

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2019

***BOJ O VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE POKRAČUJE!***



***Polsko a Česká republika podpoří zařazení projektu do sítě TEN-T***

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



### Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.cz)



### Povodí Vltavy, státní podnik

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



### Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: [info@pmo.cz](mailto:info@pmo.cz)  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



### Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49, 701 26 Ostrava  
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: [info@pod.cz](mailto:info@pod.cz)  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



### Agrární komora ČR

Blanická 383/3, 779 00 Olomouc  
Tel.: 224 215 927, [sekretariat@akcr.cz](mailto:sekretariat@akcr.cz)  
[www.akcr.cz](http://www.akcr.cz)



### VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394  
e-mail: [vvv@vrv.cz](mailto:vvv@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](mailto:brno@vrv.cz)



### Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492  
e-mail: [info@vodnicesty.cz](mailto: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](http://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](http://www.zakladani.cz)



### Metrostav a.s.

Koželužská 2450/4, Praha 8, 180 00  
Email: [info@metrostav.cz](mailto:info@metrostav.cz), Tel.: +420 266 019 000  
[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)



společně @ VINCI

### SMP CZ, a.s.

Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4  
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)  
[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



Václavská 588, 589 01 PŘESTÍ

Tel.: 567 21 4241-4, Fax: 567 21 4074  
e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 PŘESTÍ  
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040  
e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



### ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1  
405 91 Děčín I  
e-mail: [info@cspl.cz](mailto:info@cspl.cz)



170 00 Praha 7, Jankovcova 6.

tel.: 266 797 140, 266 797 118  
fax: 220 962 957, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)  
[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



### PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu  
Dvořákovo nábreží, nástupiště č. 5  
110 00 Praha 1 - Staré město  
T: +420 603 555 242 [www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2  
Tel.: 602 323 988  
Fax: 604 256 965  
e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto: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](mailto:predstavenstvo@aplcz.cz)  
[www.aplcz.cz](http://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](mailto:stepan@rusnak.cz)  
[www.presidentialcruises.com](http://www.presidentialcruises.com)



### INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek  
[www.petrkozyeny.cz](http://www.petrkozyeny.cz) tel./fax: 312 283 702, 718  
[www.marinavltava.cz](http://www.marinavltava.cz) e-mail: [kozyeny.petr@volny.cz](mailto:kozyeny.petr@volny.cz)  
[www.lodenicevltava.cz](http://www.lodenicevltava.cz) e-mail: [petr.kozyeny@petrkozyeny.cz](mailto:petr.kozyeny@petrkozyeny.cz)



### Porr a.s.

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby  
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10  
[www.porr.cz](http://www.porr.cz)



### LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

Kunětická 2679, Pardubice 530 09  
Tel.: 466415706, e-mail: [labska@labska.cz](mailto:labska@labska.cz)



### STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



Ředitelství vodních cest ČR  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 6  
Tel.: +420 225 131 732  
e-mail: [rvccr@rvccr.cz](mailto:rvccr@rvccr.cz) • [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



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

## 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; Jiří Pěknice;  
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](mailto:vodnicesty@seznam.cz)  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

### Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793  
Jazyková úprava: Ing. Petr Forman  
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: Vizualizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v rovině Hané na Přerovsku  
Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

### OBSAH

Úvodní slovo - Historie Plavebních dnů Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	2
ČR a Polsko podepsali prohlášení o podpoře Odry a vodního koridoru D-O-L .....	4
Usnesení Senátu PČR k závěrům veřejného slyšení "Potřebuje ČR vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?" .....	6
Memorandum starostů obcí k záměru průplavu Dunaj-Odra-Labe + komentář expertů .....	7
Přerov se nepřipojí k memorandu proti kanálu Z domácího tisku .....	12
Přerov chce být přístavem, menší obce ale kanál Dunaj-Odra-Labe odmítly Z domácího tisku .....	13
Polsko modernizuje hraniční Odru a postaví další plavební stupeň Ze zahraničního tisku .....	14
Zmocněnkyně Gabriela Tomik spolupracuje s místními samosprávami na polské Odře .....	15
Studie „Allianz pro Schiene“ o externích nákladech na dopravu v Německu: Ekologická šetrnost vnitrozemské plavby jasně potvrzena .....	16
Poklep na základní kámen odstartoval stavbu nového mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi u Přelouče .....	17
Stavbařů prohlubují Vltavu u Karlova mostu – zvyšování plavebních hloubek na Vltavě vstoupilo do další fáze .....	18
Na plavebním kanále Vraňany-Hořín opět plují lodě Ing. Jan Bukovský, Ph.D. ....	20
Začala se kompletná obnova plavebných koměr Vodného diela Gabčíkovo .....	21
Šífařská statistika v historickém pohledu Jiří Svoboda .....	24
Prodloužení Baťova kanálu se opět odkládá Z domácího tisku .....	32
Pardubice a Hradec ožívají myšlenku na splavnění Labe Z domácího tisku .....	33
Nový most v Mělicích má pomoci splavnění Labe Lodní doprava sílí, doplňuje budějckou MHD Z domácího tisku .....	34
Na přehradě Orlík vyplul nový parník Svatá Anna .....	36
Zemřel Vladimír Strakoš, první rektor Vysoké školy logistiky v Přerově .....	38
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2018 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	39
Mimořádný muž doc. František Čuba odešel z pozemského života Josef Podzimek .....	42
Život není takový – je úplně jiný (75) Ing. Josef Podzimek .....	46



# Úvodní slovo

## Historie Plavebních dnů

**Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. – Čestný předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení**

### 1. Úvod

Letošní jubilejní 30. Plavební dny se konají ve dnech 17. – 19. září v České republice ve Zlíně na Moravě. Hrou osudu se stalo, že jsem stál u zrodu této plavebně vodocestné konference s mezinárodní účastí ve funkci představitele Československé sekce Stálého mezinárodního sdružení plavebních kongresů AIPCN/PIANC. Stále mezinárodní sdružení plavebních kongresů (dále jen „PIANC“) je celosvětová organizace s více jak 130letou tradicí, se sídlem v Bruselu. V období před druhou světovou válkou byl jejím členem kromě jiných prof. Ing. Dr. František Jermář, DrSc., člen korespondent ČSAV a následně prof. Ing. Dr. Jaroslav Čábelka, DrSc., člen korespondent ČSAV, oba významní představitelé Českého vysokého učení technického. Nyní trochu změnám plavebně vodocestnou problematiku a zmíním se o ustavení Mezinárodní komise pro velké přehradny ICOLD (dále jen „ICOLD“) v roce 1928 se sídlem v Paříži. Členem této významné přehradní komise byl ve své době velmi uznávaný odborník akademik prof. Ing. Theodor Ježdík, dr. technických věd h.c., jehož štafetu převzal prof. Ing. Dr. Ladislav Votruba, DrSc. V rámci členství v ICOLD byl ustaven Československý, posléze Český přehradní výbor a Slovenský přehradní výbor, pod jejichž patronací byly a jsou stále konány odborné konference vodo hospodářů a odborníků v oboru s mezinárodní účastí - Přehradní dny. A právě tato skutečnost vedla k tomu, aby i plavební a vodocestní odborníci se mohli setkávat na podobných konferencích Plavebních dnech.

### 2. Vznik Plavebních dnů

Účast Československa v činnosti PIANC zajišťoval a hradil příslušný vládní členský příspěvek resort vodního hospodářství. Zhruba na přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století převzal tuto povinnost resort dopravy. A v této době vznikla i myšlenka konání Plavebních dnů. V rámci členství v PIANC byla ustavena Československá sekce PIANC, posléze České plavební a vodocestné sdružení a Slovenský plavební kongres, pod jejichž patronací byly a jsou stále konány konference plavebních a vodocestných odborníků s mezinárodní účastí - Plavební dny. Historie Plavebních dnů není však tak jednoduchá, jak by se po přečtení předcházející věty zdálo; a jak to tedy skutečně bylo.

V červnu 1970 se v tehdejším sídle Československé vědeckotechnické společnosti v Široké ulici konal z podnětu Československé sekce PIANC seminář s názvem „Plavba ve světě a v Československu“. Semináře se zúčastnili zainteresovaní odborníci z oblasti plavební a vodocestné z České i Slovenské republiky s cílem uskutečnit pravidelné setkávání těchto odborníků na konferenci s názvem „Plavební dny“.

Je zřejmé, že výše uvedené Přehradní dny byly pro iniciátory této myšlenky vzorem. Je třeba zde zdůraznit, že hlavním propagátorem této myšlenky byl pan Ing. Jaroslav Kubec, CSc., tehdejší pracovník Výzkumného ústavu dopravního v Praze. Jeho bezprostřední snahou bylo vzbudit zájem dané technické veřejnosti o činnost PIANC, pořadajícího v pravidelných čtyřletých interva-

lech Světové plavební kongresy a na prezentaci tehdejšího Československa na těchto kongresech. Dále bylo dohodnuto, že tato konference se bude konat každoročně a to střídavě na Slovensku a v České republice, a pokud jde o Českou republiku tak střídavě v Čechách a na Moravě. První Plavební dny se uskutečnily v Bratislavě v Domě lodníků pod patronací národního podniku Československá plavba dunajská ve dnech 23. - 25. června 1971.

Shrneme-li výsledky výše uvedeného semináře a výsledky jednání prvních Plavebních dnů můžeme konstatovat další dojednané zásady konání těchto konferencí:

- Plavební dny se budou konat každoročně a to střídavě v České republice a na Slovensku,
- Plavební dny se budou prezentovat jako konference s mezinárodní účastí s tím, že snahou organizátorů této konference bude získat příslušné odborníky zejména ze sousedních států, tj. Polska, Rakouska a Německa,
- tematické zaměření Plavebních dnů by mj. mělo sledovat i projednávaná témata na světových plavebních kongresech a to jak již uskutečněných, tak i připravovaných,
- usnesení z Plavebních dnů by mělo být zaměřeno nejen na organizace zúčastněné na této konferenci, ale i směrem k vedoucím představitelům (vládě, ministrům) našeho státu.

Tyto zásady nebyly porušeny ani po roce 1992, kdy se konaly Plavební dny ve Znojmě. Jednoznačně bylo dohodnuto, že dvouleté střídání mezi Českou republikou a Slovenskem bude zachováno. Organizátory těchto konferencí s mezinárodní účastí jsou České plavební a vodocestné sdružení a Slovenský plavební kongres PIANC a České plavební a vodocestné sdružení, při organizační spolupráci příslušného podniku Povodí.

### 3. Časová posloupnost

Často se mne účastníci konference Plavební dny ptají, jaká je termínová posloupnost v konání těchto konferencí, když např. 1. Plavební dny se konaly v roce 1971, a dnes se 30. Plavební dny konají v roce 2019. K tomu se pokusím shrnout několik skutečností, které roční posloupnost narušily.

Zajímavé je, že v době tzv. tuhého socialismu vadila představitelům ústředních orgánů část usnesení z těchto konferencí, která se obracela na tyto orgány s požadavky na zlepšení postavení vodní dopravy a vodních cest v našem státě. Na Plavebních dnech se jejich účastníci dovídali také výsledky prací odborníků ze západní Evropy a Spojených států amerických, získaných z materiálů Světových plavebních kongresů. Tyto skutečnosti vedly k tomu, že od 10. Plavebních dnů, konaných v roce 1980 v Ostravě, byli organizátoři donuceni roční pravidelný interval změnit na dvouroční. Zakázat konání plavebně vodocestné konference se však nepodařilo. Bohužel dnes, v době volné demokracie, usnesení z Plavebních dnů ústřední orgány snad ani nezajímá. Možná je to i naše chyba. Ještě jedna skuteč-

nost ovlivnila pravidelný, v té době již zaužívaný dvouletý interval. V roce 2003 se v Kralupech nad Vltavou konaly 22. Plavební dny v ročním intervalu po 21. Plavebních dnech, konaných v roce 2002 v Podbanském na Slovensku, s tím, že nadále bude opět zachován dvouletý interval. V tomto případě šlo spíše o organizační záležitost vzhledem k tomu, že se v té době střetávaly v témže roce Plavební dny a Přehradní dny a podstatná část vodohospodářských odborníků tak byla zatížena svou účastí na nich v témže roce.

#### 4. Náplň Plavebních dnů

Pochopitelně se vyvíjela i náplň Plavebních dnů, která ve své první fázi byla ovlivněna jednáním Světových plavebních kongresů PIANC. Konkrétně se jednalo o shromáždění příspěvků do Sborníku k dané konferenci, a požádání odpovědného odborníka (odpovědných odborníků), v členění podle jednotlivých vyhlášených témat, o vytvoření generální zprávy. Tyto zprávy, doplněné někdy i zhodnocením zahrnutých příspěvků, byly na konferenci ústně přednášeny. S vlastními příspěvky se však bylo možno seznámit ve sborníku, který účastníci konference obdrželi při prezentaci. Následně byl tento postup změněn a nahrazen osobně přednesenými příspěvky, pokud možno jiné náplně než článek ve sborníku.

Jako jeden z cílů při vytváření náplně sborníku byla panem Ing. Kubcem prosazena část sborníku, vyhrazená statistickým údajům československé plavby, resp. vodní dopravy, zahrnujícím údaje z vlastní zahraniční i vnitrostátní přepravy, překladištní činnost ve veřejných i závodových přístavech a překladištích, lodní park a činnost na jednotlivých úsecích zejména labsko-vltavské a dunajské vodní cesty. Poslední statistické údaje o československé plavbě byly v rámci sborníku z Plavebních dnů uveřejněny na Plavebních dnech v roce 1994, konaných v Bratislavě. Počínaje rokem 1995 byly tyto údaje pro Českou republiku zveřejňovány v rámci Plavebních ročenek, vydávaných Státní plavební správou v Praze, o jejichž „znovuzrození“ se zasloužil tehdejší ředitel tohoto správního orgánu pan Ing. Luděk Cidlina.

Letošní 30. Plavební dny mají ve své náplni mj. i téma, týkající se napojení vodních cest a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na evropské vodní cesty, a tak bych se rád zmínil o opomíjené skutečnosti, týkající se propojení Dunaj-Odra-Labe. Ponechme stranou to, že touto

myšlenkou se již zabýval český král a římský císař Karel IV. a obraťme svou pozornost na evropské řešení vodních cest po druhé světové válce na půdě Organizace spojených národů, konkrétně pak v Evropské hospodářské komisi. Tato komise zařadila, v rámci vnitrozemské dopravy, do svého plánu spojení Dunaj-Odra-Labe, a s konečnou platností přijala ekonomickou studii tohoto propojení na 56. zasedání výboru pro vnitrozemskou dopravu v únoru roku 1994. Spojení Dunaj-Odra-Labe je dále zařazeno v Evropské dohodě o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) s označením „E“, a ve třetím upraveném vydání tzv. Modré knihy z roku 2017, hodnotící současné parametry vodních cest E, je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe uveden jako chybějící spojení u České republiky, Slovenska, Polska a Rakouska. Zařazení tohoto spojení na úrovni Evropské unie do Evropské sítě vodních cest v rámci TEN-T je po vypracování Studie proveditelnosti na pořadu jednání České republiky s Evropskou unií. Zůstává tak ještě jeden úkol pro Českou republiku: aby zařadila tuto vodní cestu do Politiky územního rozvoje ČR. Organizace spojených národů spolu s Evropskou hospodářskou komisí je alespoň pro mne důležitým orgánem, jehož doporučení je nutno respektovat. **Opakované názory oponentů**, směřující proti vodnímu koridoru, a to se zdůvodněním, že se jedná o megalomanský projekt, o který ale nemá Evropa zájem, **uvedená stanoviska** Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů **neberou v úvahu**.

#### 5. Závěr

Není úmyslem tohoto trochu historického pohledu na konání Plavebních dnů uvádět, kdo a jak se o konání dané plavebně vodocestné konference s mezinárodní účastí konkrétně zasloužil. Byl by to velký výčet jak jednotlivých osob, tak i plavebních a vodohospodářských podniků a zejména pak i orgánů státní správy v Praze i v Bratislavě, jejichž společnou řečí byla a doposud je láska k vnitrozemské plavbě.

Přesto bych rád udělal jednu výjimku. Zmínil-li jsem se v úvodu o zásluze pana Ing. Kubce, je třeba se zmínit i o „nadhledové“ činnosti dvou pánů profesorů, a to v České republice již v úvodu zmíněného pana prof. Ing. Dr. Jaroslava Čábelky, DrSc. a na Slovensku pana prof. Ing. Dr. Petera Daničoviče.



*Plavební dny nejsou jenom konferencí, ale hosté se vydávají i na odborné exkurze*



# ČR a Polsko podepsali prohlášení o podpoře Odry a vodního koridoru D-O-L

Polský ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk a český ministr dopravy Vladimír Kremlík podepsali 28. srpna během polsko-českých mezivládních konzultací ve Varšavě **prohlášení o integraci Oderské vodní cesty a dunajsko-oderské větve vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do transevropské dopravní sítě TEN-T.**

V rámci dopravních konzultací bylo Polsko zastoupeno ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem a ministrem infrastruktury Andrzejem Adamczykem, zatímco českou stranou zastupoval ministr dopravy Vladimír Kremlík.

Infrastruktura je jedním z klíčových prvků polsko-české spolupráce. Kromě silničních spojení, jako je sil-

nice S3 - D11 a železnic (E 59), je rozvoj vnitrozemských vodních cest důležitý pro posílení jednotného trhu a obchodní výměny.

Polsko-česká spolupráce má spočívat především v zařazení polských a českých vodních cest do sítě TEN-T, což umožní získat evropské prostředky na výstavbu nových plavebních stupňů na řece Odře a výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v přeshraničním úseku Kędzierzyn Koźle-Ostrava. Místo překročení společné hranice vodního koridoru bude stanoveno mezi obcemi Krzyżanowice (město Chałupki) a Bohumín.

Rozvoj výše uvedených dopravních koridorů je klíčový s ohledem na očekávané spuštění nového kontejnerového terminálu ve Svinoústí do roku 2026.



Ministr dopravy ČR Vladimír Kremlík a ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk po podpisu prohlášení o spolupráci v rozvoji vnitrozemských vodních cest



Letos si připomínáme 200. výročí podpisu Bohumínskému protokolu, který stanovil základy splavnění Odry. Na obr. městský přístav ve Vratislavi na začátku 19. století



## Deklaracja

w sprawie współpracy na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych zawarta pomiędzy Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Republiki Czeskiej

### Zainteresowane Strony

- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Rzeczypospolitej Polskiej,
- Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej,

niniejszym deklarują

zainteresowanie utworzeniem połączeń śródlądowych dróg wodnych pomiędzy oboma państwami

wspierając rozwój polsko-czeskich relacji nautycznych i gospodarczych, a także promowanie nowych zachęć dla rozwoju regionów przygranicznych,

angażując się na rzecz ochrony środowiska, racjonalnego wykorzystania energii i zwiększenia bezpieczeństwa transportu

działając z poszanowaniem zasad wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej, uwzględniając odpowiednie kluczowe dokumenty Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNECE), Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Komisji Europejskiej oraz Rady Unii Europejskiej,

biorąc pod uwagę wzajemne korzyści i wspólny interes w zakresie rozwoju transportu wodnego oraz tworzenia połączeń dróg wodnych na wspólnej granicy, ze świadomością ogólnoeuropejskiego znaczenia takich połączeń transportowych, a tym samym spełnienia celów polityki transportowej Unii Europejskiej, Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Czeskiej,

świadomość, że śródlądowe drogi wodne odgrywają ważną rolę w rozwoju jednolitego rynku europejskiego oraz należy je traktować jako istotny segment istniejącego rynku europejskiego

zamiarują

wspólnie dążyć do włączenia w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T w najbliższym terminie aktualizacji rozporządzenia nr 1315/2013/EU Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z 11 grudnia 2013 roku, z poszanowaniem obowiązujących przepisów krajowych i międzynarodowych dotyczących wymaganych parametrów szlaku wodnego: Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz części odrzańskiego odgałęzienia korytarza wodnego Dunaj – Odra na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa, a także kolejnej części odrzańskiego odgałęzienia korytarza wodnego Dunaj – Odra w odcinku Ostrawa – Przerów (czes. Přerov) jak również, w nawiązaniu do konsultacji z Ministerstwem Transportu i Budownictwa Republiki Słowackiej, dunajskiego odgałęzienia tego korytarza wodnego,

współpracować przy stanowaniu punktu przekroczenia granicy, który będzie wynikiem przygotowanych opracowań zarówno po stronie polskiej, jak i czeskiej i dążyć do zakończenia tego procesu do końca 2020 r. Punkt przekroczenia wspólnej granicy odrzańskiego odgałęzienia kanału zostanie ustanowiony pomiędzy terenami gmin Krzyżanowice (miejscowość Chalupki) w Rzeczypospolitej Polskiej oraz Bogumín (dzielnica Starý Bohumín) na terytorium Republiki Czeskiej,

współpracować przy dalszych wspólnych działaniach zmierzających do wykorzystania pełnego potencjału żeglugi śródlądowej jako wydajnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportu oraz do wsparcia dalszego rozwoju floty statków żeglugi śródlądowej,

Niniejsza deklaracja nie jest dokumentem zawierającym zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego ani innych dziedzin prawa, w tym zobowiązań prawa prywatnego.

Niniejsza deklaracja została podpisana z okazji 200 rocznicy podpisania tzw. Protokołu Bogumińskiego, który określał cele i sposoby systematycznego zapewnienia żeglugi na Odrze.

Podpisano w dniu września 2013 roku w dwóch równorzędnych egzemplarzach w języku polskim i czeskim.

## Prohlášení

o spolupráci v rozvoji vnitrozemských cest mezi Ministerstvem dopravy České republiky a Ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky

### Účastníci

- Ministerstvo dopravy České republiky
- Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky

deklarují tímto prohlášením

zájem o propojení mezi oběma státy prostřednictvím vnitrozemských vodních cest se zaměřením na podporu rozvoje obchodu a ekonomických vztahů mezi oběma státy, jakož i podporu nových impulsů pro rozvoj příhraničních regionů.

Ve snaze o ochranu životního prostředí, racionální využití energie a o zvýšení bezpečnosti dopravy,

při respektování zásad společné dopravní politiky Evropské unie,

s přihlédnutím k souvisejícím významným dokumentům Evropské hospodářské komise, Organizace spojených národů, Evropského parlamentu, Evropské rady, Evropské komise, Rady Evropské unie, Parlamentního shromáždění Rady Evropy a dalších,

při uznání vzájemných výhod a společného zájmu ve věci rozvoje vodní dopravy a propojení vodních cest na společných státních hranicích a evropského významu těchto dopravních propojení a tím naplňování cílů dopravní politiky Evropské unie, České republiky a Polska

a s vědomím, že vnitrozemské vodní cesty hrají důležitou roli pro rozvoj evropského jednotného trhu a lze je považovat za důležitý segment stávajícího evropského trhu

hodlají

společně usilovat o zařazení Oderské vodní cesty a části oderské větve vodního koridoru Dunaj – Odra v úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, stejně jako pokračování oderské větve vodního koridoru Dunaj – Odra v úseku Ostrava – Přerov a dunajské větve téhož koridoru, v návaznosti na projednání se slovenským ministerstvem dopravy a výstavby SR, do sítě TEN - T v nejbližším termínu aktualizace Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU<sup>1</sup>, a to při dodržení platných příslušných nařízení požadovaných parametrů vodní cesty;

spolupracovat na stanovení přechodového bodu, který vyplývá ze zpracovaných studií jak na české, tak i polské straně a usilovat o dokončení tohoto procesu do konce roku 2020. Přechodový bod společných hranic Oderské větve bude definován mezi obcemi Krzyżanowice (část Chalupki) na území Polské republiky a Bohumín (část Starý Bohumín) na území České republiky,

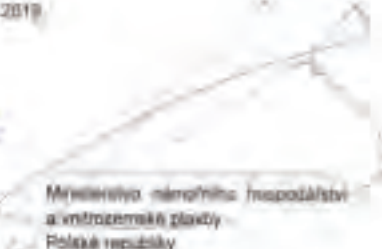
spolupracovat na dalších společných aktivitách směřujících k využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy jako účinného, bezpečného a udržitelného dopravního systému včetně dalšího rozvoje lodního parku/loďstva vnitrozemských plavidel.

Toto prohlášení není dokument, který obsahuje závazky ve smyslu mezinárodního práva ani jiných oborů práva, včetně soukromoprávních závazků.

Toto prohlášení se podepisuje k 200. výročí podepsání tzv. Bohumiňského protokolu, který stanoví cíle a způsoby systematického splavňování Odry.

V *Przerów* dne 21/9 2013

  
Ministerstvo dopravy  
České republiky

  
Ministerstwo námořního hospodářství  
a vnitrozemské plavby  
Polské republiky

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o revidních územních linech pro síť transeuropejské dopravní sítě a o zřízení kuzovků č. 6612013EU.





