

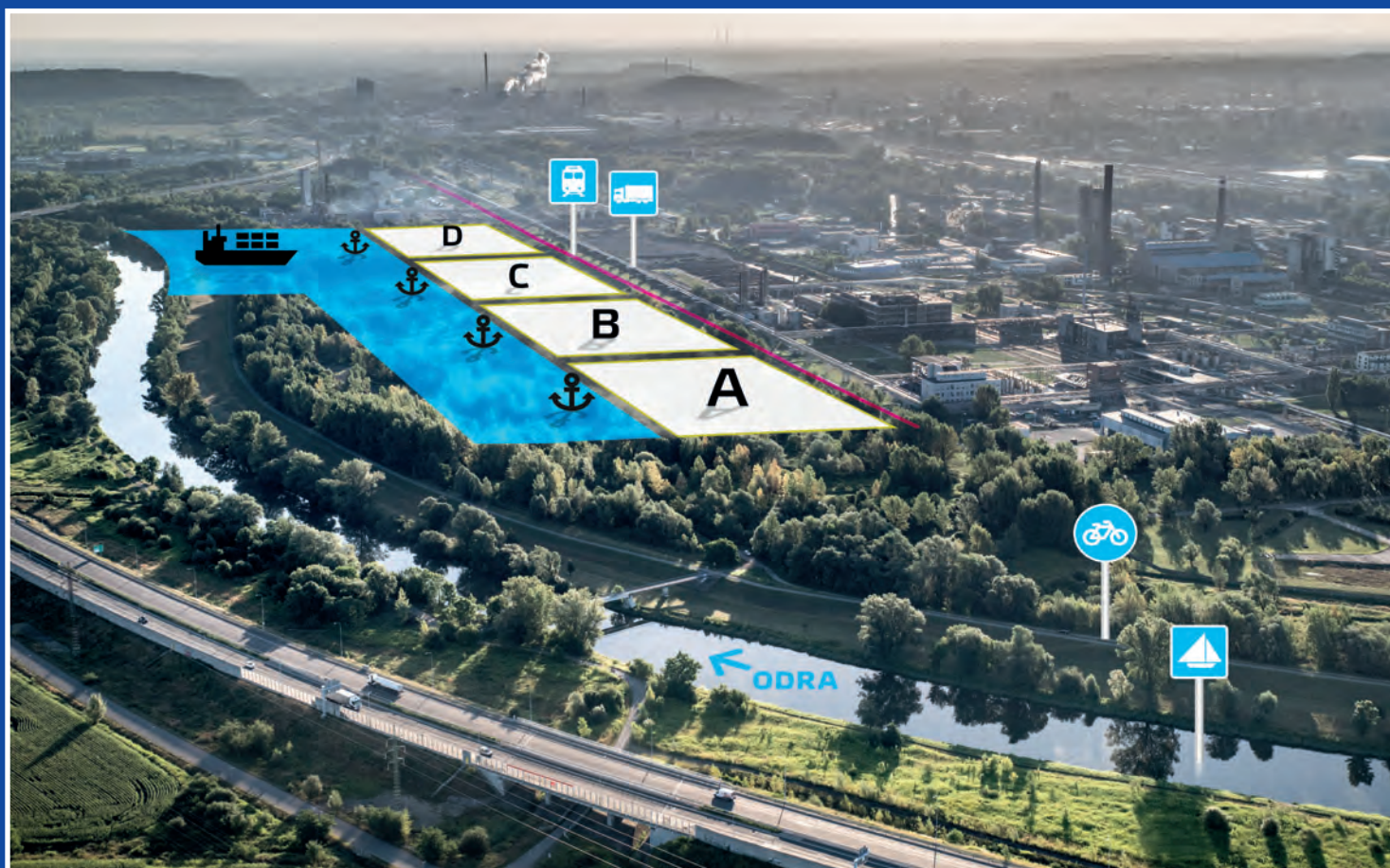
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3
2020

PŘÍPRAVA SPLAVNĚNÍ ODRY DO OSTRAVY SCHVÁLENA VLÁDOU



Vodní koridor D-O-L posoudí hodnocení vlivu na životní prostředí

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.mdcr.cz



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.rvccr.cz



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
www.spspraha.cz



Povodí Labe, státní podnik
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
www.pla.cz



POVODÍ VLTAVY
Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
www.pmo.cz



Hospodářská komora České republiky
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
www.komora.cz



Povodí Odry, státní podnik
Varenská 49, 701 26 Ostrava
www.pod.cz



Agrární komora ČR
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
www.akcr.cz



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU
APL - Asociace lodního průmyslu
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
www.aplcz.cz



Středočeské vodní cesty, z.s.
Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5
www.stredoceskevodnicesty.cz



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



Metrostav a.s.
Koželušská 2450/4, Praha 8, 180 00
www.metrostav.cz



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



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.
Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
www.vrvv.cz
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
www.labska.cz



www.strabagrail.cz



AQUATIS a.s.
Botanická 834/56, 602 00 Brno
www.aquatis.cz



Loď Moravia, loď Czechie
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1
www.prahalode.cz



České přístavy, a.s.
Jankovcova 6, 170 00 Praha 7
www.ceskepřistavy.cz



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
www.prague-boats.cz

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;
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
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

tel.: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

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: Návrh přístavu Ostrava v průmyslové zóně Mariánské Hory s dopravním napojením na dálnici D1 a železniční koridor.

Foto: Jiří Jiroušek

Grafika: Rastislav Horváth

OBSAH

Vláda schválila přípravu splavnění Odry do Ostravy.

Vodní koridor D–O–L má být podroben ekologické studii 2

Usnesení vlády ČR ze dne č. 968/2020 ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe 3

Jednání se slovenským ministrem dopravy

o vodním koridoru D-O-L 4

Česko-polské jednání o splavnění Odry v Bohumíně 5

GREEN DEAL je i příležitost

Ing. Petr Forman 7

INLAND NAVIGATION EUROPE: Inteligentní a udržitelná mobilita potřebuje vodní dopravu 9

Je hysterie kolem CO₂ zeleným fanatismem?

Ing. Pavel Neset, CSc. 10

Přeshraniční spolupráce – plánování, rozhodování, prosazování: 20 let Unie hospodářských komor Labe/Odra

Beatrice Richter 11

CELKOVÝ KONCEPT LABE: Řešení splavnosti na území Česka a Německa po roce 1989

Ing. Jiří Aster 12

Modernizace plavebních komor Gabčíkovo

je v plném proudu 16

Mosty na Vraňansko-hořínském kanále jsou již v provozu 18

Proměny vodního režimu ve 20. století

jako symbol pokroku

Mgr. Jiří Janáč, Ph.D. 20

Téměř 90letý Ing. Jaromír Šlachta odešel 24

Život není takový – je úplně jiný (79)

Ing. Josef Podzimek 27

Vláda schválila přípravu splavnění Odry do Ostravy. Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe posoudí hodnocení vlivu na životní prostředí

Vláda vzala na vědomí výsledky studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a zadala připravit vyhodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Pokračovat může vyjednávání o přechodových bodech s Polskem a Slovenskem.

Vláda reagovala na připomínky ze strany senátu, krajů, měst, obcí a ekologů a v rámci vyhodnocení proveditelnosti záměru Dunaj-Odra-Labe uložila zahájit přípravu strategického vyhodnocení vlivů na životní prostředí, a to včetně vyhodnocení vlivu na soustavu Natura 2000.

Aby mohl být vyhodnocen objektivně celý záměr ze všech hledisek, bude zachováno sledování labské větve vodního koridoru D-O-L, územní rezerva této větve rušena nebude. Doporučená trasa vyplývající ze studie proveditelnosti by měla mít mnohem menší dopad na územní plánování obcí a měst, kterých se dotýká.

Mezinárodní spolupráce

Ministru dopravy vláda uložila zahájit jednání na úrovni EU o evropském financování rozvoje vodních cest. Ve spolupráci s ministrem zahraničí budou pokračovat též mezinárodní jednání se Slovenskem, které je spolu s Polskem členem mezinárodní pracovní skupiny. Zájem o spolupráci na rozvoji

středoevropských vodních cest projevilo kromě Polska a Slovenska také Maďarsko, ale i balkánské země ležící na Dunaji, Chorvatsko nebo Srbsko.

Projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je také projednáván v rámci strategické iniciativy Trojmoří, kterou tvoří 12 členských států ležících mezi Baltským, Jaderským a Černým mořem.

Splavnění Odry

Vláda dále schválila přípravu splavnění Odry z Ostravy do polského Kožle, které by mohlo být podle schváleného harmonogramu dokončeno do roku 2031.

„Od splavnění Odry si slibujeme konkurenceschopnou a k životnímu prostředí šetrnou dopravu. Průmysl a logistika v pětimilionové Slezské aglomeraci budou mít snazší přístup na evropské a světové trhy. Počítá se i s rekreační plavbou a turistickým využitím,“ říká ministr dopravy Karel Havlíček.

Primárně bude další příprava a jednání, včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí, zaměřena na úsek Ostrava–státní hranice CZ/PL s pokračováním do polského Kožle. Byla zohledněna prioritá státu v oblasti dopravy a restrukturalizace Moravskoslezského kraje.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR



Řešení klimatické změny vyžaduje komplexní přístup od přírodě blízkých opatření až po technická díla jako jsou vodní nádrže nebo vodní cesty. Musí být však plánovány a realizovány citlivě k životnímu prostředí. Na obr. souběh průplavu Rýn-Mohan-Dunaj s řekou Regnitz u Norimberku.
Zdroj: HaSe - Wikimedia Commons



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 5. října 2020 č. 968

ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

Vláda

I. **bere na vědomí** výsledky ekonomického hodnocení studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe (dále jen „SP DOL“) obsažené v části III materiálu čj. 872/19;

II. ukládá

1. místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy
 - a) zahájit přípravu Oderské větve v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kozle) jako první části propojení Odra - Dunaj ve výsledné variantě podle SP DOL a postupovat podle harmonogramu, uvedeného v příloze tohoto usnesení a do 30. června 2021 předložit vládě zprávu o dosažených pokrocích v rámci přípravy tohoto úseku,
 - b) v rámci územní ochrany koridoru Dunaj - Odra - Labe iniciovat změnu vedení koridorů územní rezervy průplavního spojení podle výsledné varianty SP DOL, a to pro všechny tři uvažované větve,
 - c) zadat zpracování dokumentu vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na základě závěrů tohoto vyhodnocení zjistit realizovatelnost Dunajské, Oderské a Labské větve z hlediska vlivu na životní prostředí s tím, že výsledek vyhodnocení vlivů na životní prostředí bude předložen vládě do 31. prosince 2023 k dalšímu rozhodnutí,
 - d) ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí pokračovat v mezinárodních jednáních s Polskem a Slovenskem o přeshraničních přechodových bodech,
 - e) zahájit jednání na úrovni Evropské unie o zařazení projektu ve variantě Dunaj - Odra do sítě TEN-T při nejbližším termínu aktualizace sítě TEN-T,
2. ministryni pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy v návaznosti na splnění úkolů uvedených v bodě II/1c a 1d tohoto usnesení aktualizovat Politiku územního rozvoje České republiky se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu.

Provedou:

místopředseda vlády, ministr průmyslu
a obchodu a ministr dopravy,
ministřyně pro místní rozvoj,
ministr zahraničních věcí

Na vědomí:

hejtmani krajů Pardubického, Olomouckého,
Moravskoslezského, Zlínského,
Jihomoravského

Ing. Andrej Babiš, v. r.
předseda vlády

Jednání se slovenským ministrem dopravy o vodním koridoru Dunaj–Odra–Labe

Dne 11. srpna 2020 se uskutečnilo v Bratislavě jednání o vodním koridoru Dunaj–Odra–Labe za účasti slovenského ministra dopravy Andreje Doležala, státní tajemnice paní Kataríny Brunckové, generální ředitelky sekce řízení projektů paní Erny Dohnálikové, generální ředitelky sekce mezinárodních vztahů a EU paní Lucie Nižníkové, generálního ředitele sekce vodní dopravy Jozefa Moravčíka a státního rádové odboru agendy EU paní Dominiky Pračkové.

Za českou stranu se jednání zúčastnili poradce prezidenta Petr Forman, ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů, ředitel Odboru vodní dopravy MD ČR Evžen Vydra a ekonomický diplomat Velvyslanectví ČR v Bratislavě pan Jaroslav Remeš.

Na jednání byla diskutována výzva „Zelená dohody pro Evropu“ (European Green Deal, dále EGD) v oblasti dopravy, kde Evropská komise deklaruje snahu převést do roku 2050 podstatnou část přepravy nákladů (konkrétně 75 %) ze silniční dopravy na železnici a vnitrozemskou plavbu. V tomto směru jsem představil předběžné výpočty, které jasně ukazují, že bez vodní dopravy je takový úkol prakticky neřešitelný; pokud by měla tuto zátěž převzít samotná železnice, musela by své výkony zvýšit v ČR cca 3,5x, v SR dokonce 4x, což zřejmě není reálné. Pan ministr Doležal popsal špatný stav slovenských hlavních železničních tratí, a konstatoval, že jejich opravy a modernizace jsou aktuální prioritou.

V oblasti vodní dopravy považuje pan ministr za prioritu intenzivnější využití Dunaje, kde se SR snaží o zlepšení plavebních podmínek. Připomněl při tom také ne zcela dobrou situaci

stran přístavů, kde se po privatizaci vytvořily špatně fungující vlastnické vztahy, což poznamenalo i jejich funkci. Co se týče vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (dále D-O-L), připomněl ministr Doležal zejména práci „Společné česko-slovensko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L“, a také českou studii proveditelnosti, s níž se slovenská strana seznámila.

Jedním z důležitých aktuálních kroků je stanovení přechodového hraničního bodu mezi ČR a SR. Slovensko připravuje upřesňující studii, která se zaměří nejen na dopravní, ale také zejména na vodohospodářskou funkci vodního koridoru a bylo dohodnuto, že studie by měla vzniknout spoluprací obou zemí.

Dále byl ve společné shodě projednán postup a vzájemná podpora jednání o navrácení D-O-L do TEN-T, a užitečnost koordinovaného přístupu při očekávaném „evropském“ projednávání finančních prostředků na realizaci záměrů EGD, a prostředků v rámci Fondu obnovy. Na přípravě vodního koridoru D-O-L se spolupracuje také v rámci Iniciativy 3 moří (I3S).

Závěrem se účastníci setkání s panem ministrem shodli na dalším postupu stran přípravy D-O-L, tedy že:

- pro jednání o TEN-T postačuje slovenské rozhodnutí o výběru základní alternativy, tedy verze průplavu podél Moravy (a nikoli „Vážská“ alternativa);
- upřesnění varianty bodu dotyku není pro TEN-T potřebné, a lze na tom ještě pracovat;
- příslušnou studii pro bod dotyku by bylo správné zpracovávat společně, pokud možno i společným financováním.

Zapsal Ing. Petr Forman



Česko-polské jednání o splavnění Odry v Bohumíně

Ve čtvrtek 17. září 2020 proběhla jednání delegací náměstků ministra dopravy ČR pana Jana Sechtera a náměstkyně polského ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby paní Anny Moskwy v Ratiboři a v Bohumíně na téma splavnění Odry.



Návštěva náměstků ministra dopravy ČR Jana Sechtera a náměstkyně polského ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Anny Moskwy na přehradě Ratiboř

Jednání se zúčastnili také mj. ředitel vodohospodářské organizace Wody Polskie pan Przemysław Dąca, ředitel Odboru vodní dopravy MD pan Evžen Vydra a ředitel Ředitelství vodních cest ČR pan Lubomír Fojtů. Diskuse o budoucím splavnění Odry v úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, jakož i o přínosech pro vodohospodářské cíle, protipovodňová opatření a ochranu přírody, se zúčastnili i zástupci samospráv obou zemí mj. z Bohumína, Krzyzanowic, Raciborze a Kędzierzyna-Koźle.

V rámci setkání navštívili delegace obou zemí vodní dílo Raciborz, která je zásadní stavbou pro splavnění Odry. **Hlavním tématem jednání byly konzultace o trasování vodní cesty kolem hraničních meandrů – proto účastníci jednání navštívili oblast tzv. levobřežní varianty, která by měla zcela obejít meandry po polském území přes pole.** Tuto variantu preferuje obec Kryzanowice i město Bohumín, a to zejména s ohledem na protipovodňovou ochranu a rozvoj území. Pravobřežní varianta naproti tomu vede přes území města Bohumín, omezuje jeho rozvoj a je v konfliktu s chráněnými oblastmi. Polské ministerstvo by mělo po konzultacích s českou stranou rozhodnout o výsledné variantě do konce roku 2020.

Od splavnění Odry si obě strany slibují konkurenceschopnou

a k životnímu prostředí šetrnou dopravu. Průmysl a intermodální logistika ve Slezské aglomeraci budou mít snazší přístup na evropské a světové trhy. Počítá se i s rekreační plavbou a turistickým využitím.

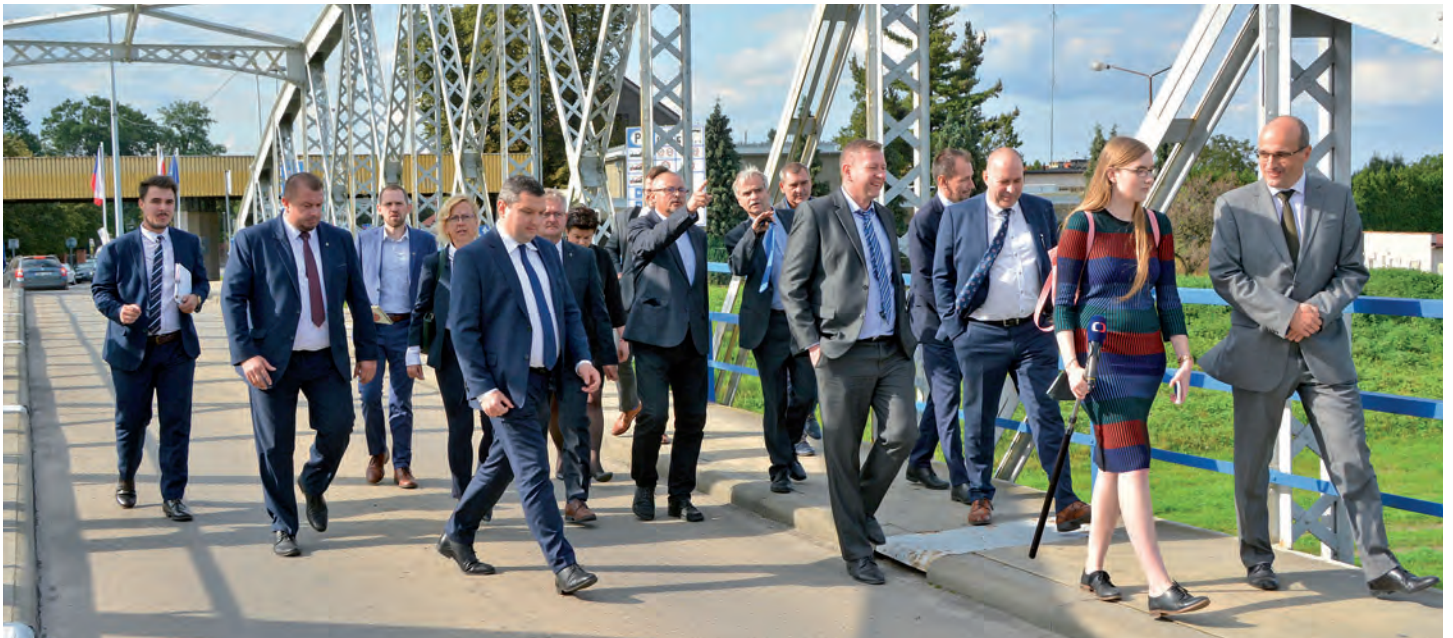
Náměstci ministrů se dohodli na společném postupu v jednáních o možnostech evropského financování projektu.

