude vážit cca 40 kg. „To uneseme“.

A tak dřevotřísková deska, pár prken a máme šalunk, nebo-li bednění; trochu výztuže a 0,017 kubiku betonu a kříž je vytvořen. „Kdy to osadíme? Příští týden. A do skály jo? Jo“.

A tak vyplouváme, vybaveni elektrocentrálou a vrtačkou. No, moc dobře to nešlo. Vrták po skále lítal a ne a ne se chytit. Nakonec jsme využili praskliny a bylo hotovo.

A aby kříž byl křížem, mělo by se mu nějak požehnat.



Přeprava kříže po Hněvkovické přehradě.



Kříž před odhalením

Původní nápady jako postříkat ho šampaňským vzaly za své, a tak jsme oslovili pana faráře Marka Donnerstaga, otce Marka, který laskavě svolil a přislíbil účast.

Jak to tak bývá, z původní soukromé události začíná bobtnat poněkud větší akce: z jihu pluje loď MALŠE, které boky jistí plavidlo FASTER, přívoz, plavidla SVATOPLUK a KEY LIGHT a ze severu k místu setkání pluje „serviska“ a dále pak OLIVER a další lodě se přidávají u Purkarce; celkem se nás u kříže potkává asi osm lodí, na kterých je odhadem šedesát lidí.

O půl sedmé se tedy slova ujímá pan farář a vykonává bohoslužbu..., na závěr zbývají již jen „římské svíce“.

Kříž byl vždycky spojen s plavbou – byť se nenacházíme na moři, ale na řece, a tak připlouvající budou mít nějaký orientační bod, tak jako pro námořníky byl obraz JIŽNÍHO KŘÍŽE takovým orientačním bodem, když na svých plavbách ztratili z dohledu Polárku...



Křest kříže

Ať proplujete rokem 2013
úspěšně, v klidu a v pohodě Vám přeji
Ing. Jan Skalický a kolektiv ŘVC ČR

ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Bařuv kanál se prodlouží, ministři podepsali dohodu

Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.

Prodloužení Bařova kanálu ze slovenské Skalice do Hodonína může pokročit do další etapy. Na prvním společném zasedání české a slovenské vlády dne 29. 10. 2012 slavnostně podepsali v Trenčíně ministr dopravy České republiky Pavel Dobeš a ministr životního prostředí Slovenské republiky Peter Žiga dohodu mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky o dočasném užívání části státního území a majetku Slovenské republiky pro výstavbu a provoz stavby Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice-Rohatec na hraničním vodním toku Radějovka (Radejovka) v katastrálních územích obcí Sodoměřice a Rohatec a města Skalica. Stalo se tak při historicky prvním jednání vlád Slovenské a České republiky. Představitelé obou států se symbolicky setkali v období oslav vzniku společné Československé republiky a při uplynutí dvou desetiletí od vzniku samostatných republik.

Tomuto významnému aktu předcházelo několik let vyjednávání na nejrůznějších úrovních, z nichž řadu inicioval Spolek pro podporu Pomoraví, město Skalica a další.

Ředitelství vodních cest ČR díky mezistátní dohodě může pokračovat v přípravě prodloužení Bařova kanálu směrem na jih což si vyžádá výstavbu plavební komory Rohatec a rozšíření hraničního toku Radějovky. Stavební práce by mohly začít nejdříve za rok.

Předseda vlády České republiky Petr Nečas k rozvoji Bařova kanálu během jednání vlád dodal: *“Vidím v tom obrovský potenciál rozvoje turistického ruchu. Každý má možnost se podívat tady na Uherskohradištsku nebo na Hodonínsku jak úspěšně se turistická infrastruktura rozvíjí v oblasti vodní turistiky, ale například i v oblasti cyklotu-*

ristiky. V létě tady potkáte tisíce a tisíce lidí a stává se to stále vítanější turistickou atrakcí. V z h l e d e m k tomu, že dolní tok řeky Moravy je společnou záležitostí Slovenské republiky a České republiky, tak další prolongace této velice intenzivní turistické oblasti z české části dolního toku řeky Moravy i na území Slovenska dává obrovský potenciál pro rozvoj turistického ruchu,

pro rozvoj ochrany kulturních a historických památek, pro rozvoj vodní turistiky a cykloturistiky. Pro obě země vzhledem k tomu, že jsme v schengenském prostoru a je možné naprosto volně cestovat, to představuje podle mého názoru velkou příležitost v oblasti, která ještě před pěti nebo deseti lety nemusela být považována za centrum turistického ruchu. Moravský i slovenský břeh řeky Moravy ale mají turistům co nabídnout a potenciál, který v posledních letech vzrůstá by měl být využit.”



Dohoda o prodloužení Bařova kanálu byla uzavřena na prvním společném zasedání české a slovenské vlády



Vizualizace plavební komory Rohatec, která má spolu s úpravami říčky Radějovky umožnit prodloužení splavnosti Bařova kanálu až do Hodonína

Letecký pohled na dnešní konec Bařova kanálu – přístav Skalica (projekt Vodní cesty, a.s.)

Krásné počasí pomohlo Baťovu kanálu proplout rekordní sezónou

Vojtěch Bártek – ředitel Baťův kanál, o.p.s.

Krásné počasí a příznivé plavební podmínky provázely celou plavební sezónu 2012 na Baťově kanálu. Na jejím počátku se díky investici Ředitelství vodních cest otevřela tři nová přístaviště ve Spytihněvi, Strážnici a Sudoměřicích. Výrazně se také vylepšilo zázemí přístavů právě ve Spytihněvi – opravené původní Baťovy domky, zřízena expozice o vodní cestě a nové sociální zařízení se sprchami – a také ve Starém Městě, kde se návštěvníkům otevřel zcela nový moderní přístav. I na ostatních místech se nelenilo a téměř všude bylo pro turisty připraveno nějaké vylepšení. A že je Baťův kanál skutečně pro všechny dokládá 17 bezbariérových přístavišť a čtyři bezbariérové osobní lodě na celé délce vodní cesty.

Ideální počasí ve spojení se zvelebujícím se zázemím přilákalo na paluby lodí na Baťově kanálu rekordní návštěvu 80 tisíc návštěvníků. Jedná se o nárůst ve výši 23 % oproti roku 2011 (65 tisíc návštěvníků). Tolik turistů se přepravilo díky službám patnácti podnikatelských subjektů působících na této unikátní vodní cestě.

Nárůst ovšem nebyl u všech provozovatelů plavby. Někteří zaznamenali mírný pokles. Všeobecně také zaznamenáváme pokles ve skupinových výletech – školních

i firemních. Jezdí spíše menší skupiny a rodiny. Všichni ovšem sledujeme zvýšenou návštěvnost v přístavech – lidí, kteří nejdou na plavbu, jenom se občerstvit a nasát příjemnou atmosféru. Vzestupně také pokračuje současný trend – cykloturistika. V ročních součtech se jedná o statisíce návštěvníků.

Co nás těší zvláště, je opětovný nárůst vícedenních pobytů na kajutových lodích a hausbótech z ložských 3 tisíc na letošní 4 tisíce „námořníků“.



Osobní loď Morava v Napajedlicích



 **VLTAVSKÁ VODNÍ CESTA
ČESKÉ BUDĚJOVICE - TÝN NAD VLTAVOU**

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

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

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

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



Dopravní křižovatky v Městském muzeu Česká Třebová aneb do České Třebové vlakem, Velorexem, letadlem i lodí

Mgr. Jana Voleská – ředitelka, Městské muzeum Česká Třebová

V sobotu 29. září 2012 byla slavnostně otevřena nová budova Městského muzea Česká Třebová, kde návštěvníci najdou jak stálé expozice, tak příležitostné výstavy. Téma stálých expozic vyjadřuje už jejich zastřešující název *Dopravní křižovatky aneb do České Třebové vlakem, Velorexem, letadlem i lodí*. Název v sobě spojuje – s jistou mírou nadsázky – čtyři dopravní módy, které jsou pro Českou Třebovou příznačné či nějak spjaté s její historií. Jde o dopravu železniční, silniční (reprezentovanou vozítkem Velorex, které v České Třebové vzniklo), leteckou (prezentovány zde jsou aviatické pokusy českořebovského rodáka Františka Formánka) i lodní (expozice pojednává o historii úvah o propojení tří moří vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe).

Souvislost mezi lodní dopravou a městem Česká Třebová je málo známá. Tato vazba by se stala realitou za podmínky, že by došlo k uskutečnění projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, tedy ke vzniku vodních děl propojujících tyto tři velké evropské řeky. Expozice, která je věnována této problematice, předkládá myšlenku na vytvoření vodní cesty v jejím historickém vývoji. Ukazuje rovněž trasy, kterými by měla být voda vedena, a to včetně té, která by procházela přes Českou Třebovou.

Muzeum je otevřeno denně mimo pondělí od 10 do 18 hodin
Adresa výstavní budovy: Městské muzeum Česká Třebová, Klácelova 11, 56002 Česká Třebová
tel.: 465 322 634, 465534516
e-mail: info@mmct.cz
www.mmct.cz



Autor koláže: Michal Horák



Bařův kanál a historie plavby na řece Moravě

Ing. Pavel Neset, Csc.

Je velice záslužné připomínat našim současníkům, že Bařova realizovaná myšlenka přepravovat palivo z Rohatce do elektrárny v Otrokovicích vodní cestou – Bařovým kanálem nevznikla jen z Bařova geniálního nápadu. Už generace lidí před ním se snažili využít řeku Moravu k lodní dopravě zboží, proto nemůžeme pohlížet na dobu vzniku kanálu v 30. letech minulého století bez návaznosti na předchozí vývoj. Bařa byl ovlivněn bezprostředně prof. Ing. Antonínem Smrčkem, kterému se podařilo jako poslanci rakousko-uherského sněmu prosadit zákon z roku 1901 o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, kde na prvním místě byl uveden lodní průplav z Dunaje do Odry. I když realizaci dle tohoto zákona se dočkali spíše na Vltavě a Labi. Tomuto průkopníkovi by mělo patřit v Muzeu BK čestné místo. Zasloužil se též o vznik expozitury Ředitelství pro stavby vodní v Přerově roku 1907 – předchůdce dnešního Ředitelství vodních cest.

Generace prof. Smrčka navazovala na předchozí generace průkopníků plavby na řece Moravě. Na základě impulzů Moravského zemského sněmu z roku 1653 vypracoval Lothar Vogemonte pojednání o způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem. Nejúspěšnějším realizátorem byl až Ing. Jan Rochus Dorfleitner, který obdržel od císaře Josefa II. v roce 1775 výsadu výhradního provozování plavby na řece Moravě na 20 let a několik desítek let ji provozoval do doby, než ji přerušily napoleonské války. Dopravoval sůl z Rakouska a tabák z Uher do Ho-

donína, kde bylo zřídáno podnikové překladiště tabákové továrny. Zpět přepravoval uhlí. Významným cílem těchto přeprav bylo i Veselí n.M. Používaly se na to lodě s plochým dnem šesterky (sechserinen) nebo sedmerky (siebnerinen) s ponorem 45 cm délky 32–36 m, šířky 3,3–3,9 m o nosnosti 33–39 t se sedmi muži posádky a proti proudu byly vlečeny koňským spřežením. Tyto přepravy ustaly až je převzala železnice v druhé polovině 19. století. Lodě na Bařově kanálu měly nosnost 200 t a na moderních vodních cestách se vyžaduje nosnost lodí až desetinásobná s minimálním počtem posádky z důvodu zajištění ekonomiky provozu.

Na řece se plavební provoz potýkal s plavebními překážkami jakými byly hlavně jezy. K jejich překonání byly stavěny plavební komory. První plavební komorou v Čechách a na Moravě byla plavební komora u jezu v Rohatci postavená v roce 1722 Norbertem Wenzlem von Lincem, velitelem pevnosti Uherské Hradiště. Teprve později roku 1729 byla postavena u Županovic na Vltavě ta česká. Na Moravě jsme dlužníky, že zatím nebyl proveden průzkum plavební komory v Rohatci a nebyly objeveny základy této plavební komory. Zásluhou obnovení provozu na Bařově kanále pro rekreační a sportovní využití se daří obnovit na Moravě historickou plavební paměť. K tomu by mělo být nápomocno i Muzeum Bařova kanálu ve Veselí nad Moravou a Sptyihněvi.

Turistické centrum Veselska
Otevřeno: úterý, čtvrtek a o víkendu
od 13:00 do 17:00 hod.

www.kultura-veseli.cz



Galerie Bařova kanálu v turistickém centru Veselska se nachází na Náměstí Míru č. 664, Veselí nad Moravou



Galerie Bařova kanálu



Model plavební komory Petřov v galerii Bařova kanálu

Ivan Černý

Foto: Miroslav Feszanicz

V letošním létě se na Vltavu a Labe vrátilo dávno zaniklé vorařské řemeslo. Pražané u Výtoně, kde je i proslulé plavecké muzeum v původní, historické celnici, nevěřili vlastním očím. Jednu noc zde kotvil téměř stometrový vor, který sem připlul ze Štěchovic, kde byl svázán houžvemi, aby pak plul po staré vodní cestě až k Hamburku, do německého Lauenburgu. Tato velká atrakce, expedice VOR 2012, se uskutečnila podle autentické, několik set let staré technologie. Nový byl pouze remorkér, který vor většinu cesty vlekl, protože regulované řeky ztratily na bývalém svižném tempu.