SENÁT  
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

12. FUNKČNÍ OBDOBÍ

233.

**USNESENÍ SENÁTU**

z 11. schůze, konané dne 14. srpna 2019

**k závěrům veřejného slyšení Senátu s názvem „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj - Odra - Labe?“, konaného dne 14. června 2019 v Jednacím sále Senátu PČR**

- I. bere na vědomí** informaci o 18. veřejném slyšení Senátu na téma „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj - Odra - Labe?“ konaném dne 14. 6. 2019;
- II. konstatuje, že**
- účastníky slyšení byly vzneseny podpůrné argumenty, ale i závažné připomínky k zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe předložené ministerstvem dopravy k rozhodnutí vlády ČR o pokračování a realizaci záměru (viz Protokol o veřejném slyšení);
  - předpokladem pokračování přípravy a zahájení realizace záměru vodní cesty třídy Vb je na potřebné úrovni smluvní zajištění napojení a průplavnosti navrhované lodní dopravy s okolními zeměmi navazující evropské vodní cesty;
  - podmínkou záměru vodního koridoru je respektování limitů české a evropské legislativy jakož i soulad se Strategií přizpůsobení se klimatu (Usnesení vlády ČR 2015);
  - studie proveditelnosti zcela nedostatečně vyhodnocuje environmentální rizika Dunaj – Odra – Labe, nebyl tak naplněn úkol z Politiky územního rozvoje, který Ministerstvu dopravy stanovil potřebu shrnout a vyhodnotit podklady k realizovatelnosti tohoto investičního záměru;
- III. doporučuje** pro posouzení Studie a případné další vyhodnocování podmínek realizace záměru věnovat zvýšenou a dostatečnou pozornost důsledkům probíhajících klimatických změn (snížení průměrných ročních průtoků v řekách, zvýšený výpar atd.) a vlivu koridoru na režim oběhu podzemních vod a ochranu vodních zdrojů;
- IV. žádá, aby**
- před jednáním vlády o pokračování přípravy záměru a změně chráněné územní rezervy koridoru Dunaj - Odra - Labe byly dotčené obce (katastrálním územím, územní kompetencí státní správy - ORP) o návrhu informovány a rozsah územních požadavků s nimi projednán;
  - rozhodnutí vlády o navrhované přípravě extrémně náročné investice z veřejných zdrojů s očekávanou evropskou dotací předcházela řádná oponentura výsledků Studie provedená nestrannými zahraničními experty.



Senát PČR 14. června letošního roku uspořádal veřejné slyšení „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“. Dne 14. srpna plénum Senátu přijalo usnesení, které mimo jiné žádá ministerstvo dopravy, aby se všemi obcemi na trase vodního koridoru D-O-L tento záměr projednalo.

Avšak ještě, nežli Senát schválil tento legitimní požadavek, organizátorka veřejného slyšení, paní senátorka Jitka Seitlová, toto vlastní usnesení předběhla a sama navštívila vedení obcí na trase a zahájila tažení proti vodnímu koridoru D-O-L pomocí „Memoranda starostů obcí k záměru průplavu Dunaj-Odra-Labe.“

Konstatujeme, že takové jednání nepřispívá k uklidnění situace, naopak vyvolává konflikt a prohlubuje současnou krizi.

S vedením obcí a měst jsou experti připraveni jednat a vyvrátit jejich obavy – viz. komentáře expertů k textu memoranda.

Avšak naprosto nesouhlasíme, aby byly zneužívány obavy starostů k politickým cílům!

Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba

Záznam z veřejného slyšení senátu na téma „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“: <https://www.senat.cz/informace/galerie/videogalerie/video.php?id=539>

## Memorandum starostů obcí k záměru průplavu Dunaj-Odra-Labe

Trasa územní rezervy záměru výstavby průplavu Dunaj – Odra – Labe (dále DOL) prochází katastrálními územími obcí našich, sousedních a naším regionem. Již desítky let omezuje rozvojové využití území, je limitujícím prvkem pro umístění strategických regionálních a liniových staveb (dálnice, železnice). Nákladné studie a hodnocení neprokázaly smysluplnou proveditelnost a zejména efektivitu záměru. Řada z nás a našich předchůdců ve vedení obcí žádala o vypuštění územní rezervy záměru DOL z územně plánovacích dokumentů na krajské a celostátní úrovni. Z veřejně dostupných informací z médií jsme se dozvěděli o nové studii a vyhodnocení záměru DOL s pozitivním ekonomickým výsledkem a částečnou změnou trasy.

Studie proveditelnosti má být na podzim připravena k projednání vládou ČR s návrhem na pokračování přípravy projektu a předpokladem zahájení výstavby ještě koncem tohoto desetiletí.

### My, níže podepsaní starostové

- **jsme zneklidněni** přípravou rozhodnutí vlády o záměru, který zásadně ovlivní a zasáhne do námi spravovaného území, aniž s námi byl rozsah dotčení území záměrem projednán nebo jsme byli alespoň o navrhovaném obsahu záměru oficiálně informováni. Je nepochybné, že příprava a realizace záměru zasáhne do samosprávám obcí zákonem svěřených kompetencí (zejména §35 odst. 2 č. 128/2000 Sb.)

### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Ano, je velkou chybou, že stát nejednal se všemi obcemi a městy na trase již v průběhu zpracování studie proveditelnosti. Z toho také pramení současná neinformovanost regionů. Avšak je třeba být objektivní, stejně tak mají obce a města ve svých katastrech navrženy trasy vysokorychlostních železnic, o kterých se také s nimi nejednalo. Doporučujeme zachovat zdravý rozum a napravit informační vakuum tím, že bude s obcemi jednáno zejména o koordinaci strategických dopravních staveb (dálnice, VRT, vodní cesty).

Zkrátka, ani malé obce nelze z procesu přípravy vodního koridoru D-O-L vyloučit.

Vzorem nám může být Polsko, které pro svou část vodního koridoru má zmocněnkyni ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby paní Gabrielu Tomik, která trpělivě komunikuje s obcemi i regiony – a současně tak získává další podněty, vycházející ze znalosti místních podmínek.

- **nesouhlasíme** s tím, že koridor podle záměru vede napříč některými obcemi, které boří a rozděluje

### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Zábor zastavěných území, rozdělování obcí a případné bourání jednotlivých nemovitostí bylo díky studii proveditelnosti sníženo na minimum. O konkrétním řešení průchodu vodního koridoru D-O-L v rámci jednotlivých obcí bude ještě prostor jednat a zejména v rámci procesu EIA bude možné navrhovat alternativy. Co se týká „rozdělování obcí“, snad lze připomenout, že řada měst a obcí se historicky rozkládá na obou březích toků, ale i umělých kanálů, aniž by to občané považovali za neorganický jev. Stačí připomenout Prahu nebo Paříž. Taková místa existují i na řadě evropských vodních cest, a stojí za to prohlédnout si fungující život na jejich březích.



Vodní cesty mohou při správném návrhu přinést do obcí a regionů nový život – jako příklad lze uvést využití průplavu Rýn-Mohan-Dunaj u Norimberku pro vodní sporty a současně jeho břehy jsou využity jako příměstský park

- **obáváme se**, že příprava stavby, její realizace a provoz průplavu nepříznivě ovlivní přirozené povrchové toky a oběh podzemních vod s vážnými důsledky pro využívané zdroje pitných vod. Může způsobit pokles hladiny vody ve studnách obcí a občanů. Zajištění dostatku průplavní vody je v kolizi již se současným napjatým stavem potřeb a využitím přírodních vod. V situaci zrychlených klimatických změn s očekávanými častějšími a dlouhými periodami sucha považujeme záměr s nemalým navýšením nároků na vodu za hazard.

#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

**D-O-L bude mít přesně opačný dopad, než kterého se starostové obávají. Jinými slovy: přispívá k řešení jejich problému, místo aby jej prohluboval.**

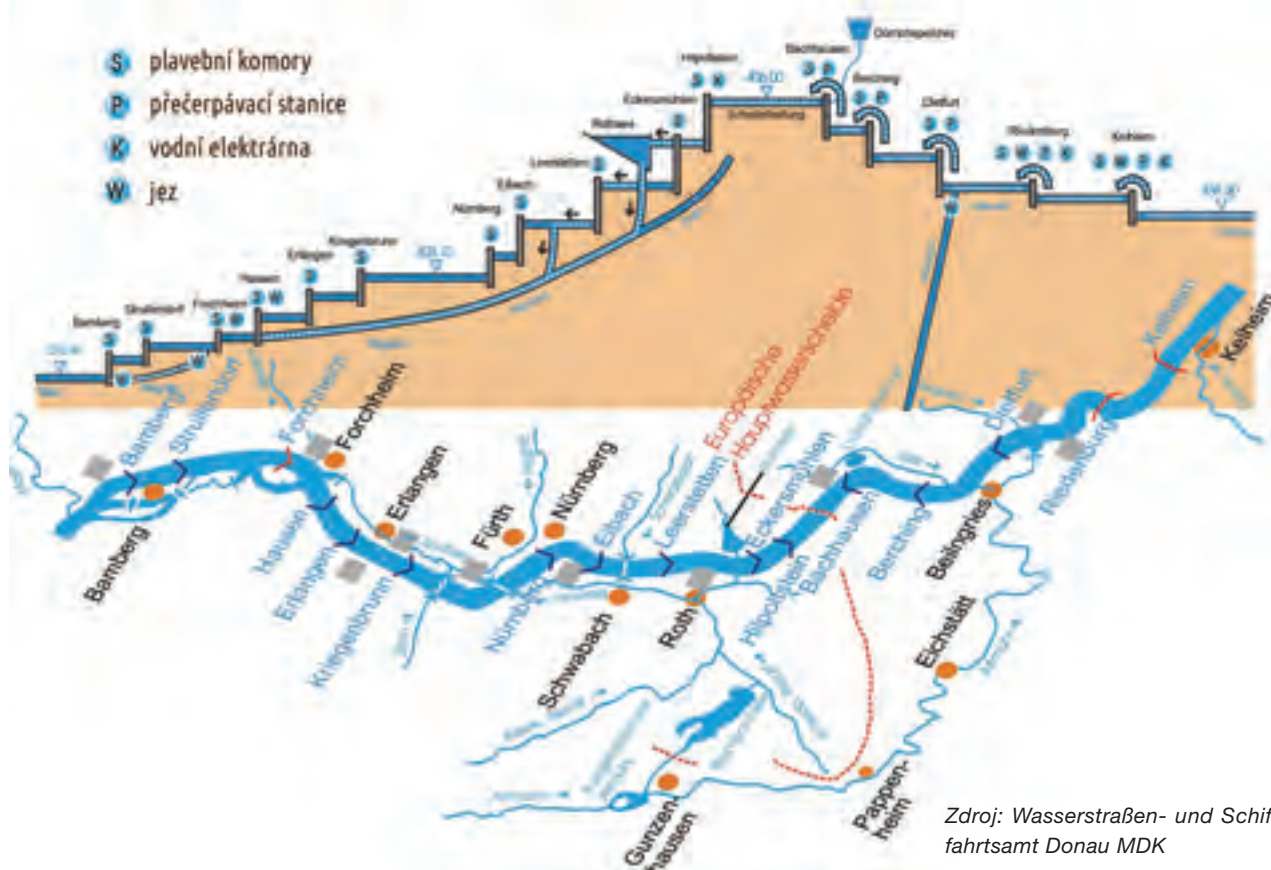
Podobně jako přehradní nádrže, tak i vodní koridor D-O-L vytváří retenci vody. V krajině zadržovaný objem vody se však nevytváří na úkor vody ve vodním toku. Napustí se vodou v období srážkově bohatém a obsahuje tedy vodu, která by jinak bez užítka odtékla.

Modely hospodaření s vodou byly dle zpracovatelů studie proveditelnosti analyzovány podrobně, důsledně a samozřejmě počítají s celkovým úbytkem vodních srážek v důsledku klimatické změny. Funkčnost vodohospodářského modelu vodního koridoru D-O-L potvrdil oponentní posudek České zemědělské univerzity. Je dobré si uvědomit, že i při sníženém množství celkových srážek budou vždy období na vodu bohatší - zkrátka že bude vždy v chladné a vlhké zimě pršet více než v suchém a horkém létě. A to je období, kdy je nutné zadržet na území České republiky co nejvíce vody. Proto je potřeba realizovat celou řadu komplexních opatření od zadržování vody v krajině pomocí revitalizace lesů, obnovy mokřadů, rybníků a malých nádrží až po velké přehradní nádrže, které budou spolu s vodním koridorem D-O-L vodu nejenom zadržovat, ale také ji budou moct redistribuovat do deficitních oblastí. V opačném případě vědci varují, že České republice hrozí že bude muset v budoucnu vodu dovážet v cisternách ze zahraničí!

Současná situace na Moravě je místy kritická. Například Olomoucký kraj nedisponuje žádnými strategickými zásobami vody, ale Moravskoslezský kraj má v oblasti Ostravska vodní přebytky, kterými se dotuje dolní tok řeky Odry, zatímco horní tok vysychá.

Jako konkrétní případ lze uvést obce na Hané, které trpí suchem a vysychají jim rybníky, nebo horní tok řeky Odry, který v letošním roce zasáhlo kritické sucho, při kterém vymíraly celé rybí populace. V takových případech je potřeba provést opatření technického charakteru, aby byly zajištěny zásoby vody. A vodní koridor může zapadat do moderních tzv. chytrých systematických řešení zadržování vody v krajině.

Co se týká obav ohrožení pitné vody, tak lze konstatovat, že voda v kanálu je identické kvality jako v povrchovém vodním toku. Pokud tedy zdroje pitné vody neohrožují vodní toky, nemůže na ně mít vliv ani D-O-L. Vodní koridor D-O-L tedy nemůže mít významný negativní dopad na režim podzemních vod. Navíc již přes 100 let vodohospodáři umějí rozlišit, kde by případně měla být vodní cesta těsněná, a tedy neměla v určitých místech s podzemními vodami žádný kontakt. Příkladů je mnoho i v ČR.



Zdroj: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK

Nejlépším příkladem dobře fungujícího vodohospodářského systému propojujícího povodí a přehradní nádrže vodní cestou je průplav Rýn-Mohan-Dunaj v Německu





*Příkladem pro vodní hospodářství je německý průplav Rýn-Mohan-Duna, kde byly komplexně propojeny přehradní nádrže a spolu s průplavem vytvářejí víceúčelový systém pro zadržení a distribuci vody. Na obrázku vpravo od průplavu R-M-D přehradní nádrž Rothsee*

- **za vysoce nepříznivý faktor záměru považujeme** rozdělení našeho území a jeho komunikačních a sociálně-ekonomických funkčních celků průplavem, stejně jako omezení celkové prostupnosti oblasti

#### **KOMENTÁŘ EXPERTŮ:**

**Vodní koridor D-O-L stejně jaké jiné liniové dopravní stavby rozděluje území. Ovšem ne všude se jedná o nové rozdělení. Například na Hané a v Moravské bráně, vůbec nerozděluje území, protože to je již rozděleno železničním koridorem, a především dálnicí D1. V těchto územích vodní koridor bude sloužit jako biokoridor a bude bezpečně propojovat méně intenzivně využívaná území.**

**Je na podrobném návrhu v dalších fázích přípravy, aby byly negativní efekty rozdělení území minimalizovány. A je potřeba dodat, že může díky novým komunikacím dojít také ke zlepšení prostupnosti území a funkce komunikačních a sociálně-ekonomických funkčních celků.**

**To, čím se tvůrci tohoto memoranda vůbec nezabývali a s vedením obcí neprojednávali jsou přínosy pro obce a regiony, které jim může vodní koridor D-O-L přinést. Jedná se především o to, že na rozdíl od dálnic a železnic vodní koridor, který si lze představit jako dlouhý rybník doplněný na březích pásem zeleně, přináší do obcí nové volnočasové aktivity – do blízkosti vodních cest jsou běžně umísťovány přibřežní parky, sportoviště, restaurace, loděnice pro vodní sporty a přístaviště pro rekreační plavbu. Obce a města kde dnes prakticky nelze provozovat vodní sporty mohou získat kilometry vodní cesty, která umožní rozvoj života v obci. Míst, kde se nové vodní cesty staly oživujícím, a také skutečně oživeným prvkem krajiny i obcí, je v Evropě opravdu hodně.**

**Navíc pozemky podél vodních cest jsou v rámci Evropy velice lukrativní a je velký zájem o bydlení u vody, kdy mají obyvatelé možnost koupání a zakotvení své lodi přímo u domu.**

**Ale největším přínosem pro obce a regiony je zajištění vodních zásob a možnost jejich distribuce v rámci Moravy a Slezska. **Při zapojení Labské větvě i Čech!** Jistota, že díky vodnímu koridoru bude možné nadlepšovat hladiny podzemních vod a studny podél vodní cesty nevyschnou.**

- **nejsme ztotožnění** s narušením a změnou krajinného rázu, kterou způsobí až desítky metrů vysoká betonová liniová stavba průplavu a jeho doprovodné stavby

#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Vodní koridor D-O-L je projektován jako přírodě blízká vodní cesta 21. století s doprovodnými biokoridory, které přináší do krajiny vodu a zeleň. Nejedná se o „betonovou liniovou stavbu“, nýbrž o zahloubené koryto, respektive sypané hráze, porostlé na svazích vegetací.

Zejména v Moravské bráně nelze o změně krajinného rázu příliš hovořit, protože zde je již krajinný ráz změněn železničním koridorem a dálnicí D1 a jejich doprovodnými stavbami. V tomto ohledu tvoří vodní koridor D-O-L svým tělesem pro řadu obcí funkci protihlukové zdi proti dálnici a nárazníkové pásmo.



Vodní koridor D-O-L si lze představit jako dlouhý rybník se zelenými břehy, který mohou využívat obce k rekreaci na březích i na jeho hladině.

- **upozorňujeme**, že ztráta tisíců hektarů kvalitní zemědělské půdy vyvolaná záborem stavby průplavu není žádoucí

#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Pro celý vodní koridor D-O-L se předpokládá zábor cca 50 km<sup>2</sup>, což se na první pohled může zdát jako obrovské číslo. Ale Česká republika přichází ročně legálně o 74 km<sup>2</sup> orné půdy (dopravní stavby, rodinné domy, průmyslové zóny atd.). Tedy v případě strategické stavby, rozložené do 20-30 let výstavby, se nejedná o nijak závažné číslo. Navíc nevznikne zpevněná plocha, ale vodní plocha doprovázená vegetací.

Snad je dobré připomenout, že v 17. století bylo na území dnešní ČR asi 1 800 km<sup>2</sup> rybníků, zatímco dnes je to kolem 500 km<sup>2</sup> – možná právě proto se volá po obnově vodních ploch, které pak příznivě ovlivňují mikroklima. Navíc vodní koridor D-O-L díky zajištění vodních zásob, závlahách a infiltraci zvýší odolnost ekosystému proti suchu a výnosnost okolních zemědělských ploch.



Návrh bydlení u vody na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe ukazuje nedocenené přínosy pro rozvoj obcí a měst. Bydlení v blízkosti vodních cest je v Evropě velice atraktivní, což dokazuje že ani nákladní plavba neruší své okolí exhalacemi nebo hlukem





Návrh přírodě blízkých opatření na francouzském průplavu Seina-sever a úprava jeho břehů jako příměstského parku ukazuje, že vodní cesty lze navrhovat v souladu s moderními principy ochrany přírody a krajiny

Žádáme vládu, aby jednání o pokračování přípravy záměru zahájila až po projednání možných důsledků záměru DOL se všemi dotčenými obcemi a do doby vyřešení zásadních námitek obcí nepřijímala rozhodnutí o pokračování přípravy.

Navrhujeme, že pokud nebude prokázán zcela nezpochybnitelný přínos záměru DOL pro naši zemi, obce a občany, aby došlo k vypuštění chráněné územní rezervy pro průplav DOL ze všech územně plánovacích dokumentů a ukončení financování přípravy záměru.

#### KOMENTÁŘ EXPERTŮ:

Ano, s obcemi se musí jednat. Musí se jednat o záboru území, o možných dopadech, ale i přínosech pro obce a regiony. Ale musí se jednat také o alternativách – tedy co se stane, když vodní koridor D-O-L nebude realizován a co to bude znamenat jak pro vodní hospodářství, tak pro dopravní zatížení jinými druhy dopravy. Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L prokázala jeho technickou proveditelnost i ekonomickou návratnost. Studie byla oponovaná Českou zemědělskou univerzitou. Bude záležet na rozhodnutí ministerstva nebo vlády, jestli nechá zpracovat další oponentní posudek, případně jestli vytvoří expertní pracovní skupinu, která ve spolupráci s obcemi bude řešit jejich zásadní námítky.

Věříme, že cílem vedení obcí je pracovat pro své občany a spolupracovat na rozvoji svých obcí, regionů a státu. Že cílem organizátorů memoranda není vytváření konfliktů, ale jejich řešení. Že je naším společným cílem objektivně informovat o připravovaném projektu, nezkrusovat a nezneužívat strategického projektu k vlastnímu prospěchu.

V tomto ohledu jsme připraveni nabídnout starostům pomoc a podporu v nalezení správného odpovědného řešení, které bude prospěšné pro všechny obyvatele a jejich potomky.



Vodní cesty, které nahradí intenzivně zemědělsky využívanou půdu znamenají z ekologického hlediska přeměnu na hodnotnější typ krajiny. Navíc díky dostatku vody mohou být okolní zemědělské pozemky lépe zhodnoceny – například pro pěstování zeleniny

## Přerov se nepřipojí k memorandu proti kanálu

Petra Poláková-Uvírová – Přerovský deník, 30. srpna 2019

**Přerovu megalomanský projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který odmítají města Hranice a Lipník, ale i menší obce na Přerovsku, nevadí. I tak lze přetlumočit hlasování zastupitelů na posledním zasedání 26. srpna, kteří se za kanál postavili jako jeden muž.**

Pod společné memorandum, které iniciovala senátorka Jitka Seitlová, už se podepsali starostové Lipníku, Hranic, Oder, ale i Radvanic, Polomi, Rokytnice, Buku, Kokor, Císařova, Majetína nebo Citova. Vadí jim, že je o záměru nikdo neinformoval a obávají se dopadu na životní prostředí.

Argumentem proti je i fakt, že stát potřebuje finance na opravy silnic a modernizaci železnice a investici za 600 miliard si nemůže dovolit.

„Nebylo cílem rozebírat všechny aspekty nesmyslného projektu, od finančních problémů přes ekologickou devastaci krajiny a nedostatek vody, až po závislost na zahraničních úsecích, které nemají být zbudovány. Šlo nám o jasnou deklaraci postoje Přerova k vodnímu kanálu,“ vysvětlil předkladatel návrhu Jan Horký (SpPP). Přerov bude muset kvůli stavbě nadále blokovat rozvoj svého území.

### **Primátor: Žádné negativní dopady**

Na jednání zastupitelstva se o kanál Dunaj-Odra-Labe svedl lýtý boj. Přerovský primátor Petr Měřínský (ANO) hned v úvodu debaty vysvětlil, proč společné memorandum měst a obcí nepodpoří.

„Odmítl jsem proto, že pro Přerov kanál žádné negativní územní dopady nemá, neboť je veden až za trasou dálnice,“ řekl primátor, podle něhož má projekt podporu odborníků na vodní hospodářství.

„Kanál bude mít zcela opačný dopad - spíše přispívá k řešení problémů, kterého se starostové obávají. Podobně jako přehrady totiž vytváří retenci vody. Obsahuje vodu, která by jinak bez užítku odtékla,“ citoval ze stanoviska expertů.

Podle zastupitele Radka Pospíšilíka (Za prosperitu

Přerova) bychom se měli inspirovat v zahraničí - třeba v Německu, kde je lodní doprava rozvinutá. „Jsem podporovatelem kanálu, zejména z dlouhodobého hlediska,“ vyjádřil svůj názor.

Projekt vodního koridoru, který počítá s tím, že bude v Přerově přístav, nevadí ani komunistům.

„Možná budeme jednou z křižovatek dopravy, takže to náš region ekonomicky pozvedne. Podívejme se na západní Evropu, kolik je zde nově vybudovaných kanálů - jak se Francie propojila s Německem, jak se staví na severu Evropy. Jsem zásadně proti, abychom takovou politickou deklaraci přijali,“ odmítl memorandum zastupitel Josef Nekl (KSČM).

### **Překrásně naprojektované dílo**

Za „překrásně naprojektované dílo“ považuje vodní koridor i zastupitel Pavel Galeta (SPD).

„Je to dílo, které, když se lidstvu podaří, tak to bude něco úžasného,“ nešetřil superlativy politik.