*“Dnešní jednání v Bohumíně se odehrálo na symbolickém místě. Právě zde v rámci zkušebních plaveb poprvé doplnily nákladní lodě po Odře na naše území. Nachází se zde naše první dálniční spojení s Polskem. Zkapacitňujeme železniční síť, plánujeme vysokorychlostní tratě. **Ale to všechno nestačí s ohledem na budoucí hospodářský vývoj, a naplnění cílů ochrany životního prostředí a klimatu, které vyžadují přesun přeprav nákladů ze silnic na železniční a vodní dopravu.** Slezská aglomerace má přes 5 milionů obyvatel, je zde velký potenciál rozvoje hospodářství, a právě zde v úseku Koźle-Ostrava jednáme s Polskem o realizaci pilotního úseku Oderské vodní cesty. Dnes jsme navštívili vodní dílo Raciborz, které bude chránit polská města před velkou vodou z českého území. Ukázalo se, že také v oblasti vodního hospodářství na Odře máme společné zájmy. Štětín byl vždy také českým přístavem, takže se těšíme že Odra bude magistrálou pro nákladní plavbu, ale že bude mít význam i pro rekreaci,”* řekl náměstek ministra dopravy Jan Sechter.

*“Po dnešním jednání mohu konstatovat, že pro Českou republiku je rozvoj plavby stejně tak zásadní jako pro Polsko, z čehož máme velkou radost. Spolupráce s Českem pro nás byla vždy důležitá, ale nyní po řadě jednání nabírá pro nás příprava projektu nové dimenze. V současné době byly provedeny na polské straně konzultace se samosprávami ve věci trasování Oderské vodní cesty, a ukazuje se, jak je to vážné téma nejenom z pohledu regionálního, ale také přeshraničního. **Na řeku nahlížíme nejenom jako na dopravní cestu, ale také s ohledem na retenci vody, protipovodňovou ochranu, hospodářství, cestovní ruch, a vše, co řeka přináší.** Souhlasím s panem Sechterem, že všechny investice budeme realizovat tak, že budou příznivé pro životní prostředí,”* uvedla náměstkyně ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Anna Moskwa.



ČR i Polsko se shodují na ochraně hraničních meandrů Odry



Setkání a diskuse se starosty na hraničním mostě přes Odru

Zkušební plavby do Bohumína

Splavnění Odry do Ostravy mělo nejbližše realizaci v 70. a 80. letech v souvislosti se snahou ostravského průmyslu převážet po vodě výrobky těžkého strojírenství. Za tímto účelem byl

v roce 1975 zřízen v Bohumíně malý nákladní přístav ze kterého bylo vypraveno v následujících letech 17 zkušebních plaveb s různým nákladem (trubky, válcovaný materiál, nákladní auta Tatra), které mířily většinou do Štětína.



Odbavování nákladu celníky v přístavu Bohumín-Kopytov v roce 1978



Lod Bobra na Ostravici pod Sýkorovým mostem v roce 1980

GREEN DEAL je i příležitost

Ing. Petr Forman

Loni na podzim vydala Evropská komise formou „sdělení“ ambiciózní program „European Green Deal“ (EGD), tedy Zelenou dohodu pro Evropu. Program, který v nedávném projevu „o stavu Unie“ znovu potvrdila předsedkyně Ursula van der Leyen, nebudí v našich končinách příliš velké nadšení. Naskytá se ale legitimní otázka, zda je vzdorovitý postoj užitečný a perspektivní.

Sdělení zasahuje prakticky do všech oborů života, zejména ekonomického. Globálním cílem je do roku 2050 prakticky vynulovat produkci skleníkových plynů, a oddělit hospodářský růst od využívání zdrojů.

Pro oblast dopravy formuluje EGD v kapitole 2.1.5 rozsáhlou dekarbonizaci, čehož chce mj. dosáhnout **převodem 75 % přeprav ze silnice na železnici a vnitrozemskou plavbu**. A to nejen u dálkových přeprav nad 300 km, jak to před 10 lety formulovala „Bílá kniha dopravy“ (a z toho jen 50 %), ale nyní by to mělo být oněch 75 % z **VEŠKERÝCH přeprav**, jak potvrdil v odpovědi na můj dopis generální ředitel DG Move (Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission) pan Henrik Hololei. A dosáhnout by se toho mělo k roku 2050! Prováděcí „manuál“ má být vydán v roce 2021. Vše se to má stát to z ekologických důvodů, především pro snížení emisí CO₂.

Obrázek 1 – Dopravní cíle Zelené dohody pro Evropu

o **železnici a vnitrozemské plavbě**, protože je nabíledni, že „jen“ železnici toho dosáhnout nelze. Společně by to snad zvládat mohly.

Pro představu, o jaké jde sousto, je dobré podívat se do Ročenky dopravy (plus do statistik ČSÚ, kde uvádějí i tranzitující silniční dopravce z EU):

Tabulka 1 – Silniční a železniční přepravy v ČR za rok 2018

PŘEPRAVY V ČR (2018)	tis. tun	mil. tkm
SILNICE CELKEM (vč. dopravců EU)	553 550	56 598
ŽELEZNICE CELKEM	99 307	16 564

Zdroj: Dopravní ročenka 2018 a ČSÚ, vlastní zpracování

Pokud by měla železniční doprava sama převzít 75 % silničních přeprav, musela by v roce 2050 dosáhnout nikoli 16 564 mil. tkm (2018), ale **59 013 mil. tkm**, což znamená výše uvedený nárůst na **356 %** (například na Slovensku by to muselo být dokonce 407 %!). Jenže v roce 2050 se očekávají přepravy větší než dnes, OECD předpokládá nárůst na 3,5 až 4násobek, odborníci E&Y použili pro studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe skromnější hodnotu 2,2.

I pokud bychom tedy vzali v potaz pro předpokládaný růst přeprav do roku 2050 pouze onu nižší z hodnot – tedy 2,2 – pohybujeme se téměř **na osminásobku železničních výkonů roku 2018...**



V Bruselu dne 11.12.2019
COM(2019) 640 final

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADĚ, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Zelená dohoda pro Evropu

(.....)

2.1.5. Urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě

(.....)

Multimodální doprava potřebuje silné oživení, které zvýší účinnost dopravního systému. Prioritou bude přesunout významnou část vnitrozemské nákladní přepravy (75%), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. K tomu budou třeba opatření k lepšímu řízení a navýšení kapacity železnic a vnitrozemských vodních cest, která Komise navrhne do roku 2021. Komise rovněž zváží stažení návrhu na revizi

Důsledky pro ČR

Prostudování a vyhodnocení statistik hovoří dosti jasnou řečí. Převod 75 % přeprav ze silnice **jen** na drážní dopravu by podle mých předběžných výpočtů znamenalo zvýšení tunokilometrických výkonů železnice na **356 %**, oproti roku 2018. Není tedy divu, že Evropská komise hovoří jedním dechem

V čem je příležitost?

Stačí se zeptat **provozovatelů nákladní železniční dopravy**, sdružených v ŽESNAD, jak na tom dnes jsou kapacitně hlavní železniční tahy, a jak jsou dostupné rozhodující terminály. Víceméně hovoří o tom, že za současné situace žádný prostor pro zvyšování přepravních výkonů nemají. Tím méně

pro zvyšování v řádu násobků.

Provozovatelů vodní dopravy není ani třeba se ptát. Každý ví o katastrofální situaci, kdy desítky let vážně výstavba rozhodujících plavebních stupňů na Labské vodní cestě, našeho zatím jediného plavebního spojení se světem. České rejdáře se tak podařilo bezmála zdecimovat. V podstatě mizivé přepravní výkony navíc nedosahují ve službě pro naši ekonomiku, ale na zahraničních vodních cestách.

EGD může pro oba tyto dopravní obory přinést zásadní zvrat. Není pochyb, že všechny země budou legitimně usilovat o to, aby cíle EGD byly náležitě finančně „vyfutrovány“. A protože nositelem dekarbonizačního pokroku v dopravě – samozřejmě kromě změn pohonných systémů – mají být železnice a vodní cesty, jeví se být pravděpodobné, že dopravní investice budou směřovat především tímto směrem.

Aktivita by se měla vyplatit

V roce 2021 hodlá Evropská komise vydat dokument „Iniciativy pro lepší řízení a **navýšení kapacity železnic a vnitrozemských vodních cest**“. Kromě dílčích technických a organizačních opatření je nepochybné, že pojem „navýšení kapacity železnic a vnitrozemských vodních cest“ musí znamenat **investice**, investice, a ještě jednou investice.

Dokument s názvem „Iniciativa...“ lze chápat především jako manuál, jak příslušných cílů dosáhnout, a na jeho znění tedy bude opravdu velmi záležet. **Bylo by neodpustitelnou chybou, kdybychom pasívně čekali „jak to dopadne“, a nesnažili se o takové znění, které by pomohlo překonat naše letité kapacitní dluhy na železnicích a nejméně vodních cestách.** Samozřejmě, že v souboji jednotlivých zemí o objem a zaměření finančních prostředků se budou silně uplatňovat národní zájmy, vyplývající z aktuálního stavu jejich dopravní infrastruktury, a jejich ambicí i možností. O to více platí, že musíme neprodleně a jednoznačně formulovat NAŠE cíle, a to tak aby byly z budoucích prostředků pro EGD financovatelné. A paralelně – protože do roku 2021 opravdu není moc času – se musíme snažit o pro nás příznivé nastavení programu.

Obrázek 2 – Schéma EGD; povšimněme si skromného modrého políčka „Financování transformace“

Nebe přeje připraveným

Času opravdu není nazbyt, a proto by se mělo konat. Dovolím si formulovat, co podle mého názoru chybí k tvořivému, nadějnému, a pro ČR výhodnému využití dopravní části EGD:

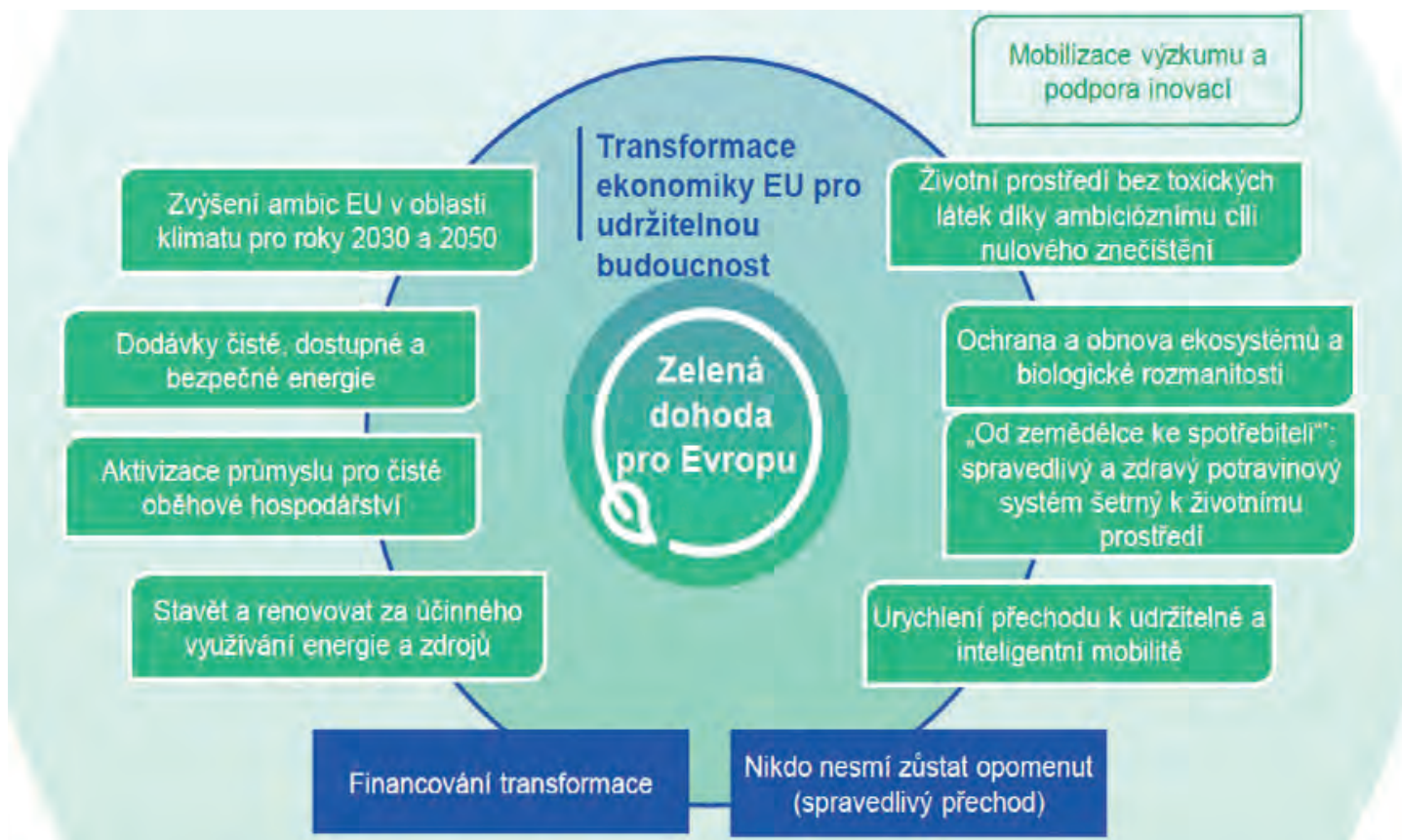
- aktualizovat celkové přepravní prognózy ČR;
- **provést kapacitní výpočty železniční a vodocestné sítě ČR – aktuální i v budoucnu potřebné pro cíle EGD;**
- radikálně adaptovat Dopravní politiku České republiky.

K aktualizaci **přepravních prognóz** ČR: Nelze přehlédnout zmínku v aktuálně předloženém dokumentu „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ (tedy rok, ke kterému by měly být naplněny cíle EGD) se uvádí předpoklad, že přepravy na našem území k roku 2050 vzrostou o 5,7 %, konkrétně z 52 525,0 miliónů tunokilometrů na 55 845,7 miliónů tkm za rok. Zasloužilo by si to vysvětlení, kde pánové z OECD udělali chybu, když přepokládají k podobnému datu nárůst zhruba 4násobný. Ostatně i odborníci EY kalkulují s růstem alespoň 2,2x. **Kapacitní výpočty** jsou nepostradatelné, máme-li při vyjednávání o EGD vědět, co nám pro postupné naplňování dopravních cílů EGD chybí, tedy jakou máme a jakou budeme k roku 2050 potřebovat síť železnic a vodních cest. Jen tak budeme mít dost tvrdých dat na úspěšné vyjednávání o konfiguraci očekávaných finančních zdrojů. Předložená Dopravní politika sice konstatuje nedostatečnou kapacitu železnic a vodních cest, a deklaruje nutnost jejich posílení, ale bez kvantifikace. Výsledkem toho mj. je, že podle představ Dopravní politiky ČR (tabulka na str. 88) převezmou železnice a vnitrozemská plavba ze silnic jen asi 7,2 miliónů tkm rok, místo nejméně 28 miliónů, jak by odpovídalo záměrům EGD. A to ještě za poměrně malých odhadů budoucích objemů přeprav. Bohužel, takové změny neodpovídají ani významně nižším ambicím Bílé knihy dopravy z roku 2011, natož pak EGD.

Aktualizace dopravních prognóz a kapacitní výpočty by tedy měly následně mít finále v podobě radikální **adaptace Dopravní politiky ČR**.

Existuje alternativa?

Pochopitelně je možné, že se celý Green Deal rozplyne jako ranní mlha, nebo se alespoň časově rozvolní, případně se sníží



navrhované cíle. Ostatně také může do Země narazit asteroid nebo Supercovid. Za méně dramatických okolností ale nejspíše en gros cílů EGD zůstane v platnosti. Pro nepoučené laiky možná postačí výmluva, že například u vodní dopravy se tím míní nejen plavba vnitrozemská, ale i pobřežní. To bylo snad možné v případě Bílé knihy dopravy, kde je text nejednoznačný, byť z kontextu je patrné, že jde o plavbu vnitrozemskou. Rozhodně ale taková výtačka nebude použitelná u EGD, kde stojí černé na bílém: „As a matter of priority, a substantial part of the 75% of inland freight carried today by road should shift onto **rail** and **inland waterways**.“ Tedy železnice a vnitrozemské vodní cesty.

Umím pochopit, že v časovém tlaku připravovaná „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ se s tím ještě možná nestihla vyrovnat. I proto možná zazněla i výmluva č. 2, a sice že „jde zatím jen o Sdělení, nikoliv o Nařízení“. Nicméně ale soudím, že nelze stran EGD ustrnout u věty : **„Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné, lze však očekávat, že na úrovni EU budou postupně realizovány legislativní kroky směřující k naplnění těchto cílů.“**

Pokud to lze odhadnout, tendence k ekologizaci dopravy, zejména z pohledu snížení emisí CO₂, je asi nezvratná. Může se vlivem vnějších okolností zmírnit nebo zpomalit, ale asi se nezruší. To ovšem znamená, že je lepší s tím počítat, a příležitost patřičně využít, zejména při vyjednávání o alokacích evropských prostředků. Samozřejmě, že je tu i druhá množnost, totiž pěkně po česku kverulovat, a pak se stejně muset přizpůsobit, jenže pravděpodobně již za horších investičních podmínek. Nebylo by to poprvé.

Proto si myslím, že alternativa není k dispozici, anebo nebude pro ČR výhodná.

A co to znamená pro vodní dopravu?

Zatímco železnice je mezi ekologickými aktivisty alespoň verbálně velmi přijímána, vodní cesty se „těší“ hluboké, lety již zakořeněné a petrifikované nenávisti. Často už se ani neví proč. Aktivisty nezajímá, co EK již pochopila, totiž že pro své ekologické cíle v dopravě potřebuje oba ekologické dopravní způsoby, železnici i plavbu. Aktivisty nezajímá, že jejich postoj „železnice TO přepraví“ je kapacitně a personálně nerealistický. Aktivisty zajímá pouze a jen vítězství v jejich svatém boji, jež ovšem vedou na nevhodném bojišti, protože přitom paralelně K.O. prohrávají jiný boj, který nemohou bez vodní dopravy úspěšně vést – emise CO₂.

Nicméně na samotném ministerstvu dopravy to dnes vypadá, jako by se ve vodní dopravě mohlo začít blýskat na lepší časy. Mimo tento úřad je již tradičním zastáncem pan prezident, nicméně se příznivě a vstřícně vyjadřují také premiér a ministr dopravy. Znájí se jak k nutným stavbám na Labi (plavební stupně Děčín a Přelouč II), tak k oderskému pilotnímu úseku Kožle-Ostrava. Navíc imperativem doby je „investovat“, což u státu znamená například – a zejména – do dopravní infrastruktury. Pan ministr Havlíček už obnovil před lety zrušený odbor plavby (nově „Odbor vodní dopravy“), a činí další důležité kroky. Nadřízeným náměstkem Odboru vodní dopravy je zkušený diplomat, navíc člověk, který není zvyklý se vzdávat. Až potud je to optimistické, zaplaťpámbu po tolika letech bezmála ilegality. Jenže, jak se říká, ďábel je ukryt v detailech, a není jich zrovna málo.

