

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1
2019

Auta stojí, lodě plují



Vydává

 PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Labe, státní podnik

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



Povodí Vltavy, státní podnik

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



Povodí Moravy, s.p.

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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Povodí Odry, státní podnik

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



Agrární komora ČR

Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
Tel.: 224 215 927, sekretariat@akcr.cz
www.akcr.cz



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

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



Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4

Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz



AQUATIS a.s.

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



Zakládání staveb, a.s.

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4
www.smp.cz



akciová společnost

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



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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



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



ČSPL a.s.

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



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119

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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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



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



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

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



Presidential Cruises

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



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

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



Porr a.s.

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



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

Kunětická 2679, Pardubice 530 09
Tel.: 466415706, e-mail: labska@labska.cz
www.labska.cz



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

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



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



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

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Zimní provoz na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj
Zdroj: WSD Nürnberg

OBSAH

Úvodní slova ministra zemědělství Ing. Miroslav Toman, CSc.	2
Úvodní slovo předsedy představenstva Vodní cesty a.s. Ing. Jan Skalický	4
Centrální komise ministerstva dopravy navrhla vyřadit Labskou větev D-O-L ..	6
Německo-československý protokol o stavbě průplavu Odra-Dunaj	7
Návrh usnesení vlády ČR ke Studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L – oficiální návrh	8
Návrh usnesení vlády ČR ke Studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L – návrh odborníků	9
Vláda tápe nad děčínským jezem. Chce další posudek od univerzity Z domácího tisku	10
Polsko dokončilo plavební stupeň Malczyce na Odře	11
Moravskoslezský hejtman se setkal s novou generální konzulkou Polské republiky v Ostravě	13
Vernisáž výstavy o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Poslanecké sněmovně PČR	13
Stanovisko Komise pro životní prostředí AV ČR k výstavbě plavebních stupňů na Labi	14
STUDIE PROVEDITELNOSTI D-O-L – Přehled plavidel	15
Protokol z jednání Polsko-česko-slovenské pracovní skupiny D-O-L z Opolí	16
Bohumínský protokol z 7. července 1819	19
Stavíme moderní vodní cesty pro 21. století Ing. Lubomír Fojtů	20
Evropské agendy řešené Ředitelstvím vodních cest ČR – 1. část Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	23
A JE TO TADY ZASE! Ředitelství vodních cest zaniká – 1949	27
My jsme pro, ale... Ing. Josef Podzimek	32
VÝZVA – Majstři Cechu Lodiarskeho	34
100 rokov lodiarstva v Československu	36
Povodí Vitavy opravilo plavební komoru Modřany	38
Rumunská vláda připravuje dokončení průplavu Dunaj-Bukurešť jako PPP projekt	40
Vzpomínka na Ing. Josefa Wolfa	42
Život není takový – je úplně jiný (73) Ing. Josef Podzimek	47

Úvodní slovo ministra zemědělství



Vážení čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba,

sucho trvající od roku 2014 přináší nepříjemné zjištění, že vodní zdroje České republiky, které v minulosti umožnily překlenout jednoletý, eventuálně dvouletý výskyt sucha, jsou v řadě regionů na konci zásobních kapacit. V létě se nedostatek vody projevil na průtocích všech vodních toků. Rovněž pokles hladiny podzemních vod dosáhl v řadě regionů úrovně mimořádného až extrémního sucha.

V zimním období s obvyklou úrovní srážek se přehradní nádrže akumulující povrchovou vodu začaly doplňovat a zásoby vody ve sněhu jsou příslibem úplného naplnění jejich zásobních objemů. Hladiny podzemních vod však stagnují nebo se zvyšují velmi pomalu a nelze předvídat, za jakou dobu (a zda vůbec) dosáhnou původní, dlouhodobé úrovně.

Pro zajištění dostatečných a dostupných objemů vodních zdrojů je nezbytné spoléhat na akumulaci v přehradních nádržích. Je zřejmé, že akumulaci vody je nutno zvýšit s ohledem na vývoj klimatu, kdy poroste výskyt suchých období a zvýší se nerovnoměrnost srážek.

Naše vodní cesty i za normálních srážkově průměrných let ohrožoval nedostatek vody a omezoval plavbu na naší nejdůležitější vodní cestě – na Labi.

Vlnováním bylo sice možné nadlepšením průtoků z přehradních nádrží dosáhnout občas dostatečných plavebních hloubek, ovšem efektivní plavbu to nemohlo zabezpečit. O to více překvapuje otálení a kladení překážek výstavbě jezu v Děčíně, který by významně prodloužil počty dnů plavby a přispěl k omezení nedostatečných průtoků, které mají v regionu již socioekonomické dopady. Komplikuje se provoz loděnic, omezuje se obchodní i turistická plavba, což negativně postihuje služby pro průmysl i rekreaci a omezuje možnosti zaměstnanosti.

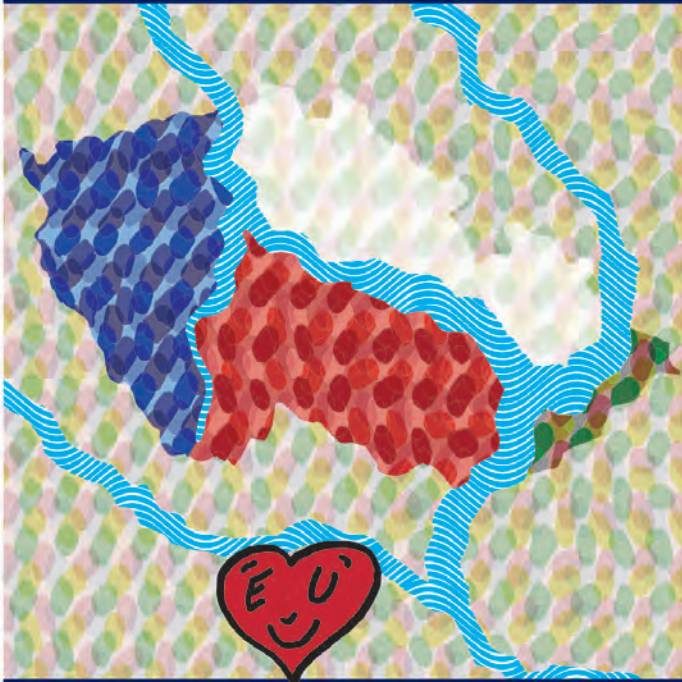
Chci věřit, že se konečně najde erudovaný tým specialistů na otázky životního prostředí a biodiverzity, který bude schopen navrhnout a prosadit tzv. kompenzační opatření k výstavbě tohoto vodního díla nezbytného pro udržení a zefektivnění plavby na Labi.

Je nutné posunout pohled na dlouholetou diskusi o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Nejde pouze o umožnění lodní dopravy, ale také o zvýšení akumulace vody. Benefity objemu vody, které D-O-L umožní, je třeba brát ve všech souvislostech a nelze jen vycházet výhradně z přínosů pro vodní dopravu a hydroelektrárny. Tento projekt je potřeba posuzovat jako víceučelové vodní dílo s kladným vlivem pro rozvoj dotčených regionů. Není nutné ho nyní stavebně zahájit, ale byla by chyba, aby se teď učinily kroky, které by jeho výstavbu v budoucnu znemožnily.

Ing. Miroslav Toman, CSc.
ministr zemědělství ČR



Dokončit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



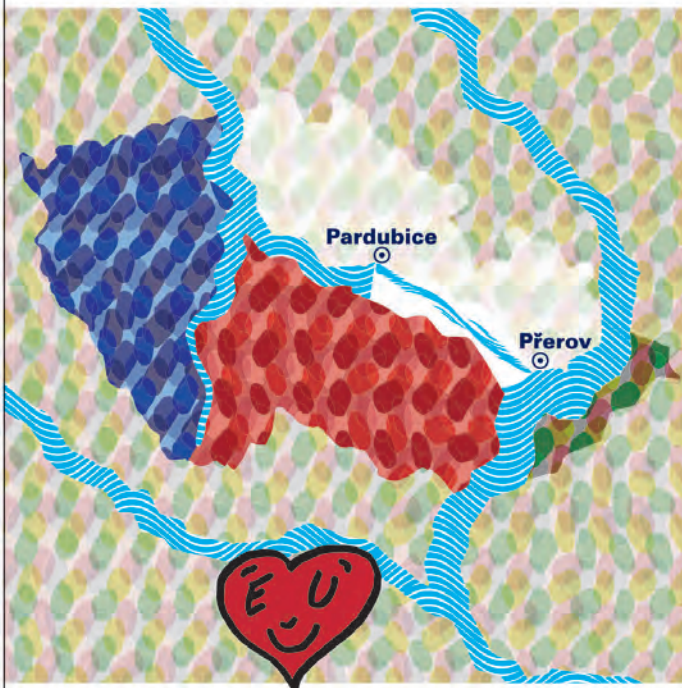
Práce zahájit kdekoliv, kde to bude ekonomicky a politicky nejvhodnější.
Miloš Zeman, prezident ČR

Vodní cesta Dunaj-Odra



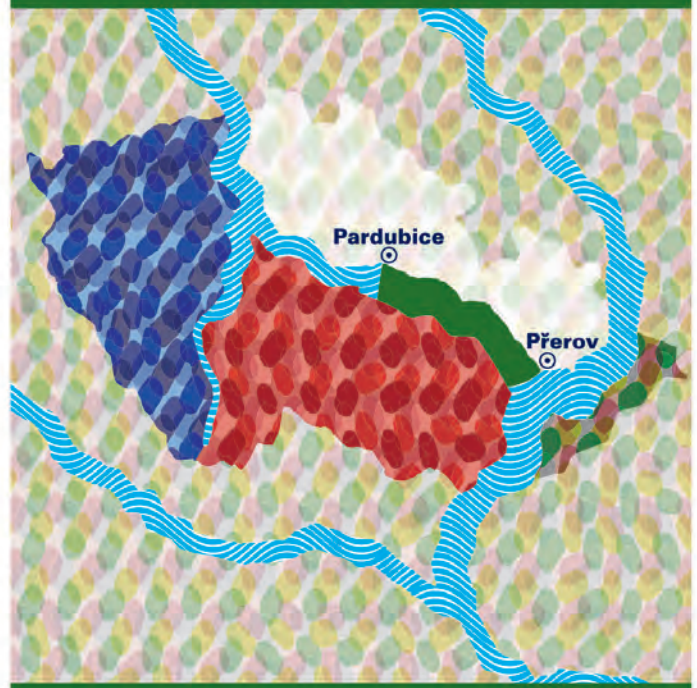
Vypustit na věčné časy Labskou větev
a území zastavět
(sklady, developerské projekty, komunikace pro kamiony, podnikatelské baroko)

Dokončit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



Práce zahájit na trase
Dunaj – Odra
a územně chránit Labskou větev

Vodní cesta Dunaj-Odra



Vypustit na věčné časy Labskou větev
a vyhlásit na území přírodní rezervaci

Úvodní slovo předsedy představenstva Vodní cesty a.s.



Jak stokrát nic umožilo osla aneb Totální a trestuhodná zvrácenost české výkonné moci

Často se zamýšlím nad tím, proč obor vodních cest v naší zemi řadu posledních let tak strádá.

Proč lidé od velké vody mají čím dál víc tu nechvalně pověstnou blbou náladu.

Proč téměř každý krok naší státní správy vede k další devastaci v jiných zemích vzkvétajícího odvětví.

Proč ani výzvy suchých období i proběhlých povodní nepohnuly s neudržitelným nerozvojem našich vodních cest a přehrad.

Proč naši čelní političtí představitelé nevidí ve vodě TÉMA, proč se jí bojí, proč uhýbají aktuálním výzvám?

Při snaze najít odpověď na tyto otázky, tedy při hledání řešení a cesty, jak z tohoto neutěšeného stavu vyjít, se vždy dostávám k analýze průvodních znaků, které s sebou zmíněný stav nese.

Místo **státnického přístupu**, tedy uchopení tématu, vytýčení závazného směru, důsledný tlak na realizaci, jsme svědky podivného drobení cílů do zavádějících detailů, jejich neustálé bezcílné analyzování a následné větvení postupů, které pak blokuje naprosto jakýkoliv potřebný krok vpřed.

Zdá se Vám, že přeháním?

Podívejme se spolu na pár vybraných příkladů zmíněného podivného drobení.