„Možná, kdyby bylo Rakousko-Uhersko, tak už je to dávno vyprojektované. Pokud na to nepozveme Číňany, tak to asi nikdy neuděláme,“ řekl.

Někteří zastupitelé jsou ale ke stavbě kanálu skeptičtí nebo ho považují za utopii.

„Neumíme postavit dálnici kolem Přerova, ale tady jde o propojení tří moří. Osobně jsem přesvědčen, že ani naši pravnucci se toho nedožijí,“ konstatoval Antonín Prachař (STAN).

„Panuje tady obava, aby nám na kanálu neřádili piráti,“ odlehčil trochu diskusi zastupitel Marek Dostál (ODS).

Návrh podpořit společné memorandum nakonec většinou hlasů neprošel.

„Co mě osobně překvapilo, je jednání lidovců - jejich levá ruka totiž neví, co dělá ruka pravá. Zdá se, že setrvávání v koalici je pro lidovce důležitější než budoucnost jejich města,“ komentoval výsledek hlasování místopředseda přerovských Pirátů Martin Švadlenka.



Šéf společnosti Vodní cesty Jan Skalický informuje přerovské zastupitele o přínosech vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe



## Přerov chce být přístavem, menší obce ale kanál Dunaj-Odra-Labe odmítly

Petra Klimková – MF Dnes Olomouc, 3. září 2019

Jako ekonomicky nevýhodný a ekologicky víc než rizikový. Tak vidí stavbu kanálu Dunaj-Odra-Labe dvacítká obcí v Olomouckém kraji, jejichž starostové společným prohlášením vyzývají vládu, aby do projednání plánu s městy a vesnicemi ležícími na trase nepokračovala s přípravami. Přerov dal naopak megalomanskému vodnímu dílu zelenou.

Zatímco dokument koluje po kraji, snaží se starosty, kteří memorandum ještě nepodepsali, propagátoři gigantického díla přesvědčit o výhodách.

Zastánci i odpůrci se minulý týden veřejně střetli v Přerově. Právě tamní radnice nakonec kanál Dunaj-Odra-Labe (DOL) podpořila. Město, v němž má vzniknout velký přístav, si od napojení na světová moře slibuje ekonomický rozvoj.

Obří stavba, která by přes evropské rozvodí propojila moře na severu a jihu Evropy, vrtá hlavou panovníkům a politikům už od 15. století, přičemž už sto let se s ní reálně počítá.

V Česku téma znovu ožilo poté, co ministerstvo dopravy na podzim zveřejnilo očekávanou studii proveditelnosti.

Že to s kanálem DOL myslí vážně, prokázal i ministr dopravy Vladimír Kremlík, který se před pár dny dohodl na propojení vodních cest se svým polským protějškem. O dalších krocích má na podzim rozhodnout vláda.

Přerovsko přitom patří k oblastem, kterých by se kanál dotkl nejvíce. Právě tady se mají křížit všechny tři větve koridoru – dunajská, oderská i labská. Křižovatka, na které by se slévaly vody z Černého, Baltského a Severního moře, by vznikla u Rokytnice.

Představa, že by sem mohli chodit pozorovat lodě, ale starosty některých obcí spíš vyděsila než nadchla.

„Kanál má u nás vést těsně za vesnicí a křížit se tam s dálnicí D55. Spíš než to, aby nám za družstvem pluly plachetnice, bych přivítala, kdyby se peníze směřovaly do rozvoje regionu, například budování cyklostezek,“ řekla starostka Kokor Jana Habáňová, která memorandum proti kanálu podporuje.

Ekonomická i ekologická rizika stavby považuje za příliš vysoká a odmítá i argument, že kanál může být v době sucha zásobárnou vody.

„Měli bychom se snažit zadržet srážky rozdělením velkých lánů na menší, vysazováním alejí. Betonové monstrum krajíně nic dobrého nepřinese,“ dodala Habáňová.

O tom, zda připojit podpis pod memorandum, nebo ne, rozhodovali minulý týden i zastupitelé Přerova. Opoziční hnutí Společně pro Přerov a Piráti chtěli, aby město vodní kanál jednou provždy smetlo ze stolu.

„Plány předpokládají, že by se z Přerova stal největší vnitrozemský přístav Evropy, kde by kromě napojení na silniční, vodní a železniční dopravu mělo vzniknout propojení na letiště. Celý projekt je více než snový. V kontextu vodního kanálu by se mohl i neslavně zkrachovat

projekt civilního letiště v Přerově označit za úspěšný byzys,“ argumentoval opoziční lídr Jan Horký.

Za podpis pod memorandum se přimlouval i přerovský ornitolog Josef Chytil, který se podílel na jedné ze studií proveditelnosti kanálu DOL. Jak upozornil, jen v Česku by stavba ohrozila asi pětadvacet zvláště chráněných území.

„Již v 90. letech bylo zřejmé, že kanál by nikdy nevyvážil škody, které by megalomanský a naprosto fantasmagorický projekt způsobil životnímu prostředí,“ prohlásil Chytil.

Jenže radnice nakonec nepodpořila návrh opozice, ale spíše kanál. „Přední hydrogeolog Zbyněk Hrkal, na kterého jsme se obrátili, informace uvedené v memorandu rozporuje. Nesdílíme proto například obavy z ohrožení zdrojů vod,“ uvedl primátor Petr Měřinský (ANO), který fandí vzniku přístavu. „Vedlo by to k ekonomickému rozvoji města.“

### Nebude voda, tvrdí kritici.

#### Uděláme zásoby, říká propagátor

Proti kanálu jsou naopak starostové Hranic, Lipníka nad Bečvou, Veselíčka, Buku, Rokytnice či Radvanic. Memorandum sepsali po červnovém veřejném slyšení k problematice kanálu DOL v Senátu. Podle senátorky za Přerovsko Jitky Seitlové, která jej uspořádala, přineslo víc otázek než odpovědí.

„Důvěryhodná odpověď neoznala ani na základní otázku, kde pro průplavní kanál vezmeme vodu. Bilance průtoků v řekách použitá pro výpočty již současné situaci neodpovídá. V důsledku klimatických změn se průměrné roční průtoky výrazně snížily, u Moravy a Odry až na padesát procent,“ upozornila.

Spoléhat podle ní nelze ani na Dunaj, o nějž se projekt opírá především. „Také u něj se v horizontu příštích desítek let očekává výrazné snížení vodnosti v důsledku odtání zdroje z alpských ledovců,“ doplnila senátorka.

Jan Skalický, předseda představenstva společnosti Vodní cesty a jeden z hlavních propagátorů kanálu, nesushlasí.

„Pro Moravu potřebujeme 50 vteřinových kubíků, Dunaj má přitom průměrný průtok 2 500 kubíků za vteřinu. V případě, že obrovské sucho bude i v oblasti Dunaje, můžeme mít předem načerpanou vodu do našich zádržných oblastí a z nich postupně vodu využívat,“ popsal.

Skalický připravuje na podzim setkání starostů a hejtmanů, aby je přesvědčil o prospěšnosti kanálu. Konat se podle něj bude v Troubkách nad Bečvou. V obci, která je symbolem zatím největších povodní z roku 1997, chce dokázat, že kanál nebude schopen jen zadržovat vodu na území Moravy, ale lze jej využít i jako ochranu proti rozvodněným řekám. „Včas odvede velké množství vod, které se na oblast řítí, a povodním tak zabrání,“ tvrdí.

## Polsko modernizuje hraniční Odru a postaví další plavební stupeň

Binnenschiffahrt - 21. srpna 2019

**Binnenschiffahrt**  
DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK



Marek Gróbarczyk, polský ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, oznámil výstavbu dalšího jezu na řece Odře

**Polsko postupuje s modernizačními pracemi na hraniční Odře v rámci koncepce protipovodňové ochrany povodí Odry a Visly. Kromě toho bude postavena další jezová zdrž.**

Pokud jde o modernizaci, byl, podle sdělení Asociace pro podporu povodí řek Odra/Havola zahájen postup přeshraničního posuzování vlivů na životní prostředí. Projekt, jehož cílem je zajistit používání ledoborců a modernizovat regulační stavby, je součástí německo-polské mezivládní dohody z dubna 2015.

V několika fázích jsou v rámci modernizačních prací plánovány rušení nebo rekonstrukce existujících a výstavba nových výhonů, stejně odstranění existujících a výstavba nových podélných koncentračních hrází.

Spolek pro životní prostředí a ochranu přírody Německo (BUND) přijal plány diskuzí o prohloubení oderské plavební dráhy. „Cílem je v zásadě vytvořit plavební dráhu o hloubce nejméně 1,80 m; hloubka by měla být zajištěna v 90% roku pro úsek Odry z Ratzdorfu do Küstrinu a po 80% roku z Küstrinu do Schwedtu,“ sdělil BUND v polovině července v Oderských listech. Regulační cíle rovněž předpokládá smlouva, kterou se Polsko a Německo v roce 2015 dohodly na zaručení možnosti

používání ledoborců na hraniční řece. Tuto smlouvu však německá strana interpretuje více ve směru protipovodňové ochrany, zatímco Polsko ji považuje za základ pro zlepšení Odry pro lodní dopravu.

Poslední tvrzení je čistá spekulace, komentovala situaci Oderská asociace. Samozřejmě, protipovodňová ochrana je prvořadá, ale jaký smysl by dávalo zřízení 1,80 m hluboké plavební dráhy, pokud ji nelze použít pro nákladní dopravu, ptá se Asociace pro podporu povodí řek Odra/Havola.

Vítá však, že Polsko bojuje s odstraňováním slabých míst na Odře, a tak ukazuje německé straně, že chce dohodu skutečně provést. Stavební práce na Reitweinu začaly také na německé straně.

### Bude postavena další jezová zdrž

Další opatření Polska se týkají výstavby dalších jezových zdrží. Poté, co v roce 2018 dokončili plavební stupeň Malczyce, oznámil Marek Gróbarczyk, ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, výstavbu dalšího stupně pod Malczyceci poblíž Lubiazu. Ministr se primárně zabývá protipovodňovou ochranou a prevencí eroze řeky pod jezem Malczyce. Plánuje se úprava Odry na úroveň třídy Va. Postaví se dvojitá plavební komora, jez, rybí přechod a vodní elektrárna.

Příprava by měla být dokončena do prvního čtvrtletí roku 2023. Dokončení výstavby je naplánováno na rok 2027. Staveniště je v průpichu mimo řeku, takže provoz na Odře nebude narušen, konstatuje Asociace pro podporu povodí řek Odra/Havola.



V roce 2018 byl dokončen nový oderský plavební stupeň Malczyce, ihned poté začaly práce na přípravě dalších stupňů



# Zmocněnkyně Gabriela Tomik spolupracuje s místními samosprávami na polské Odře

Rozvoj partnerství a spolupráce při rozvoji vnitrozemských vodních cest je jednou z priorit uvedených v „Předpokladech pro plány rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku pro období 2016–2020 s výhledem do roku 2030“.

Pro splnění tohoto ambiciózního cíle byla na ministerstvu námořního hospodářství a vnitrozemské plavby jmenována **zplnomocněná zástupkyně pro spolupráci s místními samosprávami v oblasti rozvoje vnitrozemských vodních cest**. Od ledna 2018 vede zmocněnkyně Gabriela Tomik místní konzultace se samosprávami podél Oderské vodní cesty.

**Konzultační proces zahrnuje pracovní setkání, workshopy, studijní cesty a konference, během nichž vedení obcí a regionů společně se zástupci místních akčních skupin diskutují o všech aspektech projektů vodních cest.** Představují výhody, které vodní doprava přinese ekonomice regionů a měst, hledají řešení dopravního modelu. Mluví o spolu o přínosech a významném zlepšení životního prostředí v důsledku

systematického přístupu k vodnímu hospodářství a zajištění vodních zásob.

**„Starosta města je pro mě partnerem, který má rozsáhlé znalosti místních sociálních, ekonomických, přírodních, kulturních a všech ostatních podmínek. Setkání nad strategickými dokumenty obcí a regionů přináší obrovský přínos pro společné porozumění projektu vodní cesty,“** říká ke své práci Gabriela Tomik.

Údolí řeky Odry prochází kulturní krajinou ovlivněnou vodním hospodářstvím a symbiózou mezi člověkem a řekou. Vodní tok Odry ovlivnil rozvoj osídlení, ekonomiky, přírodního prostředí a kulturních toků mezi příhraničními regiony a spojoval lidi různých administrativních celků jako tepna ekonomiky celého povodí.

Máme podzim, díváme se na úrodu po letošním suchém létě. Zralé ovoce potřebuje vodu a slunce – a to je také případ programu vodní cesty – vyžaduje dobré hospodaření s vodou a dobré konzultační klima, z čehož vyrůstá zralé ovoce projektu Oderské vodní cesty.



Gabriela Tomik (uprostřed) při setkání se starosty obcí Ścinawa a Wińska



Se starostou města Brzegu u jezů na Odře



Setkání se starosty horní Odry nad strategickými materiály



Účast na zahájení Mezinárodního roku Odry 2019  
Zdroj: Gabriela Tomik, Morsy Dębowa

# Studie „Allianz pro Schiene“ o externích nákladech na dopravu v Německu: Ekologická šetrnost vnitrozemské plavby jasně potvrzena

Nákladní vnitrozemská vodní doprava přispívá pouze 0,8 % (1,1 miliardy EUR) - méně než jakýkoliv jiný druh dopravy - k celkovým ročním externím dopravním nákladům v Německu ve výši 149 miliard EUR. Jedná se o ty náklady, které působí účastníci mobility, ale nejsou jimi hrazeny, např. v důsledku znečištění ovzduší, nehod nebo hluku. Negativní „front runner“ je silniční nákladní doprava, která sama odpovídá za 141 miliard EUR (94,5%) těchto nákladů. Železniční doprava má hodnotu 5,7 miliard EUR (3,8%) a vnitrostátní letecká doprava 1,3 miliardy EUR (0,9%).

Tak zní závěr studie nazvané „Externí náklady na dopravu v Německu - silniční, železniční a vnitrozemská vodní doprava 2017“, kterou zpracovala aliance INFRAS se sídlem v Curychu na objednávku „Allianz pro Schiene e. V.“, tedy „Aliance pro koleje“. Ta potvrzuje, že vnitrozemská vodní doprava je efektivním a ekologickým způsobem dopravy.

Byly také zkoumány průměrné náklady na nákladní dopravu v Německu v roce 2017. Do výpočtu byly zahrnuty oblasti nákladů související s určováním externích nákladů na dopravu: „procesy před a po naložení“, „příroda a krajina“, „hluk“, „nehody“, „látky znečišťující ovzduší“ a „klima“. Vnitrozemská lodní doprava je s hodnotou 2,19 eurocentů na tunokilometr těsně za železniční nákladní dopravou (2,04 EURc/tkm). Zdaleka nejvyšší průměrné náklady na přepravu jsou způsobeny kamiony, a to 4,46 EURc/tkm.

Spolková asociace německé vnitrozemské plavby eV. (BDB) vítá skutečnost, že „Allianz pro Schiene“ zadala hlubokou a mezimodální srovnávací vědeckou studii o nákladech na dopravu. Vždyť poslední studii tohoto druhu zadané Spolkovým ministerstvem dopravy, zpracoval PLANCO-Consulting v roce 2007, přičemž zpracovaná data byla z roku 2005. Proto byla velká poptávka, po aktuálním porovnání dopravních módů.

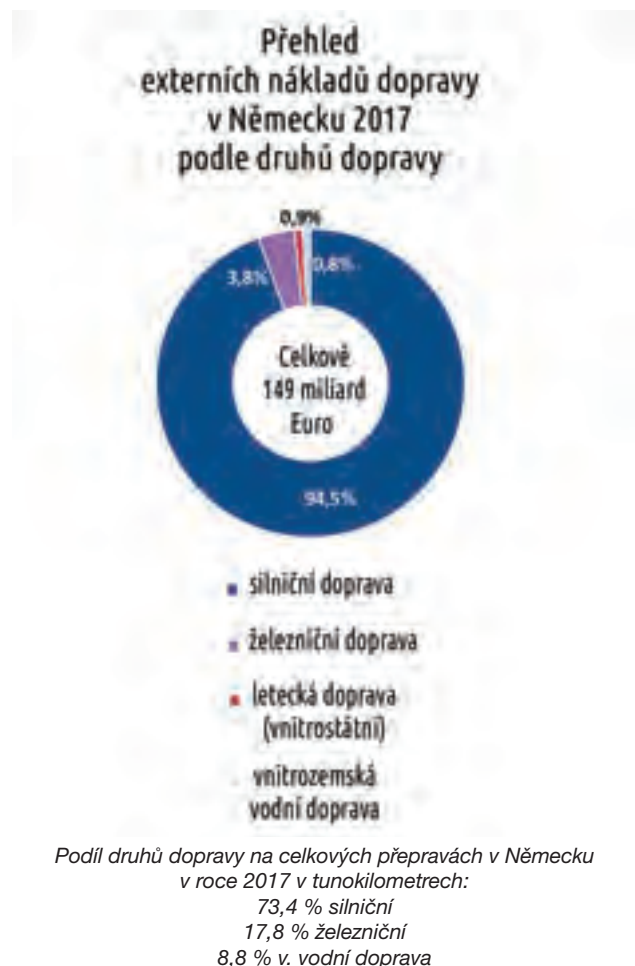
BDB v posledních letech, zejména na pozadí stále intenzivnější ekologické debaty o emisích z dopravy, proto Spolkovému ministerstvu dopravy opakovaně navrhuje, aby se studie PLANCO aktualizovala. Technickou diskusi o dopadu druhů dopravy na životní prostředí lze totiž vést jen na základě dobře podložených a aktuálních údajů. Tato snaha BDB byla bohužel marná. O to potěšitelnější je, že INFRAS nyní své výpočty zveřejnil.

Výsledky této studie o externích nákladech na dopravu v Německu jasně ukazují, jak byla nedávná obvinění vůči vnitrozemské vodní dopravě nesprávná. Jako příklad lze uvést tvrzení, že pravidla vnitrozemské plavby významně přispívají ke znečišťování škodlivými látkami v centrech měst, nebo nesmyslné návrhy na zavedení „rychlostního limitu“ na Rýně, které jsou z toho odvozeny. To je o to zřetelnější, pokud porovnáme nyní vypočítané externí náklady s objemem přepravovaného zboží jednotlivých druhů dopravy v referenčním roce 2017. Podle zprávy způsobuje vnitrozemská vodní doprava s pouhými 4,93 EUR za tunu nejnižší externí náklady. Pro srovnání, externí náklady na tunu jsou u nákladní železnice 14,22 EUR a 44,59 EUR na tunu u silniční dopravy.

Bez ohledu na dobré výsledky vnitrozemské plavby se

podnikatelé v budoucnu snaží být ještě šetrnější k životnímu prostředí, například investováním do moderních pohonných systémů s nízkými emisemi.

Zdroj: [www.hafen-hamburg.d](http://www.hafen-hamburg.d)







ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR



## Poklep na základní kámen odstartoval stavbu nového mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi u Přelouče

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR

Ředitelství vodních cest ČR Ing. Lubomír Fojtů a další hosté poklepem na základní kámen odstartovali 29. srpna 2019 stavbu nového mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi na Pardubicku, který nahradí staré vojenské provizorium ze 2. světové války. Odstraní se tak jedna z překážek pro budoucí nerušenou plavbu lodí až do Pardubic a zlepší se spojení obou břehů pro automobilovou dopravu.

V srpnu se na silnici III. třídy č. 32219 ukončila éra provizorního vojenského mostu Bailey Bridge ze 2. světové války, který spojoval oba břehy Labe mezi obcemi Valy a Mělice u Přelouče pro pěší a cyklisty i pro provoz osobních automobilů.

„Strategický projekt splavnění Labe do Pardubic nepředstavuje jen výstavbu zdymadla v Přelouči, ale pro bezpečnou plavbu lodí je třeba rozšířit i most mezi Valy a Mělicemi. Starý most měl mezi pilíři v řece jen úzké pole s nízkou položenou mostovkou,“ řekl Ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora stavby.

„Pro silniční hospodářství Pardubického kraje je výstavba dalšího labského mostu velkou událostí. To i s ohledem na skutečnost, že mosty přes Labe v Přelouči, Řečanech nad Labem a most Pavla Wonky v Pardubicích nejsou v dobrém technickém stavu. I most v Němčicích, který byl rekonstruován ke konci minulého století, je nyní na hranici únosnosti pro těžké nákladní automobily. Plnohodnotné parametry má labský most na silnici I/37 v Pardubicích. Výstavba mostu ve Valech u Přelouče umožní plnou dostupnost integrovaného záchranného systému a autobusovou dopravní obslužnost. Na stavbu mostu

budou navazovat další stavby, které připravujeme. Je to průtah Mělic, kde v součinnosti s městem budou vybudovány chodníky, kanalizace a rekonstrukce silnice se zklidňujícími prvky v dopravě,“ uvedl Ing. Miroslav Němec, ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje.

„U této stavby je společným zadavatelem stát zastoupený Ředitelstvím vodních cest a Pardubický kraj zastoupený Správou a údržbou silnic. Je to doklad funkční spolupráce těchto institucí a organizací,“ dodal.

„Společným financováním z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury a Pardubického kraje je tak zároveň řešena kvalitní vodní cesta a špatný stav současného mostu,“ doplnil Ing. Lubomír Fojtů. „Nezapomínejme ani na povodně, kdy nový 196 m dlouhý most více než dvojnásobně rozšíří prostor pro průchod velkých vod záplavovým územím,“ dodal.

Nový ocelový most staví sdružení firem SMP CZ a.s. a Metrostav a.s. a do provozu bude uveden v červnu roku 2020. Konstrukce moderních tvarů bude s obloukem přes hlavní pole typu tzv. Langerova trámu. Z jednotlivých dílů se bude most sestavovat na Mělické straně a postupně po částech se bude vysouvat přes řeku. Během výsunu bude konstrukce podepřena pomocnými věžovými bárkami v korytě Labe, které se po dokončení odstraní a v řece pak nebude pohyb lodí ani proudění vody omezovat žádný pilíř. Vybetonovaná mostovka šířky 14 m ponese dvoupřehovou komunikaci i oboustranné chodníky pro pěší a cyklisty šířky 2,50 m. Celkové náklady dosahují 258 mil. Kč včetně DPH.



Slavnostní poklepání na základní kámen nového mostu



Vizualizace nového mostu mezi Valy a Mělicemi u Přelouče

# Stavbaři prohlubují Vltavu u Karlova mostu – – zvyšování plavebních hloubek na Vltavě vstoupilo do další fáze

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR

Speciální stavební stroje již od ledna v Praze prohlubují koryto Vltavy, aby bylo možné na lodě nakládat těžší náklady. Projekt je součástí komplexního zvýšení plavebních parametrů Vltavské vodní cesty z Mělníka do Prahy. Přeprava nákladů po vodních cestách je v Evropě pokládána za jeden z neekologičtějších způsobů a projekty řešící zlepšování dopravní infrastruktury pro vodní dopravu jsou pravidelně podporovány z fondů Evropské unie.

„Stavba je zaměřena na zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě, tedy na podporu nákladní vodní dopravy na Vltavě, aby opět tak jako v minulosti podporovala ekonomický rozvoj České republiky,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „S ponorem zvýšeným ze současných 1,80 m na 2,20 m loď uveze při stejných nákladech o 30 % více nákladu. Je to cesta, jak dostat část těžké kamionové dopravy ze silnic na loď a snížit zatížení historických center měst těžkými auty s odpadem a stavebním materiálem. Otevírá se tak prostor pro rozsáhlé využití nákladní vodní dopravy v projektech cestylogistiky tak, jak je tomu v ostatních velkých evropských městech. Tyto projekty významně přispívají ke snížení emisního zatížení měst“ dodal.

Nyní se stavba dostává do fáze, kdy budou sedimenty odstraňované v archeologicky významné lokalitě u Karlova mostu. Stavbaři tak musí postupovat s největší opatrností a za stálého dozoru památkářů a archeologů. Sací bagry a potápěči budou v příštích dnech k vidění střídavě pod druhým a třetím mostním obloukem, kde budou odkrývat pozůstatky dřívější stavební činnosti.

„V rámci záchranného archeologického výzkumu probíhajícího od sklonku roku 2018 na stavbě „Zvýšení ponorů na vltavské vodní cestě“ pod vedením oprávněné společnosti ARCHAIA z.ú., byly v trase stavebního záměru zjištěny pozůstatky dřevěných a zděných konstrukcí,

kteřé můžeme bezpečně spojit jak s pozůstatky románského Juditina mostu z 2. poloviny 12. století, tak patrně s dalšími stavebními aktivitami, které se k mostním konstrukcím vázaly (stavba staršího mostu, výstavba a konstrukce Juditina mostu, konstrukce mostního provizoria, mladší opravy Karlova mostu). Pozůstatky konstrukcí byly identifikovány prostřednictvím průzkumných ponorů potápěčů, pomocí podvodního dronu i speciálního sonaru. V současné době probíhá za nepřetržitého dohledu archeologů odsávání naplaveného materiálu v okolí zachycených konstrukcí.“ řekl k situaci u Karlova mostu ředitel společnosti PhDr. Petr Juřina, Ph.D.