Ano, European Green Deal je příležitostí. Příležitostí investiční, ekologickou i mentální, totiž k revizi zamrzlých paradigmat. Tak uvidíme...



INLAND NAVIGATION EUROPE: Inteligentní a udržitelná mobilita potřebuje vodní dopravu



Prohlášení vnitrozemských vodních cest a přístavů k Zelené dohodě pro Evropu

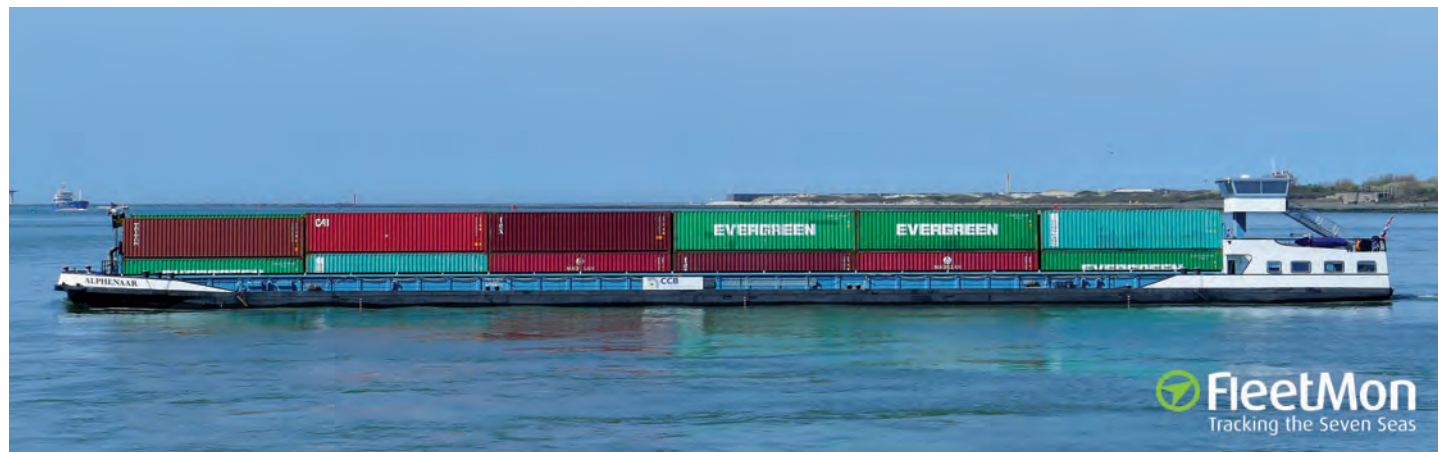
Jako hlavní zúčastněné strany v oblasti infrastruktury v odvětví vnitrozemské vodní dopravy a multimodální dopravy se Evropská federace říčních přístavů (EFIP) a INE domnívají, že nadcházející strategie udržitelné a inteligentní dopravy v rámci Zelené dohody pro Evropu by měly poskytovat trvalou podporu odvětví vnitrozemské vodní dopravy a učinit velký skok pro evropský modální posun. EFIP a INE připravily společné prohlášení vycházející z pilířů udržitelnosti, modálního přechodu, digitalizace a odolnosti.

Vnitrozemská vodní doprava má potenciál stát se základem v budoucích průmyslových řetězcích založených na udržitelné

logistice. **V současné době je vnitrozemská vodní doprava nejzelenějším způsobem dopravy spolu s železniční dopravou, zatímco dále probíhá její dekarbonizace.**

Vnitrozemské vodní cesty jsou schopné přepravovat velké objemy alternativních paliv napříč strategickými dopravními koridory, s přístavy jako výrobními, skladovacími a překladními uzly pro mnohá odvětví. Tuto energetickou vazbu lze vidět například ve vazbě mezi vznikajícím sektorem vodíkových technologií a chemického sektoru podél Rýna, který poskytuje příležitost posílit průmyslový logistický řetězec pomocí ekologických plavidel přepravujících zelená paliva.

Celé prohlášení na stránkách: www.inlandnavigation.eu



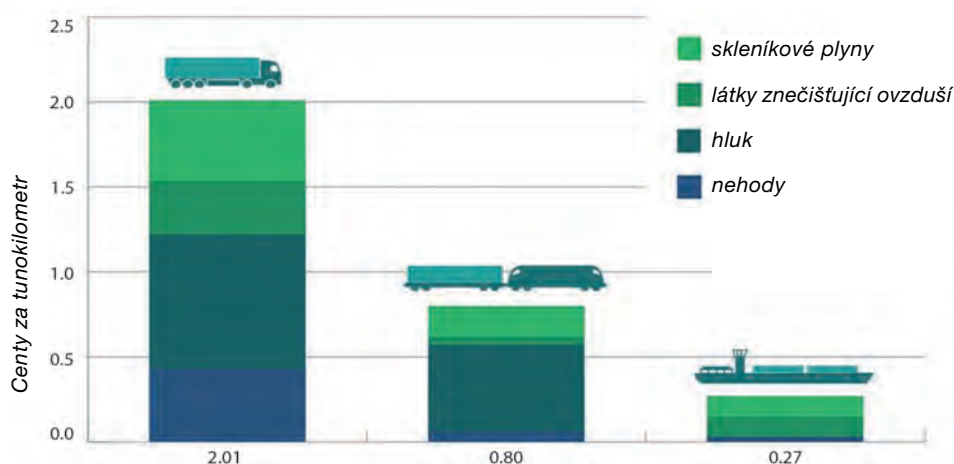
Alphenaar - první říční kontejnerová loď vybavená elektrickými ZES Packs - výměnnými bateriovými kontejnery nabíjenými udržitelnou energií. V budoucnu budou ZES Packs využívat také vodík
Zdroj: FleetMon

Je hysterie kolem CO₂ zeleným fanatismem?

Ing. Pavel Neset, CSc.

Pan Doc. Jan Pokorný CSc. z Třeboně tvrdí, že je to jinak a že Evropa vede zbytečnou válku proti CO₂. „**Vodní pára nad lesy přitahuje páru z oceánu. Jenže odlesněná evropská krajina tuhle schopnost ztrácí. Ta se na slunci ohřívá a od ní se ohřívá vzduch daleko víc, než to udělá les. Funguje vlastně jako fén. Pára nad odlesněnou zemí proto rychle vystoupá daleko výš a tam odletí nad moře,**“ vysvětluje Jan Pokorný, proč má nejen Evropa problém s úbytkem dešťů. Tvrdí tedy, že příčinou oteplení klimatu je značný úbytek zeleně lesa. Zatím co slunce ohřeje střechu supermarketu na 60°C, ve vzrostlém lese je jen 25°C. Les produkuje chlad-

Potenciální výhody vnitrozemské plavby z hlediska externích nákladů (centy za tunokilometr) a přepravní kapacity



Součet externích nákladů pro vnitrozemská plavidla je zdaleka nejnižší.

Emise CO₂ všech druhů dopravy Zdroj: PLANCO Consulting

nější vodní páru, která nestoupá vysoko a sráží se na mlhu a mraky. Z mraků vrací vodu krajině. Tím i přitahuje vlhký oceánský vzduch. Naopak nad odlesněnou zemí stoupá pára vysoko a výškové proudění ji odváne nad oceán a tam spadne. Masivní kácení lesů mění proudění vzduchu z oceánu nad pevninu na obrácené proudění vzduchu z pevniny nad oceán, což způsobuje vysychání pevniny. Pro produkci „chladné páry“ jsou tedy důležité lesy, další rostlinstvo, a také vodní plochy.

Vrátit vodu do krajiny je zásadní potřebou současnosti. Odlesněním, hustou zástavbou měst, výstavbou komunikací a skladišť, a odvodněním polí jsme si ohřáli kontinent. Proto vodní pára stoupá do výšek, odkud si jí stáhne oceán. Když budeme mít na kontinentě dostatek zeleně především lesů a trvalé vegetace dobře zásobené vodou, potom – na rozdíl od zbytečné evropské války proti CO₂ – ten vývoj otočíme zpátky. To není víra, ale ověřený fakt. Pokud totiž krajinu odlesníme a odvodníme, probíhá kondenzace páry nad oceánem. To je mechanismus dlouhodobého vysychání oblastí, které člověk zbavil vegetace a vody. To jsou názory pana Doc. Jana Pokorného Csc., které publikoval Přemysl Souček ve webu iUhlí.cz, a také Lidové noviny v rozhovoru dne 27. 4. 2020.

Klimatické změny s narůstáním teplot probíhají od 19. století, kdy skončila Malá doba ledová. Jsou v korelaci se sluneční aktivitou, a ta ovlivňuje veškeré dění na Zemi včetně oceánů, které zaujímají největší plochu povrchu země.

Z oceánů se uvolňuje hlavní skleníkový plyn, kterým je vodní pára a další skleníkový plyn CO₂. Čím je oceán teplejší, tím více uvolňuje CO₂, a tím méně jej pohlcuje. Z toho je patrné, že nejdříve se oceány oteplí vlivem Slunce, a teprve s delším časovým odstupem narůstá CO₂. Bylo prokázáno, že změny globálních teplot se mění v 60letém cyklu. Za poslední maximum je považován rok 1998 a období do roku 2016 je považováno za období stagnace teplot. Teploty na konkrétních místech se různě proměňují. Teprve propočtem globální teploty dává představu o stavu klimatu. Z těchto zjištění vyplývá, že vliv skleníkového plynu CO₂ na oteplování klimatu se přeceňuje. Lidská činnost má určitý vliv na oteplování klimatu tím, že omezuje vliv lesa jako spotřebitele CO₂, a rozšiřuje plochy s vysokým „teplým“ odparem a produkcí CO₂. Tím narušuje přirozený koloběh vodních par a skleníkových plynů s vlivem na klima. Výpar z těchto ploch vystoupí do vyšších pater oblačnosti a prouděním vzduchu je zahnán nad oceán, kde spadne a na pevnině nám chybí. Je jednou z příčin vzniku období sucha.

Osobně nepodceňuji význam potřeby redukce CO₂. Zelená krajina je spotřebitelem CO₂, proto nebudme úzkostliví na úplnou redukci CO₂, a hledáme rozumný kompromis. Jako potřebný a významný kompromis vidím redukci CO₂ a dalších skleníkových plynů v dopravě, kde spalováním nafty vznikají škodlivé emise, které působí lidem zdravotní potíže. Dávám přednost přechodu z nafty na zemní plyn – tím odpadají ostatní sklení-

kové plyny a zdraví škodlivé jemné prachové částice, přítomný zemní plyn zmenšuje produkci CO₂ o 50%. Přechod na stlačený zemní plyn CNG už probíhá, ale hlavně v místní a regionální dopravě z důvodu nutnosti častějšího tankování. Pro dálkové relace je výhodné použít zkapalněný zemní plyn LNG, který svým komprimovaným objemem umožňuje značné násobné prodloužení dojezdových vzdáleností a jeho dlouhodobé skladování.

Evropská unie neustále zpřísňuje ekologické limity > vodní doprava směřuje k bezemisní dopravě



Evropská unie neustále zpřísňuje ekologické limity > vodní doprava směřuje k bezemisní dopravě

Přeshraniční spolupráce – plánování, rozhodování, prosazování: 20 let Unie hospodářských komor Labe/Odra

Od 12. dubna 2000 srůstá opět dohromady to, co bylo před 70 lety od sebe násilně odděleno. Před 20 lety se rozhodla nově založená Unie hospodářských komor Labe/Odra (zkráceně KEO) v Berlíně nově nahlížet na tento historicky vyvinutý ekonomický prostor mezi Odrou a Labem. Více než 30 hospodářských komor v Německu, Polsku a Česku vyvíjely společně koncepty a iniciativy, aby tento region dostal novou hranice překračující identitu. Základním cílem Unie komor bylo a je podporovat hospodářský rozvoj zlepšením vzájemného propojení a společně zastupovat zájmy regionálních podniků na národní i evropské úrovni. KEO slouží jako multiplikátor pro výměnu zkušeností a informací mezi hospodářskými komorami podél řek Labe a Odry.

Přeshraniční infrastruktura v ohnisku zájmů

Tři výbory – dopravní, turistický a pro rozvoj regionální ekonomiky a pracovních sil představují těžiště práce KEO. Zvláštní důraz spočívá na budování dopravní infrastruktury, protože trvalý ekonomický rozvoj je možný jen s kapacitně dostatečně výkonnými dopravními sítěmi. Ty však vykazují stále ještě mnoho chybějících přeshraničních spojení mezi jednotlivými státy v důsledku dlouhodobého rozdělení Evropy.

Proto KEO podporuje například koridor spojující Severní a Baltské moře se Středozezemním a Černým mořem. Ten patří k devíti multimodálním koridorům základní transevropské dopravní sítě (TEN-T). V rámci projednávání „Celkového konceptu Labe“ zastupovala KEO úspěšně hospodářské zájmy. Na následném realizačním procesu participuje Průmyslová a obchodní komora Magdeburg na základě pověření KEO.

Na evropské úrovni se KEO účinně zapojuje v projektu EU „EMMA“ (zlepšení mobility nákladní dopravy a logistiky v baltském regionu posílením vnitrozemské plavby a podporou nových logistických služeb). Na projektu pracuje na základě pověření KEO Průmyslová a obchodní komora Ostbrandenburg.



Vynikající partner pro spolupráci v turistickém ruchu

Také v oblasti turistiky je KEO aktivní. Například podpořila labskou cyklostezku a byla spolu s jejími koordinačními složkami vyznamenána na mezinárodním turistickém veletrhu Berlín 2017 jako nejlepší mezinárodní kooperační partner. Vedle těchto cílených aktivit byla prostřednictvím bilaterálních rozhovorů, návštěv delegací mezinárodních konferencí vybudována efektivní síť kontaktů, která pomáhá k ještě užšímu propojení hospodářského prostoru na Labi a Odře.

Pro další informace o Unii hospodářských komor Labe/Odra navštivte: www.kammerunion.eu

Beatrice Richter – koordinátorka Unie hospodářských komor Labe/Odra



CELKOVÝ KONCEPT LABE

Řešení splavnosti na území Česka a Německa po roce 1989

Ing. Jiří Aster – Víceprezident Unie hospodářských komor Labe/Odra

Historický exkurz

Labe bylo v minulosti významnou dopravní tepnou a traduje se, že na konci 19. století plulo po Labi více lodí než na Rýně. Labe bylo mezinárodní řekou se smluvně garantovanou svobodou plavby již od r. 1822, což patřilo mezi výsledky Vídeňského kongresu, a návazně potvrzenou ve Versailleské smlouvě v roce 1919.

Vodní doprava na Labi přes jeho specifiku byla poměrně dobře využívána i po II. světové válce. Nejprve k tomu vedl zoufalý stav pozemních a železničních spojení v rozbitém Německu a později fakt, že vodní cesta zůstala bezplatná, což hrálo podstatnou roli pro oba socialistické státy – Československo i bývalou NDR - v rámci úspor nedostatkové tvrdé měny. V SRN zase zvítězila myšlenka vyhnout se území NDR, a proto byl vybudován v roce 1976 za pouhých 8 let 115 km dlouhý Elbe-Seitenkanal (Postranní kanál Labe), spojující Hamburk s Mittelland-Kanalem (Středozemní kanál).

Ambiciózní plány v ČR a SRN

Po společenských změnách v roce 1989 bylo jasné, že pro konkurenceschopnou dopravu na Labi je nutné zlepšit splavnost tohoto evropského toku. V ČR v roce 2004 vzniknul ambiciózní plán na splavnění mezi Střekovem a státní hranicí pomocí dvou jezů v Dolním Žlebu a Malém Březně. Němečtí kolegové se zabývali splavněním toku pomocí nízkých vodních stupňů zabezpečujících ekonomické ponory v případě nižších průtoků.

Pro tyto snahy bylo signifikantní, že

- a) neexistovala žádná hlubší koordinace snah mezi oběma polabskými státy ČR a SRN na oficiální úrovni.
- b) proti splavnění Labe vyrukovala s obrovskou iniciativou zelená lobby z bývalého Západního Německa, financována německou železnicí, která se obávala konkurenčního dopravního módu, jenž tlačil dolů přepravní tarify a ukusoval část zbožového koláče na hlavních dopravních koridorech k západoevropským námořním přístavům.

Jejich důležitost si musíme uvědomit na základě skutečnosti, že 80 % světového obchodu se odehrává na moři. Navíc železnice čelila explozivnímu nárůstu automobilové dopravy, a tak vytvořila a financovala lobbistické organizace pro udržení její pozice. Největší integrační organizací tohoto druhu je Allianz pro Schiene působící dodnes, a sdružující řadu tzv. ekologických organizací. Vytvoření politického tlaku, mobilizace zelených fanatiků a vytvoření představy o totální destrukci životního prostředí v případě splavňovacích prací vyústilo v rozpad splavňovacích koncepcí Labe v obou polabských státech.

Debaki

Výsledky splavňovacích snah v obou státech skončily fiaskem:

V ČR začala taktika ústupků splavňování Dolního Labe snižováním výšky jezů, posouváním od státní hranice až po koncept jen jednoho jezu, přesto dodnes bohužel také bez výsledku.

Podobný vývoj se odehrál i v SRN, kdy pod tlakem zelené lobby tehdejší ministr dopravy Viessmann v roce 1993 prohlásil, že na Labi se žádné jezy stavět nebudou. Bohužel je nutné zmínit naprostou impotenci české vlády a zejména ministerstva dopravy, které ke snahám hospodářských kruhů v SRN o výstavbu Labe nedokázalo v nejmenším přispět a podpořit je na mezinárodním poli. Navíc zelení aktivisté odstartovali nátlakové akce na zabránění i běžné údržby Labe v Německu, napadány byly i opravy regulačních výhonů. Vrcholem této kampaně byl zákaz bagrování na Labi po povodni v roce 2002, kdy bylo třeba z koryta řeky odstranit enormní objem nánosů. Zákaz vyhlásil teh-

dejší zelený ministr životního prostředí Trittin s odůvodněním, že regulační úpravy Labe vedly k zhoršení průběhu povodňových vln. Dokázal tak, kam až může zajít zelená brutalita. Zákaz trval téměř celý rok 2003 a v případě eventuální další povodně by nahromaděné nánosy vedly k podstatnému zhoršení průběhu povodňové vlny s ohrožením lidských životů a majetku obyvatel v německém Polabí. Výsledek následného zkoumání tohoto tvrzení byl zcela jasný a očekávaný, naši moudří předkové koncipovali regulaci řeky naprosto neutrálně vůči průběhu povodňových vln.

Katastrofální dopad na rejdaře a přístavy v obou státech mělo totální svévolné jednorozhodnutí vyřazení labské vodní cesty z provozu. Zbožové proudy byly přeměrovány především na silniční dopravu, rejdaři přesunuly své aktivity do oblastí se spolehlivými vodními cestami, prodali část lodního parku na sanaci vzniklých ztrát, polabské přístavy omezovaly provoz a speditéři měnily orientaci na silniční a železniční dopravu; v přístavech se rozvíjely jiné, mimodopravní aktivity.

