

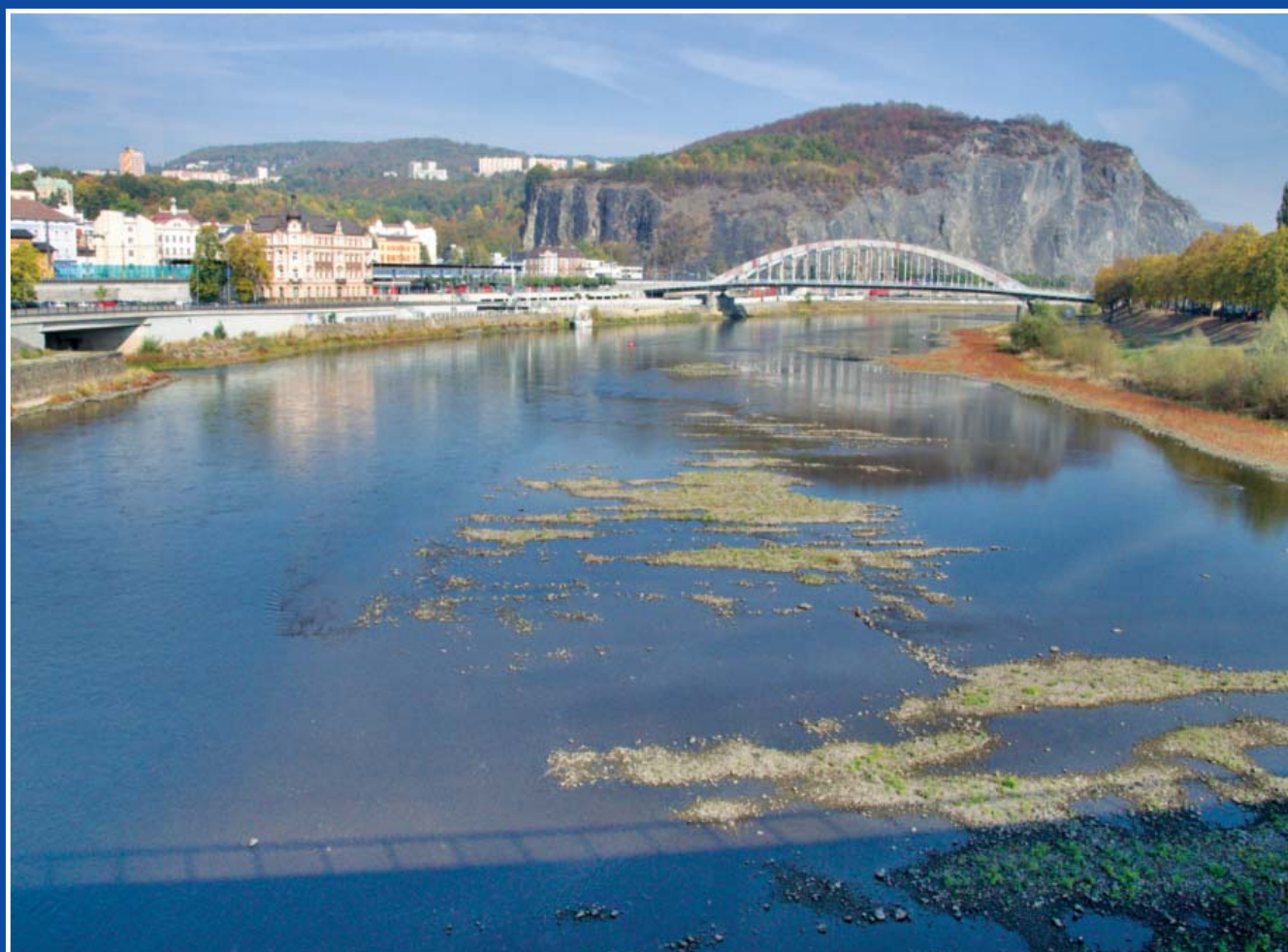
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3
2018

SUCHO



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

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



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.

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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Povodí Odry
státní podnik

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



ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa, POLSKA
tel.: +48 22 583 86 70, sekretariatBM@mgm.gov.pl
mgm.gov.pl



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

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



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



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



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

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.
Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4
www.smp.cz



akciová společnost

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



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



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



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



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



PRAGUE BOATS
SINCE 1990

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



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



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU
APL - Asociace lodního průmyslu
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
Tel: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
www.aplcz.cz



Presidential Cruises
Presidential Cruises, a.s. • Kaprova 6 • 110 00 Praha 1
Tel: +420 776 776 770 • e-mail: stepan@rusnak.cz
www.presidentialcruises.com



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA
Švermovská 32, 273 41 Brandýsek
www.petrkozyeny.cz tel./fax: 312 283 702, 718
www.marinavltava.cz e-mail: kozyeny.petr@volny.cz
www.lodenicevltava.cz e-mail: petr.kozyeny@petrkozyeny.cz



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



LABSKÁ
strojí a stavební společnost s.r.o.
LABSKÁ, strojí a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
Tel.: 466415706, e-mail: labska@labska.cz
www.labska.cz



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



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



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY
Agentúra rozvoja vodnej dopravy
Lamačská cesta 8, 811 04 Bratislava
Tel.: +421 2 594 94 753
e-mail: info@arvd.gov.sk

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793

Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Pohled na téměř vyschlé Labe bez lodí v Ústí nad Labem

Zdroj: Miroslav Neumaier

OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Vltavy: Sucho, Orlik a plavba2
RNDr. Petr Kubala

Setkání krajských koordinátorů vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s prezidentem republiky.....6

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe má šanci, studie potvrdila ekonomickou efektivitu projektu7

D-O-L – špatně uchopený úžasný projekt: Aneb: Takhle se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe fakt postavit nedá
Ing. Jan Skalický8

Podpora vnitrozemské plavby a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na I. Kongresu vnitrozemské plavby v Opole10

Globální změny klimatu na Zemi a jejich vliv na lidskou společnost
Ing. Josef Kubiš14

Rekordní sezóna 2018 na Baťově kanále
Čestmír Daňhel16

V Moravě je vody dost, aneb zdání klame
Ing. Pavel Cenek17

Olomoucký kraj podporuje prodloužení Baťova kanálu20

Plavební komora Hněvkovice - Vodohospodářská stavba roku 2017 i Česká dopravní stavba roku 2017
Ing. Jan Bukovský, PhD.24

Přeloučské setkání podpořilo projekt výstavby Plavebního stupně Přelouč II28

Ve Lhotce nad Labem spustili na vodu největší doposud vyrobený tanker v ČR30

Inspekční orgán Mostecké montážní druhým hráčem na poli technických kontrol plavidel31

Propagační plavba z Raciborze do Kędzierzyn-Koźle
Tomáš Kolařík32

Vraťme se ve vodní dopravě k odkazu otců zakladatelů ČSR
Ing. Pavel Neseš, CSc.34

Bohumínská výzva 201835

Vorařství pluje na seznam kulturního dědictví UNESCO
Ivan Černý36

85 let Ing. Milana K. Jermáře, DrSc.39

Život není takový – je úplně jiný (71)
Ing. Josef Podzimek44

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Vltavy Sucho, Orlík a plavba...



Letošní rok se zařadil mezi roky, kdy se opět potýkáme s problematikou sucha. V průběhu roku byla období, kdy v mnoha řekách dosahoval průtok max. 5–40 % dlouhodobých průměrných hodnot charakteristických pro dané období. Některé řeky a potoky ztratily na určitou dobu vodnost úplně. Nejlepší situace byla a je na těch vodních tocích, na kterých jsou vodní nádrže a může tak docházet k nadlepšování průtoků ve vodním toku pod nádrží. Všechny vodní nádrže plnily tuto funkci stoprocentně a prokázaly tím opět svoji nezastupitelnou funkci v období sucha a nedostatku vody.

Nadlepšování průtoků je pozitivní nejen z pohledu vodních a na vodu vázaných ekosystémů, ale především ve vazbě na zabezpečování odběrů vody, dostatečných průtoků pro vypouštění vyčištěných odpadních vod, dále pak ve vztahu k hladinám podzemních vod podél vodních toků atd., atd. Objevila se rovněž iniciativa na zvýšení hodnot minimálních zůstatkových průtoků ze strany zájmu ochrany přírody, ale mimo jiné i s ohledem na vodáky. Musím říci, že jsem byl těmito iniciativami překvapen, zejména pak jejich zdůvodňováním... V období, kdy se do budoucna řeší problematika sucha a nedostatku vody, a je tedy zájem na maximálně možné době zadržení vody na území České republiky, abychom s ní mohli hospodařit,

se jedná o krok zcela kontraproduktivní.

Proč se ale o tom, byť jen v krátkosti, zmiňuji? Je třeba si zcela vážně uvědomit, v jakém rámci, z pohledu hydrologického, ale určitě i celospolečenského je třeba plavbu vnímat a jak přistupovat k jejímu rozvoji. Tak jak celou situaci vnímám já, tak plavba má více „nepřátel“, než „příznivců“. Ano, je to tak a když se podíváme, jaké petice se v nedávné minulosti řešily, jaké se odehrávají „žabomyší války“ mezi „příznivci“ plavby atd., tak je to jednoznačně signál pro ostatní většinovou veřejnost, že ani sami „příznivci“ plavby vlastně nevědí, co chtějí, a tak vznikají otázky, zda se vůbec finanční prostředky do plavby vynakládají efektivně, zda je to potřeba a zda by nebylo vhodné využít tyto finanční zdroje jinde. Dovolím si opět rovnou zareagovat sám za sebe a konstatovat, že finanční prostředky vynakládané na rozvoj plavby a vodních cest jsou zcela jednoznačně přínosem pro dotčené regiony, zejména ve vazbě na cestovní ruch a s tím spojené podnikatelské aktivity přinášející finanční zdroje do regionů včetně vytváření nových pracovních míst. Další důležitá a nepřehlédnutelná skutečnost je ta, že finanční zdroje vynaložené na rozvoj vodních cest, ať se jedná o tuzemské či zahraniční, nelze využít na jiné aktivity. Buď se využijí na vodní cesty, nebo vůbec. A máme tady také určité vládní a koncepční dokumenty na úseku plavby a vodní dopravy, které je třeba naplňovat a tak se tomu také děje.

V této souvislosti bych rád uvedl konkrétní mediální případ, který se objevil v září letošního roku. Mohu ho shrnout do třech slov, a to „sucho, Orlík a plavba...“ V loňském roce byla uvedena do provozu nová plavební



Vodní dílo Orlík - léto 2015

komora na Vltavě v Kořensku, která zajistila kontinuální propojení vltavské vodní cesty pro malá sportovní plavidla od Mělníka do Českých Budějovic a v podstatě z Českých Budějovic do Hamburku. Byla to velká sláva, ale již při výstavbě plavebních komor a přístavů v rámci splavnění horní Vltavy se ozývaly hlasy, že by se takto vynaložené prostředky daly využít lépe, třeba na opravy silnic. Nemohly, jak jsem se zmínil výše. Ale pozor, již v roce 2017 byla plavba na vodní nádrži Orlík z důvodu nedostatku vody omezena, a tak nová plavební komora byla v provozu pouze část plavební sezóny. A přišel rok 2018, o jehož hydrologické situaci se stručně zmiňuji v úvodu článku, a opět byla plavba na orlícké nádrži přerušena. Česká televize odvysílala několik reportáží, ve kterých se k plavbě vyjádřil hydrobiolog prof. RNDr. J. Vrba, PhD. z Přírodovědecké fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Protože pana profesora znám z účasti na jiných projektech, kde třeba i spolupracujeme, tak si dovoluji zkráceně použít jeho názor na plavbu a rozvoj vodních cest: „... tady vyléváme doslova milióny do kanálu, abychom udělali plezír pro pár bohatých jachtařů...“ a na dotaz redaktorky, zda investice do vltavské vodní cesty nebyly vynaloženy správně, odpověď zněla: „... určitě nebyly vynaloženy správně a jsou to vyhozené peníze daňových poplatníků...“ Pana profesora asi ne-



Obnažené břehy pod hradem Orlík - léto 2015

můžeme zařadit do skupiny „příznivců“ plavby, a plně ctím jeho osobní názor na plavbu. Jeho jasné odpovědi o „vyhazování peněz daňových poplatníků ve prospěch pár zbohatlíků“ mne ale přesto překvapily. Jsem rád, že máme svobodu slova, važme si toho, ale výše uvedené citace z úst pana profesora považuji za velmi neadekvátní a nebezpečné, dokonce takovéto výroky považuji za výroky, které by činitel Jihočeské univerzity, v tomto případě opravdu placený z peněz daňových poplatníků, vůbec neměl vyslovit, ale měl by svůj názor odůvodnit věcným způsobem, nikoliv takto populisticky a zkresleně. Pro úplnost podotýkám, že jsem byl v rámci této reportáže požádán o mé stanovisko a z titulu generálního ředitele státního podniku Povodí Vltavy jsem dostal prostor na jeho názor zareagovat (viz archiv České televize, ČT 24, 13. 9. 2018 v 11.37 hod. a Studio 6, 13. 9. 2018 v čase 1:40:00 pořadu), ale... Podívejte se a udělejte si obrázek každý sám.

Nyní se vrátím k tomu, proč jsem se v úvodu zmiňoval, že je třeba si zcela vážně uvědomit, v jakém rámci, z pohledu hydrologického, ale určitě i celospolečenského je třeba plavbu vnímat a jak přistupovat k jejímu rozvoji. Plavba je zcela jednoznačně závislá na hydrologické situaci. Stejně tak, jako žádným protipovodňovým opatřením nezabráníme stoprocentně povodním, ale dokážeme případně zmírnit jejich negativní dopad, tak budovanými objekty na vodní cestě a prohrábkami nedokážeme stoprocentně zajistit plavbu v období sucha. V případě vodní nádrže Orlík se jedná o součást vltavské kaskády a jedná se o víceúčelové vodní nádrže. Hlavním účelem vodní nádrže Orlík je zajišťovat minimální průtok v profilu Vrané v množství 40 m³/s. Dalšími účely jsou akumulace a odběry vody, ochrana před povodněmi, energetické využití, plavba, rekreace a sportovní rybolov. V tom kterém hydrologickém období se upřednostňují zejména nadlešování průtoků, nebo ochrana před povodněmi.

V posledních letech je provoz na vltavské vodní cestě často limitován hydrologickou situací na území celého povodí Vltavy. V důsledku dlouhotrvajícího hydrologického sucha je nejvíce ohrožena plavba přes vodní díla Kořensko (ř. km 200,405) a Orlík (ř. km 144,650). V posledních čtyřech letech byla plavba zastavena před koncem plavební sezóny hned třikrát.

V roce 2015, kdy byla hladina na vodním díle Orlík v důsledku hydrologického sucha nejnižší, nebyla plavba přes VD Kořensko ani zahájena. Hladina rozhodná pro provoz plavebního zařízení na VD Kořensko na kóte 347,60 m n. m. nebyla do začátku plavební sezóny vůbec dosažena a následně měla pouze klesající tendenci a provoz lodního výtahu na VD Orlík byl tak zastaven již 21. 7. 2015, kdy byla podkročena kóta na úrovni 345,60 m n. m. Dle ustanovení čl. B.1.6 platného manipulačního řádu vodního díla Orlík je právě kóta 345,60 m n. m. rozhodná k provozu lodního výtahu (plošinový vůz), určeného pro přepravu sportovních lodí do výtaku 3,5 tuny a ponoru 1,2 m.

V roce 2016 byla situace lepší, lodní výtah na VD Orlík byl v provozu po celou plavební sezónu. Plavba přes VD Kořensko byla zastavena začátkem září, kdy dne 8. 9. 2016 hladina ve VD Orlík podklesla pod kótu 347,60 m n. m.

V letech 2017 a 2018 byla obě plavební zařízení ve funkci nejdéle do srpna každého roku, a to opět v důsledku dlouhodobě nízkých přítoků do VD Orlík a potřebě zajistit minimální odtok z vltavské kaskády v množství 40 m³/s v profilu VD Vrané. V roce 2017 byla tak v důsledku nízké hladiny ve VD Orlík zastavena plavba přes VD Kořensko dne 3. 7. 2017. Lodní výtah přes VD Orlík zůstal v provozu do 24. 8. 2017.

Letošní rok je opět charakteristický hydrologickým suchem, jehož účinky se od roku 2014 stále kumulují. Provoz plavebních zařízení na obou vodních dílech byl ukončen během měsíce srpna. Na VD Kořenisko to bylo 10. 8. 2018 a na VD Orlík 24. 8. 2018.

K zastavení plavby přes obě vodní díla před koncem plavební sezóny přispívá i změna manipulačního řádu, která byla provedena po povodni 2013, kdy došlo k zvýšení funkce vodního díla Orlík ve prospěch ochrany před povodněmi, zvýšením objemu retenčního prostoru na 93,1 mil. m³, tedy snížením hladiny zásobního prostoru z kóty 351,20 na 349,90 m n. m.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se v posledních letech pohybujeme v hydrologických extrémech, od povodně v roce 2013, na kterou v podstatě navázalo sucho, jehož dopady se neustále kumulují. Z hlediska celospolečenského nebude určitě plavba prioritou v období sucha, kdy jsou a budou problémy se zásobováním obyvatel pitnou vodou, se zemědělským suchem atd. Posuzování efektivity plavby a investic do vodních cest v období extrémních hydrologických podmínek je zcela irelevantní. O to více mne překvapují některá negativní vyjádření „příznivců“ plavby ve smyslu, že se na Orlíku zase nejezdilo, místo toho, aby s uvědoměním si nepříznivé hydrologické situace ocenili, že plavba i za těchto

nepříznivých podmínek byla zastavena až koncem srpna. Nabízí se otázka, zda jsou tedy všichni „příznivci“ plavby opravdu „příznivci“ plavby...?

Co tedy dál v případě sucha a plavby na orlické nádrži? Státní podnik Povodí Vltavy připravuje k realizaci v roce 2019 prohloubení plavební dráhy v úseku Podolsko-Kořenisko, čímž dojde k zajištění plavebních hloubek i v hydrologicky nepříznivém období jako třeba v letošním roce a bude možné doplnit do plavební komory Kořenisko (která je jinak pořád provozuschopná). Na stejnou úroveň bude prodloužena cca o 12 m délkových dráha sportovního výtahu na VD Orlík v horní vodě, což výškově bude znamenat cca 3,5 m. Realizací těchto opatření zajistí státní podnik Povodí Vltavy plavbu do Českých Budějovic přes vodní nádrž Orlík po většinu plavební sezóny i v období sucha, jaké bylo v minulých letech.

Problematika plavby je výrazně složitější a dnes jsem se věnoval pouze takové úvaze o postavení plavby v období sucha a o popularizaci plavby mezi veřejností. Ne vše jde vyřešit, natož rychle, ale sjednotit názory „příznivců“ plavby na rozvoj plavby a využívání vodních cest je nezbytné a mělo by být relativně jednoduché. A to jak v podmínkách ideálních, tak nepříznivých. Všimněme si, že řešíme uzavření plavby na vodní nádrži Orlík, co bychom řešili, kdyby vltavskou kaskádu naši předkové nevybudovali? Přitom přínos vodních děl vltavské kaskády pro naši společnost je výrazně větší, než naši předkové uvažovali. Je třeba jim za to poděkovat. V této souvislosti bych se ještě pozastavil nad některými výroky pana profesora Vrby, které zazněly ve výše uvedených reportážích České televize. Prof. Vrba mimo jiné zmínil ještě další zajímavé věci týkající se plavby: „... pokud se týká osobní dopravy, tak ta má smysl tam, kde už ta vodní cesta historicky je, třeba Baťův kanál, nebo plavební kanály v Holandsku, ve Francii, tam to jistě je bezvadně využít...“ V odpovědi na otázku zda a jak splavnění Vltavy zatížilo krajinu ekologicky, zaznělo mimo jiné: „... pokud se týká Vltavy, tak tam tu krajinu v minulosti zatížilo, poškodilo to, že zmizelo vltavské údolí, ale tyhle ty dodatečné stavby už tedko ji moc nezatíží, ale rozhodně existují plány na výstavbu například průplavu Dunaj-Odra-Labe a to by teda byl pěkný mazec pro tu krajinu, pro podzemní vody a další...“

Ta historie, o které pan profesor mluví, nebyla vždy historií, ale v době budování plavby v jím zmíněných lokalitách, ať již v Holandsku, Francii či v případě výstavby Baťova kanálu to byl pro tehdejší společnost čas aktuální. Mě osobně můj profesní život naučil posuzovat věci v souvislostech, nezatrácovat hned to, co se mi zrovna nelíbí, na co mám jiný názor a podobně. Za důležité považuji právě vyhodnocovat si všechna pro a proti, a znovu opakují v širokých přírodních i společenských souvislostech. Je třeba posuzovat názory a záměry i v souvislostech ve vazbě na budoucí generace. Někdy mám dojem, že téma dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je i mezi odborníky slovní spojení, které se skoro bojí vyslovit... Oprostěme se od osobních, politických či úzce zájmových pohledů na tento záměr a posudme ho zcela objektivně, zda by pro budoucí generace mohl mít zásadní význam, jako má nyní pro nás třeba vltavská kaskáda? Mám na mysli víceúčelovost tohoto záměru a to především ve vazbě na zadržení a využití vody na našem území s ohledem na prognózy o budoucím vývoji sucha a nedostatku vody. Tady nejde přeci jen o využití pro plavbu, jak je to bohužel často zkráceně a možná i účelově prezentováno. Význam tohoto záměru může být právě v tom, že budoucím generacím napomůže řešit problémy s nedostatkem vody



Podolský most na vodní nádrži Orlík - léto 2015



Suché břehy podél zdrže VD Orlík na Otavě - léto 2015

v daném regionu pro odběry vody, závlahy, energetiku a i pro samotnou přírodu a krajinu. Ano, vždy je to něco za něco, ale neměli bychom budoucím generacím zavírat dveře k řešení problémů, které je s největší pravděpodobností potkají...

Mysleme tedy i na budoucí generace. Mysleme na to, aby i naši potomci se za nás nemuseli stydět, aby viděli, že jim naše společnost něco zanechala. Myslím něco, co budou potřebovat. Mysleme i na to, aby mohli žít v pěkné

přírodě a krajině a mohli využívat vodního blahobytu, alespoň částečně jako my nyní.

Hlavním tématem o kterém dnes píšu je plavba, tak by se naši potomci mohli do historie obracet třeba se vzpomínkou, kdy díky současné generaci mohou plout po vltavské vodní cestě krásnou přírodou a krajinou a navštěvovat v jejím okolí historické a kulturní památky.

RNDr. Petr Kubala



Hrad Zvíkov nad soutokem Vltavy a Otavy - léto 2015

Setkání krajských koordinátorů vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s prezidentem republiky

Prezident republiky Miloš Zeman přijal ve středu dne 17. října 2018 na Pražském hradě krajské koordinátory projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe z České republiky i ze Slovenska, aby projednali závěry studie proveditelnosti tohoto projektu.

Prezident republiky Miloš Zeman na úvod setkání uvedl:

„Vážení a milí přátelé, myslím, že si tak všichni můžeme říkat, protože jsme spojeni jednou touhou, a sice uskutečnit sen Karla IV., potom Františka Josefa I., potom Jana Antonína Bati, a věřím, že i Tomáše Bati, a také můj.

