

Na tomto místě obvykle více či méně ironicky komentují nebo více či méně otevřeně kritizují kroky, které v České republice různé úřady a iniciativy dělají proti plavbě, proti investicím do vodních cest. Protentokrát udělám lehkou výjimku a obrátím se dovnitř, ke kolegům z Ředitelství vodních cest ČR. Udělám to proto, že rok 2009 byl pro naši organizaci rokem rekordním. Zatímco v některých z předchozích let jsme mohli vložit do říční infrastruktury na Labi, Vltavě a Baťově kanále třeba jen 150 milionů korun, vloni jsme se dostali na mnohonásobnou částku, kterou si můžete přečíst dole pod tímto úvodníkem.

ÚVODNÍK

To, co chci svým kolegům touto cestou říci – snad i jménem Vás, čtenářů zpravodaje PO VODĚ – je upřímné poděkování. Poděkování, které si skutečně zaslouží. Nejen proto, že žádnou z našich akcí nepotkalo žádné výrazné zdržení ani jiné problémy, ale také proto, že jsme tuto zvýšenou porci zvládli bez zvýšení personálního obsazení v méně než dvaceti lidech.

Poděkování si ale zaslouží také naši kolegové z Odboru fondů EU Ministerstva dopravy a ze Státního fondu dopravní infrastruktury, protože bez jejich aktivní a pečlivé spolupráce bychom tak úspěšní nemohli být. A nakonec si díky zaslouží také dodavatelé jednotlivých staveb.

Otázkou do budoucna zůstává, kolik let budeme skládat další půl druhé miliardy. Není nutno se přesvědčovat, že prostředí vodní dopravy není příznivě nakloněno. Když například naši zelení či nazelenalí odpůrci vyhrájí nějaký soud, je to prakticky okamžitě v každých novinách. Když soudy dopadnou opačně, obvykle po výsledku neštěkne ani pes...

Ale to už jsem zase ironický, takže pro dnešek s úvodníkem končím. Ještě jednou díky Vám všem!

Miroslav Šefara
ředitel ŘVC ČR

ČÍSLO O VODĚ

1,431

Právě tolik v miliardách korun vložilo ŘVC ČR v roce 2009 na investice do rozvoje vodních cest. Je to nejvyšší objem investic do vodních cest v jednom roce za posledních 20 let, a to především díky Operačnímu programu Doprava, kterým českou dopravu podporuje EU z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Reakce na článek deníku MF DNES

ze dne 14. 4. 2010 s názvem
„Stát chystá další zvedání mostů za stamiliony“

Zpravodaj PO VODĚ obvykle vychází vždy před koncem kalendářního čtvrtletí. Tentokrát jsme však s termínem uzávěrky vyčkávali, dokud nevyjde článek redaktora Mladé fronty DNES Jana Šury na téma zvedání mostů na Vltavě, k němuž si v polovině března vyžádal informace. Chtěli jsme si ponechat možnost reagovat na očekávané výpady co nejdříve. Nemáme zde dostatek místa na celou reakci ředitele ŘVC ČR Miroslava Šefary zveřejněnou na webu Ministerstva dopravy, hlavní argumenty však uvést můžeme:

O modernizaci, zvyšování parametrů a rozvoji vodních cest v ČR rozhodla už v prosinci 1996 vláda usnesením č. 635. Od té doby se uvedený úkol pro státního investora ŘVC průběžně uvádí ve všech dokumentech všech vlád napříč politickým spektrem, včetně poslední politické vlády. Program je součástí platné Dopravní politiky ČR a dalších souvisejících dokumentů, je součástí platné české i evropské legislativy. Tak jako dálnice nebo železnice mají předepsané průjezdné profily, má je – pro někoho možná překvapivě – i dopravně významné vodní cesty evropské sítě TEN-T, na které se uvedené projekty realizují. Laický, nekvalifikovaný, ale přesto autoritativní pohled autora článku na tom nic nemůže změnit a spíš než objektivní kritikou zavání účelovou kampaní.