Záhadou zůstává, proč se této blokádě vodní cesty nebrání český stát. O zablokování labské vodní cesty tehdejšímu Československu uvažoval před II. světovou válkou Adolf Hitler, nakonec od tohoto záměru ustoupil, odvahu k tak surovému porušení obvyklých norem mezinárodních vztahů našel až výše jmenovaný zelený politik, aby tak trumfnil své hnědokošilaté předchůdce. Němečtí kolegové z lodní branže kroutili nechápavě hlavami, proč Česká republika nepředala toto bezprecedentní porušení zásad mezinárodních vztahů k mezinárodní arbitráži. Ale i v Čechách už také nabírala na síle zelená demagogie a diktovala politická rozhodnutí. Z této záměrné a brutální devastace se plavba na Labi na české i německé straně již nikdy nevzpamatovala. V Německu vítězila parola „Nechte řeku téci“, podporu získali zelení aktivisté i na straně Spolku evangelických církví, takže se tato ideologie přenesla i do německých kostelů, jako jeden ze záchytných bodů tamějších pastorů na získání přízně stávajících i nových věřících oveček v rámci jejich aktivizmu.

Memorandum 2006, jako první etapa snahy o záchranu labské vodní cesty

Plavební společnosti a jejich profesní organizace se s nastalou situací pochopitelně nechtěly smířit a proto z jejich iniciativy došlo v roce 2006 k podpisu memoranda mezi ministerstvy dopravy obou států, kde se česká strana zavázala k výstavbě jezů v Děčíně a Přelouči a na německé straně byl koncipován závazek pomocí regulace toku dosáhnout garantovaného ponoru 140 cm na úseku Hamburk – Drážďany a 130 cm na úseku Drážďany – hranice, resp. 150 cm po dobu 345 dní v roce do roku 2010.

Proti českým i německým záměrům vytáhla do boje celá garnitura zelených ideologů na obou stranách hranice, snad nejlépe to demonstroval tehdejší ministr životního prostředí Bursik, který neváhal prohlásit v Drážďanech v roce 2007 spolu s tamním rezortním kolegou, že si jez v Děčíně nepřejí.

Proto bylo možno v roce 2010 konstatovat, že z memoranda 2006 nebylo splněno pro zlepšení splavnosti vůbec nic, a situace se začíná zhoršovat i ve vztahu k ochraně životního prostředí, kde labské nivy trpěly v důsledku poklesu spodních vod a kolísání hladiny Labe na stále nižších úrovních, i vlivem eroze dna řeky.

Nejen, že se zeleným demagogům se podařilo přesunout část přeprav z vodní dopravy na české a německé silnice, ale v důsledku zahlubování toku dochází v Německu k ohrožování labských niv, protože tamní vzácná vegetace a na ní závislá fauna dostává stále méně vláhy, a tak hrozí jejich postupná devastace.

Celkový koncept Labe

Destrukce vodní dopravy, přesun zboží proudů na silniční dopravu, kapacitní problémy drážní dopravy, nutnost obsluhy průmyslu v obou státech dopravou nadgabaritních nákladů, ztroskotání snahy o splavnění z memoranda 2010, stále větší dopad nižších průtoků na přírodu, snižování úrovně spodních vod a zejména eroze dna řečiště, zaklesání toku a tím ohrožení okolní fauny a flory, vedly nakonec ke společnému postupu Spolkového ministerstva životního prostředí a Spolkového ministerstva dopravy a k myšlence vytvoření Celkového konceptu Labe (GKE – Gesamtkonzept Elbe).

Startem byla „říční“ konference (Flusskonferenz) v březnu 2013, kde byla myšlenka společného postupu prezentována. Byly definovány čtyři oblasti labské problematiky – vodní hospodářství, doprava, ochrana přírody a regulace toku, a v dokumentu (Eckpunkte) byly stanoven cíle GKE.



Státní sekretář Spolkového ministerstva dopravy Enak Ferleman obhajoval na konferenci v březnu 2013 potřebu fungující plavby na Labi. Vedle stojí zástupkyně Spolkového ministerstva životního prostředí SRN. (Foto: IFOK)

Poté začala série zasedání grémií pod taktovkou spolkových ministerstev dopravy a životního prostředí za účasti zástupců provozovatelů vodní dopravy a ekologických organizací, zástupců českého ministerstva dopravy, Ředitelství vodních cest ČR, velvyslanectví ČR v Berlíně, a hlavně zástupců polabských spolkových zemí (ochrana přírody je v SRN v kompetenci jednotlivých spolkových zemí). Samozřejmě se na jednáních zúčastňovali i přestavitelé Mezinárodní komise pro ochranu Labe (IKSE). Účastníci byli i zástupci především evangelických církví, kteří byli nekompromisními podporovateli zelených organizací. Po řadě jednání pracovních grémií byly definovány hlavní zásady provedení GKE na konferenci v květnu 2016, kde stále figurovaly parametry splavnosti stanovené v memorandu 2006 s tím, že na některých úsecích bude ponor garantován jen v zúženém profilu plavební dráhy. To bylo neustále napadáno ze strany ekologických aktivistů jako nereálné. Neustále napadali existenci nákladní říční plavby na Labi jako nesmyslnou.

Signifikantní pro zelené a jim spřízněné organizace byla jejich neupřímná až dojemná podpora zlepšování parametrů Elbe-Seitenkanálu (např. možnost dopravy kontejnerů ve dvou vrstvách) s cílem ponechat Labe pod Magdeburkem pouze přírodě.

Hotový GKE byl představen na grémiu konaném v lednu 2017, kde byl odsouhlasen mezi Spolkovou vládou a vládami jednotlivých spolkových zemí.

Podstatná myšlenka zlepšení splavnosti zněla: „**Dopravní cesta má zajistit stabilní a spolehlivé podmínky plavby s co možno nejnižšími náklady na údržbu a s vyloučením stavby plavebních stupňů.**“

Výstupy ze stávajících jednání byly prezentovány veřejnosti 27. března 2017 na konferenci, které se zúčastnilo více než 200 účastníků.



Tlačná souprava s nákladem kontejnerů na Labi (Foto: IFOK)

Schválení Celkového konceptu Labe ve Spolkovém sněmu v roce 2017

Dne 22. června 2017 byl GKE projednán ve Spolkovém sněmu a schválen vládní koalicí. Strana Zelených předložila vlastní návrh, zaměřený pouze na zastavení eroze dna, ten však nebyl přijat. Spolkový sněm tím vzal GKE na vědomí, uložil spolkové vládě jeho realizaci, a schválil příslušné finanční prostředky na jeho provedení. Usnesení obsahuje následující kontraverzní hlavní myšlenku, kterou prosadila zelená lobby: „**Koncept nebude zahrnovat žádnou výstavbu, která by sloužila pouze zlepšení splavnosti. Pod pojmem návrhů opatření se rozumí, že stavební plavební prvky pro zlepšení splavnosti budou akceptovány pouze když slouží současně ekologickým, vodohospodářským a dopravním účelům, a tyto cíle účelně spojují.**“ Dále se musí jednat s Českem a dohodnout parametry plavební dráhy a její údržbu, a podporovat ve větším rozsahu srůstání labského regionu.

Spolkové země a vládní ministerstva životního prostředí a dopravy se dohodly 25. ledna 2019 na jednacím řádu pro uskutečňování GKE, nyní se budou projednávat krátkodobá a střednědobá opatření a dlouhodobé cíle na Labi.

Pro realizaci bylo vytvořeno 34,5 nových plánovaných pracovních pozic. Zdůrazněno bylo, že říční krajina je na více než 400 říčních kilometrech nejstarší německá biosférická rezervace UNESCO – modelová krajina pro udržitelný rozvoj v gesci Spojených národů. V rámci provádění jednotlivých opatření zaručují stanovená pravidla účast široké veřejnosti.



Titulní strana Celkového konceptu Labe

Výměna názorů Spolkových orgánů se spolkovými zeměmi v lednu 2020

Dne 20. ledna 2020 se konalo další hodnotící zasedání zástupců Spolkové vlády a jednotlivých spolkových zemí k projektu Celkového konceptu Labe na ministerstvu dopravy v Berlíně. Řízení bylo jako tradičně pod taktovkou ředitelů odborů pro plavbu a vodní cesty Spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury, a ředitele odboru vodního hospodářství Spolkového ministerstva životního prostředí, ochrany přírody a reaktorové bezpečnosti. Zúčastnili se i zástupci českých institucí – ministerstva dopravy, ŘVC ČR a ministerstva životního prostředí. Zúčastnil se také velvyslanec České republiky v Berlíně Tomáš Podivínský. Dále byli zastoupeni aktivisté řady ekologických organizací a zástupci zaměstnavatelů z řad rejdářů, provozovatelů přístavů a hospodářských komor.

Ředitel odboru plavby a vodních cest Spolkového ministerstva dopravy Dr. Salomon konstatoval historický zlom, kdy se po 20 letech nečinnosti zahajuje program ochrany labské vodní cesty a polabského přírodního prostředí.

Ze strany německé správy vodní cesty bylo referováno o pokroku v obsazování povolených pracovních pozic pro realizaci projektu. To bylo agresivními ekology z BUND napadeno, že většina pozic je ve prospěch plavby a málo pro ochranu životního prostředí. Dále byla z těchto kruhů napadena skutečnost, že výhony jsou opravovány jako dříve a byl vysloven požadavek, aby na opravu každého výhonu bylo vyžadováno zvláštní stavební povolení. To bylo odmítnuto s poukazem, že aktivisté tento požadavek uplatňovali již dříve a ten byl v minulosti zamítnut v soudním řízení.

Z konkrétních projektů byl citován počátek realizace pilotního záměru stabilizace eroze dna Labe v úseku Klöden, další opa-

změnu. Po skončení jednání jsem byl osloven jedním z aktivistů (všichni se léta známe z podobných setkání), který je v jejich organizaci expertem na vodní stavitelství, které vystudoval. „To jste řekl dobře s tou klimatickou změnou“, konstatoval a popisoval pokles spodních vod a další následky sucha. Pak řekl, že u nich na Havole to tak zlé není. Na to jsem mu odvětil, že Havola je kanalizovaná a tím je i zabezpečená stálá výše hladiny, a tázal jsem se, zda by nebylo vhodné uvažovat i na Labi s podobnými opatřeními v rámci klimatické změny. Spontánně reagoval: „To víte, že ano, ale copak já jim to mohu říci, vždyť já jsem jeden z nich?“

Nic nedokresluje lépe problematiku ekologických hnutí, jejich závislost na ideologii a postulátech, které jsou vnímány jako náboženství. Bohužel na úkor zdravého rozumu. Jejich hlavním cílem je boj proti vodní dopravě, a tak nejsou schopni akceptovat, že k záchraně lužních lesů vzhledem k erozi a zaklesávání dna řeky a nižším průtokům vlivem klimatické změny, by účinně přispěla stabilizace hladin vody pomocí vodních stupňů, jak to předpokládala koncepce navržená před rokem 1993.

Teprve budoucnost ukáže, do jaké míry jsou schválená opatření v GKE adekvátní stávající situaci, do jaké míry akceptují současné podstatné změny průtoků v Labi v důsledku klimatické změny, a zda setrváním na 30 let starých postulátech nezabíjíme nejen plavbu na Labi, ale i nenávratně nepoškodíme přírodu labských niv tohoto významného evropského toku.

Odkaz na materiál „Celkový koncept Labe“

<https://www.gesamtkonzept-elbe.bund.de/Webs/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Broschuere.pdf?blob=publicationFile&v=1>



Celkový pohled na zasedání představitelů Spolkové vlády a jednotlivých spolkových zemí k projektu Celkového konceptu Labe 20. 1. 2020 na Spolkovém ministerstvu dopravy v Berlíně (Foto: IFOK)

tření na úseku Wittenberg/Lutherstadt, Coswig, oprava jezu v Geeshachtu a zřízení pracovní skupiny pro řešení „zbytkového úseku“ mezi Dömitzem a Hitzsakerem. Na pořadu jednání byla i otázka nižších průtoků Labe. Aktivisté opět kvůli nižším průtokům napadli existenci říční plavby na Labi.

Zástupce přístavu Hamburg kritizoval projekt Klöden, který není přínosem pro zlepšení splavnosti. U generální opravy jezu Geeshacht a jeho přizpůsobení současným nárokům bylo sděleno, že se nevyužije již při původní výstavbě připravená stavební část pro instalaci vodní elektrárny, a tím ani tento energetický potenciál obnovitelné energie.

Na pořadu jednání byla zmíněna i příprava česko-německé mezistátní smlouvy o Labi jako mezinárodní řece, zmíněno bylo, že cílem by mělo být dosažení minimální plavební hloubky 140 cm (tedy ústup oproti memorandu z roku 2006, kde byl tento parametr 160 cm), má tam ale být formulace, že regulační úpravy by měly zajistit ekonomické provozování plavby.

Já jsem na jednání vystoupil s apelem, zda není čas na změnu uvažování (umdenken), kdy navržená opatření jak pro zlepšení plavebních podmínek, tak i pro záchranu polabských niv, zřejmě ne dost dobře reflektují současnou klimatickou



Zástupci zaměstnavatelů na jednání o Celkového konceptu Labe 20.01.2020. Na snímku jsou mimo jiné zástupci přístavů Hamburg, Magdeburg a Drážďany, Unie hospodářských komor se sídlem ve Frankfurtu nad Odrou, Hospodářské komory v Magdeburgu a zástupce Evropské říční a námořní dopravní unie ERSTU z Berlína. (Foto: Kammerunion Elbe/Oder)

PROPOJUJEME MĚSTA A OBCE

Vzhledem k růstu populace a zvyšujícímu se počtu městského obyvatelstva narůstají i požadavky na mobilitu. SMP CZ buduje dopravní infrastrukturu, která umožňuje naprosto plynulou a bezpečnou přepravu osob a zboží.



Obnova trojské lávky, Praha



Silniční most přes Labe, Valtky nad Labem, Mělice



Zřízení dvou vysokovodních dalbových stání v Praze - Modřanech



Plavební kanál Mělník - Vraňany, založení nových opěr železničního mostu v Lužci nad Vltavou

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

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



Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Čelákovice, zakládání mostního provizoria na velkopřůměrových vrтанých pilotách ze stětových jimek

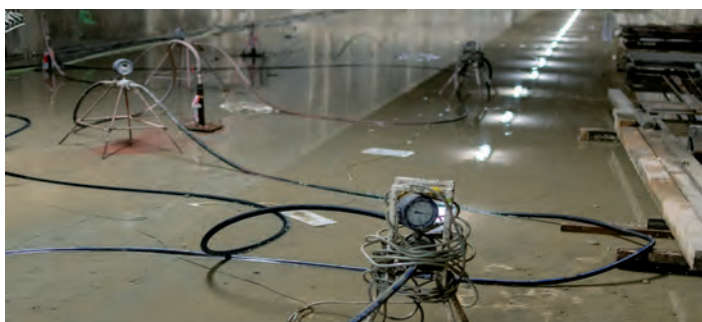
Modernizace plavebních komor Gabčíkovo je v plném proudu



Celkový pohled na probíhající práce v komoře

Práce Metrostavu na Gabčíkovu i přes omezení první a druhou vlnou COVID a některé nepředvídatelné fyzické podmínky během podzimu pokračují bez přerušení. Gigantická dolní vrata pravé komory jsou připravena k osazení, téměř kompletní je i dodávka hydraulického systému a probíhá jeho montáž.

Práce pokračují i na sanacích podloží a utěšňování dilatačních spár nátokového objektu. K tomuto kroku povolal zhotovitel potápěče. Pracuje se v hloubce 25 metrů, situaci komplikuje i viditelnost, která někdy klesá až na 10 cm. Tato fáze si vyžádala i periodické odstávky levé plavební komory a s tím související částečné omezení plavby během následujících několika měsíců.



Injektáže podzákladí

Dokončená je montáž velkorozměrných ocelových dílů obou křídel vrat dolního zhlaví komory. Vrátně, které dohromady váží více než tisíc tun, jsou připraveny na zasunutí do ložisek.



Skládání dílce AL3 do plavební komory pro následnou montáž



Pravá vrátně dolních vrat

Levé křídlo bylo již opatřeno finální protikorozní ochranou. „Práce na dolních vrátech běží plynule i přes covidová opatření. Na dolním zhlaví v místech opření dolních vrat pokračují práce na nových armaturách stěn opěrných práhů. Betonáž opěrných a těsnících práhů bude možná až po celkovém zkompletování a zavření vrátní, kdy dojde k jejich seřízení,“ popisuje aktuální stav prací na největším slovenském vodním díle vedoucí výstavby Ing. Radek Liška z divize 8 společnosti Metrostav.



Dolní opěrný práh



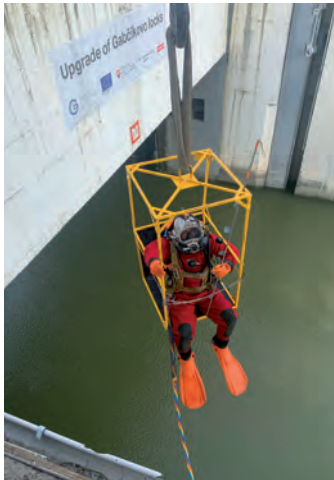
Část ocelové konstrukce horního opěrného prahu

Podle plánu běží práce na sanacích dilatačních a pracovních spár pravé plavební komory.



Sanace dilatačních spár, montáž mechanického překrytí, vybourání a příprava drážek spáry pro osazení těsnícího systému

Téměř dokončené je i barevné sjednocení povrchu komory pomocí krystalického nátěru. Pokračuje se i s osazováním nových regulačních uzávěrů v kanálech plnění a prázdnění a jejich montáží.



Potápěčské práce v pl. komoře

Na horním zhlaví byly po náročných jádrových vrtech osazeny všechny kotevní desky pro hydraulické válce a ocelovou konstrukci

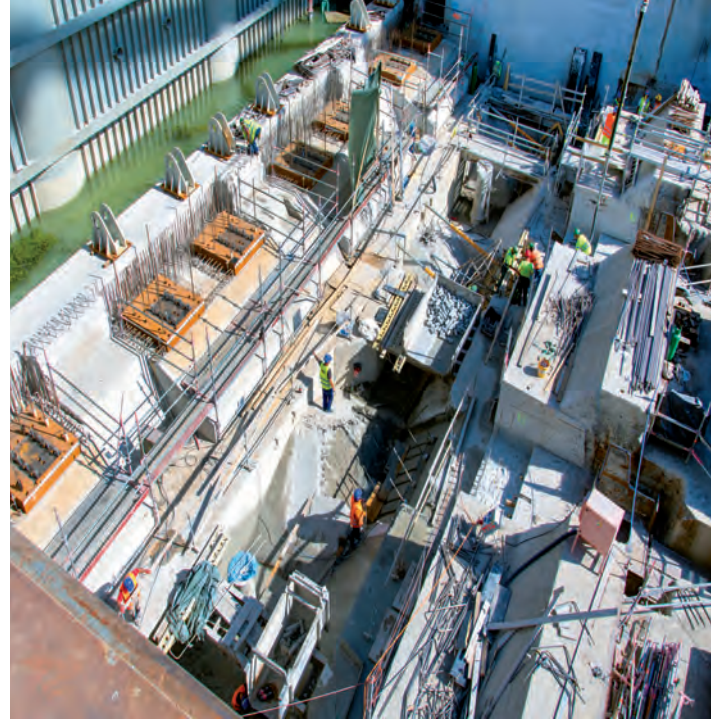


Kompletní regulační uzávěr

klapky, na což navazuje montáž záskokové klapky s výškou konstrukce téměř 8,5 metru.