Chtěl bych vás jenom informovat, že při řadě mých setkání s nejrůznějšími lidmi jsem ne jenom tuto stavbu propagoval, ale naléhal jsem i na to, aby byla dokončena studie proveditelnosti, a mohu s radostí konstatovat, aniž bych připomínal peripetie, které se s tím spojovaly, že tato studie je v zásadě pozitivní, což je výsledek, který je možná překvapující, ale to není podstatné, důležité je, že je. Samozřejmě, že i autoři si neodpustili některé drobné poznámky, ale zaplatěpánbůh za ně. Dostal jsem od Petra Formana nedávno i materiál České zemědělské univerzity, katedry životního prostředí, tak jsem si říkal, co si zase ti broučkaři vymysleli, ale nebylo to ani tak nejhorší. Připomínky, když je to oponentní materiál, byly samozřejmě intenzivnější, ale nebylo to žádné zavržení této stavby.

Čili myslím si, že bychom se měli radovat z tohoto úspěchu. Já samozřejmě slibuji, že v rámci svých možností a kompetencí tomuto projektu budu pomáhat dál, ale bez úsilí všech těchto koordinátorů by moje aktivita byla voláním na poušti. Takže, mám dojem, že Polsko a Slovensko je bez problémů. Příští rok jedu do Rakouska, tak se pokusím udělat, co bude možné, aby se ten vztah poněkud zlepšil, protože Rakušané to zatím spíše sabotovali. Ale od toho je problém, aby se vyřešil.

Takže ještě jednou vás zdravím, přeji úspěch vaší práci a myslím si, že teď si můžeme připít na to, že ve vládním

prohlášení máme, že vláda bude podporovat stavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe za předpokladu pozitivního výsledku studie proveditelnosti.“

Usnesení koordinátorů vodního koridoru D-O-L:

1. Účastníci setkání krajských koordinátorů D-O-L s prezidentem republiky Milošem Zemanem oceňují široký záběr a hloubku zpracování studie proveditelnosti vodního koridoru DUNAJ-ODRA-LABE.
2. Účastníci předpokládají aktivní úsilí Ministerstva dopravy ČR i dalších institucí a činitelů při prosazování vodního koridoru D-O-L do transevropské dopravní sítě TEN-T.
3. V rámci územně plánovací dokumentace se krajské koordinátory budou snažit o urychlení aktualizace trasování a aktivní zahrnutí jednotlivých funkcí a potenciálů vodního koridoru D-O-L do strategických dokumentů dotčených českých krajů a slovenských žup. V tomto ohledu počítají se zahraniční spoluprací a s odbornou podporou zpracovatelů studie proveditelnosti.
4. Ministerstvu dopravy ČR ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest ČR se navrhuje zpracovávat územní a projektové podklady pro vybrané úseky vodního koridoru D-O-L v předstihu, tedy paralelně s dalšími kroky týkajícími se celého projektu této vodocestné sítě v souladu s platnými zákony a předpisy. Mezi tyto vybrané úseky lze zařadit část Oderské větve v úseku Ostrava-státní hranice s Polskem.
5. Účastníci se budou snažit prosazovat spolupráci pomocí Asociace krajů ČR a slovenské asociace samosprávných krajů - SK8.
6. Účastníci podpořili, aby Ministerstvo dopravy ČR zpracovalo návrh jednotné komunikace výstupů studie proveditelnosti a dalších navazujících kroků k vodnímu koridoru D-O-L směrem k veřejnosti a médiím před projednáním materiálu vládou ČR.

Zdroj: Fotoarchiv KPR, foto Hana Brožková



Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe má šanci, studie potvrdila ekonomickou efektivitu projektu

Projekt vodního koridoru propojující řeky Dunaj, Odra a Labe je ekonomicky efektivní z pohledu dopravního, vodohospodářského, energetického i rekreačního. Lepší hodnocení má samotné propojení Dunaje s Odrou, labská větev koridoru snižuje efektivitu celého projektu. Potvrzuje to po dvou letech prací studie proveditelnosti, která hodnotila přínosy investice ve výši až 582 miliard korun.

„Výsledky ekonomického hodnocení ukázaly, že největší smysl má splavnění a propojení Dunaje a Odry. Labská větev koridoru z důvodu velmi vysokých investičních nákladů v podobě dlouhých plavebních tunelů snižuje efektivitu celého projektu. Celkové investiční náklady projektu ve variantě propojení všech tří řek jsou 582 miliard korun, ve variantě propojení Dunaje a Odry jsou náklady předběžně odhadnuty na 281 miliard,“ popisuje výsledek studie proveditelnosti ministr dopravy Dan Ťok.

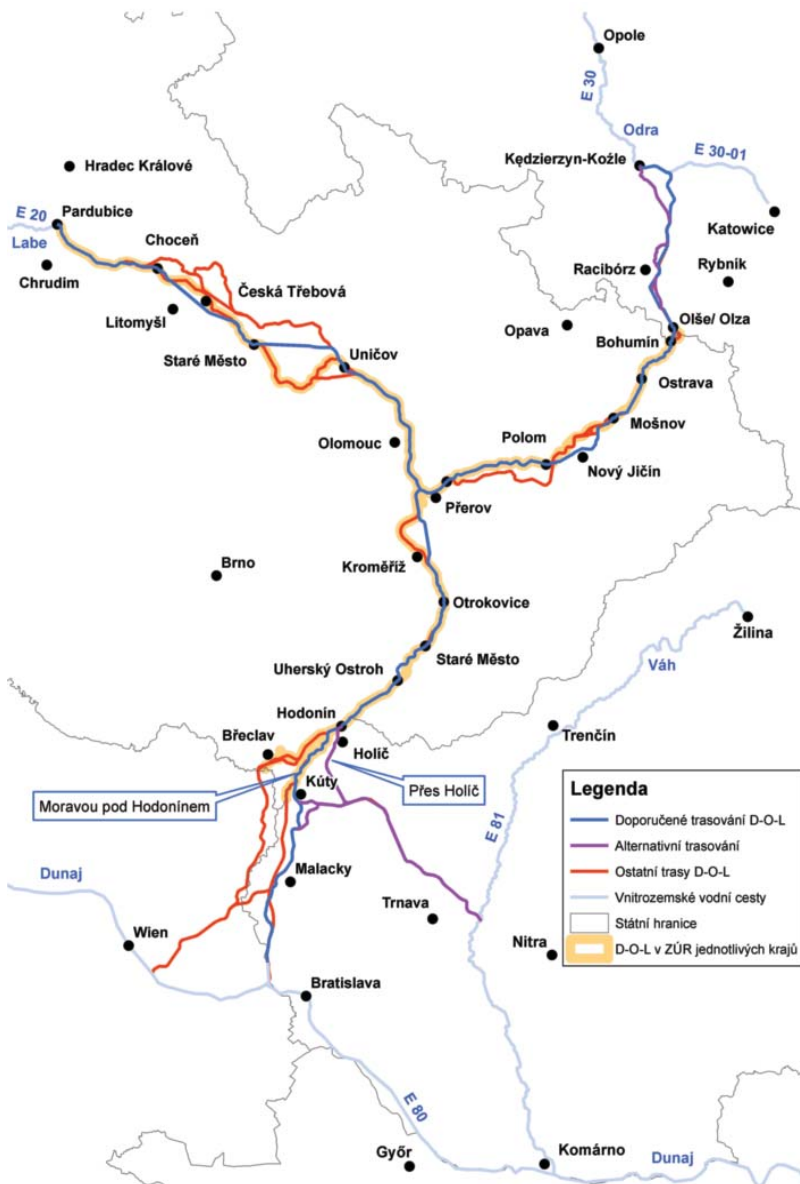
V rámci studie byly posouzeny různé varianty vodního koridoru, včetně kombinací pouze některých jeho větví. Projekt obsahující všechny tři větve vykazuje pozitivní ekonomickou efektivitu mírně nad hranou stanovenou metodikou pro posuzování efektivitu. V rámci rizikové analýzy bylo zjištěno, že další zvyšování přínosů projektu je obtížné z důvodu omezené přepravní kapacity a bylo by spojeno s nutností dalších dodatečných investičních nákladů. Výsledky potvrdily rizikovost varianty projektu, která zahrnuje labskou větev. Výrazně lepšího hodnocení dosáhlo propojení řek Dunaj a Odra.

Výstavba vodního koridoru má podle studie úzkou souvislost s navazujícími projekty zaměřenými na zlepšení splavnosti navazujících řek, tedy Labe, Odry, případně i Váhu. Studie počítá se zajištěním určité úrovně splavnosti, která v současnosti není zajištěna. To vyvolá investiční náklady pro zajištění odpovídající plavební třídy na těchto úsecích, se kterými studie nepočítá. Pro tyto navazující projekty musí být zpracováno samostatné ekonomické hodnocení a samostatné projekty v Polsku a na Slovensku.

Výsledky studie a ekonomického posouzení nyní projednají členové monitorovacího výboru složeného ze zástupců jednotlivých ministerstev, univerzit, krajů a zainteresovaných subjektů včetně mezinárodního zastoupení Slovenska a Polska. Materiál ještě posoudí centrální komise Ministerstva dopravy a projde meziresortním připomínkovým řízením. Následně bude studie předložena vládě ke schválení. V návaznosti na projednání materiálu vládou budou definovány navazující kroky, včetně hodnocení vlivu na životní prostředí.

Ministerstvo dopravy zajistilo zpracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jejímž cílem je prověření ekonomické efektivitu projektu nově uvažované vodní cesty z pohledu dopravního, vodohospodářského, energetického a rekreačního. Studie byla zpracována v souladu s usnesením vlády z 19. ledna 2011, které má zabezpečit potřebné podklady pro posouzení vodního koridoru a pro rozhodnutí o zachování či vyjmutí z územní ochrany. Práce na studii byly zahájeny v červenci 2016. Tisková zpráva Ministerstva dopravy, 19. října 2018

Pozn. redakce: 31. ledna 2017 podepsali ministři dopravy ČR Dan Ťok, Slovenska Arpád Érsek a polský ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk ve Varšavě memorandum o přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Polská vláda k vodní dopravě přistupuje jako k prioritě, investuje do modernizace Oderské vodní cesty a hodlá ji zařadit do transevropské sítě TEN-T.



D-O-L špatně uchopený úžasný projekt: Aneb: Takhle se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe fakt postavit nedá...

Ing. Jan Skalický – předseda představenstva Vodní cesty, a.s.

Tomáš Bata: „Neobtěžujte mě umělými čísly a hledejte cestu, jak pokročit blíže k dosažení našich cílů!“

Soupis Argumentů – nastolení agendy:

CO tedy změnit, aby se stavět začalo?

Pořadí nutných kroků:

1)
UVĚDOMIT si, v jaké situaci se skutečně nacházíme:
Situace potřeby vybudování D-O-L se za posledních 10 let **VÝRAZNĚ změnila** – tedy i během posledních přípravných kroků D-O-L: tedy i během přípravy studie proveditelnosti D-O-L – a to zejména v těchto hlediscích:

Situace, kdy VODA bude NEJ Tématem 20–50 následujících let!:

VODA MÁ a BUDE MÍT stále větší skutečnou HODNOTU!

Sucho: letos mizí voda z hloubených studní, příští rok na řadě míst může mizet ze studní vrtaných, hladina podzemní vody letos snížena o 1 až 8 m!

Povodně – dají se očekávat zejména na Moravě.

Dynamika nárůstu hrozeb – rychlost náběhu změn.

2)

PR:

Okamžitě zahájit masivní PR projektů na VODĚ:

Naprostě nedostatečné PR projektu D-O-L – poskytnout PR i jednotlivým hráčům, podporovatelům D-O-Lu!

Přesvědčit veřejnost o **POTŘEBNOSTI D-O-Lu!**: je to JEN o objektivních argumentech!



Jan Skalický, předseda představenstva a Adam Skalický, předseda dozorčí rady Vodní cesty, a.s.

3)

Politika:

VODA je ze všech oborů NEJvíce mezirezortní: MZE, MŽP, MD, MPO, MMR, MF, MO.

JEDINÝ a OSAMOCENÝ vlajkonoš = prezident Zeman drží prapor významných investic, D-O-Lu.

Neodvaha, váhání dalších hráčů: ministerstev – včetně Povodí.

Politici si ani v letošním velesuchém roce NEUVĚDOMILI, že již příští rok mohou být ostře konfrontováni tlakem veřejnosti, médií a BUDOU muset přistoupit k radikálním, dnes nepředstavitelným řešením v oblasti VODY.

4)

Koordinace:

Nedostatečná koordinace mezi rezorty.

Nedostatečná koordinace mezi školami.

Nedostatečná koordinace a využití (včetně mediálního) NOVĚ vzniklých Institucí „Voda-sucho“: komise ve Sněmovně, Centrum pro vodu, půdu, krajinu na ČZU, Institute sucha v krajích.

Probíhající zatěžující kompetenční rezortní spory: ŘVC – Povodí.

Řešení: **Vládní zmocněnec – koordinátor pro VODU – D-O-L.**

5)

Legislativa:

Věcný záměr zákona o D-O-L – upravit paragrafové znění – zákon o D-O-L.

Legislativa využije všech možností v nastavení v podstatě KRIZOVÉHO řízení provádění přípravy i realizace.

V případě VODY už jsme VE VÁLCE = to NENÍ přehnaně emotivní tvrzení!

6)

Příprava a Realizace:

Studie proveditelnosti D-O-L je zpracovávána dle hledisek aktuálních před 20 lety: akcent na dopravní funkci.

NEJ aspekt D-O-L = vodohospodářská funkce: zadržení vody, protipovodňová ochrana – nejsou dostatečně zohledněny.

Ve studii podceněné funkce D-O-L:

-Hospodaření s VODOU

-Zadržení vody v krajině

-EKO vlastnosti vodního koridoru

-Energetika

-Bezpečnost státu

-Urbanismus, krajinná tvorba

Záminka: že se prý těžko kvantifikuje – to je ale velký alibismus, metodika hodnocení existuje!

Zadání studie D-O-L na MD znělo v podstatě takto:
 „Ať to moc dobře pro D-O-L nevyjde, ale ať to moc nenaštve pana prezidenta“.
 Tomu bohužel odpovídá výsledek.
 Viz. oponentní posudek ČZU Praha.

V dlouhodobějším horizontu je třeba NErezignovat na labskou větev D-O-L.
 Tedy držet územní rezervy všech 3 větví D-O-L = Dunaj-Odra-Labe – a to v optimalizovaných trasách.

Je třeba důrazně zohlednit funkci čerpání potřebné vody z na letní vodu bohatého Dunaje a výraznou protipovodňovou funkci zejména S-J větví D-O-L.
 Je proto třeba se vrátit k variantě přímého napojení na Dunaj – tedy ne přes Váh – do kopce a tunelem povodňové vody nepřevedeme!

7)
Mezinárodní hledisko:

Převažující vliv musí mít naše národní zájmy!
 Podunajská aliance – úmluvy o mezinárodní spolupráci v době sucha i povodní.

D-O-L na stávajících vodních cestách v ČR:

Vltava:
 Strategická vodní cesta – JE Temelín: nadrozměry, stavební hmoty, technologie
 CityLogistika v Praze a ve Středních Čechách.

Labe:
 Nutnost prodloužení vodní cesty do Pardubic = Plavební stupeň Přelouč II.
 Plavební stupeň Děčín.

Tedy, i když zkrátíme potřebný čas na přípravu a realizaci na 1/3, je **potřebný čas na kompletní dobudování dálniční sítě v ČR cca 150 let!** = ale budíž – to není přímé ohrožení života.

V oblasti budování potřebné infrastruktury na VODĚ si však takovýto „komfort“ dovolit prostě nemůžeme!
 => nestačí tedy současně prováděné změny ve zjednodušení stavebních povolovacích procesů, ALE je třeba **ZCELA od základu ZMĚNIT pohled na budování infrastruktury v oblasti VODY:** vodní zdroje, přehrady, D-O-L – zejména S-J větev Odra-Morava!: a k tomu dát **JEDNOZNAČNÝ politický impuls!**

Infrastrukturu na VODĚ je třeba stavět ve zcela jiném režimu – v podstatě se nacházíme již v období KRIZOVÉHO OHROŽENÍ => povolovací procesy, příprava a realizace musí odpovídat této BEZPEČNOSTNÍ hrozbě!

=> Závěry:

Stát musí JEDNOZNAČNĚ říct, že D-O-L jako NEJ možné řešení VODY na území ČR **chce realizovat!**

Funkční **vládní zmocněnec s kompetencemi a rozpočtem.**
 Nikdo neví, kdo nebo jestli vůbec existuje (J. Foldyna jím měl být)
 Někdo to musí dát DOHROMADY!

Pětice následujících oblastí – **PR podpora projektu D-O-L:**
 Zákonodárna moc
 Výkonná moc
 Akademická půda
 Privátní sektor
 PR – média

Upravit studii proveditelnosti D-O-L – zejména zohlednit funkci hospodaření s vodou především v jižní moravské větvi vodního koridoru D-O-L.

Postavení D-O-Lu mezi projekty pro ZADRŽENÍ VODY v krajině:

	NEJ systémy pro zadržení VODY v ČR:	Množství zadržené vody:	Stav:	Unikátnost spočívá v:	Pozn.:
1	Vltavská kaskáda	1,3 mld. m3	Hotovo	Je již vybudována	
2	Jezera po těžbě uhlí v <u>Sev.Čechách:</u> Milada, Most	Až 2 mld. m3	Ve výstavbě	Jednoznačné zlepšení všech EKO hledisek v regionu	Celkem 15 jezer propojených do uceleného systému – vzájemné dotace vodou
3	S-J větev D-O-L	1,5 mld. m3	Zahájit okamžitě	Čerpání vody z Dunaje	Jiná lepší možnost na Moravě sužované suchem a povodněmi prostě NENÍ!

Časové hledisko realizace: Úvaha: vyjděme z výstavby dálniční sítě ČR:

	Délka dálnic v ČR v km:	Dostavět tedy ještě:	Při současné rychlosti výstavby (jednotky km ročně) bude hotovo cca v roce:	Hodnocení:
2018 je již postaveno:	1200 km	1800 km	Hotovo 2018	
1.mezník = radiální síť:	2000 km	1000 km	2000 km tedy bude dostavěno v roce 2270 = tedy ještě cca 250 let výstavby!	Je třeba přípravu a výstavbu cca 5x urychlit!
Finální stav = včetně spojnic Plzeň-Č.B.:	3000 km	Hotovo všech 3000 km	3000 km tedy bude dostavěno v roce 2470 = tedy ještě cca 450 let výstavby!	ZCELA NEPŘIJATELNÝ STAV !!! = to zkrátka NENÍ normální!

Podpora vnitrozemské plavby a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na I. Kongresu vnitrozemské plavby v Opole

19. září 2018 se uskutečnily události týkající se I. Kongresu vnitrozemské plavby „Na cestě k síti TEN-T“ v sídle Opolského vojvodství.

V první den kongresu se konaly schůze Rady pro podporu vnitrozemské plavby a Česko-polsko-slovenské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Setkání zahájil Adrian Czubak, opolský vojvoda.

Hlavním tématem zasedání Rady pro podporu vnitrozemské plavby bylo projednání dopadu nového návrhu zákona o Fondu vnitrozemské plavby a rezervního fondu.

Členové rady projednali nový výklad definice podpory vnitrozemských vodních cest ve smyslu ustanovení zákona. Zejména byla věnována pozornost potřebě zahrnout do rámce podpory vnitrozemské plavby všechny odvětvové otázky, které se týkají vnitrozemských vodních cest, vodní dopravy a vlastníků lodí na vnitrozemských vodních cestách.

Závěrem této diskuse bylo rozhodnutí přizpůsobit propagační aktivity strategickým aktivitám, které budou definovány v komunikační strategii vytvořené v rámci programu podpory strukturální reformy.

Během zasedání byly rovněž projednány současné problémy odvětví vnitrozemské vodní dopravy týkající se vědeckých obcí a zástupců vlastníků lodí.

Jednání Česko-polsko-slovenské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe zahájil Przemysław Żukowski, zástupce ředitele odboru vodního hospodářství a vnitrozemské plavby a představil stav rozvojového programu oderské vodní cesty, kterou připravilo Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby. Výsledky analýz týkajících se numerického modelování pro volně tekoucí a hraniční úsek řeky Odry poskytl zástupce Správy námořních přístavů Štětín a Svinouští.

Zástupci české strany prezentovali informace o stavu prací na studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a diskutovali podrobný harmonogram pro jejich přijetí a možnost předat materiál polské straně.

Zástupce slovenské strany prezentoval výsledky studie proveditelnosti pro dolní úsek řeky Váh.

Na závěr zasedání pracovní skupiny D-O-L byly prezentovány výsledky projektu ODRA OK, který popisuje možnost turistického využití Odry mezi Ostravou a Kožle a byl také představen současný stav prací na studii proveditelnosti pro vodní cestu na řece Visle, kterou zadala Správa námořního přístavu Gdaňsk.

Setkání skončilo vyjádřením vůle spolupracovat při integraci oderské vodní cesty do sítě TEN-T a uspořádat v příštím roce společné oslavy 200. výročí podpisu Bohumínské protokolu, který nastartoval splavňování Odry podle tehdejších představ.

20. září se uskutečnil ve Výstavním a kongresovém centru v Opole I. Kongres vnitrozemské plavby. Více než 500 lidí se zúčastnilo akce pořádané vojvodou Opole Adrianem Czubakem. Důležitými účastníky kongresu byli podnikatelé, kteří své podnikání založili na vnitrozemské plavbě ale také zájemci o podnikání v této oblasti. Organizátoři se také velmi zajímali o téma mladých lidí nebo o odborníky, kteří se učili v oborech týkajících se vnitrozemské dopravy.

„Máme mnoho let zpoždění v práci na řekách. V oblasti rozvoje vnitrozemských vodních cest je zapotřebí velmi různých opatření. Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby má v současné době neobvykle širokou působnost v oblasti správy vodních zdrojů. Poprvé máme v naší zemi situaci, kdy jsou všechny kompetence v jednom ministerstvu. Je to obrovská příležitost, ale především – obrovská zodpovědnost. Prvním výsledkem jsou studie proveditelnosti na oderské vodní cestě a na vodní cestě na Visle. V rámci rozvoje Odry státní společnost Wody Polskie vyhlásila výběrové řízení pro výstavbu plavebních stupňů v Ścinawě a Libiąży. Věříme, že oderská vodní cesta bude první, která bude implementována,“ řekl Marek Gróbarczyk, ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby.



Účastníci jednání Česko-polsko-slovenské pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk (uprostřed), opolský vojvoda Adrian Czubak a opolská vicevojvodkyně Violetta Porowska na tiskové konferenci I. Kongresu vnitrozemské plavby

Violetta Porowska, náměstkyně starosty města Opole, mluvila o plánovaném vytvoření Muzea Odry: „Neměli bychom zapomínat, že Odra má také svou historii. Muzeum Odry očekávají všichni obyvatelé našeho regionu. Věřím, že krásné historické jezy, které budou demontovány při modernizaci řeky Odry a výstavbě nových jezů a plavebních stupňů, by se měly umístit v takovém muzeu. Kombinace pohledu do budoucnosti, ale také pohledu do minulosti, může být náplní Muzea Odry v Opole.“

Vojvoda Adrian Czubak připomněl revoluci v myšlení pro rozvoj vnitrozemské plavby:

„Na přelomu osmdesátých a devadesátých let začala plavba na Odře skomírat. Mnoho měst na řece začalo ztrácet svou důležitost. Od 18. listopadu 2015 a nástupu premiérky Beaty Szydłové se toto myšlení změnilo. Najednou se ukázalo, že potenciál lodní dopravy pro Poláky je velký. Bylo vytvořeno ministerstvo, které nakonec má ve svém názvu výraz „vnitrozemská plavba“. Dne 14. února 2017 přijala Rada ministrů Strategii zodpovědného

rozvoje (SOR), ve kterém byla také zahrnuta vnitrozemská plavba. Jen o pár týdnů později, 6. března 2017, polský prezident Andrzej Duda podepsal ratifikační akt Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Před rokem podepsaly téměř všechny místní samosprávy z našeho vojvodství, a také významné podniky, Oderskou deklaraci, v níž jsme se všichni přihlásili k práci pro rozvoj oderské vodní cesty a uvolnění jejího potenciálu.“

Nutno dodat, že kongres získal značnou podporu premiéra Mateusza Morawieckiego, a že celá akce byla organizována ve spolupráci s ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy Markem Gróbarczykem. Akce se konala pod čestným patronátem ministra infrastruktury Andrzeje Adamczyka, ministra pro investice a rozvoj Jerzyho Kwiecińskiego a ministryně školství Anny Zalewské.