Vor 2012 u historického kotviště vorů na Výtoni

Námořnické ahoj

Po celou cestu, čítající bratru 760 kilometrů, devadesátimetrový vor doprovázely nadšené pozdravy z míjejících výletních lodí i kánoí a kajaků nejrůznějších vodáků. Vor byl složen z pěti vorových tabulí, poskládaných ze 120 šestnáctimetrových kmenů a urazil denně kolem 100 km. Rychlost plavby se pohybovala od 5 km/hod. na Vltavě až po 10 km/hod. na Labi. Autentická však nebyla pouze konstrukce voru, ale také trasa plavby i noclehy posádky. Plulo se každý den do 20.30 hod., pak se spalo buď ve stanech na břehu řeky, nebo pod širým nebem, stejně, jako to dříve dělali plavci. Vařilo se přímo na voru, kdy se oheň udržoval na hliněných drnech, tak jako kdysi. Základem posádky byla obsluha 4 ručně tesaných 11metrových vesel, laiky mylně považovanými za kormidla.

Vor vyplul 11. července ze Štěchovic, z místa, kde se vory odedávna vázaly, zamířil do Prahy, zdolal Šítkovský i Staroměstský jez a přes Mělník, Ústí nad Labem a Děčín doplul až do přístavu Lauenburg. Původně obávaný rizikový úsek na Labi mezi Střekovem a Děčínem, kde hrozil nedostatek vody ke splavnění, se obešel bez problémů. Po celou dobu plavby vor přitahoval pozornost dětí i dospělých, včetně pamětníků i členů někdejších plaveckých rodin. Plavba trvala zhruba tři neděle, na jejím konci posádka rozbila a do řeky hodila kameňáček zvaný postaru plaváček. Ten nesměl chybět v plavcově výbavě, kterým po staletí věrně sloužil. Vařila se v něm polévka, v chladu grog, v horku udržel pivo chladné. Zkrátka, plavci ho používali na vše tekuté. Bývalo pravidlem, že si ho kupovali u hrnčíře vždy před novou plavbou. A po splutí jednoho rázu (plavby pramene s jednou posádkou z vaziště do místa určená) ho tradičně rozbili a hodily do vody coby jakousi rituální oběť za zdar další plavby. To není žádná zkazka, jak svědčí dno Vltavy u Výtoně, které je dodnes plné hliněných střepů.

Nikoli voraři, nýbrž plavci

Vorařství mělo v Čechách dlouholetou tradici a patřilo mezi vážená a uznávaná povolání. První doložená písemná zpráva o voroplavbě na Vltavě se zachovala z roku 1316. Vory však připlouvaly do Prahy již nejméně o 300 let dříve. Velký rozmach voroplavby nastal v době vlády Karla IV. Vrcholu dosáhlo plavení dřeva v Čechách v 18. a 19. století. Zánik tohoto mokrého řemesla přišel až s vybudováním přehrad na Vltavě v průběhu 20. století, konkrétně v roce 1960, kdy se uskutečnilo poslední plavení dřeva po Vltavě.

Projekt výstavby vorového pramene vznikl před třemi lety jako nápad lesnicko-dřevařské společnosti LESS k dvacátému výročí existence firmy. Cílem plavby voru bylo připomenout kdysi slavné plavecké řemeslo a upozornit nejenom na dřevo, jako jedinečný materiál a obnovitelný zdroj, ale i na dosud málo využívané vodní cesty v hospodářství, v době, kdy jsou naše dálnice přetížené, transporty nákladními automobily drahé a po vodě lze vše přepravovat lacino a ekologicky.

„Plavené dřevo je navíc na rozdíl od dopravovaného po souši kvalitnější, tvrdší a méně napadané škůdci. Z našich 120 kladů vyrobí němečtí dřevaři kvalitní zahradní nábytek,“ informovala novináře manažerka projektu VOR 2012 Ing. Andrea Pondělíčková.

Jak již jsme si řekli, vor byl vyroben přesně podle tradiční dobové technologie a původních postupů. Veřejnost tak měla jedinečnou příležitost seznámit se s původním plavením dřeva. A na vlastní oči se podívat v Praze i dalších městech za našimi hranicemi, včetně Dráždan, Magdeburku či Hitzackeru, jak náročné to tehdy bývalo.

Závěrem nás zajímá, jak se společnosti LESS podařilo po dlouhé době vorařské řemeslo vzkřísit. Ing. Andrea Pondělíčková nám to vysvětlila:

„S nápadem přišel generální ředitel společnosti pan Mičánek, inspirací mu byla akce v roce 2000, kdy byla Praha vyhlášena jako Evropské město kultury, kdy byl jeden z projektů věnován Vltavě pod názvem Praha – město na řece. V rámci tohoto projektu byl po mnoha letech postaven poslední vor končícího tisíciletí, přesně podle několik set let staré technologie. Iniciátorkou této myšlenky byla Zlata Svobodová z Muzea hl. města Prahy, koordinátorem stavby a vrátným tohoto voru Jan Havel. Právě na něj jsme se obrátili při přípravách našeho projektu. Byl pro nás cenným poradcem jak při vlastní



Vorařská romantika na Výtoni



Vor v propusti Šitkovského jezu

stavbě, tak při administrativních krocích, které samotné plavbě předcházely. Na loňské zkušební plavbě zastával pozici vrátného, čili kapitána voru.“

Vor, první dopravní prostředek na řece

Vory sloužily pro přepravu dřeva, ale i dalších druhů zboží. Jedinou jejich nevýhodou bylo, že byly použitelné pouze pro plavbu po proudu. Podmínky pro voroplavbu byly na Vltavě a Labi natolik příznivé, že už od 14. století docházelo k úpravám řečiště. K úhradě nákladů se ze splavněného dříví vybíralo clo.

Běžné vory byly cca 80–100 metrů dlouhé, obsluhovali ho 2 až 4 plavci. Složený byl z asi 70–120 opracovaných kmenů, na nichž se vozívalo ještě palivové dříví, sůl, ryby a jiné zboží. Plavily se ale i vory větší, mnohdy až 180 metrů dlouhé, ty měly 8 plavců. Velikost vorů záležela na stavu vody a říčního koryta, plavci měli zkušenosti s tím, co kde se kdy dalo plavit a vždy poslední slovo měl tzv. vrátný voru.

Každý vor byl vpředu svázan pevně a natěsno a vzadu volněji nebo vůbec – proto se odpředu rozšiřoval. První vor se nazýval předák, předáková tabule nebo vrátensej vor – na levé (vrátenské) straně veslo obsluhoval vrátný – kapitán plavby – a na pravé (pacholčí) straně další člen posádky. Druhý byl slabák, pacholčí vor. Na něm bývala kuchyně s ohništěm a protisměrné veslo opačina. Na slabáku bylo také označení firmy – majitele a vrátného. Třetí vor byl šrekovej – na něm byla jedna z brzd, 3–7 metrů dlouhá kláda, zapouštěná kolmo do dna řeky. Poslední vor se jmenoval zadák a byl opatřen jedním veslem nebo kormidelníkem.

Voroplavba byla velmi náročná na schopnosti vorařů, kteří navíc byli neustále po kotníky ve vodě, neboť se přes klády převalovaly vlny. Hrozilo nebezpečí sklouznutí i rozdrčení kotníku při chybném kroku a uvíznutí mezi



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

Spolehlivý partner pro všechny stavby
v kontaktu s vodním prostředím



Plavební komora Hluboká nad Vltavou

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s. | K Jezu 1, 143 01 Praha 4-Modřany, www.zakladani.cz



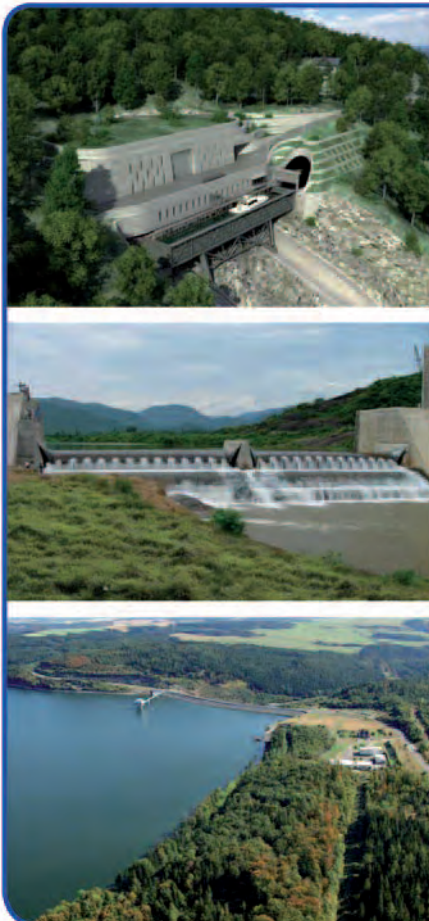
Vor v labském údolí u Sebužína

kládami. Povolání se většinou dědilo z generace na generaci, plavecké posádky existovaly již od středověku. Plavcem nemohl být kdekdo. Zájemci o toto řemeslo skládali mnohastupňové náročné zkoušky pro plavecký certifikát, jakousi plaveckou pracovní knížku. Vory musely bez úhony proplout i velmi náročnými úseky, jakými bývaly zejména propustě u jezů. Plavbu vedl vrátný, při plavbě musel mít u sebe vrátenský patent, který dostal po složení zkoušek v Praze.

Stavba voru trvala zkušené partě vorařů kolem čtyř dní a kupříkladu plavba z Pardubic do Kolína trvala asi 1 den, do Mělníka další 3–4 dny. Vory putovaly do větších měst

především jako palivové i stavební dříví, trámy na mosty. Výnosné bylo dodávat výdřevu do dolů v Kutné Hoře, od 16. století se běžně plavilo až do Hamburku.

Z hlediska historického se o zásadní rozvoj voroplavby v Čechách významně zasloužil lodmistr Adalbert Lanna (1805–1866), který vytvořil pro voroplavbu žádoucí podmínky na Vltavě a Labi a jejich přítocích. Rovněž založil dřevařské podniky, doly a železárny v Kladně. V roce 1833 mu byly svěřeny regulační a udržovací práce na Vltavě a Labi. Jeho firma stavěla mosty a prováděla regulace českých řek. Poslední zpráva o plavení vorů na Labi je, na rozdíl od Vltavy, již z roku 1903.



Engineering balanced sustainability™

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

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

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

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

Čuba: Naše ekonomika funguje v polokoloniální pozici

Karel Toman – Aktuálně.cz

Slušovice - Za minulého režimu byly lepší podmínky pro fungování podniku, než jsou dnes, tvrdí v další části rozhovoru pro online deník Aktuálně.cz František Čuba, někdejší dlouholetý předseda hospodářského zástraku JZD Slušovice. Ač v krajských volbách kandidoval za Zemanovce na posledním místě, získal nejvíce preferenčních hlasů a na příští čtyři roky se pravděpodobně stane radním pro zemědělství Zlínského kraje. V důsledku privatizace podle něj Česku chybí silné podniky, a proto naše ekonomika funguje v „polokoloniální pozici“. možřejmě vychází úplně jinak – zde jsou to naopak investice ty neefektivnější.

Mohl to dokázat každý

A.cz: Svého času jste znovu oživil projekt průplavu Dunaj-Odra-Labe. Má podle vás stále smysl?

Světová ekonomika se stěhuje k vodě. Většina průmyslových zařízení je budována u vody. Všechny státy Evropy mají přístup k vodě, kromě Česka. Jak si představujeme, že budeme obchodovat třeba s Čínou? Z Číny se to po lodí doveze po moři do Hamburku, tam se to přeloží, veze se to po železnici třeba do Slušovic, tady se to přeloží a veze se to třeba do Žiliny. Tak dnes funguje doprava.

My jsme měli v minulosti celou řadu firem v zahraničí třeba ve Vietnamu nebo v Egyptě. Do té ve Vietnamu jsme některé výrobky vozili letecky a některé po vodě. Využívali jsme takzvaný systém Interlichter (mezinárodní systém přepravy řeka – moře založený roku 1978 se sídlem v Budapešti - pozn. red.). Do Bratislavy přijely lehké lodě, které dovezly sóju do Slušovic. Do nich se naložilo třeba naše tabulové sklo nebo pivo. Lodí dojevy k Černému moři, tam se přeložily na velké lodě, které dopluly až do Vietnamu. Tam se zase po řekách dostaly, kam bylo potřeba. Když bychom my měli vybudované spojení s Čínou, mohli bychom snížit náklady na dopravu. Ale protože to nemáme, jsou ty náklady obrovské.

A.cz: A není to tak, že obrovské náklady na vybudování kanálu by tuhle výhodu nakonec smazaly?

A kolik podle vás ten kanál stojí?

Podle některých odhadů by přesáhly tři čtvrtiny státního rozpočtu.

Ale běžte. Před třemi lety ta cena byla asi 300 miliard korun. Například na Moravě jsou snad kromě Otrokovic všude vybudovány jezy. Chybí akorát přebudovat zdymadla. Samozřejmě některá místa se musí měnit, protože třeba Bařův kanál je moc úzký. Měří pět metrů a je správně by měl mít 12 metrů. Některá místa se musí přebudovat.