Stručně k jednotlivým tvrzením uvedeným v článku:

Tvrzení: „Bez splavného Labe u hranic je však stavba k ničemu, velké lodě plují jen necelé dva měsíce v roce“

Skutečnost: Labem u hranic je zřejmě myšlen regulovaný úsek mezi Ustím nad Labem a Hřenskem, kde je splavnost závislá na srážkách. Tento úsek je obvykle větší část roku (od podzimu do jara) splavný a plavbu lodí až do Prahy, či do Chvaletic nijak nelimituje. Problémem jsou letní měsíce, kdy má řeka v tomto úseku nižší stav hladiny. Tento úsek Labe je tak pro plavbu nespolehlivý, v letních měsících má nedostatečné plavební hloubky, způsobuje přerušování plavby a je limitujícím úsekem celé labské vodní cesty až do Hamburku. Právě proto ministerstvo dopravy už od roku 1994 usiluje o zajištění celoroční splavnosti úseku v parametrech navazujícího německého Labe.

Pokračování na straně 3...



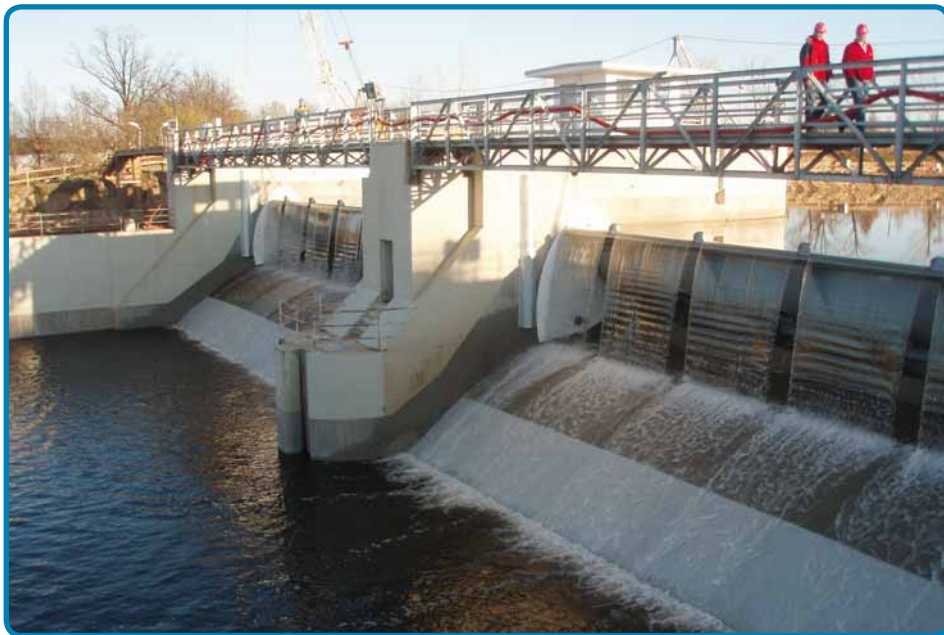
Paní poslankyně Jakubková se prostřednictvím MF DNES o drážďanské mosty strachuje zbytečně – žádnou překážkou plavby nejsou a není třeba je zvedat.

Dokončené stavby

ŘVC ČR nedávno dokončilo několik svých staveb. Během pravidelné odstávky byla druhou etapou dokončena modernizace plavebních komor v Nymburce, Kostomlátkách a Lobkovicích na Labi. Obě komory se dočkaly nových povrchů zdí, které prodlouží životnost komor a zmenší plochy průsaků, ale také nových úvazných prvků, žebříků a odrazných trámů chránících zdi

před poškozením plavidly. Modernizována byla také elektroinstalace a řídicí systém komor. Na financování se podílela Evropská unie úhradou 85 % nákladů z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

V jižních Čechách pak byly dokončeny dvě stavby, které představujeme na fotografiích:



Nové přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích (nahore) a jez České Vrbné (dole) jsou další dokončené stavby ŘVC na horní Vltavě. Přístaviště s 60 m dlouhým molem a 6 vodicími dalbami se stalo novou dominantou Vltavy u Dlouhého mostu, a po dokončení ostatních připravovaných staveb bude od plavební sezóny 2011 tvořit také jižní konec Vltavské vodní cesty. Při modernizaci českovrbenického jezu bylo nutné vybourat a přestavět část vlastního jezu a namontovat nové jezové technologie včetně ocelových klapek šířky 22,5 m s hrazenou výškou 3 m. Spolehlivější hradičí konstrukce umožní efektivněji a bezpečněji udržovat plavební hladinu, dokončením modernizace se také zlepšily možnosti správy řeky při zimním režimu (letochod) a při povodňových situacích.