Stavbu Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě – říční část, realizují dodavatelé Labská, strojní a stavební společnost s.r.o., ATH STAV, s.r.o., HYDROSERVIS CZ s.r.o. a Evropská vodní doprava – Sped, s.r.o., jako „Společnost Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě“ se stavebními náklady 127 mil. Kč bez DPH a práce budou dokončeny do konce roku 2019. Stavba je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

Na 43 km vodní cesty z Mělníka do přístavu Praha – Radotín v místech, kde dnes není k dispozici plavební hloubka 2,50 m, bude koryto na tuto hloubku prohloubeno. Práce budou probíhat ve zdržích všech jezů, a to vždy jen v dílčích úsecích, kde je dnes nižší hloubka. Vytěženo bude celkově asi 130 tis. m<sup>3</sup> materiálu, z toho nejvíce 43 tis. m<sup>3</sup> ve zdrži zdymadla Klecany (plavební komora Roztoky).

Projekt zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy včetně rekonstrukce 10 mostů, modernizace rejd plavební komory Praha – Štvanice a dalších úprav na ponor 2,20 m s celkovými náklady kolem 2 mld. Kč bude dokončen v roce 2021 a kromě financování Státním fondem dopravní infrastruktury je podpořen i prostředky z fondu CEF Evropské unie.



Prohlubování Vltavy u Karlova mostu





# Na plavebním kanále Vraňany-Hořín opět plují lodě

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR

**Dne 16. srpna byla po 7 týdnech odstávky obnovena plavba lodí mezi Mělníkem a Prahou. Pro zakládání nových mostů a pro přeložky inženýrských sítí bylo nutné plavební kanál Vraňany – Hořín u Mělníka vypustit. Ředitelství vodních cest ČR zajistilo po dobu zastavení provozu náhradní přepravu menších sportovních lodí po silnici. Práce úspěšně pokračují tak, aby na konci příštího roku byly mosty dokončené a do Prahy mohly bezpečně proplouvat vysoké lodě.**

Ředitelství vodních cest ČR v rámci komplexního zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty z Mělníka do Prahy rekonstruuje 10 mostů na podjezdnou výšku pro lodě až 7 m. Stavební práce začaly na jaře letošního roku prvními 5 mosty přes plavební kanál Vraňany – Hořín, z nichž budou dokonce tři mosty zdvižné. V úvodní fázi si probíhající stavební práce vyžádaly odstávku plavebního kanálu na 45 dnů v období od 1. července do 15. srpna roku 2019.

Plánované práce se podařilo zrealizovat, pode dnem kanálu byl vybudován kolektor pro vedení inženýrských sítí v Lužci, dva mosty byly demontovány, a proběhlo zakládání nových mostů, zasahující pod běžnou hladinu v kanále. Po celou dobu vypuštění kanálu byl nasazen maximální počet techniky i pracovníků, díky čemuž byly práce dokončeny v plánovaném termínu.

*„Bezprostředně po vypuštění Vraňansko – Hořínského kanálu a v souvislosti s vysokými letními teplotami bylo nutné udržet stálou kvalitu mokřadních lokalit přímým čerpáním vody do mokřadů a tůní. Za dobu vypuštění plavebního kanálu nedošlo k úhynu ani k ohrožení cenných živočichů žijících v mokřadech podél plavebního kanálu,“ uvedl RNDr. Jiří Veselý zajišťující biologický dozor investora.*

Po dobu odstávky vodní cesty zajistilo Ředitelství vodních cest ČR náhradní přepravu malých rekreačních lodí po souši mezi Kralupy nad Vltavou a Roudnicí nad Labem, která ale byla omezena jen na lodě do šířky 2,55 m. Na tuto novou službu si plavci zvykali postupně, nakonec se úspěšně přepravilo 18 lodí.

Podle původního plánu provozovatel vodní cesty s.p. Po-

vodí Vltavy plavební kanál 16. srpna 2019 opět zprovoznil. První lodě se štěrkopískem pro Prahu hned poté propluly. Práce na mostech dále pokračují bez omezení plavby.

Stavbu „Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě, kanál Vraňany – Hořín, Ia. Etapa“ realizují dodavatelé STRABAG Rail a.s. - EUROVIA CS a.s. – OK Třebestovice a.s. se stavebními náklady 600 mil. Kč bez DPH; práce budou dokončeny v roce 2020. Stavba je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Na tuto etapu pěti mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín u Mělníka bude navazovat ve druhém pololetí letošního roku druhá etapa zbývajících dvou mostů přes tento kanál. Následně v roce 2020 budou zvyšovány i tři mosty přes plavební kanál Troja – Podbaba v Praze. S těmito stavbami souvisí i samostatně budovaná úprava ohlaví plavební komory Hořín, která byla zahájena v červnu tohoto roku, a práce zde intenzivně běží rozebíráním kamenných a betonových konstrukcí i zakládáním jímky.



První lodě opět proplouvají po plavebním kanále Vraňany-Hořín přes staveniště nových mostů



# Začala sa kompletná obnova plavebných komôr Vodného diela Gabčíkovo

**METROSTAV**

**Plavebné komory Vodného diela Gabčíkovo sú na hranici životnosti. Spoločnosť Metrostav začala s ich kompletnou obnovou za plnej prevádzky vodného diela. Stavebné práce budú dokončené do roka 2022.**

Projekt „Inovácia a modernizácia plavebných komôr pre zvýšenie bezpečnosti a intenzity vodnej dopravy na Vodnom diele Gabčíkovo“ patrí k najväčším riečnym dopravným projektom v Európskej únii.

Ide o prvú veľkú obnovu vodného diela od začiatku prevádzky, teda od roku 1992. „Cez plavebné komory sa od začiatku prevádzky preplavilo vyše 400 tisíc lodí a naplnené boli viac ako stotisíckrát, čo vplýva aj na prevádzku, ktorú ohrozujú priesaky. Súčasný stav je taký, že plavebné komory sú už na hranici životnosti,“ povedal Daniel Kvocera, generálny riaditeľ štátneho podniku Vodohospodárska výstavba. Kompletná inovácia je nevyhnutná na zabezpečenie bezpečnosti, spoľahlivosti a plynulosti plavby na Dunaji.

## Postup prác

Modernizovať sa bude za plnej prevádzky, pričom ako prvá bude inovovaná pravá plavebná komora. V rámci projektu dôjde k výmene niekoľko stonových horných a dolných vrát vrátane ich príslušenstva. „Výmena vrát, ktoré vážia viac ako tisíc ton, budú skutočnou výzvou. Mostovka, ktorá vedie nad dolnými vrátami oboch komôr bude komplikovať demontáž i montáž vrát,“ hovorí Radek Liška, projektový manažér Metrostavu.

Inovovať sa bude aj plniaci a prázdniaci systém či regulačné uzávery vtokov a výtokov, ktoré zabezpečujú uzavretie a otvorenie plniacich kanálov pre naplnenie a vypustenie plavebnej komory.

Bezpečnosť stavby sa zároveň zvýši stabilizáciou celého podlažia plavebných komôr. Novinkou na Vodnom diele Gabčíkovo bude vyššia kontrola a riadenie lodnej

dopravy prostredníctvom takzvaného expertného kontrolného systému.

## Metrostav ako skúsený partner

Spoločnosť Metrostav, a. s., sa stala víťazom tendra na generálneho dodávateľa stavebných prác v medzinárodnom verejnom obstarávaní. Trojročný časový limit na ukončenie stavebných prác je podľa Radka Lišku splniteľný: „Dokončenie prác v horizonte troch rokov je realizovateľné, ak všetko bude dobre pripravené a s investorom budeme ťahať za jeden povraz. V tomto smere poskytuje výhodu veľkosť diela, vďaka čomu môžu práce prebiehať súbežne bez toho, aby sa profesie navzájom obmedzovali.“

## Dôležité míľniky modernizácie

06/2019 udelenie stavebného povolenia

07/2019 začatie demontážnych prác na horných oceľových vrátach

12/2020 ukončenie stavebných prác na pravej plavebnej komore

01/2022 ukončenie stavebných prác na ľavej plavebnej komore

## Vodné dielo Gabčíkovo

Vodné dielo Gabčíkovo je najrozsiahlejšia vodná stavba svojho druhu na území Slovenska. Pre krajinu má strategický význam, okrem protipovodňovej ochrany výrazne zvýšila plynulosť a bezpečnosť lodnej dopravy. Počas 27ročnej prevádzky sa plavebnými komorami vodného diela preplavilo viac ako 400 000 lodí, čo znamená v priemere 15 000 lodí ročne. Celkové náklady na modernizáciu plavebných komôr sú približne 150 miliónov eur, pričom Európska únia poskytla krytie vo výške takmer 123 miliónov eur.

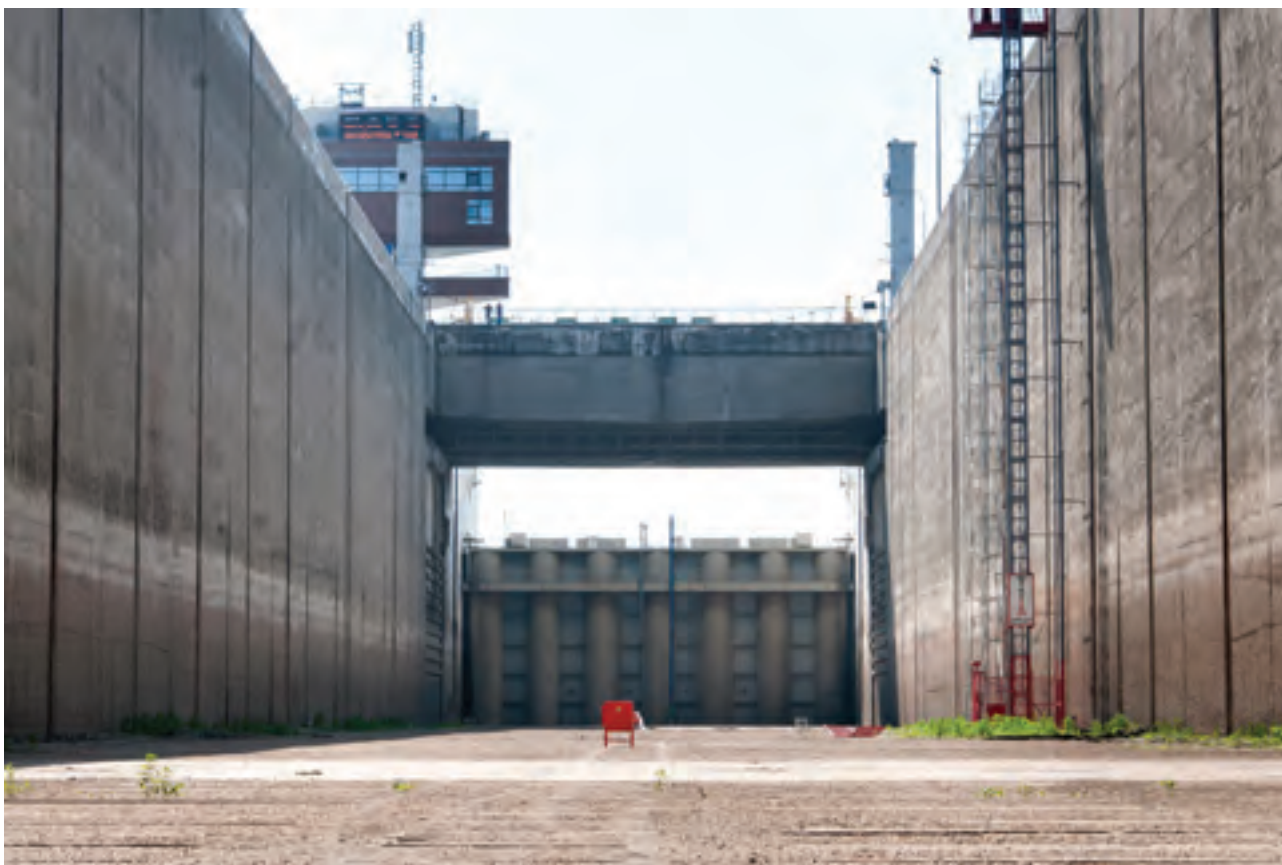


Začiatok stavebných prác na modernizácii plavebných komôr Vodného diela Gabčíkovo symbolicky odštartovali poklepaním základného kameňa zástupcovia rezortov životného prostredia, dopravy, Európskej komisie a generálneho dodávateľa prác.



*Demontáž dolných vrát pravej plavebnej komory*





Modernizovať sa bude za plnej prevádzky vodného diela. Ako prvá bude inovovaná pravá plavebná komora



Úprava ovlávi PK Hořín



Modernice rejd PK Štvanice v Praze



**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

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



Oprava ledolamů Karlova mostu v Praze

**SPOLEHLIVÝ A SILNÝ PARTNER  
PRO ZAKLÁDÁNÍ V KONTAKTU  
S VODNÍM PROSTŘEDÍM**

# Šífařská statistika v historickém pohledu

Jiří Svoboda

Při pohledu na novověkou historii plavby v českých zemích existuje období temna ze kterého existuje jenom málo záznamů. **Ukazuje se totiž, že absence dobových zobrazení vltavských, ale i labských šífů v období mezi roky 1600-1700 nebyla náhodná. Byl to vliv třicetileté války, tedy, jednoho z největších konfliktů moderních dějin.** Rozvrat Evropy byl tak masivní, že v průběhu dalších desetiletí po tzv. „Vestfálském míru“ v roce 1647, kterým byl tento konflikt ukončen, se z toho Evropa ještě nevzpamatovala. Mimořádně silně byly devastovány české země. Úbytek obyvatelstva hrál zásadní roli při obnově země. Trvalo téměř celé století, nežli došlo ke konkrétnějším změnám.

Tento sociální trend je možné pozorovat i na jednotlivých typech nákladních člunů, které se na Vltavě a na Labi pohybovaly. Typová rozmanitost byla relativně velmi vysoká, což bylo dáno tím, že vnější impulzy, přicházející především z Německa nebyly nijak zvlášť silné. Zatímco před rokem 1620 se na Vltavě objevovaly lodě víceméně stejného charakteru, potom až do poloviny 18. století existuje velká ilustrační absence. Lze pouze předpokládat, že nějaké větší lodě připlouvaly do Čech po Labi z Německa, které neušly pozorným zrakům úředníků královské komory, kteří kontrolovali dovoz zboží.

Nicméně i v hodnocení velikosti lodí, objevujících se na českých řekách, panuje určitá nejasnost. M. Hubert uvádí, že v roce 1600, prohlédli zemští mlynáři Vltavu od Prahy až do Litoměřic a podali o své cestě zprávu. V ní se uvádí, že v Litoměřicích na Labi spatřili loď o délce 24 loket, šířce 5 loket a výšce 2 lokte a 3 palce (14,2 m\*3 m\*1,25 m), vezoucí 4 kopy korců obilí (16,8 tun).<sup>1</sup> Tato informace se zachovala jenom proto, že šlo o neobvykle velkou loď.

**O 40 let později (v roce 1641) uvádí K. Fuk, že je možné plout bez problémů na střední Vltavě s loděmi o délce 17, 28 a 29 metrů s příslušným počtem plavců a koňským potahem proti proudu nazpět do Českých Budějovic.**<sup>2</sup> Nabízí se otázka, co se stalo, že během jednoho lidského věku se délka vltavských lodí zdvojnásobila? Odpověď je jednoduchá – opět třicetiletá válka.

S pohybem zahraničních armád na českém území rostla potřeba i jejich přepravy a především zásobování. To mohlo být uskutečněno, (pokud pomineme lokální rabování švédskými vojsky), pouze v mezinárodním měřítku. Většina švédských vojsk, pohybující se v Čechách byla zásobována loděmi přivážející potraviny z Německa. Ostatně tato trasa byla využita Švédy při rozkradení cenností, shromážděných císařem Rudolfem II., umístěných (rudolfínské sbírky) na Pražském hradě. Na rozkaz švédské královny Kristýny v roce 1648, tedy již po dohodnutém „Vestfálském míru“, byla většina uměleckých sbírek Rudolfa II., dopravena loděmi po Vltavě a Labi do Německa a odtud převezena do Švédska.

Je nesporné, že tento konflikt vyvolal potenciální unifikaci i v lodním stavitelství. Pro přesuny větších kontingentů osob nešlo používat žádné menší lodě. Aktuální

potřeba si vynutila stavbu velkoobjemových říčních plavidel, schopných bezpečně dopravovat na delších trasách svůj náklad. Na druhou stranu je nutné si uvědomit, že zatímco plavba po Labi nebyla nijak zvlášť obtížná, potom plavba po střední a dolní Vltavě byla mnohem náročnější.

Tato situace vyvolala technický rozvoj lodního stavitelství v Čechách. Ačkoliv v porovnání se sousedními zeměmi, především s Německem nemohly Čechy v tomto oboru soupeřit, přesto se vyprofilovaly dva typy vltavských člunů. V literatuře se obvykle nazývají „velký“ a „malý“ český člun.

**Je zvláště pozoruhodné, že „velký“, tzv. otevřený „český“ člun je ještě uveden v Plavební ročenke na rok 1923, což byl první ročník této publikace po vzniku republiky v roce 1918.** Údaje v ní jsou ještě pod dominantním vlivem rakousko-uherské plavební správy, takže se mohou považovat za hodnověrné. Cituji:

*„Z nákladních člunů na Vltavě a Labi plujících jsou nejuzívanější následující typy: -otevřený člun vltavský, tzv. „český člun“ o délce 40 m, šířky 4,5m, výšky až 1,2 m, mající při ponoru 06-0,95 m asi 100 tun nosnosti“.*

(Plavební ročenka na rok 1923, s. 261)

Další čluny, zde uváděné jsou již plavidla labská. Tento typ lodi byl vlastně na Vltavě v 18. a 19. století velmi rozšířený. Byl tu však ještě jeden člun, který pravděpodobně kraloval na horním a středním toku Vltavy a to „malý český“ člun. Jeho existence nešla přehlédnout, avšak větší význam bychom mu nepřikládali, nebýt zřízení Schorovy županovické plavební komory. Tato stavba byla určena výhradně nákladním lodím připlouvajícím z Českých Budějovic s nákladem především soli, ale i dalšího zboží, lehčího charakteru.

Je velmi pravděpodobné, že „velký“ český člun o délce 40 metrů byl využíván k dopravě stavebních materiálů, především lomového kamene z četných lomů podél středního toku Vltavy, ale rovněž i písku a dalších stavebních materiálů. Pokud podrobněji vyhodnotíme parametry Schorovy komory, (d= 26,6 m, š = 4,7 m), zjistíme, že jejím rozměrům odpovídá plavidlo nazývané „český šenák“.

Pokud odečteme manipulační prostory pro šířku, (na každé straně 40-50 cm), dostáváme pravděpodobné hodnoty mezi 370-390 cm. Bude-li se zdát, že jsem při odhadu volného prostoru mezi boky lodi a stěnou komory použil příliš podhodnocených parametrů, mohu ujistit, že jsem vycházel ze současné situace.

**Luxusní kolesový parník „Vltava“, který dodnes brázdí hladinu Vltavy i Labe má maximální šířku přes kolesnice 10,5 m.** Při proplouvání Vranskou a Štěchovickou plavební komorou, (obě mají šířku 12 m), zbývá kapitánovi na každé straně lodi 75 cm prostoru. Z toho vyplývá, že při celkové distanci mezi šířkou lodi a šířkou komory může využije kapitán kolem 88% celkové šířky komory. Stejným postupem je možné vyvodit, že u Schorovy komory se pohyboval manipulační prostor plavců

<sup>1</sup> Hubert, M.: Cesta „císařské“ soli do Čech; Labsko-vltavská plavba, XIII, Děčín 2007, s. 42.

<sup>2</sup> Hubert, M.: Cesta „císařské“ soli do Čech; Labsko-vltavská plavba, XIII, Děčín 2007, s. 40.



při odhadu 60 cm na každém boku lodi kolem 26%, což byl pravděpodobně Schorův odhad pohybující se kolem 25%. Tedy mnohem více, nežli mají v současnosti k dispozici u uvedených komor kapitáni říčních lodí.

Podobně je možné odhadnout, (podle ilustrací), že kormidelní veslo (tzv. plouha), nepřesahovala délku lodi ne více nežli o 10%. Z toho lze odvodit, že snížíme-li délku komory o uvedený odhad (10%), dostaneme pravděpodobnou délku lodi. V našem případě to jsou necelé 3 metry. Výsledkem výpočtu je plavidlo o délce  $26,6 - 3 = 23,6$  pro délku a přibližně 350 až 370 cm pro její šířku. Těmto parametrům odpovídá beze zbytku tzv. „český šenák“, prakticky o stejných rozměrech. Délka 23 m, šířka 370 cm, výška boků 0,85 m.

Je tedy nesporné, že ing. Schor musel při projekci komory vycházet z nejrozšířenějšího typu vltavského plavidla, aby zabezpečil jeho bezproblémový provoz na nejobtížnějších úsecích Vltavy. Tento předpoklad vylučuje, že by Schor plánoval komoru, řekněme „ad hoc“, ale že musel zcela plánovitě sledovat velikost lodí na Vltavě.

**Dá se proto předpokládat, že parametry, které Schor pro komoru zvolil, vycházely z jeho vlastních výzkumů, kdy musel pracovat s průměrem parametrů plavidel, dlouhodobě používaných na Vltavě.** To ovšem nevylučuje použití delších lodí. Jako vojenský inženýr musel projektovat takové vodní stavby, které by odpovídaly požadavkům armády v daném období. Současně musel respektovat i strategické požadavky, vyplývající z dozvuků „třicetileté války“, která přinesla hromadnou dopravu armád po řekách. Byl si jistě vědom toho, že zabezpečení trvalého přísunu soli do Čech umožní větší odolnost celého prostoru českého království v případě dalšího vojenského konfliktu. Proto projektoval svou komoru z pohledu protiproudění, který by eliminoval vstup

větších lodí do strategické oblasti jižních Čech.