Na stavbě je dodaný téměř kompletní hydraulický systém – agregáty, nové hydraulické válce pro záskokovou klapku a horní vrata, uzávěry a skládka velkého provizorního hrazení. V nejbližších době by měly z Nizozemí dorazit repasované válce pro dolní vrata.

Výhradní odpovědnost za informace použité v článku nese autor. Evropská unie nenese žádnou odpovědnost za použití informací, které se v něm nacházejí.



Osazené kotvy a vyvazování výztuže pro betonáž bloku pro kotevní desky záskokové klapky



Montáž dílců záskokové klapky

Mosty na Vraňansko-hořínském kanále jsou již v provozu

STRABAG
TEAMS WORK.



Úprava kolejového lože pomocí ASP 09-16/4S na novém železničním mostě v Lužci nad Vltavou

Železniční most Lužec nad Vltavou

Jedná se o první zdvižný železniční most v ČR, který nahradil původní most s nízkou podjezdnou výškou. Ve spodní poloze mostu je podjezdná výška 4,5 m a ve zdvižené poloze mostu je podjezdná plavební výška 7 m. Konstrukce nového mostu je trémová, celooceľová, příhradová, přímopásová, pravoúhlé soustavy o rozpětí 29 m.

Demontáž staré mostní příhradové konstrukce proběhla 5. 11. 2019 a montáž ocelové příhradové konstrukce mostu proběhlo 5. 5. 2020.

Zdvih mostu bude řízen v koordinaci se Správou železnic z Hořínské plavební komory. Vzhledem k tomu, že jsou všechny zdvižné mosty na Vraňansko-hořínském kanále vzájemně propojeny, je nutné položit kabelové trasy od Vraňan přes Lužec nad Vltavou až do Hořína s odbočkou do železniční stanice Vraňany.



Osobní vlak pravidelné osobní dopravy na novém mostě v Lužci nad Vltavou

Silniční most na silnici III/24635 Lužec nad Vltavou

Stávající most měl podjezdnou plavební výšku 4,5 m. Nový pevný most má podjezdnou plavební výšku 7 m.

Nový most nahrazuje již nevyhovující silniční most na komunikaci 3. třídy v obci Lužec nad Vltavou. Původní most byl v havarijním stavu, a tak do něj bylo vloženo mostní provizorium. Nový most se nachází cca 30 m proti proudu.

Nová mostní konstrukce je ocelová příhradová se zakřiveným horním pasem se spodní spřaženou železobetonovou mostovkou o rozpětí 35 m.

Montáž nové ocelové konstrukce mostu proběhla 19. 3. 2020. Demontáž stávajícího mostu včetně mostního provizoria proběhla 6. 10. 2020. Pro snesení mostního provizoria a stávajícího mostu bylo zapotřebí na stavbu dopravit příhradový jeřáb LIEBHERR LG 1550. Ten přijel po vlastní ose na osminápravovém podvozku, který byl následně během dvou dní dostrojen. Samotné snesení bylo zahájeno v úterý v dopoledních hodinách. Nejprve bylo vyjmuto mostní provizorium a následně i značně oslabená původní mostní konstrukce.



Dokončovací práce na mostech přes Vraňansko-hořínský kanál si vyžádaly jeho vypuštění



Demontáž původní mostní konstrukce silničního mostu v Lužci nad Vltavou



Pokládání asfaltu na novém silničním mostě v Lužci nad Vltavou



Mezi další dokončené mosty patří také silniční most ve Vraňanech

Proměny vodního režimu ve 20. století jako symbol pokroku

Mgr. Jiří Janáč, Ph.D. – Ústav světových dějin, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy

V průběhu 20. století zmizela voda z české krajiny. Potřeby industriální společnosti a představy o neomezeném pokroku a ovládnutí přírody spoutaly vodu do tenat infrastrukturních sítí. Potoky a řeky se proměnily v distribuční kanály se zpevněnými koryty a napřímenými toky a voda zachycená v mohutných nádržích se stala surovinou využívanou pro potřeby růstu národního hospodářství. Je ovšem třeba vnímat, že tento proces nebyl výsledkem inženýrské ignorance či zhoubných politických ideologií. Snahy o ovládnutí vod, jež ve 20. století vedly k proměně vodního režimu v Česku, vycházely ze širokého společenského konsenzu.

Co je voda?

V současné době voda představuje v českém mediálním prostoru nepochybně žhavé a privilegované téma. Klíčová otázka bývá formulována ve formě normativní – jak správně hospodařit s vodou? Ovšem představa „správného“ využívání vody, implicitně obsahující harmonizaci často křížících se zájmů a pohledů na vodu, vychází z předpokladu existence širokého společenského konsenzu. Co má být předmětem a cílem našich „adaptčních“ snah? Abychom my zde v Česku měli vody dost? Co znamená dost? Abychom měli řeky plné ryb a vodu v koutku? Existující konsenzus se v současné době v zásadě omezuje na konstatování, že je třeba něco dělat, zařídit, aby vodní zdroje byly využívány maximálně efektivně – tak tomu ale bylo vždy i v minulosti, na kterou dnes pohlížíme často až přehnaně kriticky.

Chybějící vize dlouhodobého rozvoje společnosti se promítá do určité nejednoznačnosti a protikladnosti předkládaných návrhů (kdo, co a jak má dělat). Lze jednoznačně odlišit diskurz biologicko-ekologický (voda jako předpoklad ekologické stability krajiny a její adaptace), národohospodářský (voda jako předpoklad efektivního zemědělství a lesnictví – paradoxně stranou zůstává zatím otázka vody v průmyslu, jenž zřejmě díky existující infrastruktuře v současné době zásadní nedostatky nepocítuje), dále diskurz klimatologický (připravme se na extrémy) a vodohospodářský (adaptace existujících infrastrukturních systémů). Existuje diskurz technokratický (stát ať reguluje) a liberální (změňme své návyky).

Aniž bychom museli podrobně analyzovat detaily jednotlivých perspektiv, je jasné, že neexistuje shoda ani nad zdánlivě jednoduchou otázkou – co je to voda. Jistě, chemická definice je jasná, jde o sloučeninu označovanou jako H_2O , která se vyskytuje v různých skupenstvích. Problém ale nastává v momentě, kdy se pokusíme rozklíčovat široké spektrum jejích společenských významů. Pro klimatologa se jedná o látku, cirkulující v rámci velkého a malého hydrologického cyklu, vodou je pro něj i mlha. Z pohledu vodohospodáře ovšem mlha zásadní význam nemá – nemůže s ní jednoduše disponovat a distribuovat ji spotřebitelům. Podobně ekologové, soustředění na biologickou roli vody, příliš nevnímají ekonomické a sociální konsekvence, a naopak produkčními imperativy ovlivnění zemědělci, akutně bojující se suchem, stěží ocení vodu zachycenou v mokřadech a podmáčených loukách. Pro běžného člověka pak voda znamená jednak základní předpoklad lidské existence (tedy pití), prostředek k uspokojování hygienických návyků (osobních, ale také například mytí ulic), ale vyžaduje také možnost využívat její ekonomický (např. energetika) a rekreačně-estetický (koupaliště, zelená krajina) potenciál.

Z čistě fyzikálně-chemického hlediska bylo a bude vždy vody dost (v planetárním měřítku), z hlediska společnosti a jejich požadavků na plnění různých potřeb se ovšem vody časově a místně nedostává – tak tomu bylo vždy, ale v souvislosti s masivní vodohospodářskou výstavbou posledních sta let již

není jen otázkou, jak vodu zajistit, ale jak se přitom vyrovnat s dědictvím období industriální modernity a velkých vodních děl. Modernistický étos a jím nesené zásahy do vodního režimu české krajiny během posledního století zásadně poznamenaly současnou situaci, kdy došlo k „vypuštění malého vodního cyklu“ a převedení vodních zásob z krajiny do nádrží a potrubí... v zájmu jejího efektivního využití. Právě tento přechod od přírodních k technickým infrastrukturním sítím, jako zásadním prostředkům oběhu vody v krajině, se pokusím v následujícím textu popsat.

Vodní stavby industriální modernity

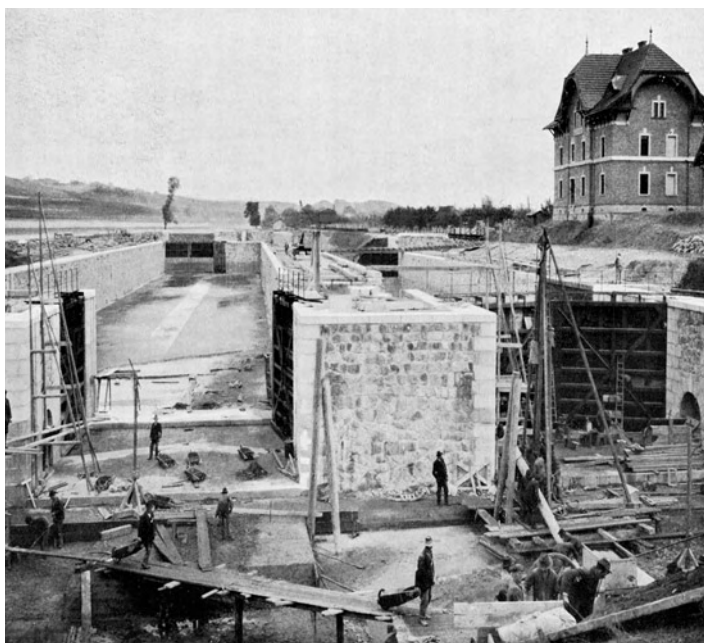
Ve 20. století – bez ohledu na ideologické rozpory mezi socialismem, liberalismem a fašismem – však evropská společnost, včetně české, masového konsenzu v pohledu na vodu do určité míry dosáhla.

Voda se v populárním i odborném diskurzu stala především předmětem a nástrojem široce pojímaného hospodářského a společenského rozvoje. Její ovládnutí představovalo v očích současníků znak pokroku a civilizovanosti a nezbytný předpoklad další prosperity. Tak Antonín Němec obhajoval zřízení kanceláře pro výstavbu meliorací v osmdesátých letech 19. století jako „prostředku ku vzdorování vždy víc a více hrozící soutěži jiných, přírodou příznivěji nadaných a dokonale vyvinutými dopravními prostředky podporovaných zemí s naší vlastí“. Antonín Smrček, profesor na brněnské technice, v podobném duchu před první světovou válkou volal po úpravách moravského vodstva s poukazem na ostudnou necivilizovanost tehdejšího stavu. Regulace a ovládnutí vod se staly měřítkem úspěchu, pokroku a schopností evropských národů.

Z podstaty vody jako biologické potřeby vyplývá, že každá lidská společnost je vždy nevyhnutelně silně závislá na vodních zdrojích. A využívání vody tak vždy reflektuje dobové mocenské a hodnotové hierarchie. V industriálním období vznikla specifická společenská konfigurace, ve které se voda (chápaná zejména ve smyslu povrchového odtoku) stala svým způsobem národním majetkem, jehož správu v obecném zájmu na území státu vykonává stát s cílem racionálně a na základě vědeckých poznatků maximálně využít dostupné zdroje pro obecné blaho, chápané ve smyslu vyšší hospodářské produktivity (včetně hygienických a zdravotních standardů občanů – tedy pracovní síly) a dalšího ekonomického růstu. Vodohospodářské systémy byly postaveny a nastaveny tak, aby eliminovaly rizika a nejistoty, vyplývající z nahodilosti a nepravidelnosti přírodních procesů. Dobové pojetí efektivnosti nakládání s vodou vycházelo z konsenzu, že skutečnou vodou je pouze voda přímo využitelná pro národní hospodářství, tedy ta zadržovaná v nádržích. Obecně sdílené představy o vývoji industriální společnosti směrem ke stále se zvyšující potřebě vody pak legitimizovaly v očích veřejnosti dalekosáhlé intervence do vodního (zejména odtokového) režimu. Ostatní hlediska byla v praxi marginalizována. Tento modernizační projekt ale nerefletoval dynamiku

klimatických, environmentálních, socioekonomických a kulturních faktorů, a systémy projektované na základě představ o společenském vývoji formulovaných v padesátých letech 20. století dnes v mnohém neodpovídají na ně kladeným nárokům.

Současná situace je tedy výsledkem přemýšlení o vodě, které vycházelo z ideálů industriální společnosti, založených na víře v možnosti a nezbytnost pokroku, a také z představy o národní společnosti jako jakési přirozené pospolitosti, která sdílí zájem na vlastní prosperitě a blahobytu, kdy se individuální potřeby podřizují vyšším zájmům celku. Vznikala vodní díla, jejichž smyslem nebylo pouze regulovat oběh vody v přírodě, ale také legitimizovat existující společenské uspořádání. Voda se v průběhu 20. století stala jedním ze základních nástrojů a předmětů rozvojové politiky státu, který – prostřednictvím rozšíření splachovacích záchodů, výstavby koupališť, vodních elektráren, ale i melioračních trubek – demonstroval svou schopnost naplňovat dobové ideály pokroku a blahobytu. Specifická racionalita moderního industriálního státu propůjčovala vodním infrastrukturám charakter symbolických metafor pokroku a modernity – ne náhodou se na československé desetikoruně objevila Oravská přehrada.



Rozsáhlé splavňovací práce na Labské vodní cestě na základě říšského Vodocestního zákona měly za cíl zlepšit hospodaření s vodou i plavební poměry - výstavba plavebních komor Dolní Beřkovice v roce 1905

Proměny české krajiny a vody od poloviny 19. století (1850–1940)

V důsledku toho došlo na našem území k zásadním změnám hydrologického režimu, které byly výsledkem modernistického pohledu na vodu jako nástroj společenské transformace a pokroku. V kostce jej lze shrnout do maximy, často citované zejména v dobové literatuře, že vodní díla změni poušť v rajskou zahradu. Ideální výsledný stav vodstva, v českém kontextu formulovaný Antonínem Klírem v období první světové války, spočíval v představě povodí jako „přírodou daných“ vodohospodářských celků (Česko = Labe, Morava = Morava), v nichž je srážková voda v horských oblastech zachycena v lesích (zpomalení odtoku a protipovodňová ochrana), níže v nádržích a na dolním toku využita pro plavbu, závlahy, průmysl a zásobování obyvatel. Takto mělo být dosaženo „vyrovnání odtoku“ jako předpokladu pro zajištění spolehlivé dodávky vody pro další hospodářské účely.

Určitá nejistota panovala v otázce budoucích potřeb společnosti – zatímco specialisté na regionální rozvoj, jako František Radouš, od počátku 20. století horovali pro budování vysokých přehrad, umožňujících maximálně efektivní energetické využití, vodohospodáři preferovali tzv. symetrické řešení (nižší přehrady), které by zajišťovalo plnění různých funkcí a flexibilní při-

způsobení budoucím nárokům. Sám koncept vodohospodářství odkazoval na úzkou spojitost řízení vodních zdrojů a socioekonomického rozvoje, který v očích technokratů vedl až k volání po sjednocení hydrologických, hospodářských a politických regionů.

Plošné úpravy vodního režimu na českém území souvisejí s proměnami společnosti zejména po roce 1848. Byť výstavba jezů, rybníků, náhonů či horských klauz spadá do středověku, teprve industrializace a s ní spojená urbanizace a mechanizace přináší zesílený tlak na vodní zdroje a jejich využití. Série velkých povodní z let 1845, 1846, 1862, 1872, 1875 a 1897 a sucha v letech 1842 či 1874, a jejich místně až katastrofické dopady, v očích současníků jasně poukazyvaly na potřebu vodu „ovládnout“, tedy omezit závislost na výkyvech počasí, ať už pravidelných (sezónní kolísání odtoku), či extrémních. Bylo třeba zajistit podmínky pro plavbu (regulace a splavňování řek – napřimování koryt, zpevnění břehů, výstavba jezů), zemědělství (zavodňování a meliorace), odkanalizovat města (nízké vodní stavy v době sucha odhalovaly rostoucí množství splašků), vystavět vodovody pro uspokojení hygienických nároků moderní společnosti. Od roku 1870 tak můžeme pozorovat zvýšený zájem o vodu, který se promítl do vydání nového vodního zákona, v zásadě první artikulaci státní vodní a vodohospodářské politiky, který reagoval na potřebu korigovat přirozený odtok vody a také na skutečnost, že nahodile prováděné zásahy často přinášely problémy pro další uživatele – vodní toky bylo třeba upravovat koordinovaně, aby zásah na jednom místě (např. jez pro náhon) neznamenal níže nedostatek vody pro závlahy. Tím se zvyšovaly nákladnost úprav i rozměr vodních děl, a stát začal postupně vytvářet dotační programy pro jejich realizaci, na kterou se soukromníkům (byť spojeným ve „vodní společenstva“) nedostávaly prostředky. První takový rakouský dotační stavební program směřoval do rozšíření meliorací (1884 „zvelebení zemědělství“) a na ochranu před povodněmi („neškodné svádění horských vod“).

Skutečně velká vodní díla ale začala vznikat až od devadesátých let 19. století. První přehradní nádrže se soustředily zejména na ochranu před povodněmi a zásobování vodou větších měst na objednávku municipalit s finanční podporou státu. Vznikaly zejména v německy mluvících podhorských oblastech a autory projektů byli převážně němečtí inženýři. V Jizerských horách navrhl systém přehrad „otec“ německého hydrotechnického inženýrství Otto Intze, v Podkrusnohří Artur Payr z pražské německé techniky. Za první moderní přehradu v Česku bývá považována stavba v Mariánských Lázních, taktéž dílo inženýra z německé techniky, Andree Rudolfa Harlachera.

Postupně však začal převažovat přístup usilující o jednotnou transformaci vodního hospodářství na celém území státu – a do popředí se dostala otázka plavby. Vodní cesty na Vltavě a Labi se jako důležité dopravní tepny rozvíjely od počátku 19. století. Rostoucí obchodní výměna kladla důraz na vyšší rychlost a výtlak lodí, které si následně vynutily zásadní stavební zásahy – hlubší koryto, vyšší vzdutí, napřímení toku a zpevnění břehů, ale také úpravu měst (přístaviště, nábřeží, mosty místo brodů). Zamezení zanášení plavební dráhy vyžadovalo úpravy na přítocích a také – pro zachování splavnosti v suchších obdobích – výstavbu nádrží na horních tocích pro zásobování vodou.

Takzvaná „splavňovací akce“ probíhá v podstatě dodnes (viz dnešní diskuse o jezích na Labi, průplavu Dunaj–Odra–Labe či lodních zdvihadlech na VD Slapy a VD Orlík) a mění koryta řek v ideálním případě v podstatě v sérii zdrží. Hlavním argumentem při jejich budování bylo povznesení obchodu jako základního předpokladu prosperity. Z českého hlediska pak v době silného národního hnutí zásadní roli sehrála i metafora vodních cest jako bran k moři a zaoceánskému obchodu. Když rakouský stát na počátku 20. století přistoupil k budování jednotného systému dopravních sítí, čeští poslanci si vyžádali zařazení projektu průplavů spojujících Dunaj s Labem a Odrou. Ředitelství vodních cest, zřízené pro jeho realizaci v letech 1901–1949 v Praze, se pak stalo na dalších padesát let dominantním hráčem v oblasti vodohospodářské výstavby v Česku. V průběhu

prvních dekád 20. století dosáhlo splavnění Labe a Vltavy až k Praze (1921). Regulace velkých řek přinesly další vlnu budování přehrad v desátých a dvacátých letech 20. století – na Labi (Les Království, Labská), na Doubravě (Pařížov) a také na Moravě, kde vznikla nádrž Bystřička pro zásobování vodou plánovaného dunajsko-oderského průplavu. Od konce první světové války se do popředí zájmu dostala také otázka energetická, což se projevilo budováním vodních elektráren na všech splavněvacích zařízeních, mezi které patřily i první přehrady na Vltavě nad Prahou (Vrané, Štěchovice), stavěné ve třicátých letech stále ještě primárně jako stavby splavněvací.