Podstatnými partnery byly státní společnost Wody Polskie, znalostní centrum Hydropolis a Škola vnitrozemské plavby v Kędzierzyn-Koźle.



Panelová diskuze na plavebním kongresu. Vlevo Gabriela Tomik (zplnomocněnkyně ministra Gróbarczyka), uprostřed Martina Bárťová (MD ČR), dále Przemysław Żukowski (MGMIŽS), Pavel Santarius (Sdružení pro rozvoj MS kraje) a Waldemar Szendera
Zdroj foto: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

Dopis polského premiéra M. Morawieckého účastníkům I. Kongresu vnitrozemské plavby v polském městě Opole

PREZES RADY MINISTRÓW

Opole, dnia 20 września 2018 r.

Szanowni Państwo,

szlaki wodne od zawsze miały kluczowe znaczenie dla rozwoju. Od położenia nad nimi zależał dobrobyt mieszkańców przyległych terenów. Temat polskiej żeglugi śródlądowej, przez wiele lat zaniedbany, stał się jednym z priorytetowych zadań rządu. Dziękuję organizatorom i uczestnikom I Kongresu Żeglugi Śródlądowej za zaangażowanie i podjęcie dyskusji w tym ważnym dla kraju obszarze. Wszystkimi Państwu przekazuję wyrazy szacunku i zapewnienia o mojej pamięci.

Spotykacie się Państwo w regionie posiadającym ogromne tradycje i potencjał żeglugowy. Tutaj, na Opolszczyźnie, potrzeba powrotu polskiej gospodarki nad rzekę ma szczególne znaczenie. My tę potrzebę dostrzegamy. Nadrabiamy całe lata zaległości, jednak wspólnie wiele już udało się osiągnąć. Wymieńmy zaledwie niektóre z naszych działań. Polską ratyfikowała konwencję AGN, która w końcu pozwala nam uczestniczyć w międzynarodowych projektach dotyczących żeglugi śródlądowej. Przyspieszyliśmy i ukończyliśmy ciągnącą się dwie dekady budowę stopnia wodnego na Odrze w Malczycach. Uruchomiliśmy także Kanał Gliwicki, dzięki któremu przywrócony został regularny przewóz towarów ze Śląską do Wrocławia.

Pamiętamy także o znaczeniu portów morskich w rozwoju żeglugi śródlądowej. W porcie Gdańsku opracowywane jest studium wykonalności dla żeglugowego wykorzystania Wisły, natomiast w porcie Szczecin-Świnoujście powstaje studium wykonalności dla Odry.

Szanowni Państwo, żegluga śródlądowa w Polsce ma wielki potencjał. Wierzę, że podzielacie Państwo to przekonanie. Wierzę, że możemy wykorzystać ten potencjał naszych rzek do rozwoju gospodarczego Ojczyzny.

Z wyrazami szacunku

Mateusz Morawiecki

Organizatorzy i uczestnicy I Kongresu Żeglugi Śródlądowej w Opolu

Překlad dopisu polského premiéra M. Morawieckého

PŘEDSEDA RADY MINISTRŮ

Opole, dne 20. září 2018

Dámy a pánové,

vodní cesty měly vždy klíčový význam pro rozvoj. Z výhodné polohy u nich se odvíjela prosperita obyvatel přilehlých regionů. Téma polské vnitrozemské plavby, zanedbávané po mnoho let, se stalo jedním z prioritních úkolů vlády. Děkuji organizátorům a účastníkům I. Kongresu vnitrozemské plavby za jejich odhodlání a vytrvalost v diskuzi o této důležité oblasti pro naši zemi. Dovoluji si Vám všem vyjádřit úctu a ujištění o své podpoře.

V tomto regionu se setkáváme nejen se skvělými tradicemi, ale také s velkým potenciálem plavby. Zde, v oblasti Opole, má návrat k polskému využívání řek zvlášť velký význam, a my tuto potřebu vidíme. Splácíme celé roky dluhů, ale společně se nám již podařilo řadu věcí změnit. Polsko ratifikovalo Dohodu AGN, což nám konečně umožňuje účastnit se mezinárodních projektů spojených s vnitrozemskou vodní dopravou. Zrychlili jsme a dokončili dvě desetiletí rozestavěnou stavbu plavebního stupně Malczyce na řece Odře. Zprovoznili jsme také Kanal Gliwicki, díky kterému byla obnovena pravidelná doprava zboží ze Slezska do Vratislavi.

Pamatujeme také na význam námořních přístavů při rozvoji vnitrozemské vodní dopravy. V přístavu Gdaňsk se zpracovává studie proveditelnosti pro plavební využití Visly, zatímco v přístavu Szczecin-Świnoujście se připravuje studie proveditelnosti pro Odru.

Dámy a pánové, vnitrozemská plavba v Polsku má velký potenciál. Věřím, že sdílíte tuto víru. Věřím, že můžeme využít tento potenciál našich řek pro hospodářský rozvoj naší vlasti.

S úctou

Mateusz Morawiecki

Organizátorům a účastníkům I. Kongresu vnitrozemské plavby v Opole

Globální změny klimatu na Zemi a jejich vliv na lidskou společnost

Ing. Josef Kubiš – AGRO Jesenice, viceprezident Agrární komory ČR

V současné době je módní zveličovat problémy s aktuálním počasím a jakékoliv změny vydávat za katastrofu pro celé lidstvo. Manipulátoři s veřejným míněním nám předkládají jen části pravdy a některá fakta zamlčují. Ač je to podivné, tak v dnešní době nadbytku informací se lidé nechají snáze zmanipulovat. Podle filozofa Daniela C. Dennetta jsme se dostali do „postpravdivé doby“, kdy jsme ztratili respekt k objektivní pravdě na základě ověřitelných faktů. Většina z pohodlnosti pravdu nehledá a přidá se k mainstreamovému proudu, který je manipulován tzv. „elitou“, která není nikým volena, zastupuje jen sama sebe a svoje účelové názory vydává za objektivní pravdu (viz politická korektnost).

Změny klimatu probíhají na naší Zemi neustále, dávno i před vznikem lidské civilizace. Jistě má vliv na změnu klimatu neustále se zvyšující populace lidí. Zhruba před deseti tisíci lety, kdy vzniklo zemědělství, bylo na Zemi cca 10 mil. lidí. V roce 1800 byla první miliarda, za 100 let v roce 1900 dvě a za dalších 100 let již 7,5 mld. Dnes již větší polovina žije v městských aglomeracích a to znamená devastaci krajiny, vznik asfaltových a betonových ploch, kde se voda nevsákne do půdy a odteče rychle do moře a rozpálený beton a asfalt zvyšuje teplotu a sucho v krajině. Jen v okolí Prahy ubylo od roku 1990 kolem 5 tis. ha zem. půdy a přeměnilo se v betonové plochy. Rozehřátý vzduch nad Prahou přitahuje bouřky, v Praze častěji prší, ale okolní krajina trpí suchem. Další problém je v masivní spotřebě fosilních paliv, které zvyšují podíl CO₂ v ovzduší a tím zvyšují skleníkový efekt a oteplování Země. Přitom tzv. ochránci životního prostředí jsou proti náhradě fosilních paliv energií z obnovitelných zdrojů, které CO₂ nezvyšují. Bylo by zajímavé zjistit, kdo jim připívá na jejich činnost. V ČR se spotřebuje na 1 obyvatele denně kolem 3 l nafty (v přepočtu energie z ropy, zem. plynu a uhlí). Energie 1 l nafty se rovná zhruba energii, kterou vydá otrok za celodenní těžkou práci. Jinak řečeno, máme tak pohodlný život, protože přeneseně na každého z nás pracují 3 otroci, to se blíží poměrům v antickém Římě. Má to ale negativní důsledek, že se uvolňuje uhlík, který byl vázán v zemi.

Z hlediska celkové změny globálního klimatu je podíl člověka diskutabilní a myslím si, že je záměrně zveličován. Daleko větší vliv na klima Země mají astronomické cykly sluneční soustavy. Excentricita oběhu Země kolem Slunce, která má cyklus 100 tis. let, kolísání náklonu zemské osy (excuse), má cyklus 40 tis. let, sluneční aktivita má cyklus 11 tis. let. Vliv na počasí má i Měsíc, který vznikl po srážce Země s planetou Tea. Při této srážce se vychýlila zemská osa, toto vychýlení způsobuje střídání ročních období, její stabilizaci zajišťuje přitažlivost Měsíce. Původně byl vzdálen jen 40 tis. km, rotace Země byla rychlejší a den trval jen 6 hodin, mořský příliv byl vysoký až 300 m a spoluvytvářel reliéf krajiny. Protože se ale Měsíc vzdaluje od Země každý rok cca o 4 cm, je dnes vzdálen 400 tis. km, rotace Země s růstem jeho vzdálenosti se zpomalila a den trvá 24 hodin, mořský příliv je vysoký jen 14 m. Podnebí na Zemi ovlivňují i ostatní planety naší sluneční soustavy. Podle toho, jak se sejdou na orbitální dráze kolem slunce, ovlivňují sluneční akti-

vitou. Souběh vzdálenosti Země od Slunce a náklon její osy mají pravděpodobně vliv na vznik ledových dob. Vliv má i kosmické záření, které na nás dopadá. Toto jsou všechno vlivy, které se z největší míry podílejí na změnách klimatu a lidská činnost má pravděpodobně jen nepatrný podíl.

V historii Země, která trvá 4,5 mld. let, došlo několikrát vlivem srážky naší planety s velkými meteority k velkým katastrofám, kdy byl téměř zničen veškerý život na Zemi, např. dinosauři před 65 mil. let. Pravidelně po 100 tis. letech se v posledním období střídaly doby ledové s kratšími a teplejšími dobami meziledovými. Poslední doba ledová skončila cca před 17 tis. lety, kdy se zemská osa přiklonila ke slunci a více se zahřívala severní polokoule. Vznikl Golský proud, který zahřívá Evropu o 5–6 stupňů Celsia, roztávaly ledovce a oteplení Evropy pravděpodobně zavinilo vyhynutí neandrtálců. Kolem roku 8 tis. př. n. l. se zvedla hladina moří o 120 m. Přílivová vlna, pravděpodobně po proražení obřího jezera v Severní Americe, zaplavila přímořské oblasti na celém světě a dochovala se ve všech kulturách jako potopa světa. Zvednutím hladiny moří se oddělila Anglie od Evropy, Asie od Ameriky, vznikly indonéské ostrovy. Severní Afriku zasáhly monzunové deště a Sahara se proměnila v úrodný kraj plný zeleně a zvěře.

Zhruba před 6 tis. lety př. n. l. se zemská osa vrátila do původní polohy a nastala další změna klimatu. Na Zemi se začaly rozšiřovat pouště, Sahara postupně vyschla. Začal první exodus lidí za vodou. Vznikly první městské státy v povodí velkých řek (Egypt, Mezopotámie, Indie, Čína). Vznik městských států umožnil budování závlahových soustav a z člověka lovce a sběrače se zrodil první zemědělec. Od této doby máme již písemné záznamy o změnách klimatu a jejich vlivu na lidskou společnost.

Kolem r. 1200 př. n. l. postihlo oblast východního Středomoří a Středního východu značné sucho, nastalo tzv. temné období. Do pohybu se daly tzv. mořské národy a došlo k zániku zdejších kultur (Mykény, Kréta, Chetitě, Egypt), do této doby se datuje zánik Atlantidy. Zhruba od 6. století př. n. l. se počasí v této oblasti zlepšilo a došlo k dalšímu rozvoji společnosti, Mezopotámie, Egypt, antické Řecko a později Řím.

Další větší změna přišla na rozhraní 5. a 6. stol. n. l. a byla způsobena výbuchem sopek (Krakatoa, Ilopango). Výbuch vynesl do atmosféry popel, který zahalil slunce a silně se ochladilo. V Evropě zamrzl Rýn, Germáni houfně překročili řeku a způsobili zánik Římské říše. Nastala tzv. vulkanická zima, chlad, vlhko, neúrody a nastal hladomor. To zapříčinilo velké stěhování národů v celé Evropě. Evropská krajina postupně zarostla hustými lesy, rozšířili se vlci a medvědi. Mezi lidmi se šířil strach, který měl vliv na rychlém rozšiřování náboženství.

Od začátku 9. století se podnebí v Evropě opět změnilo, tentokrát k lepšímu. Oteplil se Golský proud, v Evropě tály ledovce, Vikingové osídlili Island a Grónsko (Groenland – Zelená země). Značně stoupla teplota, u nás se rozšířilo pěstování teplomilných rostlin, réva vinná, melouny, někdy byly i 2 sklizně do roka. Toto období trvalo až do poloviny 14. století, Evropa zažila neví-



Připravovaná nádrž Nové Heřminovy na řece Opavě je navržena tak, aby řešila oba hydrologické extrémny. Za povodní bude snižovat kulminaci na přibližně 1/2 a za sucha bude významně nadlepšovat průtoky v řece pod hrází. Zdroj: Povodí Odry, s.p.

daný rozvoj, toto období prosperity odpovídá zhruba vzniku českého státu a době Přemyslovců.

V polovině 14. století došlo zase ke zhoršení, nastala tzv. Malá doba ledová, která trvala s přestávkami zhruba 500 let, až do poloviny 19. století. Prudké změny byly vyvolány opět silnými výbuchy sopek (Island, Indonésie, Střední Amerika). V Evropě se ochladilo, rozšiřovaly se ledovce (Skandinávie, Island, Grónsko, Alpy), v Holandsku zamrzalo moře a Holanďané vynalezli brusle. Vznikaly hladomory, které vyvolávaly nepokoje (husité), selské bouře a války. V době třicetileté války Švédové měli hlad, a tak vyrazili válčit do Evropy za potravou a kořistí. Evropou se zase začal šířit strach o život, začaly hony na čarodějnice. O tomto období se uvádí, že poklesl počet obyvatel v celé Evropě o 1/3. Po roce 1850 přišlo oteplení, které trvá dodnes.

Z těchto údajů je vidět, že ke změnám klimatu docházelo vždy, dávno před současným vlivem z rozvoje lidské společnosti. Podle některých teorií každé době ledové předchází krátké oteplení a současná změna je podle nich předzvěstí nové doby ledové, která se dá očekávat během několika málo stovek až tisíců let. Naše znalosti o změnách klimatu na Zemi jsou z hlediska její historie jako kapka v moři. K hodnocení příčin současné změny počasí z dlouhodobého hlediska je třeba přistupovat s chladnou hlavou, zachovat zdravý rozum. Je spíše třeba hledat cesty, jak se tomu přizpůsobit, než hledat cestu, jak ovlivňovat změnu klimatu. Hlavně do toho neplést politiku. Vráťím se na začátek k filozofovi Dennettovi – začněme respektovat pravdu na základě ověřitelných faktů a nepodléhejme demagogům.

Na základě ověřitelných faktů o změnách klimatu na Zemi, které máme za posledních zhruba 20 tis. let, je zřejmé, že současné změny nejsou ničím výjimečné. Není takovým problémem pro nás částečné zvýšení teploty, problém je nedostatek vody. Severní Itálie je pod-

statně teplejší a je to nejmúrodnější oblast Evropy. Největší nedostatek vody je v Severní Africe a na Středním východě. Tento problém ale prohloubil prudký nárůst populace. V roce 1950 měl Egypt 22 mil. obyvatel, v roce 1980 42 mil. a v roce 2012 již 82 mil. Zhruba za 2 generace vzrostl počet 4x, stejný nárůst zaznamenávají všechny muslimské země této oblasti a tento nárůst má devastující vliv v celém regionu. Jen pro ilustraci, dovedete si představit naše problémy, kdyby se zvýšil počet obyvatel v ČR také 4x, z deseti milionů v roce 1950 na čtyřicet milionů dnes? Možné řešení našel Izrael, který dnes 85 % spotřeby vody zajišťuje jejím odběrem z moře s následným odsolením. U nás není, kromě výjimek, problém v nedostatku srážek, problém je, že ji neumíme zadržet v krajině. V minulosti se zrušilo mnoho tisíc rybníků, které zadržovaly vodu. Skoro každá ves měla na návsi rybník, ten se zavezl a dnes je tam asfalt, v lepším případě lavičky. Při každé větší bouři se občané diví, že tam mají naplavené bláto. Například v 17. století bylo na Pardubicku více rybníků než je dnes na Třeboňsku. **Abychom vyřešili problém s vodou, je potřeba přestat mudrovat a diskutovat a začít stavět přehradu a rybníky.** Dnes, když se řekne „výstavba nové přehradu“, tak jsou to sprostá slova. Ti samí lidé, kteří jsou proti přehradě, si na druhé straně stěžují na nedostatek vody.

Podobný odpor panuje i vůči výstavbě vodních cest, které mají také významnou roli v hospodaření s vodou a navíc poskytují další významné přínosy jako je doprava nebo rekreace.

Problém se dá vyřešit velmi rychle a ani by to tolik nestálo. Máme 6 248 obcí, kdyby každá obec dostala dotace na výstavbu 2 malých rybníků o ploše 2 ha, větší obce i více, tak to máme 15 tisíc rybníků. Jeden rybník o této ploše zadrží 40 tis. m³ vody, celkem to je 600 mil. m³ zadržené vody, více než Lipno a Orlík dohromady

(531 mil. m³). Při spotřebě 80 l vody denně na 1 obyvatele v domácnosti by zadržené množství představovalo zhruba dvojnásobek roční spotřeby, při započtení vody průmyslové to je roční zásoba. Řešení výstavby rybníků je možno spojit i s náhradou za zábor půdy pro výstavbu, zjednodušit stavební povolení a při preferenci této akce se to dá stihnout za 10 let. Řešením není budování močálů, jak to doporučují někteří ochránci přírody, to bychom jen namnožili komáry a při současném oteplení bychom k nám zavlekli malárii.

Větší problém je klesání hladiny spodní vody a to má více příčin. Ubývá plocha pro vsakování vody, protože neustále ubývá zemědělská půda vlivem zástavby. Větší zábory půdy je třeba podmínit výstavbou malých vodních nádrží, aby se nahradila plocha pro vsakování. Ztráta jednoho ha zemědělské půdy pro zástavbu znamená ztrátu 3500 m³ vody v krajině. Stoupající odběr podzemní vody je nutno silně omezit. Postupně úplně zakázat odběr užitkové vody z podzemních vod a postupně, až na výjimky, i pro vodu pitnou. Odběr vody řešit jen z vod povrchových a k tomu je třeba urychlit výstavbu malých přehrad. Přehrady by měly sloužit především k zadržení vody a ne jako rezerva proti případné povodni. Povodně je třeba řešit výstavbou poldrů k rozliti povodňové vlny, protipovodňových zábran a hrází a hlavně přestat stavět v záplavovém území. Ono je hezké bydlet těsně u řeky, ale pak se nesmím divit, že jednou za čas budu vyplaven. Hlavně je třeba zakázat nekontrolovaný úbytek zemědělské půdy. Od roku 1936 ubyl 1 mil. ha, tj. 20 % z celkové výměry. To představuje ztrátu až 3,5 miliardy m³ povrchové vody v krajině do hloubky 1 m, stejné množství,

jako zadrží 10 Orlických přehrad. K tomu ještě přistupuje ztráta podzemní vody. Největší úbytek je od roku 1990, kdy si developerská lobby prosadila minimální odvody za zábor nejkvalitnější půdy, a i to se obchází podvodným převodem záboru do kategorie horší bonity.

Není proto pravda, že za problémem úbytku vody v krajině mohou hlavně zemědělci, ti naopak jsou tímto úbytkem nejvíce postiženi. Spodní vodu je nutno ponechat jen pro rostliny, abychom neměli v budoucnu jen vyprahlou krajinu. Stoupá odběr vody při pěstování plodin, za posledních 50 let se zvýšily výnosy o 100 %, úměrně s tím se zvýšil odběr vody rostlinami. Zde je potřeba obnovit závlahové soustavy, hlavně na Jižní Moravě a v Polabí, které byly v minulosti vybudované a které jsme od r. 1990 nechali zdevastovat. Také není pravda, že za nedostatek vody v krajině může zvyšující se odběr vody pro lidskou činnost. Pokud je odběr z povrchových zdrojů, tak tato voda se po užití a vyčištění vrací ve stejném množství zpět do povrchových toků. Problém je u odběru vody z podzemních zdrojů, ta se už do podzemních vod nevrátí a odeče do moře.

S postupujícím 21. stoletím a s rozvojem lidské společnosti před námi stojí nové úkoly. Slavíme 100 let vzniku naší republiky. Přestaňme jen kritizovat, naříkat a diskutovat, vyhrňme si rukávy a pusťme se s elánem do řešení problémů, tak jak to udělali naši předci, když začali budovat tuto „naši“ republiku. Před 2. světovou válkou jsme byli 7. nejvyspělejší země na světě, udělejme něco pro to, abychom se na přední místa vrátili.

Článek přetištěn se souhlasem autora z deníku PRÁVO ze dne 25. srpna 2018.

Rekordní sezóna 2018 na Baťově kanále

Čestmír Daňhel – vedoucí provozu vodní cesty, Povodí Moravy, s.p.

Průplav Otrokovice-Rohatec je bezesporu jednou z nejvýznamnějších atrakcí jihovýchodní části Zlínského a Jihomoravského kraje. O tom svědčí každoročně stoupající počet lidí, kteří jej navštíví.

Plavební sezóna na moravské vodní cestě Průplavu Otrokovice-Rohatec (Baťův kanál) je již zdárně za námi a my můžeme v krátkosti toto období zhodnotit. Na samém začátku letošní plavební sezóny vyhověl podnik Povodí Moravy, s.p. žádosti provozovatelů lodní dopravy i samotné vodácké veřejnosti požadavku posunutí začátku plavební sezóny, a zahájil tak provoz plavebních komor již v posledním týdnu měsíce dubna. Zároveň v měsíci květnu přidal další den navíc před státním svátkem a s příslibem, že letošní plavební sezóna nebude z důvodu oprav zkrácena, umožnil tak všem účastníkům vodní turistiky využít poměrně dlouhou plavební sezónu.

Mimořádně hezké, slunné a stabilní počasí, bez dlouhodobých srážek se projevilo i na návštěvnosti turistů na této historické moravské vodní cestě a Baťova kanálu a jeho okolí, které v letošním roce navštívilo opět **rekordní množství turistů - přes 90 tisíc - a plavebními komorami proplulo 3 526 plavidel, což je o 416 více než loni.**

Na druhou stranu krásné, ale extrémně dlouhé suché počasí, bez vydatných srážek, kdy průtok v řece Moravě klesl na historické minimum, přineslo nemalé problémy správci vodní cesty. Snahu podniku Povodí Moravy, s.p., o co největší možné zachování proplavovacích dní v letošní plavební sezóně, však ani tento extrém nepokazil. Jenom díky pracovníkům Povodí Moravy, s.p. a citlivě ma-

nipulaci našich zkušených jezňůch v kritických profilech ve zdržích jezu Spytihněv, Veselí nad Moravou a Vnorovy se podařilo s obtížemi držet bezpečnou plavební hladinu.

