

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

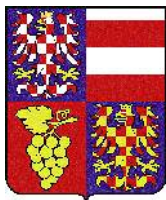
1
2011



Rozvoj vodních cest na Slovensku

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj



POVODÍ VLTAVY

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 8, 150 24 Praha 5

Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 www.pvl.cz



POVODÍ LABE

Povodí Labe, státní podnik

Vita Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno

Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



ČESKÉ PLOVNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Povodí Odry
státní podnik

Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666

www.pod.cz



Ředitelství vodních cest ČR

Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3

tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804

e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



projektová a inženýrská činnost

Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492

e-mail: info@vodnicesty.cz



HYDROPROJEKT SWECO
HYDROPROJEKT CZ a.s. - Consulting Engineers Sustainable engineering and design

projektové, konzultační a inženýrské služby pro
vodní hospodářství, životní prostředí a infrastrukturu

PRÁHA Tábořská 31 tel.: 261 102 222 paha@hydroprojekt.cz
BRNO Minská 18 541 240 600 brno@hydroprojekt.cz
OSTRAVA Varenská 49 596 638 329 ostava@hydroprojekt.cz
Č. BUDĚJOVICE Zákona nářabí 7 386 355 427 cbudejovice@hydroprojekt.cz



Pöyry Environment a.s.

Botanická 834/56, 602 00 Brno

Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205

www.poyry.cz



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4

Tel.: 244 004 111

www.zakladani.cz



Váš silný partner pro malé i velké stavby

PSG – International a.s.

Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4

Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801

e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu

www.metrostav.cz

METROSTAV



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: p-s@volny.cz

www.p-s.cz



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.machinery.podzimek.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz

www.ceskepristavy.cz



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



dodavatel plechů, výrobce dílů z ořezuvzdorných,
vysokopevnostních plechů HARDOX

Spartakovců 3, 708 00 Ostrava - Poruba

Tel.: 596 247 118, e-mail: skalny@dimonthdx.cz

www.dimonthdx.cz



Společnost skupiny VINCI
CONSTRUCTION

SMP CZ, a.s.

Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6

www.smp.cz



TRANSCONTINENTAL
TRANSIT
TERMINAL

T.T.T. Transkontinentálny Tranzitný Terminál s.r.o.

Vysoká 26, 811 06 Bratislava, Slovakia

Tel.: +421 2 5720 3010, Fax: +421 2 5720 3019

E-mail: ttt@ttt-slovakia.eu, www.ttt-slovakia.eu

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

WASSERSTRASSEN UND BINNENSCHIFFFAHRT

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

WATERWAYS AND INLAND NAVIGATION

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Luděk Cidlina; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; Ing. Miroslav Šefara; Mgr. Vít Šimonovský.

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

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

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

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Pokrok Slovenskej republiky v rozvoji vodnej dopravy Dr.h.c. Ing. Ján Figel	2
Má Dunaj ako vodná cesta podporu? Ing. Matej Vaníček	3
Agentúra rozvoja vodnej dopravy Ing. Vladimír Novák	4
Vodné dielo Sered – Hlohovec z pohľadu plavby Ing. Ján Hrnčír.....	7
Verejné prístavy na Slovensku – ich vývoj, súčasnosť a predpokladaná koncepcia rozvoja Ing. Juraj Pavelek	10
T.T.T. & VDB – Transkontinentálny Tranzitný Terminál a vodné dielo Bratislava Ing.arch. Juraj Jančina	12
Slovenská časť Zemplínskej vodnej cesty Doc.Ing. Ludovít Možiešik, PhD., Ing. Peter Šulek. PhD.....	14
Rekreačné využitie a splavenie rieky Morava Ing. Ivan Stankoci.....	17
Splavenie rieky Moravy, ako ďalej? Ing. Vladislav Horňák	20
Usnesení vlády ČR ze dne 19. ledna 2011 č. 49 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe	22
Rozšíření česko – polské pracovní skupiny DOL Mgr. Katarína Koleničková.....	23
32 českých, polských a německých průmyslových a obchodních komor vyzývá německou spolkovou vládu: Labe patří do prioritní sítě vodních cest! Sven Erichson - Unie komor Labe/Odra	24
Protesty proti „zeleným“ plánům na odstranění nákladní plavby z Labe Ing. Jaroslav Pospíšil	25
Německý plán revize vodních cest ohrožuje strategické zájmy ČR Zahraniční výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR	25
Superstrategie je super? Ing. Petr Forman	26
Remotorizace nákladních plavidel v České republice (za účasti státu) Ing. Evžen Vydra	29
Říční informační služby Ing. Vojtěch Dabrowski.....	31
Jedinečný obor středního vzdělání s výučním listem v ČR - Lodník (23-65-H/02) Mgr. Bc. Jana Férová	33
Výstava Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj - Odra - Labe v Praze PaedDr. Marie Kopečná.....	34
7 zastavení putovní výstavy KŘÍŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ - Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe	35
Osobní přístav Babice na Batově kanálu Ing. Jiří Durdák, Ing. Miroslava Kořínková	36
Batův kanál zahájil plavební sezónu 2011 Vojtěch Bártek.....	37
V Lysé nad Labem se uskutečnila konference Využití Labe pro vodní turistiku Pavel Hlaváč	38
Pozvánka na slavnostní otevření vodní cesty České Budějovice - Hluboká nad Vltavou.....	39
Dlouhá česká cesta k moři Z domácího tisku - Josef Slavík	40
Ing. Luděk Cidlina šedesátipětiletý	42
Otřese kanál Dunaj-Odra-Labe pozicí Kroměříže v UNESCO? MUDr. Lenka Mergenthalová.....	44
Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, obchvat Kroměříže Ing. Přemysl Stahl	46
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2010 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	49
Usnesení 17. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 30. března 2011 v Praze	52
Návštěva zahraničních expertů a podnikatelů na Vltavské vodní cestě, vodní cestě Saale - Elster a vodních cestách kolem Lipska Dave Ballinger.....	53
Významné postavení plavby ve světě Tomáš Kolařík	57
Systém Mojžíš (Mose) ochrání Benátky před velkou vodou Ministerstvo infrastruktury a dopravy - Vodní úřad Benátky - Consorzio Venezia Nuova.....	59
Turecko chce prokopat druhý Bospor Z domácího tisku	62
Zahájení soutěžního dialogu realizace průplavu Seine - severní Evropa Agnès Doitrand-Laplace - Voies navigables de France.....	63
Život není takový - je úplně jiný (41) Ing. Josef Podzimek.....	64

Pokrok Slovenskej republiky v rozvoji vodnej dopravy

Dr.h.c. Ing. Ján Figel' - Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR



Rast ekonomiky a zvyšovanie životnej úrovne je pozitívnou správou pre krajinu. Prináša to však so sebou aj čoraz viac preplnených ciest a záťaž pre životné prostredie. Preto hľadanie alternatívnych trás prepravy tovarov, surovín i ľudí je stále viac a viac aktuálnou témou. Máme plné cesty a na druhej strane nevyužitú železnice a prázdne vodné toky.

V súčasnosti presadzovaný dôraz na vnútrozemskú vodnú dopravu je výzvou Európskej únie k spolupráci členských krajín na akčnom programe podpory rozvoja ekologickej dopravy, t. j. vodnej dopravy.

Slovenská republika túto myšlienku pretavila do Generálneho programu implementácie NAIADES v Slovenskej republike, ktorý vychádza z oznámenia Komisie o podpore vnútrozemskej vodnej dopravy NAIADES, čo je Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu a v slovenských podmienkach zavádza európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu.

V Generálnom programe sa bližšie špecifikuje nutná objednávka vnútrozemskej vodnej dopravy na Slovensku, po dlhých rokoch absencie akejkoľvek podpory na jej rozvoj. Táto objednávka je koherentná s európskou dopravnou politikou a s aktivitami iných členských štátov EÚ. Cieľom je urobiť vodnú dopravu konkurencieschopnou voči iným modalitám dopravy. Z pohľadu vodnej dopravy sa vykazujú potreby rozvoja infraštruktúry, riečnych informačných služieb a ich rozšírenej ponuky, zvýšenia znášanlivosti plavidiel so životným prostredím a preventívnych opatrení na ochranu pred haváriami plavidiel. Dôležitou súčasťou generálneho programu je podpora prípravy kádrov a vzdelávania vo vodnej doprave.

Rozvoj vodnej dopravy nie je možný bez inštitucionálneho zabezpečenia ako aj programov štátnej finančnej pomoci. V komplexnom prístupe k zabezpečeniu podmienok pre naštartovanie procesu rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy boli na základe vládnych uznesení zriadené inštitúcie s predmetom činnosti presadzovať rozvoj verejných prístavov (spol. Verejné prístavy, a. s. založená 1. 2. 2008) ako aj realizovanie rozvoja vodnej dopravy vrátane infraštruktúry (štátna rozpočtová organizácia – Agentúra rozvoja vodnej dopravy založená 1. 1. 2011).

Rozvoj vodnej dopravy nie je možný bez podpory štátu, preto sa v novele zákona o vnútrozemskej plavbe s účinnosťou od 1. 1. 2011 ustanovuje poskytovanie dotácií v oblasti vodnej dopravy. Ministerstvo môže na základe písomnej žiadosti o poskytnutie dotácie poskytnúť dopravcovi dotáciu na zvyšovanie ekologickej znášanlivosti plavidiel, zvyšovanie ekologickej bezpečnosti plavidiel, prestavby plavidiel na prepravu tovaru na účel zvýšenia ich multimodality na podklade projektov na dotácie, ak tým nebudú dotknuté pravidlá poskytovania štátnej pomoci podľa osobitného predpisu.

Finančné zabezpečenie generálneho programu má však na zreteli aktuálnu situáciu globálnej ekonomickej krízy, ale aj neodkladné potreby v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy v Slovenskej republike. Využívanie zdrojov z podporných programov TEN-T a súbežných programov projektu PLATINA zatiaľ nie je postačujúco zapracované do konkrétnych úloh slovenského generálneho programu. My sa však uchádzame o výsledky a konkrétnu podporu európskych inštitúcií pre NAIADES a veríme v úspešné napredovanie rozvoja vodnej dopravy.

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Ján Figel''. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Má Dunaj ako vodná cesta podporu?

Ing. Matej Vaníček - riaditeľ odboru vodnej dopravy, námorný úrad -

Sekcia civilného letectva a vodnej dopravy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Dunaj je síce veľtok, ale pre plavbu bol a je problémový. Od pradávna bolo generáciám jasné, že pre dosiahnutie jeho dobrej splavnosti bude potrebné mnohé urobiť. Prvoradé bolo stabilizovať koryto Dunaja proti jeho „vandrovaniu“ po rozvetvenej ramennej sústave v dôsledku nadmerného transportu splavenín. Podľa projektov Enea Lafranconyho sa spevňovali brehy skalnými násypmi a smerovými výhonmi sa usmerňovala prúdnicia toku. Neskôr sa využívalo na riešenie umelé vzdtutie hladiny priehradami. Najstaršie vodné diela na Dunaji sú zo začiatku 20. storočia. Bolo ich postupne vybudovaných na území Bavorska a Rakúska dvanásť. Posledné bolo VD Gabčíkovo a Freudenu. Vodné stupne Djerdap I. a Djerdap II. v pohraničí Rumunska, Srbska a Bulharska sú príkladmi vydarenej medzinárodnej spolupráce s prvoradým záujmom o vytvorenie priaznivých podmienok pre plavbu. Aj ostatné vodné diela na hornom toku Dunaja boli motivované predovšetkým týmto cieľom, hoci boli podporované možnosťou obrovského energetického zisku, ktorý veľtok poskytuje. Tam kde tieto diela neboli postavené a zostal len prirodzený tok, alebo upravený tok s brehovými a smerovými regulačnými stavbami, dochádza k zahlbovaniu dna a tam, kde sú brehy nespevnené, k ich erózií a odnášaniu prúdom, najmä počas povodní. Dnes vieme, že jedine úseky s vybudovanými vodnými stupňami s dostatočným vzdtutím, zabezpečujú stabilizáciu koryta rieky, spoľahlivú protipovodňovú ochranu a zaručené plavebné podmienky. To sa nedá povedať o úsekoch upravovaných výlučne úpravami koryta rieky. Kritické pre plavbu sú vodostavy blížiacie sa k dolnej regulačnej hladine, čo býva veľmi často. Pri takýchto vodostavoch sa celý prietok koncentruje do prúdnice čo vytvára nautické prekážky jed-

nak;

- obtiažne prekonávanie miest so zvýšenými rýchlosťami prúdu,
- zúženie plavebnej dráhy čo vytvára riziko kolízií, alebo pri zákaze stretávania lodí zdržiavanie a spomaľovanie plavby, no ale hlavne
- obmedzený ponor plavidiel.

V takýchto situáciách je obchodná bilancia plavby stratová a plavba riskantná, dodržanie zmluvných podmienok takmer nemožné. Naproti tomu úseky vzdtuté vodnými stupňami garantujú 365 dní v roku maximálne zanorenie plavidiel, časová strata spôsobená preplavením cez plavebné komory sa rýchlo dobehne na spomalenom prúdení vzdtutej hladiny. Čo je ale podstatné, hydrodynamický režim plavby je optimálny pre pohonnú sústavu, teda aj ekologický, šetrný voči opotrebeniu, bezpečný a bezkolízny. Podstatný je zodpovedajúci pozitívny finančný efekt vytvárajúci priestor pre ponuku konkurenčných prepravných sadziieb a teda konkurencie schopnosť vodnej dopravy. Tieto fakty sú definované v odporúčaní Dunajskej komisie (DK) v stratégii rozvoja dunajskej flotily do roku 2020: „**Ekonomická efektívnosť plavidiel budúcnosti sa musí opierať o budúce pozitívne zmeny v infraštruktúre plavby a o maximálne umožnenie ponoru plavidiel pre ich vyťaženie**“. Tento cieľ by vôbec nemusel byť vzdialený, nakoľko je už vzdtutím s vodnými stupňami na Dunaji vybudovaná vysokokvalitná vodná cesta, ktorá by, s výnimkou dvoch krátkych 30 km úsekov pri Wilshofene a Wachau, vytvorila súvislú 500 km dlhú vodnú cestu z Viedne do Regensburgu triedy VIc. A po dobudovaní pôvodne plánovaných vodných diel medzi Budapešťou a Viedňou by pribudlo ďalších 200 km s triedou VII.

Realita sa ale ukazuje inak. Čo bolo na Dunaji vybudované sa udialo v 20. storočí, a o tom zvyšku, ktorý treba dobudovať sa špekuluje už minimálne 30 rokov. Projekt 18-2 TEN-T (Trans European Transport Network – európsky inštitút na podporu výstavby významných európskych **dopravných** sietí) rieši nedokončený úsek medzi Viedňou a Bratislavou. Pri štúdií a analýze projektu je ale zrejmé, že sa jedná len minimálne o riešenie problému **vodnej dopravy** ale prevažne ekologických problémov. Konkrétne sa jedná o zabezpečenie zásobovania ramennej sústavy Dunaja vodou aj pri dolnej regulačnej hladine, pričom hranica dolnej regulačnej hladiny má byť upravená z pôvodných 25 dm na 27dm. Toto sa má dosiahnuť výlučne úpravami vykonávanými v koryte rieky. Variant vzdtutia je na Dunaji generálne tabuizovaný a posledné aktivity working group – Rivers pri DG- Enviro smerujú k legislatívnemu diktátu tejto axiomy. Deklarované zlepšenie plavebných hĺbok z 25 na 27 dm je však z pohľadu nautickej praxe veľmi otáznne. Pri súčasnej 60% využiteľnosti tonáže plavidiel pri priemernom ložení na ponor 1,9 m. (podmienky na Rýne umožňujú 90 % pri ponore 2,3 m), zlepšenie tejto hodnoty o 2dm veľa pre plavbu neprinesie. Preto tento projekt, v súčasnosti už v štádiu realizácie, na ktorý sa vynakladá 220 mil. EUR je veľmi diskutabilný, a tým je diskutabilná aj dopravná politika EÚ. Skutočnosť, že do TEN-T a do európskych dopravných sietí vstupuje priam v dominantnej miere environmentálne kritérium je zarážajúca pre tých, ktorí pracujú v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy. Stále sa deklarovalo a dopravná politika EÚ to vo svojich dielčích krokoch potvrdzovala, že sa prijímajú také opatrenia, také smernice a nariadenia, aby vnútrozemská vodná doprava bola postavená konkurenčne na úroveň iných druhov dopravy a mohla na seba prevziať kapacitné zaťaženie odbremeňujúce iné, ekologicky nevýhodné druhy dopravy. Na tejto zásade bola postavená európska dopravná politika, biela kniha dopravnej politiky EÚ, prijaté rezolúcie z konferencií ministrov dopravy v Helsinkách a Rotterdame, dohoda AGN, činnosť EHK OSN, Rýnskej a Dunajskej a Sávskej komisie a jednotlivé národné stratégie dopravnej politiky.

Aké sú skutočné argumenty, ktoré bránia dokončiť dielo dunajskej vodnej cesty v pôvodnom rozsahu? Prečo sa prijímajú projekty, ktoré ho takmer pred dokončením degradujú na omnoho nižšiu úroveň? To je asi veľmi ťažko zodpovedateľná otázka.

Boli by sme veľmi radi, keby sa odpoveď na túto otázku jednoznačne vykryštalizovala. Len zaručená infraštruktúra je predpokladom konkurencie schopnosti vnútrozemskej vodnej dopravy a je nadradená všetkým ďalším nástrojom definovaným v európskom programe podpory rozvoja vodnej dopravy NAIADES. Ako vzor dobrej praktiky v súbežnom programe PLATINA sa uvádza projekt 18-2 TEN-T. S týmto tvrdením nesúhlasíme. Koncepcia výstavby a zabezpečenia požadovaných parametrov vodnej cesty vybočuje od charakteru už vybudovaných častí, ktoré po ekologickej stránke vytvorili veľmi dobrú symbiózu s prírodou a preukázateľne ju nepoškodili.

Sme presvedčení, že Dunajská vodná cesta má byť dobudovaná podľa dohody AGN a doporučení DK od ústia po Viedeň ako vodná cesta klasifikačnej triedy VII a v úseku od Viedne až po Regensburg, na vodnú cestu klasifikačnej triedy VIb.

Pritom sa nezanedbáva zásada, že vody a toky riek a vodné plochy vôbec sú prírodným bohatstvom, predstavujúcim pre ľudstvo rozmanitý osov a na využitie týchto hodnôt majú všetci liberálny nárok.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy

Ing. Vladimír Novák - riaditeľ Agentúry rozvoja vodnej dopravy

viz barevná príloha

Ako riaditeľ novo zriadenej Agentúry by som čitateľom rád poskytol základné informácie, dôvody vzniku Agentúry, ako aj jej predpokladané úlohy a ciele. Predmetné informácie mám v úmysle taktiež prezentovať na blížiacich sa Plavebných dňoch v Ústí nad Labem.

Agentúra rozvoja vodnej dopravy vznikla zo zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 556/2010 Z.z.

Podľa § 38a (Agentúra rozvoja vodnej dopravy) sa zriaďuje Agentúra rozvoja vodnej dopravy (ďalej len „Agentúra“) ako rozpočtová organizácia so sídlom v Bratislave. Agentúru riadi a za jej činnosť zodpovedá riaditeľ Agentúry, ktorého vymenováva a odvoláva minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Agentúra je napojená na rozpočet Slovenskej republiky prostredníctvom kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

Účely zriadenia Agentúry boli vo všeobecnosti nasledovné:

1. zabezpečovať:

- 1.1 rozvoj a modernizáciu vodných ciest v súlade so schválenou dopravnou politikou;
- 1.2 prípravu a realizáciu výstavby a rekonštrukcií súčastí vodných ciest a ďalších stavieb potrebných na prevádzku vodnej dopravy na vodných cestách, na ich správu a údržbu a obstaranie ďalšieho majetku potrebného na správu a údržbu vodných ciest,
- 1.3 podklady na spracovanie koncepcií v oblasti sledovaných vodných ciest a výhľadovo sledovaných vodných ciest po vzájomnej dohode so správcom vodného toku,
- 1.4 propagáciu vodnej dopravy,

2. spracovávať podklady, návrhy a zdôvodnenia na získanie a účelné rozdelenie finančných prostriedkov na investície do vodných ciest,
3. koordinovať a zabezpečovať opravy, rekonštrukcie a modernizácie súčastí vodnej cesty,
4. realizovať pilotné projekty rozvoja intermodálnych dopravných osí,
5. podieľať sa na vývoji a implementácii nových technológií a prevádzkových systémov pre vodné cesty,

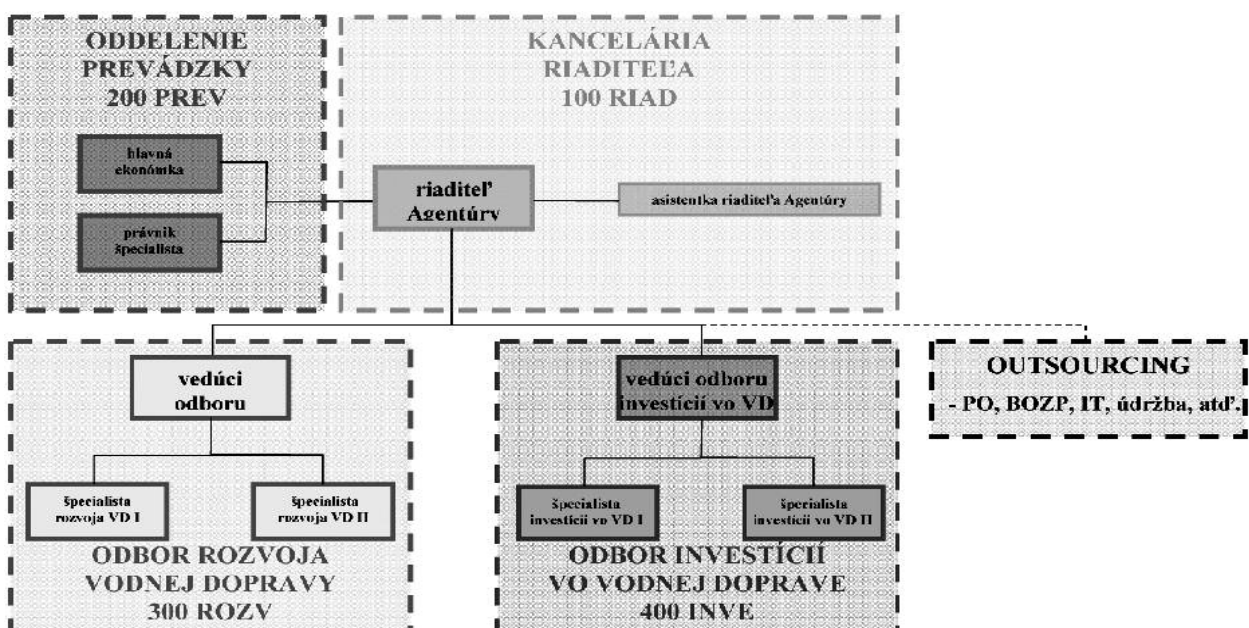
Všetky uvedené činnosti je Agentúra povinná vykonávať vo vzájomnej súčinnosti s príslušnými orgánmi štátnej správy.

Agentúra je povinná pred začatím výstavby súčastí vodných ciest a ďalších stavieb potrebných na prevádzku vodnej dopravy na vodných cestách dohodnúť zmluvne budúceho správcu, nakoľko dňom vydania kolaudačného rozhodnutia musí prejsť správa stavby bezodplatne na príslušného správcu.

V súlade s uvedeným zákonom vydal minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky rozhodnutie č.155 zo dňa 31. decembra 2010 o vydaní zriaďovacej listiny ku dňu 31. decembra 2010.

Zriaďovacia listina má „deklaratívny“ účinok, pričom podľa nej bola okrem iného Agentúra zriadená na dobu neurčitú. Z hľadiska vecného a finančného vymedzenia majetku nemala Agentúra pri svojom zriadení žiaden majetok, ku ktorému by mala právo hospodárenia.

Z hľadiska personálneho obsadenia sa v Agentúre uvažuje v prvom roku jej existencie postupne s obsadením 10 pracovných pozícií v členení tak, ako to vyplýva z aktuálnej organizačnej štruktúry Agentúry (viď obr. 1).



Dôvod vzniku

Pred vznikom Agentúry rozvoja vodnej dopravy bola situácia v oblasti zabezpečovania budovania vodných ciest nejasná, nakoľko do prijatia Zákona č.184/2002 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) terajšie Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (pred delimitáciou vodného hospodárstva na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky ešte Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky, resp. jeho predchodca Ministerstvo lesného a vodného hospodárstva Slovenskej republiky) zodpovedalo za budovanie vodných ciest, avšak z prijatého zákona táto kompetencia vypadla.

Resp. podľa §6 (Používanie povrchových vôd na plavbu a plavenie dreva), odseku (5) Zákona 138/1973 Zb. o vodách (vodný zákon) v znení neskorších zmien a doplnení:

- a) starostlivosť o splavnosť vodných tokov a o budovanie vodných ciest patrí ústrednému vodohospodárskemu orgánu republiky.
- b) veci plavebnej prevádzky a pôsobnosti orgánov štátnej správy vo veciach plavby upravujú osobitné predpisy. (Zákon o vnútrozemskej plavbe)

Uvedené ustanovenie sa však už v Zákone č. 184/2002 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) nevyskytovalo, čím v podstate zanikla priama zodpovednosť za budovanie vodných ciest rezortu dnešného Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky. Uvedenú zodpovednosť však nemalo ani terajšie Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. V uvedenom zákone, v jeho § 15 (Používanie vôd na plavbu a na plavenie dreva), odseku (9) ostala iba konštatácia, že pôsobnosť orgánu štátnej správy pre vnútrozemskú plavbu podľa osobitného predpisu (Zákon o vnútrozemskej plavbe) nie je tým dotknutá.

Obdobná situácia nastala aj po prijatí Zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), kde v odseku (9) § 19 (Používanie vôd na plavbu a na plavenie dreva) ostala tiež iba konštatácia, že pôsobnosť orgánu štátnej správy pre vnútrozemskú plavbu podľa osobitného predpisu (Zákon o vnútrozemskej plavbe) nie je tým dotknutá.

Po prijatí Zákona č. 184/2002 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) nastala situácia, kedy pôsobnosť orgánu štátnej správy pre vnútrozemskú plavbu ostala v pôsobnosti terajšieho Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, ale pôsobnosť v oblasti budovania vodných ciest terajšiemu Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky priamo nevyplývala.

Uvedený stav mal za následok okrem iného absenciu možnosti čerpania finančných prostriedkov pre výstavbu vodných ciest a stavieb a zariadení na nich pre účely plavby zo zdrojov EÚ či už pred 1. májom 2004 (vstup Slovenskej republiky do európskej únie), ako aj následne po vstupe Slovenskej republiky do Európskej únie v programových obdobiach 2004-2006, resp. 2007-2013.

Možnosti čerpania finančných prostriedkov pre rozvoj vodnej dopravy, resp. výstavby vodných ciest boli v predstupu obdobia prakticky nemožné, nakoľko hlavná časť

podpory poskytovaná Slovenskej republike prostredníctvom nástroja ISPA (a čiastočne tiež v rámci programu Phare) bola použitá výlučne na prioritné projekty v oblasti železničnej a cestnej infraštruktúry do oblasti medzinárodných dopravných koridorov č. Va a VI., kde realizované projekty (viď tabuľka) na 100% pokryli alokáciu prostriedkov ISPA pre oblasť dopravných projektov.

Národná stratégia ISPA, sektor dopravy	Názov projektu	km
Železničná infraštruktúra	Modernizácia železničnej trate Bratislava Rača – Trnava, v úseku Bratislava Rača - Šenkvice	13,4
	Modernizácia železničnej trate Šenkvice – Cífer a staníc v úseku Rača - Trnava	21,6
	Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové mesto nad Váhom, úsek Trnava - Piešťany	33,0
Cestná infraštruktúra	DI Bratislava Viedenská cesta – Prístavný most	3,9

Obdobne to bolo aj v programovom období 2004-2006 z Operačného programu základná infraštruktúra, nakoľko opatrenia priority 1 – Dopravná infraštruktúra umožňovala riešenie aktivít iba v rámci nasledovných opatrení:

- 1.1 Modernizácia a rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy
- 1.2 Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry
- 1.3 Modernizácia a rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy

Situácia sa zatiaľ opakuje aj v programovom období 2007-2013 v rámci Operačného programu doprava, kde sú k dispozícii nasledovné prioritné osi:

1. Prioritné osi financované z Kohézneho fondu:
 - 1.1 Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra
 - 1.2 Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)
 - 1.3 Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy
 - 1.4 Prioritná os 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov
2. Prioritné osi financované z ERDF
 - 2.1. Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy)
 - 2.2. Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava
 - 2.3. Prioritná os 7 – Technická pomoc

Uvedené skutočnosti sa odrazili okrem iného v rokovaní medzi Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky a Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky k problematike možného prevodu kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest. Rokovania vyústili do prijatia uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 275 z 8. apríla 2009 k prevodu kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest, ktorým vláda Slovenskej republiky okrem iného schválila prevod kompetencií k správe a rozvoju vodných ciest a súhlasila so zriadením novej štátnej rozpočtovej organizácie s pracovným názvom Riaditeľstvo vodných ciest Slovenskej republiky od 1.1.2011.

Vláda Slovenskej republiky tiež uznesením vlády č. 642 zo dňa 16. septembra 2009 ku Generálnemu programu implementácie NAIADES v SR schválila Generálny program implementácie NAIADES v SR a uložila ministromi dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja uplatňovať si pri príprave štátneho rozpočtu na roky 2011 až 2013 finančné prostriedky na plnenie potrieb vecného a finančného harmonogramu plnenia úloh z Generálneho programu implementácie NAIADES v SR. Časť úloh vyplývajúcich z Generálneho programu NAIADES by mala zabezpečovať práve Agentúra rozvoja vodnej dopravy.

Možno teda konštatovať, že problematika kompetencie budovania vodných ciest bola definitívne zmenená prijatím

Zákona č. Zákon 556/2010 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorým okrem iného došlo k zriadeniu Agentúry rozvoja vodnej dopravy. Uvedené tiež malo dosah aj na zmenu Zákona o vodách, kde napr. v § 48 (Správa vodných tokov), odseku (3) správca vodohospodársky významných vodných tokov a správca drobných vodných tokov je povinný:

prevziať správu a zabezpečiť údržbu zriadených a budovaných súčastí vodnej cesty a ďalšieho majetku potrebného na ich prevádzku a údržbu po prechode správy tohto majetku podľa osobitného predpisu (Zákon o vnútrozemskej plavbe)

poskytovať súčinnosť Agentúre rozvoja vodnej dopravy pri tvorbe podkladov na spracovanie koncepcií v oblasti sledovaných vodných ciest a výhľadovo sledovaných vodných ciest.

Úlohy a ciele Agentúry

Úlohy a ciele Agentúry je potrebné rozdeliť na krátkodobé, strednodobé a dlhodobé.

K základným úlohám zabezpečenia bezproblémového chodu Agentúry patrí organizačno - technické zabezpečenie vrátane postupného plánovania a získavania najmä ľudských a finančných zdrojov. Tieto úlohy je potrebné zvládnuť v priebehu roka 2011.

Zároveň bude potrebné rozpracovať do Plánu práce jednotlivé úlohy, ktoré Agentúre vyplývajú, alebo vyplynú z príslušných koncepčných materiálov a politík Európskej únie a Slovenskej republiky, ako aj z legislatívy Európskej únie a Slovenskej republiky.

Z krátkodobého hľadiska je prioritou okrem iného Konceptia rozvoja vodných ciest Slovenskej republiky, na ktorej vypracovaní by sa mala Agentúra podieľať v zmysle príslušných ustanovení Zákona o vnútrozemskej plavbe.

Nezávisle na tom sa predpokladá so začatím realizácie aktivít týkajúcich sa prípravy jednotlivých investičných zámerov v oblasti infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy. Postupne budú obstarávané potrebné projektové dokumentácie a zabezpečované inžinierske činnosti k realizácii jednotlivých plánovaných vodných ciest, resp. stavieb a zariadení na nich pre zabezpečenie rozvoja vodnej dopravy na nich.

Na roky 2011 – 2013 boli pre Agentúru rozvoja vodnej dopravy aktuálne naplánované nasledovné aktivity:

Rok 2011

- Aktualizácia koncepcie rozvoja vodných ciest v SR v súlade s európskym programom NAIADES;
- Zlepšenie parametrov plavebnej dráhy Dunaja r.km 1797 – 1790 (Modelový výskum, projekt, realizácia);
- Rekonštrukcia prístavných polôh a ich vybavenia v Prístave Bratislava,
- Rekonštrukcia prístavných polôh a ich vybavenia v Prístave Komárno.

Rok 2012

- Športový a rekreačný prístav Vlčie hrdlo (príprava, projekty, realizácia);
- Dostavba VD Selice (príprava a projekt 1. a 2. etapa, realizácia 1. etapa);
- Plavebný stupeň VD Kolárovo (výskum, príprava, projekty);
- Športovo rekreačný prístav Kaskády (príprava, projekty, realizácia)

Rok 2013

- Dostavba VD Selice (realizácia 2. etapa);
- Plavebný stupeň VD Kolárovo (projekty, realizácia 1. etapa);



Vodné dielo Selice na Váhu.

Z hľadiska získavania finančných prostriedkov bude potrebné aktualizovať možnosti získavania finančných prostriedkov z jednotlivých zdrojov financovania, či už pôjde o štátny rozpočet, zdroje EÚ, prípadne ďalšie zdroje financovania projektov v oblasti rozvoja vodnej dopravy, najmä výstavby základnej infraštruktúry – vnútrozemskej vodných ciest a stavieb a zariadení na nich.

Okrem vyššie uvedených aktivít Agentúra od svojho vzniku vyhľadáva možnosti realizácie projektov v rámci medzinárodnej spolupráce, pričom v súčasnosti sú rozpracované možnosti získania zdrojov financovania v rámci WP 4 IMA-GE projektu PLATINA so zameraním na podporu a propagáciu rozvoja vodnej dopravy.

Agentúra tiež prevzala úlohu lídra v projekte Cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007 – 2013, v rámci ktorého sa chce uchádzať o finančné prostriedky pre navrhovaný projekt Štúdia uskutočniteľnosti „Rekreačná plavba na rieke Morava“ (MreNa „Morava river – recreational Navigation), spolu s rakúskym partnerom Úradom Dolnorakúskej Krajinskej vlády, prípadne ďalšími partnermi z Rakúska a Slovenskej republiky.

Nezávisle na tom by medzi prioritné úlohy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v súčinnosti s Agentúrou v dohľadnej dobe malo byť okrem iného posúdenie možnosti „otvorenia“ Operačného programu doprava a realokácia finančných prostriedkov z jednotlivých prioritných osí pre novovytvorenú Prioritnú os – Modernizácia a rozvoj infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy. Pre prioritnú os by sa tiež mali stanoviť jednotlivé indikátory.

Je tiež potrebné uviesť, že všetky aktivity v rámci plnenia úloh a cieľov Agentúry bude potrebné realizovať v súlade s príslušnou legislatívou týkajúcou sa ochrany životného prostredia.

Záverom si dovoľujem vysloviť presvedčenie, že zriadenie Agentúry rozvoja vodnej dopravy bolo správnym krokom pre rozvoj vodnej dopravy v Slovenskej republike, čo by sa malo prejavovať už v dohľadnej dobe.

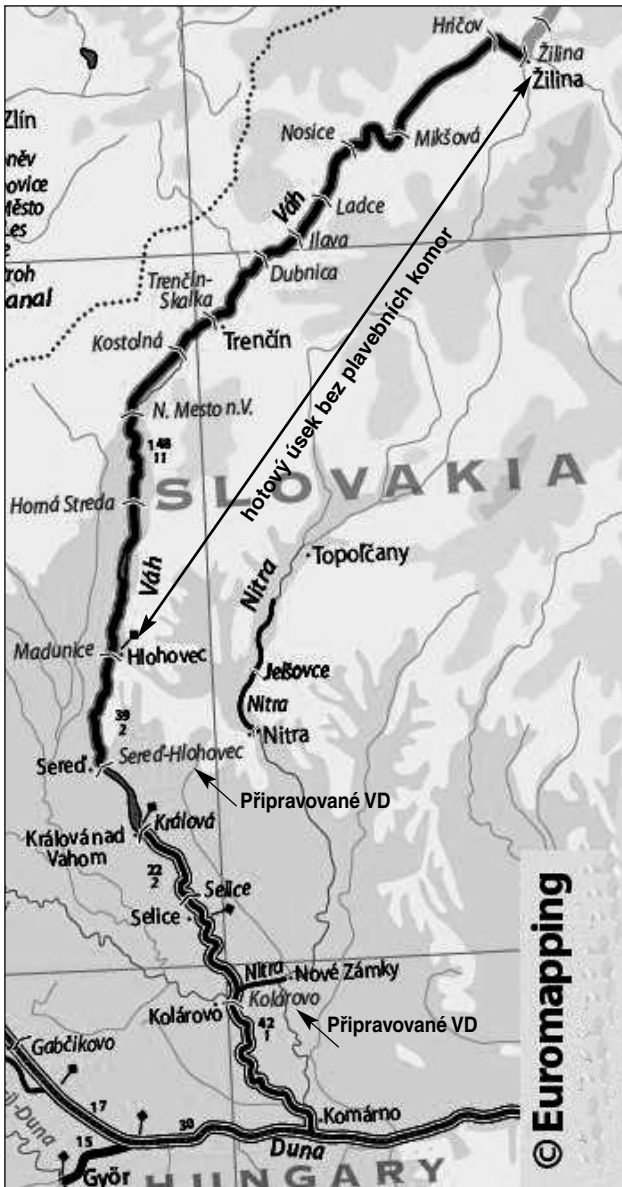
Vodné dielo Sered' – Hlohovec z pohľadu plavby

Ing. Ján Hrnčič - Vodohospodárska výstavba š.p.

Koncepcia vytvárania podmienok pre plavbu na vodných tokoch v Slovenskej republike bola zapracovaná do rôznych celoštátnych materiálov. Patria medzi ne Koncepcia územného rozvoja Slovenska aj Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky vypracovaná v spolupráci Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky v roku 2003. Základom vytvárania podmienok pre plavbu bolo zabezpečovanie prevádzky existujúcich vodných ciest a údržba a vytyčovanie plavebnej dráhy.

Vážska vodná cesta (VVC) je súčasťou európskej vnútrozemskej vodnej cesty, ktorá má spojiť Severné more s Čiernym morom. Jedná sa o dlhodobú investíciu, ktorá bude vzhľadom na finančnú náročnosť realizovaná po etapách.

Väčšina objektov potrebných na splavenie Váhu bola už vybudovaná pri realizácii Vážskej kaskády – derivačný kanál a hydrocentrály s predprípravou na dobudovanie plavebných komôr.



Mapa Vážskej vodnej cesty.

Napriek tomu je potrebné realizovať pomerne finančne náročné investície:

- VD Kolárovo (v prípade ak nebude realizovaný stupeň Nagymaros)
- VD Sered' – Hlohovec (umožní prevedenie plavby z koryta Váhu do derivačného kanála)
- Úprava resp. rozšírenie derivačných kanálov (tak aby spĺňali parametre príslušnej kategórie vodnej cesty)
- Dobudovanie plavebných stupňov – plavebných komôr na existujúcich hydrocentráloch (Madunice, Horná Streda, Nové Mesto nad Váhom, Kostolná, Trenčín atď.)
- Realizácia úseku štvrtej etapy VVC, čiastočne v trase koryta rieky Kysuca, sčasti v umelom kanáli.

Z hľadiska vodnej dopravy predstavuje vodné dielo Sered' - Hlohovec strategickú stavbu na Vážskej vodnej ceste, ktorá je v zmysle Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) zaradená medzi národné vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu.

Podľa vyhlášky MDPT SR č. 22/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest je VVC zaradená medzi sledovanú vodnú cestu (do 70,00 rkm) a výhľadovo sledovanú vodnú cestu (od 70,00 rkm po 240,00 rkm). Vybudovanými plavebnými komorami na vodných stupňoch Selice a Kráľova je vodná cesta zaradená podľa klasifikácie AGN do klasifikačnej triedy VIa.

Príprava VD Sered' – Hlohovec prebieha už niekoľko desaťročí. Bolo vypracovaných viacero štúdií a posudzované rôzne varianty technického riešenia stupňa Sered'. Derivačný variant bol vybraný ako najvýhodnejší z hľadiska technického aj ekologického. Strategický význam spočíva predovšetkým v tom, že svojim umiestnením umožňuje prepojenie plavebnej cesty dolného Váhu s plavebnou cestou vedenou v derivačných kanáloch Vážskej kaskády. VD predstavuje komplexné riešenie - energetické využitie, zabezpečenie plavby a protipovodňová ochrana úseku Váhu medzi Sered'ou a Hlohovcom.

VD Sered' - Hlohovec bude umiestnené v inundačnom území Váhu, a to v úseku, vymedzenom na južnej strane líniou konca zdrže VD Kráľová pod Sered'ou a na jej severnej strane vyústením odpadového kanála od VE Madunice do Váhu pri Hlohovci. Ide o líniovú stavbu, orientovanú v smere sever - juh v dĺžke približne 23 km.

Vodohospodárska výstavba š.p. Bratislava zabezpečuje prípravu Vodného diela Sered' – Hlohovec od roku 2007. Podnik zabezpečil vypracovanie Dokumentácie pre územné rozhodnutie, dokumentácie EIA a viacerých ďalších podkladových štúdií a dokumentácií. Príprava stavby je v súčasnosti v štádiu územného konania.

VD Sered' – Hlohovec je viacúčelová stavba zahŕňajúca:

- protipovodňovú ochranu územia
- zabezpečenie plavby
- energetické využitie
- ďalšie prínosy

Protipovodňová ochrana územia

Protipovodňová ochrana územia predstavuje významný verejnoprospešný účel vodného diela. V úseku nad haťou Siladice bude vybudovaná obojstranná nová línia ochranných hrádzí v dĺžke približne 10 km. V úseku pod haťou Siladice bude povodňový prietok Váhu rozdelený do starého koryta a do derivačného kanála (časť povodňových prietokov bude prevádzaná cez plavebnú komoru), čím sa dosiahne zníženie hladiny povodňových prietokov v starom koryte voči súčasnému stavu. Protipovodňová ochrana územia pri Váhu bude zabezpečená v dĺžke cca 25 km a výrazne zlepší doterajší stav protipovodňových opatrení v území. Hať Siladice je dimenzovaná na povodňový prietok $Q_{100} = 2\ 160\ m^3.s$. V rámci stavby sa vyrieši aj problematika nevyhovujúcej pravostrannej hrádze pod Siladicami a tiež zanášanie koryta Váhu pod Seredou. Možnosť manipulácie na VD Sered' - Hlohovec významne rozšíri aj možnosti rozhodovania vodohospodárskeho dispečingu v povodí Váhu.

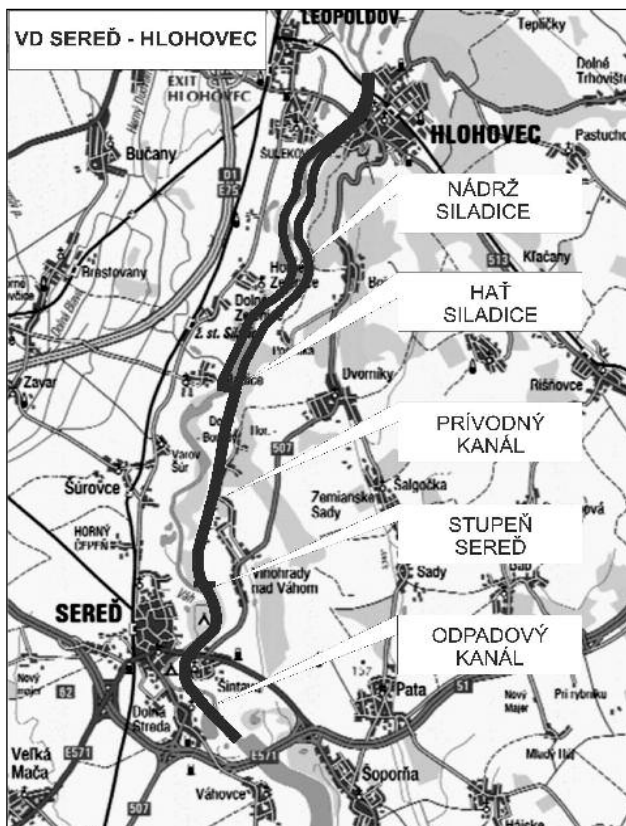


Schéma VD Sered' – Hlohovec.