Velké a dlouhé lodě by se jistě v případě vojenského konfliktu použily, avšak jejich postup proti proudu Vltavy by byl velmi problematický. Na Labi byla situace jiná. Relativně klidný a široký tok umožňoval plavbu i velkým labským člunům o délce přes 50 m a výtlačkem přes 100 tun. Ostatně srovnání labských a vltavských nákladních člunů se objevuje v již citované Plavební ročenke z roku 1923. Labské lodě jsou charakterizovány takto:

„Velký labský člun s dřevěným dnem, rozběrným krytem a ostrým kimem, délky 76 m, šířky 10,5 m a 2,2 m vysoký. Při ponoru 1,39 m unese asi 1000 tun. Mimo uvedené typy pluje na Labi mnoho jiných člunů, jež přicházejí z kanálů spojujících Labe s Odrou resp. Vislou.“

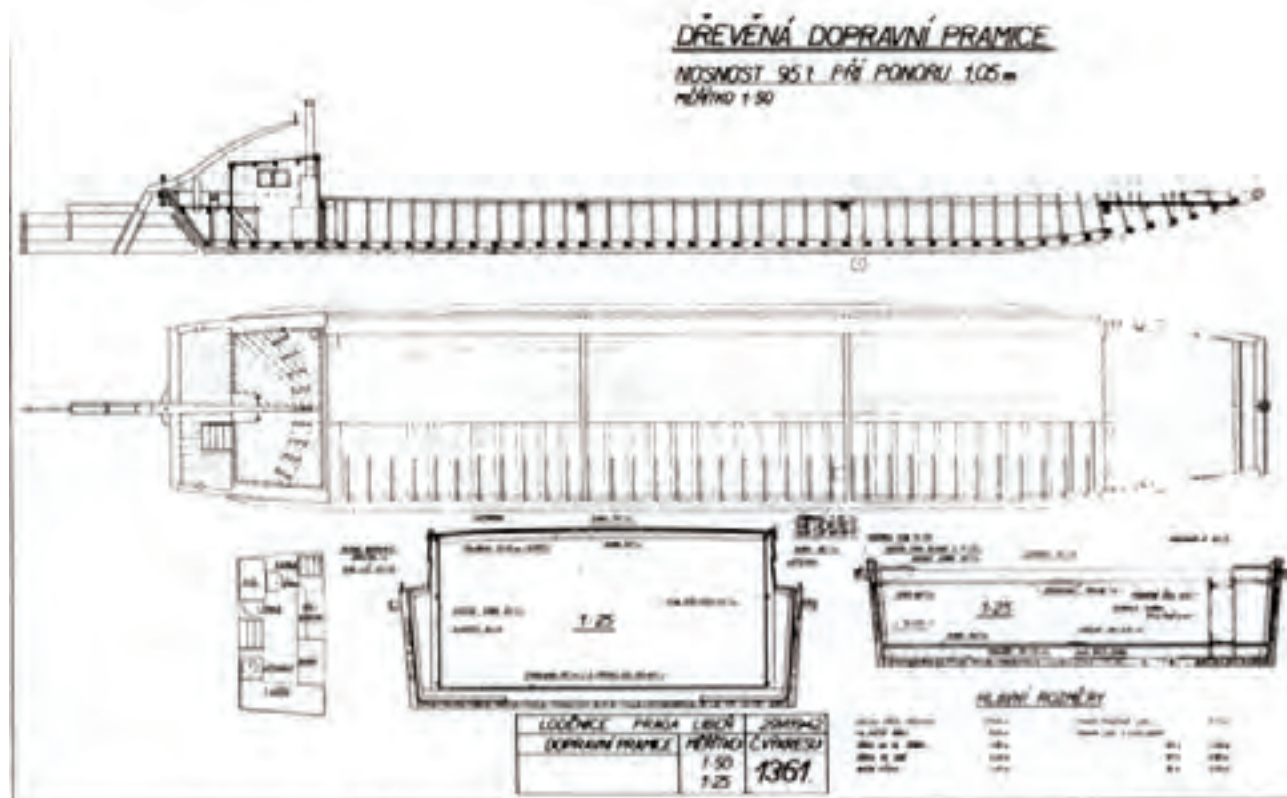
#### NÁKLADNÍ ČLUNY KANÁLOVÉ (NĚMECKÉ)

a) nákladní člun pro Finovský kanál; ( $d = 40,2$  m,  $š = 4,6$  m, nosnost 225 t při ponoru 1,8 m)

b) nákladní člun dle míry berlínské: ( $d = 46,2$  m,  $š = 6,68$  m, nosnost 300 t při ponoru 1,5 m)

(Plavební ročenka na rok 1923, s. 262)

S velkou pravděpodobností se dá předpokládat, že zatímco na německých řekách došlo k typologickému vývoji nákladních člunů, potom v Čechách k podobnému posunu stěžejí mohlo dojít, neboť plavební podmínky byly zcela rozdílné. Ačkoliv kanalizace Vltavy probíhala s kratšími či delšími přestávkami od druhého splavnění K.Fukem, zůstávala Vltava, (horní a střední), pro velké lodě prakticky neprůjezdná. Tento předpoklad opravňuje ke konstatování, že nad Prahou byl pohyb člunů o větším výtlačku nežli 100 tun prakticky nemožný. Tato úvaha vede k závěru, že pro zvládnutí celkového objemu zboží dopravovaného po Vltavě až k Labi, (pravděpodobně Li-

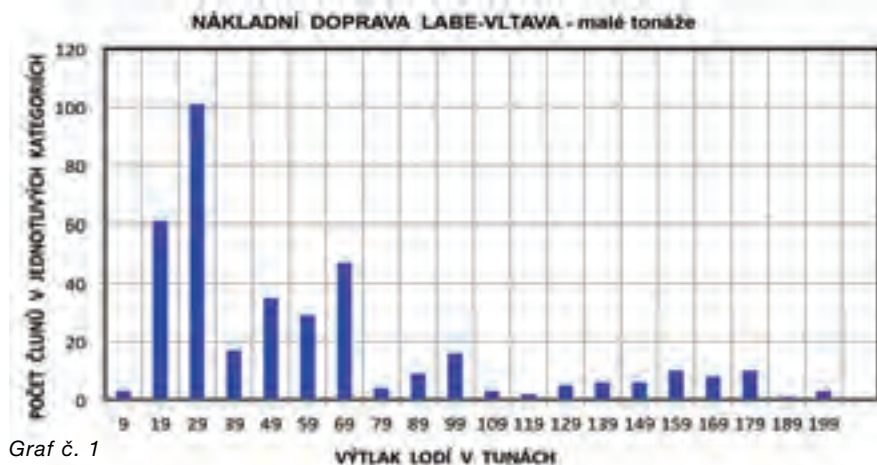


Výkres nákladní lodi délky 25 m a nosnosti 95 tun z roku 1942 (sbírka M. Huberta).

Plánek modernizovaného „českého šenáku“ loděnice „Jan Šílený“, (Týn n. Vltavou), z roku 1942, který odpovídá svými parametry plavidlům, plavící se na Vltavě od 17. století až prakticky do současnosti.

toměřice) muselo zvládnout odpovídající množství maloobjemových plavidel vltavských.

Díky relativně podrobným statistikám v Plavebních ročenkách (1923-1938) bylo možné zmapovat počet nákladních člunů v ČSR a provést detailní analýzu. Základním kritériem byla tonáž lodí. S ohledem na to, že byla použita data z první fáze existence ČSR, bylo možné předpokládat, že jde o dřívější tradici, sahající nejméně do první poloviny 19. století. Tím bylo možné do jisté míry eliminovat vliv moderních technologií, (vý-



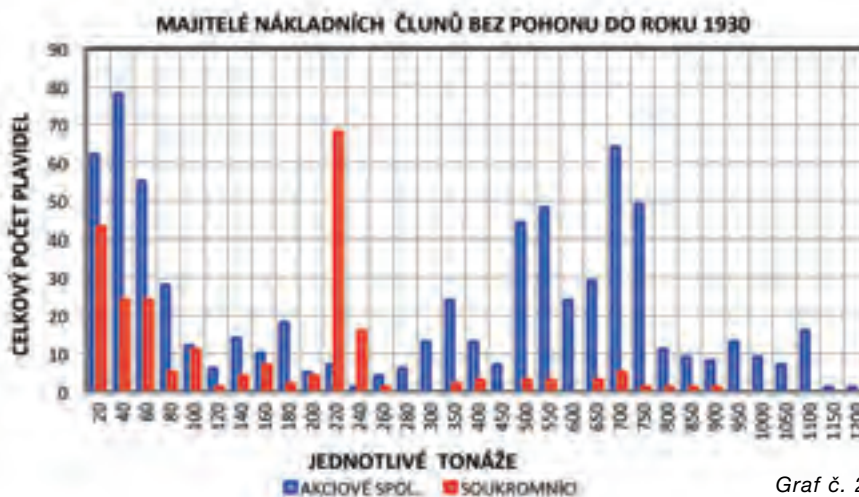
Graf č. 1

tlak přes 1000 tun) apod.

V grafu č. 2 je uvedeno rozložení vltavsko-labských člunů, (podle PR-1923) tříděných podle tonáže. Všechna plavidla byla filtrována s krokem 20 tun, což znamená, že pod sloupcem „třída“ se rozumí horní hranice rozpětí. Tedy, je-li na prvním místě třída 39, znamená to, že jde o počet plavidel v rozpětí tonáže 39-20=19, tedy od 19-39 tun. Stejným způsobem jsou filtrovány další až do výtlaku 100 tun. Následující je krok po 50 tunách. Z grafu č. 2 je patrné, že největší podíl plavidel na obou povodích tvořily čluny o výtlaku 20-70 tun (87 %). Plavidla s výtlakem 200-250 tun (13,9%) se proto zde neobjevují, neboť se pohybovala na Labi. Je téměř jisté, že první skupina patří do plavidel vltavských a druhá pak mezi čluny labské. I z druhého grafu č. 3 je jasné, že největší podíl maloobjemových lodí na Vltavě tvořily čluny mezi 10 až 30 tunami (43,1%). Naprosto dominantní plavidla na Vltavě představovaly čluny o výtlaku 20-30 tun. Tím je vlastně doplněn pohled na vltavské i labské čluny v jejich historické projekci. Je nepochybné, že statistika z roku 1923, vycházela z období Rakouska-Uherska. Zmíněný graf č. 3 byl vypracován na základě dat v plavební ročence pro rok 1930, kde je uveden seznam všech majitelů nákladních člunů bez vlastního pohonu na všech řekách ČSR. Celkový počet plavidel byl 929. Z nich bylo 166 člunů z povodí Dunaje, 72 plavidel z povodí Odry. Zbývající čluny v počtu 691 byly registrovány jako čluny labské a vltavské. Jednou z možností, které víceparametrická analýza nabízela, byla filtrace podle místa bydliště soukromých majitelů lodí. Výsledek byl jednoznačný. Při eliminaci všech plavidel, které **nebyly** evidovány na dolním Labi, se prokázalo, že dominantní tonáží bylo rozpětí mezi 220-240

tunami. Z celkového počtu 226 plavidel soukromých majitelů bylo pro oblast dolního Labe extrahováno 96 plavidel. Z nich se 54 lodí zařadilo do tonážního rozpětí 220-240 tun (56 %). Celková tonáž, kterou disponovali severočestí majitelé nákladních člunů, představovala téměř 30 tisíc tun. Tím byl jednoznačně potvrzen předpoklad, že tonáž pohybující se kolem 220 tun, nebyla na střední Vltavě běžnou záležitostí, ale že byla používána téměř výhradně na Labi.

Statistický filtr (bydliště majitele-Vltava) tento závěr potvrdil stoprocentně. Stejným způsobem byla analyzována skupina majitelů, registrovaná v Praze. Vycházelo se z předpokladu, že tato skupina bude aktivní spíše na Vltavě, nežli na Labi, i když oboustranný pohyb lodí nelze vyloučit. Zatímco labská skupina disponovala celkem s 29018 tunami celkové tonáže a 114 lodmi, potom vltavská skupina s registrací v Praze disponovala 201 plavidly a 7239 tunami celkové tonáže. Z celkové analýzy nákladní vodní dopravy ve 30. letech 20. století vyplývá závěr, že Vltava, jakkoliv vý-



Graf č. 2

znamná dopravní tepna, měla přibližně 4x menší dopravní kapacitu nežli Labe. Tento závěr je možné aplikovat i dřívější předindustriální období, pro které chybí dostatečné množství informací o objemu přepravovaného nákladu na Vltavě a Labi.

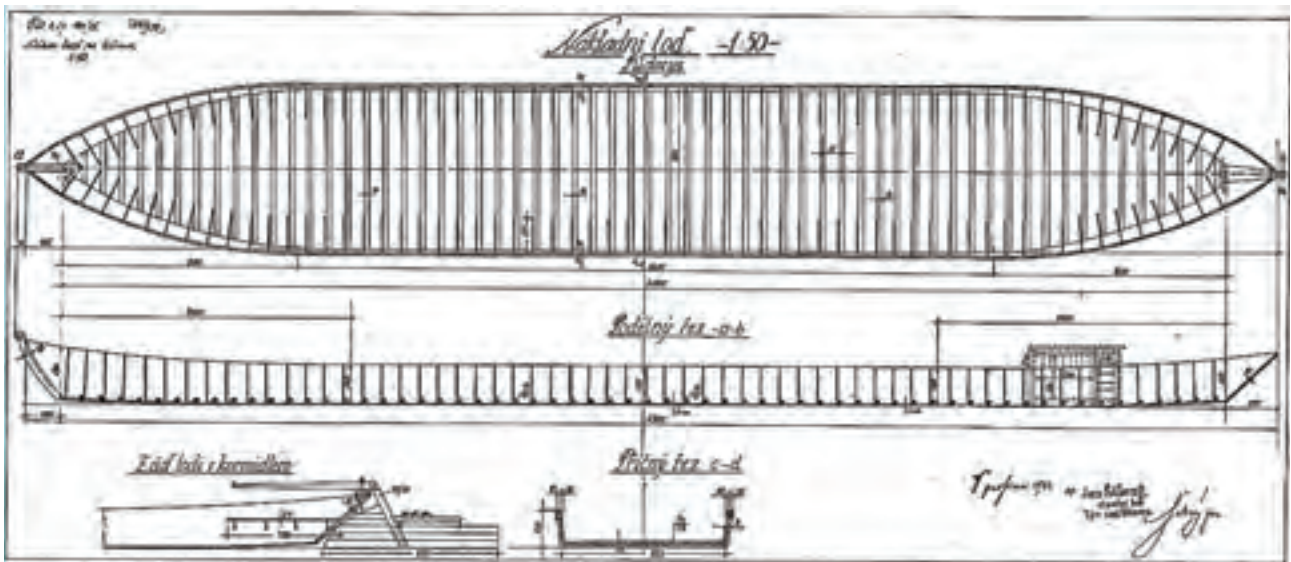
Podrobnější analýza, která byla provedena, doložila premisu, že větší tonáže se objevují u plavidel větších společností a menší tonáže u soukromých majitelů. Tento odhad nebyl ovšem úplně přesný, neboť akciová společnost Lanna zasáhla svým podílem maloobjemových plavidel tak významným způsobem, že se to na grafu č. 3 projevilo významným podílem větších společností i v malotonážních plavidlech.

Nicméně je dobře patrné, že podíl drobných šífařů na celkovém objemu tonáže vltavsko-labských plavidel je významný především v kategorii lodí o tonáži od 20 do 200-220 tun.

Jeho téměř identická předloha je zobrazena na obr. č. 999. <sup>3</sup> Loď o této tonáži měřila přibližně 45 m na délku, na šířku kolem 6 m a ponor se pohyboval mezi 1,2 až 1,5 m.

<sup>3</sup> Šílený V., Kostecký R., Hubert M.: Stavba dřevěných nákladních lodí v loděnici Jan Šílený v Týně nad Vltavou.. MCKV Týn nad Vltavou a Město Týn nad Vltavou, 2013, s. 33.





PŘEHLED MAJITELŮ NÁKLADNÍCH ČLUNŮ DO R. 1930			
MAJITEL	POČET	TONÁŽ	PRŮMĚR
Čsl. akc. spol. labská v Praze	250	139 068	556
Čsl. akc. spol. dunajská v Bratislavě	122	73 773	605
Čsl. akc. spol. oderská v Vítkovicích	73	34 350	471
Stát - správa plavidel Bratislava	31	4 521	146
Lamna akc. stav. spol. v Praze	120	3 933	33
Min. vojenských prací	5	3 627	725
Vltavsko-labská s.r.o.	21	2 669	127
Praha - obec	56	2 480	44
Cukrovar v dol. Bečkovovicích	9	1 480	164
<b>JEDNOTLIVÉ LODI U SPOLEČNOSTÍ</b>			
Apollo rafinerie Bratislava	1	600	600
Kralupská rafinerie v Praze	2	782	291
Propelsový podnik Bratislava	1	350	350
Německá společnost v Mojiřích	1	172	172
Cukrovar v Lužci n. Vltavou	1	150	150
Nestomická rafinerie cukru v Ústí n. L.	1	54	54
Akc. spol. pro zužitkování dříví a lesů	1	30	30
Obecní úřad Ilava	1	6	6
<b>CELKEM</b>	<b>687</b>	<b>265 901</b>	<b>387,0</b>
Soukromí majitelé			
<b>CELKEM</b>	<b>233</b>	<b>38 683</b>	<b>166,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>920</b>	<b>306 528</b>	<b>350,0</b>

Tab. č. 1

Vltavská nákladní loď na kámen o proměnlivé délce od 40 do 50 m, šířce kolem 6 m a celkové výšce boků 150 cm. To jsou lodě, které tvořily v prvorepublikové éře na vltavském toku drtivou většinu.

Pro doplnění informací o počtu provozovatelů lodní nákladové plavby uvádím přehledovou statistiku všech účastníků tohoto obchodu.

Otázkou zůstává stáří nákladních člunů. Pokud by statistika z roku 1923 popisovala pouze plavidla současného období, měnilo by to zásadně pohled na podíl člunů, (z pohledu stáří), v jejich evidenci. Naštěstí byla plavební statistika tak detailní, že při identifikaci všech nákladních člunů doložila i rok výroby. Proto bylo možné vyhodnotit i tento faktor,

Doba vzniku	Četnost	Kumul. %	Podíl %
1900 - 1904	62	32,80%	32,80%
1905 - 1909	52	60,32%	27,51%
1880 - 1884	42	82,54%	22,22%
1885 - 1889	16	91,01%	8,47%

Tab. č. 2

I v tomto případě jsou k dispozici statistické údaje o stáří plavidel.

Po vzniku Československé republiky se na Vltavě a Labi pohybovalo téměř 90 procent plavidel vyrobených v letech 1880-1909. Je proto možné považovat předcházející statistiku zobrazující typologický vývoj říčních nákladních plavidel v Čechách za dostatečně průkazný.

Plavební ročenka pro rok 1935-37 neuvádí sice detailní přehled všech plavidel na Labi a Vltavě, ale předkládá doplňující data o nových koncesích a majitelích. Jde celkem o 32 plavidel, v těchto kategoriích výtlačku:

výtlaček	počet
20 - 29	1
60 - 69	2
150 - 199	4
200 - 249	9
350 - 399	2
400 - 449	2
450 - 499	6
500 - 549	6

Tab. č. 3

Největší počet plavidel, která se objevila po roce 1923 je v kategorii 200-249 tun a jsou evidována pod upřesněním, že jde o labský ovocný člun. Relativně vyšší nárůst je viditelný v kategoriích 450-550 tun

celkem 12 člunů, evidovaných jako nákladní loď. Celkový počet lodí nijak nenarušil předcházející statistiku, takže je možné považovat uvedený graf č. 2 platný i pro následující období až do vypuknutí II. světové války. Důležitost říčních nákladních lodí pochopili naši předkové, včetně panovníka zcela jasně. Zahraniční obchod ve větším objemu se bez lodní dopravy neobejde. Dokládají to statistické údaje o množství dopraveného zboží do Čech a z Čech. K dispozici jsou bohužel data až od roku 1901, nicméně i na nich lze dobře sledovat trend lodní nákladní dopravy.

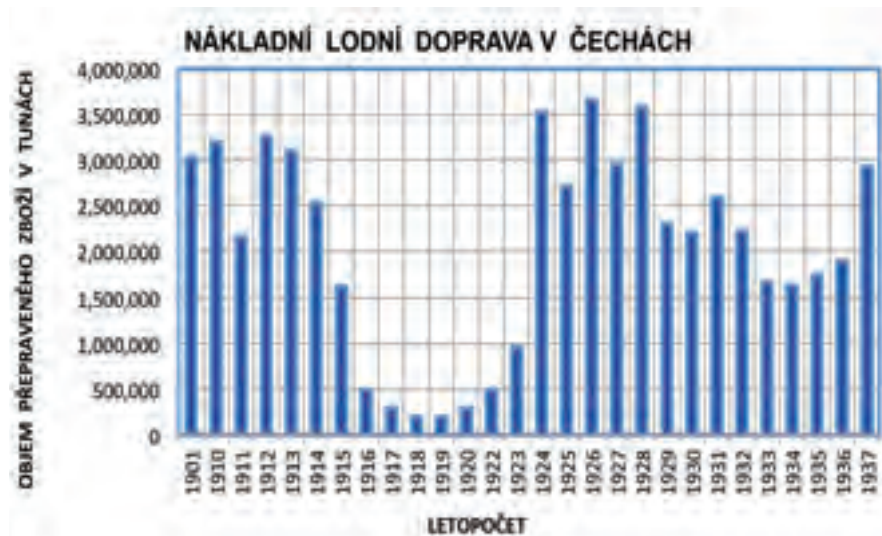
Na grafu č. 3 jsou zřetelné trendy objemových ukazatelů v závislosti na ekonomicko-politické situaci. Velmi dobře je zde patrný vliv válečných let v letech 1914-1918 (I. světová válka), ale rovněž i nepříznivé roky ekonomické krize koncem 20. a počátkem 30. let minulého století.

Jasná je i obchodní prosperita od poloviny až do konce 20. let, kdy velikost zahraničního obchodu rychle rostla,

a republika se zbavovala tíživého obchodního deficitu válečných let.

vosti je jedna udivující skutečnost. Proplutí Svatojanských proudů, odedávna považované za mimořádně obtížné a nebezpečné, zvládli šífaři bez jakýchkoliv problémů. Za celou dobu provozu této atrakce, nedošlo k žádné větší nehodě, nebo poranění některého z cestujících. To svědčí o mimořádné profesionalitě plavců i šífařů.

**Nebyly to pouze výletní projíždky od Svatojanských proudů do Štěchovic. Celá řada šífařů podél Vltavy využívala poptávku po výletech na vltavských lodích. Pořádaly se dokonce i několikadenní výlety po Vltavě.** O mimořádné oblíbenosti těchto výletních plaveb svědčí oficiální žádost Pražské paroplavební společnosti na stavbu vltavské pramice pro 200 osob z roku 1937.<sup>4</sup> Zahájení delších plaveb s výletníky bylo již dřívějšího data. Zájem o ně



Graf č. 3

### Osobní doprava na nákladních člunech

Již od konce 19. století se začaly na Vltavě, ale i na jiných řekách objevovat velké čluny s výletníky. Většinou byl využíván tok Vltavy od dolního konce Svatojanských proudů (Dolní Buk), kde byly instalovány dva památné sloupy označující závěr tohoto nebezpečného úseku. Důvod byl velmi prostý.

**Zahájením pravidelné paroplavby nad Prahou v roce 1865 zesílil zájem výletníků o dosud, (pro ně), neznámou Vltavu. Protože konečná zastávka parníků byly Štěchovice, rostla zvědavost o poznání tolik proklamovaných Svatojanských proudů přímo lavinovitě.** Od přístaviště ve Štěchovicích byl Dolní Buk vzdálen téměř 2 km (přesně 1700 m), a cestující tam museli dojít po svých. Toho velmi vtipně využili někteří majitelé člunů z Davle a nabídli návrat do Štěchovic krátkou plavbou. Tyto krátké projíždky po divoké vodě byly mimořádně oblíbené, takže někteří šífaři nabídli splutí od začátku Svatojanských proudů u hotelu Záhoří. To byla již projížďka relativně dlouhá, neboť tento úsek dlouhý asi 10 km poskytoval cestujícím zážitky, které si dnes ani neumíme představit.

Nicméně, tento zážitek si troufli nabídnout pouze ti nejzkušenější šífaři. Časem se tyto plavby na vltavských člunech staly součástí programových plaveb PPS, která uzavřela s některými z nich smlouvy. Na celé této zajíma-

se dá srovnat s rostoucí poptávkou po plavbách na vltavských parnicích, přibližně od 90. let 19. století. To nasvědčuje tomu, že česká společnost v porovnání s předchozím dvacetiletím výrazně zbohatla, takže zbyl i čas na zábavu v podobě výletů. Zájem byl ostatně motivován i faktorem neznalosti české krajiny, jejichž poznání umožnily plavby na lodích.

**Velké oblíbené se těšily celodenní, případně několika-denní plavby po Vltavě i po Labi.** Nešlo o ojedinělé akce. Vítanou klientelou se pro šífaře staly korporace a spolky. Z nich nejvýznamnější byli Sokolové. Bude asi překvapením, že to byla právě tato organizace, která se věnovala nejenom ozdravení české populace sportem, ale rovněž i kulturním vzděláním. Tato sokolská aktivita je dokumentována dobovými fotografiemi.



Český „šenák“ s výletníky u hotelu Záhoří (cca 1905-1910)



Loď s účastníky sokolského sletu kotví na Podolsku.

Výlet Sokolů v roce 1905

O schopnostech kormidelníků i provozovatelů velkokapacitních plavidel svědčí foto na obr. č. 79, kde lze vidět naplněný velký český nákladní člun s nejméně stovkou, (možná i více) pasažerů ve Svatojanských proudech.

<sup>4</sup> Hubert, M., Kostecký, R., Šílený V.: Stavba dřevěných nákladních lodí v loděnici Jan Šílený v Týně nad Vltavou. MCKV Týn n. Vltavou a Město Týn n. Vltavou, 2013, s. 23.



Fascinující na této fotografii je, že loď ovládají pouze dva plavci. Jeden na přídi a druhý s kormidlem na zádi. Uvedené foto ilustruje nejen brilantní ovládání velké nákladní lodi s minimální posádkou, ale i jinou, málo známou skutečnost.