Tento stav sice donutil v závěru měsíce srpna Státní plavební správu přijmout opatření k částečnému omezení plavebního provozu, kdy byly stanoveny pevné časy proplavování plavebními komorami, avšak s minimálními dopady na účastníky rekreační plavby.

Lze tedy konstatovat, že o letošní plavební sezóně i přes kritické nízké průtoky lze hovořit, co do počtu návštěvníků i proplavených plavidel, jako o velmi úspěšné a opět rekordní.

Doufejme jen, že meziročně intenzivnější suché letní období nepokazí snahu správce vodní cesty o udržení její maximální doby propustnosti. I z těchto důvodů bude podnik Povodí Moravy, s.p. po skončení plavební sezóny pokračovat s přípravou na nadcházející sezónu a s plánovanými opravami v závěru letošního a začátkem příštího roku, aby připravil stav plavební cesty dle povinností jejího správce.



V Moravě je vody dost, aneb zdání klame

Ing. Pavel Cenek – ředitel závodu Střední Morava, Povodí Moravy, s.p.

Suché období pokračující dalším rokem už nezajímá pouze odbornou veřejnost, ale poslední dobou je i každodenním tématem médií. Ze všech stran se tak na nás hrnou informace o vysychajících studnách, úhynech ryb, strastech zemědělců a dalších problémech.

Při pohledu na záběr vyschlého Labe v Děčíně si mnozí obyvatelé měst a obcí ležících na řece Moravě nebo v její blízkosti oddychli se slovy: „Eště, že u nás to tak hrozné není.“

Ve skutečnosti však je i tady hůře než jindy, ve druhé polovině srpna průtoky v Moravě v profilu Spytihněv klesly na historické minimum 3,6–5,4 m³/s, přičemž ještě v loňském roce se zde ve stejném období průtoky pohybovaly mezi 6,8–23,4 m³/s. To, že tento stav není na první pohled zřejmý, je dáno tím, že od Lobodíc je Morava fakticky tvořena soustavou jezových zdrží, které vytváří optický dojem široké řeky plné vody.

Jak se říká – kde nic není, ani smrt nebere. A tak přes

všechnu snahu a operativní manipulaci našich zkušených jeznych nebylo možné s pokračujícím úbytkem průtoků v Moravě zajistit zejména v kritických profilech nadjezí Spytihněv, Veselí a Vnorovy, kde odbočují umělé úseky Baťova kanálu z řeky, bezpečnou plavební hladinu. Toto bylo v závěru prázdnin důvodem, proč bylo Státní plavební správou přijato opatření o částečném omezení plavby na Baťově kanálu, které však běžný návštěvník pocítil pouze drobným zdržením v plavebních komorách.

Deště na začátku září tento stav zdánlivě napravily, ve skutečnosti však šlo pouze o dočasné zlepšení. K 10. září již v profilu Spytihněv protékalo opět pouze 4,8 m³/s s předpovědí dalšího pozvolného poklesu.

Skutečný stav vody v Moravě byl nejlépe vidět v neregulovaném úseku Moravy na Strážnicku, z něhož pocházejí fotografie, porovnávací stav 9. srpna a 10. září.

Prostě: Sucho-nesucho, dobře postavená a dobře provozovaná vodní cesta funguje téměř za každých okolností.



Železniční most v Rohatci - srpen 2018



Železniční most v Rohatci - září 2018



řeka Morava - srpen 2018



řeka Morava - září 2018



Přístaviště Rohatec-kolonie - srpen 2018



Přístaviště Rohatec-kolonie - září 2018



Řeka Morava v Petrově - srpen 2018



Řeka Morava v Petrově - září 2018



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

Plavební dny 2019

Akce proběhne ve dnech
17.-19. září 2019 v Otrokovicích.

Zveme Vás předběžně na jubilejní 30. Plavební dny, které pořádá České plavební a vodocestné sdružení se Slovenským plavebným kongresem při organizační spolupráci s Povodím Moravy, s. p.

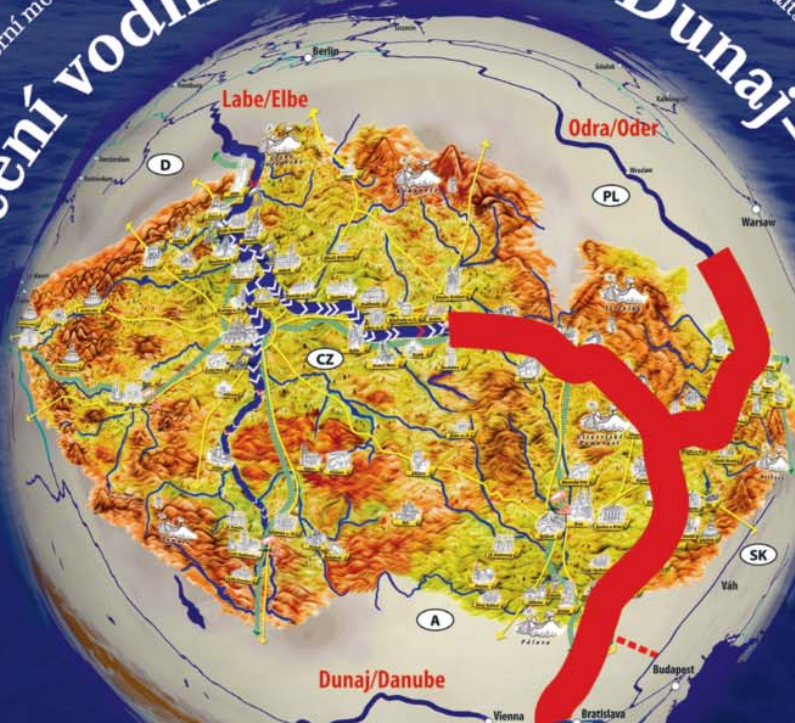
Josef Podzimek,
Petr Forman,
Tomáš Kolařík



O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Severní moře
Sřezozemní moře
Josef Podzimek • Petr Forman • Tomáš Kolařík



2018



NOVÁ KNIHA

Nová kniha autorů Josefa Podzímka, Petra Formana a Tomáše Kolaříka o 152 stranách popisuje historii, současnost, ale především přednosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Účelem knihy je propagace dokončení tohoto vodního koridoru jako nedílné součásti evropského dopravního systému. Detailně jsou také popsány přednosti vnitrozemské vodní dopravy. Pro porovnání a vysvětlení, že se nejedná o megalomanský projekt, kniha popisuje aktuální podobné projekty ve světě – mj. německý průplav Rýn-Mohan-Dunaj, francouzský průplav Seina-sever, ruské průplavy pěti moří, čínský Císařský průplav nebo námořní Panamský a Suezský průplav.

Cena: 261,- Kč

objednávejte na www.kosmas.cz

Olomoucký kraj podporuje prodloužení Baťova kanálu

Rada Olomouckého kraje podpořila na svém jednání 27. srpna iniciování projektu Prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje. Olomoucký kraj nyní jedná s Ministerstvem dopravy a Ředitelstvím vodních cest ČR o možnostech přípravy tohoto záměru.

Při své návštěvě Olomouckého kraje 24. září tento záměr podpořil i prezident Miloš Zeman: „Dovolte mi, abych se zmínil o dvou tématech. Tím prvním tématem je úmysl Olomouckého kraje prodloužit Baťův kanál do Olomouce. Já jako zastávce vodní dopravy, ať už rekreační nebo nákladní, to vřele podporuji. A v této souvislosti bych vás chtěl informovat, že nedávno skončila pozitivním výsledkem studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Protože tento koridor samozřejmě musí vést přes Olomoucký kraj, tak doufám, že pan hejtmán, jak mi slíbil, bude tuto myšlenku podporovat, a že tak stavba, o kterou usiloval Karel IV., František Josef I., Tomáš a Jan Baťovi a nyní já, se konečně dočká své realizace.“



Jednání prezidenta Miloše Zemana s hejtmánem Ladislavem Okleštěkem při návštěvě Olomouckého kraje

V úterý 9. října vyplul na hladinu řeky Moravy hejtmán Olomouckého kraje Ladislav Okleštěk, aby jednal o plánovaném prodloužení Baťova kanálu se zástupci Vodních cest a Státní plavební správy na netradičním místě – přímo na palubě výletní lodi Marie Terezie.

„Baťův kanál může v našem regionu výrazně navýšit turistický ruch. Jeho současnou trasu jen letos proplulo na 100 tisíc turistů. Budeme tlačit na Ředitelství vodních cest, aby náš záměr podpořilo,“ řekl hejtmán Ladislav Okleštěk.

Účastníci setkání se shodli na potřebě postupné přípravy prodloužení Baťova kanálu. Zároveň požadují, aby stavba měla jen minimální dopad na životní prostředí.

„V Olomouckém kraji by v případě realizace akce došlo nejprve k vybudování rekreačního přístavu v Kojetíně. Teprve pak může přijít na řadu prodloužení do Olomouce, kde zvažujeme využití Mlýnského náhonu,“ uvedl předseda představenstva společnosti Vodní cesty Jan Skalický.

Uskutečnění celého záměru by patrně neskončilo dřív než za patnáct let. Půjde totiž o technicky i legislativně mimořádně náročný projekt. Jeho výsledkem by mělo být lodní propojení krajského města Olomouc s Hodonínem.

„Prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje je podle nás velice zajímavý a smysluplný projekt. Máme dobré příklady z obnovy Baťova kanálu, kterému na začátku lidé příliš nevěřili a nyní praská ve švech. Malé obce, do kterých před 20 lety zavítalo jen málo turistů mají dnes pěkné moderní přístaviště a jsou centrem turistického ruchu. Podobně na v loňském roce dokončeném splavnění Vltavy do Českých Budějovic došlo po otevření vodní cesty k rapidnímu nárůstu počtu plavidel a návštěvníků regionu. Nedávno dokončený rekreační přístav Hluboká nad Vltavou, který je největším v ČR, je již téměř plně obsazen. Během několika let by se měl Baťův kanál prodloužit do Kroměříže, prakticky na hranice Olomouckého kraje. Další prodloužení na sever považujeme za obrovskou příležitost pro rozvoj turistického ruchu na Střední Hané – nejedná se jenom o lodní turistiku, ale také cyklistiku, budování nových kempů, tábořišť, přístavišť, loděnic a celkové oživení regionu. Nutno dodat, že všechny tyto činnosti budou muset být v souladu s ochranou životního prostředí. I proto je preferována trasa s nejmenšími předpokládanými dopady na životní prostředí. Podíváme-li se za hranice do Německa, podobné malé rekreační vodní cesty zde fungují i v chráněných oblastech – například v cenných lužních lesích v povodí řeky Sprévy. Rádi bychom tedy dosáhli takového řešení, které bude prospěšné jak pro lidi, tak pro přírodu,“ podpořil projekt ředitel obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty Tomáš Kolařík.



Jednání o prodloužení Baťova kanálu se odehrálo na osobní lodi Marie Terezie, která pluje po řece Moravě pod Olomoucí



Tomáš Kolařík a Jan Skalický diskutují o prodloužení Bařova návalu s hejtmánem Olomouckého kraje Ladislavem Oklešťkem



Zahájení průzkumné plavby v Olomouci za účasti náměstka primátora Olomouce Ladislava Šnevajse



Jednání proběhlo na palubě osobní lodi Marie Terezie



Plavba jako po Amazonce po řece Moravě pod Olomoucí

Čtrnáct dní před tímto setkáním proplula skupina odborníků celou trasu z Olomouce až do Kroměříže na kánoích, aby na vlastní kůži vyzkoušeli průjezdnost

a atraktivitu této vodní cesty. Navržená trasa účastníky velice překvapila, protože byla plná přírodních krás a historických zajímavostí. Očekává se proto velký zájem o plavby po této vodní cestě již při jejím splavnění pro kanoisty v příštím roce. Starostové všech obcí na trase vítali zájem kraje a odborníků o řešení turistického ruchu na vodě, protože to bylo v této oblasti doposud opomíjené téma. Plavba prokázala, že úsek z Olomouce do Kroměříže je vhodný ke splavnění pro rekreační plavbu.



Setkání se starostkou obce Charváty Jarmilou Kowalczukovou



Setkání s místostarostou Dubu nad Moravou



Nové přístaviště v Nenakonicích



Plavba po Mlýnském náhonu v Dubu nad Moravou



Přenášení lodí okolo mlýna v Nenakonicích



Historické město Tovačov je perlou mezi Olomoucí a Kroměříží



Plavba po Mlýnském náhonu v Lobodících



Na řece Moravě u Lobodíc



Na řece Moravě v Kojetíně



Nová budova loděnice na řece Moravě v Kojetíně

Plavební komora Hněvkovice Vodohospodářská stavba roku 2017 i Česká dopravní stavba roku 2017

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

Poslední nová plavební komora Hněvkovice na obnovené vltavské vodní cestě v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou dávala všem zúčastněným zabrat již od fáze přípravy. Jednalo se o poslední překážku v plavbě od Mělníka po České Budějovice, tvořenou relativně nízkým pevným jezem staropražského typu s vorovou propustí bez plavebního zařízení. Prostor je na obou stranách omezený vysokými břehy se zástavbou a pravá polovina stávajícího jezu je v soukromém vlastnictví. Proto bylo nutné hledat poněkud netradiční řešení prostorového umístění plavební komory, které vyústilo v myšlenku umístit komoru do prostoru vodního toku. Technické a stavební provedení, spolu s architektonickým ztvárněním velínu, vytvořením víceúčelového vodního koridoru mezi levým břehem a plavební komorou a citlivým zasazením plavební komory do okolí, přivedlo tuto stavbu až k **vrcholnému ocenění Vodohospodářská stavba roku 2017** v kategorii staveb sloužících k umělému vzdouvání, zadržování a usměrňování povrchových vod, ochraně před škodlivými účinky vod a úpravě vodních poměrů s investičními náklady nad 50 mil. Kč. Další ocenění stavba získala v soutěži **Česká dopravní stavba, technologie, inovace roku 2017**, kde získala titul v kategorii A3 Vodní stavby. Detaily o stavbě jsme zveřejnili u příležitosti jejího slavnostního otevření již loni v čísle 1/2017 tohoto časopisu. Nebudeme se tedy opakovat a zaměříme se na jiný, neméně zajímavý pohled na tuto výjimečnou stavbu, a to pohled provozní. Zprovoznění plavební komory u jezu Hněvkovice, jejíž výstavba byla spolufinancovaná z 85 % Evropskou unií pro

střednictvím Operačního fondu doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj, po 9 letech příprav a budování umožnilo obnovení 33 km vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. S odstupem roku tak můžeme začít hodnotit úspěšnost veřejné infrastruktury, kterou Ředitelství vodních cest od roku 2008 vybuodovalo (pěkně po toku řeky):

- obratiště pod Jiráskovým jezem
- přístaviště Lannova loděnice-České Budějovice pro malá plavidla i osobní lodní dopravu
- přístaviště České Vrbné pro osobní lodní dopravu
- přístav České Vrbné
- plavební komora a modernizace jezu České Vrbné
- přístaviště Hluboká nad Vltavou pro osobní lodní dopravu
- přístav Hluboká nad Vltavou
- plavební komora Hluboká nad Vltavou
- přístaviště Hluboká nad Vltavou-Hamry pro osobní lodní dopravu
- přístaviště Purkarec pro malá plavidla i osobní lodní dopravu
- horní a dolní rejda s čekacími stánkami a vystrojení plavební komory Hněvkovice-přehrada
- plavební komora a modernizace jezu Hněvkovice

K tomu je nutno přidat i několik kilometrů prohrábek zajišťujících plavební hloubku 1,6 m a další drobné stavby.

Lodě do velikosti 44x5,5 m tak mohou projet po celé délce trasy. Ty, které se vejdou pod most v Týně nad Vltavou, pak dojedou až k přehradní hrázi Orlík. Lodě do výtlaku 3,5 t a šířky 3 m pak mohou přehradní hráze Orlík



Původní jez Hněvkovice



Plavební komora na jezu Hněvkovice byla otevřena v květnu 2018

a Slapy překonat a doplnout do Prahy, na Labe a dále do celé evropské sítě vodních cest.

A kolik jich je? Podle statistiky státního podniku Povodí Vltavy, zaznamenala obsluha těchto čtyřech výše jmenovaných plavebních komor za rok 2017 proplavení 5830 lodí, na kterých plulo přes 23 500 osob. Tyto výsledky podtrhuje jak řada obsazených míst v přístavech, tak i provoz několika výletních lodí a půjčoven plavidel. Novou plavební komorou na jezu Hněvkovice se hned první rok proplavilo 1310 plavidel, 1178 plavidel pak přehradou Hněvkovice, strmý nárůst o 64 % na 2066 pla-

videl zaznamenala plavební komora Hluboká nad Vltavou a České Vrbné o 18 % na 1271 plavidel. To je více než slušný výsledek na první sezónu. Jsou to dokonce srovnatelná čísla jako na přehradách Slapy a Orlická a více proplavení rekreačních lodí než mezi Prahou a Mělníkem, kde má plavba podstatně delší tradici. Děkujeme správci vodní cesty Povodí Vltavy i dalším provozovatelům za spolupráci a věříme, že tato čísla dále porostou tak, jako je tomu třeba na Batově kanálu či jiných místech po celé Evropě, kde je turistická plavba stále populárnější.

Vždyť po vodě, znamená ekologicky, levně a v pohodě.



Přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích



Přístaviště Purkarec



Přístav a plavební komora České Vrbné



Přístav a plavební komora Hluboká nad Vltavou

VÝSTAVA NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

19|10 2018 29|9 2019 | Exhibition of National Technical Museum



MADE IN
CS
CZECHOSLOVAKIA
ANEB PRŮMYSL, KTERÝ DOBYL SVĚT | THE INDUSTRY THAT RULED THE WORLD

1918
100
2018
OSVĚDČENÉ STYLÉTY



www.ntm.cz
Kostelní 42, Praha 7

Přeloučské setkání podpořilo projekt

Ve čtvrtek 16. srpna se odehrálo Setkání v Přelouči aneb Splavnění Labe do Pardubic. Tento event inicioval majitel a předseda představenstva Vodní cesty, a.s., Ing. Jan Skalický, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR. Jelikož se v červnu podařilo do novely zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury dostat jmenovitě dvě stavby na vodě, plavební stupně v Děčíně a v Přelouči, základním posláním setkání se stalo zavázání odborníků na vodní cesty, politiků, členů parlamentu a dalších státních organizací a zástupců krajů, měst a obcí k zasazení se o to, aby se projekt výstavby plavebního Stupně Přelouč II, a tedy splavnění Labe do Pardubic, opravdu podařil.



Přelouč – Voda v mořích a oceánech představuje 97 % veškeré vody na naší planetě, oproti tomu voda v řekách tvoří na první pohled pouhou 0,0001 %. Toto číslo však představuje cenný zdroj dopravy, rekreace, závlahy a biodiverzity i významný krajinný prvek hodný ochrany, péče a rozvoje. Voda je také tématem, o kterém se především v dnešní době sucha hodně mluví. Je proto důležité východočeské vodní cesty aktivně podporovat. S tímto poselstvím otevřel Setkání v Přelouči iniciátor Jan Skalický a zároveň vyjádřil vděk za hojnou účast, která svědčí o závažnosti samotného tématu. Mimo jiné přivítal náměstka hejtmána Pardubického kraje zodpovědného za dopravu a dopravní obsluhu Michala Kortyše, náměstka hejtmána Královéhradeckého kraje zodpovědného za oblast dopravy a silničního hospodářství Martina Červíčka, radního pro oblast dopravy Středočeského kraje Františka Petráyla, generálního ředitele státního podniku Povodí Labe Mariána Šebestu, ředitele Ředitelství vodních cest České republiky Lubomíra Fojtů, poslankyni Květu Matušovskou, senátora Petra Šilaru, ředitelku letiště Pardubice Hanu Šmejkalovou, ředitele Správy a údržby silnic Pardubického kraje Mi-

**Přeloučské memorandum
na podporu východočeských vodních cest**

My, níže podepsaní, veřejně prohlašujeme, že podporujeme rozvoj vodních cest ve východních Čechách. Základním předpokladem je realizace stavby Plavební stupeň Přelouč II, který považujeme za zcela nezbytný a reálný. Pro využití vodních cest v obou východočeských krajích je klíčové splavnit Labe do Pardubického přístavu, ale také sledovat možnosti rozvoje dále proti proudu, a tím oba kraje propojit vodní cestou. Je to zcela jistě odvážná myšlenka, ale bez odvahy a vzájemné podpory nedosáhneme žádného smělého cíle. Uvědomujeme si cennost Labe z hlediska ochrany přírody a krajiny. Věříme však, že projekty na zajištění splavnosti předmětných úseků Labe lze řešit tak, aby byly podmínky ochrany přírody a krajiny přinejmenším dostatečně respektovány. Voda v mořích a oceánech představuje 97 % veškeré vody na naší planetě, oproti tomu voda v řekách tvoří na první pohled pouze 0,0001 %. Toto číslo pro nás však představuje cenný zdroj dopravy, rekreace, závlahy a biodiverzity i významný krajinný prvek hodný ochrany, péče a rozvoje. Proto chceme veřejně, otevřeně a aktivně podporovat východočeské vodní cesty. První zásadní krok je již hotov. V červnu se nám podařilo společným úsilím do novely zákona o urychlení výstavby infrastruktury, který umožní rychlejší výstavbu, prosadit jmenovitě i dva plavební stupně na Labi, v Děčíně a právě v Přelouči. Podpisem tohoto memoranda se zavazujeme dokázat naplnit literu novely zákona a splavnění Labe v Přelouči v souladu i s dalšími zákony prosadit! Dokažme, že to jde!



roslava Němce, starostku města Přelouče Irenu Burešovou, bývalého senátora Zdeňka Škromacha, zástupce vysokých škol a mnoho dalších. Mezi přítomnými byl mimo jiné také Josef Podzimek, který jako úsekový technik povodí v roce 1962 do Přelouče kvůli plavebnímu Stupni Přelouč II již tehdy mnohokrát jezdil. „Od roku 1962 uplynulo už hodně let a vidíme, že plavební stupeň pořád nestojí,“ rekapituluje Jan Skalický a dodává: „Projekt plavební Stupeň Přelouč II jsem vybral z několika důvodů. Za prvé je na Labi problém s vodou, zvláště v dnešní době sucha, za druhé je to jeden z dlouhodobě plánovaných projektů, který jasně ukazuje, že když ho někdo chce zastavit, tak se mu to podaří. Už za mě, když jsem byl ředitelem Ředitelství vodních cest, měl plavební stupeň podepsanou smlouvu se zhotoviteli, ale pod tíhou celé řady připomínek a bez celospolečenského tlaku celá původní akce spadla a musí se začít od začátku. Dneska už víme, že o projektech musíme mluvit, aby nezapadly, a myslím, že jsme se tedy dnes sešli v takovém seskupení, které by mělo být schopné s takovými

projekty pohnout. V první řadě musíme dát najevo, že to opravdu chceme. Z toho důvodu je zde připravené Přeloučské memorandum na podporu východočeských vodních cest, a tedy realizace výstavby plavebního Stupně Přelouč II, ve kterém svým podpisem stvrdíte ochotu hlídat, že desatero, které je v něm obsaženo, je dodržováno.“

Příležitost uvítat všechny přítomné a zároveň se k projektu vyjádřit dostala také Irena Burešová, hostitelka setkání a starostka města Přelouč, které je více než čtvrt století s výstavbou významného vodního díla plavebního Stupně Přelouč II spojováno. „Nejsem odbornicí na vodní dopravu a vodní díla, ale doopravdy jsem se seznámila s tímto projektem a stala se ze mě velká podporovatelka vodní dopravy a jsem připravena spolu se svým zastupitelstvem toto dílo podpořit. Vodní doprava je, jak všichni víme, nejlevnější, nejekologičtější a nejbezpečnější, proto zůstávám optimistkou a věřím, že se věci dají do pohybu.“

S podporou projektu se ke slovu dostala celá řada přítomných, přičemž ředitel Ředitelství

vodních cest České republiky Lubomír Fojtů zdůraznil důležitost labsko-vltavské vodní cesty, která je součástí evropského dopravního koridoru. Výstavba vodních staveb tak není pouze lokálním zájmem, jedná se o mezinárodní projekt. Prodloužení vodní cesty do Pardubic však zahrnuje celkem 6 dílčích projektů: stabilizaci plavební dráhy v přístavu Chvalčovice, plavební Stupeň Přelouč II, silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi, modernizaci plavebního stupně Snojedy, veřejný přístav Pardubice pro nákladní dopravu, včetně veřejného dopravního napojení, a rozvoj rekreační plavby.