Povšimněte si, že vždy se jedná o destrukci již dosažené mety, byť ne jistě dokonalé, ale dlouhým a trnitým procesem dosažené mety a její erozi do ztracena:

1) Rušení ŘVC = = Ředitelství vodních cest ČR:

Od roku 1998 tady máme obnovené ŘVC - tedy MÁME VÝRAZNÉHO STÁTNÍHO INVESTORA VODNÍCH CEST. Tuto organizaci znám opravdu detailně, byl jsem přes 4 ministry dopravy v jejím čele a proto mohu prohlásit, že, ačkoliv jistě ne bez chyb, v ČR v tuto chvíli neexistuje v oboru vodních cest kompaktnější a přitom komplexnější orgán, který by byl schopen rozvoj vodních cest uchopit.

Místo toho, aby zodpovědní politici ŘVC uchopili, posílili, dále jej rozvíjeli, podpořili potřebnými legislativními opatřeními, aktualizovali jeho kompetence, tak se jej - již poněkoliště - snaží zrušit. Sám jsem takového pokusu byl svědkem v roce 2013, kdy se mně jako řediteli ŘVC i díky mým kolegům podařilo dosáhnout politické shody k tzv. **ZRUŠENÍ RUŠENÍ a ŘVC zůstalo zachováno**.

Rozumím argumentům, že v řadě zemí je VODA na jednom ministerstvu, tedy že by řešením bylo přesunout ŘVC pod ministerstvo zemědělství, ovšem rozumím mu jen a pouze za situace, kdy by to znamenalo zachování

celistvosti ŘVC a posílení této organizace samotné, efektivity procesů přípravy (například nakládání s pozemky, apod.) i ve financování (synergie dopravních a vodohospodářských významů vodní cesty). ŘVC by tak nabralo na váze, síle i významu a mohlo by tak lépe čelit aktuálním výzvám jako je D-O-L, boj proti následkům sucha a povodním apod.

Současný proces je ale zcela opačný a nevede k posílení investora na vodě.

Mezi ministrem Tomanem (MZe) a ministrem Ťokem (MD) proběhlo jednání o ROZDĚLENÍ stávajícího ŘVC na 3 kusy a jejich začlenění do 3 podniků Povodí - konkrétně do Povodí Labe, Povodí Vltavy a Povodí Moravy.

A rozkaz řediteli ŘVC zní jasně: urychleně připravit a realizovat předání podnikům povodí!

No, kdo o tom něco ví, hned vidí trhliny v procesu tohoto předání. ŘVC má vysoutěženo a rozestavěno na vodních cestách ČR díla v souhrnné hodnotě cca 1,2 miliardy Kč a to včetně prostředků z dotačního programu CEF. Vybudovat přípravný a realizační tým pro budování takových staveb na vodě trvá desítky let a eroze týmu nikdy nemůže mít pozitivní dopady, ba právě naopak. Vše se tímto zpomalí. Nechce se mi věřit, že to je sledovaný účel !

2) PSD = Plavební stupeň Děčín:

Není na našich vodních cestách diskutovanějšího tématu než je PSD. Stala se v průběhu let příprav stavbou ikonickou, prestižní, SYMBOLICKOU. A hlavně potřebnou.

Proinvestováno bylo 600 milionů Kč do přípravy a jsme pořád na začátku povolovacích procesů. Celkové náklady vložené do tohoto díla již přesáhly 1 miliardu Kč.

Důvodem není neschopnost ŘVC či faktická kontrolnost PSD.

Důvodem je prachobyčejný lidský strach, alibismus a ústupky ekoteroristům – a také běžný konkurenční boj dopravních módů.

Ministr ŽP Richard Brabec prohlašuje, že PSD se prakticky postavit nedá. Jako důvod uvádí nekompenzovatelnost vlivu stavby na bahnitě a štěrkopískové náplavy, na drobnokvět atd.

Vychází přitom z posudku o nekompenzovatelnosti, který předkládá ředitel NP České Švýcarsko Ing. Pavel Benda Ph.D., který ale jako dlouholetý zásadně zařazený odpůrce PSD jistě není nestrannou osobou, ba přímo zcela jistě je ve střetu zájmů. Asi právě proto pan Benda vědomě porušil zákony ČR a nechal v potaz studii (autor EKOPONTIS s.r.o.), která na základě zadání státu (ŘVC) zmíněnou problematiku již posuzovala a která **jasně prokázala možnost kompenzování vlivů PSD na zmíněné předměty ochrany přírody**. Pan Benda byl proto povinen se z touto studií vypořádat, což neučinil. Ministr Brabec má proto zcela jasnou a jednoduchou cestu, jak naplnit desítky vládních usnesení o potřebnosti vybudování PSD a pana ředitele Bendu pro porušení zákona odvolat a jmenovat nového ředitele, který bude postupovat podle platných zákonných předpisů.

A ve věci Plavebního stupně Děčín stojí za to si připomenout ještě jednu zajímavou skutečnost:

Ministr ŽP Richard Brabec je dnes čelním představite-

lem Hnutí ANO 2011. Jaká byla jeho cesta vzhůru strukturami hnutí?

První místní organizace Hnutí ANO vznikla právě v Děčíně a byla to tato v kraji nejsilnější místní organizace, která nominovala Richarda Brabce (byl členem ANO v Litoměřicích a je rodákem z Kladna) do krajského vedení ANO 2011 v Ústeckém kraji.

Když se Richard Brabec kdysi ucházel o toto zvolení do předsednictva Krajské organizace ANO v Ústeckém kraji, často ve své kampani využíval jako argument svoji jasně deklarovanou důraznou podporu realizaci plavebního stupně Děčín.

Nemohu se proto ubránit otázce, proč nyní pan ministr Brabec tak zásadně svůj přístup mění a proč jde na ruku odpůrcům tohoto plavebního stupně a proč se najednou opírá o jejich účelové argumenty...

A co na to komunální děčínská a krajská ústecká politická reprezentace?

Současný primátor a předseda místní organizace ANO v Děčíně Jaroslav Hrouda přesto pevně stojí za ministrem Brabcem při prosazování myšlenky PSD a je připraven mu poskytnout podporu a součinnost při prosazování původního cíle, tedy výstavby PSD. Rada i zastupitelstvo města Děčína na začátku letošního roku deklaratorně podpořila výstavbu PSD a pověřila primátora k činění potřebných kroků.

Stejně tak má projekt PSD jasně vyjádřenou podporu Rady Ústeckého kraje.

3) Vyřazení Labské větve D-O-L = Dunaj-Odra-(NE Labe):

Ministr Ťok právě předkládá Vládě tento návrh: NAVRH USNESENÍ VLADY CESKE REPUBLIKY ke „Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe“

Vláda ukládá:

Ministru dopravy v souladu s doporučením Centrální komise Ministerstva dopravy k předloženému materiálu:

a) v dalších procesech dále nesledovat Labskou větev průplavního spojení a zahájit ve spolupráci s kraji proces jejího vyjmutí z územní rezervy ZÚR Pardubického a Olomouckého kraje;

Tedy právě v době, kdy jsme dosáhli tolik potřebné mety: **Studie proveditelnosti D-O-L prokázala celkovou ekonomickou výhodnost a realizovatelnost CELÉHO vodního koridoru - tedy všech jeho 3 větví i celkovou kladnou ekologickou bilanci celého projektu.**

A teď si povšimněme !!:

Právě v tomto okamžiku začíná destrukce této dosažené mety a zodpovědné ministerstvo dopravy z D-O-L opět dělá dílo kontroverzní, podivné, nerealizovatelné. Z veskrze pozitivního tématu řešení problémů s vodou, z dopravního projektu evropského významu, z mimořádného energetického díla se teď stane pouze otázka rušení územních rezerv. Vyhoví se tlaku starostů dotčených obcí, kdy už budou moci konečně v trase D-O-L stavět rodinné domy a supermarkety.

Přitom je důležité vzít v potaz to, že ve Studii proveditelnosti D-O-L nebyly hodnoceny vodohospodářské efekty Labské větve, ale jen hledisko dopravní. V době hrozících suchých období je rezignace na vodohospodářskou složku významu D-O-L opravdu trestuhodná a je to zároveň jasně nejsilnější argument pro nerušení

Labské větve.

O politicky nezodpovědném přístupu z hlediska evropsky podporované soudržnosti regionů – tedy podivná snaha oddělit Moravu od Čech – o tom snad ani není třeba zde psát.

Tedy z pozitivního projektu nabitého kladným potenciálem řešit aktuální otázky vodního hospodářství ČR se krokem ministerstva dopravy stane opět kontroverzní megastavba, vřed určený k vyříznutí, téma tabuizované, o kterém raději nemluvíme .. a ještě k tomu účelové propojování D-O-L s prezidentem Zemanem nálepkami „Zemanův kanál“. A zodpovědní politikové najednou, nebo spíš opět necítí potřebu HÁJIT připravovaný projekt a už to zase pěkně šupajdí do ztracena ..

Důsledky na sebe samozřejmě nenechaly dlouho čekat.

Nedůvěra veřejnosti a potažmo i politiků roztáčí setupnou spirálu vnímání významu vodních cest a z jinde strategicky vnímaného oboru se u nás stává téma kontroverzní, takový bolák určený k vyříznutí.

Jako příklad uvedu Labskou vodní cestu:

Ministr životního prostředí Brabec svým naprosto chybným uchopením tématu Plavebního stupně Děčín okamžitě aktivizoval nejen odpůrce tohoto strategického projektu, ale i odpůrce Plavebního stupně Přelouč 2 a hned všichni hlásají, že když se nedá stavět Děčín, tak se jistě nepostavíme ani Přelouč 2 a tudíž nemá cenu držet v územním plánu města Pardubic ani Přístav Pardubice.

A je to: Zabijeme tři mouchy jednou ranou!

A do měsíce po prohlášení Richarda Brabce o Děčínu hned přispěchal ministr dopravy Dan Ťok s dalším hřebíčkem do rakve Labské vodní cesty: vyřadíme Labskou větev D-O-L a rozjedme vyjímání této trasy z územních rezerv. Toto doporučení znamená likvidaci Labské větve na věčné časy – jedná se v podstatě o nevratný proces. A co když po 20 letech zjistíme, že tuto vodní cestu pro rozvoj České republiky potřebujeme?!

Podobných příkladů bych mohl uvádět mnohem víc.

JAK TEDY Z TOHO VEN?

Musí skončit doba, kdy je tak jednoduché účelově zhatit jakékoliv potřebné dílo, stavbu pomocí účelových, zavádějících a dokonce protizákonných kroků!

Podobné excesy je potřeba transparentně prezentovat v médiích tak, aby veřejnost nebyla jednostranně manipulována v neprospěch realizací potřebných projektů.

Naším voleným politikům i jmenovaným manažerům musíme neustále opakovat, že na svých postech nesedí proto, aby se drželi svého křesla, ale aby na sebe v rámci zastupitelské demokracie převzali zodpovědnost za rozhodování ve prospěch potřeb naší krásné země a jejích obyvatel. Vůle budovat nesmí být upozaděna strachem rozhodnout a neustálým odsouváním realizace potřebných děl.

Společně se musíme zasadit, aby to tak vnímala i veřejnost a díky tomu i sami politici.

Voda a čas totiž tečou a nepočkají.

Jo, a abych nezapomněl, my nejsme oslové. Tomu zmíněnému umění se totiž vzepřít umíme.

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

Centrální komise ministerstva dopravy navrhla vyřadit Labskou větev D-O-L

„Podle ekonomického hodnocení má smysl pokračovat v plánování vodního koridoru, který propojí řeky Dunaj a Odra. Centrální komise ministerstva dopravy navrhla dále nesledovat Labskou větev z důvodu velmi vysokých nákladů na vybudování dlouhých plavebních tunelů. Vládě proto doporučím dále pokračovat v přípravě dunajsko-oderské části vodního koridoru, jehož odhadované náklady jsou 283 miliard korun,“
říká ministr dopravy Dan Ťok.

V rámci studie byly posouzeny různé varianty vodního koridoru, včetně kombinací pouze některých jeho větví. Výsledky potvrdily rizikovost varianty projektu, která zahrnuje Labskou větev. Centrální komise ministerstva dopravy proto doporučila sledovat Dunajsko-Oderskou větev celého projektu, vyjednávat s Polskem a Slovenskem místa přechodu koridoru ve spolupráci s oběma zeměmi provést hodnocení dopadů vodního díla na životní prostředí, tzv. SEA.

O dalších krocích v přípravě vodního koridoru bude rozhodovat vláda, která může následně schválit doporučení Centrální komise MD, tedy nesledovat Labskou větev a na území ČR sledovat společně Dunajsko-Oderskou větev.