Výlet na velké lodi ve Svatojanských proudech

Čeští šífaři byli pro svoje schopnosti přijímáni s otevřenou náručí u všech dopravních lodních firem v Německu. Měli totiž velké zkušenosti s rychlejší vodou českých toků nežli šífaři němečtí. Díky tomu zvládali plavbu v jinak nížinném Německu při vyšší vodě daleko lépe. Významný podíl na tom, že bezpečnost výletních plaveb byla prověřena dobou trvání těchto akcí, měli čeští výrobci kvalitních lodí. Jeden z nejznámějších byl Jan Šílený z Týna nad Vltavou. Začínal jako tesař u svého otce Františka, který příležitostně stavěl lodě. Jan se narodil v roce 1862 a ve věku kolem 26 let nastoupil jako lodník v týnské loděnici u Josefa Knihy. Ten zemřel v roce 1891 a po něm se Jan stal jeho nástupcem a zakladatelem nové firmy. Bývalou loděnici firmy Lanna, která již nebyla v provozu, si Jan nejprve pronajímал a v roce 1892 ji definitivně koupil. Tím položil základy k jedné z nejlepších vltavských loděnic. Již od konce 19. století začalo loděnic na Vltavě ubývat, takže Jan Šílený byl na

svém místě v pravý čas. Nelze se však domnívat, že žádná konkurence neexistovala. Podél Vltavy bylo více loděnic, ale s minimální produkcí, které vyráběly lodě spíše příležitostně. Jediným vážným konkurentem byla loděnice Josefa Chrousta ve Štěchovicích.<sup>5</sup>

České „šenáky“ byly velmi oblíbenými plavidly, (obr. č. 74 a 75), ale nebyly to jediné lodě, které se pro výlety používaly. O tom svědčí již zmíněné výlety Sokolů. Jejich akce byly velmi početné, takže se musely používat lodě větší tonáže. Byly to především labsko-vltavské čluny o délce kolem 50 metrů i více, (obr. č. 72, 73, 78).

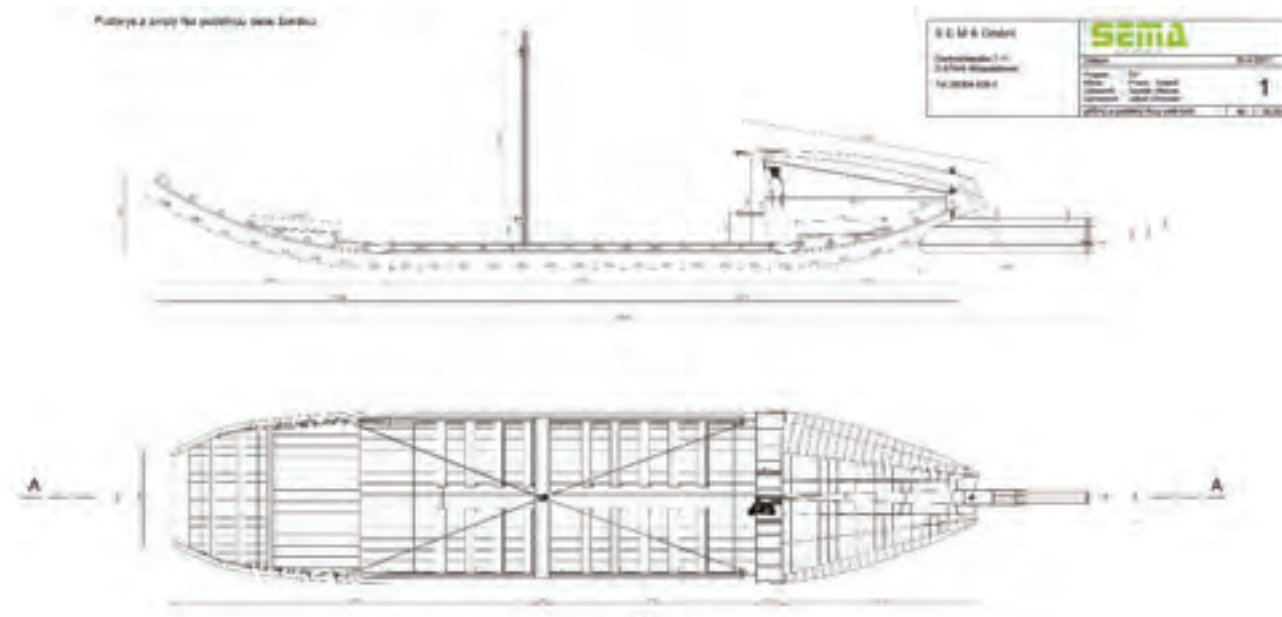
Dost často dostávám otázku, proč se věnuji (a nejen já) historii plaveb ať již voroplavy nebo nákladní lodní dopravy. Důvod je jediný. Dnes žije již poslední plavec, který absolvoval plavbu na vorech. Je to pan Václav Husa z Hladné. S ním odejde autentické svědectví o řemesle, které se již těžko vrátí. Podobné je to i s šífaři, kterých také ubývá. Je proto naší povinností zachovat pro budoucnost všechno co se kolem vody dělo. Výstižně osvětlil tento problém sir Neil Cossons na mezinárodním bienále „Industriální stopy“ v Praze-Bubenči v září 2007, když prohlásil:

*„Společnost, která chápe, pečuje a stará se o minulost jako o součást svého současného úspěchu a vitality, se může těšit z vyhlídek a hodnot, které by jí byly jinak odepřeny. Tedy sdílet dynamické a rozvíjející se historické prostředí, které posiluje vztah k místu, pocit sounáležitosti a pohody, znamená položit zdravé základy pro budoucnost.“<sup>6</sup>*

**Byl bych velmi rád, kdyby moje práce nevyzněla pesimisticky. Lodní doprava je nedílnou součástí ekonomiky každé země, která využívá své řeky k laciné a velkoobjemové dopravě. To věděli naši předkové a měli bychom se z toho poučit i my.**

#### Stavba repliky vltavského šenáku v roce 2018

K naplnění myšlenky sira Cossonse došlo téměř sto procentně v roce stého výročí vzniku republiky. V roce 2018 byl tento typ českého „šenáku“ vybrán jako vzor repliky pro jeho univerzálnost a plošné rozšíření, jak o tom nakonec svědčí graf č. 3. Nápad se zrodil ve vedení Vltavanu Čechy a za přispění více organizací se dílo zdařilo.



Plánek repliky vltavského šenáku od Jakuba Schustera

<sup>5</sup> Hubert, M., Kostecký, R., Šílený V.: Stavba dřevěných nákladních lodí v loděnici Jan Šílený v Týně nad Vltavou. MCKV Týn n. Vltavou a Město Týn n. Vltavou, 2013, s. 10.

<sup>6</sup> Savický, N., (ed.), Fragner, B., Hájek, V., Chmelenský, J., Nosková, S., Vlachý, J.: Pencroffův sen aneb Průmyslové dědictví v širších souvislostech, Professional Publishing. České vysoké učení Technické v Praze, Masarykův ústav vyšších studií, 2016, s. 113.

**Mimochodem, organizátoři celé akce byli velmi překvapeni, když zjistili, že mladá a střední generace vůbec neví co je to „šif“, případně „šenák“. Už to byl vážný důvod ukázat in natura současné populaci, jaké lodě se po českých řekách pohybovaly.**

Slavnostní uvedení do provozu se odehrálo v září 2018 za účasti politických osobností a kardinála Duky, který plavidlo pokřtil. Replika byla stavěna jako výletní plavidlo pro 12 cestujících, což je v porovnání s prvorepublikovým naplněním směšně malý počet. S ohledem na bezpečnost cestujících a na finanční možnosti jiná možnost nebyla a ani nebyla plánována.

Celá akce by nebyla úspěšná nebýt vstřícnosti Státní plavební správy, projevené při schvalování plavební způsobilosti této lodi.

Výkresovou projekci navrhl a vypracoval Jakub Schuster, student Vyšší odborné školy dřevařské ve Volyni.

*Stavbu provedl Radim Zapletal v Lipníku nad Bečvou.*

*Dřevo poskytly Lesy ČR*

*Finančně přispěly tyto organizace:*

*Ministerstvo dopravy*

*Magistrát hl.m. Prahy*

*Pražská Paroplavební Společnost*

*Povodí Vltavy*



*Pohled od přídě k zádí. Skrz volně pohyblivý kovový kruh na stožáru je provlečeno tažné lano ke koňskému potahu*



*Setkání vorového pramene se šifem ve Svatojanských proudech*

**Dobová foto klasických středních vltavských člunů (šenáků)**



*Šenák při tažení ve Svatojanských proudech*



*Přeprava koní z jednoho břehu na druhý při překračování řeky na „potahové stezce“*



*Nakládání cihel na šenák v Davli*



## PŘÍLOHY

S rozvojem komerčních plaveb na českých řekách rostla logicky i potřeba nutné regulace lodního provozu. Je dobré si proto připomenout, že Rakousko-Uherská monarchie byla sice v očích obrozenců hydra rdousící slovanské národy, ale na druhou stranu spolu s Německem patřila ke špičce evropských států, které začaly s cílenou plavební legislativou. Proto uvádím jako příklad místodržitelské nařízení z roku 1854, které dokládá že rakousko-uherský úřední aparát nebyl zas až tak hloupý, neboť některá další dobová nařízení a vyhlášky uvedly zásady pro plavbu, které platí dodnes.



## O d d í l II.

Částka II.

č. 6.

### Vynešení, vydané od c. kr. místodržícího dne 10. února 1854, m. d. č. 1809,

jmžto se pro lodní a vorní plavbu po Moldavě od Vyššího Brodu až k Mělníku, potom pro vedlejší řeky Moldavy vyhláshuje nový předpis v příčině policie říčné.

Aby se všestrannému prospěchu, pokud se týče užívání vody ku plavbě lodí a vorů, podle možností napomáhalo, i aby se pohybování průmyslností na veřejných řekách od všelikých vazeb a obtíží, jmžto se vyhnouti lze jest, zároveň co nejvíce možná šetříc potřeb držitelů vodostrojů, osvobodilo, k tomu konci vydává se v následku vynešení, vydaného ode vysokého ministerium obchodu dne 14. ledna 1854, č. 8443, následující nový předpis v příčině policie říčné pro Moldavu spolu s jejími řekami vedlejšími.

**Kdy a kde ten předpis vejde v moc.**

#### §. 1.

Ustanovení tuto následující, co opatření policie říčné v plavbě lodní a vorní, vejdou v plnou moc toho dne, kdy budou vyhlášeny, na celé části řeky Moldavy od Vyššího Brodu až k Mělníku, jakož i také na těchto řekách vedlejších:

- a) na Malči,
- b) na Nežárce,
- c) na Lužnici,
- d) na Flanici,

**- ostatní originály najdete na [www.sifari.cz](http://www.sifari.cz)**







# HRADECKO a okolí

## Pardubice a Hradec oživují myšlenku splavnění Labe

Hradecká i pardubická radnice by ráda uvedla v život projekt, který by obě města propojil po vodní cestě. Splavnění Labe má pomoci cestovnímu ruchu a zpřístupnit veřejnosti další přírodní krásy.

PETR VAŇDOUS

**Východní Čechy** – Úvaziště, kotviště, zdymadla. Ráz okolí Labe by se mohl za pár let změnit. Hradečtí i pardubičtí radní chtějí oživit vizi, kterou měli již jejich předchůdci za Františka Josefa I. Za jeho panování se chtěla obě města spojit vodní cestou. Současný projekt však nepočítá s velkolepou představou předků, kteří chtěli Labe využít k plavbě nákladních lodí. Podle představitelů obou měst by se mělo jednat o rekreační plavbu. „Není to špatná myšlenka. Za mě by splavnění dostalo zelenou. Stačí se podívat do Holandska, Velké Británie či na Baťův kanál, kde již taková doprava existuje.“ Tekl ná-

městek hradeckého primátora Jiří Bláha s tím, že splavnění Labe je zakotveno i v programovém prohlášení současné koalice.

Myšlenku splavnění Labe podporuje i vedení Pardubic. „I mně se ta myšlenka zamlouvá. V budoucnu chceme otevřít diskusi nejen s hradeckou radnicí, ale i se Státní plavební správou. Pokud by se plavba držela ve formátu rekreační plavby, tak by to oběma městům prospělo.“ nechal se slyšet pardubický primátor Martin Charvát, který by byl rád, aby se na projektu podílela nejenom obě města, ale také kraje, potažmo stát.

Podle informací Deníku mělo ke schůzce dojít na konci dubna, ale kvůli nesouladu v diářích byla přesunuta na podzim letošního roku. „Ano, tato trojstranná jednání se skutečně chystají. Když půjde vše podle plánu, sejdem se v září či říjnu a probereme možnosti, jak obě města spojit vodní cestou,“ doplnil Bláha.

**VODNÍ ELEKTRÁRNA** v Hradci je již vybudovaná Bláhovalská komora palarního mlýna.

První vlašťovkou budoucího spojení obou rivalů je kladné stanovisko k vybudování zdymadla v Hradci Králové. O něj se zasadil architekt Pavel Zadrobílek, jež se dle svých slov dostal k otázce splavnění Labe jako slepý k houslím. „Na vizi našich předků jsem narazil v souvislosti s tvorbou územního plánu hradecké zóny Aldis. Tehdy jsem si uvědomil, že takové oživení je pro celou zónu zcela stěžejní. Budovy a partery jsou totiž jen hardwarem. Software je život a pohyb. A ten může velmi dobře zajistit i řeka. Díky svým skromným cestám po Evropě vím, že toto spojení funguje,“ uvedl Zadrobílek, který se z okna svého ateliéru dívá na vodní elektrárnu Hučák. A právě tento hradecký architektonický skvost již v minulosti připravovali naši předci na budoucí splavnění řeky. „Dodnes je to krásně vidět. Náplavka totiž nekončí ostrouru pravoúhloú hranou,

ale zkosením, které mělo sloužit jako vjezd do plánovaného zdymadla,“ dodal architekt. Ten oslovil Státní plavební správu s dotazem, zda by se zde dala plavební komora vybudovat. A podle ní to možné je. „Projekt by samozřejmě vznikl ve spolupráci s orgány památkové péče,“ sdělil Zadrobílek. Kromě Hučáku by plavební komora musela vzniknout i na jezu u Vysoké nad Labem. „Nejsou to však nepřekonatelné problémy. Podle mých informací by jedna komora vyšla v řádu desítek milionů. To není tak velká překážka,“ podotkl architekt, který by se připojil k myšlence využít tok pouze pro rekreační účely. „Určitě by se zde neplavily žádné velké parníky. Umím si představit lodě typu Královna Eliška, či plavbu na malých elektrických lodích,“ řekl Zadrobílek s tím, že ve spojení s budoucí cyklostezkou by projekt zvedl turistickou atraktivitu obou krajských měst.



Revitalizace soutoku Labe a Orlice v Hradci Králové si vyžádala nasazení lodní techniky



# Nový most v Mělicích má pomoci splavnění Labe

Pardubický kraj

MLADÁ FRONTA DNES | pátek 30. 8. 2019



Začíná se budovat Ředitelství vodních cest (RVC) začalo stavět nový silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi na Pardubicku. Foto: Tichák Kalfous, MAFTA

Včera byla zahájena stavba nového mostu, který spojí obce Valy a Mělice u Pardubic. Více než 70 let staré provizorium, válečný most Bailey Bridge, ustoupil novému. Řidiči na něj vjedou za rok v červnu.

Stanislava Králová  
redaktorka MF DNES

**MĚLICE** Projektu Splavnění Labe do Pardubic odpadá jedna z překážek. Nový most, který se nyní začal stavět mezi Valy a Mělicemi, bude mít potřebnou výšku, ale i sílu pro plavbu lodí. Staré mostní provizorium bylo kvůli své výšce

jednu z překážek plavby lodí až do Pardubic. Nový most bude lidsky dvouproudový, až doposud si zde řidiči museli dávat přednost.

„Je důkazem, že to se splavněním Labe do Pardubic myslíme vážně,“ řekl Vojtěch Dubrovský z ministerstva dopravy.

„Strategický projekt Splavnění Labe do Pardubic nepředsazuje jen výstavbu zdymadla v Přelouči, ale pro bezpečnou plavbu lodí je třeba rozšířit i most mezi Valy a Mělicemi. Starý most měl mezi pilíři v řece jen šláklé pole s nízkou položenou mostovkou. Nezapomínejme ani na povodně, nový 180 metrů dlouhý most více dvouproudově rozliší prostě pro průchod velkých vod záplavovým územím,“ řekl ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Vojtů.

V současné době probíhají práce na založení pilířů na valském břehu. V září se na mělické straně při-

## Most v číslech

**71** tak dlouho sloužilo mostní válečné provizorium

**196** délka nového mostu v metrech

**14** metrů šířka mostovky

**258** celkové náklady v milionech korun

práci plochy pro asfaltáž mostu. Zde se namontuje třetího mostu a poté se bude na valskou stranu vysouvat, vždy po třechmetrových posune směrem k Valám.

Němčí výšinu bude konstrukce podopřena pomocnými věšovacími břízkami v korýtní řadě, které se po dokončení odstraní, a v řece pak nebude pohyb lodí ani proudění

vedy omezovat žádný píř. Vybetonovaná mostovka bude široká 14 metrů a ponese dvouproudovou silnici i oboustranné chodníky pro pěší a cyklisty.

Stavbu za 258 milionů korun financuje Ředitelství vodních cest přes Státní fond dopravní infrastruktury, který pro letošek uvolnil na stavbu 110 milionů korun.

„Dvacet milionů již bylo investováno, zbytek zůstává stavba v příštím roce, podílet se bude i Pardubický kraj,“ řekl Tomáš Běcha ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Na stavbu mostu, který bude jednou tak velký než původní mostní provizorium, pak navázali další prací krajní silnicí. „Připravujeme přírub Mělic, kde v současnosti a místem budou vybudovány chodníky, kanalizace a oprava silnice se zklidňovací prvky v dopravě,“ řekl ředitel Správy a údržby silnic Pardubického kraje Milan

slav Němec. Řidiči na nový most čekají netrpělivě i proto, že jeho mostní sousedé dosahují a jejich životnost je u konce. Most v Přelouči u obkročného je trvale sledovaný a o několika kilometrech dál po řece v Řečanech nad Labem už dokončená nastupuje má. Byl zatím jen na papíře.

Svolení se stavbou mostu i od jamatkařů. Plánovaný most se totiž nachází v ochranném pásmu Národního hřebčína v Kladně nad Labem, jehož krajina se začátkem července dostala na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO.

„V dobrém technickém stavu není ani most Pavla Wronky v Pardubicích. I most v Němčicích, který byl rekonstruován na konci minulého století, je nyní na hranici životnosti pro těžké nákladní automobily. Příhodnost parametry má lidský most na silnici 137 v Pardubicích,“ řekl Němec.

6. srpna 2019

## ČESKOBUDĚJOVICKO

Deník  
www.denik.cz

### Loďní doprava sílí, doplňuje budějckou MHD

**České Budějovice** - Nové říční linky dopravují cestující od Sokolského ostrova směrem k Vodňanské věži či Malému jezu. Pravidelnou dopravu zahájili převozníci letošním červencem poprvé.

Obě linky mohou lidé využívat od středy do neděle, a to několikrát denně v obou směrech. Za převoz zaplatí zájemci dvacet korun, v rámci hromadné městské dopravy mohou ale takéž použít některou z předplatných časových jízdenek a průkazek po městě, díky čemuž lze loďní dopravu snadno kombinovat třeba s trolejbusy.

Podle Michaely Jiráskové ze spolku zajišťujícího přepravu využívají lodě především místní. „Chtěli jsme, aby se takto přepravovali třeba lidé z Maláku. Zájem je docela velký, třeba při plavbách v jedenáct hodin či ve čtyři odpoledne máme mnohdy i přesah zájemců,“ popisuje Michaela Jirásková.

Právě velkému náporu cestujících by chtěl jít dopravce přístří rok naproti. Podpora pro rozvoj říční dopravy jsou i nová mola na řece. „Už před roky byl pokus o podobnou dopravu, na Malši ale taková mola nebyla. Vznikla až nedávno díky podpoře Povodí Vltavy, města a kraje,“ říká Michaela Jirásková. (dao)



**MALŠSKÁ** přeprava přes hlá-  
sivku. Foto: Deník, archiv Sypoc

Podle spolujeditele společnosti Jiřího Borovky je tento rok zkušební, díky nad očekávání velkému zájmu se ale

už teď uvažuje o posílení spojí. „Aktuálně jezíme na dvě směry, v budoucnu bychom ale rádi přidali alespoň ještě jednu loď,“ uvedl Jiří Borovka s tím, že by lodě měly být alternativou k pozemní MHD.



O dokončení vodního koridoru  
Dunaj-Odra-Labe

Josef Podzimek,  
Petr Forman,  
Tomáš Kolařík



O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

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](http://www.kosmas.cz)



## Na přehradě Orlík vyplul nový parník Svatá Anna

Na přehradě Orlík byla začátkem srpna pokřtěna ředitelkou Státní plavební správy Klárou Němcovou za účasti ministra dopravy Vladimíra Kremlíka osobní loď Svatá Anna s kapacitou 150 pasažérů, která významně posílí místní flotilu lodí.

Loď, která plula dříve po Berlíně a německých kanálech pod jménem Angela je dlouhá 32 metrů, vysoká 4,6 metru a široká 5 metrů a je tak největší osobní lodí na Orlické nádrži.

Svatá Anna bude brázdit vody Orlické nádrže dle jízdního řádu zveřejněného zde:

[www.orlickalodni.cz/aktualni-jizdni-rad-orlik/](http://www.orlickalodni.cz/aktualni-jizdni-rad-orlik/)

Loď se po vodě na přehradě Slapy a Orlík nedostanou kvůli chybějícím lodním zdvihadelům, proto bylo nutné osobní loď přepravit z Mělníka po silnici.

Do budoucna by měla být cesta i pro větší osobní lodě a parníky jednodušší, protože stát plánuje dokončit lodní zdvihadel na přehradách Slapy a Orlík, čímž by se lodím otevřela možnost doplnit proti proudu až do Českých Budějovic.

Tento záměr potvrdily i hejtmanky Středočeského a Jihočeského kraje při květnovém setkání v Českých Budějovicích. Celkem je na Vltavské vodní cestě potřeba dokončit plavební komoru České Budějovice, zvedací most v Týně nad Vltavou, zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem Kořensko, výstavbu lodních výtahů Slapy a Orlík.

„Věřím, že díky spolupráci se nám za pár let podaří změnit Vltavu v pulzující tepnu spojující naše regiony,“ zdůraznila hejtmanka Stráská.

Její středočeská kolegyně, hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová, si od projektu slibuje celkové oživení oblasti podél řeky s adekvátními službami a zázemím pro návštěvníky i místní obyvatele.

„Ve Středočeském kraji pracujeme na rozšíření sítě rekreačních přístavů a přístavišť a ve spolupráci s Ústeckým a Jihočeským krajem propagujeme rekreaci na vodě a u vody. Dokončení Vltavské vodní cesty se týká ve Středočeském kraji především lodních zdvihadel Slapy a Orlík, které propojí jihočeskou Vltavu s Prahou a Labem

pro tisíce turistických lodí, které dnes nemohou tyto přehrady překonat. Vítám, že se daří rozšiřovat služby pro turisty a rekreaci podél Labe a Vltavy a věřím že nová osobní loď Svatá Anna významně přispěje ke zvýšení atraktivity Orlické nádrže,“ říká Dušan Sahula, ředitel Středočeských vodních cest.

Investice nutné pro dokončení Vltavské vodní cesty včetně obou lodních zdvihadel jsou odhadovány na 5 miliard korun. Jihočeská centrála cestovního ruchu si nechala zpracovat analýzu potřebných investic. „Podle analýzy ekonomického přínosu přinese Vltava za současného stavu do veřejných rozpočtů ročně přibližně čtyři miliardy korun. Po zainvestování, kdy odhad nákladů na realizaci všech navržených opatření směřujících k dokončení Vltavské vodní cesty činí pět miliard korun, se přínos do veřejných rozpočtů zvýší o více než miliardu ročně na přibližně 5,1 miliardy korun za rok. Návrh investic tak představuje pět let,“ konstatoval ředitel Jihočeské centrály cestovního ruchu Jaromír Polášek.



Protože chybí na Vltavě lodní zdvihadel, nová loď na Orlík nedoplnila, ale přijela po silnici.

Zdroj: Příbramský deník





VD Střekov - celkový pohled



VD Střekov - proplavovací plavební komora

-  píř
-  plánovaný povířní stupeň (Dvř)
-  ořymadlo
-  MVE
-  měřto
-  státní hranice



Povodí Labe, státní podnik, Vřta Nejedéřno 951/8, Slezské Předměřtí, 500 03 Hradec Králové

# VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ MORAVIA A CZECHIE

POŘADÁNÍ SPOLEČENSKÝCH A FIREMNÍCH AKCÍ NA KLÍČ  
VČETNĚ CATERINGU A PROGRAMŮ  
NA LODÍCH S KAPACITOU AŽ 250 OSOB  
S CELOROČNÍM PROVOZEM.



[WWW.LODMORAVIA.CZ](http://WWW.LODMORAVIA.CZ)

# Zemřel profesor Vladimír Strakoš, první rektor Vysoké školy logistiky v Přerově



Ve věku pětadesáti let zemřel v pátek 16. srpna Vladimír Strakoš, který se zasadil o vznik Vysoké školy logistiky v Přerově a byl jejím prvním rektorem.