My jsme za minulého období spolu s vítkovickými železárnami založili akciovou společnost Ekotrans Moravia. Vyzvali jsme jiné podniky, které by mohly složit značný kapitál na pokrytí nákladů. To se nám zadařilo. Pak jsme měli druhou část finančních prostředků na plán bagrovat štěrk u Strážnice na export do Rakouska. Byli tu odborníci z rakouského ministerstva a ti řekli, že mají zájem, aby se kanál budoval z Vídně do Břeclavi. V roce 1990 byla tato akciová společnost v podstatě připravená zahájit výstavbu průplavu. Chyba byla, že se jednoduchou metodou poukazování na gigantománii tento projekt zrušil.



Valná hromada Ekotrans Moravia 1989

Novým předsedou APL Jiří Belinger

Monika Hargašová – APL – Asociace lodního průmyslu



Jiří Belinger byl na poslední valné hromadě Asociace lodního průmyslu zvolen novým předsedou. S činností APL má několikaleté zkušenosti, řadu let působil jako místopředseda.

Jaké jsou programové cíle APL?

Jiří Belinger: Rád bych navázal na dlouholetou skvělou práci předsedů Ing. Libora Záruby, Ing. Petra Novotného a Michala Imramovského.

Hlavní cíl je součinnost všech lidí a institucí, které o vnitrostátní, rekreační i námořní plavbě rozhodují tak, aby byly upraveny zákony a vyhlášky v souladu s ostatními zeměmi EU. Jde především o zákon o vnitrostátní plavbě, námořní plavbě a zákon o vodách. Ty absolutně neodpovídají současným podmínkám. Spolupracujeme s úřady a institucemi, aby byl právní řád harmonizován s realitou a s legislativou v ostatních zemích.

Co může pro úpravy těchto zákonů udělat APL a vy jako předseda?

Našími členy jsou odborníci, kteří školí budoucí kapitány, jak pro vnitrozemské vody, tak pro námořní plavbu. Tito specialisté jsou připraveni spolupracovat a nabídnout svoje zkušenosti. APL jako člen mezinárodních organizací EU v Bruselu spolupracuje s právníky a legislativci, kteří řeší danou problematiku. Já jako předseda jsem si dal za cíl, že budu dohlížet a koordinovat veškeré tyto aktivity, aby byly potřebné zákony co nejdříve připraveny.

Jaký je váš pohled na přístup státní správy České republiky k vodním cestám u nás?

Tuto problematiku musíme rozdělit na čtyři základní oblasti. Rekreační plavba se týká malých toků, kde se jedná o plavbu na kanoích, raftech apod. To je oblast vodáckého sportu, která je v naší republice velmi rozšířená a populární, dá se říci, že její popularita stále roste, zejména díky adrenalinovému sjíždění tzv. divokých vod. Druhou oblastí je rekreační plavba motorových lodí – zejména kanálových, plachetnic a skútrů, další pak osobní doprava – parníky, hotelové lodě, pak nákladní doprava a zcela samostatnou kapitolou je námořní jachting. Ani u jedné skupiny nejsou možnosti sportovního využití v souladu se zákony a předpisy EU.

V čem se zejména odlišují naše zákony od evropských?

Základem povolení plavby motorových lodí v celé Evropě je možnost plout motorovými lodmi všude. Tam, kde má být tento provoz omezen – taková místa jsou logicky např. vodárenské nádrže, přírodní rezervace – tam příslušné orgány žádají o výjimku, omezení nebo zákaz a musí zdůvodnit proč tomu tak je a je-li to nutné. U nás je to vlastně naopak – plavba je povolena pouze na Labi, Vltavě, části Moravy a Odry. Dále na devíti údolních nádržích, jež jsou z části vybudovány na Vltavě.

Z nepochopitelných důvodů se nesmí jezdit na Lipně a dalších údolních nádržích a řekách, což také není v souladu s normami EU.

Jistě ale víte, že odpor značné části obyvatel užívajících vodní plochy proti motorovým lodím je stále velmi silný.

Moderní plavidla mají motory, které splňují nejpřísnější normy snížení exhalací a nepoškozují přírodu. Dále zde máme hybridní pohony a ani ty nesmí být u nás na většině údolních nádrží používány. Přitom nikomu nevádí zastaralé dvoutaktní motory na plachetnicích na Lipně. Mohl bych jmenovat další příklady, ale čtenáři tohoto odborného časopisu je dobře znají. Úlohou APL je tedy vysvětlování, osvěta. Samozřejmě i v případě u nás rozšířeného nedisciplinovaného chování uživatelů rychlých motorových lodí, kteří nedodržují předpisy. Ale to je stejný problém jako na našich silnicích.

Mnoho příznivců vodní turistiky jezdí do Francie nebo do Holandska jezdit po kanálech, a stačí jim k ovládnutí lodě jenom zaškolení a trocha šikovnosti. Najdou se u nás podobné podmínky, nebo se vydá rozvoj rekreační vodní turistiky specifickým vývojem, českou cestou?

Jsme součástí EU a v přístupových dokumentech se naše země zavázala postupně zavést veškeré předpisy a normy, které platí na vodních cestách EU. Rozvoj vodních cest v EU a rekreační a nákladní plavby patří v okolních zemích mezi priority státu a neustále se splavňují další úseky řek a budují nové vodní cesty a to zejména z dotačních programů EU a je velká škoda, že u nás tomu tak není. Při našich jednáních v Bruselu se kolegové diví, že Česká republika nečerpá evropské peníze tak jako ostatní země.

Hodně se hovoří o využití splavnosti řek...

Tak to je velmi specifická samostatná kapitola! Splavnost, zejména dolního a středního Labe pro nákladní dopravu, by velmi ulehčila našim dálnicím, snížila přepravní náklady i zatížení životního prostředí.

Plavba jak rekreační, tak nákladní má v naší zemi stoletou tradici a lodní průmysl patřil k význačným odvětvím našeho hospodářství, byl i velmi dobrým exportním artiklem. Snahou APL a všech členů představenstva je popularizace a osvěta rekreační plavby, která je v okolních zemích velkým přínosem do pokladen státu.

V České republice bohužel ubývá odborníků na lodní dopravu a budování vodních cest. V současném Ředitelství vodních cest ČR vyrůstá řada mladých schopných odborníků, kteří by potřebovali větší podporu pro svoji práci, zejména od našich politiků.

Kde jste se letos plavil a kde se vám nejvíce líbilo?

V letošním roce jsem byl na kanálech západní Francie v Bretani, na polských Mazurských jezerech a na Havelském kanálu, který přes soustavu jezer spojuje Labe s Berlínem. Jak polské Mazury, tak Berlínská jezera jsou vzorem rozvoje vodní turistiky ve střední Evropě a vzornou ukázkou toho, jak lze skloubit ochranu přírody s rozvojem vodní turistiky. Rád bych všechny odpůrce rekreační plavby do těchto míst pozval a v praxi jim ukázal jak vypadá například vodní cesta pro motorové lodě procházející přísně chráněnou ptačí přírodní rezervací. Těchto příkladů je ale velké množství a jak už jsem se zmínil naší snahou bude přenášet informace a dobré zkušenosti z celé Evropy.

Co vás nejvíce překvapilo po vašich cestách po světě – kromě Evropy?

V Americe, na horní části Grand Canyonu je údolní nádrž dlouhá více než 100 km, leží v přísně chráněné přírodní indiánské rezervaci. Aby si návštěvníci mohli prohlédnout unikátní přírodní prostředí jsou zde zřízeny půjčovny lodí a hausbótů s přívěsnými motory a na běžný řídicí prů-

kaz vám půjčí loď klidně o výkonu 150 kW. Dostanete instrukce co smíte a co ne a můžete klidně strávit celý týden na vodě. Tam bych rád pozval všechny ochránce přírody od nás – myslím, že by to bylo pro ně velmi poučné.

Konference Transport 2012: moravskoslezské firmy potřebují vodní cesty

Karin Pelikánová - Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje

Moravskoslezské firmy se potýkají s problémy při vývozu svých výrobků do zahraničí, chtějí proto, aby byl region napojen na vodní cesty, především v souvislosti s přepravou velkých a nadměrných nákladů. Zaznělo to na konferenci Transport 2012, kterou 6.–7. listopadu pořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje v ostravském hotelu Clarion Congress.

Firmy také požadují, aby se projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, kterým by se podniky z kraje dostaly přímo na vodní cesty, stal součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Jedině tak by se totiž tento investičně náročný záměr mohl realizovat, protože by byl zajištěn přísun nutných finančních prostředků z EU.

„Devadesát procent průmyslových podniků stojí u vody, pro firmy z Moravskoslezského kraje to ale neplatí a je to pro ně velký handicap,“ uvedl prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Pavel Bartoš. To potvrzuje také Jan Skalický, pověřený řízením Ředitelství vodních cest ČR.

„Moravskoslezský kraj je nejvíce postižený chybějícími vodními cestami. Zdejší průmyslníci, se kterými jsem jednal, potvrdili, že vodní cesty potřebují. Jejich poptávka je pro nás důležitá pro jednání s vládou o investicích do vodní dopravy,“ řekl Jan Skalický. Odhady odborníků podle něj mluví o ztrátě 1–5 % HDP v případě, kdy stát nemá spolehlivé spojení s okolím prostřednictvím vodní cesty.

„Vodní doprava je účinný nástroj podpory podnikání, jeho konkurenceschopnosti na světových trzích, jež vede k vyšší odolnosti ekonomiky vůči krizím. Bez spolehlivého a levného napojení na moře se čeští exportéři v zámoří neuplatní,“ zdůraznil Jan Skalický.

V současnosti musí moravskoslezské firmy vozit své výrobky buď přímo do přístavů u moře, nebo na Labi v Mělníku, či na Dunaji v Bratislavě, kam se musí dostat po silnici nebo železnici, což je někdy velký problém, protože silnice ani elektrifikované železnice nejsou na přepravu nadrozměrných nákladů přizpůsobené. Pro firmy v regionu by byla přínosem výstavba dvou plavebních stupňů – Děčín a Přelouč. První by vyřešil napojení Česka na mořské přístavy, protože by zajistil, aby se lodě během celého roku dostaly z Čech do Hamburku.

Druhý stupeň by umožnil prodloužení labské vodní cesty do Pardubic, což by firmám z regionu výrazně zkrátilo cestu k vodním sítím. Dalším krokem, který by dostal moravskoslezské firmy přímo k vodě, by bylo splavnění Odry, jako součást vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. „Splavnění Odry a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe by podnikům velmi pomohl,“ řekl na konferenci Transport 2012 Jaroslav Vidiševský z Národního strojírenského kladru.

Sdružení pro rozvoj MSK proto podporuje výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč a splavnění Labe do Pardubic. „Požadujeme také, aby byla dokončena studie proveditelnosti výstavby vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, jejíž zpracování zadala ministerstvu dopravy vláda na

jaře letošního roku. Současně požadujeme, aby ke zpracování studie byli přizváni zástupci Sdružení pro rozvoj MSK a Krajské hospodářské komory MSK,“ uvedl Pavel Bartoš.

Sdružení naopak nesohlasí s propojením Odry a Váhu přes Jablunkovský průsmyk, protože to neřeší přístup na vodní cestu moravskoslezským firmám a neumožňuje propojení Odry a Labe.

Splavnění Labe do Pardubic, které by zkrátilo moravskoslezským exportérům cestu k vodě o 130 kilometrů, je podle Jana Skalického otázkou několika let. „Začít stavět by se mohlo v roce 2014. Výstavbou dvou plavebních stupňů – Přelouč a Děčín by tak od roku 2020 mohla fungovat spolehlivá vodní cesta z Pardubic do Hamburku po 365 dní v roce,“ upřesnil Jan Skalický. Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, jehož stavba by si podle předběžných odhadů mohla vyžádat 8,9 miliard eur, přičemž splavnění Odry od polských hranic do Ostravy by mělo přijít na 10 miliard korun, by se měl znovu dostat na aktualizovanou mapu transevropské dopravní sítě TEN-T.

„Jedině tak se dá dosáhnout na evropské peníze, bez kterých tento projekt nemůže být realizovatelný,“ řekl vedoucí týmu Doprava a infrastruktura Societas Rudolphina Petr Forman s tím, že o navrácení projektu Dunaj-Odra-Labe do transevropské dopravní sítě se stále jedná.

„Pokud se nám nyní nepodaří to, co prosazujeme, budeme nadále počítat ztráty a to jak ekonomické, tak i na životním prostředí. Nákladní vodní doprava u nás zanikne a ta turistická, která zažívá v Evropě obrovský rozmach, se nám bude vyhýbat jako necivilizované zemi, ze které není nikdy jistý návrat díky nespolehlivé splavné části Labe u Děčína. K tomu všemu budeme muset přičíst problémy s realizací závěrů Bílé knihy, rostoucí nezaměstnaností a třeba i odchodem významných průmyslových podniků z Ostravska, které se kvůli chybějící vodní cestě již dnes potýkají s výraznými problémy při vývozu svých výrobků do zahraničí,“ dodal Jan Skalický.