Zabezpečenie plavby

Slovenská republika je viazaná dohodou AGN na zabezpečenie podmienok pre vytvorenie plavebnej cesty medzinárodnej triedy v severojužnom koridore. VD Sered' - Hlohovec zabezpečí splavnenie úseku v dĺžke 23 km, čím súčasne umožňuje prepojenie plavebnej dráhy, vedenej korytom Váhu od ústia do Dunaja v Komárne po Sered' (vybudovanú vodnými dielami Selice a Kráľová) do plavebnej dráhy, vedenej v derivačných kanáloch Vážskej kaskády až po Žilinu. Podľa vykonaných prieskumov tovarových tokov by sa na takto vytvorenú vodnú cestu presmerovalo cca 3,40 mil. ton tovarov ročne.

Energetické využitie

Úsek Váhu medzi VD Kráľová a VD Madunice je jedným z dvoch úsekov Váhu bez energetického využitia (spolu s úsekom medzi VD Žilina a VD Lipovec). Hydroenergeticky využiteľný spád predmetného úseku je 19,10 m a z toho

vyplývajúci hydroenergetický potenciál (HEP) je cca 50 MW. Navrhnuté riešenie predpokladá sústredenie uvedeného spádu do jednej vodnej elektrárne nad Seredou, s priemernou ročnou výrobou 182,95 GWh elektrickej energie.

VD Sered' - Hlohovec bude umiestnené v inundačnom území Váhu, v úseku vymedzenom na južnej strane líniou konca zdrže VD Kráľová pod Seredou a na jej severnej strane vyústením odpadového kanála od VE Madunice do Váhu pri Hlohovci.

Podľa správneho členenia územia sa VD Sered' - Hlohovec nachádza vo VÚC Trnavský kraj, na území okresov Hlohovec, Trnava a Galanta, v katastroch nasledovných obcí (podľa okresov):

- okres Hlohovec: Hlohovec, Bojničky, Horné Zelenice, Dolné Zelenice, Dvorníky, Dvorníky - Posádka, Siladice, Leopoldov, Madunice
- okres Trnava: Šúrovce - Varov Šúr, Šúrovce - Valtov Šúr
- okres Galanta: Vinohrady nad Váhom, Sered', Šintava, Dolná Streda

V súčasnej dobe je inundácia Váhu využívaná len v obmedzenej miere, kde niekoľkokrát do roka vybrežujú zvýšené povodňové prietoky, najmä v jarných mesiacoch a na jeseň. V území sú menšie poľnohospodársky obrábané plochy, skupina rekreačných zariadení v blízkosti Serede a osamotené záhradné stavby. Najmä v blízkosti Serede sú v niektorých lokalitách upravené miesta na táborenie a kempovanie. V území prebieha intenzívna sukcesia drevinovou vegetáciou, miestami v pokročilom štádiu. Časť priestoru inundácie využíva na svoje aktivity aj Armáda Slovenskej republiky – Vojenský útvar Sered'.

Základné údaje stavby:

Jednostupňový variant je tvorený (v smere toku od Hlohovca) nádržou Siladice dĺžky 11,405 km, prírodným kanálom dĺžky 4,95 km, stupňom Sered', pod ktorým je odpadový kanál dĺžky 530 m a upravené koryto Váhu v dĺžke 5,7 km. Nádrž Siladice bude vytvorená vzduťím Váhu haťou Siladice, pod ktorou budú prietoky rozdelené do prírodného kanála a starého koryta.

Hlavné objekty stavby VD Sered' – Hlohovec:

- hať Siladice
- nádrž Siladice
- prírodný kanál
- koryto Váhu pod haťou Siladice
- stupeň Sered'
- odpadový kanál
- úprava koryta Váhu pod stupňom Sered'

Hať Siladice je objekt ktorý vzduje vody Váhu a rozdelí ich do derivačného kanála a starého koryta. Voda vtekajúca do starého koryta bude energeticky využitá v malej vodnej elektrárni. Súčasťou hate bude aj rybovod.

Nádrž Siladice je tvorená vzduťou hladinou Váhu medzi mestom Hlohovec a obcou Siladice, dĺžky 11,4 km, je obojstranne ohrádzovaná.

Prírodný kanál dĺžky 4,95 km bude slúžiť pre plavbu lodí a k prívodu vody na vodnú elektrárň Sered'. Trasovaný je vľavo od jestvujúceho koryta Váhu v smere toku.

Koryto Váhu pod haťou Siladice bude prevádzať sanitárny prietok a prietok presahujúci kapacitu derivačného kanála, resp. hĺtnosť VE na stupni Sered'

Stupeň Sered' bude vybudovaný na konci prírodného kanála a bude pozostávať z plavebnej komory a vodnej elektrárne.

Odpadový kanál bude odvádzať vodu z VE a PK do zdrže VD Kráľová. Bude slúžiť na plavbu lodí a bude doňho zaústené staré koryto Váhu.

Prívodný derivačný kanál

Jeho účelom je plynulé zabezpečenie prívodu vody z nádrže Siladice do objektov VE a PLK na stupni Sereď. Objekt sa nachádza na ľavej strane údolnej nivy rieky Váh. Začiatok objektu je v priestore štrkovísk miestnej lokality Pasienky a koniec objektu je v terajšom koryte Váhu, cca 350 m pod zaústením terajšej preložky Dudváhu. Celková dĺžka kanála je 4 950 m a vznikne obojstranným ohrádzovaním. Šírka kanála v bežnej trati je cca 45m v dne. Priečny profil je lichobežníkového tvaru s návodnými svahmi v sklone 1:2. Svahy budú tesnené asfaltbetónovým plášťovým tesnením. Taktiež dno kanála bude tesnené ochrannou fóliou s prifažovacou vrstvou. Maximálna prevádzková hladina v kanáli bude 141,10 m n.m. .

Plavebná komora (PLK) na stupni Sereď

Jej účelom je prekonanie výškového rozdielu 19,10 m medzi hladinou v prívodnom kanáli z nádrže Siladice 141,10 m n.m. a hladinou v koryte Váhu pod stupňom 122,00 m n.m. PLK je navrhnutá tak, aby vyhovovala gabaritom medzinárodnej plavebnej triedy V1a.

Objekt je súčasťou stupňa Sereď, ktorý bude realizovaný v km 79,47610 staničenia osi vodného diela.

Hlavné parametre PLK - užitočná dĺžka je 110 m, užitočná šírka je 24 m a výška vody nad záporníkom pri min. prevádzkovej hladine je 4,50 m. Plnenie a prázdnenie PLK bude zabezpečované pomocou dlhých obtokov.

Konštrukčne je PLK riešená ako monolitická železobetónová konštrukcia s pevným dnom, pozostávajúca z Horného zhlavlia PLK, stredovej časti a Dolného zhlavlia PLK.

Odpadový kanál vodnej elektrárne

Účelom odpadového kanála pod VE je bezpečne odviesť energeticky využité prietoky z VE do koryta Váhu pod stupňom. Objekt sa nachádza na ľavej strane Váhu, v úpätí pahorkatiny vymedzujúcej údolnú nivu Váhu – blízko osady Paradič. Začiatok objektu je v mieste sútoku pôvodného koryta Váhu s upraveným korytom Váhu pod stupňom v Sereďi v km 78,74631 staničenia osi vodného diela. Koniec objektu bude v mieste naviazania na dolnú rejdú PLK, v km 79,27631 staničenia osi vodného diela.

Celková dĺžka kanála je 530 m a vznikne prehĺbením koryta z úrovne pôvodného terénu. V priečnom reze bude kanál lichobežníkového tvaru so šírkou v dne min 150 m, takže bude tiež vyhovovať obojsmernej plavebnej prevádzke. Svahy kanála budú opevnené kamennou nahádzkou.

Úprava koryta váhu pod stupňom sereď

Účelom úpravy koryta Váhu pod stupňom v Sereďi je v prvom rade bezpečné odvedenie celého povodňového prietoku $Q_{100} = 2\,160\text{ m}^3\cdot\text{s}^{-1}$, ďalej odvádzanie energeticky využitého prietoku z VE, biologického prietoku zo starého koryta Váhu a zabezpečenie plavby na plavebné gabarity triedy V1a.

Po aktualizácii technického riešenia sa objekt nachádza z väčšej časti v terajšom koryte Váhu, v úseku medzi koncom nádrže VD Kráľová a miestnou časťou Serede - Poronda.

Začiatok objektu je cca 1 km nad diaľničným mostom – priamo v koryte Váhu, presne v km 73,000 staničenia osi vodného diela. Koniec objektu je v km 78,74631 staničenia vodného diela, v mieste napojenia na odpadový kanál z VE.

Šírka dna je premenlivá a dosahuje hodnoty v dne od cca 150 až po 250 m.

Brehy úpravy budú upravené svahovaním v sklone 1 : 2,5. V miestach kde dĺžka svahu prekračuje 10 m budú skonštruované pracovné bermy.

V rozsahu kolísania hladín budú svahy opevnené kamennou nahádzkou.

PLK pre športovú plavbu na hati Siladice

Plavebná komora pre športovo-rekreačnú plavbu je situovaná na ľavej strane hate, hneď vedľa ľavého krajného piliera. Účelom tejto komory je zabezpečovať preplavovanie športových a rekreačných plavidiel, ktoré budú využívať plavebnú trasu v pôvodnom koryte Váhu, resp. v zdrži Siladice. Uvažuje sa s preplavovaním ľahkých športových člnov, kánoí, kajakov a pramíc, ktoré z bezpečnostných dôvodov nie je možné vpustiť do derivačného kanála a preplavovať cez veľkú plavebnú komoru. Plavebná komora skonštruovaná na hore uvedený účel má nasledovné technické parametre:

- užitočná dĺžka plavebnej komory	15,00 m
- užitočná šírka plavebnej komory	3,00 m
- prevádzková hladina horná	141,10 m n.m.
- prevádzková hladina dolná (min.)	130,20 m n.m.
- hradiaca konštr. horného zhlavlia	spustné stavidlo
- hradiaca konštr. dolného zhlavlia	zdvížné stavidlo

Termín začatia a ukončenia výstavby

Termín začiatku výstavby VD Sereď - Hlohovec závisí od získania príslušných rozhodnutí a povolení (územné konanie, vyňatie pôdy, majetkovoprávne vysporiadanie a stavebné konanie) a zabezpečenia zdrojov financovania stavby. V súčasnosti podnik predpokladá začiatok výstavby v roku 2012. Časová náročnosť prípravy stavby vyplýva z jej zložitosti a veľkého rozsahu.

Doba výstavby je v dokumentácii pre územné rozhodnutie stanovená na 62 mesiacov, z čoho vyplýva termín jej ukončenia rok 2017.

Použité podklady:

Archívne materiály VV, š.p.,
Dokumentácia pre územné rozhodnutie, Hydroinvest Bratislava,05/2007
Webová stránka MDVRR SR

Pozdĺžny rez plavebnou komorou na stupni Sereď.



Verejné prístavy na Slovensku – ich vývoj, súčasnosť a predpokladaná koncepcia rozvoja

Ing. Juraj Pavelek - generálny riaditeľ a predseda predstavenstva
Verejné prístavy, a. s.

Vodná doprava na Slovensku sa po roku 1993 vyvíjala odlišným smerom ako v Českej republike. Pôvodne monopolný podnik Slovenská plavba dunajská sa rozdelil na dva subjekty, funkčná časť bola transformovaná do akciovej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy (ďalej SPaP) a zvyšok zostal v štátnom podniku Slovenská plavba dunajská. Akciová spoločnosť bola v roku 2002 privatizovaná a podiel štátu v nej je nulový. V tejto akciovej spoločnosti boli dopravné prostriedky (plavidlá), prekladacie a skladovacie zariadenia v prístavoch, opravárenská lodenica a celá infraštruktúra v prístavoch Bratislava a Komárno. Pozemky v týchto prístavoch a tiež v Štúrove vlastnil štát a spravovala ich Štátna plavebná správa. SPaP uzatvorila na nájom týchto pozemkov nájomné zmluvy na dobu 25 rokov a niektoré pozemky, ktoré nepoužívala a teda nemala v nájme, boli prenajaté aj na dlhšiu dobu iným subjektom.

V januári 2008 vznikla pri novelizácii zákona o vodnej doprave akciová spoločnosť Verejné prístavy. Majetok tejto akciovej spoločnosti tvoria pozemky štátu vo všetkých troch prístavoch na Dunaji, ktoré boli vložené zo Štátnej plavebnej správy a tiež majetok bývalého zvyškového štátneho podniku Slovenská plavba dunajská. Do činnosti boli dané dva hlavné prúdy -spravovanie a prenájom pozemkov v územnom obvode prístavov podnikateľským subjektom a spravovanie a výber prístavných poplatkov. Pozemky pritom tvoria prioritný majetok štátu, čo znamená, že nemôžu byť predané ani inou formou postúpené ďalšiemu súkromnému subjektu.

Uvedenými skutočnosťami sa stav v slovenských prístavoch dostal do veľmi zložitej situácie. Tým, že infraštruktúru

vlastní súkromná spoločnosť, nie je možné v plnej miere uplatniť „verejnosť“ v prístavoch. Tiež výkon prekladacej a skladovacej činnosti dominantne zabezpečuje jedna súkromná spoločnosť a doteraz sa s výnimkou časti prístavu Komárno prakticky nenašiel iný subjekt, ktorý by mohol ponúknuť podobnú realizáciu záujemcom o dopravné a prístavné služby. Takmer všetci záujemcovia, ktorí v minulých rokoch prejavili záujem o investovanie v prístavoch buď nemali prijateľný investičný zámer, alebo nemali, prípadne neboli ochotní veľké finančné prostriedky do takýchto investícií vložiť. Tak sa stalo, že aj prenajaté pozemky postupne strácali zmysel nájmu, žiadne nové technologické zariadenia neboli realizované a nájomné zmluvy, uzatvorené v niektorých prípadoch až na 50 rokov, strácali platnosť.

Takýto stav trvá už pomaly desať rokov a je to vidieť na pozemkoch, z ktorých mnohé neboli udržiavané a v súčasnosti vyžadujú veľkú starostlivosť, aby sa dostali do slušného stavu. Samozrejme, že to vyžaduje aj finančné náklady, aby boli pripravené pre prípadných záujemcov o investovanie do technologických zariadení na obsluhu tovarov vo vodnej doprave. Súčasnú správu akciovej spoločnosti Verejné prístavy začalo takéto úpravy realizovať s cieľom pripraviť na ponuku možné ucelené plochy v prístavoch a priniesť tak najmä do prístavu Bratislava nové možnosti pre zákazníkov. Rovnosť podmienok pre všetkých užívateľov, či už doterajšej akciovej spoločnosti SPaP alebo prípadných nových partnerov by mala byť samozrejmosťou.

V prístave Komárno je situácia o trochu priaznivejšia v tom zmysle, že časť prístavu už je obsluhovaná inou súkromnou spoločnosťou, ktorá aspoň v danom regióne je plnohodnotne porovnateľná s doterajším jediným užívateľom.

Táto spoločnosť je však zameraná na prepravu a preklad tekutých tovarov, ropných produktov.

V prístave Štúrovo je využívaná iba časť pre osobnú vodnú dopravu a preklad tovarov prakticky neexistuje.

Súčasnú správu akciovej spoločnosti Verejné prístavy začalo prípravu na „otvorenie“ prístavov aj ďalším záujemcom. V prvom rade po zmapovaní stavu, väzieb a zmluvných závislostí pripravuje ponuku pre uchádzačov. Boli vypracované cenové mapy území prístavov, ktoré by mali určiť, aké nájomné v ktorej časti prístavu bude prijateľné pre obe strany. Vychádzame pritom zo súčasného stavu cien



V modernom prístave Bratislava Pálenisko sa dnes sústreďuje väčšina prekladu.

Preložené tony v prístavoch Bratislava a Komárno (v tis. Ton)

	Prístav Bratislava		Prístav Komárno		Spolu		Celkom
	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	
2008	235	1718	169	244	406	1962	2368
2009	80	2053	165	248	245	2301	2546
2010	75	2670	219	236	294	2906	3200

Tie isté kapacity v oboch prístavoch pred dlhými rokmi dokázali preložiť až trojnásobok nákladu. Boli však aj roky, kedy to bolo ešte menej, ako v súčasnosti

pozemkov a možných činností na konkrétnych parcelách. Pozemky, ktoré boli roky nevyužívané a zarástli burinou a kríkmi, sú čistené a pripravované na možné ponuky pre záujemcov. Prístavné zariadenia, ktoré sú potrebné pre plavidlá, sú pripravované na správne použitie a je zabezpečovaný aj ich servis. Začali sa rokovania s majiteľom infraštruktúry o možnom napojení na súčasné siete, prípadne o podmienkach používania týchto sietí na verejné účely. Tieto všetky podmienky nie sú jednoduché a predpoklad ukončenia prípravy na napojenie a spoločné používanie sietí a infraštruktúry je ťažko možné odhadnúť. Bude závisieť od reálnosti investičného zámeru prípadných uchádzačov, ale aj od prístupnosti terajších majiteľov k novým podmienkam v prístavoch.

Prístavy Bratislava a Komárno sú vybavené prekladacími a skladovacími kapacitami na preklad hromadných tovarov (rúd, hnojív aj agrárnych produktov), kusových tovarov, najmä oceliarskych výrobkov a tiež tekutých tovarov (výrobkov z ropy). V prístave Bratislava je funkčná aj poloha na preklad ťažkých kusov do hmotnosti 2x300 ton a zariadenie na preklad RO – RO. Funguje tu aj kontajnerový terminál, ktorý však takmer vôbec nevyužíva vodnú dopravu.

Osobitnou časťou prístavu Bratislava a celý prístav Štúrovo je osobný prístav. Pri brehoch sú umiestnené prístavacie zariadenia pre osobné lode, ktoré v posledných rokoch prichádzajú do Bratislavy cez turistickú sezónu v zaujímavých počtoch, aj keď náš záujem aj v tejto oblasti je zameraný na zvýšenie prichádzajúcich turistov. Okrem kajutových lodí je v Bratislave aj Štúrove využívaný Dunaj aj na vyhladkové plavby a dopravu cestujúcich rychlolodami na linkách medzi Budapešťou a Viedňou.

Medzi ciele akciovej spoločnosti Verejné prístavy patrí získanie investorov na vybudovanie nových technologických zariadení na preklad a skladovanie tovarov v prístavoch Bratislava a Komárno. V krátkej dobe ponúkne odborné verejnosti konkrétne plochy na ktorých bude možné vybudovať takéto zariadenia. Plochy budú prenajaté na dlhšiu dobu, ale len investorom, ktorí budú mať pre nás prijateľný zámer, zaručia tovarové prúdy a budú mať dostatok finančných prostriedkov. Jedným zo zaujímavých sa ukazuje napríklad vybudovanie kontajnerového terminálu pre použitie na vodnú, železničnú a aj cestnú dopravu. V osobnej doprave predpokladáme oživenie územia pri novovybudovanom turisticko-obchodnom centre Eurovea v Bratislave. Aj v meste Štúrovo rátame s podstatne živším nábrežím a príslušnými plochami už v tomto lete. Prístav Komárno bude zložitejším pre zvýšenie činnosti a zlepšenie výsledkov, aj keď v minulosti bol využívaný na preklad najmä hromadných tovarov.

Štatistiky, ktoré ukazujú využívanie prístavov na Slovensku v minulosti, dávajú určitý pohľad na možnosti vodnej dopravy a môže sa zdať, že nie je vhodný veľký optimizmus, najmä keď by sme ich porovnali s ešte staršími údajmi.

Pohľad na využívanie vodných ciest a prístavov na Rýne, Mohane a aj hornom Dunaji však naznačuje, že pri dobrom zabezpečení priaznivých podmienok pre dopravcov, špeditérov a aj majiteľov tovarov je možné objemy v slovenských prístavoch zvýšiť. Spoločnosť Verejné prístavy bude svojou činnosťou pomáhať všetkým racionálnym a reálnym záujemcom, aby tomuto pomohli.



Komárno, mesto s veľkým prístavom a lodenici leží pri ústí Váhu do Dunaja.

T.T.T. & VDB – Transkontinentálny Tranzitný Terminál a vodné dielo Bratislava

Ing.arch. Juraj Jančina - T.T.T. Transkontinentálny Tranzitný Terminál s.r.o.,
Jančina architekti

Motto: „Kde je cesta tam je život“

Od pradávna viedli Európou významné medzinárodné obchodné cesty – tie najvýznamnejšie severojužným a východo-západným smerom. Centrálna Európa bola miestom ich križovania – aj v súčasnosti je jedným z najdôležitejších regiónov Európy. V tomto priestore je preto prirodzené využiť potenciál, ktorý sa rozšírením EU o nové členské štáty najmä zo strednej a východnej Európy ešte zvýšil.

Význam medzinárodných obchodných ciest rozvíjaním spolupráce medzi EÚ a Áziou narastá a bude v nasledujúcom období zohrávať stále významnejšiu rolu v eliminácii dopadov krízy na hospodárstvo EÚ.

Potenciál regiónu Strednej Európy potvrdzujú možnosti využitia všetkých dopravných modalít vrátane dvoch typov vodnej dopravy - riečnej a riečno-morskej plavby a v prípade realizácie predĺženia širokorozchodnej železnice do stredu Európy aj dvoch transkontinentálnych železničných systémov.

Transkontinentálny Tranzitný Terminál (T.T.T.) je najväčší 5-modálny transkontinentálny tranzitný terminál v Strednej Európe. Ide o transkontinentálnu tranzitnú križovatku v ktorej sa križuje 5 módov dopravy: vodná, kolajová, letecká, cestná a potrubná.

Výhody jedného silného centrálného transkontinentálneho tranzitného terminálu v sieti spolu s ďalšími regionálnymi terminálmi sú najmä :

- zvýšenie intenzity prepravy objemov výrobkov a surovín
- zvýšenie variability a optimalizácie jednotlivých módov dopravy v dôsledku križovania viacerých tranzitných koridorov v jednom bode
- zvýšenie flexibility „in & out“ kontajnerovej logistiky v dôsledku využitia multimodálnych dopravných systémov
- získanie časového faktora – „just in time“, čo znamená zníženie potrebného času na prekládku

- zvýšenie efektívnosti vďaka použitiu najmodernejších technológií
- zvýšenie energetickej bezpečnosti – viaceré smery a spôsoby dopravy a distribúcie energetických surovín v súlade s udržateľnosťou a ochranu životného prostredia
- zvýšenie personálnej a ekonomickej efektivity
- multiplikačný účinok koncentrácie užívateľských systémov

Ďalším dôležitým faktorom pre centrálny transkontinentálny hub v Európe je jeho ideálne umiestnenie – s využitím najmä:

- križovatky východo-západných (Euro-ázijských) koridorov a severo-južného (tzv. Baltsko-Jadranského) koridoru
- **križovatky troch morí - Baltického mora, Severného mora a Čierneho mora prostredníctvom vodných koridorov Dunaj Odra Labe (ďalej len D-O-L) a Dunaj Mohan Rýn (ďalej len D-M-R)**
- centrálny polohy v Európe
- ideálneho napojenia na existujúcu železničnú sieť (dva typy železničného rozchodu), z východu na západ a zo severu na juh
- ideálneho napojenia na vnútrozemské vodné koridory D-O-L a D-M-R
- umiestnenia v križovatke európskych multimodálnych koridorov a projektov TEN-T a „Core Network“ Európskej únie
- križovatky potrubí s obrovskými prírodnými skladovacími kapacitami pre dodávky zemného plynu a ropy z rôznych smerov a rôznymi módmi
- priestoru so vzdelanými ľudskými zdrojmi a s rozľahlými neurbanizovanými oblasťami
- priestoru s dobrou existujúcou energetickou základňou, ktoré majú potenciál k ďalšiemu rozvoju
- oblastí s najväčšími prírodnými zdrojmi pitnej vody v strednej Európe.

Z vyššie uvedených dôvodov je zřejmé, že pre zrealizo-



Vizualizácia vodného diela Bratislava.

vanie T.T.T. je ako jednou z dôležitých zásad funkčná križovatka vodných ciest – troch morí Čierneho, Severného a Baltického mora prostredníctvom vodných koridorov D-O-L a D-M-R. Preto spoločnosť T.T.T. - Transkontinentálny Tranzitný Terminál s. r. o. v spolupráci s autorom projektu T.T.T. Jančina architekti a Konzultačnou skupinou PODZEMNÁ VODA spol. s.r.o. iniciovali spracovanie ideového návrhu a jeho odôvodnenie projektu vodného diela Bratislava.

Cieľom projektu je:

- Zabránenie postupu poklesávania dna Dunaja udržateľnou stabilizáciou úrovne dna Dunaja,
- Trvalo udržateľné zlepšenie plavebných hĺbok a tým zlepšenie plavebných podmienok oproti existujúcemu stavu
- Zachovanie, resp. zlepšenie ekologických pomerov, hlavne príbrežných zón bočných ramien pri prvoradom zohľadnení požiadaviek Národného parku Donau Auen.

K synergickým prvkom navrhovaného projektu patria tiež nasledujúce možnosti, ktoré pripraví alebo podporia Vodné dielo Bratislava:

- podpora manažmentu protipovodňovej ochrany (možnosť preukázaná v roku 2002) na Dunaji smerom proti prúdu a na dolnom úseku rieky Morava
- umožnenie vybudovať zariadenie na dočasné uskladnenie energie - prečerpávaciu vodnú elektrárňu „Devínsky lom“ a pripojiť ju na veterné a solárne obnoviteľné zdroje
- podpora pri redukcii zanášania zdrže VD Gabčíkovo.
- podpora pri ochrane podzemných vôd a vodných zdrojoch
- podpora pre infraštrukturálne projekty, dopravné projekty, budovanie prístavov, tranzitných terminálov a podobne
- podpora pre navrhovaný vodný koridor Dunaj – Odra – Labe
- podpora pre rozvoj turistiky a rekreácie ako aj premostenie Dunaja, napríklad pre rekreačné účely v priestore PKO - Karloveskej zátoky - Devína
- podpora Závaznej časti územného plánu VÚC Bratislavského kraja
- podpora spoločného, Rakúsko-Slovenského, využívania podzemných vôd v oblasti Pečnianskeho lesa a príľahlého rakúskeho územia.

Komplexné riešenie úseku Dunaja nad Bratislavou (medzi Hainburgom a VD Gabčíkovo) znamená: vyriešenie doterajších problémov týkajúcich sa nevhodných plavebných podmienok, príspevok k zjednodušeniu údržby plavebnej dráhy, umožnenie plavebného napojenia medzi Dunajom a riekou Moravou a následne prípravu vodného koridoru Dunaj – Odra – Labe, zmiernenia zanášania zdrže VD Gabčíkovo a tým zjednodušenie jej údržby, spomalenie kolmatácie a tým zlepšenie ochrany dopĺňania podzemných vôd v priestore pod VD Bratislava. Zlepší sa ochrana a využiteľnosť vodného zdroja Sihot' a ďalších vodných zdrojov, príspeje sa tým k vodohospodárskemu manažmentu (napr. pri povodniach, preplachovaní zdrže). Umožní sa vybudovanie prečerpávacej Vodnej elektrárne Devínsky lom a tým aj prepojenie veternej a solárnej výroby energie s jej akumuláciou a špičkovým využívaním. VD Bratislava zároveň turisticky premostí Dunaj, obnoví dunajské ramená na pravej strane Dunaja (časť ramena Pečniansky les), zlepši napájanie Karloveského ramena a ramena Sedláčkovho ostrova. Po dohode s rakúskou stranou upraví hladinový režim kanálov, ramien a podzemných vôd v priestore medzi Pretržalkou a VD - Bratislava. Ramená na pravej i ľavej strane sa využijú ako prirodzené rybovody a zároveň budú

chránené biokoridory. Nie v poslednom rade využije existujúci hydroenergetický potenciál, vyrobí čistú, obnoviteľnú a bezodpadovú elektrickú energiu v predpokladanom množstve okolo 900 GWh ročne. Vzhľadom na to, že pôjde o prietochnú elektrárňu a nízkym vzdušným hladinovým premostením (napríklad Elektrárňou Čunovo). Jej vodohospodársky manažment príspeje Pečnianskemu lesu a prípadne aj k Vodnému zdroju Pečniansky les. Premostenie Dunaja v priestore Pečnianskeho lesa podporí turistické a športové aktivity v území a prepojenie s blízkymi obcami v Rakúsku. Predpokladajú sa i ďalšie úžitky. Takéto riešenie príspeje aj z ekologického hľadiska, napríklad umožní zimovanie a hniezdenie vtáctva, a mierne sa zvýši vlhkosťný režim. Možnosti vodohospodárskeho manažmentu sa dajú využiť pre zmiernenie vplyvu klimatických zmien a extrémnych klimatických javov.

- V riečnej zdrži VD – Bratislava sa budú zachytávať lody prichádzajúce z rakúskej trate Dunaja a z rieky Moravy. Nebezpečie vzniku ľadových bariér v oblasti Bratislavy sa posunie nad Bratislavu. Zdrž VD – Bratislava bude tiež tvoriť ochranu pre zdrž Hrušov pod Bratislavou.
- V riečnej zdrži VD – Bratislava sa zachytia štrky a piesky prichádzajúce z rakúskej trate Dunaja, ktoré sa budú zo zdrže odstraňovať trvalým bagrovaním. Tým sa zjednoduší prevádzka vodného diela Gabčíkovo.
- Projektované prehĺbenie koryta pod stupňom prinesie úžitok nielen pre energetiku a plavbu, ale súčasne zvýši bezpečnosť Bratislavy a Petržalky proti záplavám, i na rieke Morava.
- **Riečna zdrž VD – Bratislava bude východným miestom pre plavebné spojenie vodným koridorom Dunaj – Odra – Labe, uľahčí a zlacní výstavbu celého prieplavu, uľahčí odber vody z Dunaja na zásobenie nedostatkových oblastí pozdĺž prieplavu a veľkoplošných závlah pozdĺž Moravy.**
- Riečna zdrž VD – Bratislava umožní čiastočnú akumuláciu prietokov a variabilnú prevádzku nielen vodnej elektrárne na VD – Bratislava, ale i na vodnom diele Gabčíkovo.
- Vodné dielo VD – Bratislava bude dôležitým článkom pre plavbu a prístavy, lebo sa realizuje na dôležitom úseku pre tranzitnú hlbokovodnú plavebnú cestu na Dunaji.

Vodné dielo Bratislava umiestnené na Slovenskom území cca v rkm 1872 so vzdušným na kótu 138,8 m nad Jadranom (138,22 m n/m Balt po vyrovnání) je tým ideálnym riešením pre zrealizovanie vyššie spomenutých zámerov.



Vizualizácia vodného diela Bratislava.
Zdroj: Jančina architekti

Slovenská časť Zemplínskej vodnej cesty

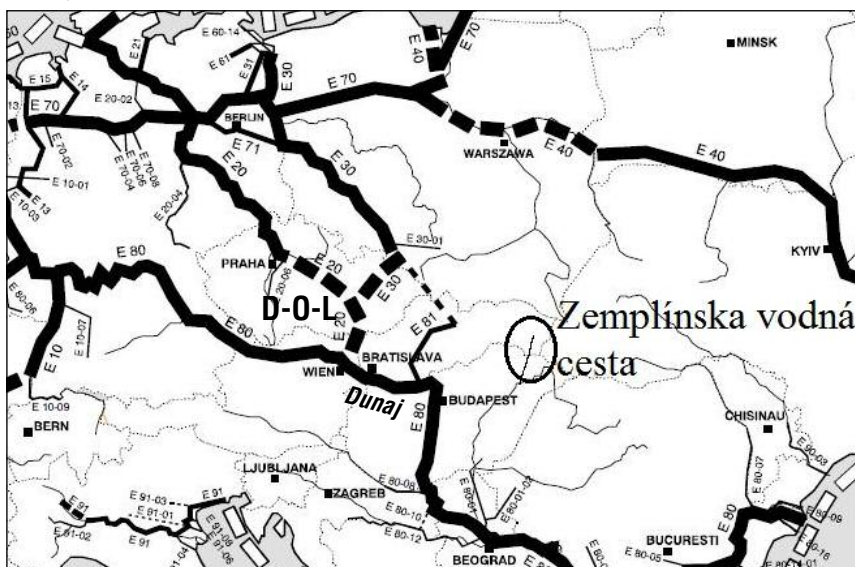
Doc.Ing. Ľudovít Možiešik, PhD., Ing. Peter Šulek, PhD.

Katedra hydrotechniky Stavebnej fakulty STU v Bratislave

viz barevná príloha

Úvod

Juh východného Slovenska a severovýchod Maďarska tvoria spolu územie známe pod historickým názvom Zemplín (Zemplén). Slovenská a maďarská časť Zemplína je spojená riekou Bodrog, ktorá na maďarskom území vteká pri meste Tokaj do Tisy, ľavostranného prítoku Dunaja. Na slovenskom území vzniká Bodrog sútokom riek Latorica a Ondava, Laborec je prítokom Latorice cca 10 rkm nad miestom vzniku Bodrogu. Rieky Bodrog, Latorica a Laborec tvoria v úseku hranica s Maďarskom – mesto Vojany na Laborci súvislú, cca 35 km dlhú vodnú cestu.



Zemplínska vodná cesta v širších súvislostiach európskej siete vodných ciest.

V súčasnosti je využitie týchto riek pre vodnú dopravu obmedzené a na prevažnej časti slovenskej strany až znemožnené nedostatočnými parametrami plavebnej dráhy. Dôsledkom tohto stavu je, že napriek záujmu verejnosti, podnikateľskej sféry a organizácií sa tieto rieky pre plavbu využívajú minimálne. Nedostatočné parametre nedovoľujú rozvinúť kapacitnú a bezpečnú vodnú dopravu a následne tak nemôže dôjsť k vytvoreniu ani potrebnej infraštruktúry a aktivít (prístavy, výrobné a obchodné prevádzky, športové a rekreačné zariadenia) naväzujúcich na vodnú cestu.

Keďže o zlepšenie súčasného stavu bol záujem aj na maďarskej strane Zemplína, v rokoch 2006-2008 bol rámci Programu cezhraničnej spolupráce medzi Slovenskom a Maďarskom INTERREG IIIa vypracovaný projekt "Zemplínska vodná cesta". Na slovenskej časti projektu sa podieľali Ministerstvo životného prostredia SR, Stavebná fakulta STU Bratislava, Výskumný ústav vodného hospodárstva v Bratislave a Združenie miest a obcí Medzibodrožia.

Na projekt „Zemplínska vodná cesta“ v rámci cezhraničnej spolupráce nadväzuje zrkadlový projekt na maďarskom území spracovaný pod vedením fy ÉKÖVÍZIG Miskolc (Hajózásfejlesztés, természetvédelem és vidék-

fejlesztés a magyar-szlovák-ukrán határmenti régiókban).

V nasledujúcom texte sú stručne popísané výsledky prác na tomto projekte.

Etapizácia prác na projekte

Práce na projekte boli rozložené do nasledujúcich etáp:

Meracie práce a vytvorenie databázy údajov o území a riekach – meranie, zber a vyhodnotenie geodetických, geomorfologických, hydraulických, hydrologických a environmentálnych údajov v teréne, vytvorenie databáz týchto údajov.

Digitálny model korýt riek a príslušného územia - vytvorenie trojdimenzionálneho (3D) digitálneho modelu korýt a terénu príslušného záujmového územia.

Analýza súčasného stavu korýt riek – vyhodnotenie korýt z hľadiska parametrov plavebnej dráhy, morfológie dna a brehov, identifikácia prekážok v koryte.

Analýza súčasného stavu z hľadiska životného prostredia a vodohospodárskych pomerov – vyhodnotenie aktuálneho stavu vodného režimu a životného prostredia dotknutého riekami Bodrog, Laborec a Latorica.

Analýza súčasného stavu dopravnej štruktúry – dopravná sieť, dopravné uzly, tovarové prúdy, možnosti napojenia vodnej dopravy na iné druhy

dopravy, parametre súvisiacich objektov (mosty, vedenia a líniové stavby).

Projektová štúdia koncepcie splavnenia – zaradenie vodnej cesty do klasifikačnej triedy podľa predpisov EÚ, metódy a technické postupy na dosiahnutie cieľových parametrov vodnej cesty, typy plavidiel, lokalizácia a typy prístavov, riadenie a bezpečnosť vodnej cesty.

Projektová štúdia úpravy korýt riek pre plavbu - trasa a parametre plavebnej dráhy, priebeh nivelety dna, plavebné prietoky, priebeh plavebných hladín, úprava toku, zemné práce, opevnenie brehov, súvisiace stavebné projekty.

Projektová štúdia plavebných objektov – lokalizácia, parametre a kapacita plavebných objektov – plavebný stupeň na slovenskom území, prístavy, objekty pre športovú a rekreačnú plavbu (športové prístavy), vyčkávacie kotviská, obratiská a pod., súvisiace stavebné projekty.

Zámer dopadovej štúdie na životné prostredie – vplyv navrhovaných úprav na vodný režim, územie a biotopy.

Štúdia rozvoja komunít – vplyv na socioštruktúru v oblasti.

Štúdia efektov v oblasti dopravy – možnosti využitia vodnej cesty v návaznosti na dopravnú štruktúru v regióne.

Finalizujúca štúdia uskutočniteľnosti – syntéza výsledkov, projektových a dopadových štúdií a stavebných projektov.

Prezentácia výsledkov, publikácie – konferencia, semináre, publikovanie v odborných a verejných médiách.

Všeobecný popis vodnej cesty - súčasný stav

Projekt sa týka súvislého úseku vodnej cesty na riekach Bodrog, Latorica a Laborec od štátnej hranice s Maďarskou republikou na Bodrogu po hať pri Vojanoch na Laborci. Kilometráž príslušných úsekov je uvedená v tab. 1.

Celková dĺžka vodnej cesty v predmetnom úseku je cca 35 km. V súčasnosti nie je využívaná na pravidelnú vodnú dopravu okrem úseku Bodrogu „hranica ÷ prístavisko Ladmovce (rkm 56,700)“, na ktorom je vykonávaná preprava štrkopieskov fy LUMIX TRADE.

S ohľadom na geomorfologické a hydrologické podmienky tokov Bodrog, Latorica a Laborec sa súčasné plavebné pomery odlišujú od plavebných pomerov na tokoch, na ktorých už je plavebná prevádzka vykonávaná (Dunaj, Váh). Kým na Dunaji a Váhu sú problémy najmä so zabezpečením plavebných hĺbok v čase nízkych prietokov (na nezavzdutých úsekoch), na východoslovenských riekach sa ako problematické javia najmä vyššie prietoky (veľmi rýchly nárast prietoku, vybrežovanie prietoku z koryta, obmedzenie podjazdných výšok pod mostami). Problematické sú parametre niektorých objektov križujúcich vodnú cestu (mosty, elektrické vedenia, potrubia).

Všetky tri rieky boli v minulosti rozsiahlo regulované (úprava tokov Východoslovenskej nížiny bola vykonaná v rokoch 1953 - 1963). Pôvodne silne meandrovali, ich trasa bola úpravami skrátená priepichmi. Korytá majú v súčasnosti trasu podstatne kratšiu a stabilnejšiu ako v minulosti; pri prechode veľkých vôd sa len miestne mení línia brehov a dochádza k premiestňovaniu dnového materiálu (najmä v dolnej časti slovenského úseku Latorice).

Brehy koryt sú porastené vegetáciou (mäkké dreviny) tvoriacou prirodzené opevnenie (Obr. 1). Keďže dno a brehy sú tvorené nesúdržnými materiálmi (hliny, hlinité piesky s prímiesou ílu), pri pravidelnej plavebnej prevádzke budú

brehy namáhané prúdom vody od pohonného zariadenia plavidiel, čo časom vyvolá potrebu vegetačného opevnenia brehov. Brehy sú i dnes namáhané častými výkyvmi prietokov a hladín (analogia s dolným Váhom).

Pozitívnym javom je zimný režim tokov v predmetnom úseku ovplyvňovaný technologickou vodou elektrárne vo Vojanoch. K zámruzu či ladochodu dochádza len vo výnimočných prípadoch.

Šírkové a smerové pomery možno charakterizovať ako zvládnuteľné okrem úseku Laborca nad vyústením do Latorice (dva oblúky s malým polomerom) a niektorých úzkych profilov na Laborci.

Pre hydrologický režim riek je z hľadiska plavby typické, že na rozdiel od riek napr. západného Slovenska nie je kľúčovým problémom zaistenie hĺbok plavebnej dráhy ale dlhé trvanie vysokých vodných stavov. Tento jav je dôsledkom spomaleného odtoku zo slovenského územia spôsobeného spätným vzduťím vysokými vodnými stavmi na Tise na maďarskom území. V úseku cca 10 rkm na slovenskom úseku Bodrogu sa prejavuje pri nízkych prietokoch dynamické vzduťie Vodným dielom Tiszalök.

Koncepcia splavnenia – varianty

Projekt splavnenia je riešený variantne – škála variant sa pohybuje od varianty, ktorá počíta len s rekreačnou a malou plavbou s minimálnymi zásahmi do koryta až po variantu s úpravou riek na vodnú cestu IV. (V.) triedy z medzinárodnej klasifikácie vodných ciest pre veľké plavidlá.

Pri výbere riešených variant boli rešpektované nasledovné vstupné podmienky:

Parametre vodných tokov v súčasnosti,

Stupeň ochrany prírody, zhoršenie resp. zlepšenie environmentálnych pomerov,

Zámery štátnej politiky v oblasti vodných ciest formulované vo vykonávacej vyhláške č. 22/2001k Zákone o vnútrozemskej plavbe,

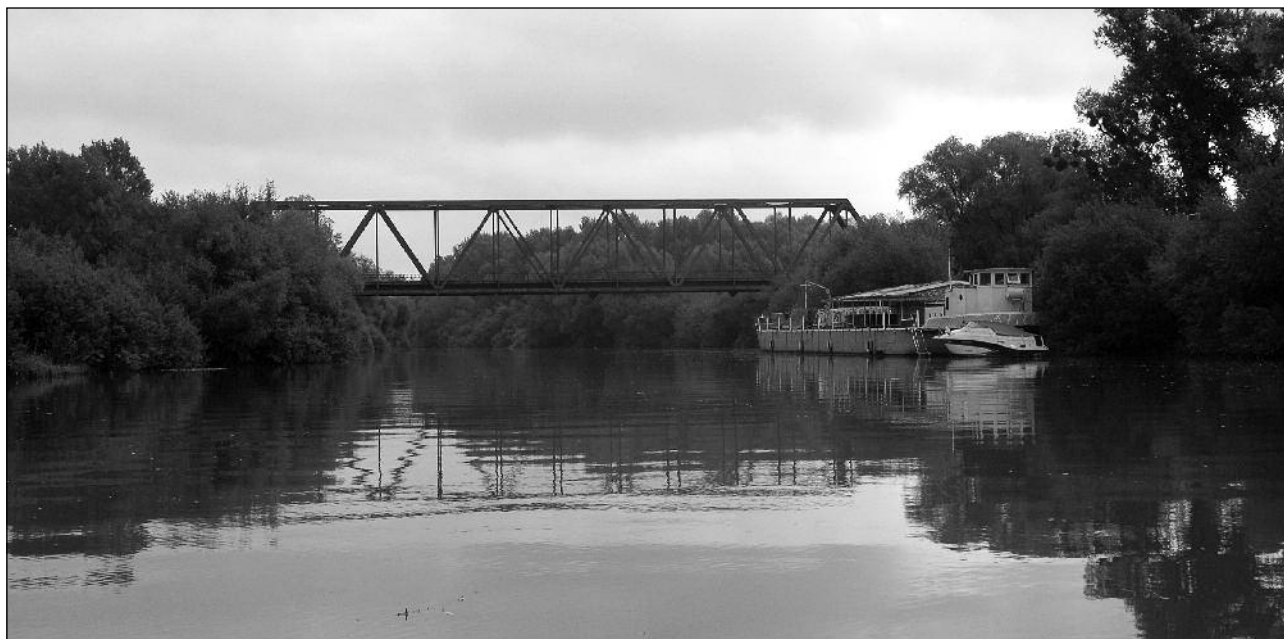
Parametre vodných ciest podľa európskej klasifikácie vodných ciest,

Sociálny a ekonomický stav regiónu,

Možnosti pripojenia Zemplínskej vodnej cesty k európskej sieti vodných ciest.