SLOVNÍČEK

Pravidla plavby

Stejně jako pro provoz na silnici, platí i pro provoz na vodní cestě celá řada pravidel. V šesti hlavách a jedenácti přílohách je určuje Řád plavební bezpečnosti, vydaný vyhláškou Ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb.

První ze šesti hlav stanoví základní definice týkající se plavby. V článku 1.13 je např. uvedeno, že „Je zakázáno používat plavební znaky na vodní cestě (plováky, bóje, pobřežní znaky, atd.) k vyvazování a přemisťování plavidel nebo plovoucích těles, poškozovat tyto znaky nebo měnit jejich původní význam.

Hlava druhá upravuje poznávací znaky, ponorové stupnice cejchování plavidel. Hned z článku 2.01 např. plyne, že každé plavidlo (s výjimkou malých plavidel) musí být označeno evidenčním označením přiděleným Státní plavební správou a místem evidence, tedy domovským přístavem.

Třetí hlava popisuje podmínky a postupy optické signalizace světlými tabulemi, vlajkami a dalšími předměty, a to odlišně pro denní a noční použití a pro plavbu a stání. Oddíl 3.46 popisuje signalizaci v nouzi, např. kroužením vlajkou nebo světlem, ale také světelným signálem pověstného SOS v Morseově kódu.

Podobně čtvrtá hlava popisuje signalizaci zvukovou a radiofonické spojení.

Pátá hlava upravuje signální znaky na vodní cestě, tedy to, čemu automobilisté říkají dopravní značky.

Konečně šestá hlava podrobně upravuje chování při běžných situacích jako například potkávání, křížení směrů plavby a předjíždění, obrátů, odplouvání z kotviště, při plavbě v sestavě, pod mosty, přes jezy, v plavebních komorách nebo za snížené viditelnosti. Nechybí ani řídicí aut oblíbená problematika rychlosti. Zajímavostí přitom je, že nejčastějším omezením není nejvyšší, ale naopak nejnižší povolená rychlost – např. na přehradních nádržích nesmí být rychlost plavby nižší než 3 km/h.

Vláda pracuje na zlepšení splavnosti

Ještě letos by mělo být definitivně jasno v otázce rozšíření splavnosti Labe na německém území. Pokud půjde vše podle plánu, měla by být plavební dráha Labe s minimální hloubkou 1,60 metru od roku 2011 splavná 345 dní v roce, uvedl na počátku února na tiskové konferenci v Berlíně parlamentní státní tajemník spolkového ministerstva dopravy Enak Ferlemann.

PŘEČETLI JSME JINDE

Cílem německé spolkové vlády je, aby se výrazně zvýšily kapacitní možnosti řeky především pro větší kontejnerové lodě.

Opatření si vyžádají investice ve výši 15 až 30 milionů €.

Podle Enaka Ferlemanna práce prozatím stojí, protože celý projekt je teprve ve fázi projektové přípravy. Úpravy si mimo jiné vyžádají zvýšení tří až čtyř mostů. V současné době se po Labi přepravuje kolem jednoho milionu tun ročně, do roku 2015 by podle představ vlády mohl objem přepravy vzrůst až na 4,6 milionu tun na úseku do Magdeburgu, na dalším úseku pak na 3,8 milionu tun.

Dopravní noviny, 18.2.2010

Reakce na článek deníku MF DNES

Pokračování ze strany 1...

Tvrzení: „Po miliardových investicích do vyšších mostů na Labi připravuje RVC další zvedání stávajících mostů, tentokrát na dolním toku Vltavy“

Skutečnost: Na Labi byly zrekonstruovány dva mosty (Nymburk, Poděbrady), třetí v Kolíně se staví. Celkové náklady na tyto projekty mosty jsou 1,429 mld Kč, z toho mosty samotné nestojí ani polovinu, zbytek jsou vyvolané investice (např. v Kolíně nástupiště v nádraží, protihlukové zdi, železniční svršky, apod., budované jako součást rekonstrukce železničního uzlu). Drtivá většina částky je hrazena z EU.

Kromě zvyšování podjezdných výšek (v souladu s již zmíněným v roce 1996 schváleným programem) je důvodem rekonstrukcí špatný technický stav mostů (např. dosavadní kolínský železniční most je z roku 1908 a stejně by se musel rekonstruovat).