Hlavní program zakončil ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Miroslav Němec, který stojí za rozvojem projektu Dopravní uzel Pardubice. Ten má propojit jednotlivé druhy dopravy a tím zajistit vznik multimodálního centra celoevropského významu.

Multimodální logistické centrum v Pardubicích bude jediné v České republice, kde budou zastoupeny všechny čtyři druhy dopravy. Jeho cílem bude zlepšit a zlevnit nákladní dopravu využitím ekologicky šetrných dopravních módů – železnice a vody. Silniční nákladní doprava bude plnit pouze funkci svozu a rozvozu zboží na kratší vzdálenosti. Česká republika se tak prostřednictvím železničního uzlu a veřejného přístavu Pardubice napojí na transevropskou dopravní síť TEN-T. Důležitou součástí bude i využití letiště Pardubice. Křížení hlavních železničních tratí, napojení na dálniční síť, provozuschopné letiště a splavná řeka – to má být územně v rámci jednoho centra dostaveno a propojeno. Kromě vlastního centra, které má vyrůst v prostoru obcí Snojedy a Svítkov, musí být prodloužena vodní cesta výstavbou plavebního stupně Přelouč II a modernizací plavebního stupně Snojedy. Dále je potřeba postavit napojení k železnici a modernizovat železniční uzel Pardubice, vytvořit připojení na letiště s dostatečnou kapacitou a vybudovat vnitřní infrastrukturu letiště. Ze silničních staveb se úpravy týkají silnice I/36 spolu s křižovatkami na I/37. Pro plnohodnotné fungování veřejného přístavu však musí dojít ke splavnění Labe v úseku Chvalčovice – Pardubice, čímž bude prodloužena vodní cesta do Pardubic o 23 km.

výstavby Plavebního stupně Přelouč II

Díky tomuto setkání se všichni přítomní také seznámili s tzv. Přeloučským desaterem neboli akčním plánem pro splavnění Labe do Pardubic, na základě čehož mohl Jan Skalický na závěr konstatovat: „Jsme nesmírně rádi, že všichni účastníci podpisem memoranda projeví ve veřejném prostoru vůli otevřeně a aktivně podporovat rozvoj východočeských vodních cest a budování infrastruktury, která je k tomu nezbytná, jako je například na prvním místě právě realizace Plavebního stupně Přelouč II.“

Přeloučské desatero

1) Nastavení vhodné komunikace uvnitř i ven: kvartální setkání na platformě Memoranda a koordinace dalších kroků a komunikace ven; mediální tlak na orgány státní správy, aktuálně MŽP, aby se nechovalo aktivisticky, ale ryze odborně, využívání chyb odpůrců (boj Děti Země proti kácení akátů na Slavíkových ostrovech, ...), společný tlak na zjednodušení povolovacího procesu, které přinejmenším rétoricky podporují i environmentální NNO.

2) SEA (strategické posouzení vlivů na ŽP): Pro SPII je ze strany ŘVC ČR připravena analýza široké množiny variant, z které je možné vybrat tři, které budou posouzeny v rámci SEA

3) EIA: Posouzení vlivů jednotlivých záměrů na ŽP zahrnující – biologické průzkumy území, hydrologické a geologické průzkumy území, rozšířené hodnocení dle § 67 zák. č. 114/1992 Sb., dále jen ZOPK, naturové posouzení dle

§ 45i ZOPK (pouze SPII), posouzení vlivu záměru na krajinný ráz, hluková a rozptylová studie, oznámení/dokumentace EIA

4) Dokumentace pro územní rozhodnutí

5) Rozhodnutí a stanoviska nezbytná pro zahájení ÚŘ

6) Územní řízení

7) Majetkoprávní vypořádání

8) Dokumentace pro stavební povolení

9) Stavební řízení

10) Zahájení stavby



Starostka Přelouče Irena Burešová a předseda představenstva Vodní cesty, a. s., Jan Skalický při podpisu Přeloučského memoranda.



Jan Skalický a ředitel SÚS Pardubického kraje Miroslav Němec.



Prezentaci Přeloučského desatera naslouchali ředitelka Pardubického letiště Hana Šmejkalová, poslanec Parlamentu Jan Řehounek a také 1. náměstek hejtmána Královéhradeckého kraje Martin Červíček.



Ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů, kterému pozorně naslouchali starosta Přelouče Irena Burešová a náměstek hejtmána Pardubického kraje Michal Kortyš.



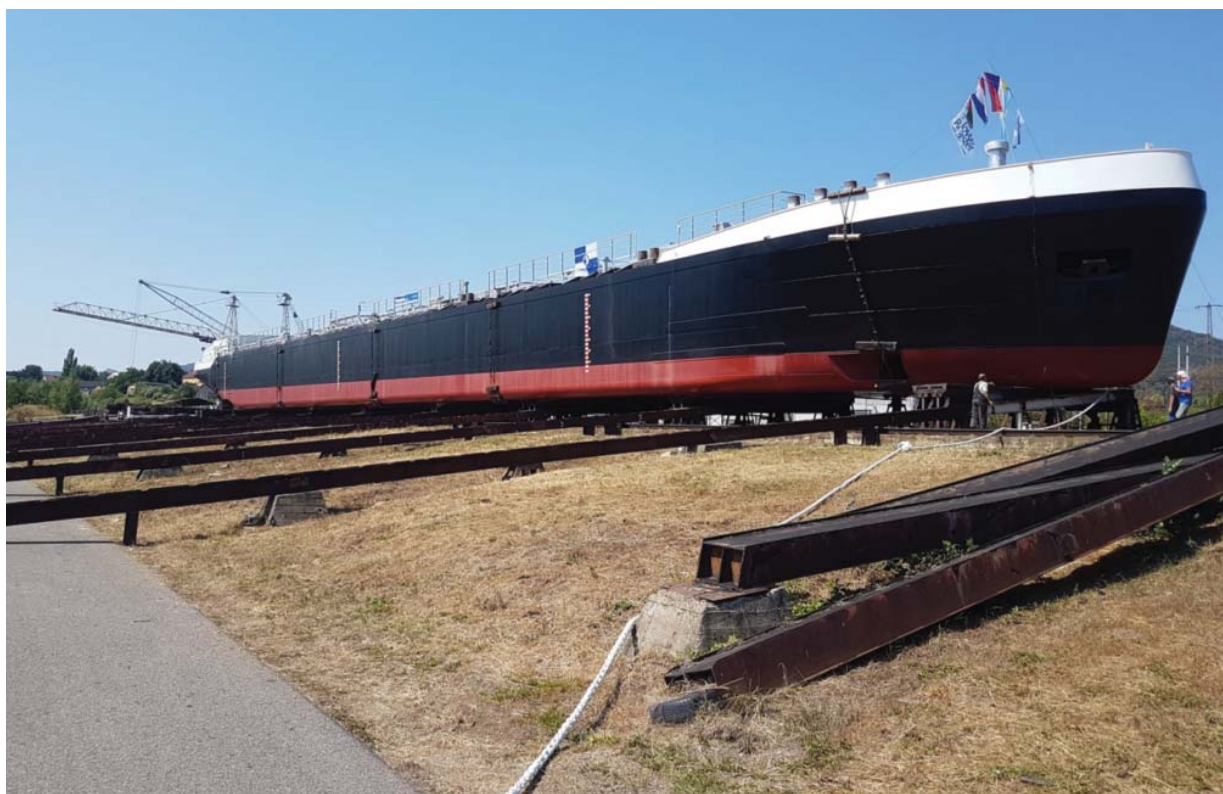
Jan Skalický s generálním ředitelem Povodí Labe Mariánem Šebestou a členem představenstva Svazu dopravy ČR Jiřím Kratochvílem.

Ve Lhotce nad Labem spustili na vodu největší doposud vyrobený tanker v ČR

Ve Lhotce nad Labem u Lovosic spustili 31. července 2018 na vodu velký říční tanker. Dělníci na něm pracovali bezmála rok pod dohledem inspektorů Lloyds register pro zákazníka z Nizozemí. Podle výrobce jde o největší plavidlo svého druhu postaveného u nás. Loď je dlouhá 110 m, široká 13,5 m s možností proplutí pod mosty s podjezdnou výškou 5,25 m. Jedná se o chemický tanker (převoz chemických látek) pro vnitrozemské evropské vodní cesty. Nákladové nádrže jsou vyrobeny z nerezové oceli. Loďnice Lhotka vyrobila ocelové kasko včetně nářtů. Loď bude následně „dovybavená“ na specializované loděnici v Nizozemsku (především motory).

Přípravy na spuštění do vody trvaly zhruba půl hodiny. Samotné spuštění do vody pak už bylo dílem jen několika vteřin.

V řece už na tanker čekal remorkér, který jej odtáhl do lovosického přístavu, kde loď čekala na příznivější stav vody.



Inspekční orgán Mostecké montážní druhým hráčem na poli technických kontrol plavidel

Inspekční orgán jako druhý v historii ČR získal v srpnu roku 2018 možnost provádět inspekce na plavidlech a to na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy k provádění technických prohlídek plavidel ve smyslu § 10 odst.4 zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb.

Naši inspektoři jsou akreditováni Českým institutem pro akreditaci a v oblasti UTZ jsou prověřeni Státní plavební správou. Inspekční orgán Mostecké montážní má akreditovány inspekce na UTZ plynových, tlakových a elektrických.

Klademe nejvyšší důraz na kvalitu inspekci a naši inspektoři jsou proto maximálně kvalifikováni pro výkon těchto činností. Vlastníme měřicí techniku pro NDT zkoušky, měření tloušťky obšívky či mobilní rentgen. Při každé inspekci provádíme také kompletní kontrolu dokumentace plavidla pro udržení maximálního množství záznamů a tudíž bezpečnost provozu.

Jsme připraveni provádět technické kontroly na plavidlech, pomáhat provozovatelům plavidel v případě oprav, rekonstrukcí či staveb. Poradenství v oblasti evropské legislativy i technických norem je samozřejmostí.

Možná některé čtenáře napadne, že jsme nováčci v oboru plavidel a proto nebudeme schopni poskytnout kvalitní službu. Opak je však pravdou, protože inspekční

či revizní činnost vykonáváme již skoro 25 let „na břehu“ a máme bohaté zkušenosti s technickými zařízeními všech kategorií. Inspektoři plavidel, kteří jsou našimi zaměstnanci, mají zkušenosti se stavbami či opravami již také desetiletí a inspektoři UTZ jsou nejvýše kvalifikováni pro tuto činnost a to nejen teoreticky, ale také prakticky.

Věříme, že naše odhodlání, preciznost a zkušenosti budou dostatečnou garancí pro všechny, kteří budou mít o naše služby zájem a jen čas prověří a ukáže, zda obor plavidel byl pro náš Inspekční orgán krok správným směrem a zároveň přínosem pro majitele plavidel.

Martin Šturma,
Vedoucí inspekčního orgánu Mostecké montážní
Kontakt: Osecká 64, 417 22 Háj u Duchcova
www.inspekni-organ.cz
info@inspekni-organ.cz
tel +420608444730



Dozor stavby LNG tankeru GREENSTREAM

Propagační plavba z Raciborze do Kędzierzyn-Koźle

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

V pátek 14. září se uskutečnila propagační plavba po polské Odře z Racibórze do přístavu Kędzierzyn-Koźle, která měla za cíl propagovat prodloužení Oderské vodní cesty do České republiky a výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Akce se konala v rámci připomínky 200. výročí podpisu tzv. Bohumínského protokolu, který stanovil podmínky pro způsob splavnění řeky Odry jako jeden z výstupů Vídeňského kongresu. Pořadatelem akce byli Inovace v dopravě, o.s. a Spolek Posejdon, z.s. s polskými partnery, kterými jsou sdružení Rada kapitánů a Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o. Akce „Rejs prawdy 2“ navazovala na akci „Rejs prawdy 1“ pořádanou Radou Kapitánů v roce 2014, při které bylo prokázáno, že je možná plavba tlačnou soupravou po Odře ze Štětína až do Kędzierzyn-Koźle se dvěma vrstvami kontejnerů. Klíčovou stavbou pro splavnění řeky Odry k hranicím ČR je dokončení přehrady Ratiboř a výstavba plavební komory pro překonání hráze tohoto vodního díla.

Lodě se při plavbě potýkali s extrémně nízkými vodními stavy řeky Odry způsobenými suchým létem. Na některých mělčích úsecích museli účastníci vypomáhat s přetahováním lodí přes mělčiny. Nicméně plavba úspěšně překonala všechny překážky a po cestě navštívila přístaviště Turza v obci Kuźnia Raciborska, kde se uskutečnilo

setkání se starostou Pawlem Machou, primátorem Bohumína Petrem Víchou a polskými partnery. Na závěr účastníci navštívili přístav Kędzierzyn-Koźle, který prochází rozsáhlou přestavbou - nyní je ve výstavbě ropný terminál - a setkali se s vedením společnosti Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o., náměstkem primátora města Wojciechem Jagiełto, zástupci přístavní správy a zmocněnkyní ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Gabrielou Tomik. Na jednání přednesla Angelika Jaroslawska, manažerka polského programu POLSKA 3.0 informaci, že projekt splavnění úseku Kędzierzyn-Koźle-Bohumín včetně Nadnárodního logistického centra Věřňovice-Gorzyczki je polskou vládní prioritou, je zahrnut do investičního programu Trojmoří a má zásadní význam pro tuto část jižního Polska za účelem restrukturalizace průmyslu, zejména hornictví.

Z české strany se jednání zúčastnili ředitel Ředitelství vodních cest ČR L. Fojtů, zástupci ČPVŠ P. Neset, D. Adámek a Tomáš Kolařík, Klastro Inovací v dopravě J. Tobola, Spolku Posejdon R. Štolfa. Podporu akce vyjádřili ministři dopravy D. Ťok, polský ministr plavby M. Grobarczyk, prezident Hospodářské komory ČR V. Dlouhý, prezident SRMsK P. Bartoš a vládní zmocněnec pro MsK J. Cienciala. Akci finančně podpořila Jastrzemska spółka weglowa a česká společnost TRIVOS Investment.





Vraťme se ve vodní dopravě k odkazu otců zakladatelů ČSR

Ing. Pavel Neset, CSc.

V letošním jubilejním roce bychom si měli připomenout, co naši zakladatelé republiky T. G. Masaryk, M. R. Štefánek a E. Beneš znamenali pro rozvoj plavby a vodních cest. **Masarykovské heslo – potřebujeme cestu k moři** – prakticky uskutečňoval Beneš, když jako ministr zahraničí zastupoval ČSR na Versailleské mírové konferenci a na dalších mezinárodních fórech, kde prosadil nejen hranice republiky v historických mezích, ale zasadil se o hranici ČSR na Dunaji od Děvína po ústí Ipelu a tím vznikly podmínky pro československé přístavy na Dunaji. Na základě mezinárodních úmluv vznikl mezinárodní statut Labe a Vltavy po Negrelliho viadukt. Umožnila mu to jeho angažovanost a spojení oceňovaná pracovitost. Versailleská mírová smlouva se v části XII, hlavě třetí, článkách 331 až 345 zabývá plavebním provozem na Labi a Odře. Prohlašuje obě řeky za mezinárodní. Článek 339 určil Německu, jako poražené zemi, odevzdat část vlečných parníků, člunů a materiálu mocnostem sdruženým a spojeným, které o dalším postoupení jmenovaného zařízení rozhodnou prostřednictvím stanovených rozhodčích. Na Labi a Odře to řešil americký arbitr W. D. Hines, který svým rozhodnutím ze dne 14. 8. 1921 přisoudil Československu lodní park a materiál pro provozování plavby na Labi. Tím mohla vzniknout v červnu 1922 Československá paroplavební akciová společnost Labská. V červnu 1922 byla na Dunaji obdobně založena Československá plavební akciová společnost Dunajská a obě zahájily provoz.

Na Odře byl dohodnut rovnoprávný přístup ČSR, Polska a Německa k plavbě po této řece s platností od ústí Opavy po Štětín. Československá plavební akciová společnost Oderská byla založena až k 1. 1. 1924, která převzala a provozovala oderský lodní park přisouzený arbitráží Československu. Tím byl umožněn vznik československých plavebních podniků na Dunaji, Labi a Odře. Na Odře dodnes chybí splavněný úsek z Kozle do Ostravy po ústí Opavy. Po druhé světové válce v roce 1952 jsme Odru opustili, přestože polská plavba nastolila svůj rozvoj a později dosáhla na Odře významných výkonů. Na Odře se uskutečnil pokus napravit tuto chybu. Z iniciativy Vítkovických železáren se uskutečnil návrat přepravy zboží na Odru v roce 1975 s využitím malých lodí z překladiště v Kopytově za příznivých vodních stavů. Bylo nutno provést údržbu koryta řeky především v úseku nad ústím řeky Olše a provizorně splavnit práh na kanálu Ulgi v Ratiboří. Protože úpravy nebylo možné trvale zabezpečit, byly plavby ukončeny v roce 1981.

Na Labi po roce 1989 nastal útlum, který se dodnes nepodařilo překonat. Na Dunaji po státní rozluce Slovensko ztratilo původní zázemí a spádovou oblast v Česku a tím slovenská plavba ztratila svou výkonnost. Nepříznivě zapůsobila válka po rozpadu Jugoslaviie. Záleží našim volným zástupcům na udržení odkazu našich otců zakladatelů v plavbě? Chybí jim historické povědomí a odpovědnost za udržení a rozvoj plavby a vodních cest. Lobbing v parlamentu nepřináší výsledky. Místo toho postupně opouštíme nabyté pozice. Bohužel naše následné generace odkaz zakladatelů opouští a ustupují, kde se dá. Zatímco zakládající státy EU si plavbu pěstují a rozšiřují.

Vývoj přinesl do našich krajín mnoho překážek ohrožujících rozvoj plavby a vodních cest. především z důvodů ochrany životního prostředí. Je prokázáno, že plavba z dopravních oborů nejméně ohrožuje životní prostředí, jako jsou minimální provozní emise, minimální hluk, malá nehodovost a hospodárnost přepravy s nejmenším vlivem na znečištění vody a přitom je plavba prezentována ekology jako největší příčina zhoršování životního prostředí. V debatách pokusy o uznání přínosů plavby životnímu prostředí byly vždy odmítnuty s poukazem na veřejné mínění. Cestou k realizaci toho Masarykovského – potřebujeme cestu k moři – hledejme ve změně myšlení lidí. Myšlení lidí ovlivňují především média.

Příkladem dobré práce s médii je Bařův kanál, kde dávají prostor rozhlasu i televizi k uspořádání zábavných i poučných pořadů při jakékoliv příležitosti. Působí tam významně i bařovský fenomén. Podobné akce by se měly pořádat i na horní a střední Vltavě, na Labi včetně středního Labe a též na Moravě a Odře. Na Odře je to zvlášť potřeba. Tradiční podpora průmyslu se vytrácí a převažuje skepse i mezi těmi manažery, kterým by Odra měla sloužit. **Musíme pracovat na veřejném mínění. Jakákoliv příležitost je dobrá. Politici, když mají nějaký problém, tak se ptají veřejného mínění. To dříve bylo na naší straně. Ve školách se přestalo mluvit o potřebách ekonomiky a převážila filosofie pro životní prostředí i mediální vyžití.** Nejdůležitější jsou změny v myšlení lidí, ale jak toho dosáhnout! Je třeba označit živé postuláty ekologických spolků za nepravdy a lži, které nejsou vědecky doloženy. Přitom jsou akceptovány státní správou i soudní mocí a tím brzdí potřebný investiční rozvoj.

Prezident M. Zeman si uvědomil, že plavba a vodní cesty mají i dnes význam pro rozvoj ekonomiky země a že stále platí masarykovské heslo hledejme cestu k moři. Uvědomil si, že je třeba plavbu udržet při životě, o její rozvoj pečovat a hledat tu masarykovskou cestu k mořím. Tou cestou je projekt vodního koridoru D-O-L. Važme si odkazu našich otců zakladatelů Masaryka, Beneše a Štefánka pro náš obor vodních cest a plavby a pečujme o něj.



Masarykovo zdymadlo

Řada účastníků Oderského fóra 2018 připojila své podpisy pod petici:

BOHUMÍNSKÁ VÝZVA 2018

Prezidentu České republiky, panu Miloši Zemanovi,
předsedovi Senátu Parlamentu České republiky, panu Milanovi Štěchovi,
předsedovi Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, panu Radkovi Vondráčkovi,
senátorům (senátorkám) a poslancům (poslankyním) Parlamentu České republiky,
předsedovi vlády České republiky, panu Andreji Babišovi, in spe,
budoucím ministrům (ministřyním) dopravy, zemědělství a životního prostředí nově připravované vlády České republiky,
všem dalším zainteresovaným orgánům a institucím České republiky, médiím
a všem občanům a občankám České republiky.

My, níže podepsaní účastníci mezinárodního Oderského fóra 2018, věnovaného problematice výstavby Dunajsko-odersko-labského vodního koridoru, které se uskutečnilo v Bohumíně dne 29. května 2018, se na Vás obracíme s naléhavou výzvou, abyste v období výkonu svého mandátu realizovali všechna potřebná přípravná jednání, úkony, činnosti a práce tak, aby se bezprostředně mohla zahájit výstavba tohoto vodního díla ještě za doby působnosti Vašeho mandátu.

Z vůle našeho lidu se Vám dostalo neobyčejné cti a odpovědnosti reprezentovat, vést a budovat tuto zemi a starat se o její hmotné a duchovní blaho. Žádáme Vás proto, abyste nepromarnili tuto svou historickou příležitost a realizovali tento odvěký sen mnoha předchozích generací a významných osobností našeho národa, jakými byli mj. císař Karel IV., prezident T. G. Masaryk, který opakovaně zdůrazňoval potřebu našeho připojení k mořím, podnikatel Tomáš Baťa, významný politik pražského jara Josef Smrkovský, prezident Miloš Zeman a mnozí jiní.