Tab.1 Kilometráž úsekov

tok	úsek (rkm)	popis
Bodrog	49.680 ÷ 64.850	(štátna hranica s Maďarskom ÷ sútok Latorice s Ondavou)
Latorica	0.00 ÷ 9.500	(sútok Latorice s Ondavou ÷ vyústenie Laborca)
Laborec	0.00 ÷ 10.969	(vyústenie do Latorice ÷ hať vo Vojanoch)



Obr. 1 - Bodrog v oblasti Stredy n/Bodrogom.

Ekonomická výhodnosť

Variantné riešenie ponúka na základe podrobného technického návrhu a ekonomického zhodnotenia investícií a ich návratnosti možnosti fundovaného výberu optimálnej varianty podľa hierarchie kritérií výberu. Rozsah spracovaných variant je od varianty zachovania súčasného stavu až po variantu intenzívneho hospodárskeho rozvoja.

Potrebné opatrenia sa odvíjajú od cieľových parametrov vodnej cesty. Iné parametre sú potrebné pre malé a športové plavidlá, iné pre veľké plavidlá medzinárodnej triedy vodných ciest.

Parametre plavebnej dráhy

Na úsekoch vodných ciest splavnených klasickými úpravami sú hraničné plavebné hladiny určené podľa plavebných prietokov. Min. a max. plavebný prietok je určený z krivky prekročenia prietokov pre stanovené percento prekročenia.

Podľa metodiky z Dunajskej vodnej cesty je min. plavebný prietok stanovený ako prietok s 94% zabezpečením z krivky prekročenia prietokov. Max. plavebný prietok má 1% prekročenie. Max. plavebný prietok odporúčame stanoviť s ohľadom na parametre súčasných objektov (mosty) v Strednej n/Bodrogom na $Q_{20\%}$ z krivky prekročenia prietokov.

Min. plavebný prietok na Bodrogu je podľa tejto krivky $28 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, max. plavebný prietok je $160 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$. Pribeh hladín prislúchajúcich týmto prietokom pre súčasný stav korýt riek a pre rôzne varianty úprav je súčasťou tohto projektu.

Hĺbka vody v plavebnej dráhe - pri min. plavebnej hladine je navrhovaná hĺbka 2,8m. Pri plánovanom max. ponore 2,3m je tak zaistená min. bezpečnostná marža 0,5m.

Šírka plavebnej dráhy pri min. plavebnej hladine - pri min. plavebnej hladine je navrhovaná šírka plavebnej dráhy min. 45m v úrovni hĺbky max. ponoru.

Polomer osi trasy plavebnej dráhy v zákrute - je navrhovaný variantne – 800 m, 650 m a 650m s 300m výnimkami.

Podjazdná výška pod mostami a líniovými vedeniami pri max. plavebnej hladine - podjazdná výška pod mostmi je navrhnutá na úrovni 5,25m. Dočasná max. plavebná hladina je prispôsobená parametrom súčasných mostov v Strednej n/Bodrogom.

Podjazdná výška pod líniovými vedeniami musí byť prispôsobená Vyhláske MDPaT SR č. 22/2001.

Úpravy koryta

Rozsah úprav trasy závisel od varianty návrhu.

Objekty

Vyššie varianty počítajúce so zásadnejšími úpravami vodnej cesty obsahujú aj technicky a investične náročné objekty.

Veľké prístavy sú navrhované v lokalitách Strednej n/Bodrogom, Ladmovce a Vojany. Prístav v Strednej n/Bodrogom je vzhľadom k lokalizácii predurčený ako regionálny obslužný s napojením na cestnú a železničnú sieť, prístav vo Vojanoch by mal charakter závodového pre potreby elektrárne Vojany, kde by kľúčovou komoditou malo byť energetické uhlie dopravené po vode na trase Ukrajina – Čierne more – Dunaj – Tisa- Zemplínska vodná cesta – Vojany. Prístav v Ladmovciach by slúžil pre manipuláciu so stavebnými hmotami a výrobkami.

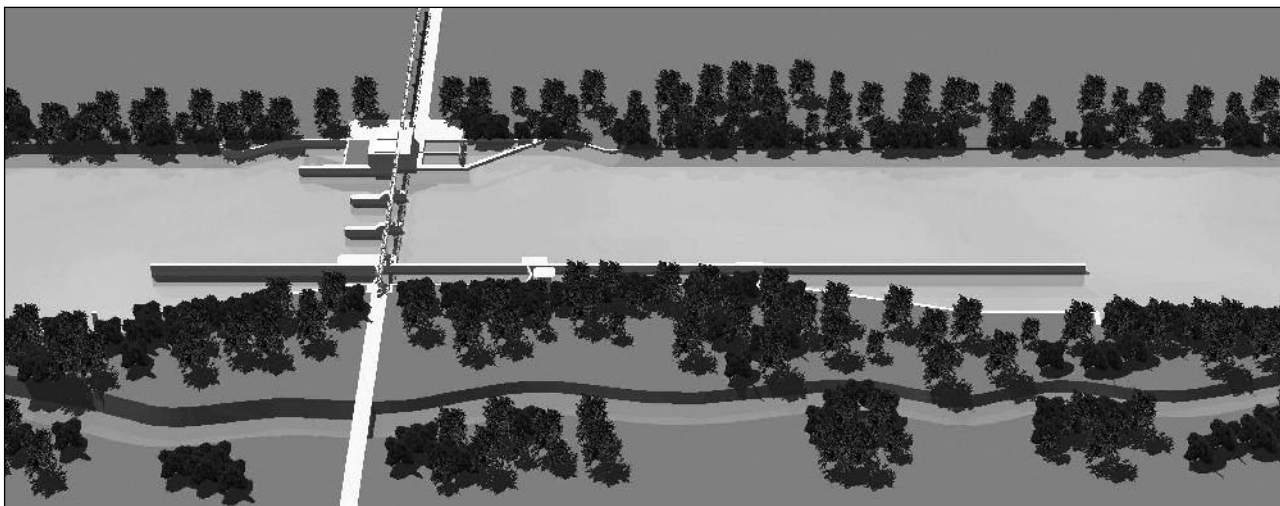
Športové a rekreačné prístavy sú umiestnené v lokalitách s predpokladaným rekreačným a turistickým využitím. Miestne regionálne aktivity smerujú najmä do oblasti agroturistiky, cykloturistiky a vodných športov. Nosným motívom je aj známa Tokajská vínná oblasť. Príklad rekreačného prístavu pre športové a malé plavidlá je na obr. 3.

Vodné dielo Ladmovce (obr. 2 a 4) je súčasťou varianty počítajúcej s plavbou veľkých plavidiel. Je navrhnuté ako viacúčelové – cieľom je zlepšiť vodohospodárske pomery zavodnením vysušených území, využitie obnoviteľných zdrojov energie a zlepšenie podmienok pre plavbu.

Záver

Projekt Zemplínskej vodnej cesty je možné považovať za rozvojový stimul pre región a cezhraničnú spoluprácu; jeho dlhodobé ciele je možné charakterizovať nasledovne:

- Vytvoriť podmienky pre realizáciu vodnej cesty
- Realizácia vodnej cesty na vytvorenie komunikačnej bázy pre obojsmerný cezhraničný pohyb osôb a tovarov zo Slovenska, Maďarska i tretích krajín.
- Vytvoriť zdroj naväzujúcich aktivít (výroba, obchod, turistika)
- Posilniť možnosti regiónu Zemplína v oblasti aktivizácie a zvýšenia zamestnanosti.
- Vytvoriť možnosti na prepojenie s inými druhmi dopravy.
- Napojiť Zemplín prostredníctvom rieky Tisa na medzinárodnú sieť vodných ciest.



Obr. 2 Vodné dielo Ladmovce (vizualizácia).

Rekreačné využitie a splavnenie rieky Morava

Ing. Ivan Stankoci - Katedra vodného hospodárstva krajiny, Stavebná fakulta STU v Bratislave

Medzi atraktívne formy rekreácie patrí v dnešnej dobe aj vodná turistika. Jej popularita neúmerne rastie najmä v Európe, ktorá ja pokrytá obrovskou sieťou vodných tokov. Rekreačná plavba sa v poslednom čase stáva významným impulzom pre udržateľný rozvoj cestovného ruchu s výrazným ekonomickým prínosom.

Rekreačná plavba dokáže na seba naviazať množstvo rôznych aktivít najmä v oblasti služieb cestovného ruchu, prispieva k spoznávaniu vidieka a mení portfólio pracovných miest, čo má významný vplyv na udržanie zamestnanosti. Dôležitým faktorom je tiež jej ekologickosť a životné prostredie nedevasujúci charakter.

Skutočnosť, že na Slovensku zatiaľ takáto forma turistiky nie je rozvinutá, môže výrazne pridať na atraktivite prvej slovenskej rozvinutej vodnej ceste.

Cestovný ruch a rekreačná plavba na Slovensku

Splavovanie rieky v prírode prináša hlavne relax a odpútanie sa od stresu. To je dôvod, prečo bude vodná cesta vyhľadávaným cieľom cestovného ruchu. Príroda v okolí rieky Moravy predstavuje slobodu a výrazný kontrast voči uponáhľanému mestu či pracovným povinnosťami. Plavba prináša intenzívne zážitky a radosť detí. Zbližovanie účastníkov a participácia na rovnakých skúsenostiach a zážitkoch znamená i tvorbu nových sociálnych väzieb a priateľstiev. Dokonca je aj v záujme cestovného ruchu budovať rozvoj osobnosti a poznania. Seberealizáciou pri rekreačnej plavbe klient uspokojuje svoje vlastné vnútorné potreby.

Ďalším trendom je celosvetový nárast dopytu po netradičných aktivitách a neopakovateľných zážitkoch. Návštevníci vyhľadávajú regióny, v ktorých by dokázali uspokojiť potreby a na druhej strane musí byť v záujme poskytovateľa služieb túto pridanú hodnotu vytvárať v najlepší kvalite.

To je príklad pre ponuku služby rekreačná plavba na rieke Morava. V určitom zmysle ide o netradičnú formu cestovného ruchu na Slovensku, nakoľko neexistuje splavnenie žiadnej slovenskej rieky okrem Dunaja. Prináša neopakovateľné zážitky pri plavení sa po jej toku. Oddychové zastávky v prístavoch a prístaviskách, posedenie pri ohníku, spoznávanie prírody, histórie a kultúry jednotlivých obcí budú komplexným produktom daného regiónu s nadväznosťou na plavbu.

Rieka Morava

Morava je rieka prameniaca na severnej Morave na južnom svahu Králického Sněžníka (1 423 m n. m.) v nadmorskej výške 1 380 m n. m., na území obce Dolní Morava v okrese Ústí nad Orlicí. Na dolnom toku tvorí prirodzenú hranicu medzi Českom a Slovenskom a medzi Rakúskom a Slovenskom v celkovej dĺžke 114 km. Vlieva sa do Dunaja na území Bratislavy, priamo pod hradom Devín.

Rieka Morava ponúka ideálne možnosti pre turistov, ktorí obľubujú splavovanie. Odporúčaným úsekom je trasa Brodské – Devín.

Dĺžka toku 329 km

Dĺžka toku na Slovensku (hranice s ČR a Rakouskem) 114 km

Plocha povodia 26 579,7 km²

Plocha povodia na Slovensku 2 213,5 km²

Vznik na Morave pod Králickým Sněžníkom

Ústie do Dunaja pri Devíne

Priemerný prietok 120,0 m³/s

Minimálny prietok 7,70 m³/s

Maximálny prietok 1 500 m³/s

Dôležitými orientačnými ukazovateľmi pozdĺž toku Moravy sú aj kilometrovníky, ktoré však nie sú všade a napr. na mape VKÚ (1997) údaje o nich chýbajú.

Hladina rieky Morava pri zvýšených zrážkach ako aj vplyvom stúpania a klesania Dunaja výrazne kolíše. Preto môže voda, hlavne v spodnom toku, stáť. Tiež krásne štrkové ostrovčeky, ktoré lákajú na bivakovanie, môžu počas pár hodín zaniknúť a voda utopí stany a odnesie lode nepozornejších vodákov.

Celá uvedená trasa Brodské – Devín sa dá bez výraznejšieho pádlovania prejsť za tri dni.

Environmentálna stránka splavnenia

Splavovanie rieky Moravy je možné, pretože podľa európskych dohôd patrí rieka Morava do siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu. V Českej republike ide o dopravne významnú využiteľnú vodnú cestu a v Slovenskej republike je klasifikovaná ako výhľadovo sledovaná vodná cesta. Rakúsko uzavrelo so SR a ČR dohodu o využívaní rieky Morava a napriek vysokému stupňu ochrany prírodných lokalít pozdĺž rieky Morava nie je malá rekreačná plavby v rozpore s ich ochranou

Charakteristika regiónu

Riešené územie okolo rieky Morava patrí do Záhorského regiónu. Tvoria ho okres Malacky, Senica a Skalica. Leží na západe SR a má významnú polohu medzinárodného charakteru, pretože región hraničí s Českou republikou a Rakúskom, s ktorými priamo rieka Morava tvorí prirodzenú hranicu. V bežnom chápaní však do Záhoria patrí celý okres Malacky a bratislavská časť Záhorská Bystrica. Od ostatnej časti Slovenska ho oddeľujú Malé Karpaty. Záhorská nížina je z našich nížin najlesnatejšia. Rastú tam borovicové lesy, odtiaľ je ich názov bor. Kedysi bolo Záhorie v období Veľkej Moravy súčasťou Moravského kniežatstva.

Dopravná dostupnosť

Región Záhorie má vynikajúcu dopravnú dostupnosť. Je to jedna z jeho hlavných výhod. Záhorím prechádza hlavná diaľničná a železničná tepna Bratislava - Kúty - Brno. Cyklistické trasy a automobilové komunikácie sú dobre udržiavané a sú schopné uniesť nápor turizmu. Nachádzajú sa tu tri významné cyklotrasy - záhorská, ktorá vedie z Devína do Senice, moravská - ktorá vedie po hrádzi rieky Morava z Devína až do Čiech a kopaničiarska - ktorá spája Záhorie s Považím. Nikde na týchto trasách však nefungu-

jú požičovne bicyklov. Cieľom návrhu je taktiež vytvorenie siete požičovní.

Potenciál regiónu

Región Záhorie disponuje vysokým potenciálom pre rozvoj cestovného ruchu. Preto treba uvažovať popri splavnení rieky Moravy aj o prepojení rieky s obcami a mestami. Oblasť má vysoký potenciál pre cykloturistiku a vodnú turistiku. Dobrý potenciál dosahuje v oblasti rekreácie pri vode, vodné športy a vidiecky turizmus. Ďalej sa vyskytuje možnosť agroturistiky, paraglidingu a kúpeľov.

Navrhované a jestvujúce prístavy a prístaviská

Skalica

Mesto Skalica je v riešenom území prvé a zatiaľ jediné mesto, v ktorom je prístav už vybudovaný. Prístav je od centra mesta vzdialený približne 4 až 5 km a svoju prvú sezónu mal v lete 2007. Prístav sa dobre ujal a jeho návštevnosť predstihla očakávania. Prístav nadväzuje na vodnú cestu „Baťov kanál“ začínajúcu v Českom Kroměříži a zatiaľ má funkciu konečnej (alebo začiatkovej) zastávky.

V blízkej budúcnosti je naplánovaná realizácia spojenia Baťovho kanálu s tokom rieky Morava prostredníctvom plavebnej komory, ktorá má byť vybudovaná za Skalickým prístavom.

Kátov

Nachádza sa medzi Skalicou a Holíčom a do jej katastra spadajú významné prírodné biotopy. Jedná sa hlavne o Kátovské rameno a Kátovské jazero, ktoré tvoria súčasť Natury 2000 a spadajú do osobitne chránených častí prírody SR. Aj z tohto dôvodu sa v obci neuvažuje s vybudovaním prístavu, nakoľko by si to vyžiadalo nemalé zásahy do prostredia.

Holíč

Mesto Holíč je od rieky Moravy vzdialené približne rovnako ako Skalica. Vzhľadom na to, že na českom brehu je už v súčasnosti vybudovaný prístav v Hodoníne, v Holíči sa uvažuje s vybudovaním menšieho prístaviska. Rovnako sa uvažuje aj so službami požičovne malých plavidiel, ktoré nemusia mať stále zázemie. Mesto Holíč má obrovský potenciál v podobe historického dedičstva. Tento potenciál by mal byť správne podchytený a malo by sa mu venovať dostatok pozornosti.

Kopčany

Na českej strane je plánovaná výstavba prístaviska v Mikulčiciach. Toto prístavisko by spájalo archeopark na strane Mikulčíc s archeoparkom na strane Kopčian. Z tohto dôvodu by sa malo uvažovať o vybudovaní prístaviska aj na



Pohľad na prístav Kopčany od vody - vizualizácia.

slovenskej strane. Významným je projekt výstavby lávky, ktorá bude spájať obe obce.

Gbely

Gbely samotné majú záujem hlavne o rozvoj rekreačnej časti Adamov.

Mesto sa sústreďí najmä na rozvoj turistického ruchu v okolí jazier, vybudovanie rekreačného a športového centra, rozvoj športového rybárstva a vodnej turistiky. Nakoľko sú Gbely najvzdialenejšie mesto od rieky Moravy spomedzi riešených miest a obcí, je toto riešenie opodstatnené. Na rieke Morava sa plánuje výstavba prístaviska s perspektívou ďalšieho rozvoja.

Brodské

Obec Brodské vytvára významné miesto pre umiestnenie ochranného prístavu. Ponúka sa tu možnosť využitia mŕtveho ramena. Po oddelení od rieky Moravy plavebnou komorou by umožňoval celoročné kotvenie lodí, prípadne kotvenie lodí z iných prístavov v záujme ich ochrany pred povodňami a pod.

Súčasne by bol tento prístav posledným prístavom na rieke Morava až po sútok s riekou Dyje. Tento úsek rieky je splavniteľný iba počas niekoľkých mesiacov v roku a nie pravidelne. Rieka teda nemá dostatočnú hĺbku na to, aby ňou pravidelne plávali lode. Územie, nachádzajúce sa južne od Brodského, je zároveň významné hlavne z hľadiska ochrany prírody. Toto vytvára prirodzené obmedzenie pre stavbu plavebných komôr a ďalších prístavov, ktoré by potrebovali vybudovanie infraštruktúry. Aj napriek tomuto je z českej strany plánovaná výstavba troch plavebných komôr, ktoré by mali zabezpečiť aspoň čiastočné splavnenie daného územia.

Územie sa v dlhodobom horizonte plánuje splavniť, je k tomu však potrebné začať budovať vodnú cestu v smere od sútoku rieky Moravy s riekou Dunaj pri Devíne proti prúdu hore až po spomínaný sútok Moravy a Dyje. Úpravami koryta rieky a výstavbou plavebných komôr sa zdvihne hladina rieky Morava, čo umožní celosezónne splavnenie aj cez úsek Brodské – sútok Moravy a Dyje.

Kúty

Kúty sa nachádzajú práve v oblasti, kde Kútsky les (plánovaný je druhý najvyšší stupeň ochrany prírody) vytvára obmedzenie pre stavbu prístavu s infraštruktúrou.

Sekule a Moravský Svätý Ján

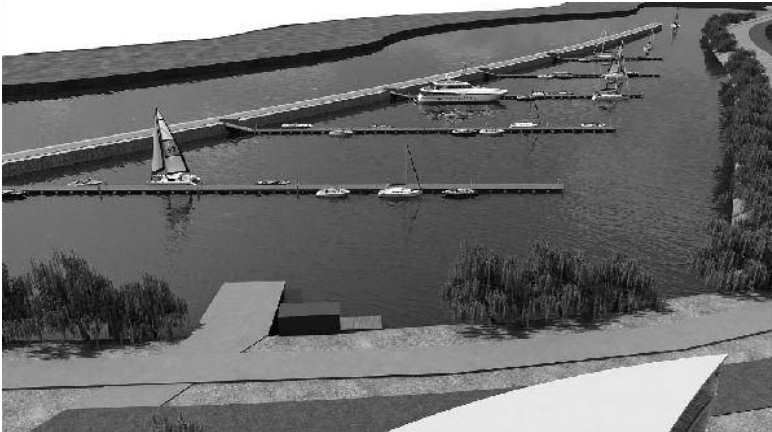
Nakoľko sa s vybudovaním prístaviska na tomto území počíta až v budúcnosti, obce majú dostatok času na to, aby zatraktívniili svoje okolie. V čase, keď sa bude riešiť otázka splavnenia rieky Morava až po sútok s Dunajom, by mali byť obe obce pripravené na ďalší rozvoj turizmu.



Pohľad na prístav Moravský Svätý Ján - Hohenau od vody - vizualizácia.

Devín

Devín je navrhnutý ako hlavný prístav pre splavnenie z južnej strany. Táto obec je veľmi zaujímavá z hľadiska polohy. Je to mestská časť Bratislavy do ktorej vedie cyklistická trasa priamo z centra. Obec má rozsiahlu históriu a leží na sútoku Moravy a Dunaja. Splavnenie až po Devín je možné až po vybudovaní plavebných komôr.



Pohľad na kotviskú prístavu Devín - vizualizácia.

tická trasa priamo z centra. Obec má rozsiahlu históriu a leží na sútoku Moravy a Dunaja. Splavnenie až po Devín je možné až po vybudovaní plavebných komôr.

Zhrnutie

Na úseku toku rieky Morava od Skalice po Moravský Svätý Ján v súčasnosti existuje jediný prístav a to v Skalici. Plánovaný je ochranný prístav v Brodskom a malý prístav v Kopčanoch. Ďalej je plánovaných 7 prístavísk (Perúnska lúka, Kátov, Holíč, Kopčany, Gbely, Kúty, Moravský sv. Ján), z toho 3 majú perspektívu rozvoja na prístavy. Na opačnom brehu, t.j. na českej strane je plánovaný prístav v Hodoníne a 3 prístaviská (Hodonín, Mikulčice a Lanžhot).

Na tomto úseku je plánovaná výstavba 7 plavebných komôr. Jedna plavebná komora bude spájať Bašov kanál s riekou Morava – za Skalickým prístavom. Ďalšie plavebné komory sú plánované za Hodonínom, Kopčanmi, Adamovskými jazerami, a Brodským. Posledné dve plavebné komory sú plánované v oblasti Kútskeho lesa.

Rozmiestnenie prístavov rešpektuje miestne podmienky a podmienky plavebnej bezpečnosti. Keďže v súčasnosti je rieka Morava splavná v smere od severu iba do Hodonína, resp. na Slovensku do Skalice; a z juhu je to v závislosti od prítokov na sútoku s Dyje, je realizácia väčšiny prístavísk

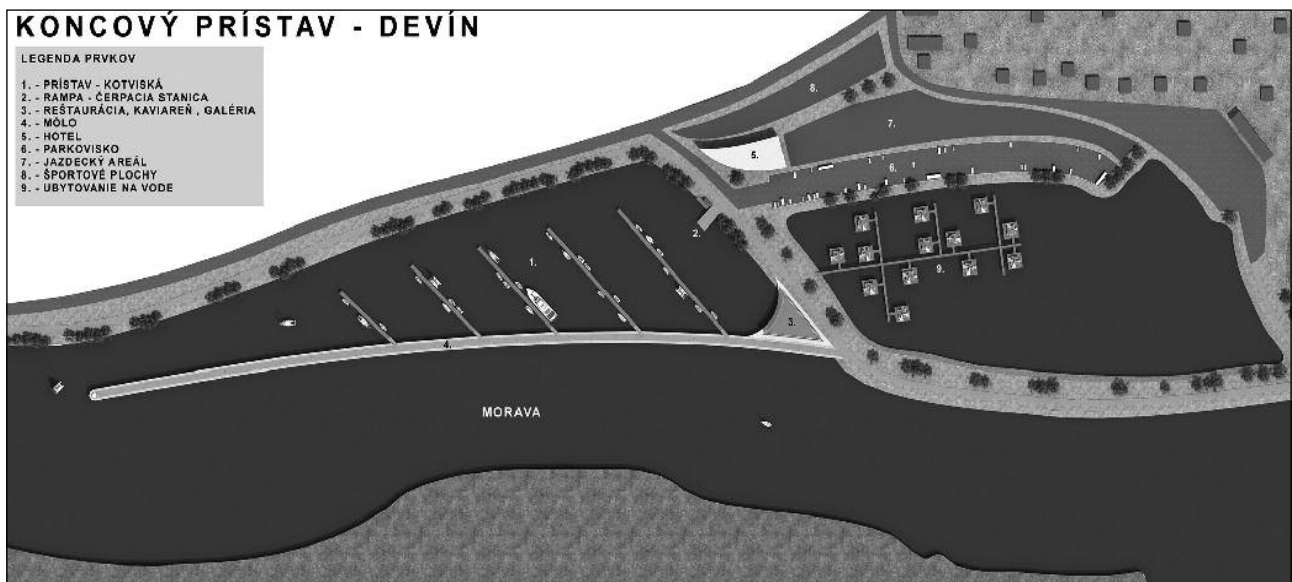
závislá na zabezpečení splavnosti na medzilahlom úseku.

S realizáciou prístavísk Kátov a Holíč je možné začať už v súčasnosti, pretože ich plánované umiestnenie je nad haťou, kde je celoročná splavnosť zaručená už teraz. Zatiaľ však nie je realizované prepojenie Bašovho kanálu s Moravou, a preto budú zatiaľ tieto prístaviská na oddelenom úseku vodnej cesty. Navrhnuté prístaviská Kopčany I. a II., Gbely, ochranný prístav v Brodskom a Kúty sa nachádzajú na miestach, kam sa dnes, kvôli existujúcim hatiam, nedá plaviť. Ich realizácia je teda závislá na prácach na postupnom splavňovaní Moravy smerom na juh. Tie budú spočívať v rekonštrukcii hatí, prehrabávaní dna rieky a budovaní plavebných komôr.

Prístavisko pri obci Moravský Svätý Ján sa nachádza na miestach, kde hladina rieky Moravy nie je regulovaná. Plavba je tak závislá na hydrologických podmienkach, ľudovo povedané po dlhotrvajúcich dažďoch, čo je len veľmi ťažko predpovedateľné. Úsek rieky od plavebnej komory Lanžhot 2 (teda od Brodského) smerom na juh je v čase sezóny splavný maximálne pre kanoe. Taktiež prístup z južnej strany – od Dunaja je závislý na veľkých prítokoch, ktoré sú v letnom období skôr výnimkou.

Zoznam použitej literatúry :

- [1] Ateliér Dobrucká a kol., 2008 : Povodie rieky Moravy v dotyku s trnavským samosprávnym krajom- Štúdia regionálneho rozvoja
- [2] Ministerstvo životného prostredia SR / Sekcia vôd / Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava / Slovenský hydrometeorologický ústav Bratislava / KAMA - semináre & školenia Žilina : Zborník príspevkov z odborného seminára RÁMCOVÁ SMERNICA O VODE - STAV IMPLEMENTÁCIE V PODMIENKACH SR - Rajecké Teplice 25. a 26. apríl 2006
Tlač: ÚVTIP Nitra. Vydavateľstvo NOI Bratislava
- [3] Ministerstvo životného prostredia SR, Výskumný ústav vodného hospodárstva, Slovenský hydrometeorologický ústav, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. : Správa Slovenskej republiky o stave implementácie Rámcovej smernice o vode spracovaná pre Európsku komisiu v súlade s článkom 5, prílohy II a prílohy III a článkom 6, prílohy IV RSV - Marec 2005 Bratislava
- [4] Územné plány - Skalica, Kátov, Holíč, Kopčany, Devín, Gbely, Brodské, Kúty

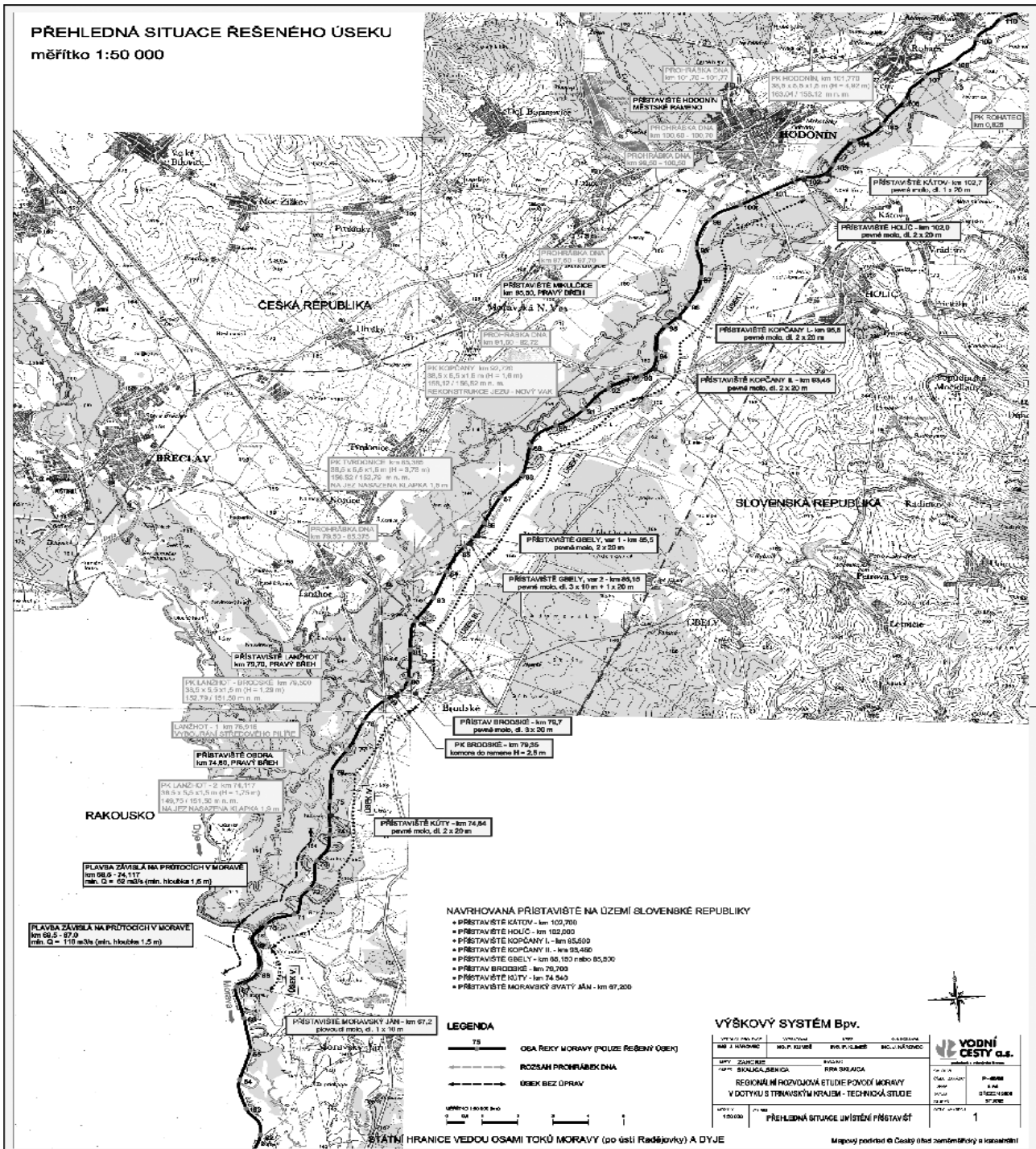


Splavnenie rieky Moravy, ako ďalej?

Ing. Vladislav Horňák - Spolek na podporu Pomoravia

Po dokončení Prístavu Skalica – Baťov kanál a napojení tak slovenského brehu na plavbu po Baťovom kanáli sa aktivity záujmových skupín, obcí a miest, ale i samosprávnych krajov a štátnych orgánov sústredili na rozvoj plavby po rieke Morave v úseku od Skalice po sútok s Dunajom. Snahy o rozvoj malej rekreačnej plavby na rieke Morave v súčasnosti nadväzujú na existujúcu plavbu na jej hornom toku, kde je vodná cesta súčasťou

Baťovho kanála. Je to predovšetkým z dôvodu, že vzniknutá destinácia cestovného ruchu a teda i značka „Baťov kanál“ má z hľadiska marketingových atribútov (*zavedená značka, medzinárodne známy pojem, historické pozadie a pod.*) najväčší potenciál pre rozvoj cestovného ruchu i z hľadiska širšieho regiónu. Spustením plavby po rieke Morave od mesta Skalica až k ústi do Dunaja tak vznikne superregión cestovného ruchu, ktorého spojo-



Mapa riešeného územia.

cím prvkom bude práve rieka Morava a malá rekreačná plavba na nej. V konkurencii turistických regiónov je tak región slovensko – česko – rakúskeho pomoravia mohol získať dôležité postavenie i z hľadiska medzinárodného významu. V prípade správneho strategického riadenia by táto destinácia mohla dosiahnuť z hľadiska slovenských destinácií významu Bratislavy či Vysokých Tatier.

Niektoré konkrétne aktivity rozvoja plavby na rieke Morave a ich súčasný stav:

Plavebná komora Rohatec

K tomu, aby sa mohla prepojiť plavba v hornej časti rieky Moravy a Baťovho kanála s izolovanou plavbou v zdrži Hodonínskej elektrárne je potrebné vybudovať pri prístave Skalica plavebnú komoru a upraviť plavebnú hĺbku kanála pod ňou v dĺžke cca 400 m. Takto by sa plavba od Kroměříže dostala až k mestu Hodonín a Skalica by nebola len konečným /začiatočným prístavom/. V súčasnosti realizácia tejto stavby závisí na dohode medzi SR a ČR, ktorou by sa doriešili majetkové vzťahy a prevádzka zariadenia, keďže sa jedná o stavbu na štátnej hranici. Bohužiaľ táto aktivita je jednou z tých, pri ktorých nie sú technické ani finančné problémy, ale administratívne. Ani 3 roky medzivládnych rokovaní a snaha samospráv či neziskového sektora zatiaľ nevedli k reálnej dohode, ktorá by umožnila stavbu spustiť.

Úsek Hodonín – sútok s Dyje (Moravský sv. Ján)

V roku 2008 sa v rámci projektu medzi Trnavským samosprávnym krajom a Jihomoravským krajom financovaného zo zdrojov EU spracovala ucelená štúdia splavnosti rieky Moravy v úseku od Hodonínskej elektrárne po hranicu Trnavského samosprávneho kraja (cca po Moravský sv. Ján). Štúdia má viaceré časti, okrem technickej obsahuje i regionálnu, socioekonomickú, environmentálnu a marketingovú časť. Dôležitým aspektom celej štúdie je jej význam pri strategickom riadení územia a predovšetkým pri územnoplánovacom procese. Pokiaľ má mať vízia superregiónu cestovného ruchu reálnu podobu, táto štúdia, resp. jej časti, by sa mali postupne dostať do územnoplánovacích dokumentov obcí, vyšších územných celkov, ale i národných strategických dokumentov. Podfinancovanie samospráv, predovšetkým malých obcí však často vedie k „alibistickému čakaniu“. Bohužiaľ jedinými subjektmi pozdĺž rieky sú práve malé obce, na katastroch ktorých sa

budúce stavby, či už plavebné komory, prístavy alebo zariadenia cestovného ruchu, majú nachádzať. V cestovnom ruchu platí nepísané pravidlo - ponuka vytvorí dopyt, nie naopak. Preto spomínané čakanie nie je na mieste. Práve realizácia menších, i keď izolovaných aktivít, musí viesť k stimulovaniu dopytu, čo sekundárne vytvorí spoločenský tlak potrebný pre realizáciu väčších aktivít.



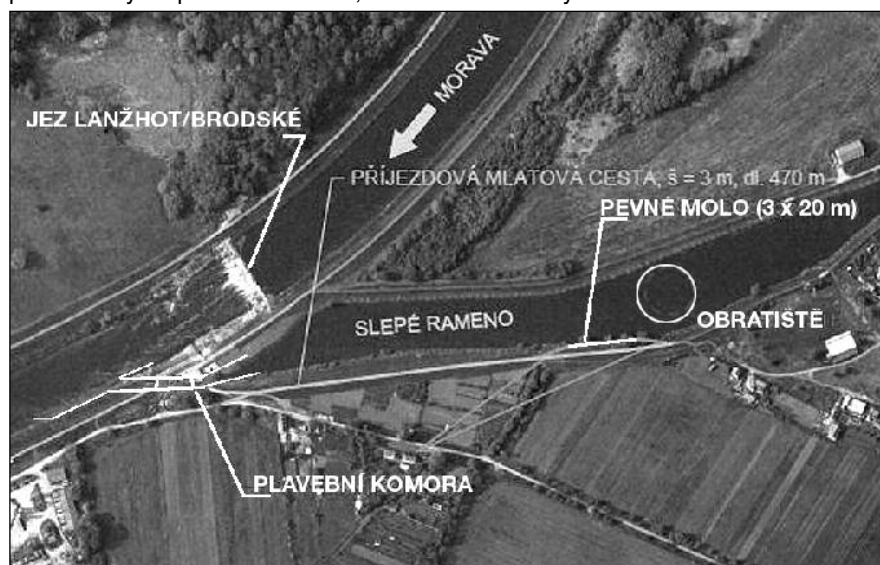
Plavebná komora Rohatec - vizualizácia.

Ako príklad všetkým môžeme uviesť realizáciu projektu pri obci Gbely – Adamov, kde vzniká izolovaný projekt plavby na malom úseku napojený na cestovný ruch príľahlých jazier s už rozvinutou infraštruktúrou cestovného ruchu.

Úsek Moravský sv. Ján - Dunaj

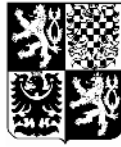
Kým v prvom úseku (Hodonín - Dyje) je rieka Morava hraničným tokom medzi ČR a SR v dolnom úseku tvorí hranicu medzi SR a Rakúskom. V súčasnosti prebiehajú trojstranné rokovania medzi SR, ČR a Rakúskom o novej spolupráci na tomto úseku, ktoré vyústili do prípravy Slovensko – Rakúskeho cezhraničného projektu, ktorého nositeľom je novovzniknutá štátna Agentúra rozvoja vodnej dopravy. V rámci projektu by mala byť spracovaná štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy dopadov na životné prostredie a mala by nadväzovať na spomínanú štúdiu v hornej časti rieky Moravy medzi elektrárnou Hodonín a sútokom s Dyje.

Rozvoj malej rekreačnej plavby na rieke Morave je beh na dlhú trať. Plavbu na Baťovom kanáli (65 km) sa podarilo obnoviť a rozvinúť do dnešnej podoby za 20 rokov. Jednotlivé projekty izolovanej plavby na rieke Morave sa však dajú realizovať už v dohľadnej dobe, nehovoriac o tom, že splavy na bezmotorových člnoch sa dajú realizovať už dnes. Chýba však informačná infraštruktúra, sprievodná infraštruktúra, zázemie a pod. Predpoklad jej vzniku leží na regiónoch, obciach a mestách ležiacich pri rieke a je dôležité, aby nečakali a aktívne pristupovali k manažovaniu rozvoja územia a aktívne rozbiehali vlastné i samostatné alebo malé projekty s využitím informácií a skúseností organizácií, ktoré sa zaoberajú manažovaním alebo koordinovaním rozvoja tohto územia, ako sú napríklad Spolok pre podporu Pomoravia, Baťov kanál, o.p.s. apod.



Plavební komora a prístavisko Brodské podľa technickej štúdie.

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 19. ledna 2011 č. 49

k prověření potřebnosti průplavního spojení
Dunaj - Odra - Labe

Vláda

I. **bere na vědomí** informace obsažené v části II a III materiálu č.j. 23/11;

II. **souhlasí**

1. s prodloužením termínu pro splnění úkolu vyplývajícího z bodu IV/5 usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929, o Politice územního rozvoje České republiky 2008,

2. s pokračováním územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu v souladu s usnesením vlády ze dne 24. května 2010 č. 368, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe;

II. **ukládá** ministru dopravy pokračovat ve spolupráci s 1. místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí v prověřování potřebnosti průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe a v projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) (přístupová smlouva a Transevropská dopravní síť /TEN-T/), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. prosince 2013 informaci o výsledcích tohoto prověření.

Provedou:

1. místopředseda vlády a
ministr zahraničních věcí,
ministr dopravy

Na vědomí:

hejtmani Ústeckého kraje,
Středočeského kraje,
Pardubického kraje,
Královéhradeckého kraje,
Olomouckého kraje,
Moravskoslezského kraje,
Jihomoravského kraje,
Zlínského kraje

Předseda vlády

RNDr. Petr Nečas, v. r.

Rozšíření česko – polské pracovní skupiny DOL

Mgr. Katarína Koleničková - odbor plavby Ministerstva dopravy ČR

Ve dnech 15. – 16. března 2011 se uskutečnilo II. jednání česko – polské pracovní skupiny DOL v Krakově, na které byli přizváni i zástupci Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky. Toto pozvání se uskutečnilo na základě závěrů minulého jednání v září 2010 na Červenohorském sedle a v souladu s Dodatkem Memoranda o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle – Ostrava z roku 2000, dle kterého: „...se obě strany shodují, že do budoucna mohou být signatáři Memoranda týkajícího se průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe i další státy dotčené problematikou tohoto evropského průplavního spojení“.

Jednotlivé delegace byly vedeny Leszkiem Karwowskim – prezidentem Národního úřadu vodního hospodářství ve Warszawě, Katarínou Koleničkovou – vedoucí oddělení vnitrozemské plavby a infrastruktury vodní dopravy, sekce dopravní správy Ministerstva dopravy České republiky a Matejem Vaníčkem - ředitelem odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky.

Jedním z hlavních bodů jednání byla informace české strany o pokračování územního hájení a prodloužení platnosti bodu IV.5 dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008. Zástupci Ministerstva dopravy České republiky informovali, že vláda usnesením č. 49 ze dne 19. ledna 2011 (viz protější strana) souhlasila s prodloužením termínu pro splnění úkolu vyplývajícího z bodu IV.5 usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929, o Politice územního rozvoje České republiky 2008 a s pokračováním územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu v souladu s usnesením vlády ze dne 24. května 2010 č. 368, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe. Dále uložila ministru dopravy nadále pokračovat ve spolupráci s 1. místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí v prověřování potřebnosti průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe a v projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN, přístupová smlouva a transevropská dopravní síť /TEN-T/), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit tuto informaci vládě do 31. prosince 2013.

Dále český zástupce podal informaci o finanční podpoře v rámci fondu ERDF CENTRAL EUROPE 2013, z projektu INWAPO, pro realizaci studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L. Informoval, že česká strana se zúčastnila setkání, týkajícího se projektu INWAPO, v rámci kterého jsou analyzovány nové dopravní napojení, a v tom i potřeba výstavby vodního koridoru D-O-L. Součástí bude také analýza možnosti překládky zboží z jiných druhů dopravy na vodní dopravu. Předkládajícím příjemcem projektu je přístav v Benátkách, který na základě předaných podkladů připravuje žádost o financování projektu. Rozhodnutí v této věci by mohlo být vydáno v červnu tohoto roku, pokud žádost získá akceptaci, pak budou práce zahájeny v září 2011 a první výsledky jsou předpokládány v první polovině roku 2013. Úplné ukončení projektu se předpokládá do konce roku 2013. Česká strana zdůraznila, že je důležité, aby v rámci projektu probíhala spolupráce s polskou stranou. Z nového rozhodnutí vlády České republiky ze dne 19. ledna 2011 vyplývá nutnost realizace posouzení efektivity výstavby průplavu D-O-L v rámci projektu INWAPO, a to do 31. prosince 2013. Toto posouzení bude multikriteriální, se zřetelem na otázky ekonomické, hospodářské,

dopravní, sociální a ekologické. Výše uvedené posouzení bude tvořit základ k přijetí rozhodnutí vlády České republiky ve věci dalších prací, týkajících se průplavu D-O-L. Do této doby bude hájena územní rezerva, určená k výstavbě D-O-L v České republice. Na základě těchto závěrů česká strana navrhla, aby byly v Polsku „prověřeny“ další vodní propojení, zvláště pak východním směrem.

Slovenská strana, která se poprvé účastnila jednání této pracovní skupiny informovala všechny účastníky, že změnou kompetenčního zákona se věcná problematika, týkající se vodních cest, přesunula z gesce ministerstva životního prostředí do gesce ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje. Slovenská strana konstatovala, že prioritou v oblasti rozvoje vodních cest na Slovensku do roku 2013, jak je i uvedeno v národním generálním programu implementace akčního programu podpory vnitrozemské plavby NAIADES, je zabezpečení dostatečných podmínek pro plavbu na vážské vodní cestě na její splavné části (pozn. v současnosti existuje 80 km vážské vodní cesty s nedostatečnými plavebními podmínkami). Následně je plánováno propojení řeky Váh s řekou Odrou, což je v souladu s Dohodou AGN - vodní cesta E-81 (varianta propojení Váhu s Odrou, prostřednictvím řeky Kysuca). V této věci proběhlo několik polsko-slovenských jednání na ministerké úrovni, které však byly přerušeny a dále se v nich nepokračuje. Nicméně Slovenská strana zdůraznila, že má zájem účastnit se jednání pracovní skupiny DOL.