Tvrzení: „Oprava čeká celkem dvanáct mostů různých velikostí od malých lávek až po železniční.“

Skutečnost: Zabezpečení předepsaných podjezdných výšek vyžaduje řešení deseti mostních objektů, z nichž šest je již v havarijním stavu. Opět jde – stejně jako na Labi – o rekonstrukci, nutnou nejen kvůli vodní dopravě, ale i z pohledu potřeb silniční či železniční infrastruktury. To, co pan redaktor objevuje téměř jako „spiknutí“, má v rozměru EU podobu tisíců mostů nad vodními cestami, které v nedávné minulosti byly anebo průběžně jsou rekonstruovány. Tím se samozřejmě zvyšuje jejich užitná hodnota pro OBĚ dopravní cesty, které se v daném místě kříží.

HISTORICKÉ MOSTY V DRÁŽDANECH NENÍ TŘEBA ZVYŠOVAT

Tvrzení: „Podle Jakubkové se však jedná o zbytečnou investici: Celé zvedání mostů je nesmysl, neboť nelze zvednout historický most v Drážďanech a zajistit tak podjezdnou výšku na celém toku Labe, které na Vltavu navazuje, až do Hamburku“

Skutečnost: Typické zneužití pravdivé informace ke lživému tvrzení. Skutečně nelze zvednout ani jeden z několika historických mostů v Drážďanech. Není to ale třeba, protože všechny drážďanské mosty mají dostatečný průjezdný profil a labskou vodní cestu NIKDY nelimitovaly. Nejnižší z nich – Marienbrücke – má za běžných vodních stavů podjezdnou výšku 8,21 m a více. Mohu mít pochopení, že jako mnoho jiných informací ani tuto nemá k dispozici paní poslankyně. Ale očekával bych, že redaktor seriózního deníku si ji ověří, než na jejím základě bude kohokoli z čehokoli obviňovat.

Tvrzení: „Pokud není zaručena plavební hloubka, pak nemá smysl stavět mosty“. (říká právník Aleš Pejchal)

Skutečnost: Všude tam, kde dochází k rekonstrukcím mostů, je plavební hloubka zajištěna, jak ostatně ukládá příslušná vyhláška. Rekonstrukce mostů probíhají na kanalizované vodní cestě s celoročně vzduotou vodou a trvalými hloubkami odpovídajícími požadavkům na příslušnou třídu vodní cesty. Opět se manipuluje s čtenářem a skládají se hrušky s jablky. Podobně by se například dalo říci, že nemá smysl rekonstruovat mosty přes dálnici D8 poblíž

Prahy, když z Lovosic k Ústí nad Labem žádná dálnice není.

KONTEJNERY KONČÍ V MĚLNÍCE, PROTOŽE SE LODĚ S NIMI DÁL NEDOSTANOU

Tvrzení: „Proč se mají mosty zvyšovat právě ze čtyř a půl na sedm metrů? Tato výška by totiž umožnila dopravcům naložit na nákladní lodě ještě jedno patro kontejnerů. Proti tomuto vysvětlení však mluví skutečnost, že v Mělníce na Labi, tedy těsně před začátkem prvního úseku, v němž by měly být mosty navýšeny, je velký kontejnerový přístav, kde už dnes nákladní lodě většinou končí. Navíc v Praze přístav prakticky zmizel, v Holešovicích se jeho areál pomalu mění na bytovou zónu.“

Skutečnost: Skvělá ukázka záměny příčiny a následku. Lodě s kontejnery samozřejmě končí v Mělníku právě proto, že se dál kvůli nízkým mostům nedostanou. Není pochyby o tom, že dopravci rádi dovezou své zboží o kus dále a nebudou ho nuceně předávat kamionovým firmám. To by mimochodem měli uvítat i zelení, chtělo by se říci.

Kromě toho platí, že v Praze je přístavů více, stačí se opět podívat do příslušné normy. A že zvýšený průjezdný profil bude sloužit nejen kontejnerům, ale i velkým kabinovým turistickým lodím, jejichž provozatelé mají enormní zájem dovézt své zákazníky skrz Českou bránu až do Prahy. Ani nemluvě o nadrozměrných kusech, kterých každoročně zhruba pět stovek kusů ucpává už tak nepropustnou silniční síť ČR.