Ministerstvo dopravy zajistilo zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, jejímž cílem bylo prověření ekonomické efektivity projektu nově uvažované vodní cesty z pohledu dopravního, technického, vodohospodářského, energetického a rekreačního. Studie byla zpracována v souladu s usnesením vlády z 19. ledna 2011, které má zabezpečit potřebné podklady pro posouzení vodního koridoru a pro rozhodnutí o zachování či vyjmutí z územní ochrany. Práce na studii byly zahájeny v červenci 2016, finální znění dokumentu pak schválila Centrální komise MD v prosinci 2018.

Po Mnichovu

Německo-československý protokol o stavbě průplavu Odra-Dunaj

1. Německá a československá vláda se dohodly na stavbě průplavu Odra-Dunaj. Německá říše a Československo obstarají náklady poměrně pro průplavní úseky nacházející se na jejich územích po uzavření bližší dohody.
2. Ihned se sejde německo-československá komise odborníků, aby určila technické základy stavby a provozu průplavu.
3. Nejvyšší stavební vedení, utvořené oběma vládami ve společném souhlasu, vypracuje všeobecný návrh průplavu. Obě vlády zajistí, aby potřebné základy (mapy, hydrologické údaje, výsledky vrtání atd.), včetně již existujících, týkající se návrhu průplavu a jeho napájení byly předány k vypracování pověřeným institucím.
4. O údržbě a provozu průplavu jakož i o výši poplatků budou k danému času uzavřené dohody s cílem co možná největší úlevy dopravy. Německá říše a Československo oboustranně slibují rovněž zajištění své plavby.
5. Německá říše souhlasí s pozdějším připojením plavebního průplavu na Labe a je odhodlaná ke stavbě odpovídající části na německém území. Další připojení jiných průplavů na průplav Odra-Dunaj tohoto času není naplánována. V případě pozdější takové potřeby je nutná deklarace souhlasu obou stran. Mají-li třetí strany zájem o připojení nebo překládku, musí být jednání vedena v oboustranném souhlasu.

Berlín, dne 19. listopadu 1938

Za německou vládu:

Karl Ritter

Za československou vládu:

Gährt

gen. Husárek

Velkoněmecká říše

Prohlášení

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

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



NÁVRH USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 2019 č.

ke „Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe“

Vláda

I. bere na vědomí výsledky ekonomického hodnocení „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe“ a na jejich základě:

II. ukládá

1. Ministru dopravy v souladu s doporučením Centrální komise Ministerstva dopravy k předloženému materiálu:
 - a) v dalších procesech dále nesledovat Labskou větev průplavního spojení a zahájit ve spolupráci s kraji proces jejího vyjmutí z územní rezervy ZÚR Pardubického a Olomouckého kraje;
 - b) v dalších procesech sledovat pouze Dunajskou a Oderskou větev v nové doporučené subvariantě s tím, že projekt je z ekonomického hlediska obhajitelný jen v případě realizace obou větví.
2. Ministru dopravy ve spolupráci s ministrem životního prostředí zjistit realizovatelnost Dunajské a Oderské větve z hlediska vlivu na životní prostředí, a to na základě procesu SEA. Termín: 30.6.2020
3. V případě souhlasného stanoviska SEA ministru dopravy ve spolupráci s ministrem zahraničí zajistit mezinárodní dohodu s Polskem a Slovenskem o přeshraničním přechodovém bodu.
4. Ministryni pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy v návaznosti na úkoly pod bodem č. 2 a 3 zahájit proces zařazení projektu do územně plánovacích dokumentací, a to ve variantě Dunaj - Odra v nově doporučené subvariantě a se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu a s ohledem na rozhodnutí Slovenska a Polska.
5. Ministryni pro místní rozvoj předložit Vládě ČR revokaci usnesení č. 368 z 24. května 2010 ve smyslu tohoto usnesení.
6. Ministru dopravy zahájit jednání na úrovni EU o zařazení projektu ve variantě Dunaj - Odra do sítě TEN-T při nejbližším následujícím termínu aktualizace sítě TEN-T.

Provedou:

ministr dopravy,
ministr životního prostředí,
ministryně pro místní rozvoj,
ministr zahraničí.

Na vědomí:

hejtman Pardubického kraje,
hejtman Olomouckého kraje,
hejtman Moravskoslezského kraje,
hejtman Zlínského kraje,
hejtman Jihomoravského kraje,

Ing. Andrej Babiš
předseda vlády

OFICIÁLNÍ NÁVRH





NÁVRH USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 2019 č.

ke „Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“

Vláda

I. bere na vědomí výsledky ekonomického hodnocení „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ a na jejich základě:

II. ukládá

1. Ministru dopravy v souladu s doporučením Centrální komise Ministerstva dopravy k předloženému materiálu:

- a) zachovat strategický název dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s tím, že projekt je ekonomicky výhodný jako celek.
- b) v dalších procesech sledovat přednostně Dunajskou a Oderskou větev v nové doporučené subvariantě včetně plavební odbočky do Olomouce a Přerova s tím, že projekt je z ekonomického hlediska obhajitelný jen v případě realizace obou větví.
- c) urychlit přípravu 1. etapy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v úseku st. hranice-Ostrava ve spolupráci s Polskou republikou.

2. Ministru dopravy ve spolupráci s ministrem životního prostředí zjistit realizovatelnost Dunajské a Oderské větve z hlediska vlivu na životní prostředí, a to na základě procesu SEA.

Termín: 30.6.2020

3. Ministru dopravy ve spolupráci s ministrem zahraničí zajistit mezinárodní dohodu s Polskem a Slovenskem o přeshraničním přechodovém bodu.

4. Ministru zemědělství ve spolupráci s ministryní průmyslu a obchodu doplnit mimodopravní funkce celého vodního koridoru D-O-L se zvláštním zřetelem na Labskou větev. Zejména pak vodohospodářské (boj se suchem a proti povodním) a energetické přínosy.

Termín: 31.12.2019

5. Ministru dopravy ve spolupráci s ministry zemdělství a zahraničí zahájit jednání o zajištění převodu dunajské vody do vodohospodářsky deficitních oblastí Jižní Moravy.

Termín: 30.6.2020

6. Ministryni pro místní rozvoj ve spolupráci s ministrem dopravy v návaznosti na úkoly pod bodem č. 2 a 3 zahájit proces zařazení projektu do územně plánovacích dokumentací, a to ve variantě Dunaj - Odra v nové doporučené subvariantě a se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu a s ohledem na rozhodnutí Slovenska a Polska.

7. Zachovat Labskou větev v územních rezervách ZÚR Pardubického a Olomouckého kraje v nové doporučené subvariantě.

8. Ministryni pro místní rozvoj předložit Vládě ČR revokaci usnesení č. 368 z 24. května 2010 ve smyslu tohoto usnesení.

9. Ministru dopravy zahájit jednání na úrovni EU o zařazení projektu ve variantě Dunaj-Odra-Labe do sítě TEN-T při nejbližším termínu aktualizace sítě TEN-T.

10. Ministrům dopravy, zemědělství, životního prostředí, průmyslu a obchodu a místního rozvoje připravit zřízení funkce vládního zmocněnce pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Provedou:

ministr dopravy,
ministr životního prostředí,
ministryně pro místní rozvoj,
ministr zahraničí.

Na vědomí:

hejtman Pardubického kraje,
hejtman Olomouckého kraje,
hejtman Moravskoslezského kraje,
hejtman Zlínského kraje,
hejtman Jihomoravského kraje,

NÁVRH ODBORNÍKŮ



Ing. Andrej Babiš
předseda vlády

Vláda tápe nad děčínským jezem. Chce další posudek od univerzity



Jan Šindelář – Zdopravy.cz 19. 2. 2019

Vláda se už poněkolkáté nedokázala vypořádat s Konceptí vodní dopravy, kterou předkládá ministerstvo dopravy. Kamenem úrazu je labský jez u Děčína, jehož stavbu hatí ochrana životního prostředí. Vláda proto schválení koncepce v pondělí opět odsunula a chce další posudek.

Jak sdělil deníku Zdopravy.cz ministr Dan Ťok, posudek vypracuje Česká zemědělská univerzita. „Pokládáme doplňující otázku, zda při vynaložení dodatečných investic není možné rozpor s ochranou přírody řešit,“ uvedl Dan Ťok. Posudek by měl být hotov v červnu.

Plán na stavbu jezu hatí lokality Natura 2000, které by vzduť nad jezem narušilo. Vláda proto už před rokem stanovila jako podmínku pro schválení koncepce nalezení vhodných kompenzačních opatření, aby lokality Natura 2000 utrpěly co nejméně.

Kompenzace měl vymyslet Národní park České Švýcarsko. Ten ale v listopadu přišel s oznámením, že náhrada významné lokality není možná, čímž zarazil jezu hřebíček do rakve. Už tehdy parku pomáhala Česká zemědělská univerzita. Nyní se bude znovu pokoušet najít řešení. Podle ministra Ťoka jím může být například prodloužení rybího přechodu, ve kterém bude řeka přirozeně plynout.

S druhou možností přišel ministr životního prostředí Richard Brabec. Koncepce by se podle něj dala přijmout bez děčínského jezu, načež by se pro něj ministerstvo

dopravy pokusilo získat kladné rozhodnutí v procesu EIA. Pokud by rozhodnutí bylo záporné, mohlo by se ministerstvo dopravy soudit. Takové řešení ale nepostrádá na absurditě, výhrady k němu má i Dan Ťok.

Až do konce roku 2015 přitom plán na stavbu děčínského jezu nebyl v rozporu s lokalitami Natura 2000. Ministerstvo životního prostředí ale tehdy pod tlakem Evropské komise rozšířilo lokalitu Labské údolí až do Děčína, s čímž například nesouhlasilo město ani kraj. Přírodně významná je především oblast soutoku Ploučnice s Labem v centru Děčína, kde vznikají bahenní náplavy, které vytvářejí vhodné podmínky pro život vzácných rostlin (například drobnokvětu) a hmyzu. Pod vzduť hladinou tyto biotopy zmizí. Evropská komise přitom zamítla, že by se náhrada hledala za hranicemi.

Ředitelství vodních cest má ke stavbě už přes dva roky připravenou mezinárodní dokumentaci EIA, po rozšíření oblastí Natura 2000 ji ale uložilo do šuplíku. Doplní ji až po nalezení kompenzačních opatření a schválení Koncepce vodní dopravy, což se jeví jako stále méně reálné.

O stavbě jezu pod Děčínem se mluví už desítky let, zahájení stavby se ale stále odkládá. Součástí pětimiliardového projektu je i vodní elektrárna a rybí přechod. Jez je poslední chybějící součástí labské vodní cesty. Je i ve vládním programovém prohlášení.



Vizualizace plavebního stupně Děčín Zdroj: ŘVC ČR

Polsko dokončilo plavební stupeň Malczyce na Odře



Na polské Odře se 4. června 2018 odehrála událost mimořádného významu. Po 20 letech výstavby byl dokončen plavební stupeň Malczyce.

Vodní dílo slavnostně otevřel ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk a při této příležitosti oznámil stavbu dalších dvou plavebních stupňů v Lubiaži a Ścinawě, které jsou důležité k dokončení oderské vodní cesty.

„Podařilo se nám dokončit investici, kterou nikdo nebyl schopen dokončit více než 20 let,“ řekl ministr námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy Marek Gróbarczyk při otevření plavebního stupně Malczyce.

„Tato investice výrazně zlepší ochranu před povodněmi v regionu,“ zdůraznil náměstek ministra vnitra Krzysztof Kozłowski.

Plavební stupeň Malczyce se nachází na 300. km řeky Odry. Místo bylo vybráno pro dobré geologické a technické podmínky pro založení vodohospodářských konstrukcí. Stávající ohyb řeky umožnil provádět stavbu mimo řečiště a snížily se tím náklady na stavební práce. V této lokalitě měla stavba plavebního stupně minimální vliv na životní prostředí.

Vodní dílo Malczyce sestává z třípólového jezu, pevného přepadu, plavební komory třídy Vb, rybiho přechodu a vodní elektrárny.

Plavební stupeň Malczyce má tyto funkce:

- obnovení plavebních parametrů mezinárodní třídy;
- obnovení hladiny podzemních vod;
- prevence sucha;
- protipovodňová ochrana;
- výroba energie vodní elektrárnou;
- zastavení erozních procesů v korytě řeky;
- ochrana lužních lesů.