Představitelé podnikatelské sféry v Česku a na Slovensku jsou krajně nespokojeni se současným stavem dopravní infrastruktury v příhraničních regionech, podepsali proto v Ostravě deklaraci. Krajská hospodářská komora MSK, Slovenská obchodní a průmyslová komora Žilinského kraje (SOPK), Sdružení pro rozvoj MSK a Slovensko-korejský hospodářský výbor SOPK žádají o urychlené řešení a dostavbu dopravního spojení mezi příhraničními regiony Česka, Slovenska a Polska. Současně se dohodly, že budou v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury a dopravy spolupracovat. Kromě spolupráce příhraničních regionů při řešení budování dopravní infrastruktury a silničního spojení mezi středoevropskými státy se hovořilo také o spolupráci v oblasti dopravy a logistiky na ose Balt-Jadran, dále o rozvoji železniční dopravy, či tématu vodních cest.



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

Hlavní rozvojové projekty na vodních cestách ČR

- A** Plavební stupeň Děčín
- B** Splavnění Labe do Pardubic
- C** Plavební komora Praha-Staré Město
- D** Lodní zdvihadlo Slapy
- E** Lodní zdvihadlo Orlík
- F** Splavnění Vltavy do Českých Budějovic

Plavební stupeň Děčín



Plavební stupeň Přelouč



ŘVC ČR – státní investor,
jehož posláním je:

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

Plavební stupně na Labi

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1 Labe | 14 Lysá n./L. |
| 2 Srdobělec | 15 Hradítko |
| 3 Srečkov | 16 Kostomlátky |
| 4 Lovosice | 17 Nymburk |
| 5 České Kopytce | 18 Poděbrady |
| 6 Roudnice n./L. | 19 Velký Osek |
| 7 Sítí | 20 Klazany |
| 8 Dolní Bečkovice | 21 Kolín |
| 9 Obříství | 22 Veletov |
| 10 Lokočovice | 23 Týpice n./L. |
| 11 Kostelec n./L. | 24 Čáslav |
| 12 Bezděčín n./L. | 25 Srnojedy |
| 13 Čelákovice | 26 Pardubice |

Plavební stupně na Vltavě

- | |
|----------------------------|
| 1 Hořín |
| 2 Mlýnský |
| 3 Lábeč n./V. |
| 4 Rožmberk |
| 5 Podbaba |
| 6 Svatoš |
| 7 Smíchov |
| 8 Modřany |
| 9 Vrána n./V. |
| 10 Střelčovice |
| 11 Kozel |
| 12 Kozel n./V. |
| 13 Kozel n./V. (přehradou) |
| 14 Kofroňsko |
| 15 Hněvkovice |
| 16 Hněvkovice – přehrada |
| 17 Hluboká n./V. |
| 18 České Vrbné |

Legenda:

- Železniční koridory
- Dálnice a rychlostní komunikace
- Vodní tok
- Splavná Morav. Vltava
- Plánovaný úsek vodního koridoru D-O-L
- Hotový úsek vodního koridoru D-O-L a Dolní Vltavy
- Plánovaný stupeň (jez, PK a rezerвні VE)
- Existující jez (přehrada)
- s plánovanou PK (lodním zdvihadlem)
- Plánovaný stupeň na provozované vodní cestě

Přečerpávání vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí

Plánovaný přepravní tunel

Moravská brána - nejvyšší místo evropského rozvoje

Plánované logistické centrum

312 kontejnerů TEU

(o rozměrech 6,1 x 2,4 x 2,4 m)

přepraví:

1 typická lodní souprava nebo 3 vlnkové soupravy se 104 vagóny nebo 312 kamiónů



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



Plavební stupně na D-O-L - dunajská větev

- | | |
|-----------|-----------|
| 1 Sadyňov | 8 Blatná |
| 2 Sadyňov | 9 Blatná |
| 3 Blatná | 10 Blatná |
| 4 Blatná | 11 Blatná |
| 5 Blatná | 12 Blatná |
| 6 Blatná | 13 Blatná |
| 7 Blatná | 14 Blatná |

Plavební stupně na D-O-L - oderská větev

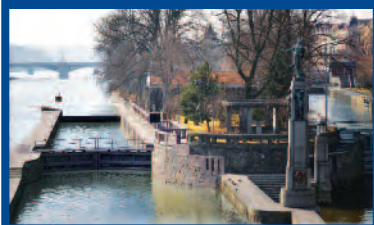
- | | |
|-----------|-----------|
| 1 Sadyňov | 8 Blatná |
| 2 Sadyňov | 9 Blatná |
| 3 Blatná | 10 Blatná |
| 4 Blatná | 11 Blatná |
| 5 Blatná | 12 Blatná |
| 6 Blatná | 13 Blatná |
| 7 Blatná | 14 Blatná |

Plavební stupně na D-O-L - labská větev

- | | |
|-----------|-----------|
| 1 Sadyňov | 8 Blatná |
| 2 Sadyňov | 9 Blatná |
| 3 Blatná | 10 Blatná |
| 4 Blatná | 11 Blatná |
| 5 Blatná | 12 Blatná |
| 6 Blatná | 13 Blatná |
| 7 Blatná | 14 Blatná |

www.d-o-l.cz

Plavební komora Praha - Staré Město



Lodní zdvihadlo Slapy



Splavnění Vltavy do Českých Budějovic



ŘVC ČR
 Vinohradská 184
 130 52 Praha 3
 tel.: 267 132 801
 fax: 267 132 804
 e-mail: rvccr@rvccr.cz
 www.rvccr.cz

Problematika vedení námořního rejstříku „státem vlajky“, registrace námořních plavidel v České republice

Ing. Evžen Vydra – vedoucí oddělení námořní plavby odboru plavby, Ministerstvo dopravy ČR

Vážení čtenáři,

všeobecná a neodborná povědomost o námořní dopravě/plavbě v České republice je zkrslena jen na mediální informaci o tom, že námořní doprava/plavba zanikla v devadesátých letech 20. století v souvislosti s nesprávnou privatizací podniku Československá námořní plavba, resp. Česká námořní plavba, a.s. a nevydařeným podnikatelským záměrem majoritního vlastníka podniku Česká námořní plavba, resp. námořních obchodních lodí. Účelem tohoto článku je tedy informovat především odbornou veřejnost o tom, že tradice námořní dopravy v rámci České republiky je stále aktuálním tématem a článek tak přináší souhrn činností, kterými se odbor plavby/oddělení námořní plavby ministerstva dopravy zabývá a nastíněním cílů, ke kterým námořní doprava v rámci České republiky směřuje.

Podle základního právního dokumentu – úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS), čl. 94, jsou členské státy zavázány/povinny „účinně uplatňovat svou jurisdikci a kontrolu ve správních, technických a sociálních záležitostech“ nad loděmi, které plují pod jejich vlajkou. Při zachování principu státní suverenity to znamená, že jednotlivé členské státy klíčových a celosvětově závazných mezinárodních námořních úmluv sjednaných pod záštitou Mezinárodní námořní organizace IMO (International Maritime Organization – dále jen IMO), stanovující zejména technické, provozní a bezpečnostní požadavky na námořní lodě a zajištění jejich provozu jak po stránce technické, tak v oblasti lidských zdrojů provádějí prostřednictvím své národní legislativy a státního dozoru státy vlajky lodí. Obvykle však státní správa nemá možnost budovat tak odborný a rozsáhlý aparát, který by obsáhl celé spektrum potřebné dozоровé činnosti. Proto zejména některé vysoce odborné technické činnosti spojené s výkonem tohoto státního dozoru může stát vlajky delegovat na specializované organizace – typické je to

zejména v oblasti technického dozoru vykonávaného tzv. klasifikačními společnostmi (jedná se velmi zhruba o obdobu pověření státu STK nad technickým dozorem nad motorovými vozidly) a naprostá většina států postupuje touto cestou. Odpovědným za výkon této činnosti však zůstává vždy stát, a proto je i požadavkem, že stát musí vykonávat dozоровou činnost nad takovými pověřenými subjekty. I v tomto případě postupuje naprostá většina států touto cestou. Na státu/námořní správě však zůstává povinnost, aby jeho mechanismy činnosti účinně bránily registrování nebo provozu substandardních plavidel ve špatném technickém stavu, s nedostatečným provozním zázemím a bez náležitě kvalifikované posádky, aniž by však přitom bylo porušeno principiální rovné právo na registraci plavidla pod vlajkou podle vůle a výběru vlastníka lodí. Některé státy proto omezují zákonem max. možné stáří plavidla při jeho registraci nebo například odstupňovávají placené registrační poplatky podle stáří plavidla s odůvodněním, že nad staršími plavidly je nutné vykonávat intenzivnější dohled apod.

Státy a jejich kompetentní orgány zároveň mají povinnosti týkající se také mezinárodně a celosvětově standardizovaného systému výcviku a certifikace (udělování průkazů způsobilosti) členů posádek námořních lodí. Celosvětová standardizace těchto principů a vystavovaných certifikátů ve svém důsledku umožňuje volný mezinárodní pohyb námořní pracovní síly při splnění principu dozoru vlajkou lodí nad kvalifikací posádek cestou vytvořeného systému uznání kvalifikace získané v jiném státě. Česká republika je v souvislosti s výcvikem a vydáváním průkazů způsobilosti a dokladů námořníků vázána mezinárodní úmluvou o normách výcviku, kvalifikaci a strážní službě námořníků STCW v posledním znění. Výcvik námořníků a vydávání průkazů způsobilosti pro námořníky je dále detailně upraveno námořním zákonem a jeho



Pohled do nedávné historie, námořní obchodní loď m/v VÍTKOVICE vlastněná v 80. letech tehdejší Československou námořní plavbou

podzákonými předpisy. V současné době je v databázi odboru plavby/oddělení námořní plavby ministerstva dopravy evidováno celkem 1350 námořníků ve všech profesních úrovních (velitelé námořních lodí, palubní a strojní důstojníci, palubní a strojní mužstvo, hotelový personál), kterým odbor plavby vydává průkazy způsobilosti, potvrzení o uznání a osvědčení o absolvování povinných kurzů pro posádky námořních lodí jak je požadováno úmluvou STCW.

	Důstojníci	Posádka
Průkaz způsobilosti	250	300
Potvrzení průkazu způsobilosti	250	---

Počet průkazů způsobilosti a potvrzení průkazu způsobilosti pro důstojníky strážní služby (navigační a strojní) vydaných odborem plavby od roku 1993

Dalším důležitým prvkem tohoto globálního systému je výkon tzv. „Státní přístavní kontroly“. Výkon této kontroly (díky zeměpisné poloze se České republiky přímo netýká povinnost provádění této kontroly) je další součástí systému dohledu nad bezpečností námořní plavby, kdy podle mezinárodně dohodnutých pravidel vykonávají státní orgány jednoho státu v určitém základním rozsahu dozor nad plavidly plujícími pod vlajkou jiného státu. Tyto kontroly mají za cíl zabránit provozu plavidlům zcela zjevně neodpovídajících svým stavem a zajištěním provozu nárokům na zajištění bezpečnosti plavby a státní správy vlajky lodi jsou touto cestou upozorňovány na eventuální závady a nedostatky vzniklé nebo nalezené na plavidlech plujících pod vlajkou jiného státu. Časté nalézání závažných nedostatků „cizí“ státní správou však zároveň signalizuje možnost „nedostatečného“ dozoru ze strany (státní správy) „vlastní vlajky“. I v této oblasti je vytvořena sada harmonizujících nástrojů prostřednictvím dokumentů IMO a také prostřednictvím mezinárodních „Memorand o porozumění o výkonu Státní přístavní kontroly“ (Memorandum of Understanding on Port State Control – dále jen MoU). Tato memoranda tvoří regionální systémy (jsou známé pod názvy např. tzv. „Pařížské memorandum PMoU“ – ve kterém participuje celkem 27 námořních správ a pokrývá vody pobřežních států Evropy a také oblast severního Atlantiku od Severní Ameriky až po Evropu, dále např. tzv. „Abuja memorandum“ pro Afriku atd.) Podstatné na těchto MoU je, kromě předávání

poznatků z konkrétních inspekcí orgánům státu vlajky příslušné lodi, také vedení statistik výsledků takových inspekcí zachycujících zjištěné nedostatky včetně vlajky plavidla. Tyto statistiky zároveň ustanovují tzv. „černé listiny“ plavidel, což je seznam nežádoucích plavidel, na nichž byly zjišťovány opakovaně velmi závažné, bezpečnost ohrožující závady, pro které plavidlům nebylo dovoleno odplout z přístavů včetně jejich vlajky. Jestliže statistika ukazuje opakovaný výskyt takových závažných závad na plavidlech plujících pod vlajkou určitého státu, dostává se také příslušný stát na tzv. „černou listinu států“. Tato varianta „černé listiny“ svým způsobem hodnotí, že daný stát (vlajka) má vážné nedostatky ve svém vlastním systému státního dozoru a není schopen dostatečně účinného dohledu nad bezpečností plavby. Lodě plující pod danou vlajkou mohou být pak v řadě zemí odmítány „jako lodě ohrožující bezpečnost plavby“ a narážejí na obchodní omezení, což byl například i nedávný případ Slovenské republiky, kdy po počátečním úspěšném rozvoji této činnosti po roce 2000 došlo k negativnímu vývoji následkem nedostatečně účinného výkonu dozoru. Naopak, pokud lodě plující pod určitou vlajkou vykazují minimum závad během státního přístavního dozoru v jiných zemích, stává se daná „vlajka“ vlajkou „prestižní“. To dále motivuje vlastníky/provozovatele k registraci plavidel pod danou vlajkou, která garantuje bezproblémovost provozu a pro samotný stát může „příliv registrovaných plavidel“ znamenat přínosy do státního rozpočtu z příslušných poplatků.