Stěžejním bodem jednání byla informace polské delegace o nejhodnější variantě napojení logistického centra Dolní Lutyně - Gorzyczki. Již na minulém jednání zaznělo, že z uvedených variant česká strana nadále preferuje variantu 3A, která přibližně sleduje tok řeky Olše a tím státní hranici mezi Českou a Polskou republikou. Dle jednotlivých analýz byla polskou stranou vybrána varianta 3A, která je nejkratší (4,5 km) a z těchto důvodů nejkonomičtější. Rovněž je tato varianta výhodná s ohledem na průtok povodňových vod. A dále z plavebních a hydrotechnických důvodů je také nejefektivnější. Na závěr se česká a polská strana dohodly na variantě 3A. Slovenská strana přijala výše uvedená ustanovení a do svých dalších prací bude tuto zvolenou variantu zahrnovat. Dále se počítá i s tím, že oblast budoucího logistického centra nebude mít pouze regionální charakter.

Polská a česká strana pozvaly slovenskou stranu, aby se účastnila na činnostech pracovní skupiny DOL, a to se statutem pozorovatele. Rozsah činností pracovní skupiny zahrnuje činnosti spojené s analýzou, monitoringem a projektováním plánované investice, avšak jako samostatný zůstává problém samotné realizace. Statut pozorovatele slovenské strany bude zahrnut do Dodatku k Memorandu o spolupráci v přípravách realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava (pozn. upravený Dodatek k Memorandu byl zaslán české a slovenské straně k vyjádření; při nejbližší plánované návštěvě paní náměstkyně Wypych-Namiontko v České republice by mohlo dojít k podpisu nového Dodatku k Memorandu).

Na závěr česká strana navrhla využít polského předsednictví v EU (pozn. polské předsednictví začíná v červenci tohoto roku) pro zlepšení vnitrozemských plavebních podmínek ve dvou rovinách: 1) v oblasti propojení Odra - Dunaj a 2) zavedení nového tématu, týkajícího se vnitrozemské plavby v rámci činnosti Vyšehradské čtyřky (zapojení jiných států střední a východní Evropy). Dále byla českou delegací vyslovena myšlenka o možnosti vytvoření postu, tzv. zplnomocněnce EU ve věcech DOL. S tím souviselo i připomenutí, že zatím neproběhlo setkání s předsedou Evropského parlamentu Jerzy Buzkem. Polská strana přislíbila, že k setkání dojde v pozdějším termínu, po upřesnění konkrétních kroků a očekávání, týkajících se podpory projektu ze strany pana předsedy.

32 českých, polských a německých průmyslových a obchodních komor vyzývá německou spolkovou vládu: Labe patří do prioritní sítě vodních cest!

Sven Erichson - Unie komor Labe/Odra

Hamburk, 1. března 2011 – Unie obchodních komor Labe/Odra (KEO) vyzvala Spolkové ministerstvo dopravy k zařazení středního a horního Labe stejně jako Rýna mezi klíčové německé vodní cesty. „Koncepti budoucího propojení německých vnitrozemských vodních cest předloženou Spolkovým ministerstvem dopravy je třeba korigovat: Střední a horní Labe musí být vedle Rýna definováno jako dopravní cesta spojující vnitrozemskou dopravu se zámořským přístavem v Hamburku a jako přístupová cesta České republiky k moři po vodě,“ řekl Zbigniew Sebastian, prezident Unie a ředitel Hospodářské komory města Breslau, na valné hromadě Unie v Obchodní komoře města Hamburk.

V současnosti se stanovování budoucí prioritní a hlavní sítě německých vodních cest řídí čistě posouzením tonáže každé vodní cesty. Do vodních cest, po kterých se přepravuje hodně nákladu, by mělo směřovat více peněz z investic. Jen to by mělo být určující pro význam vodní cesty. Tento přístup je z pohledu Unie překonaný, jelikož nezohledňuje výrazný nárůst množství nákladu v budoucnu. Nestačí pouze přihlížet k omezeným rozpočtovým prostředkům a sledovat politická přání určující priority infrastrukturních projektů ve snaze dosáhnout možnosti plánování a jistoty pro investory.

„Velmi vítáme skutečnost, že Spolkové ministerstvo dopravy chce stanovovat priority i u výdajů na infrastrukturu pro německé vodní cesty, protože se jen tak dá čelit zadlužení státu, ostatní rezorty nevyjímaje,“ prohlásil na valné hromadě generální tajemník Unie a hlavní jednatel Obchodní komory města Hamburk, prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz. Vyjádřil také potěšení z výroků státního tajemníka Spolkového ministerstva dopravy Enaka Ferlemanna ohledně vytvoření předpokladů pro zvýšení vnitrozemské lodní dopravy napojené na zámořské přístavy na Labi z jednoho na pět procent. Do plánů ministerstva dopravy týkajících se budoucnosti je však třeba nutně zahrnout zvážení potenciálu Labe. Schmidt-Trenz doslova řekl: „V momentě, kdy bude Labe splavné po 345 dní v roce na hloubce 1,60 metrů, bude možné plánovat dopravu dopředu, a stane se tak ekonomickou. Proto navrhujeme připojit k aktuálním parlamentním předlohám vedle investiční mapy i mapu sítě s hlavními německými vodními cestami.“ Stavební úpravy na Labi nejsou tak nákladné jako ty na Rýně, což by však nemělo vést k tomu, že by Labe jako německá vodní cesta od Hamburku až po Prahu vypadlo z prioritní, příp. hlavní sítě, prohlásil hlavní jednatel obchodní komory. „Význam Odry jako přístupové cesty hospodářských center podél řeky, jako například města Eisenhüttenstadt, k moři po vodě byl u stávající koncepce shozen zcela pod stůl,“ řekl Schmidt-Trenz.

České hospodářské komory na zasedání Unie zastupovali Jaroslav Kopta za Krajskou hospodářskou komoru Liberec a Jan Cháb a Jiří Aster za Krajskou hospodářskou komoru Ústí nad Labem. Na v textu deklarované požadované parametry labské vodní cesty v Německu, kodifikované v společném česko-německém memorandu z roku 2006, navazuje i projekt plavebního stupně Děčín, který by měl umožnit spolehlivější napojení České republiky na západoevropskou síť vodních cest a na námořní přístavy v Severním a Baltickém moři.

Unie komor Labe/Odra je tvořena 32 českými, polskými a německými průmyslovými a obchodními komorami. Unie byla založena před jedenácti lety z iniciativy hamburské obchodní komory za účelem silnějšího zastupování ekonomických zájmů v obchodním prostoru toku Labe a Odry. Hospodářský prostor členských komor Unie je srovnatelný s rozlohou Nizozemska a zahrnuje kolem 16 milionů obyvatel. Dne 13. dubna 2011 uspořádala Unie v Berlíně „Konferenci o vnitrozemské lodní dopravě pro Labe“. Konference v Praze (podzim 2011), Varšavě (jaro 2012) a Bruselu (podzim 2012) se připravují.

Protesty proti „zeleným“ plánům na odstranění nákladní plavby z Labe

Ing. Jaroslav Pospíšil, ředitel odboru plavby Ministerstva dopravy ČR

Ministerstvo dopravy České republiky počátkem tohoto roku se znepokojením přijalo informace o plánech na reformu správy vnitrozemských vodních cest v Německu významně ovlivněných zelenými, podle kterých by se Labe a Odra měly stát řekami bez nákladní plavby. Aktuální návrh restrukturalizace je v současné době projednáván na půdě německého Bundestagu a v případě jeho přijetí by se ČR stala jedinou evropskou zemí bez funkčního (i když zatím nekvalitního a nespoehlivého) spojení vodní cestou s mořem. To by mělo silně negativní důsledky pro českou exportně orientovanou ekonomiku. Kromě obecně známých výhod vodní dopravy je plavba na Labi velmi efektivním cenovým regulátorem dopravního trhu, který způsobuje snížení přepravních cen až o 625 Kč/t pro 6 milionů tun zboží přepraveného po železnici a 135 Kč/t pro 4 miliony tun

zboží přepraveného po silnici v koridoru podél Labe. V souhrnu pak jde o 4,2 mld. Kč ročních úspor na přepravních nákladech českých firem.

Proto premiér České republiky Petr Nečas odeslal dopis spolkové kancléřce Angele Merkelové, ve které vyjádřil nesouhlas s předmětným záměrem a požádal o jasné garance, že Labe je a zůstává důležitou součástí hlavních vodních cest mezinárodního významu. Ministr dopravy Vít Bárta svému německému partnerovi odeslal dopis v témže duchu a dále odeslal ministrovi infrastruktury Polské republiky impuls k tomu, aby Polsko protestovalo proti obdobným záměrům Německa s Odrou. Nesouhlasné stanovisko vyjádřil svým usnesením i Zahraniční výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR dne 6. 4. 2011 (viz níže).

Německý plán revize vodních cest ohrožuje strategické zájmy ČR

Zahraniční výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

Zahraniční výbor PSP vyzval vládu, aby neprodleně zahájila přímá jednání s představiteli SRN k obhajobě svébytných hospodářských i zahraničněpolitických zájmů České republiky. Ty jsou reálně ohroženy německými plány na reformu vnitrozemských vodních cest. Aktuální návrh strategické přeměny je v současné době projednáván na půdě německého Bundestagu a v případě jeho přijetí se ČR stane jedinou evropskou zemí bez funkčního říčního spojení s mořem. Uvedený stav by měl silně negativní důsledky pro ekonomiku ČR.

„Rozhovory by měly být zahájeny co nejdříve. V případě přijetí reformy v Německu totiž hrozí, že budou porušeny platné mezinárodní dohody. To znamená zásadní ohrožení národních zájmů České republiky,“ varuje předseda Zahraničního výboru PSP ČR David Vodrážka. Jde především o labskou vodní cestu, která má pro českou ekonomiku strategický význam. Vodní doprava je totiž velice efektivním cenovým regulátorem dopravního trhu, který se zásadně projevuje na ceně zboží na vývozu i dovozu. Již v současnosti činí podle propočtů úspora cca 4 mld. korun ročně.

„Zahraniční výbor projednával informace o návrhu německé reformy vnitrozemských vodních cest a její možné důsledky pro ČR vnímá se značným znepokojením. Je nutné, aby česká vláda začala své zájmy důsledně hájit,“

uvádí místopředseda výboru David Šeich. Návrh strategické reformy hodlá zařadit Labe do skupiny nevýznamných vodních cest. Tím by ovšem byla Česká republika zbavena jediného funkčního říčního spojení s mořem. *„Je otázkou, do jaké míry si je německá strana vědoma podstatných negativních následků pro ČR, obsažených v návrhu reformy,“* konstatuje Šeich.

Průvoz zboží po Labi není pro Německo výhodný, neboť je na základě mezinárodních dohod bezplatný. Naopak za každý kamion a železniční vagon dopravovaný přes německé území se samozřejmě platí. Rovněž omezení možností dopravy a konkurenčního prostředí v této oblasti by vedlo ke zvýšení přepravních tarifů se všemi dopady na české hospodářství. V koridoru mezi ČR a severomořskými přístavy se kapacita pozemního transportu blíží k hranici svého vyčerpání. Vodní doprava naopak poskytuje strategický dopravní potenciál s dostatečnou rezervní kapacitou. Je mj. vhodná jak pro přepravu jinak obtížně přepravitelného zboží, tak k zásobování strategickými surovinami.

Většina českého exportu a importu probíhá prostřednictvím uvedeného dopravního koridoru, který je přetížen především v oblasti dopravních uzlů. I proto podepsala v roce 2006 Ministerstva dopravy ČR a SRN dohodu o zajištění adekvátních parametrů na labské vodní cestě. Tato vodní cesta je rovněž součástí transevropské dopravní sítě TEN-T.

Superstrategie je super?

Ing. Petr Forman - Societas Rudolphina, o.s.

Koncepce a strategie přicházejí a odcházejí, zpravidla v souvislosti s příchodem a odchodem jejich nositelů. Alespoň v oboru dopravy to platí téměř beze zbytku. Je to dobře? Je to špatně? Těžko říci. Faktem je, že téměř každý ministr dopravy a jeho tým se snaží vepsat trvalou stopu do dějin oboru, což samozřejmě pak hodlá udělat i jeho nástupce, jakož i nástupce nástupce, nemluvě o tom, který přijde po něm. Od roku 1990 jsme měli nejméně 14 ministrů dopravy (omlouvám se, zapomněl-li jsem na některého), a jen o něco méně strategií a dopravních politik. Zažil jsem to, vím, o čem hovořím...

Takže – jak to bude s tzv. Superstrategií, zpracovávanou od podzimu 2010 do jara 2011? Těžko říci. A má vůbec smysl při tak rychlé obměně nových a nových verzí pokoušet se dosáhnout nějakých zásadních textací a úprav, nebo je to zbytečné plýtvání energií? Jsem, bohužel, přesvědčen, že přese všechno je nutné znovu a znovu ono martyrium podstupovat. Jednak proto, že i při veškerém novátorství všech nových vedení rezortu existuje určitá „dědičnost“ témat, jednak proto, že nelze nikdy vyloučit, že se tou či onou strategií nakonec přeci jen bude někdo alespoň částečně řídit.

Jak vznikala Superstrategie – pohled zvenčí

Její vznik ohlásil ministr dopravy JUDr. Vít Bárta krátce po svém nástupu do funkce. Tým, který se na vzniku podílel, se v průběhu času měnil jak co do počtu, tak obsazení. Zájem o spolupráci projevil mnoho odborníků a profesních sdružení, většinou marně. Podle sdělení médií se v závěru hodně angažovali profesor Petr Moos a bývalý český „eurovyjednávač“ a eurokomisař Pavel Telička. Vše koordinoval odbor strategie, ale zřejmě za tvrdého „vymezování mantinelů“ od pana ministra. Tento odbor se pak také musel „porvat“ s více než 500 připomínkami v rámci I. kola připomínkového řízení a s asi 250 v kole druhém.

Voda je tak trochu na vodě, nemá formulovanou koncepci a dlouhodobé cíle

Voda to měla v rámci Superstrategie těžké. Příliš se v původním textu neprosadila, a to málo, co se objevilo, tvrdě napadlo ministerstvo životního prostředí. Rozhodně se toto ministerstvo vymezovalo vůči vodním cestám daleko tvrději, než vůči jiným dopravním cestám. Už jsme si sice zvykli, ale stejně to stále budí podiv. Asi mají dálnice a vysokorychlostní železnice raději. Nebo – a to pravděpodobněji – zde cítí snazší oběť, neboť provozovatelů a zastánců vodní dopravy je samozřejmě méně, než motoristů a železničářů... Škoda, že právě tak přichází zájmy ochrany životního prostředí poněkud zkrátka.

Ukázalo se ovšem ještě jedno úskalí. Vodní cesty vlastně nemají rozvojový materiál, který by zobrazoval cosi, jako „cílový stav“, ke kterému by se vymezovaly a přibližovaly dílčí kroky. Tedy něco podobného, jako například mají dálnice, kde jsou jasně zpracovány mapy s finálním stavem dálnic v České republice. Ano, máme zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb., obsahující výčet dopravně významných využívaných vodních cest, a jeho přílohu, kde se dočteme o využitelných vodních cestách – ale tento výčet se týká pouze řek, případně existujících průplavních

úseků – tedy Labe, Vltavy, části Moravy, části Odry, Baťova kanálu atd. Ale projekt zřejmě nejdůležitější, tedy vodní koridor Dunaj – Odra - Labe, v tomto zákoně není. Ten ovšem nalezneme v evropské dohodě AGN a v řadě dalších evropských dokumentů, nalezneme jej i v množství vládních usnesení a také v územně-plánovacích dokumentech různé úrovně, nicméně to vše dohromady nedává ucelený dokument, se kterým by bylo možné pracovat. To se plně projevuje tehdy, kdy o vodocestných otázkách hovoří a rozhodují ti, kteří jim plně nerozumějí, nebo je nemají sdostatek pod kůží – a to je ve většině případů! Z toho vyplývá zásadní potřeba: vodocestné záměry a projekty musejí mít k dispozici **dlouhodobý koncepční materiál, který bude obsahovat opravdu vše, co by bylo možné a nutné zahrnout pod pojem „cílový stav vodních cest v ČR“.**

Voda po prvním kole připomínkového řízení

Na opomíjení vodní dopravy poukázala v prvním kole připomínkového řízení řada orgánů, institucí a sdružení. Přitom tyto subjekty překládaly nejen náměty na textové úpravy ve prospěch vodní dopravy a vodních cest, ale také i na možnosti financování – totiž na nutnost vyjednávat o možném posílení Fondu soudržnosti, který je hlavním zdrojem „evropských“ peněz pro dopravní infrastrukturu, v rámci finanční perspektivy EU pro roky 2014 - 2020. Poukazovalo se i na to, že vodní doprava je velmi důležitým dopravním způsobem pro alternativní přísun energetických a dalších strategicky důležitých surovin, Tedy že je velmi důležitá pro energetickou a všeobecně hospodářskou bezpečnost země. A budiž kvitováno s povděkem, že připomínky se poměrně široce uplatnily. Díky tomu se objevily v příslušném návrhu usnesení vlády body **„předložit vládě ČR návrh na vyjednávání finanční perspektivy EU pro období po roce 2014 s cílem posílení podílu Fondu soudržnosti zejména v oblasti dopravní infrastruktury“** a **„předložit vládě ČR návrh na posílení energetické bezpečnosti ČR prostřednictvím alternativních dopravních tras (železničních a vodních) pro alternativní teritoria zdrojů energetických surovin“.**

Ale uplatnily se i další připomínky. Například konstatování, že náš stát má pouze **„jediný a z hlediska geografické polohy a daných přírodních podmínek ČR omezený přístup k námořnímu přístavu vodní cestou“**; že mezi cíle Superstrategie patří **„posílení energetické bezpečnosti ČR, podpora rozvoje mobility nezávislé na spotřebě kapalných uhlovodíkových paliv (koordinace energetické a dopravní politiky státu)“.** V textu po prvním kole připomínek nalezneme, vedle jednoznačně deklarovaných labstřkových stupňů Děčín a Přelouč II i nový a velmi rozumný text **„úkol do dalšího období zůstává prověřit proveditelnost a finanční návratnost budoucího možného propojení ostravské aglomerace vodní cestou s Odrou v Polsku (přeprava energetických surovin z jiných teritorií) a propojení Břeclavi nebo Hodonína vodní cestou s Dunajem (rovněž přeprava energetických surovin z jiných teritorií). V této souvislosti je důležité splnit úkoly usnesení vlády č. 929/2009 a 49/2011 s cílem důsledně prověřit proveditelnost a financovatelnost vodního koridoru Dunaj— Odra - Labe. K tomu účelu**

bude využita iniciativa JASPERS a spolupráce s EIB“.

Ovšem jsou tu i některé méně příznivé textace – například sdělení, že evropské zdroje se mají v příštím období (2014 - 2020) dělit v poměru 50:50 mezi železnici a silnici, tedy se zbytkem „0“ pro vodu. To je ovšem nejen v rozporu s evropskými dokumenty, volajícími po podpoře železniční a vodní dopravy, ale i v rozporu se zájmy ČR. A je to i poněkud nespravedlivé – právě z vodocestných kruhů vzešel námět na aktivní vyjednávání o posílení Fondu soudržnosti.

Textem z jiného světa jsou pak slova, zařazená zřejmě na popud MŽP, totiž volání po „ekologizaci stávajících vodních cest jako kompenzace za škody na životním prostředí způsobené jejich využíváním“. Což o to, ekologizovat starší vodní cesty je jistě možné, a někdy i účelné. Ale není to v působnosti rezortu dopravy, zdroji na (rozumnou) revitalizaci disponuje právě MŽP. Ale hlavně, nemůže to být míněno jako „kompenzace za škody, způsobené využíváním vodních cest“! Takové škody totiž nevznikají, je to jen setrvalý blud některých osob, které o lodním provozu mají naprosto nulové představy, nebo si vědomě vymýšlejí. V řadě ohledů má lodní provoz dokonce velmi příznivý vliv – například provzdušnění a okysličování vody. Podobně je nutné odmítnout slova „další zajišťování jeho splavnosti (Labe) však musí respektovat i další veřejné zájmy (ochrana přírody a krajiny, turistický ruch, protipovodňovou ochranu aj.) a možný vývoj klimatu. Splavnost musí být zajištěna (...) při zohlednění přírodních podmínek toku v ČR i SRN a za předpokladu, že tím nedojde k vzniku migračních bariér, ohrožení nebo zničení přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných a ohrožených druhů“. Ne snad proto, že by se takové zásady neměly respektovat a dodržovat, ale proto, že se jedná o zásady samozřejmé. Je proto zbytečné je specificky zdůrazňovat u vodních cest, když notabene u žádných jiných staveb, často environmentálně náročnějších, se takový specifický požadavek nevyslovuje. Jde určitě opět jen o „kompromis“ s MŽP, ale kompromis škodlivý, protože odpovídá nikoliv na argumenty, ale na populistická tvrzení některých radikálních rádobyodborníků na vše.

Připomínky MŽP

Tím jsme se ocitli „rovnýma nohama“ v připomínkách MŽP.

Veliký podiv budí již například požadavek, aby se vyškrtl úkol vyjednat o posílení Fondu soudržnosti pro příští rozpočtové období. Některým pracovníkům MŽP zřejmě vadí, že na takový námět nepřišli sami, a tak podle hesla „ať sousedovi chcipne koza“ napadají důležitý zájem ČR a žádají jeho odstranění. O státnostnosti si každý jistě udělá obrázek sám. Nebo snad peníze na dopravní infrastrukturu opravdu nepotřebujeme?

Další požadavek MŽP praví: „Žádáme, aby MD v Superstrategii i jinde přestalo označovat vodní dopravu všeobecně za ekologickou, neboť v obecných podmínkách málo vodnatých horních toků řek a v konkrétních přírodních podmínkách ČR jde o nepravdu. Dokonce i emisní charakteristiky na přepravenou jednotku má říční doprava na horních tocích horší než elektrická železnice. Nutné je pochopit také specifikum trasování vodních cest: zatímco s trasou silnice či železnice se zpravidla lze vyhnout přírodně cennému území, trasu vodní cesty lze vychýlit jen výjimečně a naopak je často nutné její doplnění o nákladná vodní díla zasahující do cenných biotopů vázaných na vodní prostředí.“

Skoro se nechce věřit, že je to míněno vážně. V argumentaci přece nelze směšovat provozování plavby a výstavbu vodních cest. Nejmenší negativní vliv vodní

dopravy na životní prostředí je objektivním zjištěním renomovaných výzkumných institucí. Pokud je vodní cesta kvalitní (což většina labsko-vltavské vodní cesty nepochybně je), nemá na tuto skutečnost vliv její lokalizace, tedy je-li na toku dolním či horním, protože podmínky a technologie plavby jsou totožné. Za řadu jiných výzkumů lze uvést data, zjištěná německým institutem PLANCO Consulting (výzkum byl mimochodem objednan Spolkovými drahami) – škody jednotlivých druhů dopravy jsou uvedeny v euro-centech na 1 přepravený tunokilometr (resp. v Kč/tkm a v %).

silnice železnice voda

	silnice	železnice	voda
škody na ŽP (c/tkm)	2,01	1,13	0,28
škody na ŽP (Kč/tkm)	0,54	0,3	0,08
%	100	53,93	13,93

Nejsou nám známy výzkumy, které by potvrzovaly jiné tvrzení, obsažené v připomínce.

Co se týče výstavby vodních cest, je nutné je posuzovat nikoli paušálně, ale případ od případu, což se ostatně týká všech druhů dopravních cest. Je evidentní – a v Evropě i jinde ve světě na to existují příklady – že vodní cestu lze navrhnout tak, aby bylo životní prostředí dotčeno co nejméně, v některých případech bylo dokonce dlouhodobým objektivním měřením zaznamenáno zlepšení podmínek.

A další požadavek MŽP: „Při vypořádávání byl doplněn irelevantní odkaz na mezinárodní dohodu AGN – požadujeme jej odstranit z celého dokumentu, neboť ze jmenované dohody závazek zajištění celoročně efektivního provozování plavby pro ČR nijak nevyplývá. V tomto směru zároveň poukazujeme na formulaci v Logické mapě dopravy „Zajištění splavnosti na Labsko-vltavské vodní cestě 345 dní v roce – 2020“, které je v rozporu s tvrzením německé strany popírající vůli k zajištění srovnatelných parametrů navazujícího německého úseku. Pokud nebude dostatečně doložen soulad přístupu obou zemí, pak by hrozilo vytvoření 345 dní splavného „dopravního ostrova“ ve střední Evropě, což by byl fenomén velice zajímavý jak v rovině mediální, tak i rovině finančních kontrol. Doporučujeme formulaci cíle navázat na současné i reálné budoucí plavební podmínky v Německu.“

Nelze, než konstatovat, že ministerstvo dopravy by při formulování záměrů mělo vycházet z potřeb českého hospodářství, nikoli ze zájmů zahraničních subjektů, například německých Spolkových drah. Připomeňme, že podle počtů znamená existence splavného Labe i za dnešních podmínek rapidní snížení tarifů německé železnice (a také silničních dopravců), a znamená roční úsporu českých exportérů a importérů ve výši cca 4 mld. Kč/rok. Při zlepšení plavebních podmínek se tyto úspory ještě významně zvýší. Zájemem ČR je tedy žádat na německých partnerech splnění platných mezinárodních dohod. Navíc i za současné situace jsou plavební podmínky na německém Labi lepší, než na hraničním úseku Labe v ČR (úsek Ústí nad Labem – státní hranice).

Co se týče dohody AGN, její uvedení není irelevantní, protože stanovuje provozní podmínky na vodních cestách evropského významu, kterou Labe je.

Další atak MŽP se týkal návrhu na zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe. Pracovníci MŽP tvrdí, že Usnesení vlády ČR č. 929/2009 požaduje pouze „nutnost prověřit na mezinárodní úrovni potřebnost tohoto projektu“. Není to pravda. Je tu i jasný úkol „posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě (...) informaci o výsledcích tohoto prověření“. Vykládat to jinak, než potřebu Studii proveditelnosti, popřípadě takový

úkol popírat, je hrubé zkreslení. Ostatně – proč se někteří činitelé MŽP takové studie bojí?

Sečteno a podtrženo: souboje s nepodloženými a často i nepravdivými tvrzeními pracovníků MŽP nelze ministerstvu dopravy zrovna závidět. Proč si tak tito lidé počínají, je velmi vážná otázka, které bychom se měli věnovat jindy, ale se vši vážností. Nechce se mi ale věřit, že takovéto postoje zastávají všichni, protože si dělám naději, že někteří to myslí s ochranou životního prostředí doopravdy a profesionálně.

Voda po druhém kole

K tomu nelze dnes nic říci. Výsledek druhého kola připomínkového řízení neznáme. Víme jen, že jsme se snažili potvrdit předešlé náměty a připomínky, a že jsme ještě nad to přidali nové poznatky, například námět na pokus o ustanovení evropského koordinátora pro vodní koridor Dunaj – Odra - Labe. Důvod je jasný. Evropská komise ustanovila koordinátory (zatím celkem 9) pro některé složitější infrastrukturní projekty, které současně mají výrazně nadnárodní charakter (sít TEN-T). Lze například jmenovat Ing. Teličku jako evropského koordinátora pro **Priority Project No. 27: „Rail Baltica Warsaw - Kaunas – Riga – Tallinn - Helsinky”**, nebo právě v oblasti vodních

cest Karlu Peijs, koordinátorku pro **koridory Priority Project No. 1 „Rhin/Meuse – Main - Danube“ (inland waterway axis), Priority Project No. 30 „Inland waterway Seine - Scheldt“**. Výhodou je, že takto ustanovený zmocněnec disponuje určitou vyjednávací autoritou a také odborným zázemím (aparát). Jednání lze opřít nejen o TEN-T, ale také například o rezoluci Parlamentního shromáždění Rady Evropy, přístupové smlouvy a řadu dalších dokumentů.

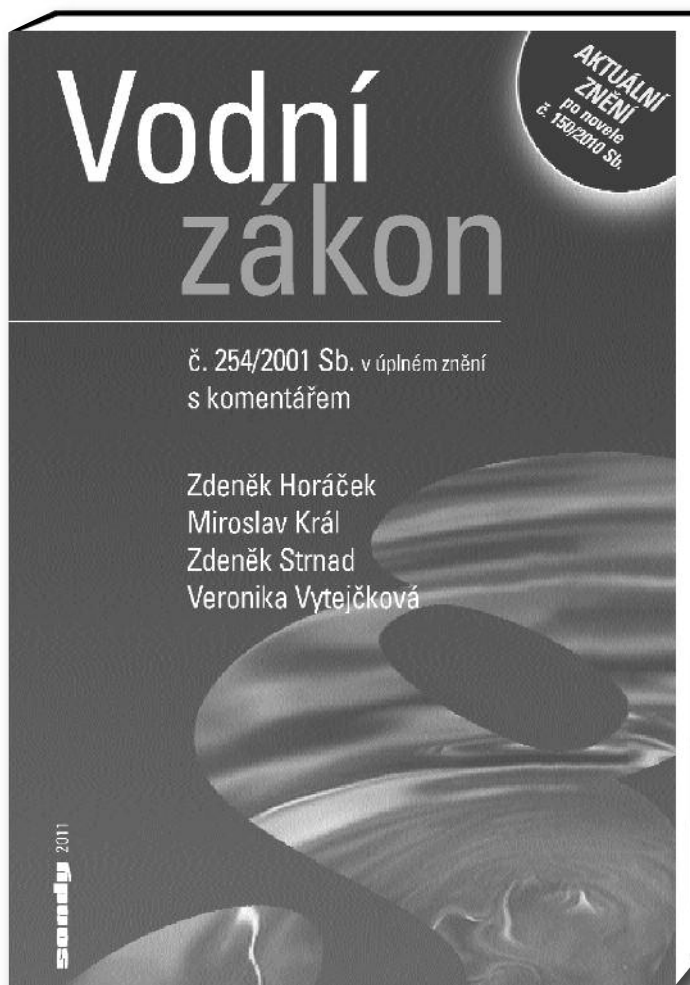
Snažili jsme se uplatnit i spravedlivější rozdělení budoucích „evropských“ peněz, tedy aby to nebylo jen 50:50 mezi železnice a silnice, ale aby 5-10% bylo využito pro vodní cesty.

Ale, jak již řečeno, výsledky jsou v tuto chvíli nejasné.

Jak dál se Superstrategií?

Asi by se daly opsat předešlé věty: nejasno. Již před změnami v kabinetě se její přijetí ve vládě nejevilo jako zcela jednoznačné, mnohé hlasy dokonce tvrdily, že přijata nebude. Nevíme. Jedno je ale jisté: vodocestný obor je tak zanedbaný, že je zapotřebí zúčastnit se aktivně každé příležitosti ku změně. A to jsme snad udělali.

Vyšel VODNÍ ZÁKON



V pražském Nakladatelství Sonda vyšlo již páté, aktualizované vydání tzv. Vodního zákona s komentářem od renomovaných autorů z Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí České republiky. Vodní zákon v knižní podobě je vynikající pomůcka nejenom pro pracovníky státní správy, ale i další uživatele z řad jak odborníků, tak i laiků.

Vodní zákon, jeho aktuální znění po novele č. 150/2010 Sb., je v úplném znění s komentářem Mgr. Zdeňka Horáčka, Ing. Miroslava Krále, CSc., JUDr. Ing. Zdeňka Strnada a Mgr. Veroniky Vytečkové. Publikaci recenzoval JUDr. Josef Vedral, Ph.D., člen Legislativní rady ČR.

Objednávky lze poslat elektronicky na:
sondy-odbyt@cmkos.cz

Remotorizace nákladních plavidel v České republice (za účasti státu)

Ing. Evžen Vydra - Ministerstvo dopravy ČR

Dokument Operační program Doprava 2007 - 2013, prioritní osa 6, oblast podpory 6.3 definuje možnost získání veřejné podpory pro modernizaci vnitrozemských nákladních plavidel registrovaných v Plavebním rejstříku České republiky. V souladu s tímto programovým dokumentem Operační program Doprava byla odborem plavby ministerstva dopravy sestavena programová dokumentace Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy (dále jen „Program modernizace plavidel“), která představuje možnost dotačního titulu pro vlastníky a provozovatele nákladních plavidel registrovaných v České republice (ČR), a to do výše až 49 % z celkových způsobilých nákladů. Veřejná podpora je majoritně tvořena Evropským fondem pro regionální rozvoj ERDF (85 % z celkové veřejné podpory), a to za spoluúčasti národního financování, tedy ze státního rozpočtu ČR (15 % z celkové veřejné podpory). Na základě návrhu odboru plavby ministerstva dopravy schválila Evropská komise svým rozhodnutím č. N 358/2007 – *Česká republika, režim státní podpory pro hospodářské subjekty na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy*, ze dne 20. 5. 2008, nejvyšší možnou míru podpory z do té doby srovnatelnými programy ve vnitrozemské vodní dopravě v rámci EU.

Stěžejní částí Programu modernizace plavidel je jeden ze tří podprogramů, a to konkrétně Podprogram 1 – **Pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek**, tzv. remotorizace. Se svým finančním objemem veřejné podpory ve výši 211 993 000 Kč tvoří remotorizace majoritní část Programu modernizace plavidel. Skladba loďního parku evidovaného v Plavebním rejstříku ČR, průměrný věk plavidel a další statistické ukazatele týkající se vnitrozemské plavby jsou každoročně publikovány v Ročence dopravy ČR vydávané ministerstvem dopravy¹ (MD). Pro konkrétní představu o průměrném věku nákladních plavidel určených pro potenciální modernizaci byla v letech 2006 a 2007 provedena MD (ve spolupráci se zástupci Svazu dopravy – sekce vodní dopravy) analýza typové skladby nákladních plavidel včetně informace o průměrném věku pohonných jednotek, které již nemusejí být vždy shodné s datem stavby plavidla. Nákladní plavidla mohla totiž v minulých letech projít režimem tzv. remotorizace. Z této analýzy (která byla provedena na základě dat poskytnutých zástupci Svazu dopravy – sekce vodní dopravy v roce 2007) vyplývá, že průměrný věk pohonných jednotek u motorových nákladních lodí (dále jen MNL) je 29 let, u tlačných remorkérů (dále jen TR) je 18,5 roku a u vlečných remorkérů je 23,5 roku (data v článku nejsou aktualizována z důvodu shody s daty uvedenými ve schválené dokumentaci programu Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy - ev. č. 127 550, resp. v dokumentaci Podprogramu 1 – Pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek).

V rámci realizace Programu modernizace plavidel, resp. jeho Podprogramu 1 jsou způsobilými náklady pro remotorizaci nákup pohonných a pomocných jednotek,

jejichž emise výfukových plynů a pevných znečišťujících částic² (dále jen emise a částice PT) jsou v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES³, ve znění pozdějších předpisů (dále jen směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES) a také s platnou národní legislativou. Dále jsou způsobilými náklady tzv. návazné prvky k motoru/motorům. U dvouvrtulových plavidel (TR a některé MNL) je předpoklad, že vlastník/provozovatel plavidla bude v rámci takového plavidla vždy současně remotorizovat dvě pohonné jednotky a s velkou mírou pravděpodobnosti také s nimi spojené návazné prvky, a to vždy identicky ke každému motoru. Návaznými prvky jsou převodovky, hřídele, vrtule, dýzy, rámy pro usazení motorů a také jednotlivé systémy a soustavy vztahující se k nově instalovanému motoru/motorům.

Z výše uvedené statistiky průměrného věku stávajících spalovacích motorů na jednotlivých typech plavidel je zřejmé, že tyto dnes již konstrukčně zastaralé motory instalované na plavidlech v 60. - 90. letech 20. století, nemohou splňovat nově nastavené emisní hodnoty (byť se stávající platná právní úprava pro oblast hodnot emisí a částic PT lodních pohonných a pomocných jednotek vztahuje pouze na motory uváděné na trh EU, resp. motory nově vyrobené a instalované na plavidla). V době instalace stávajících pohonných jednotek ve výše uvedených 60. - 90. letech minulého století nebyly emise výfukových plynů v rámci EHP a EU nijak závazně upraveny. I přes skutečnost, že jsou stávající pohonné jednotky na plavidlech vlastníky/provozovateli vodní nákladní dopravy udržovány v provozuschopném stavu, je sporné, do jaké míry by dnes splnily alespoň příslušné technické normy, které se v době jejich instalace na plavidlech vztahovaly k emisím výfukových plynů a částic PT.

Vzhledem ke skutečnosti, že v současné době neexistuje v EU metodika, jakým způsobem měřit emise výfukových plynů a částic PT ze spalovacích motorů, které jsou instalovány na plavidlech, nelze reálně pracovat s exaktními daty v rámci exhalátů z těchto stávajících motorů. I přes skutečnost, že vodní doprava je nejšetrnějším druhem dopravy⁴ k životnímu prostředí, zpříšňuje EU limity přípustných emisí výfukových plynů a částic PT i pro tzv. nesilniční pojízdné stroje, mezi které explicitně podle současných právních aktů EU patří, mimo jiné, i plavidla vnitrozemské vodní dopravy. A to jak pro lodní pohonné jednotky, tak i pro lodní jednotky pomocné. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES definuje maximální přípustné hodnoty emisí výfukových plynů a znečišťujících částic pro pohonné a pomocné jednotky, které se v EU nově uvádějí na trh a instalují na vnitrozemská plavidla. Tato směrnice také jasně specifikuje metodiku pro měření emisí výfukových plynů a pevných částic PT, ale pouze pro případy, kdy je motor uchycen na zkušební stacionární stolici. Jedná se tedy o metodiku pro motory, které se budou na plavidla teprve instalovat. Pro exaktní zjištění spalin z motorů, které jsou nyní instalovány na plavidlech, se jejich demontáž a následné zjišťování skutečných hodnot na stacionární stolici jeví a stále jeví



Měření emisí výfukových plynů mobilní STK nového motoru Caterpillar instalovaném v tlačném remorkéru.

jako nereálná, resp. postrádající jakoukoli smysluplnost. MD při nastavování podmínek, parametrů a indikátorů v rámci dokumentace Programu modernizace plavidel spolupracovalo se zástupci Svazu dopravy – sekce vodní dopravy, kteří jsou zároveň i provozovatelé vodní dopravy. I přes neexistenci metodiky měření emisí a částic PT přímo na plavidlech, iniciovalo MD na vybraných typech plavidel, konkrétně na TR a MNL, měření výše uvedených emisí a částic PT. Za tímto účelem byla oslovena mobilní stanice technické kontroly (STK), která provádí měření emisí a částic PT naftových motorů těžké silniční techniky, zda je schopná provést na základě metodiky měření emisí výfukových plynů pro silniční nákladní vozidla a strojů takové měření i na vybraných typech plavidel. Pro realizaci byly měřicí přístroje nastaveny analogicky k výkonům naftových motorů používaných v silniční dopravě. Jako problematická se však jevila skutečnost, že motory používané v nákladní silniční dopravě mají většinou jiné pracovní otáčky než motory instalované na plavidlech, zejména pak původní pohonné jednotky instalované v MNL, které jsou většinou pomaloběžné. Právě tato skutečnost byla důvodem, že k výsledným naměřeným hodnotám bylo přistupováno jako k hodnotám orientačním. Pro relevanci porovnání měření emisí a částic PT lodních pohonných jednotek instalovaných na nákladních plavidlech, bylo v rámci jedné metodiky dále realizováno mobilním STK také měření emisí na TR, který byl aktuálně osazen novými pohonnými jednotkami. Interní vyhodnocení tohoto měření a následně vytvoření zjednodušeného modelu komparace emisí a částic PT mezi starým a nově instalovaným motorem bylo, mimo jiné, jedním z podkladů pro identifikaci jednotlivých parametrů a indikátorů při sestavování dokumentace Programu modernizace plavidel.

V případě získání dotačního titulu na nákup pohonné nebo pomocné lodní jednotky je primárně nutné prokázat soulad s platnou evropskou a národní legislativou – s důrazem na shodu s definovanými maximálními přípustnými hodnotami CO, NOx + HC a částic PT. Nové lodní motory jsou již výrobcem vybaveny tzv. certifikací, která prokazuje soulad s platnou legislativou EU pro instalaci motorů na plavidlo, včetně explicitně stanovených hodnot emisí a pevných částic PT, a to pro různá spektra otáček motoru. Jelikož se výše uvedená legislativa vztahuje pouze na nově vyrobené a instalované motory, představuje dotační titul pro vlastníky plavidel/provozovatele vodní nákladní dopravy na nákup takového motoru určitou moti-

vaci pro realizaci modernizace, resp. remotorizace plavidla/plavidel, která jsou evidovaná v Plavebním rejstříku ČR. Nově vyráběné naftové motory určené pro nákladní plavidla jsou dnes konstrukčně na špičkové úrovni. Jejich vysoká míra efektivity představuje, v porovnání s již instalovanými motory z 60. - 90. let 20. století, zejména nižší spotřebu pohonných hmot a také v přepravních relacích zvýšení obrátkovosti plavidla. Remotorizace zároveň přispívá k širšímu vnímání přepravní filozofie „*environmentally friendly*“, a to nejen z pohledu přepravce, ale také z pohledu dopravce/dopraců podnikajících ve stejném dopravním oboru, resp. v dalších druzích dopravy. Zobecnění pohledu přepravce směrem k filozofii „*environmentally friendly*“ je ale samozřejmě silně relativní, protože kritéria pro výběr dopravního prostředku nemusí být vždy právě environmentálního charakteru, ale také s ohledem na cenovou politiku pro realizaci přepravy, rychlost přepravy, spolehlivost přepravy, apod. Nicméně tato přepravní filozofie, přímo související s remotorizací, je pro společnost jednoznačným socioekonomickým přínosem.

V souvislosti s výše uvedenou efektivitou nových naftových lodních motorů a zcela unikátní mírou veřejné podpory pro nákup těchto pohonných a pomocných jednotek ve výši až 49 % celkových způsobilých nákladů, podmiňovala Evropská komise získání dotačního titulu (ve svém Rozhodnutí č. N 358/2007 – Česká republika) tzv. odečty provozních přínosů od celkových způsobilých výdajů. Provozní přínosy představují tržní cenu stávajících motorů na plavidle, úsporu paliva za prvních pět let provozu, příjmy v důsledku zvýšení obrátkovosti plavidla a také veškeré další provozní přínosy, jako např. nižší náklady na údržbu/opravy.

Vzhledem ke stávajícím schváleným projektovým žádostem v rámci Programu modernizace plavidel pro remotorizaci plavidel, které zároveň souvisí s nejednoznačnou interpretací, jakým způsobem postupovat při vyhodnocování položky tzv. veškerých dalších přínosů, vydává v současné době MD metodický pokyn. V rámci tohoto pokynu bude také zřejmé, jak postupovat v těchto odečtech při zpracovávání projektových žádostí, které žadatelé předkládají po vyhlášení kolových výzev MD.

Závěrem lze konstatovat, že očekávaná vysoká míra remotorizace související především s využíváním Programu modernizace plavidel přispěje nejen k vyšší konkurenceschopnosti vnitrozemských vodních nákladních plavidel na přepravním trhu, ale zároveň také přispěje ke zkvalitnění ovzduší v ČR, resp. v EU, a to i přes neoddiskutovatelnou skutečnost, že vodní nákladní doprava v ČR je stále nejekologičtějším druhem dopravy.

¹ Ročenka dopravy je dostupná také z webových stránek MD, více na http://www.mdcz.cz/cs/Statistika_dopravy/

² Aktuální platná legislativa EU a České republiky definuje pro nově instalované lodní motory maximální přípustné hodnoty oxidu uhelnatého CO, oxidů dusíku NOx, uhlovodíků HC a pevných částic PT.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje, ve znění pozdějších předpisů.

⁴ Více ve veřejně publikovaných studiích o externích nákladech dopravy vypracované společnostmi INFRAS a PLANCO, ze kterých vychází vnitrozemská vodní nákladní doprava s nejmenšími externími náklady.

Říční informační služby

Ing. Vojtěch Dabrowski - odbor plavby Ministerstva dopravy ČR

V roce 1998 Evropská komise zahájila rozvoj konceptu tzv. Říčních informačních služeb (RIS – River Information Services). Jedná se o koncept harmonizovaných informačních služeb, které podporují řízení dopravy a přepravních proudů na vodní cestě včetně propojení s jinými dopravními módy.