Program modernizace plavidel pokračuje

Ministerstvo dopravy jako Řídicí orgán Operačního programu Doprava vyhlásilo dne 30. listopadu 2009 tzv. „2. kolo výzvy“ pro předkládání projektových žádostí v rámci oblasti podpory 6.3 – Podpora modernizace říčních plavidel. Projektové žádosti bylo možné předkládat od 15. 12. 2009 do 26. 2. 2010. Pro žadatele byly v rámci 2. kola výzvy k dispozici prostředky až do celkové výše 133 mil. Kč. Podpora z OPD je realizována na základě Programu modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy.

Program modernizace plavidel je plně v souladu s Dopravní politikou České republiky, která MD mimo jiné ukládá podporovat vyšší využití vodních cest a zavádění nových multimodálních technologií. Program je také plně v souladu s Integrovaným evropským akčním programem pro vnitrozemskou vodní dopravu Evropské komise (NAIADES), který obsahuje doporučené kroky, které by měla učinit EU, jednotlivé členské státy a další dotčené strany v letech 2006 – 2013. Cílem NAIADDES je podpořit vnitrozemskou vodní dopravu, „která je vysoce bezpečná a šetrná k životnímu prostředí a může napomoci přechodu na jiné způsoby dopravy a zmenšit tak problémy se zahlcením a přetížením, které se vyskytují u ostatních druhů dopravy“.

S odkazem na cíle programu NAIADDES schválila Evropská komise v květnu 2008

tuzemský program modernizace plavidel s ohledem na jeho prokázaný soulad s pravidly ES v oblasti veřejné podpory. Program umožňuje čerpat finanční prostředky z EU prostřednictvím Operačního programu Doprava za spoluúčasti státního rozpočtu ČR a soukromých finančních zdrojů ze strany provozovatelů a vlastníků vnitrozemských nákladních plavidel, a to do roku 2013.

Vyhlášení 2. kola výzvy programu modernizace plavidel zahrnovalo všechny 3 podprogramy s celkovým objemem veřejné podpory 133 mil. Kč. Podprogram 1 je zaměřen na pořízení nízkemisních pohonných jednotek a pomocných agregátů (s finančním objemem veřejné podpory ve výši 70 mil. Kč), podprogram 2 na modernizaci plavidel za účelem zvýšení multimodalit (pořízení odlehčených stohovacích

krytů nákladového prostoru, zvýšení jícnu, přepravní rámy na osobní automobily) s finančním objemem veřejné podpory ve výši 22 mil. Kč a podprogram 3 zahrnuje modernizace vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy (dovybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením, výměna obšívky, zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů, vybavení radarovým zařízením, vybavení autopilotem) s finančním objem veřejné podpory ve výši 41 mil. Kč. Uvedené finanční částky byly vyhlášeny pro 2. kolo výzvy a doba realizace projektů musí skončit nejpozději do 31. prosince 2011.

Maximální míra veřejné podpory může činit až 49 % způsobilých výdajů. Celková míra veřejné podpory se skládá z prostředků veřejných rozpočtů ČR (15 % celkové veřejné podpory) a z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj ERDF (tvoří zbývajících 85 % veřejné podpory). Podíl soukromých prostředků musí tedy činit alespoň 51 %. Jednou z podmínek programu je přítomnost zvýhodnění těch žádostí, které požadují nižší podíl veřejné podpory.

Práce na vodních cestách se nezastavily ani v zimě

PROJEKTY NA LABI

Kilometráž a značení labské vodní cesty (*) – Jde o projekt, jehož realizace se na zimní měsíce přesunula do dílen, kde probíhala příprava dalších stovek menších či větších tabulí s označením kilometrovníků, půlkilometrovníků a hektometrovníků v nové kilometráži, která má nultý kilometr v ústí Labe do Severního moře.



Takto vypadal přístav ve Vaňově před zahájením rekonstrukce

DGPS (*) – Tento projekt je již prakticky dokončen. V posledních třech měsících probíhal zkušební provoz s cílem ověřit, že korekční signál vysílaný z Obřívství opravdu zpřesní GPS navigaci na Labi a Vltavě natolik, aby se na ni mohli uživatelé spolehnout i v těch nejsložitějších povětrnostních podmínkách.

Modernizace přístavní zdi Ústí nad Labem-Vaňov (*) – Projekt již vstoupil do své druhé poloviny. Stávající provoz byl převeden k nově vybudované části modernizované přístavní zdi a mohla tak být započata i rekonstrukce druhé poloviny veřejného přístavu, aniž by byl přerušen jeho provoz.