„Jsem rád, že tato historická investice byla dokončena. Začínáme novou etapu modernizace polské vnitrozemské vodní dopravy. Před dvěma lety jsme oznámili dokončení plavebního stupně Malczyce a nyní jsme úspěšili. Děkuji zejména ministrům Joachimovi Brudzińskému a Krzysztofovi Kozłowskému za podporu vodocestných projektů,“ řekl ministr námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy Marek Gróbarczyk a poděkoval všem, kteří se zabývají rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v Polsku a při této příležitosti oznámil zahájení příprav plavebních stupňů Lubiaz a Ścinawa.

„Odra je živá vodní cesta, zejména v této části Polska. Plavební stupeň znamená výrazné zlepšení bezpečnosti v souvislosti s povodňovými riziky v oblasti Dolního Slezska. Rozhodnutím ministra vnitra Joachima Brudzińského bylo v roce 2017 přiděleno na výstavbu plavebního stupně Malczyce 85 milionů PLN, zatímco v roce 2018 to bylo 123 milionů zlotých,“ zdůraznil náměstek ministra vnitra Krzysztof Kozłowski a dodal, že cílem ministerstva vnitra je zajistit bezpečnost Poláků nejen prostřednictvím činnosti uniformovaných složek, ale také investicemi typu Malczyce zaměřenými na protipovodňovou ochranu.

Výstavba plavebního stupně Malczyce začala v roce 1997 po tzv. „povodni tisíciletí“. Stavba trvala více než 20 let a mohla být dokončena díky finančním prostředkům poskytnutým pro tento účel v letech 2016–2018. Od června 2018 je možná plavba přes novou plavební komoru, zatímco ostatní části plavebního stupně, především vodní elektrárna, budou dokončeny v létě 2019.

Zdroj: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky



SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ PLAVEBNÍHO STUPNĚ MALCZYCE 4. června 2018



Moravskoslezský hejtman se setkal s novou generální konzulkou Polské republiky v Ostravě

Hejtman Moravskoslezského kraje Ivo Vondrák se ve čtvrtek 7. února 2019 setkal s Izabellou Wołfejko-Chwas-towicz, která je od počátku února generální konzulkou Polské republiky v Ostravě.

Hejtman s konzulkou projednal dvě nejžhavější té-mata, která máme zájem rozvíjet nebo řešit. **Deklaroval zájem o spolupráci na projektu, který by umožnil splavnění toku Odry z Polska nejen k hranicím s Če-skou republikou, ale ideálně až do Ostravy. V tom pří-padě by se, kromě využití v cestovním ruchu a při přepravě zboží, otevřela reálná možnost pro přepravu zkapalněného plynu, jenž by umožnil výrobu vodíku, o čemž se uvažuje v rámci regionem nově připravované energetické koncepce. Finanční pro-středky by šly reálně získat z tzv. uhelné platformy zaměřené na regiony, kde dochází nebo bude docházet k útlumu těžby uhlí.** Druhým tématem pak byla ob-last životního prostředí a znečištění ovzduší, které zejména při zimních inverzích trápí občany na obou stranách Hornoslezské pánve. Poukázal na zpřísněné li-mity průmyslovým podnikům, které musely investovat do zelených technologií a na systém výměny lokálních topenišť domácností tzv. kotlíkových dotací v rámci kte-



rých už bylo v Moravskoslezském kraji vyměněno přes 17 tisíc kotlů.

Paní generální konzulka Izabella Wołfejko-Chwas-towicz je mimo jiné absolventkou Karlovy univerzity v Praze a hovoří plynule česky. V letech 2012–2016 pů-sobila jako poradkyně polského velvyslanectví v Praze. Má řadu zkušeností z regionální úrovně v oblasti státní správy i samosprávy.

Zdroj: Moravskoslezský kraj

Vernisáž výstavy o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v Poslanecké sněmovně PČR

Dne 12. prosince 2018 se uskutečnila na půdě Posla-necké sněmovny Parlamentu České republiky vernisáž výstavy o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe pod záštitou předsedy hospodářského výboru Posla-necké sněmovny Parlamentu České republiky pana Ing. Radima Fialy.

Vernisáže se zúčastnila řada významných hostů z řad poslanců, senátorů a českého hospodářství.

Cílem výstavy bylo zviditelnit aktuálně diskutované téma vodního koridoru D-O-L, který se nyní projednává v nejvyšších kruzích. K vzájemné výměně informací při-spěla následná diskuse s účastníky vernisáže, kteří si mohli přímo na mapě vodního koridoru prohlédnout jeho trasu a odborníci jim odpověděli na jejich otázky.



Úvodní slovo Petra Formana



Josef Podzimek a Radim Fiala zahajují vernisáž výstavy



Jan Skalický využil přítomnosti poslanců z dotčených krajů a názorně jim demonstroval význam vodního koridoru D-O-L

KOMISE PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ AKADEMIE VĚD ČESKÉ REPUBLIKY

Stanovisko Komise pro životní prostředí AV ČR k výstavbě plavebních stupňů na Labi

Své odmítavé stanovisko k výstavbě plavebního stupně Děčín (PSD) zveřejnila Komise pro životní prostředí AV ČR poměrně nedávno, v dubnu 2016. Konstatovala v něm, že snahy o výstavbu PSD jsou problematické z ekonomického i environmentálního hlediska. Z ekonomického hlediska ohrožuje vklad veřejných prostředků do tohoto projektu jejich velmi pravděpodobná nenávratnost, z ekologického hlediska pak hrozí znásobení společenských škod nevratným poškozením dotčených jedinečných pobřežních ekosystémů Labe, jejichž zničení nelze na území ČR nijak ekologicky kompenzovat.

Tyto a další argumenty zazněly i na semináři, který Komise pro životní prostředí AV ČR uspořádala 25. 10. 2018 pod názvem Výstavba plavebních stupňů na Labi (PSD a Přelouč). Na tomto semináři prezentovali své argumenty jak zastánci jejich výstavby, tak odpůrci, kteří v jejich realizaci vidí prosazování partikulárních ekonomických zájmů a další poškození zvláště chráněného životního prostředí, včetně lokalit, které jsou či mají být součástí evropské sítě Natura 2000.

Jako reakce na usnesení vlády č. 46 ze dne 17. 1. 2018, v němž vláda „rozhodla, že ve vztahu k ochraně významně negativně ovlivněných lokalit soustavy Natura 2000 existují naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu na schválení Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023 včetně Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz zahrnujícího návrh záměru Plavební stupeň Děčín, a na následné přímé zakotvení PSD a Plavebního stupně Přelouč v novele zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, provedené zákonem č. 169/2018 Sb. (novela nabyla účinnosti k 31. 8. 2018) byl na semináři otevřen a diskutován také aktuální právní problém neoprávněné manipulace s kategorií veřejného zájmu.

Vzhledem k tomu, že Ústavní soud již dvakrát, vždy jednomyslně bez odlišného názoru vyslovil, že „deklarování veřejného zájmu v konkrétně určené věci zákonem, pokládá Ústavní soud za protiústavní“ (Svoboda P., Vládní trik s Konceptí vodní dopravy, Ekolist 6. 11. 2018), skupina senátorů Parlamentu ČR dne 18. 10. 2018 podala k Ústavnímu soudu návrh na zrušení příslušných ustanovení zákona č. 416/2009 Sb., ve znění novely č. 169/2018 Sb., pro jejich protiústavnost, a to včetně zrušení jeho přílohy (v níž jsou mezi infrastrukturními stavbami zahrnuty i PSD a plavební stupeň Přelouč).

Vláda ČR se chystá přijmout usnesení, v němž chce schválit Koncepti vodní dopravy pro období do roku 2023 včetně vymezení obou plánovaných plavebních stupňů a při deklarování existence veřejného zájmu na nich. Tím by vláda:

1. *de facto* pomínila stanovisko příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny, které konstatovalo nemožnost stanovení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit podle § 45i odst. 11 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (jedná se o stanovisko Správy NP České Švýcarsko k žádosti o stanovení kompenzačních opatření ze dne 13. 11. 2018), a typicky úzce ekonomickým způsobem uvažování by tak tyto nekompenzovatelné škody zrušila;
2. na základě závaznosti usnesení vlády pro podřízené orgány by do budoucna nezákonně nahradila a předjímala správní uvážení orgánů příslušných k rozhodování v území včetně orgánů ochrany přírody, ohledně existence či neexistence naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, kteréžto posuzování náleží právě jim a má být součástí příslušného správního řízení;
3. při premiérem podepsaném vyloučení Koncepce vodní dopravy z mezirezortního připomínkového řízení by vyloučila veřejnost z projednání této koncepce, čímž by porušila Aarhuskou úmluvu o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí v jejím čl. 6 a 7.

Proto Komise pro životní prostředí AV ČR opakuje svůj odbornými stanovisky podložený nesouhlas se záměrem výstavby plavebních stupňů na Labi, žádá vládu, aby respektovala právní rámce pro projednávání tak závažné věci a hlásí se tímto svým stanoviskem k podpoře obsahu návrhu skupiny senátorů na zrušení vybraných ustanovení a Přílohy zákona č. 416/2009 Sb.

Schváleno KŽP AV ČR v Praze dne 8. 2. 2019

MUDr. Radim Šrám, DrSc.,
předseda KŽP AV ČR

STUDIE PROVEDITELNOSTI D-O-L

Obrázek 46 Přehled plavidel a soulodí odpovídající Va a Vb třídě vodní cesty

Class		
Vb	 Large tank vessel Length 135 meters - width 21,80 meters - draught 4,40 meters - cargo capacity 9.500 tonnes	 380 x
Va	 Car vessel Length 110 meters - width 11,40 meters - draught 2,00 meters - cargo capacity 530 cars	 60 x
Va	 Large Rhine vessel Length 110 meters - width 11,40 meters - draught 3,00 meters - cargo capacity 2.750 tonnes	 120 x
Vb	 Large Rhine vessel Length 135 meters - width 11,40 meters - draught 3,5 meters - cargo capacity 4.000 tonnes	 160 x
Va	 Standard tank vessel Length 110 meters - width 11,40 meters - draught 3,50 meters - cargo capacity 3.000 tonnes	 120 x
Va	 Standard container vessel Length 110 meters - width 11,40 meters - draught 3,00 meter - cargo capacity 200 TEU	 100 x
Vb	 Large container vessel Length 135 meters - width 17 meters - draught 3,50 meters - cargo capacity 500 TEU	 250 x
Va	 Ro-ro vessel Length 110 meters - width 11,40 meters - draught 2,50 meters	 72 x

Zdroj: Bureau Voorlichting Binnenvaart

V návaznosti na předpokládanou kvalitu navazujících vodních cest v době zprovoznění koridoru D-O-L pak byly stanoveny obvyklé ponory. Při stanovení průměrného obvyklého ponoru se vychází z těchto předpokladů:

- na Labi pod VD Střekov bude zajištěn po 345 dní v roce ponor nejméně 1,4 m
- na Labi pod VD Střekov bude zajištěn po 180 dní v roce ponor nejméně 2,2 m
- maximální ponor na Labi nad Střekovem bude 2,5 m
- maximální ponor na Odře bude 2,5 m
- na Dunaji bude zajištěn po 345 dní v roce ponor nejméně 2,5 m
- na Dunaji bude maximální ponor podle vodního stavu 4,0 m
- zatížení jednotlivých větví koridoru je stejné

Na základě těchto výchozích předpokladů a výše uvedených tabulek byla stanovena průměrná nosnost soulodí využívající vodní koridor D-O-L na 3 088 t.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Protokol

z jednání Polsko-česko-slovenské pracovní skupiny ve věci koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L), které se konalo na Opolském vojvodském úřadě 19. září 2018

Za polskou stranu se jednání zúčastnili zástupci: Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, Zarządu Morskich Portów Szczecin Swinoujście S.A., Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., Opolského vojvodského úřadu a firmy EY.

Českou stranu reprezentovali zástupci: Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství vodních cest ČR, Kanceláře prezidenta České republiky a Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

Slovenskou stranu reprezentovali zástupci Ministerstva dopravy a výstavby.

Polské delegaci předsedal Przemysław Żukowski, zástupce ředitele Odboru vodního hospodářství a vnitrozemské plavby Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby. České delegaci předsedal Luděk Sosna, ředitel Odboru strategie Ministerstva dopravy ČR. Slovenské delegaci předsedal Jozef Moravčík, ředitel Odboru vodního hospodářství Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky.