Nezvratné globální změny našeho klimatu zákonitě evokují stálé zvyšování průměrné teploty, s tím spojené nadměrné vysychání obdělávané kulturní půdy a lesních porostů. Způsobují tak výrazné a trvalé snižování hladiny podzemních vod, doprovázené stále se zvětšujícími ztrátami v zemědělství, ovocnářství, lesnictví a evokují také výrazné snižování množství průměrných srážek. K těmto negativním jevům se přidružují zkracující se periody mezi ničivými záplavami při současném narůstání jejich intenzity, takže rozsáhlá kulturní území v širokém povodí zmíněných řek jsou střídavě vystavována nebezpečím ničivého, dlouhodobého sucha beze srážek, anebo naopak důsledkům fatálních záplav, doprovázených nezměrnými útrapami obyvatel a veškeré fauny těchto povodí, rozsáhlými materiálními ztrátami a dokonce i ztrátami na lidských životech.

Tyto nezvratné klimatické změny tak poněkud odsouvají původní, převážně dopravní charakter tohoto uvažovaného vodního díla, do pozadí a nověji významně akcentují jeho význam ekologický. To proto, že **výhradně a jedině toto vodní dílo** je schopné výrazně a dlouhodobě eliminovat důsledky zákonitě očekávaných negativních ekologických dopadů tím, že toto vodní dílo umožní průběžně odtékání nadměrných srážek v obdobích katastrofálních povodní, a naopak v obdobích ničivého sucha a nedostatečných srážek umožní zavlažovat rozsáhlá území povodí těchto řek, díky rozsáhlé síti vybudovaných sofistikovaných vodních děl a přečerpávacích stanic.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe se tak beze sporu stane naší nejekologičtější stavbou 21. století a je jedinou nadějí značného počtu obyvatel širokého povodí těchto řek, jak přečkat očekávané osudové výkyvy počasí a jeho zdrcující dopady na životní prostředí a na obyvatele těchto povodí, jejich zemědělství, ovocnářství a lesnictví. Obracíme se současně také na všechny vědecké ústavy a instituce, zabývající se předmětnou problematikou, aby tuto stavbu neposuzovaly jen jako účetní případ „má dáti/dal“ z čistě ekonomického hlediska, ale aby si především uvědomily jeho existenční ekologickou funkci a měly na mysli zejména blaho obyvatel těchto povodí a jejich důstojný život v příštích stoletích.

Doba už značně pokročila, ale ještě je čas zabránit ještě větším škodám. Nepromarněte proto, prosíme, tuto svou historickou příležitost.

V Bohumíně dne 29. května 2018

Vorařství pluje na seznam kulturního dědictví UNESCO

Ivan Černý



Jaroslav Camplík: „Všechny čtyři vltavanské spolky sdružuje sdružení Vltavan Čechy, mj. pečujeme i o naše muzea“

Po více než tisíc let brázdily vltavské proudy vory, sestavené ponejvíce ze smrkových a borových klád. Nejstarším dokladem o plavení dřeva po Vltavě je zakládající listina Břevnovského kláštera benediktinů o mlýnech a jezích na Vltavě z roku 992. Masarykův slovník naučný, ale ještě v roce 1933 v hesle plavectví či voroplavba píše,

že se jedná o funkční a dopravně výhodné přepravování stavebního dříví z jižních Čech do Prahy a dále na sever, do Německa. Jak šel čas, jeho sláva pominula, ale žije dál díky kvartetu spolků Vltavan, ctící tradici. Právě díky jim došlo na konci minulého roku k zapsání tradice vorařství na řece Vltavě na seznam nemateriálních statků tradiční lidové kultury České republiky. V současné době se jedná o zapsání českého vorařství na seznam nematériálního kulturního dědictví UNESCO.

Nejvíce dřeva bylo vltavskou vodní cestou dopraveno na přelomu 19. a 20. století, kdy voraři, kteří si říkali plavci, doplavili do Prahy více než půl milionu kubíků za rok! Právě v těchto zlatých letech voroplavby si plavci, kteří své náročné a nebezpečné povolání předávali z generace na generaci, založili podpůrné spolky na pomoc bratrům v nouzi. Shora zmíněné čtyři spolky, založené v Praze, Davli, Štěchovicích a Purkarci, sdružené ve sdružení Vltavan Čechy, jsou dodnes aktivní a činorodé. Za tři roky oslaví pražský Vltavan 150 let své činnosti. Založen byl v roce 1871, jako „vzájemně se podporující spolek plavců, rybářů a pobřežních“. Po jeho vzoru pak v roce 1897 vznikl spolek Vltavan Davle, 1898 Vltavan Štěchovice a roku 1902 byl založen Vltavan Purkarec. Jak doufáme společně s prezidentem sdružení vltavanských spolků Vltavan Čechy Jaroslavem Camplíkem, bude již v čase oslav vzniku Vltavana zápis našeho vorařského řemesla na seznam UNESCO hotovou věcí.

Zajímá nás, co zápisu doma předcházelo?



Parádní uniformy členů vltavanských spolků jsou ušity dle vzoru uniforem francouzského obchodního námořnictva a nosí se již od roku 1871



Současná replika vory



Vory na Vltavě – tenkrát ještě nestála tzv. vltavská kaskáda

„Vše začalo v roce 2015, kdy jsme ve Vltavanu Čechy dospěli k názoru, že bychom měli zintenzívnit činnost našich spolků. Postupně se nám podařilo nechat všechny čtyři vltavanské spolky zapsat na krajské seznamy nemateriálních statků tradiční lidové kultury v ČR. Abychom splnili všechny náležitosti, zpracovali jsme podrobnou historii spolků a uspořádali dokumenty z našich dobře organizovaných archivů. V únoru 2017 pak Ministerstvo kultury zápis schválilo a provedlo, na což jsme velmi pyšní...“

Co se za těmito několika větami skrývá? Především fakt, že vorařské řemeslo nezůstalo pro naše nejmladší generace jen na staletí vybledlých romantických fotografiích. Vltavan Čechy mimo jiné patří mezi nejaktivnější a nejpočetnější členy Mezinárodní vorařské asociace a dokázal přilákat mladou krev. Spolu se studenty několika technických škol staví funkční repliky dobových vorů a za velkého zájmu veřejnosti je spouští na vodu.

„Učíme mladé slavnému řemeslu a s jejich pomocí se snažíme oživit umění nejenom vázání a plavby vorů, ale i stavby komplikovaných dopravních plavidel, které po Vltavě od 17. století vozily sůl a později hlavně písek – velkých šífů,“ dodává Jaroslav Camplík.

Vltavan oslovil vybrané školy, VUŠ v Praze na Žižkově, SOŠ Jarov a VOŠ/SP3 ve Volyni a SOŠ ve Volyni.

„Byli jsme mile překvapeni zájmem většiny chlapců i děvčat...,“ vzpomíná prezident Camplík. „Na školách jsme pořádali nejenom přednášky a besedy o historii a tradici vorařství, ale kupříkladu ve Volyni studenti zhotovili podle starých původních plánů nové plány na šífy, podle kterých je možné postavit plně funkční repliku. Nejenom to, studenti vypracovali i plány na stavbu vorových tabulí tradičním způsobem za použití houzí, ale i moderním způsobem, tak, aby se vory daly rozebrat a opětovně složit, za nižších nákladů. Tyto vory budou sloužit turistickým účelům. Studenti z Jarova zase při příležitosti výročí 120 let založení spolku v Davli postavili pod naším dohledem tři vorové tabule. Na týdenním táboře u vody je čekala těžká práce loupání kůry z kmenů a pod vedením vorařů z Purkarce zvládli celou technologii stavby. Za odměnu se stali plavci na vory, který plul ze Štěchovic do Davle. Jeden z vorů je dnes exponátem pod širým nebem ve vorařském muzeu v Davli.“

Vorařství žije

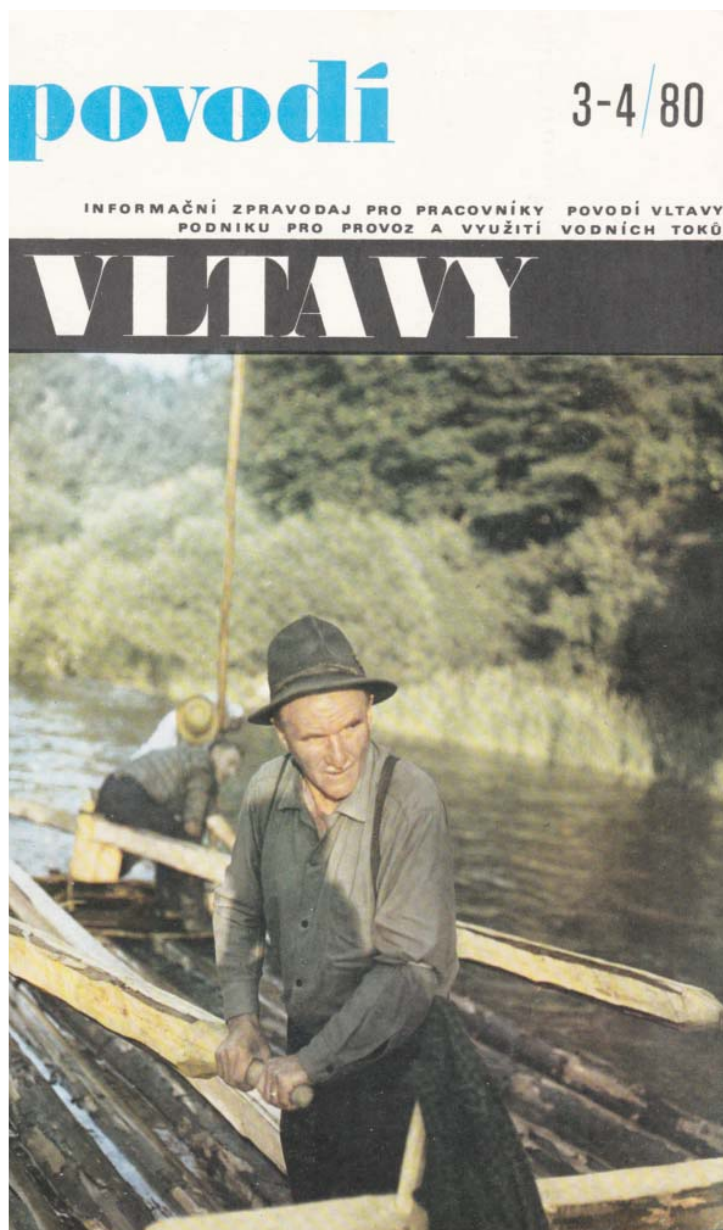
Popisovaná práce mládence takřkajíc „chytila“ a jak jeden mistr, tak i tři studenti SOŠ Jarov se nakonec stali členy Vltavanu Davle. Spolek je v letošní sezóně vyslal na vorařskou školu ke spřátelenému vorařskému spolku v Německu, aby se naučili i jinou technologii stavby vorů. Cestu i pobyt měli ze spolkových peněz uhrazeno.

V této souvislosti je na místě otázka: Je vorařství oficiálním učebním oborem?

„Aby studenti a další zájemci, kteří zvládli výrobní postupy stavby vorů, mohli získat certifikát, podali jsme na Národní ústav pro vzdělávání žádost o zařazení řemesla vorařství do národní soustavy kvalifikací. Chceme, aby to bylo oficiální řemeslo a ti, kdo se mu vyučí, skládali zkoušky a získali osvědčení,“ říká Jaroslav Camplík.

Dodejme, že vzhledem k aktuálním mezinárodním snahám o splavnění koridoru Dunaj-Odra-Labe jako ekonomicky výhodnou vodní křižovatku tří moří, je jistě škoda, že osvědčení o kvalifikaci na toto řemeslo chybí. Závěrem, jaké jsou nejbližší plány činnosti spolku?

„Zápis na národní seznam nám za krátkou dobu výrazně pomohl v jednání s různými institucemi, bez nichž by byly naše plány jen těžko realizovatelné,“ usmívá se prezident společenství vltavanských spolků Vltavan Čechy. *„Jsme tomu velice rádi. Ale tím to pro nás nekončí. Nyní spolu s rakouskými a německými voraři, kteří jsou též již zapsáni na svých národních seznamech, připravujeme společnou žádost o zapsání vorařství jako nehmotného kulturního dědictví lidstva na reprezentativní seznam UNESCO. Termín podání žádosti je stanoven na březen 2019. Dále pak, s dalšími asi třiceti členy Mezinárodní vorařské asociace aktivně spolupracujeme a společně chceme v roce 2021 uspořádat v Praze valnou hromadu vorařů z celé Evropy. V Purkarcu bychom rádi zřídili vorařskou školu, kde bychom s podporou Mi-*



Z aktivit spolku: v Purkarcu byla loňského roku postavena replika kapličky, včetně sošky sv. Jana Nepomuckého, patrona vorařů

nisterstva školství v průběhu prázdnin pořádali kurzy, kde by se mladí zájemci učili stavět vory. Aktuálně vydáváme knihu *Historie voroplavby v Čechách*. Jde o literaturu faktů z pera Jiřího Svobody a jedná se o jednu z nejpozoruhodnějších a nejrozsáhlejších publikací na dané téma u nás. Kniha obsahuje i vorařské názvosloví, folklor, písně, mapky s trasami vodních cest vorařů a další zajímavosti. Nesmím zapomenout na publikaci jmenného seznamu více než čtyř set plavců, vedený přibližně od roku 1800. A nakonec ve spolupráci s Mezinárodní vorařskou asociací připravujeme vydání objemného svazku o evropských řekách, na které jsme se podíleli kapitolou o České republice.“

Te je práce jako na kostele, chtělo by se říci s obdivem. Vhodnější by ale bylo: ...jako práce na voru. Kdo dnes už ví, že průměrná délka jedné vorové tabule činila 9 m a nejdelší prameny měřily 190 metrů? A že kupříkladu plavba z jihočeského Vyššího Brodu do Prahy trvala 4-5 dní? Vory dopravovala posádka se čtyřmi až osmi plavci a na klidné vodě muži popoháněli vory bidly?

Foto Mikuláš Černý a archiv

85 let

Ing. Milana K. Jermáře, DrSc.

Narozen 15. října 1933, maturoval s vyznamenáním na gymnasiu v Rokycanech, avšak nebyl připuštěn k vysoškolskému studiu z politických důvodů. Absolvoval fakultu inženýrského stavitelství s ročním zpožděním jako asistent katedry vodních staveb a v roce 1956 nastoupil jako projektant Hydroprojektu Praha. Podílel se na projektech vodních děl Orlík a Kamýk nad Vltavou. Alternativy návrhů elektrárny Nechanice doplnil o úspornou věžovou variantu, patentovanou jeho přítelem Ing. Váchou. V projektu vodního díla Rozkoš prosadil řadu úprav pro zachování rázu krajiny a ochranu přírody, takže část této stavby se stala stačí rezervací. Při rekonstrukci závlah a odvodnění na Třeboňsku (5000 ha) navrhl, podle americké literatury, a patentoval nafukovací vakový jez.

Při dvou studiích vodního díla Modřany na Vltavě v Praze navrhl sklopné jezy s nízkými pilíři, hydrostatické sektory a duté klapky, podpírané hydraulickými válci. Tyto sklopné jezy vyžadovaly jen polovinu objemu betonu i váhy oceli ve srovnání s tehdy obvyklými zdvižnými jezy. Obslužnou lávku nahradil podzemní komunikační chodbou ve spodní stavbě. Výstavbu zlevnil i zmenšením jímek štětovými stěnami podle návrhů Ing. Libora Záruby. Ke zlepšení statiky dutých klapek přispěl později Ing. Podzimek přemístěním tlakových válců do jezových polí. Jezy se tak zbavily vysokých pilířů, které rušily estetiku krajiny i průchod povodní. Při studii rozšíření vodní elektrárny Vrané nad Vltavou i studii 12 úsporných vodních elektráren na stupních pod Prahou a na Labi (4–6 MW) použil inovativní přímoproudé turbíny.

Jeho studie ochrany Prahy před povodněmi a využití pražských nábřeží, zpracovaná v šedesátých letech, zahrnovala tehdy aktuální staroměstský i malostranský tunel i návrh pěší a cyklistické trasy podél Vltavy z Modřan a Zbraslavi až za Podbabu a Troju. Spojený spád Staroměstského a Štítkovského jezu, získaný prodloužením Střeleckého ostrova při levém břehu, měl být využit opticky neviditelnou přeléváním elektrárnou. Využití Helmovského jezu zahrnovalo i alternativu podzemní levobřežní elektrárny s tunelem pod Letnou, umožňující využít současně spád Trojského jezu.

Svou odbornost koncentroval na labsko-vltavskou vodní cestu a její rekonstrukci. Přestože nebyl komunista, stal se v roce 1966 specialistou investičního oboru Ministerstva lesního a vodního hospodářství pro vodní cesty, úpravy toků a malé elektrárny ČSR. Prosadil, aby rekonstrukce jezů Roudnice, České Kopisty a Lovosice respektovaly uvedenou úspornou koncepci. Zdymadla získala tak jednotnou vertikální dominantu: velín plavební komory, z něhož je ovládán i jez. Ředitelé Vodních staveb a ČKD Blanska s touto úspornou koncepcí nesouhlasili, neboť snižovala nejen náklady, ale i jejich zisky. Proto přišla na Ing. Jermáře žaloba na ÚV KSČ za poškozování národního hospodářství. Ministerstvo mu umožnilo bránit se na ÚV osobně. Předseda vyšetřovací komise ÚV smetl stížnost ze stolu jedinou otázkou: „Soudruzí, máte nedostatek práce?“

Vzhledem k neochotě českých dodavatelů realizovat uvedená úsporná řešení oslovil Ing. Jermář polské exportní firmy CEKOP, později Budimex Varšava, a prostřednictvím jejich Ing. Swiergela stavební firmu SPELWAR ze Gdyně a loděnice z Plocka. Se Státní plá-

novací komisí projednal hrazení rekonstrukce z polského státního dluhu. Polští dodavatelé inovativní koncepci akceptovali, snížili dobu výstavby na polovinu a celou síť úsporných jezů realizovali.

Tehdejší způsoby úprav toků – zejména betonová koryta bez vegetace, které stavební podniky využívaly soustavně, považoval Ing. Jermář za nákladné a z hlediska krajiny nevhodné. Úpravy potoků, prováděné lesním hospodářstvím byly úspornější a citlivější. Spolu s lesnickým kolegou Ing. Čížkem prosadili program Spolupráce vodního a lesního hospodářství při řešení vodohospodářských problémů. Brožurou **Návrat k vegetačním úpravám** z roku 1968 a součinností s šéfredaktorem Ochrany přírody Dr. Čeřovským, se přes počáteční výsměch stavebních firem podařilo postupně vegetační úpravy prosadit. Uplatnily se zejména při úpravách řek Moravy Lanžhot-Hodonín, Dyje Břeclav-Nové Mlýny i jejich soutoku (70 km úprav, dva jezy – původně s plavebními komorami) i při úpravách Nitry, Váhu, Hronu. V současnosti se staly nezbytnými v celé ČR. Avšak současné přemrštěné požadavky nedostatečně informovaných ochranářů se mnohdy ocitají v rozporu s budoucími zájmy lidské společnosti, zejména při dokončování vodních cest.

Aktuálnost a výhody víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe pro Českou republiku a Evropu, Německo i svobodné a hanzovní město Hamburk, si Ing. Jermář uvědomoval, zejména ve srovnání s tehdy zahájenou výstavbou německého průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, směřujícího do holandského Rotterdamu. Spolu s kolegou Ing. Matějkou usiloval o postupnou dostavbu D-O-L i neúspěšným prosazováním stavby nádrže Teplice na Bečvě z financí určených pro nádrž Nové Mlýny, kterou pokládal za ekologicky problematickou. Politicky odvážný ředitel tehdejší Československé plavby labsko-oderské, Ing. Oprchalski a Ing. Swiergel, reprezentant polských firem, zjistili, že svobodné a hanzovní město Hamburk je v období pražského jara schopno pro posílení své konkurenceschopnosti vzhledem k Rotterdamu, finančně podporovat výstavbu stupňů koridoru Odra-Dunaj. Komunistická ČSSR však tehdy nepřipouštěla obchodní styky se Spolkovou republikou Německo. Ministr Smrkovský i jeho náměstci Ing. Boháč, Ing. Hanus, šéf investic Ing. Dvořák, ředitel VRV Ing. Schwarzer i ředitelé povodí Vltavy, Labe, Odry a Moravy však tento zákaz nerepektovali.

Ministr Smrkovský pověřil Ing. Jermáře jednáním o německé podpoře v Hamburku. Ten tam po dvoudenním jednání, za účasti zástupce ČSPLD, získal od představitelů svobodného a hanzovního města Hamburk Harma Westendorfa příslib dotace 25 milionů marek na dostavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Měly tehdy hodnotu cca. 600 milionů Kč. Za takový obnos byla tehdy polská firma SPELWAR schopna postavit i deset stupňů na Moravě. Srpnová okupace 1968 však zabránila uzavření smlouvy se svobodným a hanzovním městem Hamburk. Nový ministr Ing. Julius Hanus, ji nemohl podepsat. Doporučil Ing. Jermářovi odjet z republiky a ten využil svou účast v mezinárodní soutěži o funkci vodohospodářského poradce Spojených národů – UN Development Programme v Iránu. Pobyl tam čtyři roky, ještě za režimu šacha Rézy Páhlaviho. Představitel polských

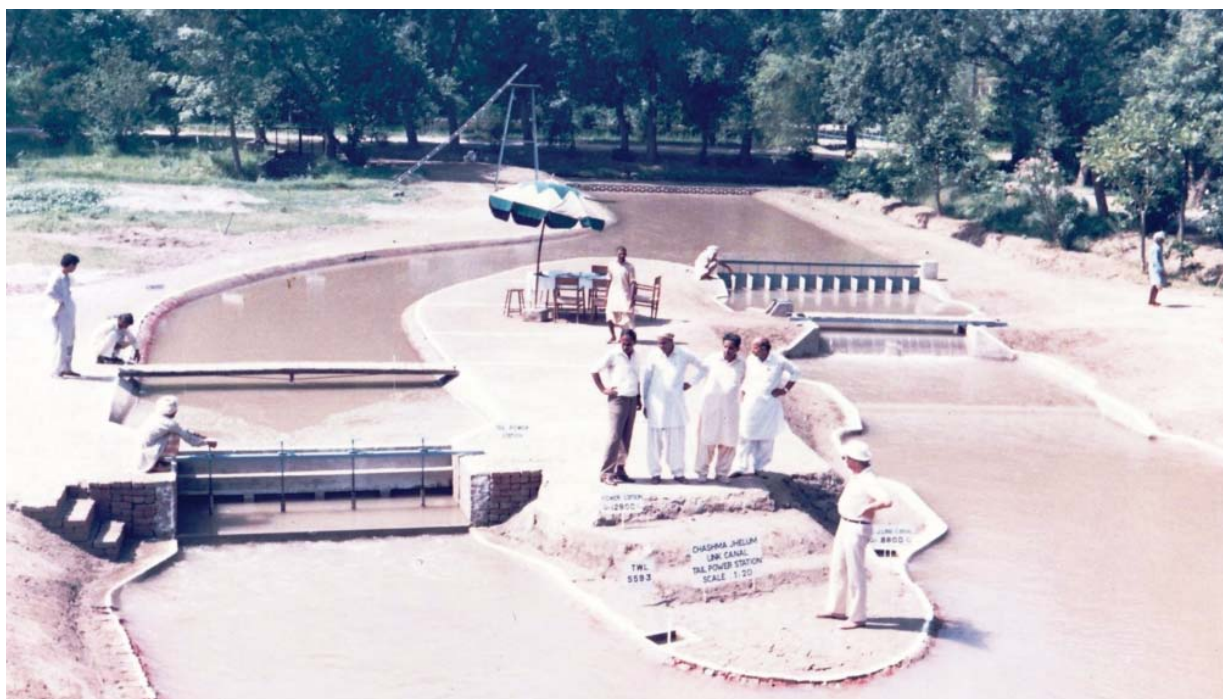
firm Ing. Swiergel byl donucen k resignaci a odjet do Maroka, kde záhy zemřel za nejasných okolností. Ředitel plavby Ing. Oprchalski rovněž zemřel násilnou smrtí, přejet nákladním autem na dvoře svého podniku.