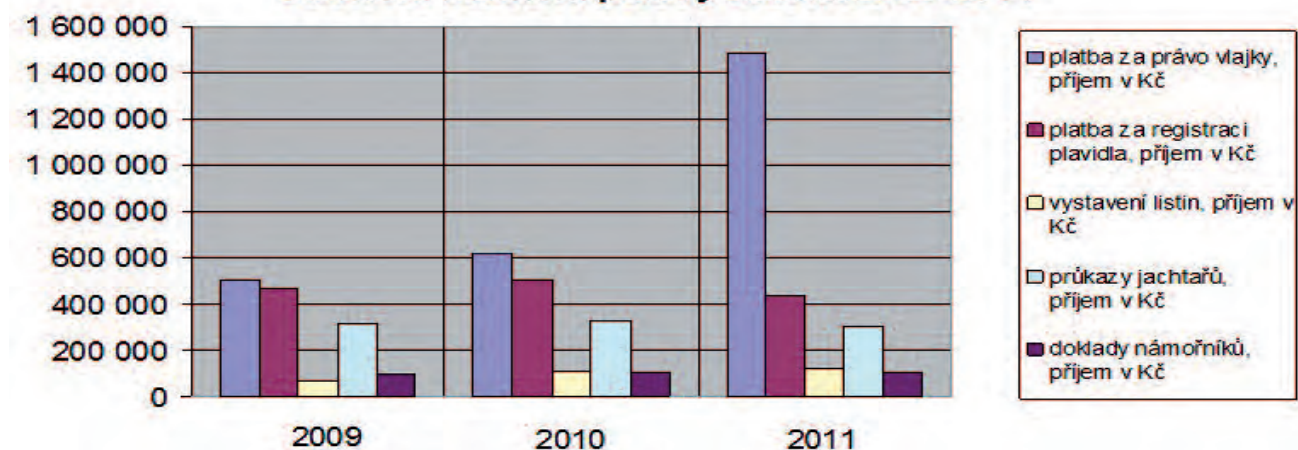
Pro dosažení jednotné úrovně a nejvyšší možné kvality práce námořních rejstříků ve Společenství, požaduje nově EU (směrnice EU 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky) zavedení a udržování certifikovaného systému řízení kvality dle platných mezinárodních norem v příslušném úseku státní správy, konkrétně pro tzv. „operativní činnosti státu vlajky“. Tím je naplňován cíl jednotného uplatňování mezinárodních požadavků a dosahování principu rovnosti a stejných základních technických a bezpečnostních podmínek provozu námořních obchodních lodí v mezinárodní plavbě, bez ohledu na vlastníkem lodi zvolenou vlajku registrace.

Vedení námořního rejstříku v České republice

Vedení námořního rejstříku je upraveno zákonem č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v posledním znění (dále jen „námořní zákon“), a to konkrétně v části druhé námořního zákona „právo vlajky a námořní rejstřík“).

Odbor plavby ministerstva dopravy vede námořní rej-

Poplatky vybrané odborem plavby za "operativní činnosti" oddělení námořní plavby období 2009-2011



Příjmy do státního rozpočtu – poplatky vybrané odborem plavby za „operativní činnosti státu vlajky“ (v Kč)

střík, který je veřejným seznamem, a do kterého se zapisují údaje o námořních plavidlech¹, jejich vlastních a jejich provozovatelích. Na úkony spojené se zápisem námořního plavidla do námořního rejstříku se vztahuje speciální zákon (námořní zákon) a zároveň zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Námořní plavidlo tak lze do námořního rejstříku zapsat na základě rozhodnutí o zápisu námořního plavidla vydaného odborem plavby ministerstva dopravy. Dnem zápisu vzniká právo plout pod státní vlajkou České republiky.

V současné době je zapsáno v námořním rejstříku 467 námořních jachet a 0 námořních obchodních lodí. Se zápisem námořního plavidla souvisí poplatky za registraci a poplatky za právo plout pod vlajkou České republiky (viz tabulka č. 1, graf č. 1), které jsou zároveň příjmy do státního rozpočtu České republiky.

Výše uvedený graf č. 1 popisuje příjmy finančních prostředků do státního rozpočtu České republiky vybrané za výše uvedené správní úkony související s činnostmi od-



Pohled do nedávné historie, námořní obchodní loď m/v TRINEC vlastněná v 80. letech tehdejší Československou námořní plavbou

boru plavby/oddělení námořní plavby.

Systém řízení kvality pro operativní činnosti státu vlajky vnitrozemských členských států EU

Směrnice EU 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky v článku 8 Systém řízení kvality a vnitřní hodnocení, definuje povinnost, aby každý členský stát EU do června 2012 zavedl a udržoval systém řízení kvality pro své operativní činnosti státu vlajky. Systém má být certifikován v souladu s příslušnými mezinárodními normami kvality.

Odbor plavby ministerstva dopravy připravil a vyhlásil v této věci začátkem roku 2012 veřejnou zakázku – vypracovat systém řízení kvality pro operativní činnosti státu vlajky včetně certifikace operativních činností odboru plavby/oddělení námořní plavby dle normy ISO 9001:2008, tak aby Česká republika dostala svým závazkům dle platné legislativy EU a byl tak učiněn soulad



Pohled do nedávné historie, námořní obchodní loď m/v JAN HUS vlastněná v 90. letech Českou námořní plavbou, a.s.

s komunitárním právem. Zároveň certifikace ISO vnáší do operativních činností odboru plavby/oddělení námořní plavby určitý systém, jehož funkčnost podléhá nezávislé kontrole. V současné době disponuje odbor plavby platnou certifikací dle normy ISO 9001:2008 pro operativní činnosti státu vlajky. Cílem certifikace dle normy ISO 9001:2008 není tedy jen splnění požadavků platné legislativy EU, ale především aplikace systémových řešení pro registraci námořních obchodních lodí a činností s tím souvisejících (delegování činností státní správy, inspekce, prohlídky státem vlajky).

Do operativních činností státu vlajky náleží:

registrace námořních obchodních lodí (v České republice dle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v posledním znění);

delegování činností státu vlajky na uznané subjekty;

vyšetřování námořních nehod včetně kvalifikačních požadavků na vyšetřovatele;

zpracování postupů a činností souvisejících s certifikací námořníků;

sebehodnocení účinnosti systému.

Certifikace ISO 9001:2008 je jedním ze skladebních kamenů systémového řešení pro registraci námořních obchodních lodí. Současně tak lze systémově nastaveným přístupem eliminovat registraci substandardních námořních plavidel do námořního rejstříku včetně eliminace dostat „vlajku státu“ na černou listinu.

V rámci České republiky současná úprava námořního zákona umožňuje aplikovat pouze tzv. „národní“ námořní rejstřík, který je úzce spjat s národní legislativou. Zejména v oblasti sociální se musí vlastník/provozovatel námořních plavidel řídit národními právními předpisy (znalost českého jazyka u velitele lodí, zákoník práce ve vztahu k posádce). Naopak implementace podmínek pro tzv. „mezinárodní rejstřík“ do námořního zákona by národní legislativu vzhledem k registraci námořních obchodních lodí pod českou vlajku určitým způsobem zúžila a registrace těchto lodí v České republice by tak mohla být pro vlastníky/provozovatele z EU flexibilnější. V tomto případě by ale měl být aplikován systémový a vysoce funkční model registrace námořních obchodních lodí analogicky k Lucembursku, jehož „vlajka“ patří v EU v rámci registrace námořních lodí k prestižní.

Lucembursko jako první vnitrozemský členský stát EU zavedlo pro své operativní činnosti státu vlajky systém řízení kvality včetně certifikace tohoto systému dle normy ISO 9001:2001. resp. 9001:2008 již v roce 2002, a to již v době, kdy tato povinnost ještě nebyla definována právními akty EU. Cílem Lucemburska tak je od roku 2002 prezentovat se jako „vlajka vysoké kvality“. Po systémovém nastavení a přípravě pro registraci námořních ob-



Pohled do historie, námořní obchodní loď m/v BESKYDY vlastněná v 90. letech Českou námořní plavbou, a.s.

chodních lodí, definovalo Lucembursko ve své legislativě výše uvedený mezinárodní rejstřík. V současné době pluje pod vlajkou Lucemburska celkem 60 obchodních námořních lodí, které majoritně nejsou k dnešnímu datu starší než 10 let (vlastníci/provozovatelé námořních lodí jsou většinou ze Spolkové republiky Německo, Nizozemí a Belgie). V propracované námořní národní legislativě Lucemburska je ale např. první registrace námořní obchodní lodě striktně limitována stářím do 10 let od data výroby. Tím jsou eliminovány základní hrozby starších plavidel, u kterých se zvyšuje nebezpečí poklesu bezpečnosti pod požadovanou mez především z důvodů opotřebení plavidla, zejména jeho tělesa (lodní těleso, je podobně jako například karoserie dnešních osobních automobilů samonosný celek, ve které se jeho jednotlivé prvky i přes moderní systémy ochrany v důsledku agresivity prostředí – vlhko, mořské soli – opotřebovávají zejména korozí a také únavovým namáháním, až po hrozbu fatální poruchy pevnosti a schopnosti odolávat namáhání za plavby po moři).

Popsané operativní činnosti odboru plavby/oddělení námořní plavby Ministerstva dopravy České republiky jsou aktuálně nejen v souladu s komunitárním právem, ale současně aktuální systémovou přípravou pro ztraktivnění námořního rejstříku České republiky podnikate-

lům/provozovatelům námořní dopravy z EU a EHP, aby měli flexibilní možnost zapisovat své námořní obchodní lodě pod vlajku České republiky. Cílem je tak dosažení registrace kvalitních námořních obchodních lodí v námořním rejstříku České republiky včetně propagace vlajky a udržení se na bílé listině PMoU.

Otevření tzv. „mezinárodního námořního rejstříku“ je tak na uvážení každého státu vlajky a ne všechny členské státy tohoto institutu využívají. **V případě systémového přístupu pro zakotvení mezinárodního námořního rejstříku do národní legislativy, propracovaných postupů pro registraci námořních obchodních lodí a dobře vypracované národní námořní legislativy související se systémovým pokrytím registrace námořních obchodních lodí lze konstatovat, že takto systémově řešený mezinárodní námořní rejstřík může být pro stát přínosem, a to jak z pohledu národního, který představuje finanční prostředky pro stát za registrační poplatky, tak z pohledu mezinárodního, kdy registrace a počet kvalitních námořních lodí v rejstříku je určitým měřítkem úspěšnosti v jednom silně významném dopravním módu – v námořní dopravě.**

.....
¹ Námořní plavidlo je námořní obchodní loď nebo námořní jachta (viz zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v posledním znění).



P&S
akciová společnost





Zal. 1896

PODZIMEK

116












**DODAVATEL TECHNOLOGIÍ A ČISTIČÍCH STROJŮ ČESLÍ
VODNÍCH ELEKTRÁREN V ČESKÉ REPUBLICE**

www.p-s.cz

Korejský průplav Gyeong-In Ara otevřen

K. W. Son – K-water – Korea Water Resources Corporation

V prvním vydání časopisu *Vodní cesty a plavba* roku 2010 jsme informovali na stranách 50 až 52 o zahájení průlomových korejských projektů nové vodní cesty Gyeong-In Ara a revitalizaci 4 největších korejských řek. Oba projekty se řadí svým rozsahem k největším v posledním desetiletí. Vzhledem k tomu, že se jednalo v obou případech o první projekty svého druhu v Korejské republice, provázelo je mnoho protestů a dohadů. Dnes po několika letech výstavby můžeme s radostí informovat, že se jihokorejským vodohospodářům podařilo oba projekty úspěšně dokončit a slouží lidem i plavbě.

Redakční rada

Prezident Korejské republiky Lee Myung-bak 25. května 2012 slavnostně otevřel nový průplav Gyeong-In Ara, který spojil hlavní město Soul s námořním přístavem Incheon.

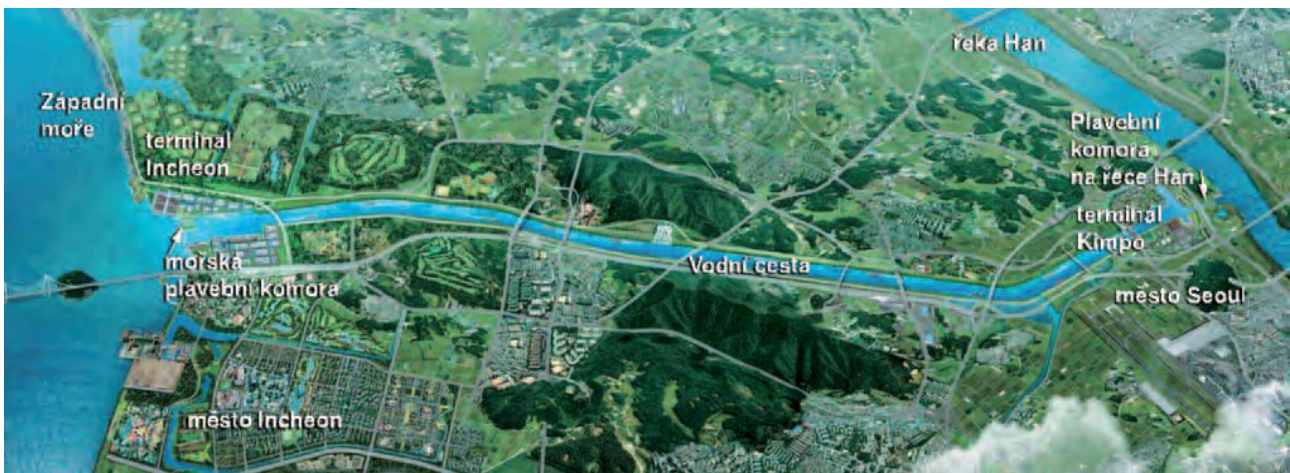
Projekt vodní cesty Gyeong-In Ara začal jako protipodňový projekt v roce 1992. Oblasti Bucheon a Gimpo byly často zaplavovány, protože se nacházely v nížině a voda neměla kam odtékat. Proto začala výstavba kanálu, který by velkou vodu odvedl přímo do moře.