Agenda jednání:

1. Zahájení jednání.
2. Postup prací Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polska na Programu rozvoje oderské vodní cesty:
 - výsledky modelování pro potřebu získání minimálně IV. plavební třídy na Odře volně tekoucí a hraniční, další práce na hydrotechnické koncepci
 - informace o aktuálním harmonogramu modernizace oderské vodní cesty (Kędzierzyn-Koźle – Szczecin) včetně parametrů.
- 3. Informace o plánovaných investičních akcích na vodních cestách v České republice, včetně vodního koridoru D-O-L v následujících oblastech:**
 - studie proveditelnosti – česká část D-O-L – výsledky studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, zadaná Ministerstvem dopravy ČR
 - studie proveditelnosti – polská část D-O-L – výsledky studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, zadané Ministerstvem dopravy ČR
4. Projekt financovaný z programu Connecting Europe Facility (CEF) Studie proveditelnosti splavnění dolního Váhu v úseku Piešťany-Komárno.
5. ODRA OK, česko-polský přeshraniční projekt, týkající se úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava v souvislosti s vodním koridorem DOL.
6. Informace o aktuálním harmonogramu příprav studie proveditelnosti pro Vislu.
7. Možnosti začlenění Oderské vodní cesty do sítě TEN-T.
8. Volné návrhy:
 - návrh společných akcí spojených s výročím 200 let Bohumínského protokolu.
9. Zhodnocení a závěr jednání.

Ad 1.

Jednání zahájil Przemysław Żukowski, který poděkoval účastníkům za účast. Následně se ujal slova Adrian Czubak, opolský vojvoda, který přivítal zúčastněné hosty a zdůraznil význam plavebního propojení pro rozvoj opolského regionu. Byli představeni jednotliví členové delegací – prezenční listina je přílohou č. 1 k tomuto protokolu. Předsedající polské části Polsko-česko-slovenské pracovní skupiny D-O-L přednesl program setkání, ke kterému nebyly vneseny připomínky.

Ad 2.

Przemysław Żukowski podal informaci o aktuálním stavu prací při přípravě Programu rozvoje oderské vodní cesty a přijatým harmonogramem, podle kterého zakončení prací a příprava konečné verze Programu včetně hodnocení vlivu na životní prostředí se plánuje na I. kvartál roku 2021.

Stav prací na přípravě programu:

- hydrologické a hydrotechnické analýzy – bylo ukončeno numerické modelování, na základě kterého budou stanoveny jednotlivé plavební stupně pro možnost vzniku odpovídající třídy mezinárodní vodní cesty, do datečně budou provedeny technické analýzy. Dopravní analýza – v tomto roce jsme obdrželi závěrečnou zprávu, mj. obsahující předpoklady poptávky po vnitrozemské plavbě a dopravní model provozu.
- analýzy nákladů a výnosů – v rámci Programu podpory strukturálních reforem (PWRS) provedenou Evropskou komisí, je realizován projekt, jehož zpracovatelem je firma EY.
- komunikační strategie – je druhou součástí výše uvedeného projektu PWRS.

Bylo zdůrazněno, že dopravní analýza a analýza nákladů a výnosů jsou koordinovány se Studii proveditelnosti pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe zpracovanou Ministerstvem dopravy ČR.

Otázku hydrotechnických analýz přiblížila Dorota Dybkowska-Stefek, vedoucí kanceláře pro oderskou vodní cestu v Zarządzie Morskich Portów Szczecin Swinoujście S.A. Přednesla výsledky modelování pro potřeby získání min. IV. plavební třídy na Odře volně tekoucí a hraniční a přednesla další plánované práce na hydrotechnické koncepci.

Ad 3.

Luděk Sosna představil aktuální stav prací na „Studii proveditelnosti pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe”. Přednesl informaci o analyzovaných variantách pro jednotlivé větve oderské a labské vodní cesty a možném propojení s řekou Váh na Slovensku. Poznamenal, že veškeré analýzy již byly ukončené a na úrovni meziresortních jednání Ministerstvo dopravy shromáždilo spoustu připomínek, což znamená, že je velký zájem společnosti o tento projekt. Částečné výsledky studie byly již zpřístupněny polské straně a analýza nákladů a výnosů bude předána v říjnu t.r. Zároveň potvrdil, že projekt je ekonomický, efektivní, výhodnější je však propojení větví Odra-Dunaj.

Ad 4.

Marián Mihálik, vedoucí Odboru kontroly projektů OPII a INTERREG, přednesl výsledky Studie proveditelnosti splavnění dolního Váhu v úseku Piešťany-Komárno. Projekt je financován z Connecting Europe Facility (CEF). Byl přednesen aktuální stav vodní cesty, na které nejlepší plavební podmínky jsou na úseku v ústí do Dunaje. V rámci studie proveditelnosti byly identifikovány práce, které je nutno provést ve prospěch rozvoje plavby na Váhu. Tato záležitost byla podrobně projednána společně s prezentací potenciálních investičních plánů.

Ad 5.

Pavel Santarius, zástupce Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje informoval o provedených pracích v rámci projektu ODRA OK. Jedná se o česko-polský přeshraniční projekt zabývající se úsekem Kędzierzyn-Koźle – Ostrava v rámci vodního koridoru D-O-L, který je financován z programu INTERREG. Podrobné informace o projektu a výsledky Studie využití splavné Odry pro zvýšení dostupnosti a atraktivity regionu a rozvoje podnikání jsou k nahlédnutí na straně <http://www.msunion.cz/hlavni-aktivity/odra-ok-1>

Ad 6.

Grzegorz Kilarski, zástupce Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., přednesl rozsah a stav prací, včetně harmonogramu pro úkol: Provedení studie proveditelnosti pro komplexní přípravu mezinárodních vodních cest: E-40 pro řeku Vislu v úseku od Gdaňsku do Varšavy, E-40 od Varšavy k polsko-běloruským hranicím (Brest) a E-70 v úseku od Visly po Viselský záliv (Elbląg).“

Zástupce přístavu informoval, že dne 2. července 2018 byla podepsána dohoda s firmou Halcrow Group Limited. Termín realizace předmětu objednávky je 18 měsíců. Poukázal, že byla již převzata metodika prací a probíhají další analýzy. Tato práce bude základem pro přípravu Programu rozvoje vodní cesty na řece Visle (E-40).

Ad 7.

Polská strana informovala o zapsání do základní sítě TEN-T Severní moře-Balt vnitrozemské vodní cesty Świnoujście/Szczecin-Berlin. Zároveň v souvislosti s plánovanou revizí sítě TEN-T na rok 2023 navrhla předložení společného návrhu – začlenění oderské vodní cesty do výše uvedené sítě. Česká a slovenská strana podpořily tento návrh. Bylo doporučeno rovněž zahájení jednání v této záležitosti s Německem.

Ad 8.

Česká strana přednesla návrh podepsat deklaraci a polská strana podpořila organizaci společné události propagující 200. výročí Bohumínského protokolu a s tím souvisejících plánů propagujících řeku Odru. Česká strana vyjádřila zájem o spoluúčast při organizaci oslav a zdůraznila, že při této příležitosti vniká možnost stanovení hraničního místa na vodní cestě mezi Polském a Českou republikou. Současně Pavel Santarius informoval, že Oderské fórum v Bohumíně bude odpovídající příležitostí pro uctění této události. Bylo konstatováno, že do těchto aktivit má být zapojena rovněž německá strana. Text deklarace bude prezentován českou stranou.

Ad 9.

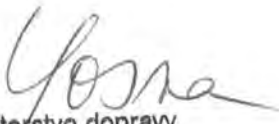
Předsedající polské straně na závěr setkání poděkoval všem účastníkům za účast na jednání pracovní skupiny a popřál všem další plodnou spolupráci ve prospěch realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Protokol byl přijat zástupci všech delegací:

za českou delegaci: Luděk Sosna, za polskou delegaci: Przemysław Żukowski, za slovenskou delegaci: Jozef Moravčík.

Překlad: Josef Tobola

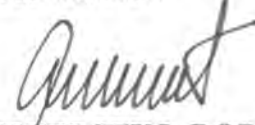
Luděk Sosna


Ministerstvo dopravy
odbor strategie
nář. L. Svobody 12
110 15 Praha 1
-16-

Przemysław Żukowski

ZASTĘPICA DYREKTORA
Departamentu Gospodarki Wodnej
i Energetyki Środowiskowej
Przemysław Żukowski

Jozef Moravčík


MINISTERSTVO DOPRAVY
A VÝSTAVBY SR
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15
P.O.BOX č.100
- 41 -



Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.

zve - zaprasza

česko-polskou diskusní platformu pro prodloužení Oderské vodní cesty
czesko-polską platformę dyskusyjną nt. wydłużenia Odrzańskiej Drogi Wodnej

ODERSKÉ FÓRUM FORUM ODRZAŃSKIE

Kędzierzyn-Koźle - Racibórz - Ostrava - Mošov

Partneři / Partnerzy



Górnośląska
Agencja
Przedsiębiorczości
i Rozwoju sp. z o.o.



29.5.2019 Bohumín Hotel Pod zeleným dubem

Bohumínský protokol z 7. července 1819

Diese in einem Protokolle d. d. Oberberg, den 7. Juli 1819 aufgestellten Grundzüge sind im Wesentlichen folgende:

„Die Eigenschaft, die der Strom haben soll, das große Wasser soweit es möglich ist, ohne Nachtheil abzuführen, bei niedrigem Wasser dagegen sich in einer die Schifffahrt erleichternden Tiefe zu erhalten, befindet sich dadurch in einem gegenseitigen Misverhältniß.“

Dies zu heben, ist Zweck der Strom-Regulirung.“

„Nach der Natur aller fließenden Gewässer kann solches nur allmählig geschehen, theils um die für jede einzelne Stromstrecke obwaltenden besondern Umstände gehörig berücksichtigen, theils die bei allen Anlagen so nothwendige Mitwirkung des Stromes selbst vollständig in Anspruch nehmen zu können. Außerdem ist es nöthig der bestehenden Schifffahrt auf dem Strome zunächst da, wo sie die größten Hindernisse findet, Fortbülfe zu verschaffen, mithin können die hierauf sich beziehenden Anlagen nicht in einer Reihenfolge von unten nach oben oder von oben nach unten, sondern sie müssen allemal da angeordnet werden, wo es das Bedürfnis zuerst am dringlichsten erfordert.“

„Den Abfluß der Hochgewässer so wenig als möglich zu beschränken, ist eine wesentliche und unerläßliche Bedingung.“

„Zur Erhaltung einer, dem kleinen Sommerwasser angemessenen Schifffahrtstiefe ist eine Einschränkung des an vielen Stellen zu breiten und dagegen sehr seichten Strombettes nothwendig. Bevor diese Einschränkung indeß erfolgen kann, ist es unumgänglich erforderlich, für die Sicherstellung der abbrüchigen Ufer zu sorgen. Diese kann durch Dechwerke, und in nicht gar zu engen Strompreßeln zur Ersparrung der Kosten auch durch Duhnen bewerkstelligt werden.“

„Da vor einem abbrüchigen Ufer jedoch gewöhnlich Stromtiefe vorhanden ist, so dürfen die Duhnen nur kurz sein und die Richtung des Stromlaufs nicht wesentlich ändern.“

„Die Anhögerung und Verpflanzung der Sandfelder ist zur Ausbildung einer geregelten Strombahn möglichst zu befördern.“

„Bei vorhandener Stromtheilung wird Coupierung der Aflerarme, und wo keine Theilung stattfindet, werden etwas gegen den Strom gerichtete Bänne in den meisten Fällen der Absicht entsprechen. Bei ihrer Anlage, sowie bei den Anhögerungen durch Schließzäune, beizugehen bei den Pflanzungen, ist jedoch besonders darauf zu sehen, daß die Stromtiefe möglichst da gelassen werde, wo sie sich nach dem Stromtrieb bereits befindet, denn es ist den natürlichen Eigenschaften der fließenden Gewässer gemäß, daß der Stromtrieb von einem Ufer zu dem anderen übergeht, und es ist nothwendig, dieser Eigenschaft bei allen künftigen Dispositionen zu folgen.“

„Da die Ober meistens nur einen sandigen Boden durchströmt, und deshalb bei jeder Fluth viel Sand mit sich führt, so ist es ein wesentlicher Vortheil, bei allen Regulirungs-Arbeiten den Sand, wo er einmal liegt, möglichst in Ruhe zu lassen, und ihn nur da fortzuschaffen, wo es die Vertiefung der Bahn unumgänglich fordert.“