Profesor Vladimír Strakoš se narodil 5. srpna 1934. Celý svůj profesní život zasvětil řízení, automatizaci a logistice.

Své odborné znalosti a zkušenosti předával od konce padesátých let studentům Vysoké školy báňské v Ostravě postupně na Fakultě strojní, Katedře elektrotechniky, Katedře důlních strojů, Katedře energetiky – Oddělení automatizace. Poté působil jako výzkumně-vývojový pracovník v Závodě automatizace a mechanizace OKR. Jeho odborné zaměření je úzce svázáno s automatizací a řízením. Významnou měrou se spolupodílel právě na výuce a vědeckovýzkumných aktivitách v této oblasti. Od konce šedesátých let působil opět na Vysoké škole báňské na Fakultě strojní a na Hornicko-geologické fakultě. Postupně získal titul doktora věd, docenta a profesora. Na Hornicko-geologické fakultě Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava působil i jako vedoucí Katedry automatizace, vedoucí Institutu ekonomiky a systémů řízení, i jako proděkan Hornicko-geologické fakulty.

**V roce 2004 měl významný podíl na vzniku Vysoké školy logistiky v Přerově**, přípravě jejich studijních oborů jak v bakalářském, tak i magisterském studiu a přípravě akreditačních spisů pro získání státního souhlasu. **Stal se prvním rektorem Vysoké školy logistiky.** Na chodu i dalším rozvoji VŠLG se podílel až do loňského roku. Do poslední chvíle udržoval kontakt s akademickou sférou i průmyslovými partnery.

Profesor Strakoš během svého profesního života vychoval mnoho odborníků jak s vysokoškolským vzděláním, tak i docenty a profesory. Je autorem více než 250 příspěvků do sborníků mezinárodních konferencí, sborníků národních konferencí, článků v zahraničních odborných časopisech a článků v národních odborných časopisech, 20 oponentovaných samostatných výzkumných zpráv, 21 jako vedoucí řešitelského týmu, a 20 jako člen řešitelského týmu, 39 autorství nebo spoluautorství vysokoškolských skript, knih a učebnic, 19 patentů a zlepšovacích návrhů, 11 expertních posudků, 7 realizovaných projektů, 3 stále používané prostředky malé mechanizace a 4 rozšiřované matematické metody.

**Profesor Strakoš byl také aktivním členem odborné skupiny Moravské vodní cesty Českého plavebního a vodocestného sdružení, a do poslední chvíle se podílel na její práci a podporoval rozvoj vodní dopravy i přípravu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.**

Dovolujeme si zveřejnit jeho poslední komentář k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe z června letošního roku, který připravil jako podklad pro veřejné slyšení v Senátu PČR:

## **Téze související se stavbou D-O-L**

1. Každý by souhlasil s postavením svého domku v blízkosti vodního kanálu ale nikdo v blízkosti železničního koridoru nebo velice rušné dálnice.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

2. Každá kapka vody, kterou budeme mít pod dohledem je pro náš budoucí život super důležitá.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

3. Každý ekolog by souhlasil s převedením části dopravy z železnice a silnic na ekologičtější dopravu, což je vodní doprava.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

4. Příroda nám každoročně ukazuje, jaké množství vody dodává pravidelně na naše území, a proto je nerozumné tuto vodu nechat bez užitku, a ještě na úkor škod, nechat odtéci do okolních států

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

5. Protože nastávají dlouhá období sucha a velkého nedostatku pitné vody, nesmíme vodu, kterou máme a každoročně nám naprší, nechat odtéci a nevyužít ji pro náš život.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

6. Protože plánované vodní cesty se, speciálně v našich politických a hospodářských podmínkách, budou stavět minimálně 20 let, tak náklady na vodní cestu jsou více než přijatelné.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

7. To, že se náklady na přepravu zboží po vodní cestě přes republiku se poměrně brzy vyplatí, je v okolních státech zcela ověřené.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

8. Částečným převedením dopravy zboží na vodní dopravu vznikne velká úspora potřeby ropy, plynu, uhlí a znamená značné snížení zásahu těžařů do přírody, i když to právě nebude na našem území.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

9. Narušení životního prostředí v místech zemních prací je skutečnost, ale hmyz, brouci a ostatní živočichové se jenom o pár metrů přemístí, ale škody na životním prostředí jsou zanedbatelné proti tomu, kdy jim stovky km<sup>2</sup> pečlivě a neprodyšně zabetonujeme povrchem silnice, kde již nemají žádnou možnost života.

Z toho vyplývá, že každý „ekolog“ je na naší straně.

10. Vděčnost našich následovníků se nedá vhodně vyjádřit, ale i to je důvod že:

...každý „ekolog“ je na naší straně.

Prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc.



Profesor Strakoš se stal v roce 2004 prvním rektorem Vysoké školy logistiky v Přerově

**Vzpomínáme a děkujeme Vám  
za podporu pane profesore.  
Tomáš Kolařík  
předseda OS Moravské vodní cesty ČPVS**



# Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2018

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Výroční 25. volební valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen ČPVS) se konala dne 27. března 2019 v zařízení státního podniku Povodí Vltavy pod vedením předsedy ČPVS doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura. Jako hosté se valné hromady mj. zúčastnili Ing. Vít Sedmidubský z odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, Ing. Dana Lídlová z Ministerstva zemědělství ČR, Ing. Miloslav Černý, vicepresident Svazu dopravy ČR, Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské plavby Ministerstva dopravy ČR, Mgr. Klára Němcová ředitelka Státní plavební správy, Ing. Tomáš Urban, ředitel Výzkumného ústavu vodohospodářského TGM, Ing. Vladimír Novák, předseda Slovenského plavebního kongresu a Ing. Jaromír Schling, z nichž někteří v rámci zasedání valné hromady také vystoupili se svými příspěvky. V rámci jednání valné hromady také vystoupil RNDr. Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy.

Základní část činnosti ČPVS v roce 2018, obdobně jako i v letech předcházejících, se soustředila na Konceptci vodní dopravy a Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

V první řadě se jedná o **Konceptci vodní dopravy pro období 2016–2023**, což je zásadní materiál Ministerstva dopravy ČR schvalovaný vládou, jímž jsou stanoveny zásady pro rozvojové akce oboru vodní dopravy.

Vláda České republiky svým usnesením č. 685 ze dne 25. 9. 2017 vzala Konceptci vodní dopravy na vědomí a stanovila postup pro řešení tzv. kompenzačních opatření pro umožnění schválení výstavby plavebního stupně Děčín. Začátkem letošního roku byla Konceptce vodní dopravy připravena k projednání ve vládě. V předstihu k tomuto projednání připravilo a zaslalo ČPVS osobní dopis panu premiérovi Ing. Babišovi podporující přijetí a schválení Konceptce vodní dopravy. V tomto dopise bylo mj. poukázáno na liknavou činnost vlády, která nebyla schopna se vypořádat s plněním usnesení z roku 2017, týkajícího se dříve uvedených kompenzačních opatření, což ve svém důsledku vede postupně k likvidaci vodní dopravy, která je neekologičtější oborem dopravy. Panu premiérovi jsme nabídli i **naší spolupráci** při řešení ekologických problémů ohledně výstavby plavebního stupně Děčín a tím částečně eliminovat nekonstruktivní přístup Ministerstva životního prostředí ČR v této záležitosti.

Vedle projednávání předmětné konceptce Ministerstvo dopravy ČR připravuje ke **konci každého roku informaci do vlády**, týkající se přípravy **Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II**. S těmito informacemi se vláda seznámila na své schůzi dne 10. ledna 2018 a následně je vzala na vědomí usnesením vlády č. 42 ze dne 11. ledna 2019. V mezidobí usnesením vlády č. 781 ze dne 20. listopadu 2018 vláda řešila, zcela nepochopitelně, doporučený úkol zajištění **kompenzačních opatření** stanovených pro výstavbu plavebního stupně Děčín mimo území České republiky a uložila v tomto směru příslušné úkoly. V usnesení vlády

č. 781/2018 tyto úkoly ještě termínově zpřesnila. Skutečností je, že představitelé vlády obdrželi od **předsedy Evropské komise** dopis ze dne 4. února, z kterého jednoznačně vyplývá, že kompenzační opatření je třeba **řešit na území toho státu, v kterém se plán nebo projekt realizuje**. Snahou Evropské komise je mj. i to, aby vyhlášení lokalit Natura 2000 nenarušovalo právní srozumitelnost a jistotu pro rozvoj příslušného regionu. V našem případě se nejedná pouze o region, ale i jistotu pro celý obor vodní dopravy.

Pomineme-li určitou „dvoukolejnost“ v řešení problematiky Plavebního stupně Děčín jsou v řešení Konceptce vodní dopravy v podstatě **následující varianty**:

- schválit Konceptci vodní dopravy i s PS Děčín s tím, že kompenzační opatření nebyla stanovena,
- neschválit Konceptci vodní dopravy a nechat si zpracovat oponentní posudek a
- schválit Konceptci vodní dopravy bez PS Děčín a pokračovat v procesu EIA a dalších požadovaných průzkumech.

Na základě dlouholetých zkušeností **doporučilo ČPVS jednoznačně první variantu**, tj. schválit Konceptci vodní dopravy i s PS Děčín.

V druhé řadě důležitosti činnosti ČPVS byla **Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** a to mj. i tím, že sdružení bylo právoplatným členem Monitorovacího výboru, ustanoveného k posuzování této studie Ministerstvem dopravy ČR. Odpovědně lze konstatovat, že řada připomínek ČPVS, zejména z oblasti mezinárodní byla přijata, což svědčí i o významnosti a prestiži tohoto sdružení. Na základě zkušeností z projednávání obdobných materiálů byly tyto připomínky věcné, jednoznačně stanovené spolu se zdůvodněním. Pro úplnost uvádím, že kromě aktivní účasti na šesti Monitorovacích výborech vypracovalo naše sdružení v období od října 2017 do listopadu 2018 čtyři písemná stanoviska. Výsledky předmětné studie, které potvrdily účelnost sledování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a to jak z hlediska ekonomických výsledků tak i z dopravního vyřízení, jsou všeobecně známy. Z hlediska toho, že se jedná o vodní cesty přistupuje zde k celkovému zhodnocení i skutečnost, že se jedná o víceúčelové vodní dílo s možností jeho využití např. při ochraně před povodněmi, zásobování vodou pasivní oblasti, rekreačního využití obyvatelstva apod.

**Poslední připomínky byly vypracovány** a zaslány na Ministerstvo dopravy ČR v rámci meziresortního připomínkového řízení k návrhu usnesení vlády České republiky k této studii dne 28. února 2019. Naše připomínky byly soustředěny na **zachování územní ochrany Labské větve** daného koridoru, která v návrhu usnesení byla na základě doporučení Centrální komise Ministerstva dopravy ČR vypuštěna. V podstatě se jedná o následující uváděné skutečnosti této komise, zdůvodňující mj. vypuštění Labské větve z územní ochrany.

- a) Proti vyjmutí Labské větve s ohledem na rozdílnost parametrů vodních cest (V. b třída – vodní koridor D-O-L a IV. třída – Labe v úseku Mělník-Pardubice) uvádíme např. nezanedbatelný předpoklad **rozší-**

**ření přepravy směrem na východ** (Afrika, Asie) a v tomto případě má **Labská větev své opodstatnění** při využití **přístavu Pardubice**, jako překladního místa do oblasti východních Čech a na **labsko-vltavskou vodní cestu**.

- b) Pokud jde o uváděnou nesrovnatelnost s ohledem na výstavbu PS Děčín a záměr nebudovat v současné době žádné plavební stupně na německém úseku je třeba si uvědomit několikrát zdůrazňovanou **morfologickou** rozdílnost úseků Střekov-státní hranice ČR/SRN a úseku státní hranice SRN/ČR–Magdeburk. Zatím co na **české straně** překonává vodní tok Labe poměrně **velký podélný sklon s nevhodným balvanitým dnem, na německé straně se jedná o mírný, pozvolný sklon s písčítým dnem**. Tyto skutečnosti vedou k tomu, že pro využití příslušného ponoru plavidel je třeba na **české straně** vytvořit pro **srovnatelné plavební podmínky bezpečnostní marži** (vzdálenost dna plavidla ode dna vodního toku) pomocí **výstavby vodního díla Děčín**, zatím co na německé straně **není třeba žádnou bezpečnostní marži** vytvářet a tudíž není třeba ani budovat vodní stupně.

V poslední době, ke konci hodnoceného období, se ČPVS začalo opět zabývat řešením **kompetencí mezi resortem dopravy-vodní doprava a resortem zemědělství-vodní hospodářství**.

Na valné hromadě ČPVS v roce 2016 bylo výboru uloženo uspořádat seminář ke Koncepci vodní dopravy, zaměřený mj. na řešení kompetencí mezi dopravou a vodním hospodářstvím. Seminář byl hodnocen jako velmi úspěšný a jeho závěry nakonec vedly k jednání mezi Ředitelstvím vodních cest a státními podniky Povodí Vltavy, Labe a Moravy ve věci rozvoje, modernizace a provozování vodních cest, uskutečněného dne 13. září 2016. Bohužel v roce 2019 tu opět stojíme před problémem kompetencí v oblasti rozvoje, modernizace a správy jednotlivých vodních cest.

Aniž bychom se vraceli do historie odeznělo na dané valné hromadě **pár skutečností**, z kterých následně vyplyne, že záležitost kompetencí nelze, s ohledem na celkovou neznalost složité problematiky, řešit na nejvyšší úrovni (ministři), ale **odpovědnými věcně i právně znalými pracovníky na nižší úrovni**.

Do konce druhé světové války, včetně první republiky, patřilo vodní hospodářství a vodní doprava pod jedno ministerstvo veřejných prací. Po druhé světové válce patřilo vodní hospodářství např. pod ministerstvo energetiky (Ústřední správa vodního hospodářství), české ministerstvo lesního a vodního hospodářství, ministerstvo životního prostředí a konečně Ministerstvo zemědělství ČR. Problém nastal i v době zřízení jednotlivých podniků Povodí, zahrnující správu kromě vlastního vodního toku i celé hydrologické povodí. Ve stejné době vodní doprava, kromě přechodného zařazení pod obecní samosprávu, patřila pod Ústřední správu vodní dopravy, české ministerstvo dopravy, federální ministerstvo dopravy, české ministerstvo hospodářství a konečně Ministerstvo dopravy ČR. **Záleží tedy na odborných pracovnících jak z provozu, tak i ze státní správy, kteří mají směřovat názor na celou problematiku**. A i dnes to mohou být pouze tito pracovníci, kteří však musejí při svých jednáních vycházet z principu demokracie, tj. vzájemného respektování různých názorů s cílem najít konsensuální řešení. K tomuto je ČPVS **připraveno aktivně přispět až budou na stole oficiální dokumenty**.

Do jedné z hlavních činností ČPVS v roce 2019 patří příprava a uskutečnění jubilejních **30. Plavebních dní ve**

**dnech 17.–19. září 2019** ve Zlíně na Moravě. Tato konference je tradičně zabezpečována Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresem, tentokrát ve spolupráci se státním podnikem Povodí Moravy. Pro přípravu této konference byl zřízen přípravný výbor pod vedením ředitele závodu Střední Morava státního podniku Povodí Moravy Ing. Pavla Cenka. Organizátoři Plavebních dní z Česka a Slovenska předpokládají účast kolegů zejména z Polska a Německa. ČPVS využívá i tohoto místa, aby vyzvalo nejen členskou základnu našeho sdružení, ale i základnu čtenářů časopisu Vodní cesty a plavba, aby kromě své účasti na této konferenci se také iniciativně zapojily vypracováním příspěvků do sborníku konference, jakož i vlastním vystoupením na ní.

Do výčtu činností ČPVS patří i informování členské základny o činnosti **Mezinárodního plavebního sdružení (PIANC)**, jehož jsme kolektivním členem. Součinnost našeho sdružení, jakož i celé naší sekce zajišťoval v roce 2018, jako i v předcházejících letech ministrem dopravy jmenovaný vedoucí delegát Ing. Jaroslav Bimka. Aktivní činnosti v PIANC zajišťují pracovníci Ředitelství vodních cest, Státní plavební správy a státního podniku Povodí Vltavy. Nejdůležitější událostí roku 2018 byl 34. světový kongres PIANC, uspořádaný ve dnech 7.–11. května 2018 v Panama City pod záštitou Správy Panama Canal. Příjem z průplavu a souvisejících aktivit představuje cca 25% HDP země. V provozu jsou tři paralelní větve a projektuje se další. Při vyhlášeném referendu cca 80% zúčastněných je pro další rozšiřování tohoto průplavu. Kongresu se za ČR zúčastnil Ing. Jaroslav Bimka.

V rámci ČPVS pracují **tři odborné skupiny**.

Odborná skupina **Baťův kanál** vedená Vojtěchem Bártekem svou činnost zaměřila zejména na

- podíl na rozvoji infrastruktury turistické vodní cesty (rekonstrukce břehového opevnění, PK Bělov, přístaviště na vodní cestě, rozšíření Baťova kanálu o úsek Rohatec-Hodonín-PK Sudoměřice),
- popularizaci plavby (konference k 80ti letému výročí Baťova kanálu, unikátní kniha o Baťově kanálu, Baťova regata, vydání Plavebního atlasu - Průvodce Baťova kanálu, Baťův kanál ve fotografiích apod.) a
- připomínky ke Studii o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Daniela Adámka a zaměřila se zejména na seznámení se se Studií proveditelnosti koridoru D-O-L a jeho Oderské větve. Skupina se podílela na přípravě Oderského fóra, kde podpořila zahájení 1. etapy její větve z Kožle do Ostravy. Další její činnost byla soustředěna na podporu sportovní plavby, zřízení přístavišť u vybraných městských částí. Stabilně tato skupina podporuje aktivity spolku Poseidon.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty**, tentokrát pod vedením Tomáše Kolaříka sledovala přípravu a odborně se zúčastnila již výše uvedeného Oderského fóra a konference k 80ti letému výročí Baťova kanálu. Aktivně se členové skupiny zúčastnili i projednávání Oderské větve vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Výbor kladně zhodnotil činnost všech tří odborných skupin a poděkoval pánům Vojtěchu Bártekovi, Danielu Adámkovi a Tomáši Kolaříkovi za jejich vedení.

**Do organizačních otázek** ČPVS patří sdělení, že výbor sdružení se od minulé valné hromady sešel celkem šestkrát, na svém 27. až 32. zasedání.

Pokud jde o členskou základnu, svou činnost v ČPVS ukončili z kolektivních členů firma Modrá loděnice a z individuálních členů Ing. Přemysl Stahl a Hugo Paz-



diora, kteří zemřeli. Na druhé straně se členská základna rozšířila o 7 pracovníků z Povodí Vltavy a 3 pracovníky z Povodí Labe.

Za zmínku ještě stojí, že ČPVS obnovilo své webové stránky [www.cpv.s.cpv.s.info](http://www.cpv.s.cpv.s.info), o které se stará člen výboru Daniel Adámek.

Na závěr hodnocení činnosti ČPVS oznámil doc. Jurášek, že s ohledem na svůj věk se rozhodl do výboru již nekandidovat. V závěru svého vystoupení popřál nově zvolenému výboru, aby zachoval nepolitické, odborně vážené postavení ČPVS a veškerá jednání, někdy i rozporuplná, vedl v zásadách čisté demokracie, spočívající ve vyslechnutí a porozumění argumentům druhé strany, nalezení konsensuálního řešení s využitím určité pokory vůči svému protějšku. Vedení ČPVS poděkovalo doc. Juráškovi za jeho aktivní činnost ve výboru.

Na 25. valné hromadě ČPVS bylo přijato následující usnesení.

## Usnesení

### 25. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s.

#### konané dne 27. března 2019 v Praze

##### 1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen ČPVS) vzala na vědomí

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 4/2018–3/2019,
- b) obsah dopisu zaslaného premiérovi Ing. Babišovi ke Koncepti vodní dopravy se zaměřením na plavební stupně Děčín a Přelouč II k projednání ve vládě ČR,
- c) připomínky ČPVS k materiálu pro jednání vlády ČR – Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v rámci meziresortního připomínkového řízení spolu s návrhem usnesení vlády,
- d) předběžný názor ČPVS k otázce řešení převodu kompetencí z dopravy na zemědělství v oblasti vodních cest a přístavů,
- e) ukončení členství Ing. Přemysla Stahla a Huga Pazdiora z důvodu jejich úmrtí,
- f) výsledky voleb do výboru a kontrolní komise ČPVS s tím, že

do výboru byli zvoleni: Ing. Daniel Adámek, Ing. Jiří Aster, Ing. Pavel Cenek, Ing. Miloslav Černý, Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Petr Forman, Dr. Ing. Pavel Fošumpaur, Ing. Jiří Friedel, Ing. Petra Gruberová, Ing. Jan Kareis, Ph.D., Tomáš Kolařík, Ing. Jiří Kremsa, Ing. Pavel Kutálek, Mgr. Klára Němcová, Ing. Pavel Řehák, Ing. Jan Skalický, Ing. Michael Trnka, CSc., Ing. Jindřich Zídek,

do kontrolní komise byli zvoleni: Ing. Václav Novák, Ing. Markéta Komárková, Ing. Aleš Krška.

##### 2. Valná hromada ČPVS schválila

- a) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2018, včetně zprávy kontrolní komise,
- b) plán hospodaření na rok 2019 a plán hospodaření na rok 2020,
- c) vytvoření Přípravného výboru pro 30. Plavební dny v čele s předsedou ing. Pavlem Cenkem,
- d) přijetí nových členů, jimiž jsou: Eliška Adámková, Markéta Bártová, Hana Jouklová, Daniela Vítová, Jiří Baloun, Karel Březina, Tomáš Kuruc, Jiří Pěk-nice, Jan Štěstík, Zdeněk Vysoký a Jan Zajíc.

##### 3. Valná hromada žádá

###### I.

- a) vládu České republiky, aby sledovala urychlené schválení Konceptu vodní dopravy, včetně ponechání staveb Plavebních stupňů Děčín a Přelouč II v této koncepci,
- b) místopředsedu vlády a ministra životního prostředí ve spolupráci s ministrem dopravy urychleně dořešit úkoly vyplývající pro ně z usnesení vlády č. 781/2018 a č. 42/2019, týkajících se kompenzačních opatření ve vztahu k výstavbě plavebního stupně Děčín, který je součástí Programového prohlášení vlády ČR,
- c) ministra dopravy, aby urychleně předložil do vlády České republiky návrh usnesení ke Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, v němž budou zachovány všechny tři větve k realizaci, a v rámci vypořádání připomínek z meziresortního řízení zohlednil návrh usnesení vlády předložený ČPVS,
- d) ministra dopravy a ministra zemědělství, aby uvážlivě a citlivě řešili otázku převodu kompetencí v oblasti vodních cest a přístavů, a to jak z věcného, tak i z časového hlediska s využitím poznatků řešení tohoto problému v dřívější době,
- e) ministerstvo dopravy o podporu společné realizace modernizace lodního výtahu na VD Orlík a zajištění plavebních hloubek pod VD Kořensko jako záměrů podporujících průběžnou splavnost vltavské vodní cesty a pro dosažení plánované efektivity vodní cesty i za zhoršených klimatických stavů (při snížené hladině v nádrži VD Orlík).

###### II.

členskou základnu

- a) o aktivní podporu při dořešení problémů ztěžujících schválení Konceptu vodní dopravy a přijetí ČPVS doporučeného usnesení vlády ke Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- b) o aktivní účast na 30. Plavebních dnech, konaných ve dnech 17.–19. 9. 2019 ve Zlíně,
- c) o aktivní podporu úkolů uložených valnou hromadou výboru ČPVS.

##### 4. Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- a) zabezpečit konání konference s mezinárodní účastí 30. Plavební dny ve Zlíně ve dnech 17. až 19. září 2019, včetně exkurze a vydání sborníku referátů k této konferenci,
- b) nadále sledovat a aktivně podporovat schválení Konceptu vodní dopravy, včetně plnění příslušného usnesení vlády uvádějícího, že se jedná o záměr ve veřejném zájmu,
- c) vyvinout účinnou snahu o prosazení základních připomínek ČPVS, týkajících se další činnosti v oblasti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- d) pokračovat v úsilí na všech úrovních o zlepšení plavebních podmínek na labsko-vltavské vodní cestě (hranice ČR/SRN - Pardubice, lodní zdvihadla Orlík a Slapy) a moravské vodní cestě (Bařův kanál),
- e) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky, Unii komor Labe/Odra a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje,
- f) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 25. valné hromadě ČPVS,
- g) připravit a svolat 26. valnou hromadu ČPVS v 1. pololetí roku 2020.