Ve stejné době probíhaly rozsáhlé meliorační akce v povodí labských přítoků, zejména Cidliny. Právě zde se poprvé silněji ozvala kritika modernizačních vizí, poukazující na zrychlený odvod vody z krajiny, kdy zavlažovací systémy v mnoha případech pole spíše vysušovaly. Dopady vodních děl na krajinu ale jejich stavitelé vnímali od počátku velmi citlivě. Estetické zakončování vodního díla do krajiny tak, aby působilo přirozeným a nerušivým dojmem, odpovídalo tezí o „zvelebování“ krajiny a zlepšování stavu světa. Cílem ovládnutí přírody bylo – slovy Ladislava Žáka – především zvýšit „obytnost“ krajiny a učinit ji pohodlnou a pohlednou. Tak o vodních dílech mluvil například Emil Zimmmer, stavitel labských zdymadel, který k práci zval zahradní architektky, a sám aktivně působil v okrašlovacím spolku, chránícím přírodní i kulturní památky. V této tradici pak pokračovala i výstavba v padesátých letech, kdy členem komise pro výstavbu velkých vodních elektráren byl Zdeněk Wirth, jeden ze zakladatelů památkové péče v Česku. Vztah vodních staveb a ekologie přírodního prostředí se ovšem do centra pozornosti dostal až mnohem později.

Hydroenergetika, víceúčelové přehrady a vodohospodářský plán (1930–1970)

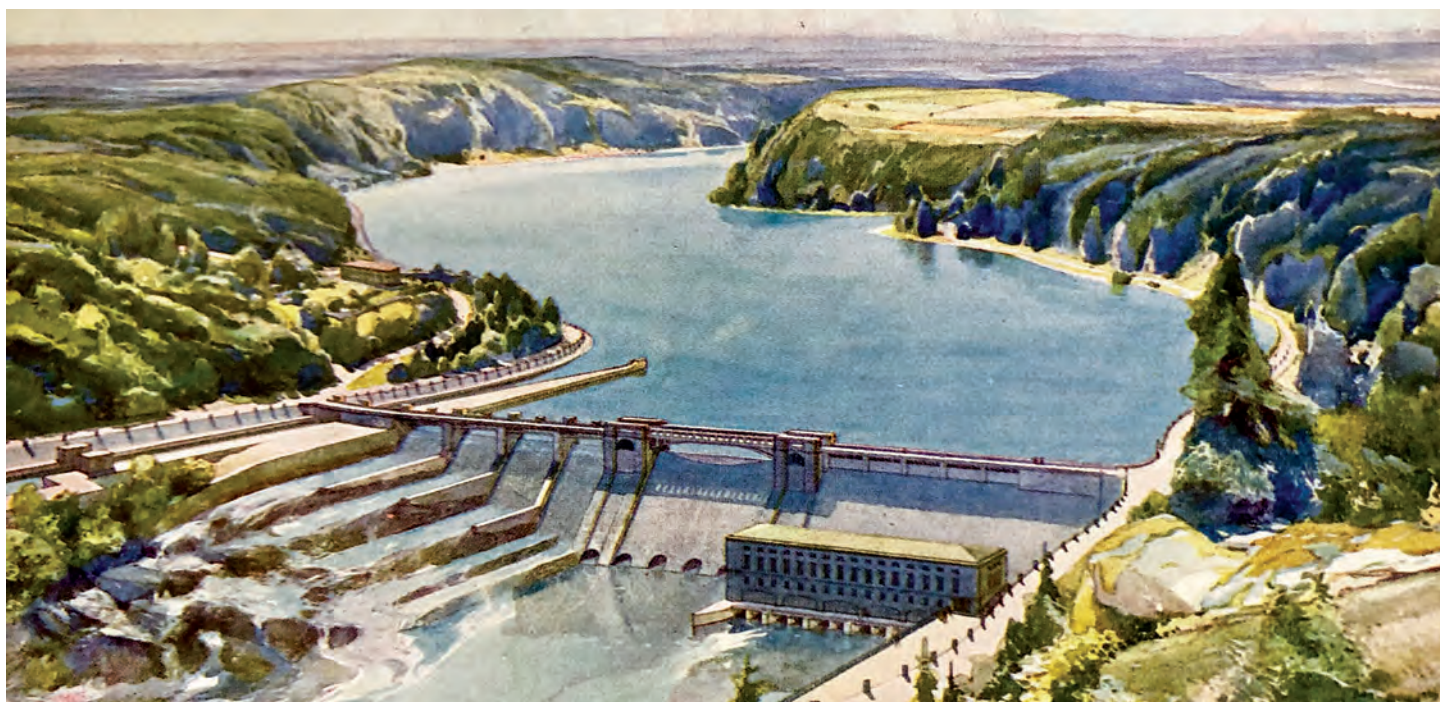
Zásadní zlom ve vodohospodářské výstavbě přichází ve třicátých letech jako výsledek synergie sociálněpolitických a technologických faktorů a také v souvislosti s dalším klimatickým extrémem. Sucho na počátku třicátých let zasáhlo průmyslovou výrobu v hutních oblastech s nedostatečnými vodními zdroji, na Kladensku a Ostravsku. Dopady hospodářské krize umocnily volání po racionálním a koordinovaném hospodářském rozvoji, řízeném technokratickými expertními elitami. Nedostatky v zásobování vodou byly přičítány nekoordinované výstavbě, líčené jako charakteristický rys na zisk orientované liberálně tržní ekonomiky. V diskuzích odborníků stále silněji rezonoval požadavek po centrální správě vod a vodoho-

spodářských investic, poukazující na nutnost řídit oběh vody na národním teritoriu jako celku, včetně zalesňování horských oblastí jako oblastí primární akumulace vod. Nejen z technického hlediska se vzorem i pro české stavitele stává v této době mimořádná americká Hooverova přehrada, vybudovaná v rámci Rooseveltova Nového údělu (New Deal, 1935), a návazný projekt Tennessee Valley Authority (TVA), který již jednoznačně pojímal výstavbu a řízení velkých vodních děl jako univerzální nástroje socioekonomické modernizace prostřednictvím rozvoje hydroenergetiky. S poukazem na racionalitu „úspor z rozsahu“ projekt TVA formuloval představu velké víceúčelové přehrad (systému přehrad), kombinující protipovodňová, energetická, dopravní i zásobovací hlediska, a realizoval koncepci povodí jako hospodářské jednotky.

Československý stát ovšem ještě na počátku třicátých let pokračoval ve výstavbě na základě rakouských stavebních programů, s orientací na plavbu a zemědělství, a pouze s okrajovou rolí energetiky (fondové zákony z roku 1930). Ostatně i schválené řešení projektu vltavských přehrad z roku 1933 odpovídalo spíše potřebám plavby a zemědělství. Zásadním projektem, diskutovaným na sklonku třicátých let, zůstával průplav D–O–L. Situace se však měnila, a v období protektorátu již naplno probíhaly diskuze o nutnosti zajistit dostatek vody pro budoucí hospodářský rozvoj zejména výstavbou velkých vodních děl (např. nerealizovaná přehrada Křivoklát).

Vývoj výrazně gradoval během poválečné rekonstrukce státu, která do značné míry vycházela ze zkušenosti třicátých let. Již před rokem 1948 tak zvítězilo v pohledu na využívání vodních zdrojů hydroenergetické paradigma zosobňované představou vysokých víceúčelových přehrad. Roku 1947 došlo k rozhodnutí o zvýšení slapské přehradě oproti předválečnému projektu tak, aby se zvýšil energetický výkon. Další extrémní sucho z roku 1947 pak přidalo na naléhavosti argumentům expertů, že vodní hospodářství je třeba řídit centrálně a plánovitě. Státní socialismus vytvořil pro takové institucionální změny příhodné podmínky.

Nacionalizace vodních práv a vodních staveb vytvořila nejprve de facto (1950) a záhy i de iure (1954) vodní hospodářství jako samostatný hospodářský sektor v čele s Ústřední správou vodního hospodářství. Namísto vyrovnání odtoku a zajištění zdrojů pro všemožné potřeby se imperativem vodohospodářské výstavby stala akumulace vod tak, aby ani kapka nepřišla nazmar – k tomu měl sloužit Státní vodohospodářský plán (1954), jenž představoval inventarizaci všech vodních zdrojů a projekt na jejich optimální využití i s ohledem na určité ekologické kon-



Původní návrh přehrad Slapy na Vltavě od architekta Františka Roitha ze 30. let 20. století

sekvence. Proponoval totiž široce pojaté, holistické plánování krajiny tak, aby byla zachována její biologická rovnováha a retenční schopnost. Tyto tendence ovšem padly za oběť vizím rychlého růstu – slova vedoucího představitele Ústřední správy vodního hospodářství Čestmíra Štolla jasně podtrhují orientaci na vodu jako produktivní sílu, když zdůrazňoval její nedostatek („máme jen tu vodu, která na nás spadne“) a odmítal ekologické aspirace („máme důležitější úkoly než pár stromečků“).

Socialistická industrializace, orientovaná na těžký průmysl a masivní bytovou výstavbu, vyžadovala urychlené budování přehrad jak pro zásobování obyvatelstva a průmyslu vodou, tak pro výrobu elektrické energie, která v očích budovatelů socialismu (podobně ovšem i jejich západních kolegů) představovala ideální nástroj společenské změny a mechanizace práce. V letech 1955–1968 tak dochází ke skokovému nárůstu objemu akumulované vody v přehradách (vltavská kaskáda, Nechranice, Hracholusky, Švihov atd.), který je záhy následován podobně rozsáhlou realizací vodovodních, kanalizačních sítí (šedesátá a sedmdesátá léta) a melioračních staveb (sedmdesátá a osmdesátá léta).

Environmentalizace

Již roku 1958 však pod dojmem sovětské zkušenosti (neefektivita výstavby obrovských přehrad označovaných za velké stavby komunismu oproti izolovaným řešením jednotlivých funkcí) i domácí praxe (upřednostnění víceúčelových přehrad mělo negativní efekt na realizaci jiných vodních staveb, zejména čističek; kritika destrukce přírodního prostředí) došlo ke změně priorit vodohospodářské výstavby. Namísto víceúčelových přehrad postupně získal navrch systematický přístup, charakterizovaný koncepcí vodohospodářských soustav, tedy integrovaných systémů umožňujících transfery vody z různých zdrojů pro různé potřeby, řízené z centrálního dispečinku v rámci

ucelených jednotek. Prioritní oblastí investic se v souvislosti se snahou o zemědělskou soběstačnost Československa staly meliorace, a důraz na růst životní úrovně přinášel rozsáhlou výstavbu vodovodů, kanalizací a čističek odpadních vod.

Do jisté míry se tak podařilo zastavit rostoucí ekologickou krizi. Nicméně rapidně rostoucí znečištění vodních toků - po určitém zpomalení na přelomu šedesátých a sedmdesátých let - opět výrazně eskalovalo v následující dekádě, zejména z důvodu neschopnosti či neochoty státu razantně sankcionovat vypouštění odpadních vod. Zatímco ve třicátých a čtyřicátých letech stát čelil hrozbě nedostatku vody z důvodů neexistence distribuční sítě a akumulčních staveb, po výstavbě velkých akumulčních nádrží se od šedesátých let hlavním problémem stalo znečištění. Potřeba zohlednit vedle společenské role vody také její funkci ekologickou, inspirovaná jasně zřetelnou degradací životního prostředí a globálním nástupem environmentalismu, vedla ke snahám zastavit další výstavbu (vltavská kaskáda je dodnes nedokončená), a zejména od poloviny osmdesátých let i rekonstruovat původní stav krajiny (revitalizace toků), a také k volání po vypuštění a demolici přehrad (Gabčíkovo, Nové Mlýny).

Paradoxně tak působí skutečnost, že některá z kritizovaných děl pozdního socialismu (Nové Mlýny, projekt průplavu D–O–L oživený v osmdesátých letech) byla prezentována a promyšlena jako ekologicky přínosné projekty, jejichž cílem mělo být pomocí techniky obnovit ekologickou rovnováhu mezi přírodou a společností na vyšším, postindustriálním stupni vývoje. O něco podobného pak, za změněných okolností, zdá se, usiluje i současná debata.

**Článek převzat z ERA21 – O architektuře víc!
www.era21.cz**



Výstavba slapské přehradě v roce 1955

Zdroj: Povodí Vltavy s.p.

Téměř 90letý Ing. Jaromír Šlachta odešel

Měl jsem rád přírodu,
ten život za to stál,
s dobrými lidmi jsem se potkával.
Měl jsem svoje vize, udělat cestu cest,
Odra a Labe do jedné řeky svěst.
Má cesta končí, myšlenka však žije.
Teď je to na vás, dojít až do cíle

Jokl



Milý příteli Jaromíre,
tak již jsi nahoře mezi svými, mezi našimi.
Vím, že jsi výše uvedené vyznání osobně nenapsal, ale je to tak
úžasné a tobě odpovídající, že si myslíme, že je od tebe. Dnes
v noci jsem ani na hodinu neusnul a stále jsem si s Tebou po-
vídal. Co jsme spolu prožili i prosadili. To hlavní, dokončit vodní
koridor Dunaj – Odra – Labe, se nám nepodařilo. Ani mně se to
již nepodaří, ale nedokázal to za svého života ani náš vzor
Tomáš Baťa. Přečti si, co napsal 4 měsíce před tím, než odešel,
a 3 měsíce potom co jsi se narodil. Nemá to pro nás, co jsme
zasvětili podstatnou část našich životů dokončení vodního ko-
ridoru D–O–L symbolickou informací?

Patřil jsi mezi mé nejuvěrnější a nejspolehlivější, jak říkal Tomáš
Baťa, spolupracovníky, jeden čas jsi si dokonce hrál na mého
osobního bodyguarda.



Víš, co je na té fotografii nepřehlédnutelné? Pistole u tvého
pasu. A víš, co je na tom snímku pro mě nejzajímavější? Že
vznikla v roce 1996, tedy přesně 100 let po vzniku naší rodinné
stavební firmy, kterou založil právě můj dědeček Josef v roce
1896.

Velkou službu jsi mi prokázal právě při restituci firmy Podzimek
a synové. Tehdy jsem tě požádal, zda bys pro mě neudělal dů-
kladnou revizi dokladů, účetnictví a inventuru majetku Okres-

Veľké plány továrníka Baťa s riekou Moravou

Chce ju splavniť pre dopravu tovarov od
Otrokovic až po Devín. — Baťova návšte-
va v Bratislave. — Je za urýchlenie vý-
stavby svojho obchodného domu
v Bratislave.

V Bratislave, 5. apríla.
Vo štvrtok odpoľudnia navštívil náhle to-
várník Tomáš Baťa lietadlom Bratislavu, aby
si osobne prezrel miesto, na ktorom má byť
vystavený jeho obchodný palác. Dal na mieste
početné pokyny a úpravy, prizvukoval, že
stavba mala byť už dávno zahájená, že staveb-
né miesto je nepomerne drahé a prejavil úmys-
sel uľahčiť čím viac premávku v Michalskej
ulici. V Bratislave sa zdržal práve hodinu, ale
pol hodiny z tejto doby potreboval na jazdu
autom z letištia do mesta a zase späť na letište.

Podľa sdelenia „Slovenského Denníka“ po-
čas letu zo Zlína do Bratislavy zaoberal sa
Baťa svojím milovaným problémom, sosplavniť
rieku Moravu tak, aby sa jej mohlo používať
k doprave tovaru. Baťa, ktorý sa neobyčajne
zaujíma o otázku prieplovov v strednej Európe,
má zvláštne oddelenie vo svojich podnikoch,
ktoré projektuje sosplavenie rieky Moravy,
doteraz nevyužitej, hoci by mohla hrať veľkú
úlohu v našej vnútrozemskej vodnej doprave.

Rieka Morava tečie vo vzdialenosti asi 12
km od Zlína a s lietadla mohol Baťa dobre
pozorovať jej krivý tok, ktorý vyžaduje úpravy
na početných miestach. Baťa zaoberá sa touto
otázkou celkom vážne a možno očakávať, že
sa mu podarí tento projekt uskutočniť. Je si
vedomý všetkých ťažkostí, ktoré treba preko-
nať, prehĺbenia a miestami zuženie riečišťa,
skrátienia trati i nie veľkej hĺbky, ale je pre-
svedčený, že sa to všetko podarí previesť.
Lode, na ktorých by chcel dopravovať tovar zo
Zlína až do Bratislavy a odtiaľ zase po Dunaji
ďalej, musely by byť zvlášť konštruované, nie
príliš ťažké a s malým ponorom. Podobne i
remorkéry by musely mať len malý ponor.
Uskutočnenie tohoto Baťovho projektu malo by
veľký význam nielen pre celé Pomoravie, ale
tiež pre Bratislavu, ktorá by tým neobyčajne
získala.

Baťovy vodocestné návrhy.

Nezbytnost usplavnění Moravy k ústí Dunaje. — Na splavnění moravských řek má být do vodocestného fondu zařazena jedna miliarda Kč.

Břno 17. prosince. Továrník Tomáš Baťa, který se dnes dostavil po prvé v tomto zasedání do schůze zemského zastupitelstva, rozdál všem členům a žurnalistům brožuru, obsahující povšechnou alternativní studii z pera inž. Suka o úpravě vodních poměrů řeky Moravy a to na trati Kroměříž—ústí do Dunaje, při čemž vůdčí zásadou jest vybudování jednoduchého koryta bez záhrázování, vyjímaje při ústí u Děvína se současnou kanalisací a využití vodních sil k meliorac pozemků. Baťa v úvodu, který také zastupitelství přečetl, praví, že provedením tohoto projektu připojili bychom se na světovou řeku Dunaj, po ní bychom pronikli do jižních zemí a moří. Stěžují si, že ve vládním návrhu zákona o vodocestném fondu se jedná se zemí moravsko-slezskou jako se zemí neznámou, v níž otázka vodocestná se ponechává k rozřešení soukromým podnikatelům kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský. Stát vydá 4 miliardy, které budou opatřeny i z příjmů země moravsko-slezské a vydá je pouze na lokální stavby v Čechách, ač jde o problém celé říše a ne jednotlivých zemí. Je to dokonce problém také evropský, neboť splavněním Moravy přiblížíme se ke spojení tří největších středoevropských řek Labe, Dunaje a Odry a spojení s dvěma moři. Pokud jde o rentabilitu, byla by plavba po Moravě stokrát výnosnější, než na některém horním toku lokálních řek českých, ač jest jisté, že by celá náklad na regulaci a splavnění neuhradila. Je zde však kromě plavby také výnos vodní síly, zisk z nezníčené úrody, zvýšený výnos pozemků a pod. Splavněním dalo by se zabránit také povodním. Vedle toho udržovala by se voda v řece ve výši nejméně 210 cm i za největšího sucha, čímž by byla umožněna plavba vlečných lodí až do 100.000 tun (?). Pomocí 25 jezů bylo by umožněno zavlažování a zaplavování pozemků a jejich zúrodnění. Obyčejná regulace jak se začala dříve provádět, měla stát 76 mil. předválečných korun. Přitom však tato regulace nechrání obyvatelstvo před povodněmi a neodvodňuje pozemky za nízkého stavu vody v létě. Tato regulace také nedává možnost zavlažování louky a pozemky v poříčí. Naproti tomu Sukův návrh počítá, že se získá z hybné síly, kapitalisované 42 mil. předválečných korun. Navrhl proto továrník Baťa, aby bylo obnoveno projekční oddělení pro úpravu řek, umístěné dříve v Přerově.

ního stavebního podniku Třešť. Pracoval jsi na tomto těžkém úkolu víc než měsíc. Doložil jsi mi, jak bývalý ředitel a předseda KSČ František Kříž, kterého jsem předtím jmenoval generálním ředitelem, přivedl naši firmu téměř k bankrotu. To se odehrálo v roce 1994. Následně jsem propustil Františka Kříže a ředitelem firmy Podzimek a synové jsem jmenoval našeho staršího syna Jana, který se právě vrátil z USA. Milý Jaromíre, máš velkou zásluhu na oživení a následujících úspěších firmy Podzimek a synové.