„Dieser Vortheil wird erreicht, wenn in der eben bemerkten Art verfahren wird.“

Nach diesen Grundzügen ist nun die Regulirung der Oder seit dem Jahre 1819 unauflösl, unter der oberen Leitung des Geheimen Ober-Baurath, späteren Ober-Bau-Direktor Günther bis zum Jahre 1848 betrieben und dadurch eine sehr wesentliche Verbesserung der Strombahn erzielt worden. Der bedeutende Umfang der ausgeführten Arbeiten wird aus der Vergleichung der alten Stromarten mit den neuen ersichtlich, deunoch war es aber nicht gelungen, eine für alle Wasserstände ausreichende Fahrtiefe zu beschaffen, da die disponiblen Geldmittel nur immer kaum ausreichend waren, die größten Hindernisse der Schifffahrt an einzelnen Stellen zu beseitigen, daher nicht dazu geschritten werden konnte, die Regulirungs-Arbeiten in einer zusammenhängenden Reihenfolge von oben nach unten oder von unten nach oben zur Ausführung zu bringen. Hierzu trat der große Uebelstand, daß namentlich die Ober-Regulirung im Frankfurter Regierungs-Bezirk, wegen der dort erforderlichen großen Kosten, nicht gleichzeitig in demselben Maße wie in den drei Regierungs-Bezirken Schlesiens betrieben werden konnte, worauf namentlich der Umstand von großem Einfluß war, daß in Schlesien auf Grund der Ufer-, Bard- und Hügelungs-Ordnung die Mitwirkung der Uferbesitzer zur Deckung der abbrüchigen Ufer und zur Verpflanzung der Sandfelder und Anhögerun-

Bohumínský protokol

Ing. Petr Forman



Závěrečná akta vídeňského kongresu

Napoleonské války skončily po stránce vojenské porážkou francouzských vojsk v bitvě u Waterloo. Po diplomatické stránce byl tečkou za 20 lety nadějí i zklamání známý Vídeňský kongres. Pořádání i úspěšné završení této velkolepé mezinárodní akce se

z velké části přičítá rakouskému ministru zahraničí knížeti Metternichovi (celým jménem Klemens Václav Nepomuk Lothar kníže z Metternich-Winneburgu). Jednání trvala od podzimu 1814 do léta 1815 a přinesla řadu důležitých dohod, díky nimž trval ve střední Evropě v rámci tzv. Svaté aliance relativní klid a mír až do krymské války (1853-1856).

Jednou z novinek, kterou Vídeňský kongres přinesl, byla zodpovědnost států za splavnost významných řek. Do této doby byl vztah monarchií k plavbě spíše veden restriktivně – stavby na vodě nesměly bránit vodorovnosti. To ovšem v novém rozmachu hospodářství již nestačilo, potřebnost kvalitnějších cest – včetně cest vodních – byla nabitelná. Proto tedy kongres vytyčil nutnost usplavňovacích staveb v režii vlád.

Jednou z odpovědí na tuto výzvu bylo rozhodnutí Pruska chopit se prací na jedné z nejvýznamnějších evropských řek, tedy na Odře. Záměr i jeho vodohospodářské a technické parametry, jakož i postup provedení, byl obsahem tzv. **Bohumínského protokolu** („Protokoll über die beim Ausbaue des Oderstroms zu befolgenden Grundsätze“), podepsaném na Bohumínském hradě dne 7. července 1819. Podle Bohumínského protokolu, samozřejmě technicky postupně modernizovanému, se vodocestné úpravy prováděly vpodstatě až do II. světové války.

Bohumínský hrad lze v přestavě podobě dodnes nalézt v polském městě Chalupki, a to jako hotel „Zamek Chalupki“. Je až symbolické, že se v tomto hotelu v posledních letech dvakrát konalo česko-polské „Oderské fórum“, jehož cílem je oživení plavby na této řece.

7. července 2019 uplyne od podpisu tohoto „základního kamene“ splavnosti Odry přesně 200 let. To přivedlo polské i české odborníky a také představitele v Česko-polsko-slovenské pracovní skupině pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe k myšlence, aby k tomuto významnému výročí byla podepsána nová společná dohoda o splavnosti Odry. Úkol připravit novou Oderskou dohodu připadl zástupcům České republiky, a v současné době se již na ministertsvu dopravy projednává její koncept.

Doufejme, že výsledná dohoda bude obsažná a věcná, a že odstartuje nový život plavby na Odře, jakož i dobrou spolupráci zúčastněných zemí.



Stavíme moderní vodní cesty pro 21. století

Ing. Lubomír Fojtů – ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty

Jak už jsme Vás v minulých číslech časopisu informovali, připravilo Ředitelství vodních cest ČR komplexní projekt, který významnou měrou přispěje k lepší využitelnosti Vltavské vodní cesty v úseku od Mělníku po pražský přístav Radotín pro plavbu nákladních i osobních lodí.

Akce je zaměřena na odstranění úzkých míst na Labsko-vltavské vodní cestě, která je součástí koridoru hlavní sítě TEN-T Orient/Východní středomoří v úseku Hamburk – Drážďany – Praha – Pardubice, s cílem zajištění dobré splavnosti a rozložení dopravního zatížení v koridoru širším využíváním vnitrozemské vodní dopravy.

Náročná a pečlivá příprava projektu se vyplatila.

V roce 2017 Evropská komise schválila významné spolufinancování modernizace plavebních komor Hořín a Praha - Štvanice z prostředků nástroje CEF, které tvoří dílčí částí tohoto komplexního projektu. Spolu s nimi bude do roku 2020 přestavěno 10 mostů přes plavební kanály Vraňany – Hořín a Trója – Podbaba a upravena plavební dráha tak, aby podjezdová výška a plavební hloubka již neomezovaly osobní ani nákladní dopravu do metropole.

Aktuálně jsou již rozeběhnuté stavby Modernizace rejd plavební komory Štvanice a Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě a vysoutěžení dodavatelé na stavby Úprava ohlaví plavební komory Hořín a přestavbu pěti mostů v rámci projektu Zabezpečení podjezdných výšek – plavební kanál Vraňany – Hořín. V nejbližší době tedy zbývá vysoutěžit dodavatele zbylých dvou mostů na plavebním kanále Vraňany – Hořín, třech mostů na – plavební kanál Trója – Podbaba a samozřejmě technicky dořešit prohloubení plavebního kanálu Vraňany – Hořín, na němž se také pracuje.

Modernizace rejd plavební komory Štvanice – ř. km 50,69

Investor: Ředitelství vodních cest ČR

Projektant: Vodní cesty a.s.

Zhotovitel: Společnost pro PK Štvanice,
Metrostav – Eurovia

Technický dozor: Koncept CB spol. s r.o.

Zahájení výstavby: 11/2018

Dokončení výstavby: 3/2020

Stavební náklady: 109 mil. Kč bez DPH

Akce je z 85 % spolufinancována Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy a z 15 % ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Stavba začala předáním staveniště zhotoviteli dne 1.11.2018. Před zahájením výstavby bylo provedeno geodetické zaměření základní vytyčovací sítě a vytyčovací bodů.



Přípravné práce v horní rejdě



Dočasné zemní kotvy

Vlastní stavba byla zahájena realizací manipulační lavice včetně jejího opevnění v prostoru dolní rejd plavební komory. Materiál byl na místo stavby dopravován po řece Vltavě pomocí tlačného remorkéru a tlačného člunu s nosností cca 1000 t. Tyto práce již byly dokončeny.

Dále bylo uskutečněno odtěžení současného opevnění svahu, jehož materiál byl odvezen na skládku rovněž za využití lodní dopravy.

V současné době (únor 2019) probíhá realizace dočasného záporového pažení včetně dočasných zemních kotev na objektu dolní rejd. V rámci těchto prací je prováděno i odtěžování svahu. Tato konstrukce bude plnit funkci pažení stávajícího břehu při provádění vrtané pilotové stěny, jejíž zahájení realizace se předpokládá začátkem března 2019.

V dalším období cca do poloviny roku 2019 se předpokládá v prostoru dolní rejd provedení pilotové stěny zakotvené trvalými zemními kotvami. Dále bude provedeno její obetonování a obložení kamenným oblakem

a vystavěna železobetonová opěrná zídka, rovněž včetně kamenného obložení.

Realizace v prostoru horní rejdy bude zahájena v druhé polovině roku 2019. V současné době probíhají geodetické práce a přípravné práce před zahájením vlastní realizace.



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě – ř. km 0,00 až 63,80 – říční část

Investor: Ředitelství vodních cest ČR

Projektant: Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s.

Zhotovitel: Společnost Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě, LABSKÁ strojní a stavební společnost s.r.o.

Technický dozor: Koncept CB spol. s r.o.

Zahájení výstavby: 11/2018

Dokončení výstavby: 12/2019

Stavební náklady: 127 mil. Kč bez DPH

Akce je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Stavba začala předáním staveniště zhotoviteli dne 15.11.2018.

První stavební práce byly realizovány na objektu SO 08 Smíchov geodetickým zaměřením současného stavu dna řeky Vltavy. V současné době stavební práce probíhají na objektech SO 09 Modřany, SO 08 Smíchov, SO 07 Štvanice a SO 05 Klecany.

V rámci stavebních prací probíhá odtěžování nánosů dna pro splnění požadavku na hloubku v plavební dráze při minimální plavební hladině řeky 2,5 m (2,2 m ponor plavidla + 0,3 m marže). Odtěžování materiálu probíhá z větší části podvodním dozorem Komatsu, který tento materiál pro dodržení bezpečnosti v prostoru plavební dráhy mezideponuje na kraji řeky mimo dosah plavební dráhy. Tímto zhotovitel splňuje podmínky pro provádění stanovené Státní plavební správou a jen minimálně omezuje plavbu. Vytěžený materiál je následně z mezideponie nakládán bagrem z pontonu na tlačný člun s nosností cca 1000 t a pak je za pomoci tlačného remorkéru dopraven na deponii zhotovitele.

V prostoru, kde nelze z důvodu výskytu inženýrských sítí v korytě řeky Vltavy využít podvodní dozer, je odtěžování prováděno bagrem, který je umístěn na pontonu a práce provádí z hladiny. Vytěžený materiál nakládá přímo do tlačného člunu.

V dalším období cca do poloviny roku 2019 se předpokládá dokončení objektů SO 09 Modřany, SO 08 Smíchov a SO 05 Klecany. Práce na objektu SO 07 Štvanice jsou podmíněny ukončením záchranného archeologického průzkumu v prostoru plavební dráhy pod Karlovým mostem. Předpokládá se zahájení prací na objektech SO 06 Troja a SO 04 Dolany.

Všechny práce probíhají pod biologickým a archeologickým dohledem bez zásahu do břehových hran. Prohloubení dna je prováděno pouze ve vymezeném prostoru plavební dráhy a pouze v lokalitách s výskytem mělčin. Odtěžený materiál je na skládkách tříděn tak, aby mohl být recyklován a připraven k dalšímu využití. Celkové množství vytěženého sedimentu je odhadováno na 132705 m³.



Nakládání vytěženého sedimentu



Podvodní dozer Komatsu



Vyhřnování materiálu k okraji řeky

Úprava ohlaví PK Hořín

Investor: Ředitelství vodních cest ČR

Projektant: Valbek, spol. s r. o.

Zhotovitel: Metrostav a.s.

Technický dozor: TÝM/INFRAM – Hořín – Správce stavby

Zahájení výstavby: 3/2019

Dokončení výstavby: 3/2021

Stavební náklady: 378 mil. Kč bez DPH

Akce je z 85 % spolufinancována Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy a z 15 % ze Státního fondu dopravní infrastruktury.



Vizualizace modernizace plavební komory Hořín

Smlouva se zhotovitelem byla podepsána 16.1.2019 a stavba bude zahájena předáním staveniště zhotoviteli dne 1.3.2019. Konkrétní harmonogram prací se momentálně ještě upřesňuje.

Zabezpečení podjezdů výšek na VVC - I.a etapa, plavební kanál Vraňany – Hořín

Investor: Ředitelství vodních cest ČR
 Projektant: Společnost SP+VPÚ_Podjezdové výšky_Část 3., Sdružení PX-PGP - Úprava HM, Sdružení PX-PGP - LUŽEC

Zhotovitel: Zabezpečení podjezdových výšek na Vltavské vodní cestě I.a etapa: Vraňansko – Hořínský kanál,
 Zhotovitel stavby 002.A, 003.A, 003.B, 003.C, 004+004a, STRABAG Rail – EUROVIA CS – OK Třebestovice
 Technický dozor: TÝM/INFRAM – Správce stavby - Vraňansko Hořínský kanál
 Zahájení výstavby: 3/2019
 Dokončení výstavby: 10/2020
 Stavební náklady: 600 mil. Kč bez DPH
 Akce je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Smlouva se zhotovitelem byla podepsána 17.1.2019 a stavba bude zahájena předáním staveniště zhotoviteli dne 1.3.2019. V rámci této akce dojde k přestavbě 5 mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín na podjezdovou výšku 7,0 m, a to konkrétně:

- Hospodářský most Chramostek
- Most místní komunikace Lužec n.V. (zdvizný most)
- Železniční most Lužec n.V. (zdvizný most)
- Most silnice III/24635 Lužec n.V.
- Most místní komunikace Vraňany (zdvizný most), včetně rozšíření profilu plavebního kanálu

Konkrétní harmonogram prací se momentálně ještě upřesňuje.