Ing. Jermář s rodinou rozmlouvá s iránským šachem Rezou Pahlaví při příležitosti návštěvy čs. prezidenta Ludvíka Svobody v Teheránu

V Íránu pracoval Ing. Jermář zprvu na iránské státní plánovací komisi, poté na iránském ministerstvu vody a energie i v projekci, ve funkci technickoekonomického poradce – Economic Surveyor. Vypracoval desítky vodohospodářských posudků, zpráv a návrhů, školil spolupracující personál. Zahraniční konzultanti ve snaze o maximální zisk při výstavbě nedodržovali požadavky úspornosti, víceúčelovosti a návaznosti staveb. Írán přijímal návrhy západních firem neodpovědně a stavěl zejména gigantické přehrady, jejichž nádrže se rychle zanášely splaveninami. Bylo třeba urychlit zavádění moderních závlah a prosazovat úsporné metody zavlažování. Velkostatkáři i vesnické komunity se držely tradičních metod závlah výtopou atd., jejichž účinnost dosahuje 60–70 procent, zatím co moderní závlaha (postřik, kapénková závlaha) dosahují účinnosti přes 95 procent. Zajištění návaznosti výstavby závlah na dokončování vodních nádrží, zajištění úspornosti a současné řešení socioekonomických problémů měla zaručit zakládaná Kancelář vodohospodářského plánu. Pro ni vyvinul Ing. Jermář metodu **Srovnávání rozvoje vodních, půdních a lidských zdrojů**, a využil ji zejména pro přehrady a závlahy Vochmguir u Kaspického moře, závlahy Varamin, Garmsar a Eyvanikey, Saraks, Sar-e-Pol-e Zahab, Kazeroon, Moghan, Hari Rud (50 tisíc ha), klenbovou hráz Jiroft (125 m), zásobení vodou Teheránu i zneškodnění a využití jeho odpadních vod pro závlahy.

Díky spolupráci s iránskými řediteli – Ing. Mohajerani, Razaghi, Gholizadeh atd. se tehdy podařilo dosáhnout v Íránu plánování výstavby 100 000 ha závlah ročně. Inicivoval též přípravu účelově koordinovaného využívání všech ostatních přírodních zdrojů Íránu: Integrated Natural Resources Development. Pro iránského ministra Vahidiho zpracoval dokumenty pro založení mezinárodní společnosti IWRA, International Water Resources Association, kterou tento ministr zakládal v Chicagu s profesory USA Ven-Te-Chao, Karadim a Mosonyimz z NSR. Při 1. konferenci IWRA v Chicagu byl Ing. Jermář jmenován pověřencem pro východní Evropu a SSSR. Z iniciativy nového čs. velvyslance Straky rozhodly české úřady jeho pobyt v Íránu ukončit koncem roku 1974.



Představitelé pákistánského investora WAPDA a ing. Jermář kontrolují ve výzkumném ústavě model projektované hydroelektrárny C-J Link na stejnojmenném kanálu, převádějícím závlahovou vodu do Indie

Plavební stupně, jejichž modernizaci Dr. Jermář vymyslel a prosadil



VD Roudnice nad Labem



VD České Kopisty



VD Lovosice

Po návratu do Prahy se stal zástupcem vedoucího oddělení vodohospodářské vědy a techniky MLVH, do jehož aktivit spadala i kontrola Výzkumného ústavu vodohospodářského, Českého hydrologického ústavu a vodohospodářského školství. Ing. Jermář vedl ve spolupráci s předními čs. odborníky prof. Grauem, Holým, Kutílkem a Dr. Bulíčkem přípravu vodohospodářských norem a typizaci projektů, zejména zdravotně-vodohospodářských staveb. Výuka vodohospodářských průmyslovek byla tehdy výrazně zaměřena na stavební činnost, avšak její část odpovídající vlastnímu názvu oboru byla opomíjena. Po projednání s Ministerstvem školství zajistil posílení výuky vodního hospodářství na stavebních průmyslovkách a zpracoval středoškolskou učebnici **Vodní hospodářství**. Po dokončení vltavské kaskády si uvědomil její vliv na změnu mezoklimatu: Vltava původně v zimě každoročně zamrzala a letní teploty umožňovaly příjemné koupání. Důsledky antropogenních vlivů na přírodu analyzoval pak v roce 1982 učebnicí **Vliv člověka na oběh vody**, kde upozornil, snad jako první v ČR, na pravděpodobnost nepříznivé klimatické změny vlivem zintenzívnění těchto důsledků.

Přednáškami investiční výstavby, stavební ekonomiky a vodního hospodářství na VŠCHT a ČVUT definoval teorii pro prosazování hospodárnosti a úspornosti, a specifikoval multidisciplinárně vzrůstající nedostatek vody na celém světě. To definoval zejména v ministerské brožůře **Potřeba a spotřeba** vody, kterou nový náměstek zkonfiskoval. Správnost používání ekonomických nástrojů pro snížení potřeb vody prokázala u nás až tržní ekonomika, kdy spotřeba na osobu a den poklesla na polovinu hodnot, jím prosazovaných v osmdesátých letech.

Ing. Jermář přeložil svou připravovanou monografii do angličtiny a směřoval přes Maďarsko, Jugoslávii a Řecko koncem roku 1982 do USA, jak bylo domluveno již v Íránu s prof. Karadim, tehdy děkanem univerzity ve Wisconsinu. Vzhledem k nevíli svých synů opustit Evropu neodjel do USA a přijal v Mnichově nabídku tamní konzultační firmy Dorsch Consult a společnosti Rhein-Main-Donau. Stal se technickým vedoucím zakládání jejich dceřiné společnosti Energy Engineering International, první firmy, jejíž unikátním úkolem bylo prosazovat tehdejší novinku – obnovitelné energie. Získali však tehdy jen jednu zakázku – německou větrnou elektrárnu na jižním pólu. Vypracoval proto pro konzultační firmu Fentzloff v Mnichově nabídku projektu vodních elektráren Chasma na Indu a Charma-Jhelum Link v Pákistánu. Ta se prosadila v hospodářské soutěži Gesellschaft für technische Zusammenarbeit proti velkofirmám Lahmeyer, DECON i Dorsch. Tři roky pak vedl v Lahore padesátičlenný německo-pákistánský tým, činný pro hlavního pákistánského vodohospodářského investora WAPDA. Kromě Feasibility Study Chasma (alternativy 1,500–4,200 m³/s, 140–320 MW – s inovačními turbínami strafo) vedl i projekt elektrárny Chesma-Jhelum Link (360 m³/s–40 MW) – pro využití stupně přiváděče, a předběžné návrhy dvou dalších elektráren v Himálaji. Pro konzultační firmu svého spolužáka Ing. Kopeckého, majitele konzultační firmy v Cáchách zpracoval poté alternativy nabídky mořské elektrárny mezi ostrovem Jindo a Jižní Korejí. Vydal v nakladatelství Elsevier svou monografii s názvem Water Resources and Water Management. Byla volně přístupná v internetu a intenzivně se uplatnila i na amerických univerzitách. Definované modely multidimenzionálního přístupu byly použity při mnoha stavbách na celém světě, např. při návrhu zásobení velkoměsta Mexika (viz C.A. Fernández-Jáuregui atd.).

Ing. Farský, slovenský absolvent stavební fakulty v Praze, spolumajitel konzultační firmy Agrar-und Hydro-

technik v Essenu jej tehdy požádal o řízení vodohospodářského oddělení této firmy. Ing. Jermář tam připravil projekt povodňových závlah na řece Koundi v Mauretánii a vedl zpracování nabídek projektů v Indonésii, Tunisu, Burkině Faso, Vietnamu, Senegal, Keni, Súdánu, Malawi, Thajsku a na Filipínách. Na Pobřeží slonoviny pak řídil přepracování projektů Gbon, Tine, Lataha – rehabilitace závlah rýže (50 a 100, 1200 ha). Při multidisciplinárním projektu Kirindi Oya na Srí Lance (13 200 ha se 7 nádržemi 0,8–284 mil.m³) se vyhodnocovaly vodohospodářské bilance a využívání vody pro dosažení optimálních hospodářských výsledků. To jej přivedlo k teoretickým rozborům hospodářské optimalizace/maximalizace výnosů na základě dostupné dodávky vody. Světová banka hodlala financovat výstavbu přehrady v Somálsku. Rozborem regionálního plánu údolí řeky Juby vypracovaného týmem USAID, zjistil, že zadržením splavenin horního povodí přehradou, by došlo až ke čtyřmetrovému prohloubení koryta pod hrází. To by vyřadilo z funkce tisíce čerpacích stanic, a vedlo ke snížení výnosů. USAID pak změnila svůj projekt (120 000 ha závlah).

Ing. Jermář spolupracoval také s firmou Deutsche Energie-Consult, Bad Homburg při elektrifikaci oblastí Atakpamé, Kpalimé, Notsé, v Togu i při přípravě nabídek, zejména souhrnného plánu elektrifikace Nepálu malými vodními elektrárnami. Konzultační firma Fichtner ze Stuttgartu jej nakonec poté pověřila na čtyři roky vedením dvacetičlenného evropsko-indonéského týmu se sídlem na Sumatře, v Padangu, při přípravě 150 projektů malých vodních elektráren (10 kW až 1 MW). Slabinou projektu, financovaného dnešní Evropskou unií, byl požadavek vybavit elektrárny drahou evropskou technikou a také způsob financování. Prostí vesničané, pěstitelé rýže, měli postupně minielektrárny splácet, aby bylo možno budovat další. Oba ekonomové projektu však odmítli informovat EU, že sociální poměry pěstitelů rýže toto financování neumožňují.

Po sametové revoluci 1989 získal opět možnost pracovat v Československu. V pověření představitelů banky Kreditanstalt für Wiederaufbau zprostředkoval dar západoněmecké vlády na zlepšení životního prostředí podél česko-německých hranic, který Klausova vláda odmítla. Ing. Farský z firmy AHT, zprostředkoval Studii zpracování pevného odpadu pro pražský magistrát. Financovaly ji Rhein-Westphälische Elektrizitätswerke Essen. Ing. Jermář přeložil příslušné normy do češtiny, vypracoval koncept pro využití stavební suti a vytkl českým partnerům, že se starali především o své obohacení. Požádali proto o jeho náhradu německým specialistou.

Evropská delegatura v Praze a Evropská komise jej pověřily na ministerstvech hospodářství a zemědělství ČR:

- poradenstvím v Centru pro zahraniční pomoc Ministerstva místního hospodářství,
- vedením zpracování dokumentů přípravy zemědělské statistiky, komoditních studií, formulace zemědělské politiky, využití výpočetní techniky v zemědělství, a indikativního programu spolupráce v Ministerstvu zemědělství,
- organizací konference o Společné evropské zemědělské politice, po níž Ministerstvo zemědělství přijalo jednotnou zemědělskou politiku Evropské unie
- přípravu česko-německo-rakouské a trilaterální přeshraniční investiční spolupráce Crossborder Cooperation-CBC Phare v Ministerstvu místního hospodářství.

Project Management Unit-Cross Border Cooperation, kterou na ministerstvu místního hospodářství vybudoval a řídil, zavedla postupy Phare a FIDIC. Začala jako první využívat evropské fondy pro podporu domácích in-

vestic. Přeložila podklady a řídila zpracování memorand, strategických plánů, pracovních programů včetně Multi-annual Indicative Programme – víceletého programu elektrifikace železnic, výstavby silnic a hraničních přechodů, čistění odpadních vod, kanalizací, rekonstrukcí zámků, klášterů atd. Pro omezení finančních manipulací prosazoval Ing. Jermář výběrová řízení. Vedení Ministerstva hospodářství s ním čtyřikrát přerušila spolupráci. Evropská komise jej třikrát vrátila do původního postavení prostřednictvím jiných zahraničních konzultantů. V té době Evropská komise přidělila CBC Phare 4,8 miliardy Kč do roku 1998. Úplatný náměstek vyřadil při veřejné soutěži zkušené tradiční české firmy, včetně Interprojektu, který se jí již osvědčil. Vybral zahraniční poradce bez zkušeností v řízení investic a české techniky bez jazykových znalostí, kteří nedokázali využívat evropské dokumenty a pokračovat v postupech, které zavedla PMU. Vylučování tradičních českých firem z evropských zakázek (Interprojektu, Hydroprojektu, Energoprojektu), přispělo k jejich rozpadu a postupnému převzetí zahraničními firmami. V uvedeném případě CBC Phare byly zahájeny stavby jen za 1,3 mld. Kč. Unie nakonec přiděl finančních prostředků zkrátila a zbytek 3,5 mld. Kč byl vrácen Bruselu.

Blížilo se referendum o vstupu ČR do EU a česká média nepřinášela dostatek informací k tomuto účelu. Po dohodě s budoucím komisařem JUDr. Teličkou, tehdy náměstkem ministra zahraničí, založil proto Ing. Jermář Společnost pro Evropu za spolupráce řady zkušených specialistů stejného smýšlení (Ing. Eliášem, ředitelem Ústavu hydrodynamiky AV ČR, Ing. Kerhartem, ředitelem Interprojektu, doc. Suchým, Ing. Kynčlem, Ing. Hansmanem, Ing. Jandou, Ing. Polívkou, představiteli seniorských organizací (Dr. Pernesem, prof. Solichem, Ing. Ulmou atd.)). Hlavní výbor společnosti zvolil za předsedu Karla Schwarzenberga, který nakonec tuto funkci odmítl. Tato společnost s původním sídlem v Praze 1, Rytířská 18, propagovala evropské smýšlení a vstup ČR do Evropské unie:

- zřízením poboček v Praze, Plzni, Brně, Ostravě, Karlových Varech, Ústí n.L., Rokycanech a Pelhřimově,
- aktivit seniorských organizací, sdružených v Koordinačním výboru organizací důchodců s 800 tisíci členů, aktivit středních škol soutěžemi o titul Evropská škola,
- aktivit evropské spolupráce prostřednictvím internetu a pravidelně vydávaných tiskovin: vydáváním měsíčníku EVROPAN xeroxem, deníku EVROPAN DNES internetem, občasných VÝBĚR z EVROPANA a měsíčníku Evropský SENIOR xeroxem a později tiskem,
- zasíláním časopisu EVROPAN informovala o EU měsíčně 10 000 městských a obecních úřadů, vybraných škol a redakcí místních novin, vystupovala proti válce v Iráku a upozorňovala na zvýšení teroristické činnosti po ní,
- navrhla udělování cen Richarda Coudenhove-Calergi, Karl Johanna Liebicha a Ralpa Benatzkého za podporu evropské spolupráce.

Pravidelnou stotisícovou podporu, přislíbenou náměstkem ministerstva zahraničí, získala společnost jen jednou a to zčásti. Třímilionovou podporu, kterou vypsala EU pro vytvoření Rady seniorů České republiky měly obdržet sdružené seniorské organizace. Nadace rozvoje občanské společnosti ji však neoprávněně přidělila Českému helsinskému výboru, do jehož kompetence tento úkol ne náleží. Ministerstvo financí rozhodlo o oprávněnosti požadavků Rady seniorů, avšak vláda nedokázala helsinský výbor donutit, aby jim protiprávně získanou podporu navrátil. Senioři i společnost se tím octli ve fi-

nanční tísní a svou evropskou činnost omezili po vstupu ČR do EU na vydávání dokumentů: www.evropan.info a posléze www.rscr.cz. Informační funkce Společnosti pro Evropu převzali tehdy profesionálové: unijní kancelář v Jungmannově ulici a Europeum v Rytířské ulici.

Významným počinem Ing. Jermáře bylo vydání monografie **Globální změna – cesta ze světového chaosu do budoucnosti** v roce 2010. První vydání této monografie bylo vzápětí rozebráno. Poslední publikace Ing. Jermáře z roku 2015 s názvem **Cesta k energetické nezávislosti** definuje alternativní energetickou koncepci pro Českou republiku. Prokazuje vyčíslením obnovitelných zdrojů na území ČR, že vlastní potenciál těchto zdrojů, při jeho trvale úspěšném využívání, postačuje pro stoprocentní zásobení republiky energií navždy.



Dr. Jermář se věnuje mj. hře na klavír a key-board



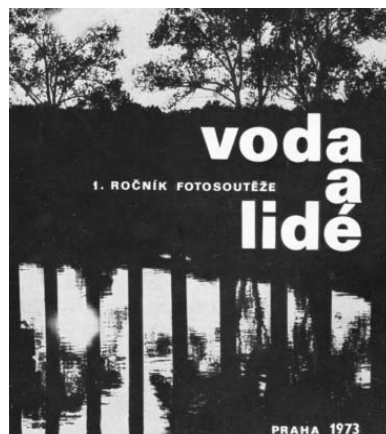
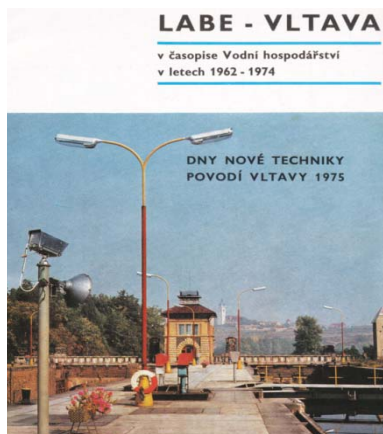
Dr. Jermář bydlí také v Německu, ale Praha zůstala jeho pravým domovem

Život není takový – je úplně jiný (71)

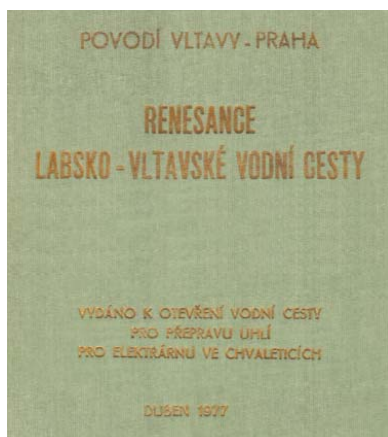
Ing. Josef Podzimek

*My, příznivci vodních cest,
nemusíme mít vnějšího nepřítele,
vyvraždíme se sami mezi sebou.
Josef Podzimek*

Již týden se hrabu v historických dokumentech o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe a v aktivitách technického rozvoje Povodí Vltavy. Beru si do ruky sborník Dny nové techniky Povodí Vltavy z roku 1973 a 1975, publikaci LABE-VLTAVA v časopisu Vodní hospodářství v letech 1962–1974, katalogy tří ročníků fotosoutěže Voda a lidé z roku 1973, 1975, 1980,

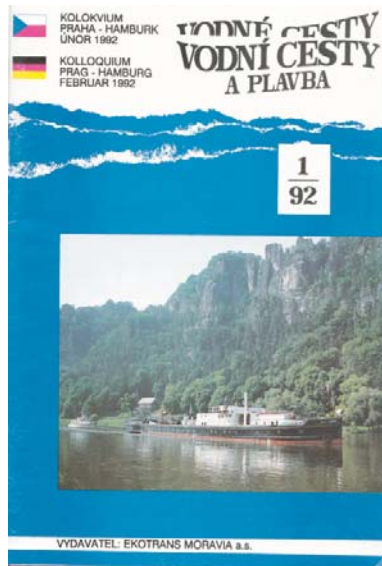
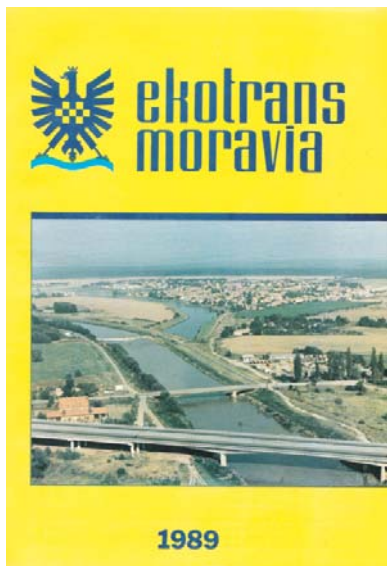


následují fotopublikaci *Renezance labsko-vltavské vodní cesty*, vydané k otevření vodní cesty pro přepravu uhlí pro elektrárnu ve Chvaleticích z roku 1977, fotodokumentaci pod názvem *Technický rozvoj Ministerstva lesního a vodního hospodářství ČSR na labsko-vltavské vodní cestě* z roku 1980, v časopisu *Povodí Vltavy*, který vycházel v letech 1976–77, než byl z příkazu náměstka ministra Josefa Vančury zakázán s odůvodněním, že na podnikový časopis je moc dobrý, zajímavé jsou i sborníky o konkrétních akcích v oblasti technického rozvoje, které



navazovaly na zakázaný podnikový časopis, následoval časopis *Ekotrans Moravia*, který začal vycházet před sametovou revolucí v roce 1989, který na doporučení doc. Pavla Juráška změnil název na *Vodní cesty a plavba*, který zaplat Pán Bůh vychází dodnes. Co k tomu dodat?

**DŘÍVE JSME DISKUTOVALI,
PUBLIKOVALI, KONFEROVALI
A STAVĚLI.
DNES DISKUTUJEME, MĚNĚ
PUBLIKUJEME, KONFERUJEME,
PODEPISUJEME MEMORANDA,
ALE NESTAVÍME.**



Ta malá drobnost v hodnocení je ale zásadní, je mi smutno. Jak si vysvětlit, že dříve to s dokončením splavnosti Labe do Pardubic šlo a dnes ne? Tehdy byly rozhodující tři zásadní podmínky:

1. **Poprvé za posledních více jak sto let železnice veřejně připustila, že uhlí do nové chvaletické elektrárny nepřeveze.**
2. **Politická a ekonomická situace zvolila jako základní dopravu do elektrárny lodě.**
3. **Nastala dělná spolupráce mezi ministerstvy, projekčními a provozními vodohospodářskými organizacemi.**
4. **Stavební podniky byly na tento velký úkol připraveny, spolupracovaly a nepodrážely se.**

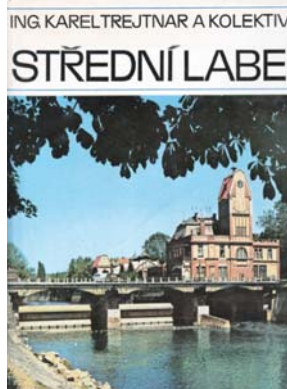
Bohužel dnes tomu ani náhodou tak není.

Malou jiskřičkou naděje byla v poslední době sešlost zaměřená na vzkrášení vodního díla Přelouč II, které se dříve jmenovalo VD Semín. Toto sezení, iniciované předsedou představenstva akciové společnosti Vodní cesty Ing. Janem Skalickým, se uskutečnilo 16. srpna 2018 na místě činu, tedy v Přelouči. Bylo sepsáno i další memorandum, které jsem podepsal, přestože mi vadila pyšná věta, jak je odvážné začít připravovat výstavbu vodního díla Přelouč II. Nemohl jsem si proto jako vyvolaný diskutující odpustit svoji již několikrát citovanou historku.