Než ti dám slovo o Tvém zajímavém životě, o kterém jsi mi vyprávěl právě před 10 lety, kdy jsi slavil své poutivé 80. narozeniny, tak mi dovol ještě pár posledních vzpomínek a pár okamžiků strávených spolu.

První fotografie z roku 1996, kdy jsme spolu cosi slavili v baru Vodník v prostorách Dům a Byt v Praze.



Byl jsi to Jaromíre právě Ty, který mně k mým 60tinám s Petrem Formanem předával sochu s názvem „Vodní cesta – zhmotněná vize a zároveň jsi mě povýšil na námořního kapitána.

Také jsi se rád koupal u nás doma v bazénu. Naposledy jsme se spolu viděli na Tvé chatě, kam mě odvezlo auto prezidenta republiky v roce 2017. Tehdy jsi koukal na prezidentskou limuzínu s velkým obdivem. Pak jsem Ti několikrát telefonoval a Ty jsi byl velmi potěšen, že jsem si na Tebe vzpomněl. Považoval jsem to za samozřejmé. Posledních půl roku jsem Ti víc jak 10x telefonoval a když jsi telefon nezvedl, nechal jsem ti na záznamníku zprávu, ať mi zavoláš.





Že je telefon funkční jsem věděl, neboť to jednou zvedla Tvá přítelkyně. Až jsem se dnes dozvěděl, že jsi odešel tam nahoru. Dodatečně jsem se od Tvé dcery Moničky dozvěděl, že jsi usnul a již ses neprobudil. To ti přeji. Ty víš, že jsem po své mámě věřící katolík, a tak si s tím nejvyšším často povídám. Třeba i tom, že bych podepsal odchod k němu třeba o 10 let dříve, kdyby to nebolelo. A Tobě se to povedlo. Moc na Tebe budu stále vzpomínat a budu se těšit, až se opět tam nahoře potkáme.

Ahoj Tvůj
Josef Podzimek – Egil

Krátký životopis

Ing. Jaromír Šlachta se narodil 24. září 1930 ve Slezské Ostravě. Ke konci 30. let musela rodina stále před něčím prchat. Nejdříve po anektování Těšínska Polskem z Fryštátu, kde byl otec okresním soudcem, později před Němci na Slovensko, neboť otec jako důstojník Čs. armády narukoval na ochranu hranic. Po vyhlášení samostatného Slovenského státu nastala cesta zase přes hory zpět na Ostravsko, protože původem rodina patřila do již vzniklého protektorátu Čechy a Morava. Svá středoškolská studia začal v předposledním roce druhé světové války na Vyšší průmyslové škole strojnické v Ostravě-Vítkovicích a ukončil je maturitou v revolučním roce 1948. Otec byl po válce jmenován prezidentem Benešem šéfem odsunu Němců ze Slezska a následně si otevřel soukromou advokátní kancelář.

Dále Ing. Šlachta vypráví

Na podzim roku 1948 jsem musel jako mnoho jiných vysokoškoláků v rámci očištění procesu Prahu opustit. Na děkanát přišel dopis z akčního výboru Národní fronty z mého bydliště, kde byla věta „*Nedoporučuje se ke studiu na vysoké škole*“. Důvod: „*Západnický orientován*“.

Svůj vyhazov z Prahy jsem vyřešil tím, že jsem odjel hned na Slovensko do Bratislavy, o které se říkalo, že tam tu revoluci tak moc neberou. Byl jsem maturant z průmyslovky, tak jsem se zapsal na strojní fakultu Vysoké školy technické. V roce 1949 nabrala revoluce i na Slovensku svoji sílu, a začaly prověrky i na vysokých školách. Slováci to měli těžké, ale nás Čechy pouze požádali, abychom donesli doporučení z místa bydliště. To jsem předložil na děkanát, a tím pro mě únorová revoluce skončila. Na jaře roku 1949 přišli noví spolužáci, tzv. přípravkáři – říkali jsme jim rychlokvašky. Ti měli za úkol, kromě vlastního studia, vykonávat dohled nad svými méně politicky vyspělými spolužáky a spolupůsobit na jejich převýchovu.

Po promoci v Bratislavě jsem obdržel jedinou umístěnku do Čech, takže po ukončení vojenské služby jsem ihned po Novém roce 1956 nastoupil na ředitelství Československé plavby labsko-oderské do Prahy jako technik provozu motorových lodí. V roce 1958 jsem byl povýšen do funkce vedoucího technika

provozu a oprav všech lodí ČSPLO. V roce 1959 jsem byl jmenován do funkce hlavního inženýra pro loděnici v Křešicích u Děčína, která v té době patřila pod správu ČSPLO. Do této funkce jsem však již nenastoupil a v září 1959 jsem od plavby odešel domů do Ostravy.

V Ostravě jsem nastoupil do nově budovaného hutního podniku NHKG (Nová huť Klementa Gottvalda). Vzhledem k mým určitým zahraničním zkušenostem, získaným na plavbě, a zejména pro mou jazykovou vybavenost, mi byla nabídnuta funkce vedoucího oddělení vědeckotechnického spolupráce se zahraničím. Při této funkci jsem současně začal postgraduálně studovat na Vysoké škole báňské v Ostravě automatizaci hutních procesů. Po ukončení tohoto studia v roce 1965 jsem přešel do útvaru hlavního mechanika jako samostatný pracovník technického rozvoje s cílem provést dostavbu údržby NHKG. Za nesprávný postoj k okupaci ČSR a podepsání 2000 slov jsem byl v r. 1969 zbaven všech funkcí a přeřazen do dělnického stavu.

Po okupaci ČSR vojsky Varšavské smlouvy se generálním ředitelem Vítkovic stal Ing. Rudolf Peška, bývalý referent vítkovického oddělení pro spolupráci se zahraničím, které jsem původně vedl v NHKG. Jako nový generální ředitel Vítkovic a člen ÚV KSČ mi umožnil zabývat se průplavem Dunaj-Odra-Labe, který chtěl on a Vítkovice postavit. V té době existoval ještě druhý fenomén, který chtěl postavit průplav D-O-L, a to byl předseda JZD Slušovice Ing. František Čuba. Právě tyto dva mužové, kteří reprezentovali dva hlavní akcionáře při zakládání akciové společnosti Ekotrans Moravia, mně s Ing. Josefem Podzimkem propojili.

Souběžně jsem od r. 1971 do roku 1975 pracoval jako vedoucí elektroúdržby v Brušperku. Od roku 1976 do roku 1992 jsem byl vedoucím projekčního a inženýrského střediska ve Frýdku-Místku. Časem u mě na druhý pracovní poměr pracovala řada významných odborníků a projektantů ze všech možných oborů, kteří byli rovněž v období normalizace poškození tehdejšími režimy, takže u mě se projektovaly například zlaté doly Mokrosko, zabezpečení plavební dráhy VD Gabčíkova- Nagymaros, malé vodní elektrárny po celé republice, vodní nádrže, vlaková nádraží, zejména ale přípravná dokumentace pro splavnění Odry do Ostravy a dolní Moravy od Dunaje až po území ČSR a vybudování plavebního stupně Kúty včetně přístavu Agroport Slušovice. Za tím účelem jsme provedli geodetické zaměření tohoto území a zajišťovali geologický průzkum pro vlastní výstavbu.

V roce 1993 po rozdělení Československa odešla řada Slováků z Prahy do Bratislavy, což se projevilo i na mnoha ministerstvech, takže mi bylo nabídnuto místo vrchního rady pro vodní cesty a plavbu na českém ministerstvu dopravy v Praze. Rozpadem Československa jsme ztratili přístup k Dunaji a tím i právo zasedat v Dunajské komisi, což se projevilo později odvoláním českého zástupce, který se vrátil na ministerstvo a já, jakožto pracující důchodce, jsem mu pak uvolnil místo.

V roce 1994 vznikla projektová organizace Vodní cesty s.r.o., kde mi Ing. Josef Podzimek nabídl místo jednatele. Tato společnost se v r. 1995 přetřansformovala na akciovou společnost, kde jsem až do podzimu roku 2003 pracoval jako prokurista a místopředseda představenstva.

V době mého pražského působení jsem se stal členem Českého plavebního a vodocestného sdružení, kde jsem inicioval založení odborné skupiny Bařův kanál, a později i odborné skupiny Moravské vodní cesty. V době pozdějšího působení na Bařově kanálu, zejména pro jeho prodloužení na sever do Kroměříže a na jih do Skalice a Hodonína, jsem vychoval důstojného nástupce v osobě pana Vojtěcha Bártka, současného ředitele obecně prospěšné společnosti Bařův kanál. Tomu jsem pak předal vedení odborné skupiny Bařův kanál a s odstupem času s radostí sleduji, že to dělá lépe než já.

V r. 2007 jsem inicioval v rámci ČPVŠ založení nové odborné skupiny „Rekreace a sportovní plavba na Ostravsku“. Tato má činnost byla vedením ČPVŠ kladně hodnocena. S ohledem na svůj věk jsem předal počátkem roku 2018 vedení odborné skupiny členu výboru ČPVŠ panu Danielu Adámkovi.

Život není takový – je úplně jiný (79)

Ing. Josef Podzimek

*Bez snů a ideálů
nelze být člověkem.*

F. Fischer

*Nezapomeň, že tvůj sen
se zdá jen tobě.*

M. Růžička

Snad poprvé v životě jsem měl dlouhý sen, jak se mně splnil celoživotní sen o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Tedy ne tak úplně. Nepluli jsme po vodní cestě, abychom nevylekali „ochránce přírody“, ale pluli jsme po trase D-O-L podzemní štolou. Když jsem se probudil, zjistil jsem, že to byl opravdu jenom sen, ale rozhodl jsem se o něj s Vámi podělit. Ale jak? Najednou jsem si všiml, že mám na psacím stole celou řadu studií, rozhodnutí, dopisů a jiných závažných dokumentů, které mi připomněly, že to, co mě probudilo, byl opravdu jenom sen. Rozhodl

*Když není skutečnost,
ať blaží sen.*

B. Němcová

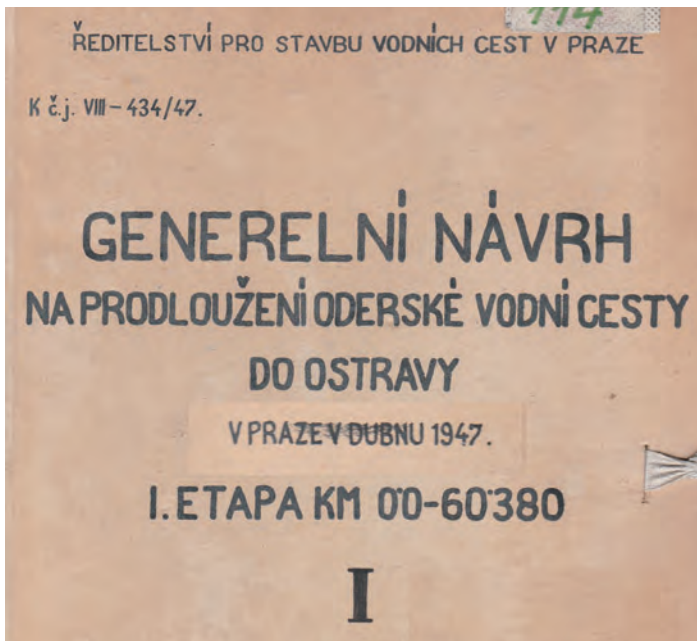
*Chceš realizovat své sny?
Probud' se!*

E. Kipling

jsem se, že Vás, moji milí čtenáři, nebudu unavovat povídáním, jak již Karel IV. se zabýval propojením Dunaje s Vltavou a tím následně i s Labem, ale že Vám předložím zcela náhodně vybrané dokumenty z poslední doby, které Vám připomenou, jak se beznadějnost vybudovat vodní koridor D-O-L stále nezmenšuje. Vytknete mi, že jsem pesimista. Na to Vám odpovím, že ...

Pesimista je lépe informovaný optimista

Posuďte sami.



**GENERÁLNÍ ŘEŠENÍ PLOVEBNÍHO SPOJENÍ
DUNAJ - ODRA - LABE
1993**

(Etapa E 02 racionalizačního projektu MD č. P 10/260/002)

4. PŘÍČNÉ A PODÉLNÉ PROFILY

(ČÁST A)

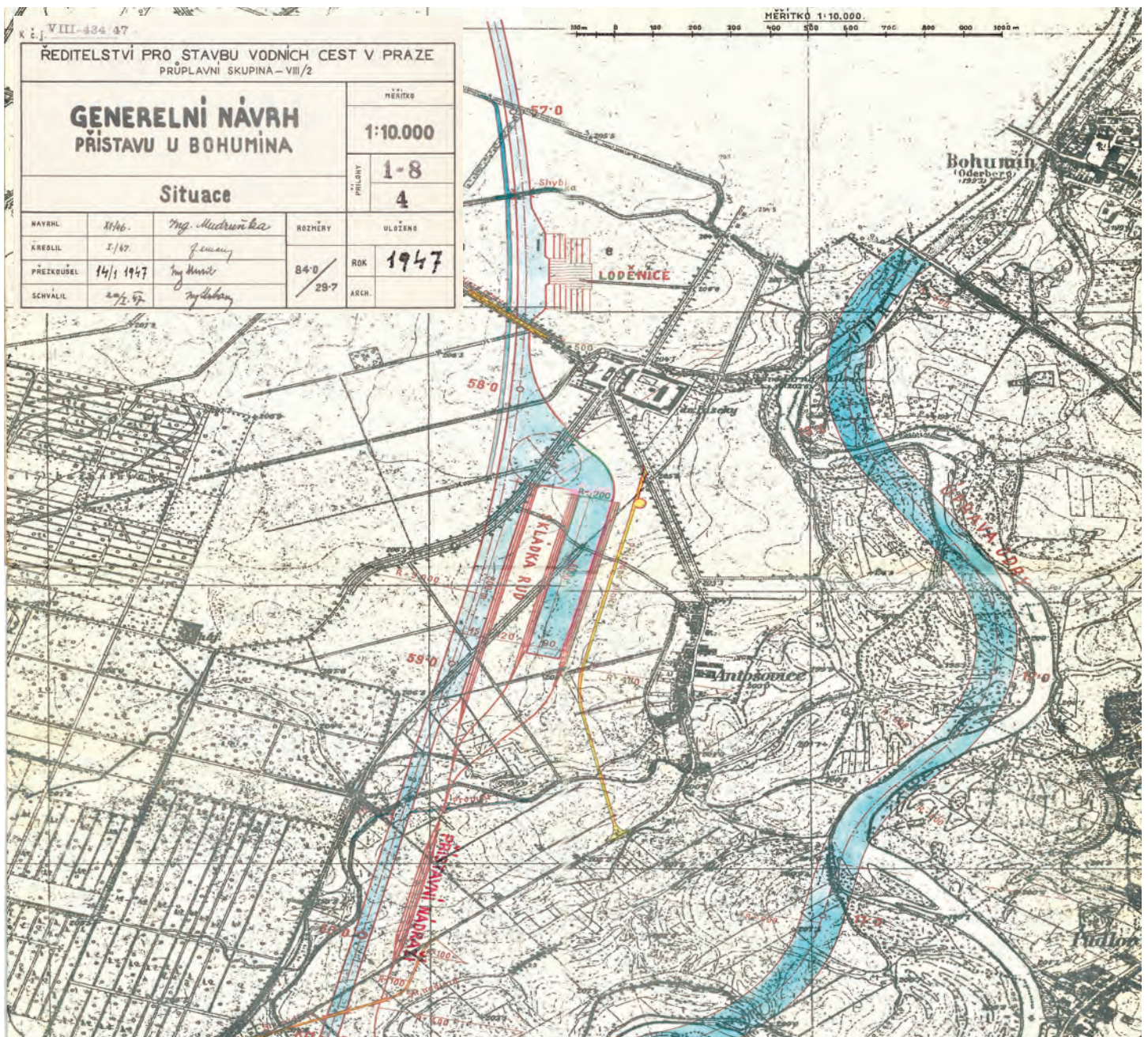
Praha
Listopad 1993

Listopad 1993

**Studie projektu výstavby vodního koridoru
DUNAJ – ODRA – LABE**

Řešitelé: Ing. Josef Podzimek, Plavba a vodní cesty, o. p. s.
Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Sdružení Porta Moravica

Praha, červen 2006



Plán přístavu Bohumín v rámci stavby 1. etapy průplavu Odersko-dunajského v úseku Kožle-Ostrava (1947)

Udělejme velký skok a posuňme se do roku 2006 a dále.
Mimořádně důležitý a věcný dopis byl od Jany Bobošíkové
z 4. března 2008, která upozorňuje na možnost financování

D-O-L z Fondu soudržnosti EU. Co se stalo dále? Nic! Nebo
přesněji – ministerstvo dopravy udělalo vše, abychom žádat
o peníze z EU nemohli.



Ministerstvo průmyslu a obchodu

Ing. MARTIN ŘÍMAN

ministr

V Praze dne 9. října 2006

Vážený pane,

upřímně Vám děkuji za Vaše blahopřání u příležitosti mého jmenování
do funkce ministra průmyslu a obchodu, které mne osobně velice potěšilo.

Zároveň bych Vám rád poděkoval za zaslanou publikaci „Pět generací stavarů“.
Se zájmem si ji prostuduji a věřte, že se neomezím pouze na Vámi doporučený text
o vodní cestě Dunaj – Odra – Labe. V této věci Vás ubezpečuji, že jsem si vědom
významu projektu této vodní cesty z hlediska zvýšení celkové kvality dopravního
systému v České republice a z toho vyplývajících přínosů pro naše hospodářství.
Proto věřím, že se v dohledné době podaří znovu zahájit odbornou diskusi na toto
důležité téma, a to za účelem nalezení nejoptimálnější varianty řešení.

Přeji Vám mnoho úspěchů v další činnosti.

S pozdravem



Předseda vlády České republiky

Mirek Topolánek

V Praze dne 15. listopadu 2007
Č.j. 17233/07-OSV

Vážený pane předsedo,

děkuji Vám za zaslání publikace „Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe“ a dalších
materiálů Vaším dopisem ze dne 11. října 2007. K Vaší žádosti, abych zabránil zrušení
územní ochrany vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, sděluji následující.