A co dál? V roce 2021 bude Vltava plnohodnotnou vodní cestou s parametry hlavní sítě TEN-T. Bude poskytovat kvalitní podmínky pro plavbu jak turistickou, osobní, tak i nákladní. Praha získá jedinečnou možnost využít pro city logistiku další, ekologicky výhodný, dopravní mód. Ani potom se samozřejmě práce na vodních cestách ČR nezastaví. Velkou výzvou je dořešení plné splavnosti na Labi.



**Ředitelství vodních cest ČR zve
 na Den otevřených dveří
 na remorkéru Beskydy
 v Praze dne 2. a 3. dubna 2019
 více informací o akci na www.rvccr.cz**

Evropské agendy řešené Ředitelstvím vodních cest ČR – 1. část

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – Ředitelství vodních cest ČR

Watertruck

Jednou ze specifických aktivit, do níž je za Českou republiku jako pozorovatel zapojeno Ředitelství vodních cest ČR, je inovativní projekt Watertruck+ zaměřený na vývoj a stavbu pilotní série moderních lodí uzpůsobených na specifické podmínky malých vodních cest EU. Hlavním gestorem projektu spolufinancovaného z programu CEF Evropské Unie je Vlámské ministerstvo dopravy a jím zřízené organizace Waterwegen & Zeekanaal nv a De Vlaamse Waterweg nv, ve spolupráci s Expertise Centre for Smart Mobility of the Antwerp Management School (původně Vlámský institut pro mobilitu). Tyto organizace, plnící obdobnou roli jako Ředitelství vodních cest v České republice, iniciovaly vývoj moderních nákladních lodí pro I.-IV. třídu vodních cest. Ty v evropském měřítku představují malé vodní cesty a většina investic do lodního parku směřuje do v zásadě unifikovaných lodí pro vodní cesty třídy V. a vyšší. Na menších vodních cestách lodě spíše ubývají a tento projekt chce zvrátit negativní vývoj.

Cílem projektu je podpora většího využívání menších vodních cest, které vyústí v přesun přepravy ze silniční na vodní dopravu, jako klíčový environmentální a dopravně-inženýrský cíl, vstříc omezení těžké silniční dopravy na přetížených komunikacích. Prostředkem pro toto vyšší využívání může být právě zavedení nového efektivního lodního parku. Základní principy jeho řešení lze shrnout jako použití nejmodernějších řešení a technologií, které jsou dostupné za rozumnou cenu a vedou k nejnižším provozním nákladům a nejvyšší nosnosti v parametrech příslušné vodní cesty. V neposlední řadě musí být lodní park dostupný pro provozovatele vodní dopravy. Tady je, kromě pokud možno co nejnižší pořizovací ceny a provozních nákladů, nezbytná na proměnném dopravním trhu i flexibilita a dlouhodobá udržitelnost plavidel, jež může umožnit delší období návratnosti, resp. splácení plavidel. Jak uvádí zahraniční provozovatelé, jedná se o jeden z nejdůležitějších faktorů, proč financování nového malého lodního parku není v celé Evropě dnes dostupné, a tak dochází k jeho úpadku.

V první fázi řešitelé projektu, v návaznosti na předchozí výzkumné projekty, finalizovali koncept na návrh tlačných člunů, resp. motorových nákladních lodí pro třídu vodních cest dle klasifikace CEMT I. a II. Dále byly navrženy tlačné remorkéry, aby na vodních cestách vyšších tříd zařazených do sítě TEN-T bylo možné čluny efektivně spojit do sestav.

Optimalizací konstrukce plavidla se řešitelům podařilo zvýšit nosnost plavidel třídy I. a II. o 12-15 % hmotnosti a 18 – 20 % objemu. Druhým důležitým faktorem je eliminace ubytování posádky na lodi. Posádka bude na lodi přítomna jen během standardní pracovní doby a cílem je i eliminovat prostoje posádky během nakládky a vykládky jejím nasazením na jiných lodích. Klíčovou inovací je konstrukce člunů s vlastním pohonem v úsporném provedení, kdy bez zásahu do konstrukce trupu lze člun měnit z člunu bez vlastního strojního pohonu na člun s vlastním pohonem, označovaným jako Plug-and-Play princip. Strojovna s dieselem agregátem je umístěna

na přídi v prostoru, který nelze pro náklad využít. Přenos výkonu na pohonnou jednotku zabudovanou v optimalizované troubě na zádi, a samozřejmě i na příďové do-kormidlovací zařízení, je pak elektrický. Kormidelná je umístěna rovněž na přídi nad strojovnou, kdy do jediného prostoru byly umístěny všechny potřebné náležitosti pro posádku. Tímto způsobem je nejen uspořen cenný prostor na zádi, ale zároveň je umožněna snadná změna vybavení.

Z pohledu emisí je samozřejmostí splnění požadavků normy EURO VI, přičemž pro dosažení nižší pořizovací ceny i provozních nákladů je upřednostněno využití standardních sériově vyráběných motorů pro kamiony.

Na základě veřejného výběrového řízení byli vybráni provozovatelé plavidel, kteří se zavázali realizovat přesun přeprav ze silnice na vodní dopravu a postavená plavidla odkoupit.

V rámci projektu má být postavena série 28 člunů a 3 tlačných remorkérů. Projektovou dokumentaci zpracovala firma INEC z Nizozemí. Momentálně probíhá v loděnici Concordia Shipbuilding stavba série 18 člunů v ceně EUR 9,545,000, z nichž 10 třídy I. bude s vlastním pohonem, 3 třídy II. budou rovněž s vlastním pohonem a zbývajících 5 třídy II. budou bez vlastního pohonu. V září 2018 byly v Groningenu první 2 čluny spuštěny na vodu. Dále probíhal v roce 2018 tendr na stavbu prvního tlačného remorkéru třídy II.

Důležitým závěrem projektu rovněž má být nalezení cesty jak pro snížení jednotkových nákladů stavby nových lodí užitím maximální standardizace bez opakovaného vývoje a projektování, tak i pro alternativní finanční nástroje využitelné pro roztříštěný sektor provozovatelů vodní dopravy. Navrhovány tak budou schémata společné stavby a financování širších sérií plavidel, pomocí níž by mohlo být financování z prostředků velkých bank včetně EIB dostupné pro více provozovatelů vodní dopravy, kteří individuálně na toto financování nedosáhnou. Společné zajištění nejen zjednoduší administrativu, ale také významně sníží náklady financování lepšími úroky a v neposlední řadě i distribucí rizika.

Jaká je u tohoto projektu role Ředitelství vodních cest ČR? Tento projekt není jen zaměřen na vývoj a stavbu nových lodí pro vodní cesty Belgie, Nizozemí a Francie, ale je zde velká příležitost vyvinuté a osvědčené koncepty aplikovat i na dalších vodních cestách Evropy. Z tohoto důvodu bude řešitel projektu Watertruck+ analyzovat i podmínky vodních cest střední Evropy, včetně České republiky a Polska. Výstupem projektu tak bude i možnost aplikace na plavidla vyšších tříd včetně třídy IV. a aplikace moderních finančních nástrojů, které jsou jinak pro české provozovatele nedostupné. Partnerem v České republice je právě Ředitelství vodních cest ČR zprostředkovávající lokální spolupráci s provozovateli vodní dopravy.

Role veřejné organizace je zde ve smyslu příkladu z Belgie nezastupitelná, protože jen ta může zajistit pro soukromé podnikatele transparentně a nediskriminačně roli koncentrátora a koordinátora vůči zahraničním partnerům, aby byl produkt pro české podmínky výhodnější

a malé a střední soukromé podniky nebyly zatíženy nadměrnou administrativou.

Druhou příležitostí pro Českou republiku je aplikace konceptu efektivních menších lodí pro krátké relace typu citylogistiky, tj. obsluhy měst stavebním materiálem, paletizovaným zbožím i odvozem odpadů. S ohledem na fragmentaci trhu a úzkou vazbu na veřejné překladištní kapacity je zde zásadní role veřejného organizátora přepravy a prostřednictvím Ředitelství vodních cest ČR by bylo reálné i získat významné financování tohoto inovativního konceptu z evropských prostředků zejména z nástroje CEF, pro který jsou tyto projekty velkou prioritou. Reálnou šancí k tomuto financování má ale jen ucelený koncept, tj. nejen lodní park, ale také přístavní infrastruktura, technologie apod., provozované v otevřeném transparentním režimu veřejným sektorem.

Citylogistika

Oslím můstkem jsme se od dílčího tématu moderního lodního parku přesunuli k obecnějšímu tématu citylogistiky. Tento pojem je relativně nový, nicméně vodní doprava úspěšně pro obsluhu měst slouží po desetiletí a v zásadě i po staletí. Vždyť Praha by nestála bez stavebního dřeva a kamene dopraveného do města po Vltavě. I dnes se do Prahy stejnou cestou dopravuje kolem 200 tis. tun kameniva pro výrobu betonu v bezprostředním okolí staveb ve městě a rovněž stavební odpad a výkopek z řady velkých staveb opustil metropoli na palubě lodí. Nicméně doprava ve městě stále houstne a je důležitou výzvou, jak by bylo možné co možná nejvíce přeprav z těžké silniční dopravy znečišťující a poškozující centrum města přesunout na vodní cestu. Ředitelství vodních cest ČR již asi před 5 lety zahájilo spolupráci s partnerskými organizacemi provozujícími přístavy v Bruselu a v Paříži, kde se velmi úspěšně daří moderní vodní dopravu integrovat do center měst. Je přirozené, že původní technologie manipulace se zbožím jsou již mimo ekonomickou a společenskou realitu a překladištní nábřeží postupně prochází konverzí na funkce rekreační. Nicméně potřeba zásobování měst stále trvá, možná dokonce ještě roste, a tato města vhodným způsobem trend zachytila hledáním kompromisu mezi zachováním překladištní funkce a městotvorné rekreační a společenské funkce. Jak je z návštěvy moderních městských přístavů právě v Paříži, Bruselu a dalších městech zřejmé, kompromis nalézt lze a vodní doprava ve svém pojetí 21. století je naopak zajímavou výzvou pro udržitelnou městskou mobilitu.

Z tohoto důvodu byl do Koncepce vodní dopravy vzaté na vědomí vládou ČR v září 2017 zařazen i specifický cíl „využití potenciálu vodní dopravy při zásobování center velkých měst (citylogistika)“ s konkrétními opatřeními:

- V rámci zpracování Plánu udržitelné mobility vybraných měst (zejména Praha a Ústí nad Labem) řešit problematiku zásobování města prostřednictvím distribučního centra s napojením na vodní a železniční dopravu
- Prověřit a zabezpečit v rámci Plánu udržitelné mobility hl.m. Prahy využitelnost přístavů v Praze pro zásobování centra města na bázi citylogistiky, zajištění potřebných ploch překladišť a pozemních komunikačních přístupů, včetně přiblížení zpracovatelských provozů vodní cestě (betonárny, distribuce stavebních hmot apod.)
- Zpřístupnění překladišť řešit ve vazbě na specifický cíl „zajištění potřebné sítě přístavů pro nákladní dopravu“, zajistit podporu jednoúčelových mobilních překladišť, která nebudou narušovat protipovodňo-

vou ochranu

- Zavedení inovativních konceptů přeprav, včetně rychloobrátkových plavidel s vlastními manipulačními prostředky pro překladištní. Řešením je i užití principů projektů spolufinancovaných EU (např. Watertruck).

Tato opatření tak představují nejen udržení současných ploch překladišť a podporu dalších, včetně zpracovatelských provozů, ale také zavedení inovativních logistických konceptů. Výměna zkušeností se zahraničím je zde velmi zásadní, protože v České republice stále přetrvává pocit, že vodní doprava ve městech musí jen znečišťovat okolí a nejlepší cestou je ji vymístit. Dokonce se to v řadě míst podařilo, a tak i do budoucna se obsluha měst včetně Prahy stává díky nedostupnosti pobřežních pozemků a jejich dopravního napojení velmi komplikovanou.