# Mimořádný muž doc. František Čuba odešel z pozemského života



Přiznám se, že dokončuji knížku s názvem „O životě“, a v poslední době mě život stále a stále překvapuje. Vždyť jenom v posledním čísle časopisu „Vodní cesty a plavba“ jsme se loučili s dvěma mimořádnými spolupracovníky a často i přáteli, kteří se bezprostředně dotýkali, pochopili a aktivně propagovali vodní cesty, a zvláště

VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE. Skutečný život Vás opravdu často překvapí. Posudte sami. Před dvěma dny jsem v bazénu diskutoval se svým přítelem JUDr. Brücklerem, že bych měl zajet do Zlína a navštívit Františka Čubu. V tom mi zvoní telefon a volá mi další přítel, emeritní generální ředitel VD Gabčíkovo, Julek Binder z Bratislavy, že mě chtěl jenom slyšet, a já jsem se mu přiznal, že mám výčitky svědomí, že stále odkládám svou návštěvu u něj. Řekl mi, že mu stačí, když si zavoláme a popovídáme. Rozhovor slyšel JUDr. Brückler a velmi důrazně mi řekl, že každopádně mám své starší přátele navštívit, neboť mi to jednou bude líto, že jsem je neviděl. Za dva dny jsem se dozvěděl, že doc. Čuba zemřel. Od té doby si s doc. Čubou v duchu povídám, co všechno jsme okolo vodního koridoru spolu prožili a jak by se divil, co se v Senátu, již bez jeho přítomnosti, projednávalo. Ještě, že tam při tomto jednání nebyl. Jistě by ze života odešel o dva týdny dřív.

O doc. Františkovi Čubovi toho bylo tolik napsáno mimořádně kladného i kritického, že se omezím pouze na několik společných jednání, z kterých jistě vyplyne můj obdiv k jeho logickému myšlení, které vždy ústilo v konkrétní činy. Neznám z mého osobního kontaktu i spolupráce s ním jediný případ zbytečného tlachání, kterého jsme v poslední době svědky. Naše dohody byly vždy v nejkratší době realizovány.

## Past na Čubu

Koncem osmdesátých let minulého století, kdy již byla dokončena labská vodní cesta do elektrárny Chvaletice i modernizace vltavské vodní cesty po havárii Trojského jezu, jsme uvažovali co dál. Přišli jsme, tedy my pracovníci vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy, že potřebu vodní cesty pro rozvoj naší republiky může pochopit již jenom předseda JZD Slušovice. Ale jak se k němu s naším problémem dostat? Bylo nám doporučeno, ať zpracujeme elaborát, kde problematiku D-O-L stručně vylíčíte. Tento materiál musí mít max. 10 stran, musí být barevný a musí se v něm předseda Čuba vidět. Tak vznikl materiál, který měl na titulu leteckou fotografii řeky Moravy v Kútech s názvem Agroport JZD Slušovice. Toto dílko, které jsme si pracovníčně nazvali „past na Čubu“, jsme pustili do života. Za týden k nám přišli pracovníci JZD Slušovice s prosbou, jestli bychom materiál neposlali panu předsedovi. Řekl jsem, že ho předám osobně a dohodli jsme termín schůzky. V příslušný den jsme se s Ing. Petrem Formanem dostavili do sekretariátu pana předsedy. Sekretářka si nás prohlédla a sdělila nám, že nás pan předseda nemůže přijmout, neboť nemáme sako a kravatu. Naprosto jsme se vyděsili s tím, že my oblek prakticky nenosíme. Sekretářka nám odpověděla,

že pan předseda návštěvy přijímá pouze v obleku a ráno proto musel odjet i generální ředitel nakladatelství Orbis. Dále nebylo o čem hovořit a sekretářka nám sjednala nový termín a my odjeli ze Slušovic zpět do Prahy. Příště jsme přijeli již v obleku a kravatě.

## PRVNÍ OSOBNÍ ROZHOVOR S PŘEDSEDOU DOC. FRANTIŠKEM ČUBOU

On sám byl na problematiku vodního koridoru tak připraven, že nebylo co dál vysvětlovat. Pouze jsem mu připomněl, že jsme již absolvovali let v helikoptéře nad Odrou s generálním ředitelem koncernového podniku Vítkovice Ing. Rudolfem Peškou, Dr.Sc., který nám přislíbil podporu projektu D-O-L. Doc. František Čuba ukončil debatu s tím, že musíme založit akciovou společnost, která jediná je partnerem vlády. Uvědomte si, že to bylo v roce 1988 za hluboké totality. Opět jsem se udiveně zeptal: „*Jak se taková akciová společnost zakládá?*“ Pan předseda lakonicky odpověděl: „*My dva se dohodneme a akciová společnost bude založena.*“ Odpověděl jsem: „*Již nic jiného není zapotřebí?*“ Pan předseda stručně konstatoval: „*Ještě název akciové společnosti a její generální ředitel.*“ Reagoval jsem: „*Společnost by se mohla jmenovat Ekotrans Moravia a generálního ředitele nevím.*“ Odpověď pana předsedy mně šokovala: „*Budete to vy.*“ okamžitě jsem odpověděl: „*Mám dva důvody, proč generálním ředitelem nemohu být. Nejsem a nikdy nebudu v komunistické straně a neumím cizí jazyky.*“ Na to Čuba: „*Stranická příslušnost u nás není potřebná a tlumočnicků máme hodně, ale manažerů málo.*“ Přesto pan předseda můj názor respektoval, našel jiného generálního ředitele a já jsem se stal pouze předsedou dozorčí rady.





Všechny další organizační práce se založením Ekotrans Moravia a.s. zajišťovali zkušení pracovníci JZD Slušovice. Všechno šlo ráz na ráz. Ke zřízení akciové společnosti byl využit, v té době ještě platící, zákon č. 243/1949 – zákon o akciových společnostech. Státní povolení a schválení stanov ve smyslu těchto právních předpisů zajistilo fede-

rální ministerstvo dopravy. S předsedou jsem později dohodl výši upsaného kapitálu. Bez rozmyslu řekl – 500 mil. Kčs. Vyděsil jsem se, neboť v té době to byla pro mě nepředstavitelná částka. Do akciové společnosti se na ustavující schůzi přihlásilo 61 organizací, které na místě upsaly vložený kapitál a jednu třetinu poslaly na účet ETM a.s.

## Stanovy akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA

Na základě povolení federálního ministerstva dopravy a spojů č. 64 89–KM ze dne 28. 6. 1989, které bylo uděleno podle ust. § 4 zák. č. 243/1949 Sb. o akciových společnostech po dohodě s SPK, byla zřízena akciová společnost EKOTRANS MORAVIA, která byla založena dne 27. 4. 1989 (támito zakladateli):

PC	Název organizace	Částka Kčs	Počet akcií
1.	ZTS Martin kombinát	30 000 000,—	300
2.	Vodní zdroje Praha	30 000 000,—	300
3.	Čs. plavba dunajská Bratislava	30 000 000,—	300
4.	JZD Agrokombinát Slušovice	20 000 000,—	200
5.	Vitkovice koncern	20 000 000,—	200
6.	Obchod obuvi Gottwaldov	15 000 000,—	150
7.	Svit Gottwaldov, s. p.	10 000 000,—	100
8.	ZPSV Uherský Ostroj	10 000 000,—	100
9.	MARTIMEX Martin	10 000 000,—	100
10.	Třinecké železárny, n. p.	10 000 000,—	100
11.	Dopravní stavby Olomouc, s. p.	6 000 000,—	60
12.	ZPS Gottwaldov	5 000 000,—	50
13.	Severomoravské celulóžky, n. p., Paskov	5 000 000,—	50
14.	ČZGP Gottwaldov	5 000 000,—	50
15.	SIGMA koncern Olomouc	5 000 000,—	50
16.	Průmysl Praha, o. p.	5 000 000,—	50
17.	Správa radiokomunikací Praha	5 000 000,—	50
18.	UNIGEO Ostrava, s. p.	4 000 000,—	40
19.	Lisavny nových hmot Vrbno	3 000 000,—	30
20.	Vodní stavby Praha	3 000 000,—	30
21.	Českomoravské cementárny a vápenky	2 000 000,—	20
22.	Železárny a drátovny Bohumín	2 000 000,—	20
23.	Hodonínské cihelny, n. p.	2 000 000,—	20
24.	JZD 20. výročí osvobození Skalička	2 000 000,—	20
25.	GEOTEST, s. p., Brno	2 000 000,—	20
26.	Průmysl kovového odpadu Kladno	2 000 000,—	20
27.	INTRANS Praha	2 000 000,—	20
28.	Slezan Frýdek-Místek	2 000 000,—	20
29.	JZD Troubky	2 000 000,—	20
30.	Galena Opava – Komárov	2 000 000,—	20
31.	PSG Gottwaldov	2 000 000,—	20
32.	Železárny Veselí na Moravě, n. p.	1 500 000,—	15
33.	JZD 8. ajezdu v Hustopečích	1 400 000,—	14
34.	Štěrkovny a pískovny Olomouc	1 000 000,—	10
35.	Pozemní stavby, k. p., Ostrava	1 000 000,—	10
36.	TATRA Kopřivnice, kombinát	1 000 000,—	10
37.	ČSAD, s. p., Ostrava	1 000 000,—	10
38.	JZD Dolina Uh. Hradiště	1 000 000,—	10
39.	Štěrkovny a pískovny Brno	1 000 000,—	10
40.	Hydroconsult Bratislava, s. p.	1 000 000,—	10
41.	SPP koncern, podnik Tlumačov	1 000 000,—	10
42.	JZD 25. února v Bruzovicích	1 000 000,—	10
43.	Válcovny píachu Frýdek-Místek	1 000 000,—	10
44.	Fosfa Břeclav – Poštorná, s. p.	1 000 000,—	10
45.	JZD Vičnov	1 000 000,—	10
46.	Energoprojekt Praha	500 000,—	5
47.	Hutní projekt Praha	500 000,—	5
48.	Agrostav Prostějov	500 000,—	5
49.	Agrostav Pterov	500 000,—	5
50.	Geodezie Brno	500 000,—	5
51.	Povodí Moravy, s. p., Brno	300 000,—	3
52.	Povodí Vltavy Praha	300 000,—	3
53.	Geofyzika, s. p., Brno	300 000,—	3
54.	Hydroprojekt Brno	300 000,—	3
55.	TST Inpra Praha	300 000,—	3
56.	Ingstav Brno	300 000,—	3
57.	OPP Pterov	200 000,—	2
58.	GALA Prostějov – Kraslice	100 000,—	1
59.	VÚTZ Praha	100 000,—	1
60.	Okresní stavební podnik Gottwaldov	200 000,—	2
61.	BD Dyje Břeclav	100 000,—	1
<b>Celkem</b>		<b>272 900 000,—</b>	<b>2 729</b>

Ještě jedna vzpomínka na ustavující schůzi mi utkvěla v hlavě. V průběhu jednání, které dost neobratně řídil nový generální ředitel, seděl předseda doc. František Čuba sice na tribuně, ale zcela stranou, a do jednání nezasahoval. Když debata vstoupila do slepé uličky, z čeho se má kapitál zaplatit, vzal si slovo pan předseda a pronesl legendární větu: „Soudruzí, já vám nerozumím, vám jde o nějaké předpisy, ale nám jde o peníze. Dám Vám takový příklad. Dobře víte, že naše družstvo vyrábí samočinné počítače. Když si je různé organizace začaly objednávat, někteří se ptali, jestli tam nejsou západní součástky. Přikývli jsme, další se ptali, jestli tam jsou aspoň nějaké západní součástky. I těm jsme přikývli.“ Dále pan předseda pokračoval: „Máte-li pouze na investice, tak nám je pošlete, jestli máte peníze na opravy, tak nám je pošlete, a jestli máte peníze ve fondu FKSP, tak nám je pošlete. Vám jde o nějaké formálnosti, nám jde o peníze.“ Přítomní generální ředitelé, ředitelé a další vedoucí příslušných organizací se rozhodli a založili organizaci na přípravu, stavbu a provozování vodního koridoru D-O-L s konečným názvem Eko-trans Moravia a.s.

Krátce na to přišla sametová revoluce a s ní drobení stávajících zakládajících organizací, takže ETM a.s. asi v roce 1991 měla těchto organizací více jak 160. Rozhodující a tvůrčí vliv na nově vzniklou organizaci ze strany doc. Františka Čuby přiro-



zeně ochaboval. Poslední rozhodnutí doc. Františka Čuby bylo, že mě přesvědčil, abych vzal funkci generálního ředitele. Tím jsem byl až do valné hromady v roce 1993, která si odhlasovala vypuštění přípravy a postupného budování vodního koridoru D-O-L.



Pochopil jsem, že být v takové společnosti pro mě přestává být prioritou a na té samé valné hromadě ETM a.s., která se zřekla D-O-L, jsem složil ve svém závěrečném projevu funkci generálního ředitele a následně předal funkci novému generálnímu řediteli. Sám jsem se naplno věnoval restituci své rodinné stavební firmy, kterou můj dědeček Josef Podzimek založil v roce 1896 a můj otec mi jí jako osmiletému klukovi stoprocentně předal krátce po druhé světové válce již v roce 1945.

Vážený pane docente Františku Čubo, další větší osobní kontrakt jsme navázali, až když jste byl zvolen do funkce senátora ČR a následně jste byl jmenován členem expertního týmu prezidenta republiky Miloše Zemana. Tehdy z iniciativy vedoucího analytického odboru prezidenta republiky Mgr. Radka Augustina a za aktivní pomoci samotného pana prezidenta republiky vznikl poradní orgán pro přípravu vodního koridoru D-O-L složený převážně z hejtmánů či jejich nejbližších poradců, do kterého jste byl Vy, vážený pane senátore, jmenován. Tento orgán se aktivně scházel nejméně dvakrát do roka asi 5 let.



Setkání koordinátorů DOL 10. 3. 2016

Zdroj: Fotoarchiv KPR, Foto Hana Brožková



Na posledním zasedání, které proběhlo na Hradě koncem minulého roku, jste již nebyl, ale krátce předtím jste mě osobně navštívil v mé pražské kanceláři.

**Poslední shledání se senátorem  
doc. Františkem Čubou**

Tehdy jsem byl mimořádně poctěn, že velký Čuba mě osobně navštívil. Můj údiv jste přerušil jako za mlada

prostým konstatováním: „Přišel jsem si od Vás, pane Podzimku, poslechnout, co se děje kolem vodního koridoru D-O-L.“ Reagoval jsem slovy: „Vždyť Vy, pane senátore, jste členem expertního týmu prezidenta ČR.“ Odpověděl: „Tam se o tomto tématu moc nedozvím.“ Na Vaše vyzvání jsem se rozpovídal a připomněl jsem Vám, jak vznikla a.s. ETM a ukázal jsem Vám originál brožury, kterou léta nazýváme „past na Čubu“.



Velmi jste se podivil, že jste celých 25 let byl přesvědčen, že jste v roce 1988 vytvořil past na nás – příznivce vodních cest a plavby, neboť výrobky a zboží z JZD Slušovice nebyly schopny odvážet kamiony ani železnice. Bylo to setkání, při kterém jsme si leccos vysvětlili. Od té doby jsme se neviděli, ale pořád mám v hlavě, jaká to byla čest, že jste mě osobně vyhledal a navštívil. Byla to však čest nás všech, co věříme v realizaci tohoto nejvýznamnějšího projektu pro naši republiku i Evropu.

Těch asi 5 let, kdy jsme aktivně spolupracovali na přípravě realizace dokončení vodního koridoru D-O-L, bylo pro mě neuvěřitelně poučných a věřím tomu, že kdyby nám bylo společně umožněno využít Vaše mimořádné podnikatelské schopnosti a zkušenosti a naše odborné znalosti, tak by byla stavba vodního koridoru zahájena a s největší pravděpodobností, i když zpomaleně a na přeskáčku, by pokračovala.

Milý pane senátore, věřím, že tam nahoře využijete svůj neobyčejný organizační talent a spojíte síly příznivců vodní dopravy na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Pomůžete Přemkovi Stahlovi, který

nestačil napsat knihu o Labi, abyste společně zabránili vyškrtnutí labské větve D-O-L a případné zrušení územní ochrany Labe, což by bylo nevratné rozhodnutí. Spojíte síly s Jirkou Stránským, který prognosticky ve svém scénáři s názvem Pevný bod předpověděl, že JZD Slušovice iniciovalo založení ETM a.s., avšak kterému se D-O-L nepodařilo dokončit. Jistě se spojíte i s Liborem Zárubou, hlavním projektantem VD Slapy a VD Orlik, který až do posledního dne věřil v D-O-L i v dokončení lodních zdvihadel na VD Orlik a VD Slapy, jejichž výstavba byla před 50 lety zahájena a do dnešního dne nebyla dokončena. Jistě i další příznivci vodních cest a plavby v ČR pod Vaším vedením nám tady dole pomůžou.

Vážený pane předsedo a senátore doc. Františku Čubo, mimořádně si Vás vážím a děkuji za spolupráci, kterou jsme společně na přípravě a realizaci vodního koridoru D-O-L mohli prožít. Byla to za poslední dobu největší příležitost pro uskutečnění tohoto evropského plavebního projektu.

*Děkuji Vám a čest vaší památce  
Váš Josef Podzimek*

# Život není takový – je úplně jiný (75)

Ing. Josef Podzimek

Slova, slova, slova.

William Shakespeare

Nevděčná je práce kritikova.

Slovy, slovy, slovy soudit

slova, slova, slova.

Jiří Žáček

Slova! Pouhá slova!

Jak ta jsou strašlivá!

Oscar Wilde

Cesta od slov k činům

vede u někoho přes milión slov.

Wieslaw Brudzinski

Výše uvedené citáty moudrých řekly již vše o probíhající debatě ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Stejný názor ve mně přetrvává po přečtení „Závěru veřejného slyšení“ v Senátu s názvem „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“

Z tohoto dlouhého čtení slov senátorů různých funkcí mě zaujala jen některá slova, která se týkala nutnosti využít oponentury zahraničních nezávislých odborníků. Jistě je to správný požadavek, ale proč zaznívá po jednání v Senátu 3. května 2019, které rozhodlo vyloučit zahraniční odborníky, a proto byl změněn název z původního „Potřebuje Česká republika a Evropa vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“ na zcela nacionalistický název s vyloučením Evropy, a to: „Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?“ Ale co nám je do Evropy, když jsme středem Evropy, že... (viz časopis Vodní cesty a plavba č. 2/2019 str. 45).

Druhá věc, která mne zaujala, je opět hra se slovíčky.

**Senátor Václav Hampl:** „Už to nechci zdržovat, ale přece jenom, tím, že padl návrh na separátní hlasování toho posledního bodu, mimochodem jde tedy asi o IV., nikoli V., ale také jsme se o tom trochu bavili na výboru, jestli nestranný zahraniční expert. Mně přijde lehce příznačné, že jsou lidé, kteří vůbec nechápou, že něco takového může existovat. Ale ono může, a nestranný se asi myslí především takový, který nemá apriorně dopředu už nějaký předudělaný názor. Je to nějaký odborník, který se zabývá – nebo spíše by to byl asi skupina odborníků, která se zabývá touto problematikou někde jinde v cizině, ale není zapletena do této konkrétní debaty, a nemá o ní nějaký konkrétní zájem. Problém – ono to tu je asi jenom zlehka naznačeno – studie proveditelnosti je především právě konflikt zájmů těch, kteří ji provádějí. A proto je strašně v našem zájmu, v našem občanu ČR, aby se na to někdo ještě podíval jiný, kdo takovýto konflikt zájmů mít nebude. Proto bych vás také chtěl poprosit o podporu i tohoto bodu. Myslím, že je to vysoce racionální postup. Děkuji.“

**Senátor Miloš Vystrčil:** Omlouvám se – teď mě pan senátor Hampl znejistil – pod nestranností si představuji něco jiného než to, že člověk zatím o té věci vůbec nic neví. Tak jsem tedy pochopil vysvětlení nestrannosti od pana senátora Hampla. Protože to, že by to začal posuzovat někdo, kdo o té věci zatím ještě nic neví, potom vůbec neznamená, že bude nestranný z toho, jak

já vnímám nestrannosti, čili nezávislost. Naopak to může být velmi dobrý kamarád toho či onoho, a přestože o té věci nic neví, tak potom, až to začne posuzovat a se s tím seznamovat, tak se najednou zjistí, že vůbec není nestranný, jak to vnímám já. Teď jsem opravdu zmatený, co je tím myšleno a dle mého názoru, prostřednictvím paní předsedající pane senátore Hample, dal jste za pravdu panu Nwelatimu. Děkuji.

No není to nádhera se slovíčky, když jde o nejdůležitější projekt pro naši zemi? Není to zajímavé, když jsme nejdřív vyloučili zahraniční experty z rozpravy v Senátu? A není to moudrá cesta, jak rozmělnit a oddálit rozhodnutí o stavbě celého vodního koridoru s etapovou výstavbou?

Na závěr bych se velmi stručně dotkl politických a ekonomických důvodů častých změn původního názvu, a tedy přístupu k tomuto zásadnímu problému.





**Výstavba celého průplavu D-O-L byla zajištěna zákonem z roku 1901** jako politický kuhandl v říšském sněmu za hlasy českých poslanců pro výstavbu alpské železnice. **Doba výstavby byla stanovena na 20 let.**

**Průplav Labe-Dunaj-Odra v soustavě středoevropských vodních cest**

Koncem první Československé republiky nikdo nepochyboval o významu vodního koridoru D-O-L jako celku. V té době bylo již prostavěno 2 000 mil. Kč na kanalizační a splavňovací úpravy Labe, Vltavy a Odry.



Situace se změnila po Mnichovu, a zejména za protektorátu Čechy a Moravy, kdy se již mluvilo pouze o větvi Dunaj-Odra. **Avšak plánovaná doba výstavby se snížila na 6 let.**

Po osvobození Československé republiky jsme se vrátili zpět a připravovali jsme dokončení vodního koridoru D-O-L jako celku.

To se opět změnilo po únorovém vítězství dělnické třídy, kdy se vše podřídilo zájmům východu a trasám směřujícím k Sovětskému svazu. Sovětský svaz se stal naším vzorem pro naše vodní stavby. Snad. Nám bude stačit pouze odstavec z úvodního článku Ing. Dr. Bedřicha Spáčila, který zapomněl na odbornost a s plnou vervou se vrhl na politiku.



*„Největší úspěchy v budování nového života jsou v SSSR. Sovětské lidi odstranili škody z války a uskutečňují díla, o nichž snili jen básníci. Nedávno otevřeli průplav a vodní díla, jaká nejsou nikde na světě. Dokončili stavbu průplavu Volha-Don. Plným právem pronesl Sergěj Smirnov krásná slova: „Přinesli jste sovětské vlasti jako dar kytici pěti moří“.*

*I Československá republika se dala na cestu socialismu. Po překonání našich počátečních obtíží růstu vybudujeme si i my socialismus. Stavba průplavu Odra-Dunaj nebude pak již problémem. Bude skutečností.“*

Socialistický člověk již nepotřeboval labskou větev jako cestu do kapitalistické ciziny.

## Velkoněmecká říše

### Prohlášení

V návaznosti na Protokol o stavbě průplavu Odra-Dunaj ze dne 12. listopadu/5. prosince r. 1941 se Německá říše (Úřad říšských vodních cest) zavazuje k tomu, aby zaplatila za dodatečné náklady, které vzniknou na území Protektorátu při stavbě přepravních koridorů a lodních zdvihačů ve větších rozměrech než bylo plánováno v původních plánech.

Berlín, dne 16. prosince 1941  
Generální inspektor pro vodu a energii  
oddělení říšské vodní cesty  
v zastoupení  
Dr. Gährs



Změna v logice celého projektu D-O-L nastala těsně před sametovou revolucí, kdy jsme založili akciovou společnost Ekotrans Moravia, i když začátek i název byl ještě poplatný ekonomickým zájmům JZD Slušovice (viz článek na rozloučenou s předsedou i senátorem ČR doc. Františkem Čubou).

O to víc mě udivuje, že v poslední době se opět odvracíme od záměrů naší České republiky, která je srdcem Evropy s nejnižším rozvodím v Evropě, a vylučujeme z jednání o dokončení vodního koridoru D-O-L celou Evropu - a dokonce se senátorka RNDr. Jitka Seitlová snaží vyloučit i dunajsko-oderskou větev s důvěrou, že labská větev je už pohřbena na věčné časy po vzoru SSSR, nebo alespoň na tisíc let po vzoru Velkoněmecké říše.

Při pozitivním výsledku studie dokončení vodního koridoru D-O-L se předpokládá, že **výstavba bude zahájena do roku 2030.**

**To je tedy rychlost !!**











Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Čertovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drčení kameňiva,  
kamenolom Brant



Zdvíhací lávka a provizorní hrazení  
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,  
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



Vzpěrná vrata v přístavu Praha-Liběň