Později však byl projekt rozšířen o využití pro vodní dopravu, které by umožnilo propojení mezi hlavním městem Soulem (10,5 milionů obyvatel) a námořním přístavem Incheon (2,7 milionů obyvatel). Projekt vodní cesty byl rea-



Prezident Korejské republiky Lee Myung-bak otevírá průplav Gyeong-In Ara

lizován mezi březnem 2009 a červnem 2012 za celkovou cenu 2,1 miliardy dolarů (asi 40 miliard Kč). Hlavními součástmi 18 km dlouhé vodní cesty jsou 2 přístavní terminály Incheon na mořské straně průplavu a terminál Gimpo na druhém konci vodní cesty, a plavební komory na každém konci vodní cesty (celkem 3 komory). Z průplavu je možné pokračovat po splavné řece Han středem města Soul asi 30 km proti proudu.



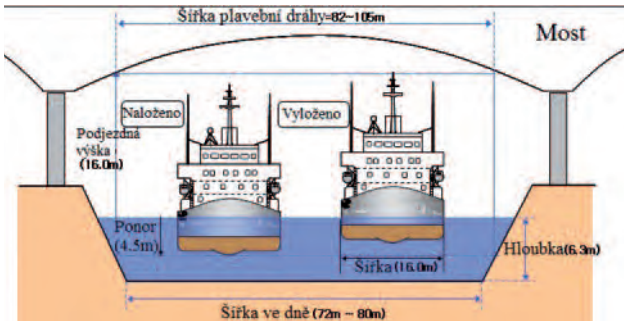
Mapa průplavu Gyeong-In Ara



Protipodňová funkce průplavu Gyeong-In Ara

Hlavní prvky průplavu

Vodní cesta o délce 18 km, šířce 80 m, hloubce 6,3 m a podjezdnu výškou 16 m umožňuje plout lodím do rozměrů 120 m délky, výšky 16 m, ponoru 4,5 m o rychlosti do 18,5 km/h. Největší loď, která využívá vodní cestu je m/v Asia Inovater (DWT – celkový výtlačk 25 000 tun).



Průřez vodní cestou

Terminál Incheon má polohy pro překlád kontejnerů (délka přístavní hrany 500 m – 2 lodě), ocel (290 m - 2 lodě) a automobily (575 m – 3 lodě). Součástí přístavu je i velký osobní terminál u kterého mohou zakotvit dvě osobní lodě (délka př. hrany 175 m).

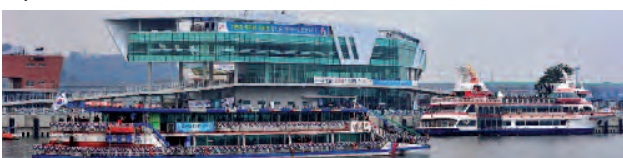


Letecký pohled na terminál Incheon a vstupní plavební komory na průplavu



Osobní terminál Incheon

Terminál Gimpo má polohy pro překlád kontejnerů (délka přístavní hrany 250 m – 1 loď) a hromadného nákladu (305 m – 3 lodě). Součástí přístavu je i velký osobní terminál u kterého mohou zakotvit tři osobní lodě (délka př. hrany 300 m) a marina pro 160 rekreačních lodí a plachetnic.



Osobní terminál Gimpo



Terminál Gimpo s řekou Han v pozadí

Plavební stupeň u Západního moře (Zluté moře) spojuje průplav s mořem pomocí dvou plavebních komor s posuvnými vraty, každá o rozměrech 210x28,5 m. Jez reguluje výšku vody v průplavu a v případě povodní převádí přebytečnou vodu z oblastí Bucheon a Gimpo.



Nákladní loď m/v Asia Inovater proplouvá plavební komorou v terminálu Incheon

Plavební komora u řeky Han propojuje průplav s řekou Han. Její rozměry jsou 150x22 m. Díky této plavební komoře a průplavu mohou plout i námořní osobní lodě až do centra Soulu, kde vznikla nová marina v těsné blízkosti budovy Národního shromáždění. Mosty přes řeku Han byly upraveny tak, aby poskytovaly dostatečnou podjezdnu výšku. Ve městě Soul je možné využít k plavbě 30 km splavné řeky Han, které je ohraničena jezy.

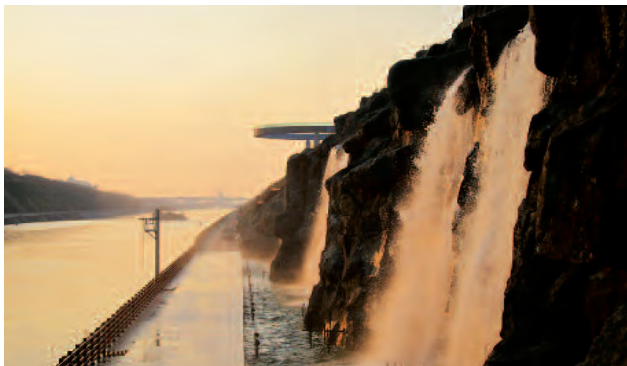


Plavební komora u řeky Han



Osobní loď proplouvá plavební komorou u řeky Han

Nábřežní infrastruktura byla vytvořena především pro volný čas a odpočinek obyvatel žijících v okolí průplavu. Na obou březích průplavu byly postaveny cyklostezky, tematické parky a přístaviště. Ve stejné době byl v Soulu realizován projekt renesance řeky Han, který vytvořil z řeky a jejích břehů atraktivní místa vybudováním parků, umístěním „fontán“ na mosty, výstavbou vyhlídkových kaváren, ale třeba i plovoucích ostrovů.



Umělé vodopády v průkopu průplavu



Nábřeží průplavu pokrývají parky a jsou zde vedeny cyklostezky



Nábřežní park u průplavu



Nová marina v centru Soulu v těsné blízkosti budovy Národního shromáždění



Plovoucí ostrovy na řece Han v centru Soulu slouží pro kulturní akce

Lodní trasy

Osobní lodní doprava

Od 29. října 2011 začaly po průplavu plout 4 osobní výletní lodě. Celkem plulo na pravidelných linkách 8 výletních lodí v tomto roce. Lodě spojují centrum hlavního města Soulu přes průplav s přístavním městem Inchon a několika ostrovy v jeho okolí.



Osobní lodě na pravidelných linkách propojují hlavní město Soul s Inchonem a blízkými ostrovy

Nákladní lodní doprava

Od 3. prosince 2011 operuje na průplavu 10 nákladních lodí. V letošním roce se počet zvýšil na 17 nákladních lodí. Byly stanoveny lodní linky, které propojují průplav s korejskými, japonskými, čínskými, vietnamskými a kambodžskými námořními přístavy.



Přeprava nadrozměrného nákladu lodí Changyoung 5001 na průplavu



Západ slunce nad terminálem Inchon a Západním mořem

Revitalizace 4 jihokorejských řek byla dokončena

Jong Ryeon Kim – K-water – Korea Water Resources Corporation

Projekt revitalizace čtyř řek v Korejské republice si klade za cíl obnovit řeky Han, Nakdong, Geum a Yeongsan a zajistit vodohospodářskou bezpečnost, ochranu před povodněmi a vitalitu ekosystému. Projekt bude také předcházet přírodním katastrofám jako jsou povodně a sucha, chránit životní prostředí a podporovat historický a kulturní cestovní ruch. Výsledkem projektu bude vytvoření mnoha nových pracovních míst, podpora hospodářského růstu, který rozšiřuje obzory zelené korejské růstové iniciativy.

Vodohospodářská bezpečnost 1,3 miliardy m³
Kontrolní kapacity povodní 920 milionů m³
Prohrábky 450 milionů m³



Mapa projektu Revitalizace čtyř řek. Na čtyřech řekách (RIVER) jsou vyznačeny jednotlivé jezzy (Weir)

Korejské řeky

Vzhledem k tomu, že 65% národního území je pokryto horami, má Korea extrémně zranitelné topografické podmínky pro hospodaření s vodními zdroji. To způsobuje obtížné hospodaření s vodou. Navíc, silné vrstvy sedimentů se po desetiletí hromadily v korytech řek. Kromě toho, intenzivní využívání řeky lidmi roste, což vede k většímu znečištění a degradaci říčních ekosystémů.

Projekt

Jako preventivní opatření proti povodním způsobeným změnami klimatu byl stanoven plán vybagrovat sedimenty z řečiště, aby byly řeky schopny pojmout 200leté pravidelné záplavy, posílit chátrající hráze a postavit pro-



Slavnostní otevření jezů Buyeo na řece Geum

tipovodňové poldry a přehrad. Výsledkem je kapacita nádrží pro ochranu před povodněmi o objemu 920 milionů m³. Od roku 2009 do roku 2011 bylo vybagrováno přibližně 450 milionů m³ nánosů z řek, což vedlo ke snížení vodní hladiny o 2 až 4 m v povodí čtyř největších řek. Přes silný déšť v roce 2011 došlo k výraznému poklesu záplav statků a domů umístěných ve čtyřech povodích.



Řeka Nakdong často trpí povodňovými škodami v důsledku silných letních dešťů. Tajfun Maemi zcela zaplavil město Daejeong v září 2003

Bylo vybudováno 16 pohyblivých jezů, navýšeny hráze stávajících zemědělských nádrží a postaveny malé až středně velké přehrad. Tím bylo zajištěno dostatečného množství vody v celkové výši 1,3 miliardy m³ s cílem připravit se na nedostatek vody. Jezy jsou navrženy jako pohyblivé, aby mohlo být kontrolováno množství vypouštěné vody podle meteorologických podmínek a zároveň mohly být vypouštěny sedimenty, které se uloží v řečišti.



Jez Seungchon na řece Yeongsan s otevřenými jezovými poli pro průchod velké vody a pro převádění sedimentů

Malé vodní elektrárny s kapacitou 800 až 5000 kW byly postaveny u každého jezu k výrobě ekologické a čisté energie o celkovém výkonu 50 756 kWh. Ty vyrobí 271 milionů kWh elektřiny za rok, což je dostatečné k uspokojení poptávky 58 000 domácností a ušetří dovoz ropy ve výši 454 tisíc barelů. Výsledkem jsou roční úspory v cizí měně cca 33,3 milionů USD (632 milionů Kč) a snížení emisí oxidu uhličitého o 183 000 tun ročně.



Jez Ipo na řece Han s malou vodní elektrárnou (vpravo dole)



Jez Ipo při nočním slavnostním osvětlení

Projekt také zlepšil kvalitu vody řek na stupeň 2 (biochemická spotřeba kyslíku 3ppm nebo méně) do roku 2012 prostřednictvím přemístění zemědělství od řek a rozšíření infrastruktury pro životní prostředí na celkem 1281 zařízení (čistící zařízení proti fosforu, čistírny odpadních vod, zařízení proti zeleným řasám, atd.). Navíc monitorovací systém kvality vody a systém celkového maximálního denního zatížení výrazně zlepšil kvalitu vody.



Kvalita vody v řekách se po realizaci projektu výrazně zlepšila. Na obr. řeka Yeongsan nedaleko Dayaddeul

Projekt zahrnuje obnovení stanovišť rostlin a divokých zvířat. Bylo postaveno dvacet tři ekologicky šetrných rybích přechodů. 11 ohrožených druhů ryb je chováno v sádkách. 6643 ha zemědělské půdy, včetně celkového

počtu 33 162 skleníků bylo přemístěno z blízkosti řek a oblasti byly přeměněny na mokřady, ekoparky a sportoviště pro místní obyvatele.



Dva rybí přechody na menším jezu

Říční břehy byly oživeny a vznikly tak univerzální prostory, které sdružují životní styl, volný čas, cestovní ruch, kulturu a ekonomiku. Navíc bylo vybudováno 1757 km cyklostezek, celkem 454 sportovních zařízení, včetně 65 fotbalových a 45 baseballových hřišť polí a 1529 tábořišť. Tyto změny přinesly kulturní infrastruktury pro místní komunity.



Dříve nevzhledné břehy řek pokryté desetitisíci skleníky byly přeměněny v univerzální prostory pro život obyvatel. Břehy byly upraveny aby byly atraktivní také pro divoká zvířata a rostliny



Jez Gongju na řece Geum vytvořil atraktivní lokalitu a propojil oba břehy, které lemují nové parky a cyklostezky vytvořené v rámci projektu



U jezu Gangcheon na řece Han jsou součástí parku i bazény pro děti



Cyklisté si okamžitě oblíbili stovky kilometrů nových cyklostezek lemujících čtyři největší jihokorejské řeky. Na obr. jez Gangcheon na řece Han

Kulturní centra čtyř řek byla postavena na pěti místech: jez Gangjeong Goryeong, jez Gangcheon, jez Baekje, jez Seungchon a ostrov Eulsuk. Tato kulturní střediska zvýšila obecné chápání lidí o vodě a zároveň vrhají nové světlo na regionální historii. Slouží také k připomenutí významu projektu revitalizace čtyř řek.