Základní cíle RIS jsou následující:

zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby. RIS přispívá ke zkvalitnění záchranných operací a umožňuje průběžný monitoring dopravní situace na vodní cestě včetně přepravy nebezpečného zboží.

zvýšení efektivnosti vodní dopravy. RIS pomůže optimalizovat řízení přepravního řetězce snazší výměnou informací mezi loděmi, plavebními stupni a přístavy.

lepší využití možností vodní cesty na základě kvalitnějších informací o aktuálních plavebních podmínkách

ochrana životního prostředí plynoucí z dostatečné informovanosti při řešení kalamitních situací

Potřeba rozvoje informačních technologií v dopravě byla deklarována již v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/EC definujícím pravidla rozvoje transevropské dopravní sítě TEN. V roce 2005 byla vydána směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 44/2005/ES o harmonizovaných Říčních informačních službách na úrovni Společenství, která vyžaduje zavedení RIS v harmonizované podobě na všech evropských vodních cestách třídy IV. a vyšší.

Koncepce RIS je založena na integraci informačních služeb pro všechny subjekty, které se na provozu vodní cesty podílejí. Jedná se o služby

- veřejné – zabezpečení bezpečného a efektivního provozu
- soukromé – logistické informace pro efektivní přepravní služby

Říční informační služby jsou strukturovány do následujících tří skupin:

- **Informace o plavební dráze** (FIS – Fairway Information System)
- **Strategické dopravní informace** (STI – Strategic Traffic Information)
- **Taktické dopravní informace** (TTI – Tactical Traffic Information)

Informace o plavební dráze (FIS)

System poskytuje uživatelům informace o vodní cestě, které jsou podpůrné pro taktická a strategická rozhodnutí.

FIS zahrnuje tradiční popisné informace, jako je plavební mapa, informace o aktuálních a předpovídaných vodních stavech a o stavu a využitelnosti vodní cesty.

Veškeré tyto informace jsou pro uživatele vodní cesty zcela zásadní, a to jak pro plánování přepravy, tak i během vlastní plavby.

Informace je možné rozdělit na informace statické, dynamické a naléhavé. Naléhavé informace musí být předávány velmi rychle v reálném čase a proto se nejčastěji využívá standardní hlasová VHF komunikace. Dynamické informace jsou aktualizovány na pravidelné bázi – denně, měsíčně nebo ročně, případně operativně při jejich výskytu.

Statickou informací je plavební mapa.

Za **dynamické informace** se považují:

- stav vodní cesty (řeka, průplav) včetně plavebních komor, mostů a přístavů
- provozní doby plavebních komor a pohyblivých mostů
- omezení plavby vysokými vodními stavy nebo ledovými jevy
- současné a předpovídané vodní stavy

Naléhavé informace jsou:

- omezení plavby z důvodu havárií
- operativní komunikace v plavebně obtížných místech

Strategické dopravní informace (STI)

Strategické dopravní informace jsou informace podporující středně a dlouhodobá rozhodování uživatelů ve vztahu k plánování plavby a plánování činnosti plavebních komor, překladišť a přístavů.

Na základě informací o stavu plavební dráhy a vazeb na návaznou dopravu do a z přístavu rejdají sestavují plavební plány. Ty jsou v závislosti na skutečném průběhu plavby aktualizovány.

Klíčovou roli zde hraje práce se dvěma základními charakteristikami – ETA (Estimated Time of Arrival) - očekávaný čas příjezdu a RTA (Required Time of Arrival) - požadovaný čas příjezdu. ETA vychází z aktuálního časového průběhu plavby a RTA je odvozen od požadavků na čas příjezdu do přístavu, rezervace proplavení na plavebních komorách apod. Cílem je obě tyto charakteristiky v provozu co nejvíce přiblížit, ale zároveň pokud možno nepřekročit RTA. V případě rozporů s plavebním plánem je možné co nejdříve řešit otázku aktualizace RTA a vazeb na další přepravní operace. Výsledkem je nejen optimální plánování provozu plavebních komor a přístavů, kdy jednotlivé operace probíhají podle časového plánu při jejich maximálním využití, ale také omezení ztrátových časů plavidel, posádek a zboží. Zároveň se rovněž snižuje tvorba kongescí v dopravně silně zatížených místech a mnohdy i spotřeba paliva, kdy místo čekání plavidlo jede po vodní cestě pomaleji. Z pohledu zboží se jedná o aplikaci principů just-in-time. Pro dopravce je nezanedbatelným faktorem rovněž přehled o reálném průběhu plaveb a dohled nad řádnou činností zaměstnanců.

Na základě strategických informací jsou založeny tyto služby:

- plánování a sledování plavby
- řízení provozu plavebních komor a přístavů
- řízení plavby lodí
- elektronický trh se zbožím

Taktické dopravní informace (TTI)

Taktické dopravní informace podporují okamžité nebo krátkodobé rozhodování uživatelů při řízení plavidla, lodního provozu nebo odstraňování následků havárií.

TTI tvoří informace o aktuálním obrazu dopravní situace v oblasti, která se přímo týká daného subjektu (lodě). Je to zejména přesná poloha a pohyb ostatních plavidel na vodní cestě.

Obecně je TTI využíván zejména kapitány v průběhu plavby a pochopitelně i záchrannými složkami při odstraňování následků havárií. V plavebně obtížných místech s intenzivním provozem se ukazuje jako přínosné řízení a koordinace plavebního provozu z řídicích center (tzv. VTS Vessel Traffic Services), ve kterých operátoři musí mít dokonalý přehled o pohybu plavidel.

Říční informační služby v ČR

V ČR jsou Říční informační služby provozovány a dále rozšiřovány v souladu s výše zmíněnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 44/2005/ES na vnitrozemských vodních cestách třídy IV a vyšší, což představuje celou labskovltavskou vodní cestu s výjimkou úseku Třebeňice – České Budějovice. Poskytovatelem v České republice je Státní plavební správa, která je současně správcem českého internetového serveru Říčních informačních služeb.

V současné době jsou v České republice v rámci Říčních informačních služeb funkční aplikace obsahující aktuální zprávy vůdcům plavidel o aktuálních plavebních podmínkách, odstavkách či nebezpečných jevech. Dále jsou všem uživatelům vodních cest zdarma k dispozici elektronické plavební mapy formátu Vnitrozemský ECDIS. V provozu jsou rovněž systémy pro elektronický sdělování zpráv o realizovaných plavbách a přepravovaném zboží a pro sledování polohy a pohybu plavidel.

V rámci v současné době realizovaného mezinárodního projektu IRIS Europe II se připravuje další rozšíření Říčních informačních služeb. Jedná se o technické řešení mezinárodní výměny dat o probíhajících plavbách se

Spolkovou republikou Německo, zavedení informací o plavebních hloubkách na vybraných úsecích vodních cest do elektronických plavebních map formátu Vnitrozemský ECDIS, rozšíření aplikace Zprávy vůdcům plavidel o informace o ledových jevech a pilotní zřízení bezdrátového přístupu pro využívání Říčních informačních služeb ve vybraných úsecích vodních cest, jako je například oblast Děčína, centrální Prahy a některých významných plavebních komor.

Další informace naleznete na oficiálních stránkách RIS v ČR: www.lavdis.cz



Říční informační služby podporují efektivní řízení dopravy na vodní cestě a dávají vůdcům plavidel zásadní informace (plavební mapy, aktuální informace o vodních stavech, dopravní informace, apod.). Foto: Tomáš Kolařík

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, obchvat města Kroměříže

Barevná příloha k článku Ing. Přemysla Stahla



Aktuální trasa vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe vedená obchvatem kolem města Kroměříže.

Trasa vodního koridoru D-O-L



Kroměříž – „hanácké Atény“ z ptáčích perspektivy. Za zámek (v popředí) se rozkládá rozsáhlá Podzámecká zahrada, lemovaná řekou Moravou. Vedení vodního koridoru D-O-L řekou Moravou v tomto úseku by si vyžádalo značných kompromisů, aby nebyla tato zahrada ani v nejmenším narušena. Nejvhodnější řešení obchází levobřežní část města obchvatem (v pozadí).

Obrázek vpravo: Zatopené město Kroměříž v roce 1997. Vpravo koryto řeky Moravy, vlevo plánovaný obchvat Kroměříže vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe, který by pomohl město ochránit před povodněmi.



OSOBNÍ PŘÍSTAV BABICE NA BAŤOVĚ KANÁLU

Barevná příloha k článku Ing. Jiřího Durdáka a Ing. Miroslavy Kořínkové

Foto: obec Babice



Celkový pohled na nový osobní přístav Babice - vizualizace.



Pohled na vjezd do nového osobního přístavu Babice se zvedacím mostem - vizualizace.



Výletní a restaurační loď
MORAVIA • CZECHIE



Tel.: 602 323 988 • Fax: 271 767 625 • e-mail: rezervace@lodmoravia.cz
www.lodmoravia.cz

SYSTÉM MOJŽÍŠ (MOSE) OCHRÁNÍ BENÁTKY PŘED VELKOU VODOU

Barevná příloha k článku Ministerstva infrastruktury a dopravy - Vodní úřad Benátky - Consorzio Venezia Nuova



Tři úžiny umožňují přístup do Benátské laguny.



Výstavba plavební komory (101 x 18 m) a ochranného přístavu v úžině Lido.



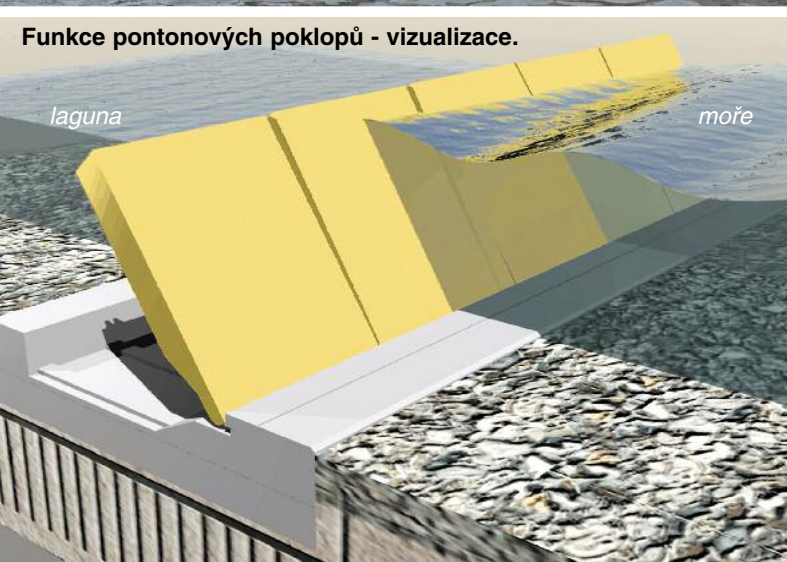
Výstavba největší plavební komory (371 x 50 m) v Itálii pro námořní lodě v úžině Malamocco



Velká voda v Benátkách 1. prosince 2008 dosáhla výšky 156 cm.



Výstavba plavební komory (134 x 16 m) a ochranného přístavu v úžině Chioggia.



Funkce pontonových poklopů - vizualizace.



Výstavba základů (kesonů) pontonových poklopů v suchém doku. Po dokončení budou přesunuta do úžiny Lido.

Jedinečný obor středního vzdělání s výučním listem v ČR - Lodník (23-65-H/02)

Mgr. Bc. Jana Férová - ředitelka Střední škola lodní dopravy a technických řemesel



Střední škola lodní dopravy a technických řemesel v Děčíně je zaměřena zejména na tříleté učební obory typu H v oblasti strojírenství a stavebnictví, ale především je jedinečným vzdělávacím zařízením v České republice pro obor vzdělání **23-65-H/02 Lodník**, tedy pro oblast vnitrozemské vodní plavby. Vzhledem ke své jedinečnosti si tento obor vzdělání bezesporu zasluhuje patřičnou pozornost. Naši absolventi nestojí ve frontách na úřadech práce a jsou doma i za hranicemi vysoce ceněni. Přitom jejich podmínky ke vzdělávání se zatím absolutně nedají srovnat s podmínkami partnerské školy v německém Schönebecku nebo nizozemské školy Maritime Academie v Harlingenu.

možnost pokračovat ve studiu na zahraničních námořních VŠ v Polsku, Německu nebo třeba na Slovensku - na Žilinské univerzitě, fakultě provozu a ekonomiky dopravy a spojují prostřednictvím katedry vodní dopravy. V rámci kurzů a zkoušek při plavebních správách jednotlivých států pak mohou naši chlapci získat patenty pro jednotlivé úseky evropských řek a zvyšovat si postupně kvalifikaci až na hodnost kapitána plavidla. Je také možné si přímo na naší škole dodělat bezprostředně po vyučení dvouletou denní nástavbou maturitu. Prostě pokračovat podle zájmu a schopností ve svém kariéřním růstu.

Škola je také právoplatným členem evropské organizace **EDINNA**, jejímž zakladatelem je nizozemská škola Maritime Academie v Harlingenu a jejímž hlavním cílem je sjednotit obsah vzdělávání a také jeho podmínky u partnerských vzdělávacích institucí napříč Evropou tak, aby následně mohla být významně zjednodušena i pravidla uznávání dosažených kvalifikací u plavebních úřadů v jednotlivých evropských zemích a aby tato komunikující soustava vzdělávacích institucí pružně reagovala na potřeby evropské vodní dopravy. V neposlední řadě je jejím úkolem rozšiřovat spolupráci mezi partnery projektu pro šíření povědomí o oboru vnitrozemské vodní dopravy ve všech relevantních oblastech a především také hájit zájmy členů případ od případu podle rozhodnutí valné hromady, např. v národním a evropském zákonodárství o vzdělávání. www.edinna.eu



Škola je také právoplatným členem evropské organizace **EDINNA**, jejímž zakladatelem je nizozemská škola Maritime Academie v Harlingenu a jejímž hlavním cílem je sjednotit obsah vzdělávání a také jeho podmínky u partnerských vzdělávacích institucí napříč Evropou tak, aby následně mohla být významně zjednodušena i pravidla uznávání dosažených kvalifikací u plavebních úřadů v jednotlivých evropských zemích a aby tato komunikující soustava vzdělávacích institucí pružně reagovala na potřeby evropské vodní dopravy. V neposlední řadě je jejím úkolem rozšiřovat spolupráci mezi partnery projektu pro šíření povědomí o oboru vnitrozemské vodní dopravy ve všech relevantních oblastech a především také hájit zájmy členů případ od případu podle rozhodnutí valné hromady, např. v národním a evropském zákonodárství o vzdělávání. www.edinna.eu

Díky pochopení Ústeckého kraje a mimořádné situaci při vyhlášení konkurzní správy na společnost ČSPL a.s. došlo již v roce 2004 k nákupu plovoucích dílen, které jsou ukotveny v děčínském zimním přístavu. Na tomto plavidle probíhá odborný výcvik prvního a druhého ročníku v režimu týden škola – týden odborný výcvik. Třetí ročník pak provádí souvislou praxi na plavidlech českých zaměstnavatelů doma i v zahraničí po dobu celého pololetí školního roku. Přespolní žáci jsou ubytováni v domově mládeže (kapacita 32 ubytovaných).



Budova školy.

Jedná se o tříletý učební obor, kdy absolvent kromě výučního listu a vysvědčení o závěrečné zkoušce získá navíc **plavební knížku** (platnou ve státech EU) se zapsanou **pětiměsíční souvislou praxí na plavidle** (kluci jezdí celé jedno pololetí 3. ročníku na plavidlech českých firem doma i v zahraničí) a **hodnost lodníka 1. třídy** (v rámci EU – matrose). Důležitou podmínkou pro přijetí ke studiu tohoto oboru je ale potvrzení lékaře o zdravotní způsobilosti v souladu s §25 zákona č.114/1995 Sb. a vyhláškou č.333/2008 Sb.



Výcvik na plavidlech.

Obor lodní doprava existuje sice také jako čtyřletý maturitní obor, ale to není to samé. Tady absolventi mají spíše



Plovoucí dílny v přístavu Děčín - Rozbělesy.

Všechny další informace jsou uvedeny na webových stránkách školy www.dorado.cz

Výstava Křižovatka tří moří

– vodní koridor Dunaj - Odra - Labe v Praze

PaedDr. Marie Kopečná - ředitelka Střední průmyslové školy stavební, Praha 1



www.spsdusni.cz

Na Střední průmyslové škole stavební, Praha 1, Dušní 17, byla dne 10. března 2011 slavnostně zahájena putovní výstava Křižovatka tří moří, která pojednává o vodním koridoru Dunaj - Odra - Labe (D-O-L). Slavnostního aktu se zúčastnilo mnoho významných hostů: Ing. Oldřich Lomecký – starosta Prahy 1, Ing. Petr Špirhanzl – vrchní ředitel sekce financování a správní MŠMT ČR, Ing. Jiří Friedl – ředitel závodu Dolní Vltava Povodí Vltavy, Mgr. Karel Peška – vrchní ředitel Úseku veřejné a vodní dopravy MD ČR, Ing. Jaroslav Pospíšil – ředitel odboru plavby MD ČR, Ing. Lenka Němcová – pověřená řízením odboru STM MHMP, prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc. z katedry hydrotechniky ČVUT FSv, doc. Ing. Pavel Jurášek CSc. – spolupracovník ústavu dopravních systémů ČVUT FD, Bc. Irena Burešová – starostka města Přelouče, Ing. Petr Forman – projektový manažer a odborník na plavbu.

Výstavu zahájila ředitelka SPŠS PaedDr. Marie Kopečná. Poté promluvil starosta MČ Praha 1 Ing. Oldřich Lomecký a ředitel odboru plavby MD ČR Ing. Jaroslav Pospíšil. Odborný výklad k výstavě pronesl Ing. Josef Podzimek, který ve své zanícené řeči seznámil všechny návštěvníky vernisáže s celou historií i současností projektu.

Součástí vernisáže byly odborné přednášky o rozvoji vodní dopravy a vodních cest doc. Ing. Pavla Juráška, CSc., Ing. Petra Formana a Ing. Jana Kareise, Ph.D, které vedle žáků a pedagogů školy navštívila i odborná veřejnost.

Hosté se mohli seznámit s historií i aktuálními informacemi o tomto projektu důležitém nejen pro Českou republiku, ale i pro celou Evropu. Návštěvníci se také dozvěděli, jaké plány na rozvoj vodních cest na Moravě a jaký vztah k průplavu Dunaj – Odra - Labe měli Tomáš a Jan Antonín Baťa ve 30. letech 20. století.

Putovní výstava byla až doposud prezentována na různých místech republiky, např. v Praze, Ostravě, Brně, Přerově, v Břeclavi a ve Zlíně na rektorátu Univerzity Tomáše Bati, ale dosud nikdy přímo na půdě školy, která připravuje žáky - budoucí vodohospodáře. A přitom SPŠS v Praze 1 vychovává žáky v oboru nejen pozemního stavitelství, ale i dopravních staveb a vodohospodářských a ekologických staveb již více než 50 let. Za tu dobu prošlo naší školou mnoho významných osobností tohoto oboru.

Jsem velmi ráda, že tato výstava doplula až k nám, na půdu Střední průmyslové školy stavební, Praha 1, Dušní 17, protože je názorným příkladem důležitosti propojení školy a praxe. Žákům i pedagogům je tak dána jedinečná možnost seznámit se s projektem, který má vedle svých příznivců i řadu odpůrců. I oni se pak mohou na základě získaných znalostí lépe zapojit do diskuse o důležitosti celého projektu. Od okamžiku umístění výstavy v prostorách školy vedou naši žáci i učitelé vášnivé debaty o účelnosti celého projektu. Vyučující především vodohospodářských předmětů – Ing. H. Matoušková, Ing. M. Jirků, CSc. i Ing. M. Chramosta, tak mají jedinečnou možnost zařadit projekt Křižovatka tří moří do výuky a debatovat s žáky o celé problematice vzniku vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. Pro mnohé z nich bylo velkým překvapením, že celá myšlenka propojení tří velkých evropských řek je starší více než 300 let a že Baťův kanál je vlastně jeho malou částí. Mnozí si pak ani nedokázali představit, jaký přínos by realizace tohoto projektu měla pro celou naši republiku. Důkazem zájmu žáků o celý projekt jsou pak zápisy v knize návštěv, kde i oni vyjadřují své názory nejen na výstavu samotnou, ale na projekt jako celek. Asi nejúspěšnějším exponátem celé výstavy je mapa vodních cest České republiky o velikosti cca 5 x 3 metry, na níž jsou přehledně zobrazeny existující i plánované vodní cesty v České republice, včetně vodního koridoru D-O-L. Návštěvníci si tak mohou sami „proplout“ naší zemí. A je jen dobře, že se žáci školy u mapy denně zastavují a diskutují o možnostech propojení tří zemí právě vodním koridorem Dunaj - Odra - Labe. A je pak na každém z nich, aby si vytvořil svůj názor. Výstava by měla být na naší škole umístěna trvale.



Hosté na slavnostním zahájení výstavy Křižovatka tří moří. Zprava Ing. Oldřich Lomecký – starosta Prahy 1, Ing. Martin Podzimek – ředitel stavební společnosti Podzimek a synové s.r.o., Ing. Lenka Němcová – pověřená řízením odboru STM MHMP, Petr Kašík – výkonný ředitel Svazu dopravy ČR, doc. Ing. Pavel Jurášek CSc. – spolupracovník ústavu dopravních systémů ČVUT FD, Mgr. Karel Peška – vrchní ředitel Úseku veřejné a vodní dopravy, Bc. Irena Burešová – starostka města Přelouče, Pavel Hlaváč - předseda správní rady obecně prospěšné společnosti Zlatý pruh Polabí a Ing. Jaroslav Pospíšil – ředitel odboru plavby MD ČR.

7 zastavení putovní výstavy KŘÍŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe



Během své návštěvy Prahy navštívil výstavu též ministr pro místní rozvoj a dopravu spolkové země Sasko-Anhaltsko Dr. Karl-Heinz Daehre (druhý zleva).

Osobní přístav Babice na Baťově kanálu

Ing. Jiří Durdák, projektový manažer Sdružení pro rozvoj obcí na Baťově kanálu,
Ing. Miroslava Kořínková, administrátor projektu

viz barevná příloha

Obec Babice byla úspěšná se svojí žádostí o dotaci na vybudování veřejného přístaviště pro malá plavidla a osobní lodě na Baťově kanále. Na realizaci celého projektu získala obec z Regionálního operačního programu Střední Morava celkem 11,485 mil. Kč, přičemž celkové náklady projektu jsou plánovány ve výši 14,958 mil. Kč. Finanční podíl obce tak činí 3,5 mil. Kč. Realizací této akce dojde k využití pozemku, který je díky neustále platnému záměru vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jinak nevyužitelný a také se tím navýší majetek obce.

Realizací projektu vznikne ucelený komplex veřejného přístaviště přinášející návštěvníkům obce připlouvajícím po kanále tolik potřebné a chybějící zázemí a jejím obyvatelům atraktivní prostory pro pořádání kulturních a společenských akcí.

Areál přístavu se bude nacházet na pravém břehu Baťova kanálu přes potok naproti stávající čistírny odpadních vod a letního občerstvení U Rybičky. Jeho součástí bude vnitřně členěný přístavní bazén o maximálních rozměrech 100 x 50 metrů s hloubkou 1,2 metru. Součástí bazénu budou přístupové lávky, mola a vyvazovací místa s přípojkami elektrické energie a pitné vody pro 35 menších plavidel a 2 větší lodě.

Součástí přístavu bude přístavní objekt s infobodem (= poskytování informací), WC, sprchami, společenskou místností, kuchyňkou a zázemím správce. Společenská místnost v tomto atraktivním prostředí bude moci být využívána obyvateli obce pro pořádání oslav, společenských a kulturních akcí. K tomu bude přispívat i prostor před objektem, jenž bude směrem k vodě řešen jako menší třístupňový amfiteátr.

Nezbytné zázemí přístavu bude doplňovat jednoduchý jeřáb s nosností 30 tun pro spuštění plavidel na vodu a jejich vytažování zpět. Pro svépomocný základní servis a malé opravy lodí bude sloužit hala o rozměrech 20 x 10 metrů a výšce maximálně 4 m.

Křížení vjezdu do přístavu se stávající cyklostezkou bude vyřešeno jednoduchou zvedací lávkou, což bude dalším z atraktivních jeho prvků. Celý areál bude jednoduše oplocen a bude disponovat dostatečným počtem parkovacích míst.

V projektovém záměru bylo uvažováno, že občanům obce by mohly být služby přístavu poskytnuty se slevou, to ovšem záleží na usnesení zastupitelstva obce.

Návštěvníkům a turistům budou jednotlivé služby poskytovány za poplatek tak, aby byl přístav po ekonomické stránce soběstačný a vydělal si na svůj provoz. Zkušenosti ze světa

i provozní model ukazují, že již po roce existence je tato varianta reálná.

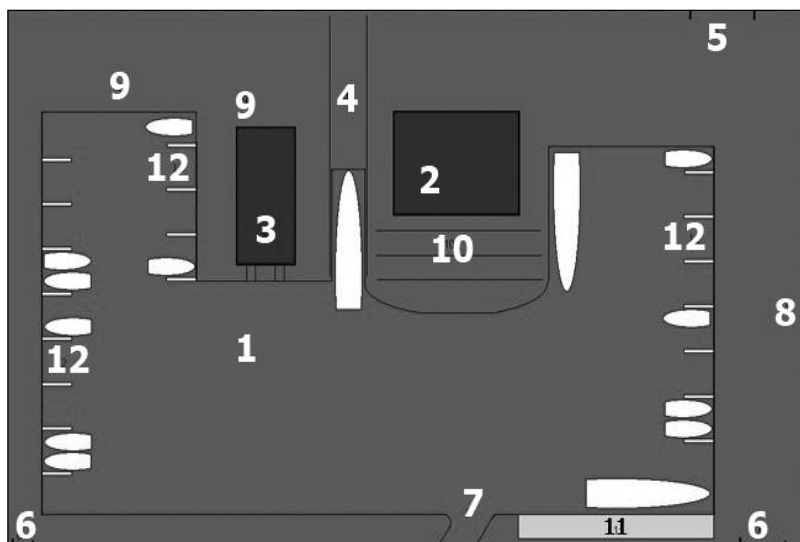
Celý provoz přístaviště je tedy naplánován tak, aby v sezóně od dubna do října vytvořil dvě nová pracovní místa a byl po provozní stránce finančně soběstačný.

Stávající zemědělský pozemek naproti čistírny odpadních vod tak bude v souladu s připravovaným územním plánem využíván pro rozvoj turistického ruchu v obci. Je nutné si uvědomit, že obec Babice v současné době nedisponuje žádným větším turistickým lákadlem a dle studií pořízených orgány kraje či svazkem obcí na Baťově kanále je právě existence Baťova plavebního kanálu v těsné blízkosti obce jednou z mála či ne-li jedinou šancí na to, jak se pro turistický ruch zviditelnit a obec tak učinit atraktivnější.

Ve prospěch tohoto projektu mluví i skutečnost, že podobně vybavený přístav srovnatelných parametrů v současnosti na kanále není a v dohledné době zřejmě ani nebude. Obec tak alespoň dočasně získá zajímavé prvenství a bude-li s touto konkurenční výhodou do budoucna rozumně nakládat a dále ji rozvíjet, má jedinečnou šanci stát se významným turistickým centrem na celé vodní cestě.

Zkušenosti z Holandska, Belgie, Německa či Velké Británie, kde má využívání historických i novodobých vodních děl a cest pro turistický ruch dlouholetou tradici, ukazují, že infrastruktura v podobě kvalitních veřejných přístavišť sebou přináší potenciál dalšího rozvoje a prosperity pro dané lokality, ať už přímo v podobě nových pracovních příležitostí, nově založených navazujících firem a živností, tak nepřímo v podobě zvýšení daňových příjmů do obecních pokladen či rostoucí prestiže a povědomí o dané obci či regionu. Proč tedy tohoto potenciálu nevyužít?

Pozn. redakce: Přípravu projektu osobního přístavu v Babicích letos velmi zkomplikovali zákonodárci schválením novely zákona o vynětí ze zemědělského půdního fondu, která akci několikanásobně prodraží. „Novela je skutečně čarou přes rozpočet. Šance, že bychom se v Babicích pyšnili unikátním přístavištěm na Baťově kanálu, je rázem minimální. Za vynětí potřebného pozemku z půdního fondu totiž musí obec zaplatit bezmála devět milionů korun, což je nemyslitelné. Ještě zjišťujeme, co se dá dělat, jaké máme možnosti“ uvedl Miloslav Maňásek, starosta Babic. Původně se přitom počítalo sotva se stotisícovou částkou.



- 1) Přístavní bazén
- 2) Přístavní objekt s infobodem, WC, sprchami, společenskou místností, kuchyňkou a zázemím správce
- 3) Servisní hala pro svépomocné opravy lodí a zimní uskladnění lodí s kolejovým lodním výtahem
- 4) Lodní jeřáb s nosností max. 30 t pro vyzvedávání a spuštění veškerých, zvláště pak velkých plavidel
- 5) Brána hlavního vjezdu do areálu
- 6) Boční brány vedlejších vjezdů do areálu
- 7) Vjezd do přístavu z Baťova kanálu, zvedací mostek na křížení s cyklostezkou
- 8) Parkovací místa pro automobily
- 9) Manipulační prostory, další parkovací plochy pro automobily, zimní stání pro lodě
- 10) Terasa s posezením pro návštěvníky přístavu – lavičky, stolky, pergola
- 11) Zastávkové místo pro velké lodě pravidelné i nepravidelné hromadné veřejné lodní dopravy
- 12) Plovoucí mola a přístupové lávky k lodím

Bařův kanál zahájil plavební sezónu 2011

Vojtěch Bártek - Bařův kanál, o.p.s.

Turistika na Bařově kanále v letošní sezóně opět ožívá. 30. dubna a 1. května 2011 byla slavnostně odemknuta plavební sezóna na Bařově kanále na šesti místech – v Napajedlech, Otrokovcích, Sudoměřicích, Veselí nad Moravou, Strážnici a Hodoníně.

Vodní cesta mezi Otrokovcemi a Rohatcem nabídne turistům i v letošním roce nezměněnou provozní dobu plavebních komor, tedy v květnu a září v pátek až neděli od 10.00 do 18.00, v červnu až srpnu od úterka do neděle rovněž od 10.00 do 18.00. Po loňském propadu, způsobeném povodněmi, bychom chtěli zvednout celkovou návštěvnost asi o třetinu, na 70 000 turistů.

Návštěvníci budou mít letos k dispozici nově zrekonstruovaný areál Pahrbek s veškerým zázemím, tedy parkovištěm, ubytováním, stravováním i sociálním zařízením. Rekonstrukcí prošel i areál Výklopník v Sudoměřicích rovněž se zázemím pro turisty a „bonbónkem“ v podobě funkčního modelu Výklopníku v poměru 1:45. Po propagačních kampaních čekáme zvýšený zájem i o cyklostezku podél Bařova kanálu.

Na novu sezónu se připravil Bařův kanál i správce plavební cesty, státní podnik Povodí Moravy. „Opravy v podobě šestice staveb, doplněné o další údržbu toku, si vyžádaly více než 19 milionů korun“, připomněl generální ředitel podniku Radim Světlík. Splavnost i pro rok 2011 finančně zajistilo nejen Povodí Moravy, s.p., ale i dotace z Ministerstva zemědělství ČR, Ministerstva dopravy ČR i Krajského úřadu Zlínského a Jihomoravského kraje.

Pracovníci povodí vyčistili kvůli zlepšení plavební hloubky u všech plavebních komor dolní a horní rejdy. Největší nánosy přitom zaznamenali pod plavební komorou Kunovský les. „V rámci údržby plavební cesty jsme v zimě rovněž provedli ořezy stromů, nezbytná kácení či vyřezávání křovin a provedli sanaci několika nátrží, včetně opravy rozsáhlého poškození levoboční hráze v katastru obce Sudoměřice,“ vypočítal ředitel závodu Střední Morava Pavel Cenek. Jen v úseku Petrov - Strážnice bylo podle něj vytěženo asi 23 000 m³ nánosů.

Jedná se také o prodloužení Bařova kanálu směrem do Kroměříže. Dne 18. února 2011 se v Kroměříži uskutečnilo jednání zaměřené na stanovení nové strategie při rozvoji plavby na říčním úseku mezi Kroměříží a Otrokovcemi. Účastníci jednání, mezi kterými nechyběli starostové měst a obcí ležících na řece Moravě, zástupci dobrovolného svazku obcí Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě, zástupci Zlínského kraje, Povodí Moravy s.p., Státní plavební správy, obecně prospěšné společnosti Bařův kanál ale také ministerstva dopravy – odboru plavby, jednoznačně deklarovali podporu rozvoje rekreační plavby na tomto říčním úseku.

„Je žádoucí, aby plavba na říčním úseku mezi Kroměříží a Otrokovcemi byla zahájena co nejdříve. Tomuto záměru by pomohlo, kdyby mohla být realizována v předstihu před stavbou plavební komory Bělov stavba koncového přístaviště v Kroměříži v takovém rozsahu, v jakém



Slavnostní plavba lodí Morava v Napajedlech.

se doposud připravuje. Nezávisle na tom pak může být zahájen paralelní proces přípravy kapacitnějšího přístaviště. Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě zpracuje vyhledávací studii a na jejím základě Ředitelství vodních cest ČR bude zajišťovat přípravu a realizaci plnohodnotného ochranného přístavu, řekl Ing. Jaroslav Pospíšil, ředitel odboru plavby ministerstva dopravy.

Jedna z nejvýznamnějších turistických atrakcí ve Zlínském a Jihomoravském kraji má na svých březích od loňska 12 kilometrů nových cyklostezek, které navázaly na stezky vybudované v předchozích letech mezi Kroměříží, Napajedly a Uherským Ostrohem. Víkendové špičky na cyklostezkách se v příznivém počasí šplhají až na 2500 cyklistů denně.

Oceňujeme, že Povodí Moravy umožňuje výstavbu cyklostezek na jím spravovaných pozemcích. Páteční cyklostezka podél Bařova kanálu se stala navíc držitelem Ceny redakce portálu Kudy z nudy 2010. Bařův kanál o.p.s. se v rámci propagace také zapojil do marketingových projektů krajských centrál cestovního ruchu, například v rámci kampaní TOP CÍLE Centrály cestovního ruchu Jižní Moravy nebo LETOS SE JEZDÍ K NÁM Centrály cestovního ruchu Východní Moravy.



Plavba byla zahájena také na řece Moravě v Hodoníně.

V Lysé nad Labem se uskutečnila konference Využití Labe pro vodní turistiku

Pavel Hlaváč - předseda správní rady Zlatý pruh Polabí o.p.s.



Zlatý pruh Polabí, o.p.s. prezentoval nabídku turistické oblasti Polabí na veletrhu cestovního ruchu Regiony ČR v Lysé nad Labem.

Na 10. společné výstavě měst, obcí, mikroregionů

a podnikatelů celé České republiky Regiony ČR, konané ve dnech 11. - 13. 2. 2011 na výstavišti v Lysé nad Labem, prezentoval Zlatý pruh Polabí o.p.s. stejně jako loňský rok nabídku turistické oblasti Polabí.

Zlatý pruh Polabí v rámci tohoto veletrhu uspořádal v pátek 11. 2. 2011 konferenci, jejímž tématem bylo „Využití Labe pro vodní turistiku“. Zúčastnilo se jí přes 40 zástupců z řad zástupců měst a obcí, poslanců, podnikatelů a zástupců z neziskových sektorů z České republiky, Německa a Nizozemí.

Mgr. Martina Kulhavá, vedoucí odboru regionálního rozvoje, cestovního ruchu a kultury Královéhradeckého kraje spolu s Mgr. Jiřím Skalickým, ředitelem Revitalizace KUKS o.p.s. ukázali možnosti rozvoje vodní turistiky na Labi a cykloturistiky na jeho březích v Královéhradeckém kraji.

Daniel Mourek, člen programového týmu Nadace Partnerství prezentoval Labskou stezku jako mezinárodní koridor pro cykloturistiku a vodní turistiku.

Jitka Fatková z Ministerstva pro místní rozvoj ČR nastínila plány na podporu „cestovního ruchu dostupného všem“ a podpory ekologicky šetrných forem cestovního ruchu a ekologicky šetrné dopravy (cyklistika, lodní turismus). V tomto ohledu bude v letošním roce podporováno dovybavení stávající úrovně zejména pěších tras, cyklotras, naučných stezek a turistických cílů (místa pro odpočinek turistů, bezbariérové WC apod.), zpřístupnění objektů handicapovaným spoluobčanům (ekologicky šetrná doprava, bezbariérové vstupy, pomocná zařízení pro zdravotně handicapované např. vizuální navigace a audio) s cílem zlepšit nabídku a kvalitu služeb pro všechny potenciální účastníky cestovního ruchu. Oprávněným žadatelem o dotaci je podnikatelský subjekt (právnícké a fyzické osoby). Alokace podprogramu je 72 mil. Kč v roce 2011, výše dotace může být až 50% z celkových ustatelných nákladů akce, zbytek hradí příjemce (podnikatelský subjekt), celkové náklady na jednu akci se mohou pohybovat do 5 mil. Kč. Tohoto podprogramu je možné využít pro zlepšení služeb i v turistických přístavech.

Ing. Helena Minichová z Krajského úřadu Středočeského kraje představila „Vyhledávací studii infrastruktury rekreační plavby na řece Labe na území Středočeského kraje“, kterou zpracovala společnost Hydroprojekt CZ a.s. společně s Vodní cesty a.s., a jejímž cílem bylo vytipovat vhodná místa pro zřízení přístavišť a přístavních míst podél řeky Labe a přispět tak k rozvoji turistické lodní dopravy. Zpracovaná studie má sloužit jako podklad pro územní plány obcí, případně větších územních celků. Studie je dostupná na webové adrese:

http://www.kr-stredocesky.cz/label_rekreacni_plavba/

Hellen Berends ze Smíšené obchodní komory Česká republika-Nizozemsko představila příklady využití vodních

cest v Nizozemí a nastínila možnosti rozvoje vodní turistiky na českých vodních cestách. Zajímavé bylo také shrnutí vlivu vodní turistiky na nizozemskou ekonomiku: 1,3 miliardy € (asi 32,5 mld. Kč) přímý obrát v průmyslu vodních sportů, 4000 firem, 700 komerčních jachtařských přístavů, 1 milion lodí, 1,8 miliardy € (asi 45 mld. Kč) nepřímých výrobních hodnot, 28.000 pracovních míst.

V závěru konference bylo projednáno memorandum o vzájemné mezinárodní spolupráci v oblasti rozvoje vodního turismu podél řeky Labe. Toto memorandum si klade za cíl trvalou spolupráci na mezinárodní úrovni zaměřenou na uskutečňování rozvoje turismu podél řeky Labe, i na jejím využití jako významné vodní cesty pro neekologičtější druh dopravy, tj. vodní dopravu a podporu budování infrastruktury pro rozvoj vodní turistiky na řece Labi.

Po skončení projednávání memoranda se zástupkyně Smíšené obchodní komory České republiky a Nizozemí Hellen Berends, zástupce Zlatého pruhu Polabí o.p.s. Pavel Hlaváč a zástupce nadace Greenways Daniel Mourek stali hosty vysílání Českého rozhlasu 2, pořadu „Čaj pro dva aneb Jak to vidíte“, kde v živém vstupu diskutovali s redaktorem a odpovídali na dotazy posluchačů na téma Labe a rozvoj vodního turismu na této řece.

Více informací na: www.polabi.com



Pravidelně osobní lodní dopravy na Labi hojně využívají také cyklisté.



Střední Labe má vodním turistům co nabídnout. Na vodní cestě ale zatím chybí dostatečná infrastruktura - přístaviště, maríny apod.

SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ

VODNÍ CESTY ČESKÉ BUDĚJOVICE - HLUBOKÁ NAD VLTAVOU

VLTAVA

OPEN

2011 11.6.2011

START 12:00H
VSTUP ZDARMA

VLTAVA
NÁS
BAVÍ

VODÁCKÝ AREÁL
LÍDY POLESNÉ
V ČESKÉM VRBNÉM

MODERÁTOR - MILOŠ KNOR
OD 14:00H HUDEBNÍ PROGRAM

SUNSHINE
SKYLINE
AIRFARE

ESTUARY HIGH TIDE
STRONG COFFEE
4EVER
H.USA
T.A.D.

TÉMATICKÝ PROGRAM

PROHLÍDKY PŘÍSTAVU, SKLOPNÉHO MOSTU
A ZDYMADLA S ODBORNÝM VÝKLADEM
VÝSTAVA PROPAGAČNÍCH MATERIÁLŮ
PROMÍTÁNÍ TÉMATICKÝCH FILMŮ
UKÁZKA MODELU PLAVEBNÍ KOMORY
UKÁZKA TECHNIKY HASIČSKÉHO SBORU
UKÁZKA TECHNIKY MĚSTSKÉ POLICIE
UKÁZKA TECHNIKY VODNÍ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY
KANOE POLO, DRAČÍ LODĚ, SOUTĚŽE
DĚTSKÝ PROGRAM, DIVADLO
PLAVBY LODÍ PO TRASE:
ČESKÉ BUDĚJOVICE - ČESKÉ VRBNÉ - HLUBOKÁ N. VLT.

DOPRAVA K AREÁLU:

MHD: konečná trolejbusu č. 9 – stanice České Vrbné | PĚŠKY NEBO NA KOLE: červená a modrá turistická trasa,
cyklostezka České Budějovice - Hluboká nad Vltavou, zelená turistická trasa z Českých Budějovic | AUTEM:
auta nechte doma, parkování v místě OMEZENO

více na www.vltavaopen.cz

■ projekt

PARLAMENTNÍ
LISTY

Dlouhá česká cesta k moři

O žádném jiném projektu se v této zemi nediskutuje tak dlouho jako o výstavbě vodní cesty Dunaj–Odra–Labe (D–O–L). Svě si k danému tématu řekla už i Nečasova vláda a usnesením č. 49/2011 odložila rozhodnutí, jak s myšlenkou na propojení tří moří přes Českou republiku naložit, do roku 2013.

Pohled na vodní zdvihač a horní akvadukt v belgickém Strépy.

Vodohospodář a podnikatel Josef Podzimek (73) se otázkami spojenými s realizací této vodní cesty zabývá téměř padesát let. Jako zastávce stavby vodního koridoru, ho další odklad netěší, jak všichni podotýká, už bylo hůř. „Ministr Bursík chtěl před několika lety celý projekt navždy pohřbit, když se pokoušel zrušit územní ochranu plánované trasy průplavu, která by se dehňována už za Rakousko-Uherska,“ připomíná Josef Podzimek a dodává, „Něco takového si za víc než sto let existence projektu nedovoli ani nacisté, ani komunisté. Iakmile se toto území uvolní a developerská je zastavějí skladišti a supermarkety, tak náklady na stavbu natolik stoupnou, že přes Moravskou bránu opravdu nikdy voda nepřeteče.“

Už za císaře pána

Sen o spojení severní a jižní Evropy průplavem přes země koruny české je na světě už několik stovek let. Císař Karel IV. chtěl prokopat kanál mezi Dunajem a Vltavou. Význam Moravské brány jako nejnižšího místa rozvodí mezi Baltickým a Černým mořem si však plně uvědomili až rakouští císaři, v realizaci projektu průplavu mezi Dunajem a Odrou s využitím řeky Moravy a Bečvy jim však vždy něco zabránilo. Císaři Ferdinandu III. smrt v roce 1657 a jeho nástupci Leopoldu I. obléhání Vídně Turky. Na začátku 20. století si Rakousko-Uhersko začalo chránit území na trase průplavu zákonem a od r. 1901 i intenzivně splavňovalo navazující řeky, ale ke stavbě vlastního průplavu se také nedostalo, neboť vypukla I. světová válka. Za první republiky

přišli Baťové s moderními plány průplavu, i ty však vzaly za své s ohrožením republiky. Komunistické Československo plány na průplav Dunaj–Odra–Labe oprášílo až v 70. letech minulého století. Jak ale vzpomíná Ing. Podzimek, tehdejší spory odborníků o vedení trasy ukončil požadavek Sovětské unie, aby dostala přednost výstavba vodního díla Geočkovo–Nagyvíáros na Dunaji. Když svítla naděje, že konečně začnou práce na vlastním průplavu D–O–L, přišla revoluce a po rozdělení Československa se o průplav přestalo vůbec mluvit, neboť Dunaj byl najednou daleko. Situace se změnila až po vstupu obou zemí do Evropské unie, kdy se tento projekt evropského významu stal součástí přístupových dohod Čes-

ké republiky k Evropské unii a byl zakotven v celé řadě dalších mezinárodních smluv, které česká vláda ratifikovala.