V roce 1962, tedy před 56 lety, jsem nastoupil na umístěnou do organizace Labe-Vltava, kde jsem začal pracovat jako úsekový technik na labské vodní cestě v trati Kolín-Smířice. Moje první služební cesta vedla na zřezadlo Srnojedy. Tehdy jsem se zeptal vedoucího jezného, proč je na Labi tolik jezů a plavebních komor a proč jedno, které se tehdy jmenovalo Semín, chybí? Na jeho odpověď nezapomenu dodnes: „**Protože naši předkové byli tak chytří, že stavěli jezy na přeskáčku, neboť nepředpokládali, že by jejich děti a vnuci byli tak blbí, že by to jedno zřezadlo nedostavěli.**“

No vidíte, a jsem již 20 let v penzi a my jsme tak odvážní, že opět pořádáme další konferenci k tomuto vodnímu dílu.

Vzal jsem si proto do ruky knížku náměstka ředitele Povodí Labe Ing. Karla Trejtnara **Střední Labe**, která vyšla právě před čtyřiceti lety, tedy v roce 1978,

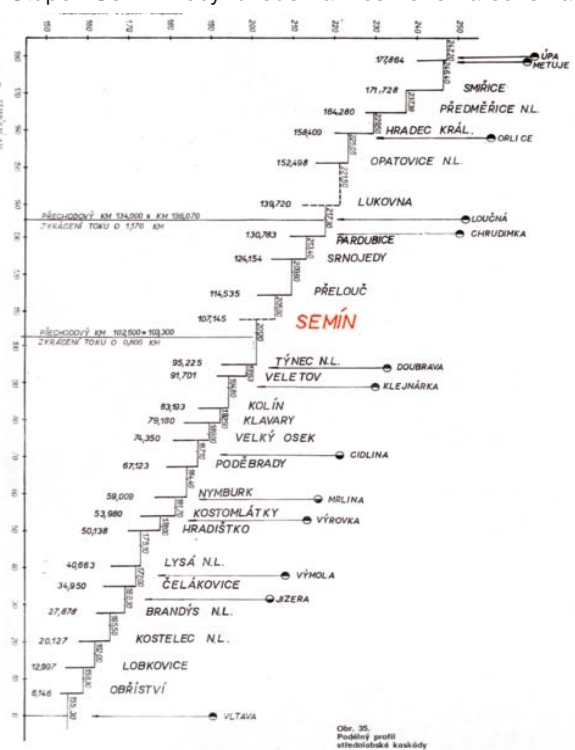


ze které si dovolím citovat:

„**Dnes rozpoznáváme na čs. úseku Labe tři charakteristické úseky: horní Labe (pramen-Jaroměř), střední Labe (Jaroměř-Mělník) a dolní Labe (Mělník-státní hranice). První dva úseky jsou ve správě podniku Povodí Labe Hradec Králové, dolní Labe spravuje podnik Povodí Vltavy v Praze.**“

Tuto citaci uvádím jen proto, aby si čtenář uvědomil, jaký zmatek v hlavách současníků musí následovat, když dolní Labe patřilo pod Povodí Vltavy. Bylo tomu proto, že tam byly ještě zastaralé hradlové jezy, jejichž vyhrzování uměli řídit jenom zkušení provozní technici Povodí Vltavy. Ale to nebyl jediný zmatek v hlavách tehdejších pracovníků. Přiznám se, když jsem si nyní opět pročetl knížku Střední Labe, abych si oživil stavbu posledního nepostaveného jezu na středním Labi v trati Mělník-Pardubice, tak jsem se do problému ještě více zamotal. Teprve na str. 52 je v podélném profilu Labe uveden nedodělaný stupeň Semín.

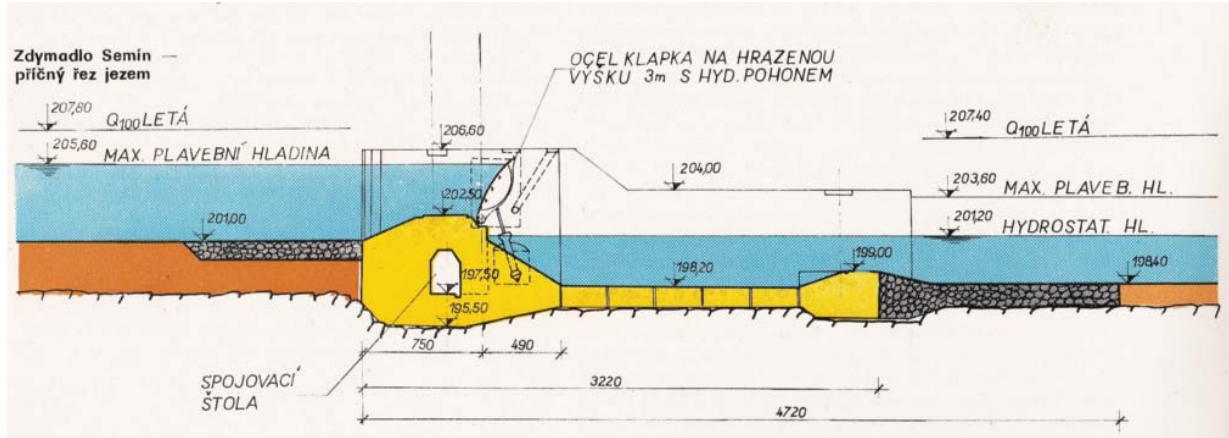
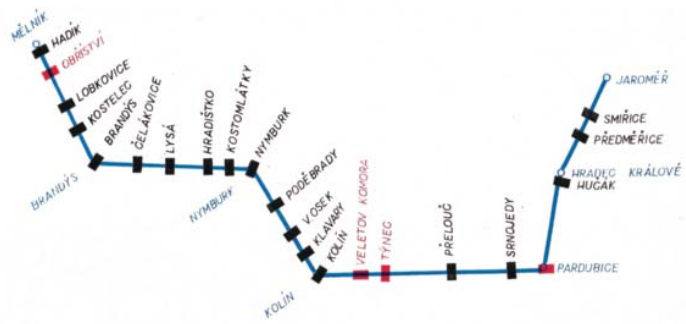
Stupeň Semín nebyl uveden ani červeně na schema-



tické mapě Labe – V. etapa 1963 – dodnes.

Lepší to bylo na str. 200, kde je uveden příčný profil jezu Semín již s typizovanou jezovou klapkou podpíranou hydraulickým válcem.

A už jsem u dalšího problému, který jsem uvedl ve svém příspěvku na konferenci Přelouč II. Poprvé jsem si uvědomil, že se vlastně pořád vylouváme na negativistické postoje „zelených“, a přitom si přestáváme připouštět vlastní neschopnost se alespoň mezi sebou domluvit.

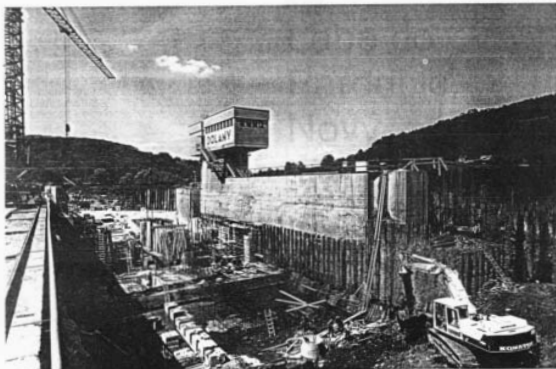


Příkladem může být vypsána **veřejná obchodní soutěž na splavnění Labe do Pardubic – nový plavební stupeň Přelouč z roku 1997**. Tehdy nešlo o střet nás příznivců plavby se „zelenými aktivisty“, ale nás příznivců vodních cest, kteří jsme chtěli zakázku vyhrát. Zakázka byla vypsána rafinovaně, pro současnou dobu nemyslitelně, a to jedna soutěž na:

- projekt
- stavbu
- provozování

Věřte, nevěřte – tak to bylo. Bylo jasné, že to musí vyhrát Povodí Labe a.s. nebo firma ve sdružení s Povodí Labe a.s., neboť nikdo jiný přeci nemá kvalifikaci na provozování vodního díla na Labi. Nějak jsme si to nechtěli nechat líbit, a tak jsme oslovili Metrostav a.s. a zajeli na Slovensko, nejprve do Bratislavy za ředitelem Vodohospodářské výstavby Ing. Júliusem Binderem a následně do Banské Štiavnice, kde sídlil nově založený Slovenský vodohospodářský š.p., který od 1. 7. 1997 sdružuje všechna slovenská povodí, abychom ve 3.00 ráno podepsali sdružení Plavba Přelouč.

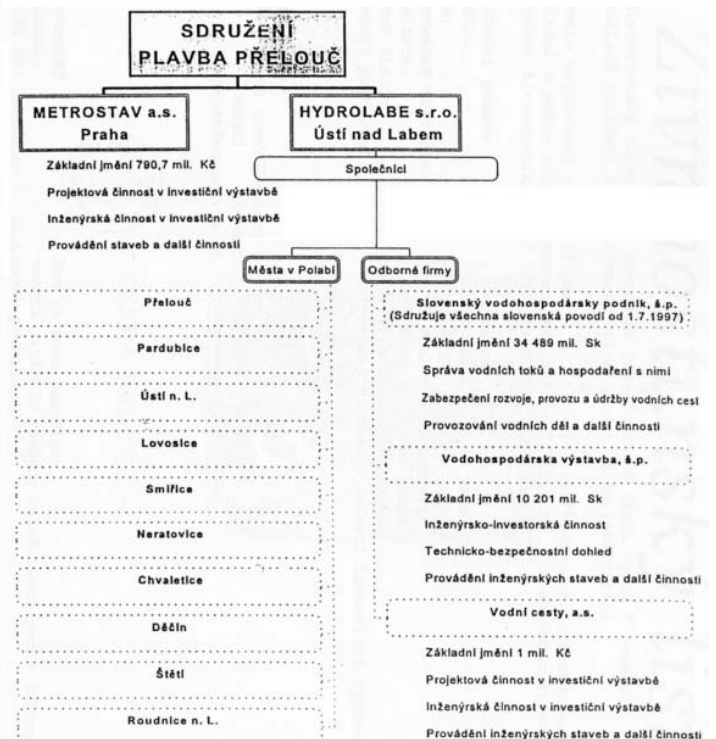
SDRUŽENÍ PLAVBA PŘELOUČ
NABÍDKA
do veřejné obchodní soutěže
SPLAVNĚNÍ LABE DO PARDUBIC - NOVÝ PLAVEBNÍ STUPEŇ PŘELOUČ



METROSTAV, a.s.
Praha

HYDROLABE, s.r.o.
Ústí nad Labem

4. listopadu 1997



Je dobré si připomenout, jak bylo sdružení, které se ucházelo o projekt + stavbu + provozování VD Přelouč, složeno. **Metrostav a.s. Praha** – sdružení podepsal předseda představenstva Ing. Jindřich Hess (nyní předseda dozorčí rady). **Hydrolabe s.r.o.**, tato organizace byla založena v roce 1997 a měla velmi exkluzivní společníky:

- **města v Polabí** (Přelouč, Pardubice, Ústí n/L., Lovosice, Smiřice, Neratovice, Chvaletice, Děčín, Štětí, Roudnice)
- **Slovenský vodohospodářský podnik š.p.** (generální ředitel Dušan Palko)
- **Vodohospodářská výstavba š.p.** (generální ředitel Ing. Július Binder)
- **Vodní cesty a.s.** (ředitel Ing. Petr Forman).

Investiční a inženýrská firma Hydrolabe, v jejímž čele stál jednatel Ing. Michael Trnka existuje dodnes, byl v jiném složení. Jejím majoritním vlastníkem jsou nyní Vodní cesty a.s.

V roce 1997 bylo naprosto jasné, že sdružení Plavba Přelouč bylo favoritem ve výběrovém řízení veřejné sou-

těže splavnění Labe do Pardubic – nový plavební stupeň Přelouč II. Bylo zárukou na kvalitní projekt, stavbu i provozování vodního díla.

Co myslíte, že se stalo? Ministerstvo dopravy sou-těž zrušilo.

Toto neodpovědné zrušení veřejné obchodní soutěže nastartovalo na dalších 20 let naprostý zmatek okolo plavebního stupně Přelouč II. a probudilo a vyburcovalo zelené aktivisty k trvalému negování této stavby.

Ředitelství vodních cest se ještě pokusilo v roce 1998 napravit toto selhání vypsáním **obchodní veřejné soutěže na projektovou dokumentaci plavebního stupně Přelouč**, ale rozhádanost nás, příznivců plavby, se jenom dále prohloubila. To lze dokumentovat z výňatku dopisu Povodí Labe, které se odvolává na vyloučení ze soutěže tentokrát za nejnižší cenu. Za povšimnutí stojí autor dopisu z 24. 6. 1998 Ing. Trejtnar, CSc., který se tím po dalších 20 letech vrací do hry o dokončení splavnosti Labe do Pardubic.



POVODÍ LABE. akciová společnost HRADEC KRÁLOVÉ

VÍTA NEJEDLÉHO 951
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ

TELEFON 049/494
FAX 049/5410094
IČO 60109076
DIČ 228-60109076
KB Hradec Králové
č.ú. 27434-511/0100

Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Vladimír Kadlec

Jankovcova 6

170 00 Praha 7

DOPORUČENĚ

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE

-

NAŠE ZNAČKA

951/Tr/98/13071

VYŘIZUJE

Ing. Trejtnar. CSc.

HRADEC KRÁLOVÉ

24.6.1998

Vážený pane řediteli,

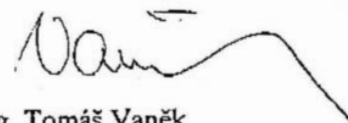
dopisem ze dne 18.6.1998 nás žádáte o písemné zdůvodnění ceny uvedené v naší nabídce k zajištění realizace projektové přípravy investičního záměru "Nový plavební stupeň Přelouč", protože tuto cenu pokládáte za mimořádně nízkou, odchylující se výrazně od ostatních nabídkových cen. Nabídková cena, kterou předložilo Sdružení Povodí Labe, a.s. - ČVUT Praha, se skládá z ceny prací provedených Povodím Labe, a.s., dále z ceny za výzkum na hydraulických modelech prováděný ČVUT Praha a z ceny poddodávek, které jsou převzaty z nabídek jednotlivých firem, a to GON, a.s. Hradec Králové, Stavební geologie - GEOTECHNIKA, a.s. Praha, INVESTprojekt Brno, ve kterých jsou všechny práce objemově i finančně velmi podrobně specifikovány. Lze konstatovat, že ceny poddodávek, a podle našich zkušeností i cena výzkumu na hydraulickém modelu, odpovídají cenám obvyklým a zcela jistě nejsou podhodnoceny.

Důvodem nižší nabídkové ceny Sdružení Povodí Labe, a.s. - ČVUT Praha, ve srovnání s některými dalšími účastníky soutěže, tedy může být pouze cena za práce zajišťované přímo Povodím Labe, a.s. Podle našeho názoru podstata nižší ceny spočívá ve dvou základních faktorech:

- Povodí Labe, a.s., jako dlouholetý správce řeky Labe a ještě v loňském roce potencionální investor akce prodloužení vodní cesty do Pardubic, se více než 10 let zabývá splavněním Labe mezi Chvaleticemi a Pardubicemi. Pro řešení tohoto problému byla zpracována řada vlastních studijních prací a další objednalo Povodí Labe, a.s. u jiných projektových organizací. To vše, spolu s know how, které Povodí Labe, a.s. za celou dobu v této problematice získalo, zcela přirozeně směřuje ke zlevnění projektových prací.

- Povodí Labe, a.s. má, ve srovnání s ostatními účastníky soutěže, podstatně nižší hodinové sazby prací za služby a výkony stanovené Ceníkem výkonů a služeb pro rok 1998, podle kterého se výkony pracovníků připadajících v úvahu pro vypracování a zajištění dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení oceňují hodinovými sazbami v rozmezí 140,- Kč/hod. až 310,- Kč/hod. Podrobná kalkulace spotřeby času jednotlivých profesí pro zpracování projektů, ocenění jejich výkonů a další náklady spojené se zhotovením projektů jsou podrobně specifikovány v příloze tohoto dopisu spolu s rozbořem cen za výzkum na hydraulických modelech a pro úplnost i se specifikací nabídkových cen všech poddodavatelů.

POVODÍ LABE
akciová společnost
Víta Nejedlého 951 (24)
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ 3


Ing. Tomáš Vaněk
generální ředitel
a předseda představenstva

Na vědomí: Doc. ing. Petr Moos, CSc., ministr dopravy a spojů ČR

Rozhádánost naší skupiny, podporující rozvoj vodních cest v ČR a dokončení vodního koridoru D-O-L, lze dokumentovat i materiálem **Problémy spolupráce ŘVC**

a.s. a Povodí, který tehdejší ředitel ŘVC Ing. Kadlec zaslal k rukám ředitelky odboru plavby a vodních cest Ministerstva dopravy ČR Ing. M. Konvičkové.

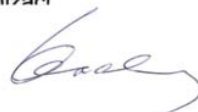
Problémy spolupráce ŘVC s a.s. Povodí

- 1) Spolupráce na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty - získávání podkladů.
Povodí a.s. odmítají zapůjčit (event. pořídit) kopie z archivní dokumentace existujících objektů (konkrétní příklady: pl. k. Hořín, pl. k. Kořensko). Na písemné žádosti nedopovídají vůbec, na telefonické urgence záporně.
Tím brání ŘVC jakožto pověřené organizaci resortu dopravy v zajišťování funkce, vyplývající ze zák. č. 114/1995 Sb. (§ 4).
- 2) Spolupráce na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty - investorská činnost.
Povodí a.s. prosazují, aby byly samy investory modernizace objektů. Vedle toho, že je to v rozporu se zákonnými a právními normami - viz naše vyjádření k listu Povodí Labe zn. 910/98/Kr/157 ze dne 7.10. t.r. - znamená toto stanovisko další negativní aspekty, tj.:
 - Povodí a.s. nemají k dispozici spolehlivé podklady o potřebách rozvoje dopravy, nemohou je posoudit a uplatňují nároky převážně na zásahy, z hlediska dopravy nepotřebné, případně nedostatečně efektivní (malá pl. k. Podbaba apod.);
 - naproti tomu zcela odmítají spolupráci na potřebných modernizačních opatřeních (Povodí Vltavy např. vůbec neodpovědělo na poptávku ŘVC, aby nabídlo zpracování studie modernizace plavebních komor na Vltavě pod Prahou);
 - v případě, že je modernizace spojena s opravou, nevykazují Povodí zřetelně hranici mezi oběma zásahy a uplatňují tak přemrštěné nároky na státní rozpočet, resp. využívají veřejné prostředky na práce, které mají hradit z vlastních neinvestičních zdrojů;
 - Povodí neuplatňují důsledně progresivní stavební postupy, při kterých by nedocházelo ke zbytečně dlouhým výlukám plavebního provozu a tedy i ke zbytečným provozním ztrátám plavby.
- 3) Zavádění progresivních metod provozu na vodní cestě
Povodí zatím uplatňují takový systém údržby, při kterém dochází k dlouhým výlukám v provozu i při zásazích, které se jinde - např. v SRN - uskutečňují za provozu plavby. ŘVC proto zamýšlí prosazení moderního systému údržby, resp. v první fázi studijní zpracování jeho zásad, ze kterého by vyplynula potřeba nezbytných investic na stavební zásahy, strojní vybavení, speciální stavební mechanismy apod. Vyzvalo ke zpracování studie tři odborná pracoviště: Povodí Vltavy, Povodí Labe a DRS ČR. Povodí a.s. na výzvu vůbec neodpověděly a na dotaz, poskytnou-li DRS ČR potřebné podklady pro uvedenou studii, odpověděly záporně.

Závěrem se proto naskytá otázka, zda Povodí a.s. jsou odpovědnými a spolehlivými správci vodních cest ČR, resp. zda by jim neměla být správa odňata ve smyslu § 40 zák. 138/1973 Sb., o vodách, a svěřena jiné kvalifikované organizaci

Vyvrcholením této rozhádanosti a nesvornosti příznivců plavby bylo po dalších 20 letech zrušení odboru plavby Ministerstva dopravy ČR a přesunutí pod odbor drah, plavby, železniční a kombinované dopravy (2015). Důvod byl opravdu překvapující. Odbor má mít minimálně 10 pracovníků a odbor plavby jich měl jen 9!
Není třeba víc dodávat. **Pokusme se nesvalovat důvody našich neúspěchů jenom na zelené aktivisty, i když tito mají hlavní vinu na současném neutěšeném stavu vodních cest ČR, a zamysleme se nad sebou a snažme se společně sjednotit a spolupracovat i přes rozdílné důvody a povahové rysy.**

Držím nám příznivcům plavby oba pravé palce a ŘVC ve spolupráci s Povodím Labe, opřené o iniciativu Vodních cest a.s. pod vedením Ing. Jana Skalického, který oživil proces výstavby VD Přelouč s energií sobě vlastní, přeji mnoho konkrétních úspěchů.



**Vyrábíme, dodáváme, montujeme
a projektujeme:**

- vrata plavebních komor
- jezové klapky včetně hydraulického
či mechanického pohonu
- otočné mosty
jako součást protipovodňových zábran
- patentované membránové
protipovodňové hrazení
- čističí stroje česlí



www.strojirny-podzimek.cz

AQUATIS

www.aquatis.cz

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

PROJEKČNÍ ČINNOST:

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

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



Informace pro uživatele přístavu Praha - Smíchov na Vltavě

Dovolujeme si Vás informovat o připravované realizaci záměru státního podniku Povodí Vltavy na **obnovu plavebních hloubek v ochranném přístavu Praha – Smíchov**.
Termín realizace akce bude v **období leden – prosinec 2019**.

Akce je v současné době připravována k realizaci s předpokládaným termínem zahájení v 01/2019 a ukončením v 12/2019, a to za současného zachování provozu přístavu. Plavební hloubka, které má být dosaženo v dolní (severní) části přístavu je 2,1 m a v horní (jižní) části přístavu 1,8 m.

Sediment ze dna přístavního bazénu bude těžen plovoucími zařízeními z vodní hladiny a jeho odvoz bude probíhat za využití lodní dopravy, **bez jakéhokoliv nuceného přemístění či vymístění v přístavu kotvicích plavidel a zařízení** mimo prostor přístavu. Případná manipulace s kotvicími plavidly a zařízeními v rámci přístavu může probíhat pouze na základě písemné dohody osoby oprávněné jednat jménem majitele tohoto plavidla, resp. plovoucího zařízení, a osoby oprávněné jednat jménem zhotovitele akce. Zhotovitel akce, který vzejde z výběrového řízení, se s dotčenými osobami pokusí spojit v době zahájení akce, tedy pravděpodobně v 01/2019.

Povodí Vltavy, státní podnik, jako objednatel této akce, si dovoluje požádat osoby dotčené její realizací o poskytnutí nezbytné součinnosti zhotoviteli akce zejména při identifikaci funkčních prvků nad i pod hladinou vody, aby nedošlo k poškození kotvicích plavidel a zařízení a o zpřístupnění okolní plochy na hladině.

Státní podnik Povodí Vltavy je správcem vodní části tohoto přístavu a realizace akce vychází i z povinností podniku, jako správce vodní cesty, dle ustanovení § 5 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění *pozdějších předpisů*, jejíž součástí ochranný přístav Praha – Smíchov je.

Za účelem informovanosti a usnadnění komunikace s dotčenými osobami si Vás dovoluujeme požádat o zaslání Vašeho kontaktu a fotografie Vašeho plavidla či zařízení (případně i zákresu místa kotvení do ortofotomapy) na e-mailovou adresu: pristav.smichov@pvl.cz

Státní podnik Povodí Vltavy Vám děkuje za pochopení i za případnou spolupráci 😊