Jez Buyeo Baekje na řece Geum obsahuje kulturní středisko věnované projektu revitalizace řek a místní historii

Postup

Změna přístupu k vodnímu hospodářství

Řeky jsou zdrojem bohatých, čistých vodních zásob a důležitými ekologickými koridory pro živočichy a planě rostoucí rostliny. Je to jmění, nikým nevlastněné, ale sdílené všemi, mělo by být o něj pečováno a děděno z generace na generaci. Z tohoto důvodu byly řeky spravovány během své dlouhé historie. Nicméně, přístup k vodohospodářství se postupně měnil. Až do roku 1980 byl kladen důraz na zavlažování a úpravy řeky, jako např. stavbu rovných nábřeží. V roce 1990 se zvýšila poptávka po revitalizaci řek a jejich správy pro zdravé řeky a ekosystémy. Dnes správa řek zaměřená na udržitelnou krajinu, kulturní hodnoty, místní historii, a kvalitativní růst místních ekonomik, znamená stabilní posun přístupu ke správě řek.

Posun od nápravy škod k preventivním opatřením

Řeky mají podíl na korejské historii a kultuře. Nicméně, řeky nebyly zahrnuty jako priorita národního územního rozvoje. Například bylo investováno celkem 65 miliard USD (1235 miliard Kč) do silnic a 30 miliard USD (570 miliard Kč) do železnic, ale ne více než 7,3 miliardy USD (139 miliard Kč) bylo v posledním desetiletí investováno

do řek. V důsledku toho zaplatila Korea čtyřikrát více za nápravu škod než je výše investic potřebných pro preventivní opatření. Ve skutečnosti, průměrné roční povodňové škody jsou přibližně 2,2 miliardy USD (42 miliard Kč), zatímco náklady na revitalizaci byly v posledních pěti letech 3,5 miliardy USD (66,5 miliard Kč).

Budoucí hospodaření s vodními zdroji

Čisté a bohaté zásoby vody jsou důležitým zdrojem pro celou globální komunitu. Dnes čelí země po celém světě společnému problému změny klimatu. Přírodní katastrofy způsobené abnormálním klimatem vedou k rozsáhlým škodám na celém světě. Země, které selžou v přípravách na změny ve vodním hospodaření nebudou moci dosáhnout národního růstu. Ve skutečnosti samotné přežití jejich budoucích generací se stane nejisté. Jako takové se stanou čisté a bohaté zásoby vody kritickým zdrojem po celém světě.

Realizace zeleného růstu

Projekt revitalizace čtyř řek je víceúčelový projekt zaměřený na řešení výše uvedených problémů. Kromě řešení těchto s vodou souvisejících problémů jako jsou záplavy, sucha, a kvalita vody, navrácí projekt život do území podél řek a vytváří prostředí pro kulturu, cestovní ruch a volný čas a tím přispívá ke zlepšení kvality života občanů. Projekt také významně přispívá k podpoře místního hospodářství vytvořením 340 tisíc pracovních míst při realizaci projektu a vytvořením prorůstových efektů. Tento projekt nabízí nové možnosti pro nízkoemisní zelený růst do různých regionů a prosazuje výměny mezi místními ekonomikami a kulturami. Řeky slouží jako ekologické základy pro nové kultury a civilizace.

Řeky budoucnosti

Řeky blahobytu

Výsledek úspěšného dokončení projektu revitalizace čtyř řek není jen v obnově říčních ekosystémů, ale také v soužití lidstva a přírody. Opravuje a obnovuje ekosystém, který byl dříve ignorován ve jménu vývoje, a energie vyrobená z obnoveného přírodního prostředí je sdílena všemi občany.



Všechny jezy se vyznačují moderní architekturou, která není u podobných staveb běžně k vidění. Na obr. jez Sangju na řece Nakdong



Jez Sangju na řece Nakdong



Jez Dalseong na řece Nakdong



Jez Yeosu na řece Han



Jez Seungchon na řece Yeongsan



Jez Chilgok na řece Nakdong



Dokončení projektu umožnilo rozvoj vodních sportů na čtyřech řekách. Na obr. jez Hapcheon Changnyeong na řece Nakdong



Součástí jezu Juksan na řece Yeongsan je i plavební komora pro rekreační plavbu (na obrázku vpravo)



Turistické plachetnice proplouvají plavební komorou v jezu Juksan na řece Yeongsan



Vodní sporty u jezu Changnyeong Haman na řece Nakdong



Jez Gumi na řece Nakdong

Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2012 uděleny

Správní rada o.p.s. Plavba a vodní cesty spolu s redakční radou časopisu Vodní cesty a plavba po konzultacích s celou řadou vodohospodářských, investorských, plavebních, projekčních, provozních a dodavatelských subjektů a po zasedání k tomuto účelu ustavené poroty, rozhodli v souladu s příslušným statutem udělit za rok 2012 dvě

Ceny Ing. Libora Záruby,

a to pánům

**Doc. Ing. Pavlu Juráškoví, CSc.
a Ing. Josefu Podzimekovi**



Znalcům z oboru není potřeba oba laureáty představovat. Všichni znají jejich houževnatost, cílevědomost a pracovitost, ačkoliv každý z nich „obhospodařoval“ a nadále obhospodařuje jiné pole. Pro ostatní čtenáře si dovoluujeme ocitovat alespoň dedikaci z diplomů, které jsou součástí předávání ceny (dalšími součástmi jsou tradičně finanční odměna a zejména pak kopie vodníka, jehož originál kdysi osobně vyřezal pan Ing. Libor Záruba):

Doc. Ing. Pavlu Juráškoví, CSc.:

- 1) za významný celoživotní přínos vodní dopravě a vodním cestám, a to na úrovni mezinárodní (EHK/OSN, AIPCN/PIANC), odborné i správní (Ministerstvo dopravy ČR),
- 2) za iniciaci přípravy tzv. chvaletické relace, přípravu řady dokumentů pro rozvoj vodních cest a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, a za podíl na obnovení Ředitelství vodních cest ČR;
- 3) za nezastupitelnou pedagogickou činnost;
- 4) za osobní a organizační přínos oboru vodních cest a plavby, zvláště za trpělivé a konsensuální vedení Českého plavebního a vodocestného sdružení.

Ing. Josefu Podzimekovi:

- 1) za vynikající přínos technickému rozvoji, aplikovanému výzkumu a inovacím v oblasti vodocestného stavitelství, a za jejich široké prosazení do praxe na celé labsko-vltavské vodní cestě;
- 2) za účinnou propagaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe u veřejnosti i politických reprezentantů;
- 3) za soustavnou publikační činnost časopiseckou i knižní;
- 4) za celoživotní přínos rozvoji vodních cest a vodní dopravy.

Ceny byly slavnostně předány v rámci zasedání předsednictva Českého plavebního a vodocestného sdružení dne 5. prosince 2012.

**Uděluje společnost
Plavba a vodní cesty o.p.s.**



a redakce časopisu

**VODNÉ CESTY
VODNÍ CESTY
A PLAVBA**

za podpory



Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION



Život není takový – je úplně jiný (48)

Ing. Josef Podzimek

*Jakmile průplav začne fungovat,
jeho okolí se zazelená a stane se ozdobnou součástí kraje
a nikoliv jeho šrámem, je obohacím života,
je rozhojněním přírody.*

František Nepil, spisovatel a ochránce přírody

Dvě vodní cesty, které tato slova plně potvrzují, letos oslavily 20 let od svého slavnostního otevření. Nebudu podrobně popisovat tyto velké a mimořádné stavby, ale připojím se k gratulantům pouze několika osobními vzpomínkami.

Průplav Rýn-Mohan-Dunaj

25. září 1992 byl slavnostně otevřen průplav R-M-D. Tohoto aktu jsem měl možnost se osobně účastnit a udělal na mě hluboký dojem. Byl to historický mezník ve vývoji celé evropské plavební sítě, který se konal pod heslem:

EVROPSKÝ SEN SE STAL SKUTEČNOSTÍ.

Břežní průplavu lemovaly tisíce návštěvníků zdaleka i blízkého okolí. Někteří přišli dokonce v historických kostýmech.



K dotvoření slavnostní atmosféry celého aktu jistě posloužila i výrazná plastika na břehu vrcholové zdrže průplavu Mohan-Dunaj, která vyznačuje přesnou polohu rozvodnice mezi povodím Rýna a povodím Dunaje, tedy mezi Severním a Černým mořem.



Flotila lodí s mnoha oficiálními hosty i lodě nákladní čekají na přestřižení pásky, které má symbolizovat, že provoz na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj je zahájen.

Ale pásky nikde. Najednou z obou břehů průplavu mohutné proudy z hasičských stříkaček vytvořily vodní oblouk, který nepřehlédnutelným způsobem nahradil „stříhací“ pásku.

Tato vodní opona následně uvolnila cestu slavnostnímu konvoji lodí, na jejichž palubách se sešli významní státníci nejenom z Německa, ale ze zemí celé Evropy. Osobně jsem si uvědomil, že tehdejší Československou federativní republiku zastupoval pouze předseda vlády



Slovenské republiky Vladimír Mečiar. Jak symbolické. Pro žádného českého politika tato nejvýznamnější vodní cesta Evropy nebyla zajímavá. Ihned po slavnostním úvodu začal na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj čilý plavební ruch.

Druhým hlubokým zážitkem pro mě osobně, a jistě pro mnoho jiných, byla pozdější exkurze novinářů a „ochránců“ přírody, kterou organizovala akciová společnost Ekotrans Moravia do údolí Altmühlu, kterým průplav R-M-D prochází. Přivezli jsme sem mnoho zájemců ve dvou autobusech, aby si na vlastní oči mohli prohlédnout toto velké evropské dílo. Z autobusu, který byl převážně obsazen „ochránci“ přírody, vyšlo několik unavených pasažérů, podívali se z přilehlé skály na průplav R-M-D a po charakteristických slovech „**Je to pěkný, ale umělý**“ opět zalezli do autobusu, který neopustili až do jeho odjezdu. Novináři také viděli toto unikátní začlenění vodní cesty do přírody, ale nenapsali téměř nic. V tehdejší atmosféře proti vodním cestám prý nebyla čtenářská poptávka psát o průplavu kladně.

Zájezdu se naštěstí osobně účastnil mimořádný spisovatel a opravdový ochránce přírody František Nepil, který



po shlédnutí R-M-D pronesl na obranu vodních cest a průplavu legendární hodnocení, kterým jsem uvedl toto dnešní povídání. Tehdy jsem mu řekl: „Františku, napiš pořád, jak stavět chalupu, ale napiš mi scénář k filmu, jak stavět průplav“.



Tehdy mi odpověděl: „To je těžké, ty jsi můj přítel, ale je jím i Pepík Velek (zakladatel hnutí ochránců přírody Brontosaurus), a vy každý říkáte něco úplně jiného. Musím si to nechat projít hlavou“. Za dva roky přišel a la-konicky pronesl: „Už vím, kdo má pravdu, máš jí ty, já ti ten scénář k filmu napíši. Ale už mi k tomu nic neříkej“. Úkol splnil, a tak vznikl legendární třídílný film o plavbě a průplavu Dunaj-Odra-Labe s názvem Pán Bůh nás má rád. Je to první film, který byl po sametové revoluci zaká-zán. Stalo se to následovně. Film měl být promítán při za-hájení festivalu ekologických filmů v Ostravě pod záštitou tehdejšího českého ministra životního prostředí Bedřicha Moldana. Ten se kategoricky proti filmu ohradil s tím, jestli bude promítán, tak zruší svou záštitu nad festivalem. Film ochránce přírody Františka Nepila na tvrdý zásah ministra životního prostředí promítán nebyl a od té doby vím, že film je opravdu dobrý. Můžete si ho prohlédnout, neboť je na DVD přiložen k prvnímu i druhému vydání knihy Kři-zovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.



Pod vlivem agresivní politiky proti průplavu Dunaj-Odra-Labe jsme v roce 1992 pozvali do České republiky na konferenci hlavního tvůrce ekologické tváře průplavu Rýn-Mohan-Dunaj profesora Reinharda Grebeho, aby nám přiblížil svůj přístup k vodním stavbám. Pana profesora jsem znal již dříve, když nám vysvětloval svoje ře-šení průplavu R-M-D přímo na místě.

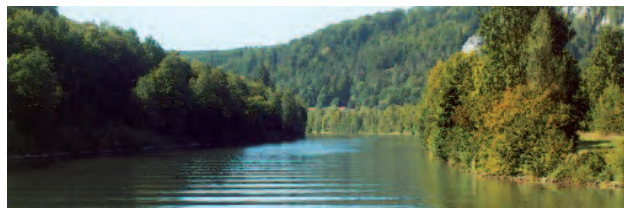


Tehdy jsem slyšel od pana profesora Grebeho poprvé slova, která pak zazněla i na naší konferenci v Česku.