Pro a proti

Každý velký projekt má své pro i proti. Jeho zastánci argumentují tím, že Česká republika je dnes jediná země z 27 států Evropské unie, která nemá kvalitní přístup k moři. Ten by umožnil diverzifikovat dopravní cesty a zlevnil by dovoz surovin a export výrobků. Vodní cestu D–O–L by mohly využívat říční a říčně-námořní lodě z celé Evropy, výrazně by se pro ně zkrátila cesta z Baltského i Severního moře k Dunaji a dále do Černého moře. Kdyby byly

Podíl vnitrozemské vodní dopravy na přepravním výkonu (%)

Nizozemsko . . .	44,2
Belgie	14,3
Německo	12,8
Lucembursko	7,3
Maďarsko	6,8
Rakousko	4,9
Slovensko	2,8
Francie	2,3
Česká republika	0,9

Pobřežní průplav (Küstenkanal) v severním Německu je veden zpravidla mnohakilometrovými přímými úseky.



TEXT JOSEF SLAVÍK FOTO ARCHIV J. PODZIMKA

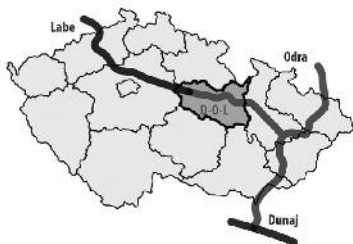
v důsledku politických sporů uzavřeny plynovody a ropovody z východu, průplav by umožnil dopravit do střední Evropy zkvalitněný plyn a ropu z jiných oblastí světa stejně jako kvalitní uhlí.

K tradičním argumentům pro stavbu vodního koridoru přidávají jeho obhájci další. Josef Podzimek vidí jeho význam také při ochraně rozsáhlých území před povodněmi: „Dnes chceme chránit každé jednotlivé město, všechna opatření jsou ale nekoordinovaná a tím, že nepřijímají existenci průplavu, velmi samoočelňují a drahá. Vodní koridor D-O-L by

hacem životů, je rozhojněním přírody.“ Konečně ani soustavu třeboňských rybníků dnes nikdo nepovažuje za jizvu v krajině.

A jak je to s poklesem významu vodní dopravy? K němu skutečně došlo, ale především proto, že se do ní na rozdíl od dálnic téměř neinvestovalo. Doložit to lze třeba tím, že za posledních 105 let bylo u nás na řekách Labe, Odru, Dunaji postaveno celkem 39 plavebních stupňů využitelných pro průplav, ale za 20 let existence samostatné České republiky nebyl postaven ani jeden. Přitom velké

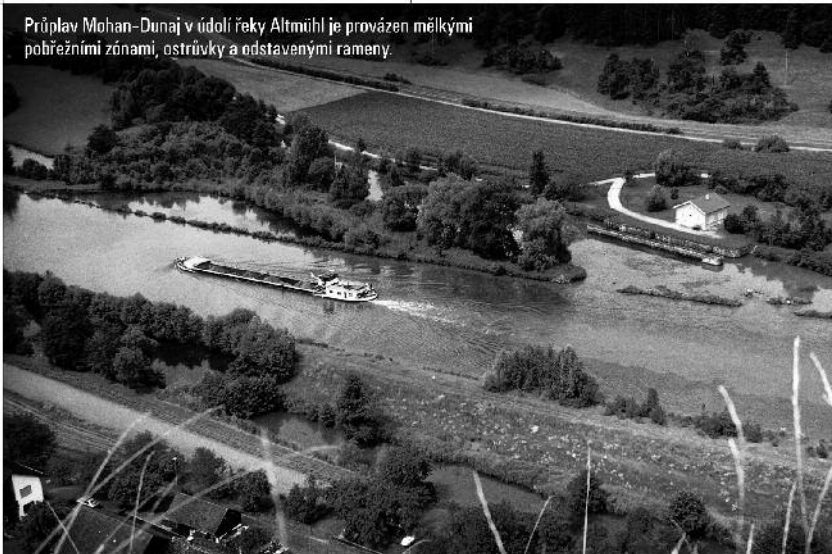
rov o délce 160 kilometrů, Přerov–Odra (130 km) a Přerov–Dunaj (190 km). Na této jižní trase jsou zatím dvě možnosti jejího vedení, buď od Vídně, nebo od Bratislavy. Právě s touto druhou trasou počítá nový slovenský projekt TTT (Transkontinentální tranzitní terminál), který předpokládá vytvoření velkého evropského dopravního uzlu u Malack. K obci ležící úrodně ve středu Evropy by byl vyhlouben průplav od Dunaje. Vodní cesta by odtud pokračovala do České republiky a u Hodonína by se napojila na D-O-L v případě,



Parametry vodní cesty

Přípustná délka tlačných souprav (m)	185
Přípustná délka motor. náklad. lodí (m):	135
Přípustná šířka plavidel (m):	11,4
Přípustný ponor (m):	2,8
Maximální nosnost souprav (t):	4000
Maximální nosnost motor. náklad. lodí (t):	2700
Délka plavebních komor (m):	190
Šířka plavebních komor (m):	12,5
Šířka plavební dráhy (m):	40,0
Podjezdná výška mostů (m):	7,0

Průplav Mohan–Dunaj v údolí řeky Altmühl je provázen mělkými pobřežními zónami, ostrůvky a odstavenými rameny.



protipovodňové nebezpečí řešil komplexně. Když byl v roce 1997 v provozu, moravská města by o stoleté povodni nic nevěděla, je přesvědčen vodohospodář. Podobně jako průplav Rýn–Mohan–Dunaj by umožnil vodní koridor D–O–L přečerpávat v době nouze na stá a sušší jižní Moravu vodu z Dunaje, který je v celé střední Evropě jedinou řekou s celoročním dostatkem vody. „Dunajská voda je zatím zadarmo, ale když si nepospíšíme, budeme za ni jednou muset drazé platit,“ upozorňuje Josef Podzimek.

Odpůrci stavby namítají, že vodní dílo by bylo ne-smírně drahé, a mnohým připadá zbytečné, protože souběžně se zamýšlenou trasou už vede železniční koridor. Další upozornují na to, že se vodní doprava přežila. Největší odpůrci průplavu se ale soustřeďují mezi ekology. Bývalý ministr životního prostředí Martin Bursík označil vodní koridor před časem v debatě na TV Prima za jizvu v krajině: „Ten kanál Dunaj–Odra–Labe je neuvěřitelný zásah do krajiny, to je jizva, která jde přes x chráněných území a naturových oblastí, ekonomicky naprostý nesmysl,“ prohlásil. Některé námitky ekologů je třeba brát v úvahu, jiné jsou velmi účelové. Lzeba la o „jizvě“. Spisovatel a velký ochránce přírody František Nepl to viděl úplně jinak. Po návštěvě průplavu Dunaj–Mohan natočil film „Čin nás má rád, ve kterém v komentáři svým osobitým hlasem řekl: „Dálnice a železniční trať, jistě, vznikly si na ně, ale přeci jsou jakoosi trvalou jizvou v krajině. Průplavy a kanály jsou spíše jejich ozdobou, jizvou jsou jen po dobu stavby, jakmile průplav začne fungovat, jeho okolí se zazelená a stane se ozdobnou součástí kraje, a nikoli jeho šarmem, je ob-

průplavy se v Evropě budují dál. V roce 1992 byla dokončena vodní cesta Rýn–Mohan–Dunaj a ve Francii se teď intenzivně staví nový velký průplav Seina–Sever, a to souběžně s dálnicí A1 mezi Paříží a Bruslem. Ekologové při přípravě této stavby měli řadu výhrad, nakonec se ale dočkali domluvy. A jedna přírodní rezervace zde buče chráněna tak, že přes ní povede přes kilometr dlouhý akvadukt.

Přerov, nebo Malacky?

Už od doby Baťů, kteří nechali zpracovat první moderní plány průplavu, je jasné, že hlavním přístavem na této vodní cestě bude Přerov, město, u kterého se spojí tři větve projektu. Labe–Pře-

že by Češi se stavbou tohoto díla nezačali, počítá projekt s druhou variantou, a to napojením na Váh a přes něj, na Odru u Bohumína. Na této trase by ale musely lodě vystoupat o 200 metrů výš než při vedení průplavu přes Moravskou bránu, což by stavbu výrazně prodražilo.

Vysoké náklady jsou ostatně i hlavním důvodem, proč se nezačalo ani s realizací vodní cesty Dunaj–Odra–Labe. Ty jsou nyní odhadovány na 8,9 miliard eur. I když by byly rozloženy do téměř třiceti let, po která by proběhala výstavba tohoto díla, pro země ve střední Evropě je to příliš velké sousto. Na tento často uváděný argument reagoval Josef Podzimek slovy guvernéra České národní banky Miroslava Šingera: „Tímto projektem se nemohu zabývat, neboť je tak malý, že je pod mou rozličnou schopností.“

Průplav Seina–Sever financuje částečně EU, francouzský stát, města a v neposlední řadě poplatky z dálniční sítě. Výstavba má skončit v roce 2013 a potom Josef Podzimek vidí naději, že by se Evropská unie mohla podílet na stavbě vodní cesty D-O-L. Po „vyschnutí“ strukturálních fondů bude jediným možným zdrojem dotací Fond soudržnosti, určený pouze pro rozhodnutí infrastrukturu evropského významu a tou koridor D–O–L bezesporu je. „Je šance, že EU by mohla hradit až 85 procent nákladů na výstavbu,“ říká Josef Podzimek. „Přidopokladem je, že se ČR do roku 2013 dohodne s okolními státy a podá do Brusle žádost. Když k tomu vláda nenajde odvahu, půjdou prostředky z Fondu soudržnosti na jiné projekty. Snad se ale najde nějaký nový Tomáš Baťa, který cobě věd, že odklad je zloděj času.“

Vodní cesta D-O-L již existuje, ale jen na papíře. Josef Podzimek s knihou Křížovatka tří moří, kterou napsal s dalším odborníkem na průplavy Jaroslavem Kubcem.

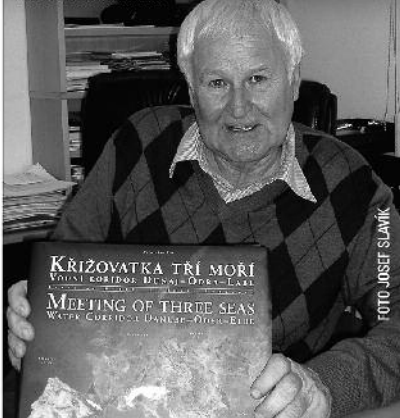


FOTO JOSEF SLAVÍK

Ing. Luděk Cidlina šedesátipětiletý



Narodil se 26. ledna 1946 v Nymburce jako syn stavitele Petra Cidliny a švadleny Věry Cidlinové. Po zrušení živností v době budování socialismu se oba rodiče přesunuli do stavebnictví. Otec, bývalý majitel stavební firmy, do různých funkcí v Ingstavu a Vodních stavbách, matka pracovala jako dělnice ve Vodních stavbách.

Luděk Cidlina základní školu navštěvoval v Nymburce a ukončil v místě zaměstnání svého otce v Litvínově. Je absolventem Střední průmyslové školy v Děčíně, kde v roce 1965 maturoval. Jeho zájmy se začaly postupně koncentrovat ke stavbám na vodě, a proto se rozhodl pokračovat ve studiu na ČVUT v Praze, obor vodní stavby a vodní hospodářství na stavební fakultě. Vysokou školu ukončil v roce 1970. Do prvního zaměstnání nastoupil ihned po ukončení studia v lednu 1971 a to k Vodním stavbám do Chomutova, kde pracoval jako stavbyvedoucí do konce roku 1972, kdy se z rodinných důvodů rozhodl ke změně zaměstnání. Na základě inzerátu se novopecený inženýr začal ucházet o zaměstnání u Státní plavební správy, původně se záměrem nastoupit práci na

pobočce v Děčíně. Na základě jednání s ředitelem SPS Ing. Brandejsem nakonec nastoupil v lednu 1973 na pracoviště v Praze. V roce 1992 byl Ing. Luděk Cidlina na základě výběrového řízení jmenován ředitelem Státní plavební správy.

Požádal jsem dlouholetého ředitele SPS Praha Ing. Luďka Cidlinu, aby se trochu podrobněji a osobněji rozpovídal o své životní dráze. Musím přiznat, že ač se s Luďkem známe dlouhou řadu let, byla i pro mne zajímavá. Toto vyprávění je i svědkem doby, kterou jsme prožívali. Některé profesní mezníky jsme měli podobné, i když o 10 let posunutě. Škoda, že dnešní mládež nemá možnost, nebo se jí nechce, svůj profesní život začít podobně.

Díky svému otci, kterému jeho práce byla i jediným koníčkem, jsem již jako kluk trávil prázdniny na stavbách Ingstavu, posléze Vodních staveb, které řídil. První skutečnou šestitýdenní brigádu jsem absolvoval o prázdninách mezi osmou a devátou třídou jako figurant na stavbě údolní přehrady na Flájích v Krušných horách. Následně jsem každé prázdniny čtyři až šest týdnů pracoval u Vodních staveb (znovu Fláje, přivaděč z Ohře, čistírna Karlovy Vary...). Prošel jsem prakticky většinou stavebních profesí (kopáč, betonář, železář, zedník, tesař) až po technické práce v závěru vysokoškolského studia (projektant, geometr).

V rámci vysokoškolského studia jsem rok a půl pracoval jako pomocná vědecká síla na katedře hydrauliky, kde jsem především spolupracoval na vydání skript se vzorovými příklady z hydrauliky s Ing. Karlem Jičínským. Ve čtvrtém ročníku jsem na základě konkursu byl přijat jako pedagogický asistent s polovičním úvazkem na katedru stavební mechaniky. Zde jsem nejprve spolupracoval při tvorbě skript s prof. Radimem Servítem a potom dva semestry vedl cvičení ze stavební mechaniky ve 2. ročníku na směru dopravní stavby.

V závěru studia jsem se specializoval na obor přehrad a údolní nádrže a končil jsem diplomovou prací na téma Sypané hráze a jejich výpočet pomocí metody konečných prvků a to u prof. Ladislava Votruby a doc. Ivo Kazdy.

Po nástupu k Vodním stavbám, závod 06 Chomutov, v lednu 1971 jsem byl pověřen přípravou stavby stavebního dvora pro přestěhování závodu z Jirkova do Chomutova.

Můj odchod od Vodních staveb nebyl motivován pracovně. Z rodinných důvodů jsem se rozhodl hledat práci, která

by nebyla ovlivňována nejistotami stavbaře (předpoklad častého stěhování a pod.), ale která by nepostrádala jistou dynamiku, bez které se nemohu obejít. Podařilo se mi to vyřešit nástupem na Státní plavební správu v lednu 1973.

Pod vedením ředitele ing. Josefa Brandejse jsem nejprve převzal vedení vznikajícího oddělení vodních cest, což mi bylo pracovní nejblíže a mohl jsem zde uplatnit jak teoretické vědomosti ze studia, tak i již prakticky získané zkušenosti.

Po odchodu vedoucího odboru pana Bohumila Venzary do důchodu jsem byl 1. června 1973 jmenován do funkce vedoucího odboru státního odborného dozoru (SOD). V této funkci jsem nejprve pracoval na tvorbě organizační struktury SOD, neboť SPS byla prakticky nově koncipována po rozdělení na dvě samostatné republikové organizace a po sloučení s Českým plavebním úřadem.

V rámci další práce jsem se věnoval hlavně zavedení systematickosti do práce státní správy, což považuji za základní a nezbytný prvek. Byla postupně konkretizována a upřesňována pracovní náplň jednotlivých oddělení státního dozoru po novelizaci zákona č. 26/1964 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 126/1974 Sb., a v souladu s nově vznikajícími navazujícími předpisy.

Na základě vládního nařízení a vyhlášky č. 94/1976 Sb. jsem koncepčně připravil a zavedl v oddělení technického dozoru evidenci a technické prohlídky malých plavidel pro ČR a v oddělení plavecké způsobilosti zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel.

Velký rozsah práce a potřebu sjednotit a zkvalitnit práci SOD přinesla i komplexní příprava labské vodní cesty pro přepravu energetického uhlí. Podařilo se stabilizovat

a odborně zaškolit nové pracovníky v oddělení vodních cest, které se touto činností zabývalo. Po zahájení přepravy uhlí do Chvaletic byl SOD podroben další vlně nárůstu činností, a to jak v oddělení plavecké způsobilosti nárůstem potřeby posádek pro tuto relaci, tak i v oddělení plavební bezpečnosti značným vzrůstem plavebních nehod. Zvýšenou preventivní činností a kvalitou zkoušek se postupně podařilo snížit plavební nehodovost hluboko pod úroveň předcházejícího období.

Výnosem federálního ministerstva dopravy (FMD) č. 14 z 24. 7. 1984 byla SPS pověřena další, pro SOD zcela novou činností a to vydáváním mezinárodních osvědčení pro rekreační plavidla a mezinárodních průkazů způsobilosti pro vedení rekreačních plavidel na moři. Tato činnost, vycházející z rezolucí vydaných EHK, byla v krátké době koncepčně připravena v dílčí spolupráci se sportovními organizacemi a zavedena do praxe.

V průběhu celého období jsem se podílel na tvorbě všech předpisů týkajících se státního odborného dozoru, které byly vydány jak na úrovni FMD, tak i jiných orgánů a organizací. Rovněž jsem se podílel na tvorbě odborných publikací Radarová navigace, Těžba štěrkopísku z vody, Vnitrozemské plavební právo a Pravidla plavebního provozu v praxi. Spolupracoval jsem i na vydání novelizovaného Řádu plavební bezpečnosti.

V rámci vnitřní činnosti odboru se dařilo vydávat metodické pomůcky ke zkouškám způsobilosti, což usnadňuje žadatelům o zkoušky orientaci v jednotlivých předmětech a zlepšuje možnost přípravy ke zkouškám. K 1. 1. 1992 se dokončila komplexní přestavba zkoušek vůdců malých plavidel všech způsobilostí. Nový způsob umožnil především přesunout značný rozsah zkoušky do písemné části (testy) a umožnil tak větší objektivitu jejich hodnocení a zároveň snížil náročnost zkoušek na počet zkušebních komisařů.

V roce 1992 jsem se věnoval přípravě organizace činnosti SPS po privatizaci přístavů a jejich oddělení do a.s.

České přístavy. Nová SPS se stala čistým orgánem státní správy a státního odborného dozoru a bylo třeba této nové skutečnosti přizpůsobit její organizační strukturu a vydat všechny nové řídicí akty, počínaje organizačním řádem. Tento rok byl pro mě zlomový především v tom, že jsem se vážně zabýval odchodem do podnikatelské sféry. Nakonec zvítězil můj koníček (práce u vody) a přihlásil jsem se do výběrového řízení na funkci ředitele SPS, ve kterém jsem uspěl. Tato funkce mi umožnila, abych postupně do praxe uvedl své představy o tom, jak by měl plavební úřad zřízený pro službu veřejnosti opravdu fungovat a jak by měl být k této činnosti vybavený. Jestli se mi to alespoň částečně povedlo, ať posoudí již jiní.

I svého koníčka (fotografování a cyklistika) jsem z velké míry podřídil potřebám svého oboru. Věnoval jsem se fotodokumentaci vodní dopravy a zpracovávání předpisů, publikací a dokladů až do konečné fáze grafické úpravy a tisku. Bohužel ve funkci ředitele mi na tyto koníčky již nezbyvá tolik času, jak bych si představoval.

Milý Ludku, děkuji Ti jménem redakce časopisu Vodní cesty a plavba, které jsi členem, za hezké povídání, které našim čtenářům přiblížilo jako málokdy činnost Státní plavební správy i Tvůj profesní život. Za sebe mohu vyzdvihnout hlavně dvě Tvé přednosti, které ovlivnily dlouholetou naši odbornou spolupráci. Za prvé – tvoji celoživotní snahu o odbourání nebo alespoň omezení osobních a odborných konfliktů v našem oboru, a za druhé - považuji Tě v oblasti vodních cest a zvláště lodí a ostatních plavidel za nejlepšího fotografa. Za tuto propagaci našeho potlačovaného a tiskem vláčeného oboru Ti mnohokrát děkuji.

Tvůj
Josef Podzimek/Egil



Ing. Luděk Cidlina (druhý zleva) a Tomáš Baťa ml. při odhalení pamětní desky na počest Baťova kanálu 1. května 2002.

Otřese kanál Dunaj-Odra-Labe pozicí Kroměříže v UNESCO?

z volebních stránek MUDr. Lenky Mergenthalové - radní Města Kroměříže

Plán na plavební spojení mezi Černým, Baltským a Severním mořem je starý asi 400 let. Některé části záměru už byly realizovány např. v Německu. Názory na projekt se různí, je považován za kontroverzní a megalomanský. Jde o projekt průplavu, který má spojit řeky Dunaj, Odru a Labe pro lodní, zejména nákladní dopravu. Významnou roli v tomto projektu hrají řeky Morava a Bečva. Na území ČR se dotýká 5 krajů a má dopad do jejich územních plánů. Za kontroverzní je projekt považovaný z důvodu nejasného využití v porovnání s objemem finančních prostředků potřebných na jeho vybudování. Zanedbatelný není zásah do krajiny, měst, životního prostředí. Dotčená území jsou desítky let blokována pro jakékoliv jiné využití a přináší řadu obtíží pro rozvoj obcí a měst při výstavbě či podnikání.

V Kroměříži může budování průplavu vést ke zničení části historických zahrad zapsaných na seznamu kulturního dědictví UNESCO. Podobně jako v případě Drážďan by mohl nešetrný a překotný zásah znamenat vyřazení kroměřížských kulturních památek ze seznamu UNESCO. To by jistě znamenalo negativní dopad do rozsahu turistického potenciálu regionu.

Problémy spojené s budováním D-O-L – shrnutí

Dlouhodobá blokáce území dotčeného vedením D-O-L v ČR – omezení spojená s nejistotami v plánování, podnikání a možnostech využívání těchto území a jejich okolí.

Vysoká stavební, technická a finanční náročnost případné realizace labské větve v úseku Přerov -Pardubice.

Dopad na přírodní a krajinné hodnoty v trasách D-O-L a nejbližším okolí.

Poškození nebo zničení 17 území zařazených do soustavy Natura 2000 bez možnosti jakýchkoli kompenzačních opatření (dle M. Bursíka, bývalého ministra životního prostředí)

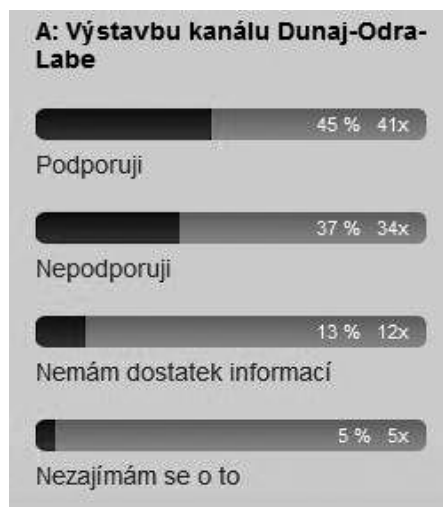
Nejasné využití koridoru. Jeho trasy kopírují železniční koridory a v blízké budoucnosti i silniční komunikace dálničního typu.

Pokud zdroj i cíl neleží při vodní cestě, neodstaňuje se při vnitrozemské přepravě nutnost nejméně jedné (ale spíše dvou) překládky, stejně jako u jiné kombinované dopravy (např. silnice-železnice). Pokud se k přepravě nepoužije lichterů, je při námořní (zaoceánské) přepravě nutnost další překládky z říčního na námořní plavidlo.

Nížší rychlost vodní dopravy ve srovnání s železniční a silniční dopravou a tedy i vyšší náklady pro přepravce za využití přepravní jednotky (např. kontejneru) po delší dobu.

Na rozdíl od železnice nemá velký potenciál pro veřejnou dopravu osob.

V této části komentáře využívám textu, který popisuje negativní dopady kanálu. Jeho zdrojem je WIKIPEDIE, s obsahem se ztotožňuji, přestože jsem za tento postup sklídila opovržení. Nicméně vyjadřuje vše, co jsem se o negativních dopadech průplavu byla schopná dovědět. Výstava konaná ve Zlíně v tomto roce mě o převaze výhod průplavu nepřesvědčila.



Komentáře • Komentáře • Komentáře

...
Vážená paní, argumenty na vaší straně jsou nepodložené. Proto vás nevolím.

Chci mít přístup k moři, chci mít přístup do světa, chci , aby na Moravě nebylo sucho, chci, aby lidé měli práci. Proto chci zapojení ČR do soustavy vodních cest.

Nechci mít silnice plné kamionů, smog a havárky.

Chci mít hezkou Kroměříž a koridor ji vůbec nevdává. Prospěje jí.

Podívejte se i na jiné zdroje, než je bývalý ministr Bursík či účelový článek na wikipedii.

Zůstaňte doma,

Komentoval(a):

antika , 7.10.2010 v 12:06

...
Pan Bursík několikrát dokázal, že mnohému o čem mluví nerozumí, takže jeho názory jsou zcela nepodstatné. Baťův kanál byl 40 let zcela nevyužitý a zdálo se zbytečný. Je vhodné jej dnes znovu odstavit? Lodní dorava v dnešní době stále roste. Proč zrovna cesta Dunaj-Odra-Labe by byla zbytečná? Co se týká ropy. Doprava vlakem je dnes dražší než automobilová. Je naděje že se to změní? Ví ta dáma, že ať již to je vlak nebo automobil, tak každý potřebuje k pohybu energii, tedy automobil benzin nebo naftu a vlak uhlí nebo uran. Je to dobrá perspektiva, že bude po silnici jezdit stále více aut a že budeme přestavovat stavěné dálnice na víceproudové? Líbí

se myšlenka, že přes republiku povedou několika směry 6ti až 8mi proudé silnice? Co pak naše životní prostředí? Není lepší téměř bezhlučnou dopravu po vodě s nízkou energetickou náročností, byť trvá déle? Takových otázek je mnohem více. Vždy je dobré, aby člověk, než něco řekne, tak se hodně zamyslel..

Komentoval(a):

Vladimír Strakoš , 7.10.2010 v 12:20

...
Vážená paní Mergenthalová,
myšlenka vybudování kanálu D-O-L se od doby svého zrodu vyprofilovala k nejvýznamnějšímu projektu pro rozvoj a ekologii České republiky a střední Evropy. Vybudování víceúčelového koridoru D-O-L přináší výhody ekologické, vodohospodářské, protipovodňové, ekonomické, energetické a mnohé další. Škoda, že si mnozí neuvědomují, že kdyby byl koridor již letošní léto hotový, nebyli by zaplaveni lidé z Litovle, Troubek, Olomouce, Přerova a dalších lokalit. Škoda, že projekt kritizují ti, kteří nemají úplné odborné informace k relevantnímu posouzení celé věci. Škoda, že se každý nedržíme svého řemesla!

Těžební unie

Komentoval(a):

Těžební unie , 7.10.2010 v 15:50

...
Dobrý den, děkuji za názor, ráda se poučím a názory jiných respektuji. Nicméně dlouhodobě trvající nejistota a nerozhodnost, zda budovat či

nebudovat, škodí víc. A to je stejné pro všechna řemesla. Nikoho neurážím, nikomu se do řemesla nepletu, prezentuji svůj pohled, na to mám v demokratickém státě právo, naštěstí.

L.Mergenthalová

Komentoval(a):

lenkamergenthalova , 7.10.2010 v 16:32

...

Vážená paní primářko,

osobně mne velice mrzí že téměř před každými volbami někteří kandidáti vytáhnou téma „Dunaj-Odra-Labe“, aby jej využili ve volební kampani. Sama píšete, že lidé nejsou dostatečně informováni, ale na svých webových stránkách jim poskytnete pouze Váš pohled – extrakt nepodložených obav o negativě tohoto projektu. Navíc si myslím, že je více než předčasně zde strašit vyřazením Kroměříže z UNESCO a snížením turistického ruchu z důvodu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. V Evropě se staly všechny podobné projekty naopak magnetem na turisty. Chci proto všem, kteří se chtějí dozvědět relevantní informace i z druhé strany, tj. pozitivní a přínosy projektu D-O-L, doporučit navštívení webových stránek <http://www.d-o-l.cz>.

S pozdravem, Tomáš Kolařík

Komentoval(a):

Tomáš Kolařík , 11.10.2010 v 08:24

...

Dobrý den, všichni tyto informace přivítáme a jsme jim přístupní, ráda vše zveřejním. Jsem ráda, že se o tom bude mluvit. Ono totiž nezáleží na mně jakožto jediné osobě. V Kroměříži a okolí totiž žijí další lidé, kteří mají své názory a svá očekávání a mají právo vědět, co se v jejich okolí plánuje.

Komentoval(a):

lenkamergenthalova , 11.10.2010 v 15:07

...

Dobrý den, samozřejmě je lepší, místo jedné lodi stejné množství zboží převést 50 kamiony, v tomto ohledu jako lékař máte úplnou pravdu.

Mičák Ladislav

Komentoval(a):

Anonymní , 11.10.2010 v 10:07

...

Dobrý den,

nikdy jsem ani jako „obyčejný člověk“ ani jako lékař neřekla nic, co by se týkalo čísla 50 kamionů. To jen příspěvky od různých autorů přesně tento argument opakují. Takže z toho lze jen těžko soudit, zda jako lékař mám pravdu. Mám svůj názor (na to mám nezadatelné právo), ale ráda vyslechnu racionální argumenty, nikoliv invektivy. Přeji hezký zbytek dne.

Komentoval(a):

lenkamergenthalova , 11.10.2010 v 15:04

...

Vážená paní

Srdečně Vás pozdravuji. Ve vztahu k projektu D-O-L přebíráte názory zelené politiky, která působí na emoce neinformovaných lidí opakovanými lži a desinformací. Mrzí mne, že se neberou v úvahu objektivní údaje při posuzování vlivu jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí. Současný stav živelného rozvoje silniční dopravy tíží řadu měst a obcí, kde znemožňuje normální podmínky pro život, kde hustota provozu znemožňuje přechod komunikace včetně enormního množství exhalací. Zatím co průjezd 50ti kamionů kolem Kroměřížského zámku za hodinu by pro město byl katastrofou, přitom 1 loď naloží těchto 50 kamionů na palubu a při plavbě po řece Moravě ji občané ani nezaregistrují pro velmi nízkou úroveň hluku a minimální exhalace v úrovni jen 15% exhalací oproti 50ti kamionům. Větší hluk vyprodukuje 1km vzdálená dálnice. Doufám, že sledujete zprávy o tom kolik kamionů denně havaruje na našich silnicích, přitom na vodě je havárie výjimkou jedna za velmi dlouhé období.

Ekonomické úvahy přenechejme odborníkům. Doporučuji uskutečnit k problematice projektu vodního koridoru D-O-L veřejné informativní jednání, kde by občané Kroměříže měli možnost získat objektivní informace o tomto projektu, který má význam nejen dopravní, ale i vodo hospodářský včetně ochrany před povodněmi i význam pro životní prostředí. Navrhují též instalaci putovní výstavy „Vodní koridor D-O-L“, která byla letos naposledy k vidění ve Zlíně. Rozhodně projekt neotřese pozici Kroměříže v UNESCO. Umocní návštěvnost Kroměříže, turismus i rekreaci na vodě i kolem vody. Přeji Vám úspěch ve volbách do senátu ČR a dobrý přístup k objektivním informacím.

Ing. Pavel Neset, CSc.

Komentoval(a):

Ing. Pavel Neset, CSc. , 11.10.2010 v 12:44 #13

...

Dobrý den, velmi děkuji za příspěvek a opravdu jsem ráda, že se diskuse (i když poněkud jednostranně zaměřená) rozproudila. Je to totiž přesně to, co jsem názvem svého blogu sledovala. Informovanost obyvatel regionu, kterého se plány týkají je totiž téměř nulová. Projekt D-O-L se zaměřuje se záměrem na splavnění Moravy od Bělova po KM pro turistické účely. Dovolte mi jen jednu poznámku. Nejen zelená politika, ale i výše uvedený text působí na emoce.

Obyvatelé Kroměříže si zaslouží informování o projektu, putovní výstavu lze určitě uskutečnit např. v rámci prostor Muzea Kroměřížska. Osobně jsem výstavu ve Zlíně navštívila, ale nedělám si iluze, zda tomu tak bylo i u dalších obyvatel města. Určitě u nás přivítáme maximum informací. A pokud budu mít možnost jako senátor či zastupitel Kroměříže, tak diskusi na toto téma budu podporovat. Sama jsem informacím přístupná, jsem schopná si je obstarat. Ale co vím zcela jistě je, že jejich objektivita závisí vždy od zájmů toho, kdo je poskytuje. Takže z mé strany určitě „zelená“ pro maximum informací, a to ze všech stran.

Komentoval(a):

lenkamergenthalova , 11.10.2010 v 14:53

...

Dobrý den,

zastupitelstvo města Přerova, jehož jsem byl v minulém volebním období členem, vítá projekt DOL a možnost vést kolem Přerova významnou vodní cestu, s možností vzniku multimodálního překladiště. Z tohoto pohledu nejde o to, jestli je železnice lepší než dálnice nebo vodní cesta. Jednotlivé komodity si při existenci různých možností transportu vždy najdou nejvhodnější volbu. Těžké, nadrozměrné a velkoobjemové sypké materiály, nebezpečné odpady, hořlavé materiály a suroviny (kapalným plyn), odpady do spaloven, ale i kontejnerované zboží vždy mohou být (a v západní Evropě stále ve větší míře jsou) dopravovány po vodě. I když jsem byl zvolen za SZ, projekt podporuji také, a to pro jeho ekologické (sic!) přínosy. Vzorem totiž mohou být jiné projekty vodních koridorů ze západní Evropy, při jejichž budování byla pochopitelně sledována i environmentální zátěž či přínos a jednotlivé části projektu upraveny tak, aby přínosy byly co nejvyšší. Rozhodně se neztotožňuji s laickým pohledem na DOL jako betonový „kanál“, spíše je třeba pro ilustraci dodat fotografie revitalizovaných částí řek a napojených částí koridoru. V oblasti revitalizace vodních toků máme oproti západní Evropě ještě co dohánět. Další přínosy jsou pochopitelně dohledatelné na výše uvedených stránkách.

Komentoval(a):

Ing. Martin Kolařík , 11.10.2010 v 16:59

...

Zcela respektuji zastupitele Přerova. Zastupitelé Kroměříže v minulosti byli opačného názoru. Kroměříž oproti Přerovu má nevýhodu, že v územním plánu jsou blokována území pro obě varianty koridoru (říční i obchvatovou). A to přináší nemalé problémy při rozvoji města. Přestože sám tvrdíte, že varianta říční je opuštěna, trvá blokáce dotčeného území, a proto trvají i obavy obyvatel Kroměříže.

Komentoval(a):

lenkamergenthalova , 14.10.2010 v 15:57

...

Paní senátorko, řeka Morava se už více jak sto let vůbec nepodobá tomu, čím byla. Od Vodní brány po Bílany měla Morava pět ramen, přes ní byly postaveny tři mosty a dvě hatě. Po regulaci toku poklesla hladina spodní vody, celkové zvodnění se snížilo (v 17. století bylo na Kroměřížsku množství rybníků, po kterých dnes není ani památky). Pravda – komárů ubýlo. Dnešní Morava je z větší části, krom rezervací, jako je třeba Litovelské Pomoraví, nezajímavou stokou. Labe, Vltava – to jsou skutečné řeky. Domnívám se, že vybudováním vodního koridoru D-O-L by se Morava opět stala řekou, nikoli kanálem, kterým dnes fakticky je. Záleží na realizaci. Projekt to bude nákladný – ale „čínské řešení“ snad nehrozí. Přece jen jsou tu nějaké regulace EU a tvořivost firemních ekonomů bude pod dozorem. Podezřelý záměr může realizaci přerušit v něco nečekaně pozitivního. Samozřejmě to může být i naopak. Tu jistotu lze panu Bursíkovi jen závidět.

Komentoval(a):

Lubomír Šušlík , 14.10.2010 v 11:09 #17

Pozn. redakce

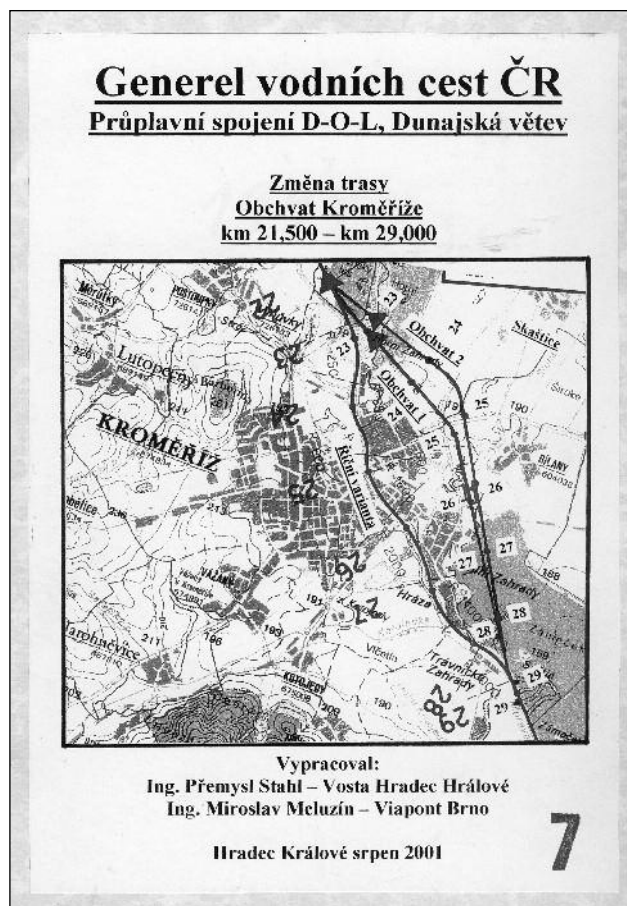
Pro větší informovanost široké veřejnosti o možnosti vést vodní koridor Dunaj-Odra-Labe mimo střed města Kroměříže otiskujeme článek Ing. Přemysla Stahla „Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe, obchvat Kroměříže“.

Vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, obchvat Kroměříže

Ing. Přemysl Stahl – VOSTA, Hradec Králové

viz barevná příloha

V době, kdy se hledala trasa obchvatu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L) města Kroměříže, byl schválen projekt dálnice D1 a začalo se s výkupy pozemků. Zvolené umístění křižovatky Exit 260 a výškové uspořádání dálnice na východ od města není pro obchvat vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříže příliš příznivé. Vznikly dvě varianty trasy obchvatu, které procházely buď na západ od dálniční křižovatky (varianta 1) nebo na východ od dálniční křižovatky (varianta 2). O výhodách a nevýhodách jednotlivých variant se dlouho diskutovalo, až byla vybrána jako vítězná varianta 2. Pro obě varianty byla upravena trasa obchvatu tak, aby kopírovala hranici přírodního parku Záhlinické rybníky. Pro každou variantu byl navržen v zástavbě městské čtvrti Horní zahrady koridor se stavební uzávěrou pro průchod vodního koridoru D-O-L tímto územím. Také hranice pozemku sladoven na východě jejich areálu jsou v územním plánu města Kroměříž v souladu s navrženou trasou obchvatu vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříž.



Titulní list Generelu vodních cest ČR - Obchvat Kroměříže na dunajské větvi vodního koridoru D-O-L z roku 2001.

Ríční varianta

První poválečné Generely průplavu D-O-L, zpracované v letech 1968 a 1993, řešily průchod průplavu městem Kroměříží v trase dnešního koryta řeky Moravy. Toto řešení

převzal také první digitálně zpracovaný generel vodního koridoru D-O-L, zpracovaný v roce 2000.

Směrové oblouky

Směrové poměry osy koryta řeky Moravy při průchodu městem Kroměříží jsou velmi důležité při využití řeky pro plavbu. Návrhové plavidlo o rozměrech 185 x 11,4 m (dva čluny za sebou a remorkér) vyžaduje pro plynulost jízdy poloměr oblouku min 1000 m.

Ve stávající řece se vyskytuje v úseku mezi mostem u Bezměrova a jezem Kroměříž sedm oblouků o poloměrech 200 až 400 m, v úseku mezi jezem Kroměříž a dálničním mostem na dálnici D1 tři oblouky o poloměrech 100 až 130 m, v úseku mezi mostem na dálnici D1 a železničním mostem na trati č. 305 Kroměříž – Zborovice čtyři oblouky o poloměrech 600 až 1600 m a v úseku mezi železničním mostem na trati č. 305 a úpravou řeky u osady Trávnické Zahrady osm oblouků o poloměrech 200 až 300 m. Jen jeden z uvedených dvaceti dvou oblouků na trase řeky Moravy má poloměr větší než požadovaných 1000 m. Proto je nutná úprava trasy prakticky v celém sledovaném úseku řeky Moravy. V úseku most na dálnici D1 – most na silnici druhé třídy č. 432 (hlavní silniční most v centru Kroměříže) nelze trasu měnit. Trasa zde prochází kolem Podzámecké zahrady, která je důležitou součástí městské rezervace UNESCO a u které nelze narušit tvar břehu ani břehové porosty. V obloucích o poloměru 2 x 600 m a 850 m bude třeba směrové poměry řešit buď výrazným rozšířením koryta, což není z výše uvedených důvodů možné, nebo vytvořením kombinovaného profilu řeky, což jsou šikmé břehy nad minimální plavební hladinou a svislé břehy pod ní a zavedením řízeného střídavě jednosměrného provozu plavidel. Osm oblouků, které jsou navrženy v nově upravené trase řeky Moravy, mají až na tři výše uvedené výjimky poloměry mezi 1000 až 2000 m. Celková délka řeky před úpravou trasy v tomto úseku je 9145 m a po úpravě trasy 8864 m. Úpravou trasy řeky se zde Morava zkrátí o 281 m.

Šířka řeky

Šířka koryta řeky Moravy v celém sledovaném úseku se při minimální plavební hladině pohybuje mezi 30 až 50 m a pouze výjimečně je šířka 60 m. Vyhláška ministerstva dopravy č. 222 ze dne 14. září 1995 Sb., která se mimo jiné zabývá parametry vodních cest v České republice, požaduje pro třídu Vb vodních cest v přímé trase šířku plavební dráhy vodní cesty v řece 50 m a ve vodní cestě vedené průplavem 40 m. To nelze při výše uvedených šířkách koryta nikde v daném úseku řeky Moravy udržet. Pokud připustíme, že je řeka Morava z hlediska plavby „průplavem protékáním řekou“ pak lze povolit šířku plavební dráhy v přímé trase 40 m. V obloucích o poloměru 1000 až 2000 m je nutné plavební dráhu rozšířit o 17 až 8,5 m, což navržené koryto vodní cesty umožňuje. V „kritickém“ úseku trasy s oblouky o poloměru 2 x 600 a 850 m nutné rozšíření vede k potřebné šířce plavební dráhy až 68 m. Vzhledem k tomu že v úseku kolem Podzámecké zahrady zámku Kroměříž není takovéto rozšíření řeky Moravy možné, je navrženo zavést střídavě jednosměrný řízený provoz plavidel v úseku o délce 1370 m.

Maximální plavební hladina, vzdutí hladiny

Maximální plavební hladinu, při které lze vodní dopravu na řece Moravě provozovat, určí svou vyhláškou Státní plavební správa. Je to formou čtení na řídicím vodočtu například na dolní vodě jezů Kroměříž. K tomuto čtení odpovídající průtok se v Evropě obvykle blíží k průtoku jednoleté vody. Ve sledovaném úseku má koryto řeky Moravy vzhledem ke svým rozměrům malou kapacitu, a proto bývá maximální plavební hladina vzdutá na začátku úseku o 206 cm a pod jezem Kroměříž až o 330 cm. Nad jezem Kroměříž je toto vzdutí 187 cm. Takto velké vzdutí značně snižuje podjezdnou výšku pod mosty, křížícími vodní cestu.

Břehy řeky

Přirozeným tvarem koryta řek je lichoběžníkový profil. To znamená, že břehy mají šikmé svahy nejčastěji ve sklonu 1:2 až 2,5. Takovéto břehy jsou pod hladinou opevněny nejčastěji kamenným záhozem, který odolává proudění vody a nedochází k erozi břehu. Toto opevnění také odolává tlaku a sání, které působí na břehy řeky Moravy při provozu plavidel. V navrženém úseku vodní cesty pro řízenou plavbu může být použita také pro rozšíření koryta jako břeh svíslá železobetonová zeď. Vzhledem k tomu, že takový břeh je proti Podzámecké zahradě, je třeba jeho vzhled náležitě esteticky upravit. Toho lze docílit obkladem zdi kamenem, ozdobným zábradlím a záhonem s visacími rostlinami, které povrch zdi částečně zakryjí. Takovýto břeh bývá doplněn pěstěným stromořadím.