Usnesení vlády č. 561/2006 v bodě 3. uložilo ministru pro místní rozvoj ve spolupráci
s místopředsedou vlády a ministry dopravy, životního prostředí a zemědělství ustanovit
společnou meziresortní komisi se zastoupením dotčených krajů, která má prověřit realnost
a účelnost územní ochrany průplavního spojení Dunaj - Odra – Labe. Podle mých informací
tato komise intenzivně pracuje a do konce tohoto roku má předložit vládě své doporučení.
Následně pak vláda celou záležitost vyplývající ze schválené Politiky územního rozvoje
České republiky posoudí a zaujme k ní stanovisko. V současné době není možné z pozice
předsedy vlády práci této komise ovlivňovat.

Vážený pane předsedo, chápu Vaše obavy z možného dalšího vývoje územní ochrany
předmětného záměru, kterou profesně považujete za účelnou. V zájmu objektivního
posouzení i protichůdných zájmů Vám přesto doporučuji, abyste vyčkal doporučení komise.

S přátelským pozdravem



RNDr. Alexandr VONDRA
místopředseda vlády pro evropské záležitosti

V Praze dne 2. listopadu 2007

Vážený pane předsedo,

velice Vám děkuji za publikaci „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“ a za další materiály, které jsem obdržel společně s Vaším dopisem ze dne 16. října 2007, který se týká projektu vodního koridoru D-O-L.

V současné době se řešením této problematiky zabývá společná mezíresortní komise, která má prověřit realnost a účelnost územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. Tato komise, ustanovená usnesením vlády č. 561 z roku 2006 a vedená ministerstvem pro místní rozvoj, předloží ve spolupráci s dalšími ministry a dotčenými kraji do konce tohoto roku vládě své doporučení.

Ve světle těchto faktů se domnívám, že je žádoucí vyčkat na výsledek práce této komise a na doporučení, které vládě předloží.

S pozdravem



Ministerstvo dopravy

Jiří Hodač
náměstek ministra

V Praze 10. prosince 2007
Č. j.: 150/2007-230-RVC/2

Vážený pane předsedo,

chci Vám poděkovat za materiály, které jste Ministerstvu dopravy zaslal za Sdružení Porta Moravica. Vážím si iniciativy, kterou Vaše sdružení vyvíjí v problematice vodní dopravy a vodních cest a z pověření pana ministra Vám sděluji následující.

Problematicke územního hájení trasy vodní cesty Dunaj – Odra – Labe je z úrovně Ministerstva dopravy věnována značná pozornost. Posuzování účelnosti územní ochrany tohoto průplavního spojení aktuálně vyústilo v návrh Ministerstva pro místní rozvoj vlády ČR na přijetí nového usnesení v této věci. Současně se do návrhu aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 nově zapracovává záměr pokračovat v územní ochraně průplavního spojení D-O-L a zkoumat možnost napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou. Konečné znění těchto dokumentů je však závislé na průběhu mezíresortního připomínkového řízení a konečném rozhodnutí vlády.

Strategický dokument „Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury na léta 2008 až 2013“ předpokládá financování přípravy rozvoje vodních cest včetně napojení jižní Moravy na Dunaj investorem Ředitelství vodních cest ČR. Také do připravovaného dokumentu Strategie rozvoje logistiky z veřejných zdrojů se prosazuje zařazení využívání vodních cest.

Závěrem bych chtěl zdůraznit, vážený pane předsedo, že vítám jakékoliv další podněty Vašeho sdružení ve prospěch rozvoje vodní dopravy.

S pozdravem



EVROPSKÝ PARLAMENT

POSLANKYNĚ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Jana Bobošíková
poslankyně Evropského parlamentu
Evropský parlament

BD 4 06 M 13
Rue Wiertz 60
1047 Brusel
Belgie

e-mail: jana.bobosikova@europarl.europa.eu

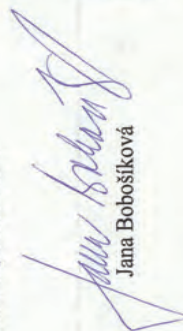
4. března 2008

Vážený pane Podzimek,

v návaznosti na Váš dopis z 28. února 2008 Vám tímto děkuji za upozornění na problematiku vodních cest a zejména na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, o kterém se zmínujete podrobněji.

Z Vašeho dopisu mi ale není jasné, zda již tento projekt byl předložen Evropské komisi, případně kdo jej předložil, zda projekt může být způsobilý pro financování z Fondu soudržnosti již v tomto programovém období 2007 - 2013, nebo z jakého důvodu je třeba spoléhat se až na rozpočtové období po roce 2013.

S pozdravem,


Jana Bobošíková



ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY
Ing. Aleš Rebiček
ministr dopravy

V Praze 4. března 2008
Č. j.: 18/2008-230-RVC/6

Vážený pane předsedo,

děkuji za zaslání Vašeho dopisu a časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2007 s odbornými články z oblasti vodní dopravy a vodních cest. Oceňuji Vaše profesní nadšení pro obor vodní dopravy i pro v současné době řešený problém prověření realnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, které je z obou písemností patrný.

Ministerstvo dopravy v zásadě akceptovalo závěry mezirezortní komise k prověření realnosti a účelnosti územní ochrany navrhovaného průplavního spojení Dunaj – Odra - Labe, nicméně musí respektovat rozhodnutí vlády a nadále postupovat v souladu s úkolem z usnesení vlády ze dne 16. ledna 2008 č. 49. V souladu s tímto usnesením v současné době již zahájila činnost pracovní skupina na úrovni náměstků ministrů dotčených ministerstev. Na základě závěrů této pracovní skupiny bude k projednání vládou předložen materiál k dalšímu postupu provozování a budování vodních cest, včetně návrhů ve věci územního hájení zmíněného průplavního spojení.

Ujistuji Vás, vážený pane předsedo, že cílem Ministerstva dopravy je vyvážený rozvoj všech druhů dopravy a zodpovědný přístup k zajišťování prostředků pro uspokojování výhledových dopravních potřeb.

S pozdravem





Ing. Karel Tureček
náměstek ministra zemědělství

Praha 14. března 2008
Čj. 8048/2008-15000

Vážený pane předsedo,

dopisem ze dne 28. února 2008 jste mi zaslal časopis Vodní cesty a plavba č. 4/2007 a prezentoval svůj názor na přípravu průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. Děkuji Vám za zaslání časopisu i Vaš zájem o rozvoj a mezinárodní postavení České republiky.

Podle usnesení vlády ze dne 16. ledna 2008 č. 49 k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe se Ministerstvo zemědělství jako člen pracovní skupiny „Provozování a budování vodních cest a D-O-L“ podílí na přípravě návrhu dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice. Ministerstvo zemědělství doporučuje zachovat územní ochranu D-O-L a projednat koridor průplavního spojení D-O-L s Polskem, Rakouskem a Slovenskem a s Evropskou komisí s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

S pozdravem

Ing. Eduard JANOTA
náměstek ministra financí

V Praze dne 26. března 2008
Č. j.: 19/23 999/2008 - 193

Vážený pane předsedo,

z pověření ministra financí pana Ing. Miroslava Kalouska odpovídám na Vaš dopis ze dne 28. února 2008, v němž poukazujete na význam kanálu Dunaj - Odra - Labe pro dopravní soustavu České republiky i pro zlepšení mezinárodní přepravy.

Územní ochranou kanálu Dunaj - Odra - Labe se zabývala vláda 16. ledna 2008 a přijala k ní usnesení č. 49. V tomto usnesení uložila ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a ministry průmyslu a obchodu, financí, pro místní rozvoj a zemědělství a vládě předložit návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice. Pracovní skupina ke zpracování uvedeného materiálu navrhla další postup provozování a budování vodních cest v České republice včetně územní ochrany kanálu Dunaj - Odra - Labe, který by měl být vládě předložen k projednání v nejbližší době. Pracovní skupina přitom vládě zřejmě předloží doporučení, aby průplavní spojení Dunaj - Odra - Labe bylo projednáno s Polskou republikou, Rakouskou republikou, Slovenskou republikou a Spolkovou republikou Německo a s Evropskou komisí s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví, vypracování prognóz přepravních výkonů v osách jednotlivých větví průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe včetně analýzy možných změn podílu přepravní práce v závislosti na změně zobecněných nákladů se zřetelem na vodní dopravu. Lze očekávat, že součástí doporučení bude i návrh, aby vláda rozhodla do 31. prosince 2010 o územní ochraně průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe.

Další postup v uvedené záležitosti bude již záviset na stanovisku vlády.

S pozdravem



Mgr. Petr Gandalovič
ministr zemědělství

Praha 17. března 2008
Č.j. 8115/2008-10000

Vážený pane předsedo,

v dopise ze dne 28. února 2008 jste mi zaslal časopis Vodní cesty a plavba č. 4/2007 a sdělil svůj názor na přípravu průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. Za časopis Vám děkuji a oceňuji i Váš zájem o rozvoj vodních cest České republiky.

Pro Vaši informaci uvádím, že Ministerstvo zemědělství doporučilo ve stanovisku pro Ministerstvo dopravy zachování územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. Současně je přesvědčeno, že projednání problematiky koridoru D-O-L s Polskem, Rakouskem, Slovenskem, Německem a s Evropskou komisí umožní kvalifikovaně posoudit další postup v této záležitosti.

S pozdravem



Ministerstvo průmyslu a obchodu
Ing. Milan Hovorka
náměstek ministra

V Praze dne 11. dubna 2008
Č.j.:13313/08/07100/07000

Vážený pane předsedo,

dovolte mi, abych Vám poděkoval za Váš dopis ze dne 28. února 2008, ve kterém mě informujete o aktuálním stavu projednávání trasy vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe vládou České republiky.

Na základě Vašeho dopisu jsem danou záležitost prošetřil a zjistil, že tuto agendu v rámci Ministerstva průmyslu a obchodu řeší sekce strategie a ekonomiky průmyslu. Dle vyjádření této sekce Ministerstvo průmyslu a obchodu v rámci proběhlých mezikolních připomínkových řízení k problematice vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe před jeho projednáním ve vládě vždy zastávalo názor, že toto průplavní spojení bude přínosem pro rozvoj podnikatelského prostředí v ČR a že bude nutné zachovat územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe.

S pozdravem



USNESENÍ

Rady Asociace krajů České republiky

Číslo: 37
ze dne 26. dubna 2013

Podpora přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Rada Asociace krajů České republiky

I. bere na vědomí

informaci předsedy Rady AKČR JUDr. Michala Haška o stavu přípravy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen „D-O-L“) a o postupu Ministerstva dopravy ČR při jeho přípravě a při projednávání zařazení tohoto projektu do nového návrhu transevropské dopravní sítě TEN-T,

II. konstatuje, že

- řada hejtmánů se opakovaně vyjádřila kladně k územní ochraně vodního koridoru D-O-L, jakož i k jeho postupné realizaci,
- sama příprava pokračuje liknavě, čehož důsledkem je absence základních dokumentů, které by usnadňovaly jednání na národní i mezinárodní úrovni, jakož i na půdě EU,
- příprava není důsledně koordinována s dalšími investičními záměry, například s protipovodňovou ochranou území,
- postup přípravy je navíc aktuálně ohrožen nesyrovým návrhem na zrušení investorské organizační složky státu Ředitelství vodních cest ČR
- nikoli dostatečně důsledně a iniciativně jsou vedena jednání s partnerskými státy, která byla uložena ministru dopravy vládou usneseními č. 929/2009, č.49/2011 a č. 155/2012, neexistuje efektivní koordinace postojů na půdě EU, a to zejména s Polskem a Slovenskem,
- jednání Ministerstva dopravy s orgány EK vedla k vyřazení vodního koridoru D-O-L z nového návrhu transevropské dopravní sítě TEN-T,

III. pověřuje

předsedu Rady AKČR JUDr. Michala Haška vyvolat v nejbližší možné době jednání s ministrem dopravy ve věci vodního koridoru D-O-L,

IV. stanovuje

dosažení těchto hlavních cílů jednání s ministrem dopravy:

- zrychlení a zefektivnění přípravy vodního koridoru D-O-L,
- pro úsporu veřejných prostředků lepší koordinaci investičních akcí v odhospodářského typu, zejména pak projekty vodocestné s projekty protipovodňové ochrany.



ASOCIACE KRAJŮ ČESKÉ REPUBLIKY

- vynaložení veškerého úsilí na zachování, nebo urychlené znovuzařízení vodního koridoru D-O-L do systému TEN-T a stanovení konkrétních kroků k tomuto cíli,
- intenzivnější koordinaci s partnerskými státy na úrovni bilaterální, multilaterální (např. V4) a na půdě EU,
- zachování investorské organizace Ředitelství vodních cest ČR.

V. vyzývá

- členy Rady AKČR, aby v jednotlivých územních samosprávných celcích, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocestné projekty, zvážili zpracování analýz se zaměřením na vyhodnocení:
- krátkodobých i dlouhodobých přínosů realizace projektu vodního koridoru D-O-L pro zaměstnanost,
 - z toho vyplývajících zaměstnanost,
 - přínosů rekreační plavby na atraktivitu regionů a zaměstnanost,
 - možnosti účelné kombinace vodocestných projektů s projekty protipovodňové ochrany,
 - možnosti přečerpávání dunajské vody vodním koridorem D-O-L do vodo hospodářsky deficitních oblastí, zejména na jižní Moravě
 - eliminaci možných konfliktů výstavby se zájmy ochrany životního prostředí, a to s využitím znalostí situace v konkrétních lokalitách s možností optimalizace trasy vedení vodního koridoru D-O-L.

VI. žádá

členy Rady AKČR, aby v jednotlivých územních samosprávných celcích, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocestné projekty, jmenovali konkrétního koordinátora pro styk s investorem a dalšími zainteresovanými orgány.

JUDr. Michal Hašek
předseda Rady
Asociace krajů ČR

Přítomní členové Rady AKČR:

- MUDr. Jiří Běhounek, hejtmán Kraje Vysočina
- Oldřich Bubeníček, hejtmán Ústeckého kraje
- Bc. Lubomír Franc, hejtmán Královéhradeckého kraje
- JUDr. Michal Hašek, hejtmán Jihomoravského kraje
- Milan Chovanec, hejtmán Plzeňského kraje
- MVDr. Stanislav Mišák, hejtmán Zlínského kraje
- JUDr. Martin Netolický, Ph.D., hejtmán Pardubického kraje
- Miroslav Novák, hejtmán Moravskoslezského kraje
- Bc. Martin Půta, hejtmán Libereckého kraje
- MVDr. Josef Řihák, hejtmán Středočeského kraje
- Mgr. Jiří Zámola, hejtmán Jihočeského kraje

Přítomní hosté zasedání Rady AKČR:

- Mgr. Jaroslav Borka, I. náměstek hejtmána Karlovarského kraje
- MUDr. Michael Fischer, náměstek hejtmána Olomouckého kraje



Jiří Čunek

1. místopředseda vlády a ministr pro místní rozvoj

V Praze dne 14. května 2008
Č.j.: 14866/2008-84

Vážený pane ministře,

seznámil jsem se s materiálem pro schůzi vlády „Návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest a v souvislosti s reálností a účelností územní ochrany průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe“, který předkládá Ministerstvo dopravy. K jeho obsahu nemám věcné připomínky a s jeho zněním souhlasím. Určení gestora úkolu pod bodem IV. 3. návrhu usnesení vlády, který je předkládán variantně je v kompetenci vlády ČR. U bodu IV. 5. souhlasím s variantou I. Koridor průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe je obsažen v návrhu Politiky územního rozvoje ČR, kterou požítuje Ministerstvo pro místní rozvoj.

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Aleš Řebíček
ministr
Ministerstvo dopravy
Nábř. Ludvíka Svobody 12
110 15 Praha 1

Doprava, energetika

Jiří Tyc

Ideová konference ANO

27. 4. 2013, Olomouc



Jaká je vize. Co chceme

- Otevřeme český železniční trh dopravcům a investorům.
- Zpracujeme dlouhodobou koncepci rozvoje vodních cest ČR.
- Zasadíme se o hospodárné využití prostředků z evropských fondů.
- Podníme využití partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).



Jaká je vize. Co chceme

**Budeme prosazovat výstavbu
Vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.**



Co se stalo za posledních 7 let ?

Abych byl poctivý, tak ministr dopravy Karel Havlíček aktivně pracuje, aby napravil, co jeho předchůdci proti vodní dopravě udělali. Opět zřídil zrušený samostatný Odbor vodní dopravy, nezrušil, ale naopak posílil Ředitelství vodních cest ČR, aktivně se zajímá o jezy na Labi a splavnění Odry do Ostravy. To ale není krok vpřed, ale návrat k lepším časům. **Konečné rozhodnutí se odkládá o tři roky a zahájení výstavby o deset let.**

Abych se uklidnil, tak přidám moudrost právě Jana Wericha:



USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 5. října 2020 č. 968

ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

Vláda

- I. **bere na vědomí** výsledky ekonomického hodnocení studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe (dále jen „SP DOL“) obsažené v části III materiálu čj. 872/19;
- II. **ukládá**
 1. místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy
 - a) zahájit přípravu Oderské větve v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kozle) jako první části propojení Odra - Dunaj ve výsledné variantě podle SP DOL a postupovat podle harmonogramu, uvedeného v příloze tohoto usnesení a do 30. června 2021 předložit vládě zprávu o dosažených pokrocích v rámci přípravy tohoto úseku,
 - b) v rámci územní ochrany koridoru Dunaj - Odra - Labe iniciovat změnu vedení koridorů územní rezervy průplavního spojení podle výsledné varianty SP DOL, a to pro všechny tři uvažované větve,
 - c) zadat zpracování dokumentu vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na základě závěrů tohoto vyhodnocení zjistit realizovatelnost Dunajské, Oderské a Labské větve z hlediska vlivu na životní prostředí s tím, že výsledek vyhodnocení vlivů na životní prostředí bude předložen vládě do 31. prosince 2023 k dalšímu rozhodnutí,
 - d) ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí pokračovat v mezinárodních jednáních s Polskem a Slovenskem o přeshraničních přechodových bodech,
 - e) zahájit jednání na úrovni Evropské unie o zařazení projektu ve variantě Dunaj - Odra do sítě TEN-T při nejbližším termínu aktualizace sítě TEN-T,
 2. ministryni pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy v návaznosti na splnění úkolů uvedených v bodě II/1c a 1d tohoto usnesení aktualizovat Politiku územního rozvoje České republiky se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu.

Provedou:

místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy,
ministryně pro místní rozvoj,
ministr zahraničních věcí

Na vědomí:

hejtmani krajů Pardubického, Olomouckého,
Moravskoslezského, Zlínského,
Jihomoravského

Ing. Andrej Babiš, v. r.
předseda vlády

 **PODZIMEK**[®]
& S Y N O V Ě

Podzimek a synové, s.r.o.
Váňovská 528, 589 01 Třešť
Tel.: 567 214 214 - 4

info@podzimek.cz
www.podzimek.cz



Stavíme pro Vás



Výstava Národního technického muzea



Fenomén

JAWA

aneb Jawa, jak ji neznáte

Výstava potrvá
od 27. listopadu 2019
do 31. července 2021.

Výstava Fenomén Jawa – Transfer a recepce nových technologií ve výrobě motocyklů na příkladu značky Jawa vznikla za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II České století motorismu (DG18P02OVV051), který v letech 2018–2022 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a Technické muzeum v Brně.

Národní technické muzeum
Kostelní 42, Praha 7

www.ntm.cz

Ve spolupráci

Partner NTM

Hlavní mediální partner

Mediální partner