Rekonstrukce železničního mostu Kolín (*) – Na projektu, který je z hlediska objemu investic (téměř 1,2 mld. Kč) největší v historii ŘVC ČR, byly dokončeny přípravné práce, při kterých bylo do kolejiště vloženo 8 výhybek, které umožní jednokolejný provoz v době, kdy bude postupně bourán a stavěn nový most. Bude tak minimalizován dopad rekonstrukce do železničního provozu. V současné době je již jedna polovina starého mostu zcela demontována a probíhá výstavba nových mostních pilířů, které umožní výstavbu zcela samostatné mostní konstrukce. Po dokončení této části výstavby, bude provoz převeden na nový most a následně bude demontována i druhá polovina starého mostu. Kromě nového mostu se již kolíhané dočkali protihlukové zdi a dojde také na rekonstrukci železničních přejezdů v ulicích Starokolínská a To-

vární a nástupiště 4 a 5 v železniční stanici Kolín hlavní nádraží.

PROJEKTY NA VLTAVĚ

Úprava plavební úžiny Chvatěruby (*) – Tento vltavský projekt odstraňující nebezpečnou úžinu u Chvatěrub se také dostává do své závěrečné fáze. Velmi složitá operace rozpojování tvrdých hornin u obce

řícího koncový bod vltavské vodní cesty v Českých Budějovicích. Poslední, čerstvě dokončenou stavbou, je přístaviště Lannova loďnice. K dokončení celého úseku tak zbývá „jenom“ výstavba ochranného přístavu České Vrbné s přilehlým stáním pro osobní lodní dopravu a plavební komora, která umožní lodím překonat již zrekonstruovaný jez.

STAVBY ŘVC ČR

Druhý úsek mezi Hlubokou nad Vltavou a VD Hněvkovice zatím symbolizují přípravné práce. Chystá se výstavba plavební komory, pomocí které bude možné překonat jez Hluboká nad Vltavou, i prohrábký v konci vzduť vodní nádrže Hněvkovice spolu s výstavbou stání pro osobní lodní dopravu. I třetí úsek mezi VD Hněvkovice a Týnem nad Vltavou (*) lze charakterizovat slovem rozestavěno. Probíhá vystrojení plavební komory na VD Hněvkovice, která byla sice v roce 1991 postavena, ale k jejímuž dovybavení vraty a dalšími prvky nezbytnými pro proplutí lodí dochází až nyní a téměř o 20 let později. Ve stejné lokalitě je ještě připravována výstavba stá-



Dokončená část přístavní zdi nabízí dopravcům mnohem vyšší standard

Chvatěruby, jejíž občané se negativně postavili k možnosti odstřelů, byla úspěšně vyřešena mechanickou cestou. Vyžadovala sice prodloužení doby prací a zatížení okolím hlukem a otřesy, důležité ovšem bylo, že bylo vyhověno přání občanů.

Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Týn nad Vltavou – Nových 33 km této vodní cesty začíná nabývat jasných obrysů.

Zejména v 1. úseku mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou (*) jsou již všechny stavby v realizaci nebo dokončené. Mezi dokončené patří modernizace jezu České Vrbné, prohrábký koryta řeky ve zdrži jezu Hluboká nad Vltavou a zdrži jezu České Vrbné, včetně obratiště tvo-

ni pro osobní lodní dopravu (v rámci horní rejdny plavební komory) a dostavba dolní rejdny plavební komory. Aby mohly lodě doplnout až do Týna nad Vltavou, je nutné překonat ještě poslední překážku, a to starý jez Hněvkovice. I pro tuto lokalitu je již v přípravě stavba plavební komory, jejíž horní rejda také poslouží jako stání pro osobní lodní dopravu.

Co je ŘVC ČR?

Ředitelství vodních cest České republiky je organizační složkou státu, zřízenou Ministerstvem dopravy k zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. Zřízeno bylo 1. dubna 1998 Ministerstvem dopravy a spojů ČR. Sídli na adrese Vinohradská 184, 130 52 Praha 3. Více informací získáte na internetové stránce:

[WWW.RVCCR.CZ](http://www.rvccr.cz)



Projekty označené (*) jsou spolufinancovány Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.