Koryto řeky Moravy doprovází na břehu vzrostlá zeleň v podobě keřů a stromů. Pouze krátké úseky břehů jsou bez břehové zeleně. V úseku řeky Moravy mezi mostem u Bezměrova a jezem Kroměříž je na březích řídké stromořadí. Dvě zdejší slepá ramena jsou hustě zarostlá keři a stromy. V úseku řeky Moravy mezi jezem v Kroměříži a mostem pro dálnici D1 jsou břehy holé, zatravněné. Při ústí Moštěnky na levý břeh zasahuje les. V úseku řeky Moravy mezi mostem pro dálnici D1 a železničním mostem pro trať č. 305 jsou břehy osázeny celistvým stromořadím. Břehové porosty na břehu Podzámecké zahrady se musí zachovat v původním stavu, případně se mohou doplnit o další keře a stromy. V úseku řeky Moravy mezi železničním mostem pro trať č. 305 a koncem sledovaného úseku u osady Trávnícké zahrady jsou břehy občas osázeny řídkým stromořadím z mladých (malých) stromů.

Terén v okolí řeky Moravy je nad jezem Kroměříž asi 250 cm nad minimální plavební hladinou a pod jezem Kroměříž 430 až 520 cm nad minimální hladinou.

Mosty přes řeku Moravu

Ve sledovaném úseku moravské (dunajské) větve vodního koridoru Dunaj – Odra - Labe průchod městem Kroměříž, ve variantě říční vodní cesty, kříží celkem sedm mostů. Jedná se o dva mosty železniční, jeden dálniční, jeden pro silnici druhé třídy, dvě potrubní lávky a jedna lávka pro pěší. Most pro dálnici D1 o světlé šířce 90 m, podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 622 cm. Potřebné zvýšení na předepsanou podjezdnou výšku 700 cm by bylo 100 cm. Ocelová příhradová lávka pro horkovod u železničního mostu má světlou šířku 60 m a podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 480 cm. Most bylo navrženo zrušit a potrubí zavěsit na železniční most. Ocelový most pro jednokolejnou železniční trať č. 303 z Kojetína do Hulína má světlou šířku 58 m, podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 297 cm. Potřebné zvýšení na předepsanou podjezdnou výšku 700 cm by bylo 410 cm. Železobetonový most pro silnici druhé třídy č. 432

z Kroměříže do Hulína má světlou šířku středního pole (nad řekou) 29 m a podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 257 cm. Potřebné zvýšení na předepsanou podjezdnou výšku 700 m by bylo 460 cm. Lanová lávka pro pěší má světlou šířku 60 m a podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 263 cm. Lávku nejde rekonstruovat a musí se vybudovat nová s podhledem ve výšce 710 cm nad maximální plavební hladinou. Ocelový most pro jednokolejnou železniční trať č. 305 z Kroměříže do Zborovic má světlou šířku 53 m a podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 310 cm. Ocelová příhradová lávka pro horkovod u čistírny odpadních vod má světlou šířku 87 m a podjezdnou výšku od maximální plavební hladiny 518 cm. Potřebné zvýšení na předepsanou podjezdnou výšku 700 cm by bylo 190 cm. Oba železniční mosty jdou zvýšit a mají dost prostoru pro zvýšené nájezdové rampy. Silniční most u Podzámecké zahrady nelze zvyšovat ani nelze realizovat potřebné nájezdové rampy. Pro rekonstrukci mostu by byla využita sklopná nebo zdvižná konstrukce mostu. Zvýšení ocelové příhradové lávky pro horkovod je snadné.

Přeložky

Přeložka řeky nad mostem pro dálnici D1 upravuje směrové poměry řeky Moravy, narovnáva meandr řeky a zkracuje trasu říčního koryta. Výrazně zvýší kapacitu koryta a tím i ochranu města před povodněmi.

Zvýšení železničních mostů na trati č. 303 Kojetín – Hulín vyvolá zvýšení nájezdových ramp v délce 790 m a na trati č. 305 Kroměříž – Zborovice vyvolá zvýšení nivelety nájezdových ramp v délce 730 m.

Část nábřežní Chropyňské ulice na levém břehu řeky Moravy bylo navrženo proměnit na nábřežní promenádu a cyklostezku.

Závěry k říční variantě

Když byli k řešení trasy vodního koridoru D-O-L přizváni urbanisté Vysokého učení technického, fakulty architektury, katedry urbanizmu (prof. Gregorčík a Ing. arch. Dr. Kopáček), zprvu se řešil tvar a vzhled městských nábřeží. Vzhledem k unikátním kulturním památkám UNESCO (hlavně Podzámecký park), a k velkým obtížím technického řešení trasy vodního koridoru D-O-L, bylo rozhodnuto najít pro vodní koridor D-O-L trasu obchvatu města Kroměříže. K technickým potížím trasy patřily hlavně malé poloměry oblouků, úzké koryto řeky a nízká položené spodní plochy mostů, které v daném úseku řeky kříží. Vynutilo by si to vyzdvižení mostů až o 4,5 m nad současnou polohou mostních konstrukcí. To by vyvolalo dlouhé nevzhledné násypy v okolí mostů, z nichž některé by byly v těsné blízkosti Podzámeckého parku. Použití zdvižného mostu pro byvalou silnici I/47, která je páteřní městskou komunikací, by mohlo vyvolat dopravní zácpy v blízkosti Zámeckého parku, autobusového a vlakového nádraží a rychle ochromit dopravu v celém centru města. Rozhodnutí o obchvatu padlo při jednání na Městském úřadu v Kroměříži za účasti zástupců Krajského úřadu ve Zlíně a Ministerstva dopravy ČR v roce 2000.

Obchvat města

Myšlenka obejít vodním koridorem D-O-L po východní straně město Kroměříž vznikla z obavy ohrožení krajinného rázu pravého břehu řeky Moravy, který je součástí Podzámecké zahrady. Bude-li vodní koridor D-O-L procházet ve městě Kroměříži řekou Moravou, vyvolá to velké potíže s technickým řešením vodního koridoru D-O-L a to v oblasti směrových poměrů, šířky profilu vodní cesty a křížení s veškerými místními komunikacemi.



Územní plán počítá s obchvatem vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříže.

Směrové oblouky

Na výsledné variantě trasy je celkem šest oblouků o poloměru 1000 až 1200 m. Tyto poloměry oblouků pro plavbu dlouhých soulodí plně vyhovují.

Šířka vodní cesty

V celé délce obchvatu bude použit lichoběžníkový profil, který má šířku v hladině 55 m a hloubku vody 4 m.

Břehy vodní cesty

Břehy vodní cesty jsou navrženy opevnit kamenným záhozem až po úroveň maximální plavební hladiny. V rozsahu působení sání a tlaku od vln projíždějících plavidel může být kamenný zához zpevněn například maltou.

Mosty přes vodní cestu (obchvat)

Obchvat vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříže vyvolá celkem šest nových přemostění (4 x silnice, 1 x dálnice a 1 x železnice).

Ulice Chropyňská je místní komunikací a dá se přeložit po obou březích vodní cesty k silnici druhé třídy č. 435 spojující města Kroměříž a Chropyni. Délka přeložek je asi 260 m. Silnice druhé třídy č. 435 spojující města Kroměříž a Chropyni, silnice druhé třídy č. 432 spojující města Kroměříž a Hulín a silnice třetí třídy č. 4327 spojující město Kroměříž s obcí Skaštice netvoří pro vodní cestu velkou překážku. Mosty budou mít tři pole se světlou šířkou 10 + 60 + 10 m. Výškově bude muset být umístěna spodní plocha konstrukce mostu do 3 m nad okolním terénem a proto budou mít nové nájezdové rampy na most poměrně malou délku. Most na dálnici D 1 má dvě samostatné mostní konstrukce. Parametry těchto mostů jsou stejné, jen nájezdové rampy vzhledem k nižšímu povolenému stoupání budou delší. Dálniční úsek je v provozu, a proto v době výstavby přemostění vodní cesty bude provoz na dálnici převeden krátkým obchvatem kolem staveniště mostu. Most na železniční trati č. 303 z Kroměříže do Hulína bude mít také podobné parametry jako ostatní mosty, nájezdové rampy

k mostu budou výrazně delší (celkem asi 800 m). Most je dostatečně daleko od kroměřížského nádraží, proto je vytvoření nájezdové rampy snadno proveditelné.

Přeložky

Obchvat vodního koridoru D-O-L kolem Kroměříže vyvolá jedinou přeložku. Přeložit se musí dvojkolejná vlečka do areálu sladovnické firmy. S tím se musí také posunout předávací kolejiště pro tuto vlečku západním směrem. Pro tutéž firmu se musí přemístit venkovní požární nádrž.

Vodohospodářské řešení

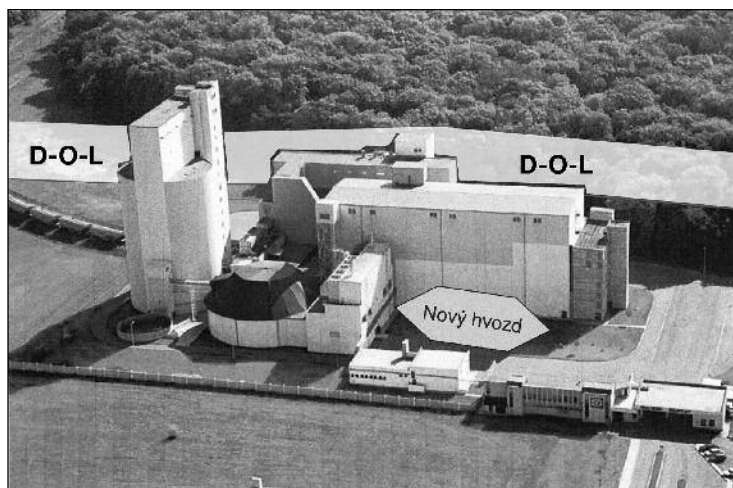
Obchvat vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříže výrazně zlepší ochranu města před povodněmi. Řeka Moštěnka se svým přítokem Malá Bečva je zaústěna do vodní cesty a její vody nepotečou při velké vodě kolem Podzámecké zahrady.

Ochrana přírody

Obchvat vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříže téměř nezasahuje do chráněných území města Kroměříže. Vodní koridor D-O-L prochází v oblasti Horních zahrad hospodářským lesem v délce 1800 m. V oblasti Dolních zahrad prochází vodní koridor D-O-L po okraji přírodního parku Záhlinické rybníky v délce 2480 m, z toho jen 1850 m do něho okrajově zasahuje. Překračuje v šířce 70 m chráněnou část potoka Stonač u obce Bílany. Vedení vodního koridoru D-O-L bylo projednáváno s odborem životního prostředí Městského úřadu Kroměříž.

Závěry

Jak se ukázalo, je nejvhodnějším řešením jak převést vodní koridor D-O-L přes město Kroměříž, průplavní obchvat kolem města.



Areál sladovnické firmy, který obchází vodní koridor D-O-L. Hranice pozemku sladoven jsou v souladu s navrženou trasou obchvatu vodního koridoru D-O-L kolem města Kroměříž.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2010

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. - předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala dne 30. března 2011. Valnou hromadu řídil pověřený člen výboru Ing. Jiří Aster. Valné hromady se jako hosté zúčastnili mj. Ing. Ivo Toman, náměstek ministra dopravy a RNDr. Pavel Punčochář, CSc., vrchní ředitel sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství České republiky.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen ČPVS) byla v roce 2010 zaměřena jak na vnitrostátní, tak i zahraniční záležitosti. Pokud jde o **vnitrostátní** záležitosti stojí na předním místě aktivní podpora našeho sdružení, ať již jako kolektivitu, tak i jeho jednotlivých osob, na všech úrovních pro výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč II na dolním a středním Labi. V tomto směru naše sdružení ve svém vyjádření k dokumentaci k záměru Plavební stupeň Děčín zaslanému ministerstvu životního prostředí tento záměr plně podpořilo.

Do této problematiky přímo zasahuje i v současné době projednávána tzv. Superstrategie dopravy do roku 2025, ve které, v části vodní doprava, je mezi prioritami mj. uvedena výstavba plavebního stupně Děčín, realizace plavebního stupně Přelouč, prověření proveditelnosti a financovatelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. I zde se plně angažovali někteří členové našeho sdružení.

ČPVS také neustále sleduje problematiku průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe jako dopravního vodního koridoru, vedeného v transevropské dopravní síti TEN-T a to v první řadě z hlediska jeho územní ochrany. Naše snahy v tomto směru byly zohledněny v usneseních vlády č.368/2010 a č.49/2011, ve kterých byla územní ochrana průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe dočasně zajištěna formou územní rezervy. Na mezinárodním poli je dané průplavní spojení zahrnuto v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č.661/2010/EU ze dne 7. 7. 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Kladně se stavíme i k výstavbě plavebních zařízení na vodních dílech Slapy a Orlík k docílení otevření nepřerušované plavby z Prahy do Českých Budějovic, zejména pro rekreační a osobní vodní dopravu.

Z ostatních vnitrostátních záležitostí, kterými se ČPVS v minulém období intenzivně zabývalo vyjímám zejména

- přípravu 26. Plavebních dnů, které se budou konat ve dnech 13. -15. září 2011 v Ústí nad Labem. Přípravný výbor pracuje pod vedením pana Ing. Jiřího Kremsy, v úzké spolupráci se Slovenským plavebním kongresem. V současné době je na základě předběžných přihlášek přihláшено více jak 100 účastníků, a to jak z ČR, tak i ze Slovenska, Polska a Německa. Příspěvků do sborníku je přislíbeno 26,
- aktivní účast na mezinárodní konferenci Transport 2010

v Ostravě, kde v části Napojení Moravskoslezského kraje na evropskou vodní síť vystoupili svým referátem tři členové našeho sdružení. V závěrech této konference byla mj. potvrzena nutnost perspektivního využití vodních cest a společného postupu ČR, Polska a Německa v rámci Evropské unie,

- aktivní účast na putovní výstavě Křižovatka tří moří ve Zlíně a v Praze, při které naši členové přednesli přednášky o vodní dopravě a vodních cestách v ČR a tím i na této úrovni prezentovali ČPVS,
- nakonec je to prezentace ČPVS v odborném časopisu Vodní cesty a plavba, ve kterém naše sdružení uveřejňuje odborné články i některé události organizačního charakteru.

V rámci **zahraniční** činnosti byla v popředí zájmu ČPVS

- aktivní účast na česko-polském jednání pracovní skupiny pro vodní koridor DOL, ve které naše sdružení zastupuje člen výboru Ing. Jiří Obračaj,
- podpora Výzvy pro renesanci vnitrozemské plavby ve středo a východoevropském hospodářském prostoru, iniciované Unii komor Labe/Odra,
- aktivní účast při projednávání náplně Dunajské strategie v rámci Evropské komise, zejména s ohledem napojení dopravního vodního koridoru D-O-L, spojujícího tři světová moře Severní, Baltské a Černé,
- zaujetí kladného stanoviska, konzultovaného se Slovenským plavebním kongresem, k návrhu Transkontinentálního tranzitního terminálu (T.T.T), umístěného v oblasti Malacek na Slovensku a reprezentovaného Ing. arch. Jurajem Jančinou,
- tradičně patří do této oblasti i naše účast v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC a úzká spolupráce s vládním delegátem České republiky a členem našeho sdružení Ing. Jaroslavem Bimkou a konečně
- podle sdělení sekretariátu OSN byla ke dni 30. 8. 2010 ratifikována dohoda AGN Rakouskem. Bohužel zůstává stále nedořešena účast Polska v této dohodě.

Z uvedeného výčtu činnosti našeho sdružení je vidět, že v minulém období se ČPVS intenzivně a možno říci rovnoměrně zabývalo jak vnitrostátními, tak i zahraničními záležitostmi.

V rámci ČPVS pracovaly v hodnotícím období tři odborné skupiny.

Činnost odborné skupiny **Moravské vodní cesty** pod vedením Ing. Jiřího Obračaje byla v roce 2010 zaměřena zejména na aktivity směřující k přípravě dopravního vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe, propagaci vodní dopravy, podporu aktivit rekreační plavby na Batově kanálu a hraničních úseků vodních toků Moravy a Dyje a na podporu aktivit rekreační plavby na vodních tocích severní Moravy Odře, Ostravici, Opavě, Olši a Lučíně.

V roce 2010 došlo ke stabilizaci činnosti této odborné

skupiny, která v současné době sdružuje 24 odborníků s tím, že na jednání jsou zváni i kolegové ze Slovenska. V roce 2010 došlo ke čtyřem zasedáním, která jsou konána pravidelně na pracovišti Státní plavební správy v Přerově.

Kromě přípravy podkladů k výše uvedeným aktivitám odborná skupina zaměřila svou činnost dále na

- spolupráci se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje, se Spolkem pro podporu Pomoraví a Statutárním městem Ostrava v oblasti rekreační plavby,
- problematiku komplexního řešení společného slovensko-rakouského úseku Dunaje ve vazbě na zájmy plavby na Moravě,
- problematiku logistického centra Malacky.

V roce 2011 se skupiny plánují zaměřit zejména na

- realizaci spolupráce s odbornými skupinami obdobného zaměření ze Slovenska a Polska (příprava realizace vodního koridoru D-O-L). V rámci společných jednání provádět konzultace technické problematiky a podkladů a námětů pro jednání Pracovní skupiny DOL,
- přípravu, ve spolupráci se sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje, bloku referátů týkajících se vodní dopravy na mezinárodní konferenci Transport 2011,
- aktivní působení ve všech národních a nadnárodních aktivitách souvisejících s vodními cestami, jako jsou Dunajská strategie Central Europe Odra – Oder Příprava možného financování D-O-L (kohezní fond).

Odborná skupina **Baťův kanál** se pod vedením Vojtěcha Bárteka v minulém období podílela, pod záštitou Asociace krajů ČR, na přípravě a schvalování dohody o spolupráci při rozvoji Baťova kanálu. Tato dohoda se připravovala mezi Jihomoravským, Zlínským, Olomouckým a Moravskoslezským krajem (ČR) a Trnavským, Trenčianským, Bratislavským a Žilinským samosprávným krajem (SR). Aktéři této dohody, jejíž podpis se uskutečnil až v roce 2011 tím potvrzují vážný zájem o realizaci vzájemně prospěšných aktivit v zájmu rozvoje Baťova kanálu.

Činnost odborné skupiny se ve sledovaném období soustředila zejména na

1. Prodloužení vodní cesty Otrokovice – Rohatec v následujících částech:

- a) Prodloužení plavebního kanálu v úseku Rohatec – Hodonín. Zde se problematika zkomplikovala žádostí slovenské strany o uzavření mezistátní dohody na možnost vybudování této stavby.



Vizualizace plavební komory Bělov. Pohled na dolní rejdou.

b) Napojení plavby do Kroměříže – Plavební komora Bělov. Vybudování plavební komory pro turistickou plavbu má prioritu v rozvoji plavby a turistického ruchu ve Zlínském kraji. Příslušná studie prošla EIA a byla schválena MŽP ČR. Bohužel vznikl další problém s pozemkem, který obec Bělov prodala soukromé osobě.

c) Prodloužení Baťova kanálu o úsek Hodonín – soutok Moravy s Dyjí. V roce 2010 začaly probíhat setkání expertů České republiky, Rakouské republiky a Slovenské republiky k projednání problematiky umožnění rekreační plavby na řece Moravě a řece Dyjí.

Členové odborné skupiny se aktivně podíleli na přípravě 3. jednání těchto expertů, které se uskutečnilo v přístavišti ve Veselí nad Moravou v lednu 2011.

Odborná skupina oceňuje, že se podařilo svolat tato jednání na úrovni expertů a zahájit tak důležitou komunikaci a spolupráci na dalším rozvoji plavby. Hlavním výstupem těchto jednání je usnesení, že se zpracuje studie proveditelnosti v rámci projektu podporovaného z Evropské unie. Tato studie by měla dát odpověď na otázku, za jakých podmínek je možné na řece Moravě a Dyjí provozovat rekreační plavbu. Studie by měla obsahovat marketingovou, legislativní, technickou a environmentální část včetně příslušné analýzy.

Odborná skupina Baťův kanál vyvíjí své aktivity v tomto úseku hlavně prostřednictvím mezinárodní organizace Spolek pro podporu Pomoraví/Spolok na podporu Pomoravia, kde má své zastoupení v předsednictvu.

2. Rozvoj infrastruktury.

a) Přístaviště. V roce 2010 byly slavnostně otevřeny dvě přístaviště realizované pod investováním ŘVC ČR – v Uherském Hradišti a v Napajedlech Pahrku. Výstavba této základní sítě přístavišť je nutná pro další rozvoj plavby na Baťově kanálu.

Pro turistickou plavbu je významné i neustálé rozšiřování turistické infrastruktury. V Petrově byla 1. května 2010 otevřena budova sociálního zázemí v přístavišti. Návštěvníci Baťova kanálu mohou využít služeb sociálního zařízení, sprch, možnost načerpání pitné vody nebo naopak zbavení se fekálií. Je zde zbudované nové dětské hřiště a občerstvení s posezením. Vznikl zde malý přírodní amfiteátr pro pořádání kulturních a společenských akcí.

ŘVC ČR dále připravuje záměr realizace přístaviště ve Spytihněvi a v Sudoměřicích a kotevní stání ve Strážnici s předpokládaným termínem zahájení realizace v roce 2011 (dle finančních možností Státního fondu dopravní infrastruktury). Záměry jsou připravovány v souladu se schváleným materiálem Priority výstavby přístavišť na Baťově kanálu.

b) Cyklostezka podél Baťova kanálu. V dubnu 2010 byla slavnostně otevřena cyklostezka podél Baťova kanálu. Dle monitoringu, který se během roku 2010 prováděl využije cyklostezku skoro 1000 lidí (cyklistů, bruslařů, pěších) denně. Rekordním dnem byl 1. srpen 2010, kdy na sledovaném úseku cyklostezky projelo 2 393 uživatelů.

To, že je cyklostezka podél Baťova kanálu fenoménem, potvrzuje i ocenění od agentury Czechtourism. Cyklostezka podél Baťova kanálu obdržela cenu portálu Kudy z nudy.

3. Propagaci a marketink.

a) V národním kole soutěže Evropské destinace nejvyšší kvality EDEN 2010 byl za Českou republiku Baťův kanál oceněn titulem finalista EDEN 2010. Tématem tohoto ročníku byla Voda – turistický cíl.

b) Muzeum/expozice Baťova kanálu. Myšlenka zřízení trvalé expozice nebo muzea Baťova kanálu je stejně stará



Bačův kanál se od svého obnovení stal vyhledávaným turistickým cílem, a to jak pro vodní turisty tak pro cyklisty a pěší.

jako samotná myšlenka obnovy Bačova kanálu pro turistickou plavbu. Hlavním problémem jsou vhodné prostory, ale také zajištění trvalého provozu.

V současné době přicházejí do úvahy dvě vhodná místa. Jednak domek na plavební komoře ve Spytihněvi a jednak Panský dvůr ve Veselí nad Moravou. Členové odborné skupiny Bačův kanál vyjednávají o vhodnosti zřízení muzea Bačova kanálu v těchto místech.

Hlavním nositelem myšlenky muzea Bačova kanálu je Ing. Pavel Neset, který již připravil hlavní ideovou strukturu expozic. Za tuto práci mu odborná skupina vyslovila poděkování.

Členové odborné skupiny Bačův kanál se aktivně zúčastňují jednání Odborné skupiny Moravské vodní cesty při ČPVS. Zde přináší potřebou součinnost za „jižní“ část a napojení na Slovenskou republiku a Dunaj.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty. Její aktivitou je především snaha o aktualizaci vybraných částí studie proveditelnosti Využití řek Ostravice, Olše, Opavy, Odry a Lučiny pro rekreační plavbu. Aktualizace byla projednávána s magistrátem města Ostravy se zaměřením na úseky toků na území města a zaměřila se na Ostravici nad ústím Lučiny, na využití úseku Odry mezi jezem Přívoz a ústím Opavy. Na Opavě je projednáván úsek mezi ústím a Hlučinským jezerem. Odra i Ostravice je součástí územního hájení pro vodní koridor D-O-L. Všechna opatření navržená ve studii proveditelnosti i v aktualizované podobě respektují územní hájení vodního koridoru D-O-L.

Na posledním jednání mezi Českou republikou a Polskou republikou v Ostravě, se polská strana vyjádřila, že dokud nebude hotový vodní koridor D-O-L od Dunaje aspoň do Ostravy, nebude se těmito aktivitami zabývat. Toto vyjádření se odrazilo na postojích vedení města i kraje a u většiny politických osobností nastala jistá pochybnost o námi připravovaných aktivitách.

Z uvedených důvodů se iniciativa odborné skupiny v roce 2011 zaměří převážně na tři základní okruhy své činnosti:

Podporu současných velmi rozvinutých sportovních vodáckých klubů, které mají již poměrně vyspělé vlastní zázemí a mimo to mají i velkou podporu veřejnosti a zejména i podporu místních politických orgánů a také na území kraje při budování infrastruktury podél řek a nádrží, což je použitelné jak pro hausboty, tak i pro malou plavbu motorovými loděmi. Jejich bohatá celoroční činnost sjížděním řek a pořádáním různých vodáckých akcí je rovněž významnou propagací nejen vodáckých sportů, ale i života na řece a plavby jako takové. V tomto směru se nejvíce zejména na řece Olši, ale i na dalších ostravských řekách, prezentuje náš člen ČPVS Ing. Josef Tobola a jím řízený vodácký klub, Poseidon, o.s.

Skupina vypracovala několik jednoduchých záměrů, které by se mohly realizovat zejména na řece Ostravici a Lučině. Jde o trvalé zakotvení restaurační lodi ve vybagrované tůni u Slezskoostravského hradu, nebo u vystaviště Černá louka a podobně, jakož i další menší akce na území magistrátu.

Jako nejdůležitější z těchto z těchto 3 směrů, působících na rozvoj sportovní a rekreační plavby na Ostravsku, považuje tato skupina přizpůsobení se již existujícím programům kraje a zejména města Ostravy, zaměřeným na humanizaci řek a jejich břehových lokalit. Konkrétně na projekt Revitalizace Ostravice a jejího okolí, který je již ve stadiu pokročilé přípravy, včetně realizace některých částí a městu na něj přispěje stát a Evropská Unie.

Přirazením zájmů a požadavků na rozvoj plavby na Ostravsku k projektu Revitalizace Ostravice, který je podporován všemi státními i politickými orgány v kraji, vidí odborná skupina správný postup k rozvoji sportovní a rekreační plavby na ostravských vodních tocích.

Výbor ČPVS **kladně hodnotí** práci všech tří odborných skupin a vyslovuje poděkování jejich vedoucím pánům Obračajovi, Bártekovi a Šlachtovi.



Odborná skupina Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku pracuje na využití řek v Moravskoslezském kraji pro rekreační plavbu. Na obrázku nejvýše položená plavební komora Kožle na Odře v Polsku.

V **závěru** svého vystoupení o činnosti ČPVS v roce 2010 předseda sdružení doc. Jurášek uvedl, že touto valnou hromadou skončilo další čtyřleté funkční období výboru a kontrolní komise ČPVS. Podle příslušných vnitřních předpisů ČPVS připravil výbor kandidátku výboru a kontrolní komise, s možností jejího doplnění z pléna. Volby do výboru a kontrolní komise ČPVS proběhly tajným hlasováním a jejich výsledky jsou uvedeny v usnesení ze 17. valné hromady ČPVS. Současným členům výboru a kontrolní komise, kteří již nekandidovali, předseda ČPVC na valné hromadě poděkoval za jejich činnost v těchto orgánech sdružení. Konkrétně se jednalo o ing. Karla Bureše, ing. Libora Dostála, ing. Karla Horynu, mgr. Víta Šimonovského a ing. Václava Báču.

Usnesení

17. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 30. března 2011 v Praze

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen ČPVS) vzala na vědomí zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 4/2010 – 3/2011, ukončení členství jednoho individuálního člena na vlastní žádost, informaci o investiční činnosti v infrastruktuře vodní dopravy, výsledky voleb do výboru a kontrolní komise ČPVS s tím, že:

do výboru byli zvoleni: Jiří Aster, Pavel Cenek, Luděk Cidlina, Miloslav Černý, Petr Forman, Pavel Fošumpaur, Jiří Friedel, Lukáš Hradský, Pavel Jurášek, Jan Kareis, Jiří Kremsa, Pavel Kutálek, Milan Moravec, Jiří Obračaj, Jaroslav Pospíšil, Miroslav Šefara, Miroslav Šourek, Michael Trnka a Jindřich Zídek,

do kontrolní komise byli zvoleni: Jindřich Černý, Markéta Komárková a Václav Novák.

Valná hromada ČPVS schválila

členství devíti nově registrovaných osob, jmenovitě uvedených v zápise z valné hromady, a to dvou právnických osob a sedmi fyzických osob,

zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2010 včetně zprávy kontrolní komise, plán hospodaření na rok 2011 a plán hospodaření na rok 2012.

Valná hromada ukládá výboru ČPVS

- pokračovat v prosazování výstavby a údržby vodních cest, zejména plavebních stupňů Děčín na dolním Labi a Přelouč na středním Labi, na všech úrovních státních i parlamentních,
- podporovat vládu České republiky v jejím úsilí o zachování charakteru Labe v Německu jako vodní cesty mezinárodního charakteru, včetně mezinárodní plavby na něm,
- podporovat úsilí o vyšší využití vodní dopravy pro posílení energetické a surovinové bezpečnosti České republiky (vyšší flexibilita zdrojů a přepravních tras pro energetické i jiné suroviny),
- prosazovat přípravu a výstavbu dopravního vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe, usilovat o ustavení koordinátora Evropské komise pro tento vodní koridor,
- podpořit úsilí o zařazení projektu na zlepšení plavebních podmínek na řece Labi do prioritních projektů na síti TEN-T,
- podporovat výstavbu plavebních zařízení na vodních dílech Slapy a Orlík a další potřebné infrastruktury, včetně příslušných přístavů zajišťujících obnovení plynulé vodní dopravy z Prahy do Českých Budějovic, zejména pro rekreační a sportovní plavbu,
- připravit konferenci s mezinárodní účastí 26. Plavební dny, která se uskuteční ve dnech 13. –15. září 2011 v Ústí nad Labem,
- aktivně sledovat práce na Strategii dopravy jako nevyhnutelné části rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie - green paper“),
- pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky,
- zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 17. valné hromadě,
- svolat 18. valnou hromadu v 1. pololetí roku 2012.

Valná hromada žádá

členskou základnu o

aktivní podporu úkolů výboru uvedených v bodě 3 tohoto usnesení,

aktivní účast při přípravě a konání 26. Plavebních dnů, které se uskuteční v září 2011 v Ústí nad Labem,

vládu České republiky o

vytvoření podmínek pro realizaci výstavby a údržby vodních cest a zejména zahájení výstavby plavebních stupňů na Labi v Děčíně a Přelouči,

rozhodnutí o výstavbě víceúčelového vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe s využitím prostředků Evropské unie,

Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědělství ČR

usilování o obnovení samostatné kapitoly (podkapitoly) státního rozpočtu České republiky pro zabezpečení provozu a údržby dopravně významných vodních cest,

Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s příslušnými státními orgány Polska, Rakouska, Slovenska a Německa o

zpracování společné mezinárodní analytické studie k posouzení účelnosti a reálnosti přípravy a výstavby dopravního vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, vedeného v transevropské dopravní síti TEN-T, včetně vypracování modelu financování projektu i s ohledem na příští plánovací období fondů EU (2014 – 2020).

Návštěva zahraničních expertů a podnikatelů na Vltavské vodní cestě, vodní cestě Saale - Elster a vodních cestách kolem Lipska

Dave Ballinger – prezident organizace Inland Waterways International

Jednou z činností Inland Waterways International (IWI) je pořádání zájezdů pro své členy. Kromě toho nabízíme příležitostně studijní cesty, jako byla tato ve dnech 3. - 8. dubna 2011 do České republiky a Sasko. Tato cesta byla organizována Davidem Edwardsem-Mayem přes společnost Euromapping a na organizaci se podíleli Tomáš Kolařík z Plavba a vodní cesty o.p.s., Michael Witfer, předseda sdružení Saale – Elster - Kanal Förderverein e.V., město Merseburg, a Angela Zábojník, vedoucí odborů zelených a vodních ploch města Lipska, Německo.

Doufám, že zde zachytím něco ze zážitků více než 40 účastníků. Cesta byla organizována kolem dvou významných probíhajících projektů vodních cest včetně mimořádných inženýrských prací; nejprve na Vltavě, kde bude plavba prodloužena až do Českých Budějovic. Toto zahrnuje šikmé lodní zdvihadlo na Orlické přehradě a plavební komoru, tunel, plavební komoru a šikmé lodní zdvihadlo na Slapech.

Druhým hlavním projektem je spojení města Lipska na evropskou síť vodních cest dokončením vodní cesty Saale - Elster. Před tímto ambiciózním projektem již Lipsko dokončilo zásadní práce k otevření plavebního přístupu k většině nových jezer v bývalé oblasti těžby lignitu jižně od města.

Takže při této jedinečné příležitosti jsme byli vedeni velmi informovaným a nadšeným Tomášem Kolaříkem, Michaellem Witferem a Angelou Zábojníkovou.

Neděle 3. dubna

Většina z nás byla vyzvednuta na letišti v Praze a pak jsme odcestovali do Českých Budějovic, kde jsme přespali v hotelu Klika. Hotel se nachází na nábřeží v centru města vedle místa předpokládané plavební komory, která by umožnila lodím dosažení centra města. Tato myšlenka byla přijata primátorem Jurajem Thomou a jeho náměstkyní Ivanou Popelovou pro strategický rozvoj. Pan primátor nás přišel pozdravit při večeři v hotelu.

Pondělí 4. dubna

V pondělí ráno jsme se sešli v konferenčním sále v nedalekém hotelu Budweis, kde jsme shlédli prezentaci od náměstkyně primátora Ivany Popelové o městě a jeho projektu „Město a voda“, prezentaci o projektu splavnění Vltavy od inženýra Jana Bukovského z Ředitelství vodních cest ČR a prezentaci o rozvoji turistické plavby na Labi od Moniky Červinkové ze Zlatého pruhu Polabí o.p.s. Já jsem představil naši organizaci IWI a uvedl některé příklady z posledního vývoje v Evropě a Severní Americe, kde došlo nebo se očekává velký ekonomický rozvoj, o tom, že plánování vodních cest, jejich zlepšování a budování probíhá s úspěchem doslova po celém světě.

Na konci prezentací se konala tisková konference, které se kromě paní náměstkyně Ivany Popelové zúčastnili také starosta Hluboké nad Vltavou Tomáš Jirsa, viceprezident IWI David Edwards May a prezident organizace Canal



Tisková konference v Českých Budějovicích. Zprava: Tomáš Jirsa - starosta Hluboké nad Vltavou, Ivana Popelová - náměstkyně primátora Českých Budějovic, Tomáš Kolařík - Plavba a vodní cesty o.p.s., Ing. Jan Bukovský - vedoucí oddělení rozvoje ŘVC ČR, Dave Ballinger - prezident IWI, David Edwards May - viceprezident IWI, Thomas X. Grasso - prezident organizace Canal Society of New York State.

Society of New York State Thomas X. Grasso. Zástupci médií se ptali, co si myslíme o těchto projektech, o jejich městě a na příklady z jiných míst, kde se uskutečnil tento typ rozvoje a to vedlo ke zvýšenému hospodářskému rozvoji.

Po tiskové konferenci se starosta Hluboké nad Vltavou rozhodl, že se s námi setká a bude nás doprovázet až přijedeme do jeho města krátce po obědě. V mezidobí a v dešti jsme pokračovali na místo přístavu Lannova loděnice na Vltavě nedaleko hotelu. Většina z nás se podívala na místo z oken autobusu, protože obloha se zatáhla a začalo hustě pršet. Navštívili jsme nově postavenou plavební komoru a nedaleký přístav České Vrbné, které musím říct, že bylo dobře udělané, a určitě jej může závidět každý vodní manažer. Všichni jsme se šli podívat na plavební komoru a jez a dešťníky se staly přítelem každého. Naštěstí jsme obědvali v restauraci, takže jsme mohli



Výstavba plavební komory u jezu Hluboká nad Vltavou.

uschnout a zahřát se. Po obědě jsme se sešli se senátorem Tomášem Jirsou, starostou Hluboké nad Vltavou, který nám ukázal zahájené práce na plavební komoře a také místo, kde bude velká marina postavena pod nádherným zámekem.

Je zajímavé poznamenat, že starosta Tomáš Jirsa je také členem Senátu České republiky v Parlamentu České republiky a je členem Výboru pro zahraniční věci, obranu a bezpečnost. Bylo úžasné vidět jeho zájem a nadšení pro práce na vodních cestách, které probíhají především v jeho městě a o vodní cesty v České republice obecně. V tuto dobu přestalo pršet a my jsme si mohli vychutnat zbytek naší cesty!

Navštívili jsme Hněvkovickou přehradu s dokončenou plavební komorou, impozantní 20 metrů vysokou konstrukci. Plavební komora na Hněvkovickém jezu (1500 m po proudu) bude poslední, která se postaví na tomto úseku vltavské vodní cesty a zpřístupní tak orlickou přehradní nádrž. Pokračovali jsme na Orlickou přehradu, kde nám inženýr ŘVC Jan Bukovský představil projekt lodního zdvihadla využívající základy lodního zdvihadla, které nebylo nikdy dokončeno. Vedle něho je mnohem menší lodní výtah, který se v současné době používá. Inženýr vysvětlil, co bylo plánováno na tomto místě a ukázal nám konstrukční výkresy a vysvětlil jak se mění průřez vany, základů a protizávaží. Využití existující struktury je možné, po odizolování silně opotřebovaného betonu. Pak jsme měli velkou prohlídku elektrárny, včetně cesty pod hlavní halu, kde jsme mohli vidět turbíny v akci, což je z mé zkušenosti opravdu velmi vzácné.

Tím skončily prohlídky tohoto dne a vydali jsme se do Prahy do hotelu Roma, který je na levém břehu Vltavy. Je velmi blízko Karlova mostu a plavební komory Smíchov, jedné z nejrůšnějších ve světě. Řada z nás šla přes Karlův most a dívala se na světla města, která se odrážela na hladině Vltavy. Praha je krásné město, i v noci.

Úterý 5. dubna

Další den jsme se vrátili do údolí Vltavy k návštěvě dalšího velkolepého místa, Slapské přehradě, kde inženýr Bukovský vysvětlil současný projekt pro vstupní plavební komoru (konstrukce horní plavební komory již existuje), krátký tunel a lodní zdvihadlo na pravém břehu z 53 metrů vysoké hráze! Jedná se o jedinečnou kombinaci, která nebyla nikdy uplatněna kdekoli na světě, ani v Číně! Takováto stavba není předstížena co do oblasti funkce a rozsahu projektu. Ve skutečnosti, na horní části přehrady je pozůstatek dřívějšího zahájení tohoto projektu, který byl později opuštěný.



Zlatým hřebem české části cesty byla návštěva VD Štěchovice s nejvyšší plavební komorou v ČR.

Při návratu do Prahy jsme se zastavili u přehrady Štěchovice, kde jsme viděli velkokapacitní plavební komoru. Dolní vrata jsou velmi vysoká, přes 20 metrů. Jsem si jistý, že vedoucí vodního díla byl trochu ustaraný ze všech těchto lidí, kteří se pohybovali okolo plavební komory, která byla prázdná. To bylo docela hloubka! Taky jsme navštívili kontrolní místnosti s moderními sledovacími systémy a ovládacími prvky spolu s některými ze starých zařízení.

Měli jsme volno na oběd v Praze před chystaným odjezdem našeho vlaku do Lipska. To nám dalo další příležitost vidět trochu více z města ve dne. Všichni jsme se dostali do vlaku a jeli do Lipska jako skupina. Tam jsme se přesunuli autobusem do našeho hotelu Check Inn v Merseburgu.



Nákladní loď proplouvá plavební komorou na řece Saale v Merseburgu.

Středa 6. dubna Setkání na podporu oživení vodní cesty Saale - Elster

Ve středu ráno jsme se šli projít po okolí hotelu. Viděli jsme nedokončenou vysokokapacitní vodní cestu, kterou chce sdružení Saale - Elster - Kanal Förderverein vidět dokončenou (pozn. redakce - o vodní cestě Saale - Elster jsme informovali v časopise Vodní cesty a plavba 3/2009 na str. 51 až 53). Také jsme navštívili nedokončenou plavební komoru Merseburg



Zámek Merseburg nad řekou Saale.

- Meuschau před příjezdem na Ständehaus (radnici) v centru města, kde se konala konference na podporu dokončení vodní cesty Saale - Elster z Merseburgu do Lipska. Tato budova a hala jsou krásně zrekonstruované a byly vhodným místem pro setkání.

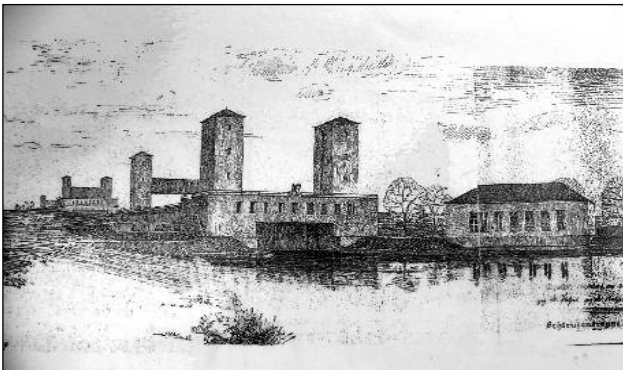
Schůze pokračovala od rána až do časného odpoledne. Byla zde vynikající účast zájemců a podporovatelů této myšlenky (více než 100 účastníků). Opět zde bylo množství prezentujících včetně mě jménem IWI. Shlédli jsme zde také prezentaci Tomáše Kolaříka o českých vodních cestách a vodním koridoru Dunaj - Odra - Labe.



Nedokončená plavební komora Wüsteneutzsch.



Plavba na vodní cestě Karl Heine Kanal.



*Jak měly vypadat hotové pl. komory. Náčrtek z originálních plánů.
Zdroj: Saale – Elster – Kanal Förderverein*



Hotová část vodní cesty Saale-Elster - pohled směrem na Lipsko.



Koncový přístav Lindenauer nedokončené vodní cesty Saale-Elster. Nyní se připravuje jeho přeměna na přístav pro rekreační plavbu a jeho propojení s vodní cestou Karl Heine Kanal.

Po prezentacích byl čas na otázky, z nichž většina byla opravdu dobrá. Média se účastnila této události a řada z nás dělala rozhovory pro televizi a rádio.

Po setkání jsme se přesunuli na místo nedokončené plavební komory Wüsteneutzsch, kde měly být postaveny dvě plavební komory pro překonání 22 m rozdílu úrovní hladin mezi řekou Saale a vodní cestou Saale - Elster, ale práce byly zastaveny během druhé světové války a stavba nebyla nikdy dokončena. Toto bylo opravdu zajímavé a všichni jsme vyšli nahoru na hráz nedokončené vodní cesty, abychom si udělali představu o rozsahu a návrhu projektu a o tom, jak by existující část zapadala do plavební komory, která nebyla postavena. V létě se uvnitř plavební komory konají akce. Podporovatelé projektu by rádi viděli lodní výtah postavený na tomto místě (v trase obcházející nedokončenou plavební komoru uchovanou jako kulturní dědictví), které by bylo atrakcí samo o sobě (inspirované lodním výtahem ve Falkirku). Brzy by na tomto místě mělo přibýt značení a informační tabule.

Čtvrtek 7. dubna

Lipské řeky, vodní cesty a nová jezerní oblast

Ten den jsme zahájili naši cestu návštěvou přístavu Lindenauer a místa, kde se plánuje prokopat spojení mezi přístavem a vodní cestou Karl Heine Kanal. Viděli jsme velkou sílu, která byla postavena dříve, aby byla obsluhována tím, co se stalo nedokončenou vodní cestou. Odtud jsme jeli do čtvrti Plagwitz, kde jsme se naložili na dvě malé otevřené výletní lodě, na kterých jsme propluli vodní cestu Karl Heine Kanal, kde jsme viděli staré průmyslové budovy, které byly přestavěny a doplněny o nové obytné a kancelářské budovy. Výletní lodě,



Typická lipská výletní loď. Zcela vpravo Dipl.-Ing. Angela Zábajník, vedoucí odboru zelených a vodních ploch města Lipska.