„Když jsem byl požádán vedením společnosti, která stavbu R-M-D zajišťovala, abych se podílel na její ekologi-zaci, dlouho jsem váhal. Nemohl jsem se vyrovnat s tím, že já, zanícený ekolog mám spolupracovat s technokraty na tak kontroverzní stavbě. Pak jsem pochopil, že jenom takto mohu mít na její průběh pozitivní vliv a práci jsem přijal.“

Vytýčil jsem několik hlavních pravidel:

- v projektu se musí minimalizovat přímka, a to v hori-zontálním i vertikálním směru.
- břehy se nesmějí uměle osazovat trávou, keři či stromy. Tato činnost se musí ponechat přírodě, aby přiro-zenými nálety si sama rozhodla, čím má být vodní hladina lemována.
- stará ramena a tůňky se musí zachovat, případně roz-šířit pro vznik nových biotopů.“



Vše bylo vykonáno, jak pan profesor navrhl. Vznikl tak přírodní fenomén, který obdivuje celý svět. Měl jsem pří-ležitost si letos po dvaceti letech provozu dvakrát proplout část průplavu R-M-D a přesvědčit se, že vše, co říkal pro-fesor Grebe i spisovatel František Nepil, se doslova a do písmene splnilo. Když proplouváte průplavem, máte pocit,





že plujete po překrásné přírodní řece lemované bujnou vegetací. Musím tam pozvat i spisovatele Ludvíka Vaculíka, aby konečně definitivně změnil názor na vodní koridor D-O-L. Právě on před 20 lety napsal ostrý fejeton proti stavbě průplavu. Pak jsem ho osobně požádal, aby si poslechl výklad profesora Grebeho na naší konferenci. Tehdy jsem pana Vaculíka velmi ocenil. Nejenom, že pozvání přijal, ale všechny referáty pozorně vyslechl. Při obědě jsem se ho zeptal, zda již změnil názor na průplav D-O-L. Odpověď mě velmi potěšila. Byla opravdu Vaculíkova: „*Nezměnil jsem svůj názor, ale jste mi velmi sympatičtí, a tak, až se rozhodnu, že si průplav budu chtít postavit, tak jenom od vás*“.

Tuto větu jsem Ludvíkovi Vaculíkovi připomněl před pěti lety, když jsem mu na knižním veletrhu v Havlíčkově Brodě předával knihu Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Vzpomněl si na tu situaci a požádal mě o věnování s poznámkou, že až opět bude psát o průplavu D-O-L, tak použije názvu „vodní koridor“.

Rád bych opět ukončil svoje povídání o průplavu Rýn-Mohan-Dunaj slovy bavorského premiéra Maxe Streibla, která pronesl na slavnostním otevření této významné vodní cesty:

KONEČNĚ TEDY MŮŽE PLOUT TO, CO NEMÁ JEZDIT.

Vodní dílo Gabčíkovo na Dunaji

V témže roce 1992, tedy před 20 lety, byl zahájen provoz na dalším kontroverzním vodním díle Gabčíkovo. Jak to doopravdy bylo, vám nejlépe přiblíží článek jeho hlavního propagátora a tvůrce Júlia Bindera uveřejněné v tomto časopise (na str. 7–11). Tento velký muž, mi kdysi navrhl, abychom si tykali, a tak – Julku, hluboce se skláním před tebou, který jsi na Dunaji (VD Gabčíkovo) dokázal to, o čem (Dunaj-Odra-Labe) my v Česku v posledních 20 letech jenom povídáme.

Snad k výše uvedeným řádkům se hodí uvést moji osobní zkušenost z prosazování první či druhé stavby. Jsem snad jeden z mála dosud žijících účastníků jednání v ČSAV na téma, zda se má stavět VD Gabčíkovo nebo průplav D-O-L. Bylo to asi v roce 1965, kdy mě jako mladého inženýra vzal za ruku ředitel Povodí Vltavy Ing. Jan Chytráček a šli jsme rozhodovat do akademie věd. Byl jsem pouze tichý účastník jednání a nemínil jsem se do moudrých řečí starších. Nikdy však nezapomenu, jak se debata stále blížila k rozhodnutí začít co nejdříve s průplavem D-O-L. Češi a Moravané se ale stále mezi sebou hádali, zda se průplav má vést Olomoucí vlevo nebo vpravo, zda tam či onde se má stavět plavební komora nebo lodní zdvihadlo atd. atd. Po téměř pěti hodinách neplodných debat požádala slovenská delegace o 15 minutovou přestávku. Pak se vrátila a jako jeden muž řekla: „*Bude to Gabčíkovo*“ a bylo to Gabčíkovo. Neříkám to s hořkostí, říkám to pro poučení nás Čechů. Vždyť se tak jako přes kopírák dohadujeme dodnes.

Když se Ing. Binder rozhodoval zda má přijmout nabídku funkce ředitele Vodohospodářské výstavby Brati-

slava, tak se mne v telefonickém rozhovoru mimo jiné zeptal, zda jí má přijmout. Tehdy jsem mu řekl: „*Jestli chceš postavit Gabčíkovo, tak to musíš vzít*.“ Stalo se a Gabčíkovo stojí.

Další dotyk s VD Gabčíkovo byla dodávka firmy Strojírny Podzimek pro toto vodní dílo. Jednalo se o dvě největší, v Evropě ještě nerealizované podpírané hradící klapky do horního ohlavi plavebních komor jako havarijní uzávěry.

Bylo to v období počátků restituce firem Seskupení Podzimek, a tak nikdo nevěděl, co tato firma může opravdu kvalitně vyrobit. Mezi osvědčenými dodavateli a projektanty nastalo zděšení. Různí generální ředitelé začali objíždět všechny zainteresované organizace, aby je přesvědčili, že Strojírny Podzimek na to nestačí. My jsme však dodávku vysoutěžili, dodali a v praxi osvědčili. Generální ředitel Július Binder mi pak dodatečně řekl, že se mu stalo poprvé, že přijel jeden generální ředitel za druhým generálním ředitelem, aby celé tři hodiny nadával na třetího ředitele, že jeho firma není schopna dodávky realizovat. Tehdy mi Julek řekl, že ho chvíli poslouchal, neinformoval ho, že klapky jsou již vyrobeny a nakládají se v bratislavském přístavu na loď, a pak prý ho poslal do riti.



V roce 1996 slavila firma Podzimek a synové 100 let od svého založení. K této příležitosti se natáčel film, ve kterém se k našim stavbám vyjadřoval i Július Binder, a to přímo na břehu Dunaje v Gabčíkovo. Bylo to při příležitosti slavnostní mše a křtu VD Gabčíkovo. Mši na volném prostranství před tisíci účastníky sloužili dva biskupové a mnoho kněží. Byl to pro mne, a jistě i pro všechny přítomné, hluboký zážitek.



Seděli jsme v blízkosti Julka, kterého po mši obstoupil nepřehledný dav se žádostí o podpis. Vedle mne neznámý občan podával J. Binderovi k podpisu místo památníčku, cestovní pas. Ten ho odmítal slovy, že to přeci nemůže. Občan se přede mnou dále dožadoval podpisu se slovy „Pán Binder, vy môžete všetko“. Musím priznat, že na nadšení prostých lidí, že konečně mají VD Gabčíkovo, se nedá zapomenout.

Stejně krásný pocit jsem měl i z nadšení občanů při slavnostním uvedení sportovní slalomové dráhy Divoká voda v Čunově. Tam firma Strojírny Podzimek dodávala hradící klapky i výtah pro sportovní lodě.



Ještě si zasluží připomenout, že není pravda, že VD Gabčíkovo byla čistě slovenská záležitost, jak se nás snažili někteří naši čelní politici nepravdivě informovat, aby se vyhnuli odpovědnosti. Varianta C tohoto díla se malovala na prknech technického rozvoje Povodí Vltavy a na modelovém výzkumu pracovali čeští profesoři. Nejvíce se mne tato neférovost dotkla při rozpravě v České televizi, kde pouze doc. Ing. Július Binder obhajoval VD Gabčíkovo. Ostatní účastníci i telefonující diváci útočili na vodní dílo, Bindera i Slovensko. Po pořadu jsem Julkovi zavolaal, že se za nás Čechy stydím. Byl velmi unavený a odpověděl mi: „si jediný Čech, ktorý mi nenadáva“. Bylo mi smutno, neboť jinak jsem hrdý Čech.

Poslední vzpomínka na VD Gabčíkovo charakterizuje mnohé. Tehdejší federální ministr životního prostředí Ing. Josef Vavroušek provázel exkurzi po vodním díle a přilehlých vodních plochách, které nazýval vodní poušť. Přitom velmi hlasitě volal: „Vidíte tu vodní poušť, žádný ptáček, ani živáček, prostě mrtvo“. A jak tak křičel, tak se najednou vzneslo aspoň tisíc kormoránů později i divokých hus. Pan ministr se zarazil, ale nedal se ve svém negativismu zastavit: „**ANEBO SE TO PŘEMNOŽÍ!**“



Divoké husy nad hrušovskou zdrží VD Gabčíkovo.
Foto: Brano Molnar

Na palubě Andromedy

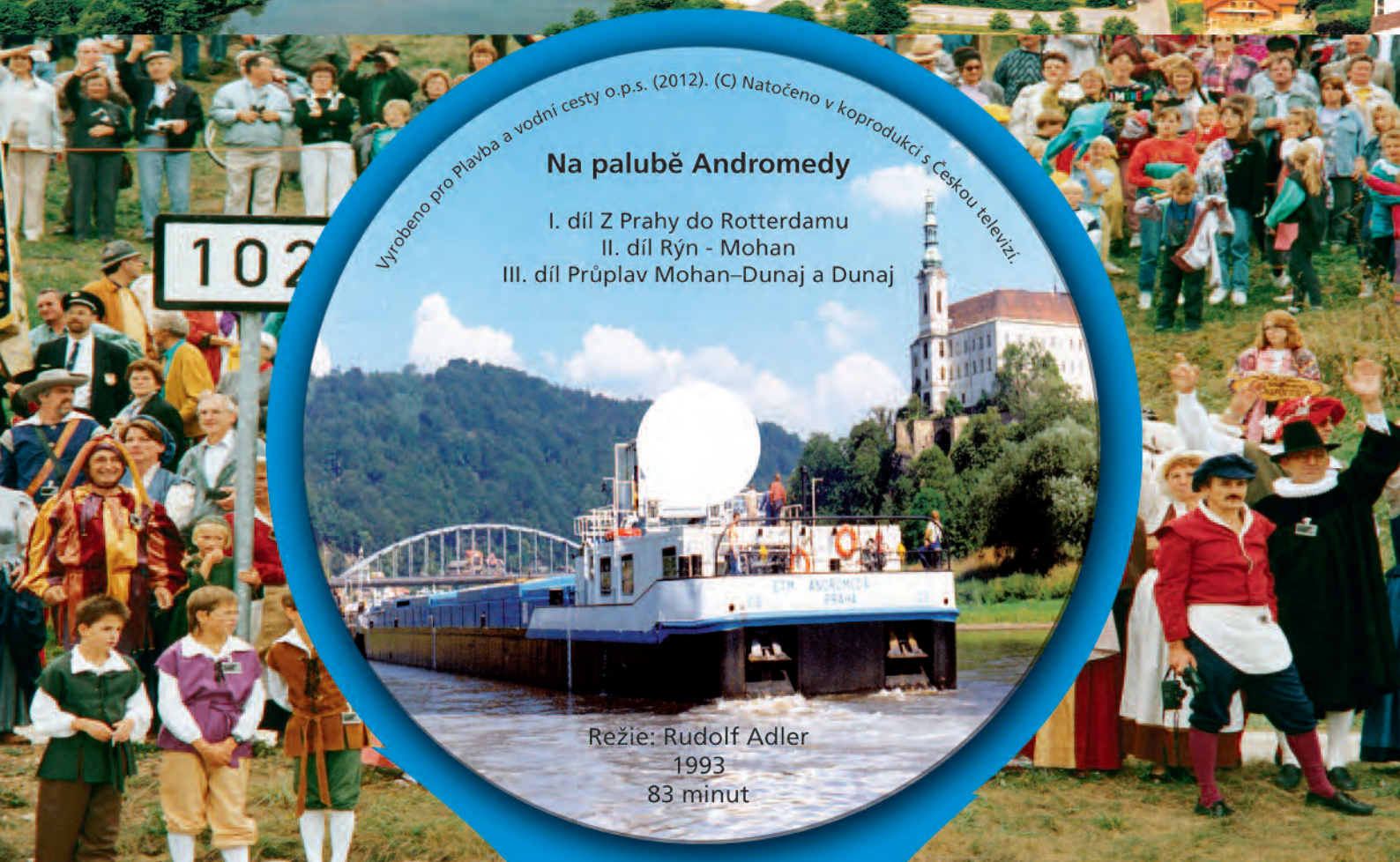
Filmový dokument o plavbě
české nákladní lodi Andromeda
z Prahy do Bratislavy
krátce po otevření průplavu Rýn–Mohán–Dunaj

Vyrobena pro Plavba a vodní cesty o.p.s. (2012). (C) Natočeno v koprodukcí s Českou televizí.

Na palubě Andromedy

- I. díl Z Prahy do Rotterdamu
- II. díl Rýn - Mohan
- III. díl Průplav Mohan–Dunaj a Dunaj

Režie: Rudolf Adler
1993
83 minut



WASSERSTRABEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4

92



První lodě propluly průplavem R-M-D

YDAVATEL: EKOTRANS MORAVIA a.s.

PŘED 20 LETY