Nové přístavní molo v centrálním přístavišti v centru Lipska. Přípravuje se zde výstavba větší maríny pro rekreační lodě.

na kterých jsme pluli, poskytují služby během turistické sezóny. Náš výlet lodí skončil u nového přístavu postaveného na mlýnském náhonu Elstermühlgraben, kde je plánována výstavba větší maríny. V současné době je zde moderní přístaviště pro výletní lodě a menší lodě jako kánoe a kajaky. Angela Zábojník, vedoucí odborů zelených a vodních ploch města Lipska byla naší průvodkyní a určitě dalším nadšencem prací, které se nyní odehrávají v Lipsku. Vedla nás pěší cestou kolem částečně obnoveného mlýnského náhonu a ukázala nám, co se plánuje do budoucna. To mi trochu připomnělo projekt Toma Grassa v Rochesteru, ale v mnohem menším měřítku. Odkrytí starých náhonů a jejich zavodnění tam, kde je potřeba a dokončení sítě. Šli jsme pěšky celou cestu až ke Spolkovému správnímu soudu, který stojí na břehu mlýnského náhonu Pleiße.

Měli jsme krásný oběd na radnici, kde jsme se dozvěděli od náměstka primátora Haiko Rosenthala o plánech města pro jeho řeky a potoky do budoucna a zdůvodnění těchto úžasných iniciativ. Po naší návštěvě radnice jsme cestovali do oblasti nových jezer jižně od města na prohlídku areálu, který byla dříve oblast povrchových hnědouhelných dolů, které se mění na jezera a rekreační oblasti. Tato oblast zahrnuje zachovalé lesy, nové vodní cesty a plavební komory propojující čtyři z těchto jezer a nová zařízení, jako jsou pláže, přístaviště, plachetní centra a nejmodernější centrum s divokou vodou pro kanoisty a raftaře u jezera Markkleeberg.

Dále jsme navštívili rozhlednu a návštěvnické centrum v obci Zwenkauer, kde jsme byli informováni o přestavbě a zatápní jezera od zástupců důlní společnosti. To se ukázalo být velmi zajímavé a celá myšlenka přestavby dolů na jezera je pro mě unikátní.



U jezera Markkleeberg See stojí moderní areál pro kanoisty a raftaře. Protože nejsou v okolí žádné řeky, na kterých by bylo možné takový areál zřídit, je voda do horní části divoké vody přečerpávána z jezera.

Navštívili jsme také jezero Zwenkau, kde je vybudována marina před zatopením vytěženého dolu. Je poněkud bizarní vidět tuto krásnou marinu a přístav, který je nyní na suchu. Naši cestu jsme ukončili na jezeře Cospudener See v restauraci postavené na kulech nad hladinou jezera, kde jsme měli krásnou večeři před návratem do našeho hotelu v Merseburgu.



Plavební komora u jezera Cospudener See.



Plavební komora Connewitz byla dokončena před několika týdny a letos poprvé umožní spojení centra města Lipska vodní cestou s jezerem Cospudener See.

Pátek 8. dubna

Ráno jsme se sešli s panem Wernerem z odborů zelených a vodních ploch města Lipska u plavební komory Cospuden (užitné rozměry 12 x 4m), kde nám řekl o této stavbě, která byla dokončena v roce 2006 a je jistě ukázkou moderní technologie. Odtud jsme se jeli podívat na plavební komoru Connewitz, která byla právě dokončena a je velmi moderní. Její součástí je i rybí přechod, který mohou současně použít kánoe k průjezdu. Vše, co jsme na těchto plavebních komorách viděli, bylo prvotřídní.

Následovalo rozloučení s panem Wernerem a naší překladatelkou Katyou a zamířili jsme na nádraží v Lipsku. Z tohoto místa se všichni vydali na cestu domů přes několik německých měst, nebo přes Prahu.

Opravdu jsem si užil setkání tolika členů IWI a dalších. Užival jsem si pohledu na vodní cesty, iniciativ a projektů, o kterých jsem buď četl nebo o nich slyšel od ostatních. Vidět, co se plánuje a co se děje jistě ukázalo, že vodní cesty žijí a jsou v pořádku.

Děkuji všem, kteří se zúčastnili, i našim hostitelům, vedoucím zájezdu, průvodcům a mluvčím, které jsem již dříve zmínil. Děkuji všem za nápomoc k tomuto úspěchu.

Významné postavení plavby ve světě

Na základě informací Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro, města Gdańsk a Inland navigation Europe zpracoval Tomáš Kolařík, P&S, a.s.

Foto: Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro, město Nakło, město Gdańsk, WSA Eberswalde

Začala výstavba námořního LNG terminálu ve Štětíně

Premiér Donald Tusk položil základní kámen k výstavbě LNG terminálu ve Štětíně - Swinoujście. V budoucnu bude LNG terminál zásobovat 1/3 polské poptávky po plynu. Premiér řekl, že od poloviny 90. let se diskutovalo o tom, kde měl být LNG terminál postaven. Donald Tusk poznamenal, že za mnoho let musela tato investice překonat řadu překážek. „Museli jsme překonat všechny ty překážky, které tkvěly ve špatné legislativě, nekompetentních úřednících, ale také v evropské legislativě. Hovořím o šedém, neúčinném boji o environmentální povolení a povolení pro výstavbu“, řekl premiér. Donald Tusk dodal, že LNG terminál je součástí velkého projektu, jehož cílem je zajistit energetickou bezpečnost Polákům i celé Evropě.

Terminál vznikne kilometr od pláže na 48 hektarech v severozápadní části ostrova Wolin. Jeho hlavní částí budou dvě 40 metrů vysoké plynové nádrže, které můžou pojmout až 160 tisíc m³ plynu. Terminál za téměř 3 miliardy zlotých (asi 18 miliard Kč) staví konsorcium italských, francouzských, kanadských a polských firem.

Aby lodě mohly doplout do Swinoujście, asi dva kilometry východně od vjezdu do přístavu je stavěn téměř 3 kilometry dlouhý vlnolam, který bude součástí nového přístavu. Tato investice má být dokončena do roku 2012, zatímco LNG terminál by měl být hotov do konce roku 2013. První lodě mají připlout v polovině roku 2014.

Na řece Visle bude zahájena lodní kontejnerová doprava

Polští rejdaři se rozhodli vyzkoušet říční přepravu kontejnerů z trojměstských přístavů (Gdańsk, Gdyně a Sopoty) do vnitrozemí. Převážní společnost Żegluga Wiślana již zadala projekt kontejnerového člunu, přizpůsobeného specifickým podmínkám řeky Wisly. Bude na něj možno umístit tři vrstvy kontejnerů, s celkovou kapacitou více než 70 kontejnerů TEU.

Nezávisle na jejím projektování chce tato společnost již v tomto roce přepravovat kontejnery po řece – z trojměstských kontejnerových terminálů alespoň do města Płock. „Akceptujeme skutečnost, že ze začátku to bude ztrátový projekt. Záleží nám ale na ukázce odvětví logistiky, že se můžou již teď po řece Visle přepravovat kontejnery. Současně chceme upoutat pozornost veřejnosti o neutěšeném stavu řeky, který způsobuje záplavy a blokuje rozvoj ekologické vnitrozemské vodní dopravy“, řekl majitel společnosti Rafał Błocki.

Během „propagační“ cesty budou kontejnery přepravovány na běžném člunu. Hlavními náklady bude příprava vhodného zařízení pro manipulaci se zbožím ze člunů do nákladních automobilů. „Na řece Visle nejsou vhodná mola vybavená jeřáby pro překlady“, dodal Błocki.

Pokud by taková zařízení existovala, například v Płocku, nebo ve Varšavě, náklady na říční přepravu kontejneru by byly 40% ve srovnání s cenou přepravy pozemní cestou. Plavba do Varšavy by trvala, v závislosti na podmínkách, až čtyři dny. „Pro začátek by stačilo, aby byla existující vodní cesta dobře udržovaná“, říká Pielaciński. „Je to o malých krocích – prohrábky plavební dráhy, udržování v dobrém stavu tzv. výhonů – hliněných

valů usměrňujících proud v plavební dráze. Jen málo lidí ví, že taková opatření již desítky let úspěšně fungují po celé délce řeky na jihu země. Bez poškozování životního prostředí.“



Zatím se po řece Visle přepravují jen nadrozměrné náklady - průmyslová zařízení a mosty.

Vodní cesta Kanał Elbląski bude zrekonstruována

Kanał Elbląski, kterému byl v roce 2011 udělen statut historické památky, se dočká důkladné rekonstrukce. První práce začnou po 15. srpnu 2011. Za plavební komorou Zielona bude ve vzdálenosti 6 km provedeno odkalování vodní cesty, což by ale nemělo výrazně bránit normálnímu provozu lodní dopravy.

Od září 2012 do května 2014 bude vodní cesta v úseku od kolejového lodního výtahu Buczyńie po kol. lodní výtah Całuny uzavřena pro lodní dopravu a bude kompletně zrekonstruována. Také plavební komory na vodní cestě budou rekonstruovány. Práce budou probíhat v rámci projektu „Revitalizace vodní cesty Kanał Elbląski v úsecích jezera Drużno - Miłomłyn, Miłomłyn - Zalewo, Miłomłyn - Ostróda - Stare Jabłonki“, jehož hodnota je 95 milionů zlotých (asi 570 milionů Kč). Financování z Evropského fondu regionálního rozvoje může dosáhnout až 60%.



Kanał Elbląski včetně lodních výtahů a plavebních komor projde důkladnou rekonstrukcí.

Nový přístav ve městě Nakło na vodní cestě Visla - Odra v Polsku

Moderní marina vzniká na řece Noteci ve městě Nakło v Polsku. V první etapě projektu vzniká přístavní bazén na ploše asi 10 tisíc metrů čtverečních, který pojme nejméně

30 plavidel různé velikosti. Více než polovinu nákladů z 9 milionů zlotých (asi 54 milionů Kč) bude hrazena z fondů EU. Přístav má být otevřen na podzim roku 2011.

Ve druhé etapě projektu má být postavena přístavní budova. Ta bude také sloužit jako školní zařízení pro školu vodní dopravy Zespót Szkót Żeglugi Śródlądowej. Projekt zahrnuje výstavbu přístavu plnicího mimo jiné funkce v oblasti cestovního ruchu, vzdělávání a administrativ. Plánovaná marina bude mimo jiné zahrnovat kapitanát, který bude zároveň plnit funkci informačního centra, půjčovny vybavení pro vodní sporty, konferenční místnost a ubytovací prostory. K dispozici pro jachtaře bude dílna a sklad pro vybavení vodních sportů. Kolem budovy a přístavního bazénu vznikne dětské hřiště a místo k táboření.

Město Nakło se nachází na východním konci vodní cesty Visla - Odra, postavené v letech 1773 - 1974. Do 70. let byla jednou z nejrušnějších vodních cest v Polsku. Vedení města doufá, že nový přístav bude přitahovat milovníky vodní turistiky, která je velmi populární na Západě.



Vizualizace nového přístavu ve městě Nakło.

Program oživení vodních cest v Gdaňsku

V Gdaňsku leží 109 km vodních cest. Díky aktivaci těchto vodních cest se může město stát jedním z nejdůležitějších bodů na mezinárodní vodní cestě.

Město Gdaňsk v současné době připravuje projekty umožňující v budoucnu příchod vodních turistů:

1. Program oživení vodních cest v Gdaňsku.
2. Pięta Żuławska - rozvoj vodní turistiky.
3. Modernizace vjezdu do vnitřního přístavu (v Gdaňsku). Rekonstrukce vodní cesty na Mrtvé Visle a Mottawě.

4. V září roku 2008 vedení města Gdaňsku schválilo projekt Jachtařské městečko Gdaňsk – program oživení ekonomicko-společenského využití nábřeží Mrtvé Visly a Visly Śmiałej. Díky tomuto projektu vznikne gdaňský přístav, pokrývající rozsáhlou oblast od lanového mostu po pontonový most podél Mrtvé Visly a Visly Mottawy.

5. Využití nábřežní oblasti zálivu Mottawa.

Program oživení vodních cest v Gdaňsku je realizován v rámci Operačního programu Inovační ekonomika 2007 - 2013 a celkové náklady projektu činí 37 048 437 zlotých (asi 220 mil. Kč), výše financování ze strany EU je 17 074 128 zlotých (asi 102 mil. Kč).



Město Gdaňsk

Německo omladilo flotilu ledoborců na Odře

Německý úřad Wasser und Schiffsamt (WSA) Eberswalde, zodpovědný za udržování plavby na Odře, uvedl do provozu nový říční ledoborec Schwedt.

Ten je druhou jednotkou nového typu spolu s ledoborcem Kietz, který byl uveden do služby loňskou zimu. V současné době je ve výstavbě ještě třetí ledoborec tohoto typu. Nové ledoborce jsou jednotky o délce 33,25 m, šířce 8,55 m a ponorem od 1,55 do 1,86 m, obsluhované 3 - 4 člennou posádkou.

Nové německé ledoborce postavila loděnice JG Hitzler Werft v Lauenburgu, cena jedné lodě je 5 mil. € (asi 120 milionů Kč). První z řady nových ledoborců Kietz se již osvědčil v akci koncem loňského roku v obtížných podmínkách Dolní Odry. Ledoborec Schwedt se účastnil drcení ledu během této zimy.

Schwedt a Kietz nahrazují dva ledoborce, které byly provozovány nepřetržitě od roku 1958. Stávající flotila ledoborců WSA Eberswalde má devět lodí, které ve spolupráci s polskou flotilou ledoborců drtí ledy na dolní Odře. V nadcházejících letech budou postaveny další lodě v rámci modernizace flotily jako nezbytný krok zajištění volného průchodu ledu na tomto úseku Odry.



Ledoborec Schwedt ve službě na Oder – Havel - Kanal u lodního zdvihacího zařízení Niederfinow v lednu 2011.

Lodní kontejnerová doprava na Labi se významně zvýšila

Povzbudivý trend přepravy kontejnerů lodní dopravou byl zaznamenán v 1. čtvrtletí tohoto roku na středním a horním Labi, konkrétně v přístavech Magdeburg, Aken a Riesa. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku bylo přepraveno o 40 procent více kontejnerů ve směru do Drážďan a zpět.

Počet přepravených kontejnerů na Labi:

2006	2007	2008	2009	2010
3303	7575	9747	10 399	14 294

Nizozemsko podporuje budování infrastruktury pro dodávky LNG pro vodní dopravu

Nizozemská vláda finančně podporuje LNG jako alternativní palivo pro vnitrozemské lodě. Výhodou LNG je významné snížení znečištění ovzduší a 20 - 25% snížení emisí CO2. Další výhodou je, že přechod na zkapalněný bioplyn bude technicky snadný.

V září bude první nové vnitrozemské plavidlo poháněné LNG plynem plout na nizozemských vodních cestách. Nizozemská vláda doufá, že další plavidla budou následovat, ale aby se tak stalo, je důležité, aby bylo možné doplňování paliva.

Z tohoto důvodu ministerstvo infrastruktury a životního prostředí schválilo dotaci 500 000 € (12,5 miliardy Kč) na pomoc při budování infrastruktury pro dodávky LNG, která by měla začít fungovat od roku 2013.

Systém Mojžíš (Mose) ochrání Benátky před velkou vodou

viz barevná příloha

Ministerstvo infrastruktury a dopravy - Vodní úřad Benátky - Consorzio Venezia Nuova

Problém - Záplavy

Od roku 1900 jsou v Benátkách záplavy častějším jevem v závislosti na poklesu města ve vztahu k moři. Záplavy způsobují nepříjemnosti pro obyvatele a škody na stavbách. Je také velké riziko katastrofických událostí jako byly povodně z 4. listopadu 1966, kdy byly Benátky, Chioggia a další zastavěné oblasti v laguně ponořeny více než metr pod hladinu vody.



Zaplavené centrum Benátek v listopadu 1966.

Záplavy v Benátkách nad 140 cm od roku 1966

datum.....	cm
4. listopadu 1966	194
3. listopadu 1968	144
14. února 1979.....	140
22. prosince 1979	166
1. února 1986	159
8. prosince 1992	142
6. listopadu 2000	144
16. listopadu 2002	147
1. prosince 2008	156

Zvýšení četnosti zaplavení Benátek v letech 1926 - 2005 (počet záplav rovných nebo vyšších než 110 cm za deset let)

	počet zaplavení
1926 - 1935	7
1936 - 1945	3
1946 - 1955	11
1956 - 1965	22
1966 - 1975	31
1976 - 1985	39
1986 - 1995	23
1996 - 2005	53

Systém Mojžíš: co je a jak funguje

Systém Mojžíš, který zabezpečí ochranu Benátek před velkou vodou se skládá z mobilních bariér, které mohou dočasně oddělit lagunu od moře. Mobilní bariéra se skládá z řady 78 pokloповých uzávěrů (poklopů). Ta jsou stavěna v úžinách Lido (41 poklopů), Malamocco (19 poklopů) a Chioggia (18 poklopů), které oddělují lagunu od moře a jimiž pronikají přílivy do laguny. Při normálním



Evakuace Benátek 1. prosince 2008.

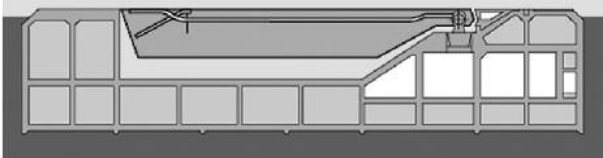
přílivu jsou poklopy (typu ponton) uloženy na mořském dně v úžinách. Jsou „neviditelná“, a nezasahující do výměny vody mezi mořem a lagunou. Při vysoké vodě jsou poklopy zvednuty a tak zabrání přílivu vody do laguny. V současné době je úroveň přílivu, při níž se poklopy zvednou stanovena na 110 cm, což je limit, kdy jsou Benátky chráněny zvýšenými chodníky a nábřežím. To znamená, že poklopy budou aktivovány v průměru 3 až 5krát ročně po dobu 4 až 5 hodin. Úroveň, na kterou budou poklopy zvednuty lze měnit podle potřeby. Když budou zvednuty, bude kontinuita činnosti přístavů zajištěna plavební komorou pro velkou lodní dopravu, která je budována v úžině Malamocco. Systém Mojžíš ochrání benátskou lagunu a její města proti přílivové vlně do výšky 3 m, a proto bude účinný, i když by úroveň moře významně stoupla během několika příštích desetiletí. Systém Mojžíš je potřebný již dnes, ale bude nezbytný v budoucnu vzhledem k předpokládanému zvýšení mořské hladiny v důsledku klimatických změn. S ohledem na tento problém, spolu s posílením celého pobřeží (které již bylo dokončeno v délce 45 km), byl systém Mojžíš navržen na základě preventivních kritérií, aby byl schopen se vypořádat s přílivem ve výši až 60 cm, jinými slovy, ještě vyšším než jsou poslední odhady z mezinárodních vědeckých organizací. Řízení systému je dostatečně flexibilní, aby se vypořádalo s přílivem různými způsoby, v závislosti na charakteru a rozsahu přílivové události. V závislosti na situaci může ochranná strategie zahrnovat současné uzavření všech tří úžin nebo alternativně jednotlivé uzavírání úžin, nebo částečné uzavření každé úžiny, protože poklopy jsou nezávislé.

Systém Mojžíš: postup

Výstavba systému Mojžíš byla zahájena v dubnu 2003 ve spolupráci na všech úrovních státní, regionální a místní samosprávy. 22. listopadu 2006 rozhodl Výbor pro koordinaci a zabezpečení Benátek a laguny, kterému předsedal předseda Rady ministrů Italské republiky Romano Prodi o dokončení systému Mojžíš a souvisejících morfologických opatření. Dal záruku financování a v souladu s programem jednání stanovil dohodu mezi státem a společností Consorzio Venezia Nuova. Práce by měly být dokončeny v roce 2014.

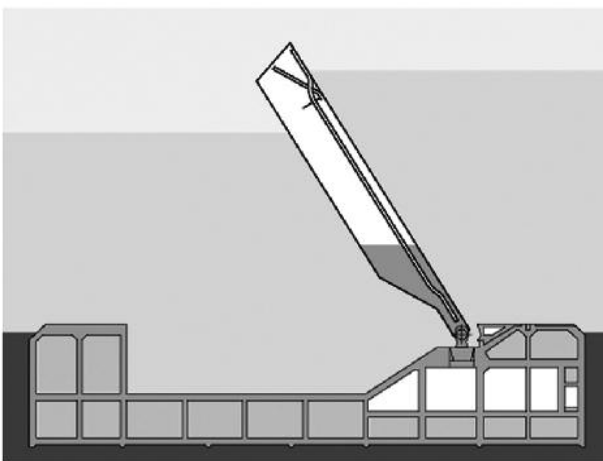
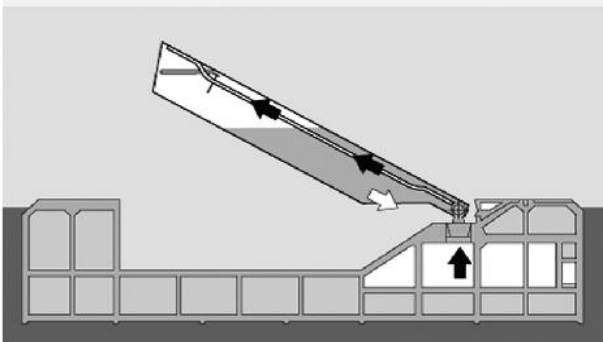
laguna

moře



← napouštění vzduchu

⇒ vypouštění vzduchu



Systém Mojžiš - pohyb poklopů. Systém Mojžiš sestává z řady sklopných plovákových poklopů, které jsou během normálního přílivu naplněny vodou a zůstávají skryté v kesonech na dně tří úžin. Když je předpovězen vysoký příliv, je stlačený vzduch napumpován do poklopů, vytlačí z nich vodu a zvedne je nad hladinu, kde vytvoří nepřerušovanou bariéru oddělující moře a lagunu po nezbytný čas. Ochranné přístavy spojené s plavebními komorami umožňují plavidlům dosáhnout laguny když jsou poklopy zdviženy - malé plavební komory pro rekreační a rybářské lodě v úžinách Lido a Chioggia a velká plavební komora pro velké námořní lodě v úžině Malamocco.

Náklady, financování a zaměstnanost

Celkové náklady na systém Mojžiš jsou 4678 milionů € (asi 113 miliard Kč). K dnešnímu dni je zajištěno financování ve

výši 3244 milionů € (asi 78 mld. Kč) z toho 2949 milionů € (asi 70 mld. Kč) již bylo investováno. Postup prací je na 63%. Bylo vytvořeno 3000 přímých a nepřímých pracovních míst. Asi 100 lodí se podílí na stavbě.

Staveniště

Již téměř pět let probíhají souběžně práce ve třech úžinách Lido, Malamocco a Chioggia.



Plán úžiny Lido po dokončení systému Mojžiš.

Úžina Lido

Pobřeží na severní straně úžiny (Cavallino-Treporti) bylo rozšířeno a přestavěno, byl postaven velký přístav malých plavidel, který se skládá ze dvou nádrží, které jsou chráněny před vlnobitím a umožňují nouzové kotvení plavidlům a průjezd přes plavební komoru (délka 101 m, šířka 18 m) do laguny pokud jsou poklopy zdviženy během velké vody a v případě uzavření úžiny. Ve středu úžiny byly dokončeny práce na novém ostrově, který bude sloužit jako mezičlánek mezi dvěma řadami poklopů vynucený velikostí úžiny a existencí dvou plavebních kanálů o různých hloubkách. Nyní probíhají práce na výstavbě provozních budov a zařízení na ostrově. Práce probíhají také na opěrných strukturách pro řady poklopů v severní části této úžiny (Treporti). Podél jižní strany úžiny (San Nicolo) byly rozšířeny stávající hráze, aby se zabránilo průsakům a přetékání vody, pokud budou poklopy zahrazovat úžinu.

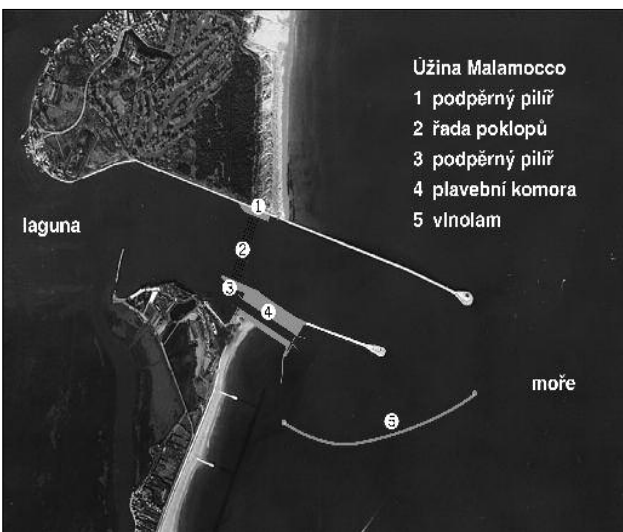
Práce na výstavbě základů pontonových poklopů, které mají být instalovány v jižní části úžiny (San Nicolo) jsou také v pokročilém stavu. Místa, kde budou nainstalovány poklopy v obou částech úžiny jsou již připravena a úpravy a zpevňování mořského dna jsou téměř dokončeny. Přilehlé části mořského dna byly také zabezpečeny. Na severní straně probíhají práce na výstavbě kesonů (úžina Lido - Treporti: šířka 60 m, délka 36 m, výška 8.7 m, hmotnost 13.000 tun; úžina Lido - San Nicolo: šířka 60 m, délka 45.45 m, výška 10.95 m, hmotnost 20.900 t) pro umístění 41 poklopů v přístavu pro malá plavidla na mořské straně, který byl utěsněn a vybaven jako dočasné staveniště. Ve všech třech úžinách pokračují práce takovým způsobem, aby nedošlo k přerušení lodní dopravy.

Úžina Malamocco

Mimo úžinu probíhají práce na výstavbě 1300 m dlouhého zahnutého vlnolamu s dvojí rolí zeslabení síly přílivových proudů a vytvoření zálivu s klidnou vodou k ochraně plavební komory pro velké námořní lodě (délka 371 m, šířka 50 m) směřující do přístavu Marghera, která se po svém dokončení stane největší plavební komorou v Itálii. Plavební komora umožní vyhnout se všem negativním



Dokončený keson v ochranném přístavu před transportem na dno úžiny Lido.



Plán úžiny Malamocco po dokončení systému Mojtíš.



Výstavba kesonů u úžiny Malamocco.

zásahům do přístavních činností pokud budou v provozu. Vedle plavební komory bylo zřízeno dočasné pracovní místo pro výstavbu kesonů (šířka 60 m, délka 48.30 m, výška 11.55 m, hmotnost 22.500 tun) pro umístění 19 poklopů pro úžiny Malamocco a Lido - San Nicolo. Stavba opěrných konstrukcí poklopů značně pokročila na obou březích. Místa úžiny, kde budou poklopy nainstalovány jsou připravena a úprava mořského dna je téměř kompletní. Přilehlé části mořského dna byly také zabezpečeny.



Plán úžiny Chioggia po dokončení systému Mojtíš.

Úžina Chioggia

Před úžinou byl dokončen 500 m dlouhý zahnutý vlnolam. Na severní straně úžiny jsou téměř dokončeny práce na ochranném přístavu s dvojitou plavební komorou (délka 134 m, šířka 16 m) k zajištění tranzitu v laguně pro velký počet rybářských lodí, pokud budou poklopy v provozu při velké vodě. Mořská část ochranného přístavu byla uzavřena a voda byla vyčerpána pro použití jako dočasné staveniště pro výstavbu kesonů (šířka 60 m, délka 46 m, výška 11,5 m, hmotnost 20.400 t), sloužících k umístění 18 poklopů. Stavba opěrných konstrukcí poklopů je také v pokročilém stadiu dokončení. Místa úžiny, kde budou poklopy nainstalovány jsou připravena a úprava mořského dna je téměř kompletní.

Údržba a správa - Venice Arsenale

V roce 2006 byla udělena koncese na 125 000 metrů čtverečních státem vlastněných pozemků v severní části čtvrti Arsenale společnosti Consorzio Venezia Nuova, kde bude vytvořeno jedno z nejdůležitějších výrobních míst v této oblasti spojené s řízením, kontrolou, provozem a údržbou systému Mojtíš, ale i sledováním a údržbou ekosystému laguny jako celku. Pro Benátky a Arsenale představují tyto činnosti velkou strategickou příležitostí v souvislosti s organizací nejvyšší úrovně profesionality. Potvrzuje, že rozvoj zaměstnanosti byl již zahájen probíhajícími pracemi na výstavbě systému Mojtíš. Přeměna Arsenale na centrum výzkumu a výrobních činností je předurčeno k tomu, aby mělo významný vliv na ekonomiku celého historického města a prostoru jako celku a zvrátilo trend současné recese.



Čtvrť města Benátky - Arsenale bude sloužit jako základna pro údržbu a provoz systému Mojtíš.

Turecko chce prokopat druhý Bospor

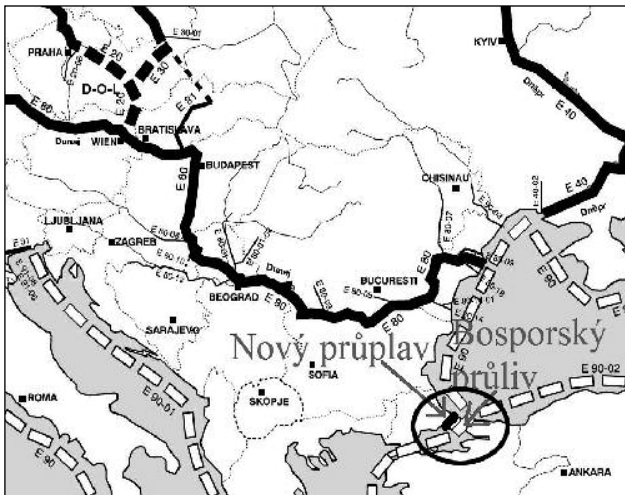
Novinky.cz

Turecký premiér Recep Tayyip Erdogan ve středu informoval o plánu postavit novou vodní cestu spojující Černé a Marmarské moře. Chtěl by tak ulehčit dopravně přetíženému průplavu Bospor.



Premiér Erdogan představuje svůj ambiciózní projekt nového průplavu v Istanbulu.

„Projekt změni geografickou podobu Istanbulu na dva poloostrovy a jeden ostrov,“ prohlásil ministerský předseda s tím, že nový „Istanbulský průplav“ by měl vést skrze evropskou část města. Měl by dosahovat délky 40 až 50 kilometrů, šířky asi 150 metrů a hloubky 25 metrů. Na jeho březích vzniknou nové obytné i obchodní čtvrti a letiště, v Istanbulu v pořadí třetí.



„Za každým velkým krokem a velkým vítězstvím v dějinách byly vždy velké sny. A my teď máme sen o národu a Istanbulu. Vyhrnujeme si rukávy na ‘Průplav Istanbul’, jeden z největších projektů století, který zastíní Panamský a Suezský průplav,“ poznamenal Erdogan v Istanbulu při svém vystoupení před tisícem lidí většinou z jeho vládní strany AKP.

Prvotní studie a návrh projektu podle premiéra zaberou dva roky. Erdogan ohlásil, že práce začnou hned po červnových volbách a termín ukončení výstavby je rok 2023.

Premiér odmítl upřesnit, kudy by vodní cesta vedla a kolik bude její vybudování stát. „To je tajné. Tu informaci



Lodě v Bosporu.

FOTO: ČTK/AP

neposkytnu, abych zabránil spekulacím,“ uvedl s poznámkou, že financování nebude problém.

Cílem výstavby nového průplavu je ulehčit předimenzovanému Bosporu a omezit riziko ohrožení obyvatel, neboť po 30 kilometrů dlouhém průplavu se přepravují i nebezpečné materiály. Podle Erdogana je přes Bospor ročně převezeno 140 miliónů tun ropy, 4 milióny tun zkapalněného plynu petroleje a 3 milióny tun chemikálií.

Bospor je čtvrtá nejvytíženější vodní cesta na světě. Společně s Dardanelami spojuje Černé a Středozemní moře.

Nový průplav má denně umožnit proplutí až 160 lodím včetně těch největších. Počítá se s tím, že jej bude křížovat několik mostů.

Nový most má také umožnit snadnější spojení z evropské části Istanbulu do asijské a naopak. Přes třetí most přes Bospor budou jezdit auta i vlaky. V plánu je rovněž výstavba podvodního železničního i dvouúrovňového silničního tunelu.



Lodě v Bosporu v Istanbulu.

FOTO: Murad Sezer, Reuters

Zahájení soutěžního dialogu realizace průplavu Seina - severní Evropa

Agnès Doitrand-Laplace - Voies navigables de France

Voies navigables de France (Vodní cesty Francie) vítají oznámení prezidenta Francouzské republiky Nicolase Sarkozyho, které provedl v přítomnosti Nathalie Kosciusko-Morizet, ministryně životního prostředí, udržitelného rozvoje, dopravy a bydlení, Thierry Mariani, státního tajemníka pro dopravu, a Jeana-Louise Borloo, bývalého ministra životního prostředí, poslance pro sever Francie o zahájení soutěžního dialogu pro realizaci průplavu Seina - severní Evropa.

Tento zásadní krok v průběhu řízení o veřejno-soukromém partnerství odstartoval jednání s oběma skupinami uchazečů k podpisu dohody o partnerství. Toto rozhodnutí potvrzuje odhodlání prezidenta republiky a vlády pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. Nicolas Sarkozy zdůraznil, že je třeba této infrastruktury pro připojení francouzské sítě vodních cest na evropskou síť. Zdůraznil také, že se toto rozhodnutí doplňuje s probíhající reformou námořních přístavů a rozvoje velké Paříže.

Prezident Sarkozy také navštívil přípravné práce na průplavu Seina - severní Evropa – přestavbu dálnice A29 u obce Licourt. „Tento projekt posune Paříž do srdce Evropy“, řekl prezident Sarkozy během návštěvy staveniště. „Je šokující, že francouzská síť vodních cest byla odříznuta od srdce Evropy tak dlouho.“

Poté předsedal v městečku Nesle kulatému stolu o budoucnosti vnitrozemské vodní dopravy v přítomnosti všech politiků a hospodářských subjektů z oblasti budoucího průplavu Seina - severní Evropa. „Odpovědi naší země na krizi jsou investice,“ prohlásil prezident Sarkozy na tiskové konferenci v městečku Nesle. „Právě z toho důvodu, že je tady krize, je zapotřebí uskutečnit tento projekt. Půl století se hovoří o říční dopravě, půl století jsme ale nevyhloubili ani centimetr nové vodní cesty.“ Průplav Seina - severní Evropa by měl být uveden do provozu v roce 2016.



Prezident Nicolas Sarkozy (druhý zprava) a bývalý ministr životního prostředí Jean-Louis Borloo na návštěvě staveniště průplavu Seina - severní Evropa u obce Licourt.



Přípravné práce na dálnici A 29 u obce Licourt. V těchto místech bude dálnici překračovat viadukt průplavu Seina - severní Evropa.



Vizualizace viaduktu průplavu Seina - severní Evropa přes dálnici A 29.

Život není takový - je úplně jiný (41)

Ing. Josef Podzimek

Neuvěřím, dokud si to nepřečtu
Gaius Valerius Martiaei

Vážení čtenáři, dovoluji vám dnes předložit bez komentáře dva materiály: jednu stručnou zprávu z tisku a koncept přednášeného projevu delegáta sjezdu.

Blesk 18. 03. 2011

...Další delegát navrhl usnesení, že delegáti 36. sjezdu dají za úkol vedení ČSSD, aby prosazovalo realizaci kanálu Odra – Dunaj - Labe. Onderka mu však kvůli přetažení času vypnul mikrofon a dal mu tři minuty na další příspěvek, což vzbudilo úsměv v jednacím pavilonu B Brněnského výstaviště. To delegáta docela rozhodilo, takže k projevu na téma populismus se už v podstatě nedostal.

Vážení delegáti,

přemýšlel jsem, jaké téma mám zvolit, aby vás oslovilo a vytyčilo nový směr Vašeho myšlení. Je mnoho aktuálních témat, ale jen jedno zahrnuje téměř všechny oblasti našeho života v zemi, kterou tak rádi nazýváme srdcem Evropy. Musíme se však vrátit do dávné minulosti a připomenout si 110. výročí přijetí vodocestního zákona, který vytyčil a velmi podrobně odborně i legislativně popsal cestu směřující k uskutečnění snu mnoha generací, tj. napojení naší země vodní cestou na tři moře: Severní, Baltické a Černé. Ano, chci vás vyzvat, abyste zvedli sen našich otců a v zájmu naší budoucnosti a budoucnosti našich dětí se na všech úrovních od měst, obcí, krajů až po parlament a senát začali zajímat o vodní koridor Dunaj - Odra - Labe.

Již vidím vaše nechápavé, až odmítavé pohledy. Dnes, v době hospodářské krize, nedostatku finančních prostředků, ekologických protestů, globálního oteplování a dalších a dalších problémů? Ano, právě v této době, neboť právě tento projekt je pro nás, Českou republiku, která jako jediná země z 27 zemí EU nemá kvalitní napojení na moře, projektem základním. Dostáváme se postupně do hospodářské izolace v rámci EU, ačkoliv na našem území leží nejnižší místo mezi rozvodím Odry a Dunaje. Jde o naše rodinné stříbro - Moravskou bránu. Zabraňme jejímu postupnému zastavení supermarketů, benzinovými pumpami a dalšími developerskými projekty. Dovolím si připomenout, že naši předci to chápali a za těch 110 let bylo přijato pro tento projekt nebo jeho dílčí úseky celkem 9 zákonů, 25 usnesení vlády či nařízení a poslední dobou i 4 rezoluce orgánů EU včetně mapy v přístupové smlouvě ČR k EU, která zahrnuje vodní koridor D-O-L. V rámci přípravy na D-O-L bylo postaveno 6 plavebních objektů za Rakousko-Uherska, 16 za první republiky, 2 za druhé světové války, 2 do února 1948, do roku 1989 bylo postaveno nebo modernizováno 13 plavebních stupňů. Za posledních 21 let nebyl postaven ani jeden stupeň.

Máme vládu rozpočtově odpovědnosti, ale to neznamená jenom šetřit. To znamená se také pokusit vrátit co nejvíce peněz z fondu EU zpět do naší země. To se nám nedaří a nebude ani do budoucna dařit vymyšlením velkého množství malých projektů. Musíme se soustředit na jeden velký nadnárodní projekt, který v sobě zahrnuje téměř všechny aspekty našeho hospodářství. Musíme začít odpovědně, konkrétně a finančně připravovat a posléze etapově reali-

zovat vodní koridor Dunaj - Odra - Labe. Jen tento projekt nám dává naději na získání až 85 % z plánovaných investičních prostředků ve výši 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU. Opět vidím, jak vám tato částka vyrazí dech. Ale zkuste počítat se mnou. Soustředím se pouze na 1. etapu v trati Dunaj - Hodonín a připojení Ostravska na Odru. Střízlivý odhad investičních nákladů je 1,66 miliard €. To je jistě stále hodně, ale vydělme tuto částku dobou výstavby 10 let a odečteme 85 % z Fondu soudržnosti EU a dojdeme k částce asi 800 mil. Kč/rok. To jistě není mnoho. Stejně tak počítal guvernér České národní banky Miroslav Singer, který k projektu D-O-L řekl: „*Nemohu se tímto projektem zabývat, neboť je tak malý, že je pod mojí rozlišovací schopnost.*“ Ale my bychom snad mohli, již proto, že to je nejkompaktnější prorůstový projekt. Je spočítáno, že úhrnný přínos, vyplývající z investic ve výši 1 mil. Kč/rok, dosahuje 0,462 mil. Kč/rok v oblasti stavebnictví, průmyslu i ostatních odvětví. Ale co vás bude nejvíce zajímat, je zvýšení zaměstnanosti, která je propočtena při výstavbě celého D-O-L na 39 600 nových pracovních míst po dobu 27 let, a dokonce 79 200 pracovních míst při zkrácené výstavbě 10 let. Znáte jiný projekt, o kterém by se to dalo komplexně doložit? Ale to je jen jeden segment přínosů vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe.

Další vyplývá z tak často proklamovaného globálního oteplování. Jestli praxe potvrdí, byť jen v omezeném měřítku, tuto teorii, tak právě vodní koridor D-O-L, který vodu zadržuje a hlavně umožňuje přečerpávat vodu z nejvodnatější řeky v regionu z Dunaje do vodohospodářsky deficitní oblasti jižní Moravy, nabízí řešení.

Jste v poslední době vyděšeni z povodňových situací na našich řekách? Tak pro vás je doložená informace, že kdyby při katastrofální povodni na Moravě v roce 1997 existoval již vodní koridor Dunaj - Odra - Labe, tak města Ostrava, Bohumín, Olomouc, Troubky, Přerov, Otrokovice a další by o velké vodě vůbec nevěděla.

Slyšíte stále o ropovodu Nabucco nebo o jiném ropovodu, a přitom právě vodní koridor D-O-L umožní přepravu tekutého zemního plynu operativně směřovat z různých koutů světa do naší země a tak se vymanit ze závislosti na jedné či druhé rizikové oblasti světa. Přitom náklady na tuto rouru jsou srovnatelné s celým průplavem Dunaj - Odra.

Mohl bych vám takto dále vyprávět o přínosu vodního koridoru D-O-L v oblasti ekologie, ochrany přírody, sportu, rekreace, energetiky a o dalších přínosech, ale to si již sami zjistíte, rozhodnete-li se systematicky podpořit tento projekt století.

A nyní vám odpovím na často kladenou otázku, jak vím, že nám EU ty finanční prostředky poskytne. To samozřejmě neví, ale stoprocentně vím, že nám je Evropa nedá, když o ně ani nepožádáme. A cesta k jejich získání také nevede diskuzemi se sousedními státy, zda máme tento projekt chtít. Proč by nám ho vnucovali, když mají své moře nebo kapacitní vodní cesty nebo si chtějí postavit svoje lokální průplavy. Je to hlavně náš zájem a okolní státy se při naší dobré politice přidají.

Musíme si uvědomit, že dokonalá vodní doprava se postupně posouvá od dopravní strategie, přes vodohospodářskou strategii, energetickou bezpečnost státu, až k hospodářské bezpečnosti státu.

Zhmotňujeme sny a ideály našich klientov s cieľom vytvoriť estetické a funkčné prostredie pre ľudí.



URBANIZMUS | MULTIFUNKČNÉ AREÁLY | RETAIL | ADMINISTRATÍVA | BÝVANIE
HOTELY | ŠPORT | ZÁBAVA | KULTÚRA | DOPRAVA | VZDELANIE | ZDRAVOTNÍCTVO
KÚPEĽNÍCTVO | LOGISTICKÉ CENTRÁ | PRIEMYSELNÉ STAVBY | ENERGETICKÉ STAVBY
REKONŠTRUKCIE | VEREJNÉ PRIESTORY | INTERIÉR | PRODUKTOVÝ DIZAJN

Jančina architekti

Vysoká 26, 811 06 Bratislava

Tel.: +421 2 5720 3010, Fax: + 421 2 5720 3019

E-mail: info@jancina.sk, www.jancina.sk



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951

500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452

E-mail: labe@pla.cz

ZABEZPEČUJE výkon správy povodí, ktorou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zajišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod v oblasti povodí horního a středního Labe.

PŘITOM

- vytváří podmínky pro oprávněné nakládání s vodami
- spolupracuje při zneškodňování havárií na vodních tocích
- udržuje splavnost využívaných dopravně významných vodních cest



NABÍZÍ

- analýzy povrchových a odpadních vod, říčních sedimentů a plavenin včetně odběru vzorků
- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot

metrostav

**generální dodavatel
VD České Vrbné**



Metrostav a.s., Koželužská 2246, Praha 8 180 00, www.metrostav.cz




EUROVIA
VINCI

**generální dodavatel
plavební komory
Hněvkovice**

EUROVIA CS, a. s., Národní 10, Praha 1 113 19, www.eurovia.cz


**STROJÍRNY
PODZIMEK**

**subdodavatel technologie
VD České Vrbné
PK Hněvkovice**



Strojírny Podzimek, s.r.o., Čenkovská 1060, Třešť 589 01, <http://machinery.podzimek.cz>