Přenos zahraničních zkušeností ale ukazuje, jak jsou např. v Paříži betonárny na nábřežích Seiny řešeny designéry a architekty, přičemž je zachován průchod pěších a cyklistů a dokonce je veřejnosti názorně prezentováno, jak je pro obyvatele dobře, že materiál dopravují místo automobilů lodě.

Složitějším, ale neméně důležitým konceptem, je zavedení komplexních nástrojů pro inovativní manipulaci se zbožím a koncentraci roztráštěných přepravních proudů. V této oblasti je právě nezastupitelná role veřejného organizátora nezávislého na přepravních zákaznících i dopravcích, neboť úspěch koncentrace je zajištěn jen v případě transparentního oddělení od přímých obchodních zájmů jednotlivých podnikatelů. Vzorovým příkladem je rozdíl mezi veřejnými logistickými centry nezávislými na dopravcích, která obsluhují kombinovanou přepravu různých zákazníků za stejných podmínek, a privátními logistickými centry jednoho řetězce či dopravce. Tato privátní logistická centra a kontejnerové terminály samozřejmě fungují po celé Evropě i v České republice, ale obsluhují jen vlastní relace a zákazníci jiných konkurenčních řetězců pak dopravují zboží mnohdy silniční dopravou do vzdálenějšího terminálu. V případě nezávislého operátora tzv. poslední míle lze zajistit, že za stejných podmínek se zbožím více dopravců dopraví vodní dopravou do centra města.

Příkladem koncentrovaných proudů může být odvoz stavebních odpadů vodní dopravou z většího počtu menších staveb, který bude nezávislý na stavebních firmách, nebo naopak dovoz paletizovaného zboží ze skladu vně města pravidelnou linkou vodní dopravy do centra. Oba směry obdobně jako veřejná doprava vyžadují pravidelnost služby, stabilní cenovou politiku a flexibilitu s využitím moderních technologií. Na rozdíl od několika jednotlivých velkých staveb realizovaných nárazově a příležitostně, tento typ citylogistiky obsluhující menší stavby a zákazníky je v zásadě kontinuální. Pokud budou služby zajišťovány nezávisle na stavebních firmách, nebudou tak díky přirozené fluktuaci zakázek na stavbách zatěžovány fixními aktivy a náklady, jež mohou být často nevyužity. Oproti tomu veřejně zajišťovaná služba může snadno tyto výkyvy poptávky vyrovnat a zajistit tak žádoucí společensko-ekonomickou funkci trvalé dostupnosti služby i v období dílčího poklesu využití. Inovativní koncepty vodní dopravy vyžadují relativně vysoké investice, které se v evropských zemích bez veřejných dotací obvykle neobejdou. Úkolem veřejného sektoru je zajistit, že tato veřejná aktiva budou trvale využívána v souladu s veřejným zájmem pro vodní dopravu.

Jak se tento veřejný zájem v zahraničí zajišťuje? Nej-

častěji tuto roli zabezpečují veřejné organizace typu svobodných přístavů nebo správ vodních cest, které jsou ovládány státem v resortech dopravy či infrastruktury, často s dalším zapojením i municipalit. Infrastruktura i technologie jsou pak nabízeny zákazníkům, kdy ve směr existují motivační funkce nájemného s nepřímou úměrou na množství zboží přepraveného vodní dopravou (tj. čím více zboží je přepraveno vodní dopravou, tím nižší nájemné zaplatí). Pokud soukromý uživatel svou činnost skončí, státní infrastruktura pořízená za veřejné zdroje je zachována a je vyhledáván uživatel nový.

Vratme se k příležitosti pro Prahu a možná i další města při labsko-vltavské vodní cestě. V přístavech Paříž a Brusel jsou úspěšně zaváděny koncepty pravidelných linek dopravujících paletizované nebo kontejnerizované zboží, spojující logistická centra mimo město s napojením na nadřazenou dopravní síť s četnými malými překladišti ve městě. Lodě jsou často vybaveny vlastní mechanizací, aby překladiště tvořila prakticky jen jednoduchá nábřeží, kde se během několika minut palety či kontejnery přeloží a lehká silniční vozidla je rozvezou do města. Je tak uplatněn princip tzv. time sharing, kdy v pracovní dny v běžný pracovní čas proběhne manipulace se zbožím a odpoledne a o víkendech celé nábřeží slouží jen rekreaci obyvatel. Linky jsou organizovány na denní bázi, tudíž např. pro zásobování stavenišť nebo obchodů se objednáva den předem přesně určené množství zboží, které je přes noc naloženo a ráno dopraveno lodí na místo. Zákazníci tak šetří své skladovací místo a tzv. poslední míli zajišťuje jen několik malých vozidel obsluhujících okolí překladiště. Doprava může být opravdu just-in-time, protože na vodě obdobné kolony jako v ulicích velkoměsta nejsou.

Na přenesení tohoto a souvisejících konceptů pracuje Ředitelství vodních cest ČR se svými zahraničními protějšky tak, aby se mohla uplatnit nejlepší praxe a sdílení zkušeností, neboť všechna města Evropy řeší obdobné problémy a vodní cesta je atraktivní příležitostí, jak životnímu prostředí měst pomoci. Nedoceňovanou příležitostí je uplatnění alternativních paliv, jako je např. LNG, které se v konstrukci lodě, na rozdíl od silničních vozidel, realizuje podstatně jednodušším způsobem. Kombinace moderních lodí typu watertruck poháněných LNG a rozvázkových vozidel z překladišť např. s elektrickým pohonem by mohla představovat opravdu progresivní řešení prokazatelně snižující znečištění a hlukovou zátěž města, aniž by došlo k omezení kvality dopravní obsluhy.

Říční informační služby

Ředitelství vodních cest ČR je zapojeno jako implementační organizace Říčních informačních služeb v České republice od počátku jejich zavádění. Úzce přitom spolupracuje se Státní plavební správou, jako správcem RIS a provozovatelem střediska RIS jako centrálního kontaktního místa pro uživatele vodních cest, i se správci vodních cest zajišťujícími provoz plavebních komor i údržbu plavební dráhy.

Říční informační služby začaly vznikat v některých evropských státech již počátkem 90. let, ale konkrétní systematické kroky nastaly až vydáním souborného průvodce Říčními informačními službami ze strany organizace PIANC v roce 2002. Základní rámec pak byl definován Směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2005/44/ES o harmonizovaných Říčních informačních službách ve Společenství. Tato směrnice nejen vymezila hlavní služby, ale také 4 klíčové technologie jež představuje elektronická plavební mapa vnitrozemský (Inland) ECDIS, zprávy vůdcům plavidel NtS, automatický iden-

tifikační systém vnitrozemský AIS, a služba elektronického sdělování zpráv ERI. Ze strany Centrální komise pro plavbu na Rýně, Evropské Unie i dalších mezinárodních i evropských organizací byly dále vydávány technické specifikace jednotlivých služeb tak, aby byly celoevropsky kompatibilní. Systémy ECDIS a AIS jsou dokonce kompatibilní se světovými standardy pro námořní provoz.

V České republice byl právní rámec definován zavedením RIS do zákona č. 114/1995 Sb. a prováděcího předpisu v roce 2009. V této době byl jako centralizovaný portál pro české vodní cesty zaveden systém www.lavdis.cz. Postupně docházelo k centralizaci informací na tomto rozhraní a pilotním způsobem se realizovaly více či méně progresivní informační služby.

Za podstatné momenty lze zdůraznit rok 2011, kdy byl dokončen systém elektronických plavebních map, které jsou dostupné vedle konvenčního mapového portálu Státní plavební správy i pro bezplatné stažení ve formátu Inland ECDIS. V tomto formátu mapy zobrazují palubní aplikace v kormidelně lodí. V tomto roce také ŘVC ČR přestavělo remorkér státního podniku Povodí Labe na měřicí loď s nejmodernější technologií multibeam sonaru a automatizovaného počítačového zpracování. Tato loď slouží k pravidelnému přeměřování regulovaného úseku Labe a přesnost měření dosahuje dříve nečekaných hodnot. Od této doby jsou měření transformována do aktualizací elektronických plavebních map vydávaných Státní plavební správou. Průběh hladin dále verifikuje Povodí Labe pomocí matematického modelu a oba výstupy pak mají kapitáni k dispozici na monitoru v kormidelně. Přesnost zobrazování plavebních map od roku 2009 zpřesňují korekční data DGPS formátu IALA, vysílaná z vysílače v Obříství. Tento vysílač v letošním roce, tj. 2019 bude procházet obnovou technologií.

Další zásadní situace nastala v roce 2014, kdy ve spolupráci Ministerstva dopravy a ŘVC začalo vybavování komerčních plavidel sestavou tzv. transpondéru AIS a prohlížeče plavebních map Inland ECDIS. Tyto technologické komplety pořízené s využitím spolufinancování ze strany Evropské unie byly obdobně jako v jiných státech EU zapůjčeny na plavidla tak, aby stát ulehčil provozovatelům plnění budoucí povinnosti tato zařízení během plavby používat. Tyto povinnosti začaly nejprve postupně platit v západní části Evropy, na Rýně a od prosince roku 2016 i na celém Labi ve Spolkové republice Německo. Dnes již tak z České republiky žádná loď bez AIS nemůže odplout. Momentálně je v legislativním procesu schválení obdobné povinnosti i pro Labe v České republice až po Přelouč a Vltavu po Třebenice (přehrada Slapy). Do dnešního dne bylo v rámci podpory státu vybaveno 127 plavidel.

V neposlední řadě v roce 2015 Ředitelství vodních cest ČR zprovoznilo pilotní síť pobřežních stanic AIS tvořenou 2 základnovými stanicemi Buková hora a Praha – Strahov, které pokrývají nejdůležitější část českých vodních cest.

Než se budu dále věnovat budoucnosti, krátce se pozastavím nad otázkou, co RIS vlastně je? Často se nepsprávně nazývá jako Říční informační systém, ale to není pravda. Jedná se primárně o ucelený komplex informačních služeb, které jsou poskytovány různými službami a technologiemi. V zásadě RIS na vodních cestách funguje odnepaměti, jen se tak nenazýval a nebyl tak vnímán. Nástupem nových informačních technologií se začaly hledat cesty, jak pomocí těchto technologií zkvalitnit práci vůdcům plavidel, zvýšit bezpečnost, pomoci moderní logistice i státní správě včetně snížení administrativní zátěže.

Podle moderního pojetí vnímaného v evropském prostředí je veškerá komunikace mezi uživateli vodních cest, správci vodních cest a plavebními úřady realizována Říčními informačními službami, a to jak konvenční komunikací pomocí lodní radiofonie, telefonu, ale také e-mailu, internetu apod. Tyto konvenční způsoby ale naráží na bariéry jazykové, administrativní a v každém státě jsou řešeny odlišně. Význam absence jednotné komunikace a informací o způsobu užívání vodní cesty roste s celkovou otevřeností sektoru, kdy plavidla vedená jejich vůdci kříží Evropu zcela podle potřeb trhu a dávno neplatí, že kapitán dokonale zná vodní cestu. Oproti tomu se zvyšuje tlak logistiky na plánování přepravy, aktuální informace o jejím průběhu a optimalizace kapacit, aby vodní doprava měla šanci uspět na dopravním trhu.

Když se vrátím zpět, před 15 lety, v roce 2004, mělo jen několik lodí na Rýně elektronickou plavební mapu a začínalo elektronické hlášení pomocí systému BICS, který se připojoval pomocí telefonu na bezplatné číslo v Nizozemí, aby nebylo nutné hlášení předávat na papírových formulářích nebo faxem. Dnes už v Evropě na západ od našich hranic není loď bez AIS a plavební mapy, a dokonce si kapitáni stěžují, když tyto systémy nefungují.

Ačkoliv jsou hlavní technologie RIS v EU legislativně harmonizovány, realita je taková, že vzájemné propojení jednotlivých států je výjimkou a jednotné informační rozhraní neexistuje. Stále se vodní stavy a omezení musí hledat na různých webových stránkách v různých jazycích, povinné reportování je v každém státě jiné a plavební mapy jsou ke stažení na jiných webech. Technologie na lodích reprezentované AIS a plavební mapou jsou naštěstí jednotné, ale stále mají rezervy jak ze strany informací poskytovaných státem, tak zejména v možnostech dalšího zúročení informací pro logistické účely.

Z těchto důvodů několik států (bez zapojení ČR) v letech 2013-2015 formulovalo projektem CoRISMa kon-

cept tzv. koridorových Říčních informačních služeb. Představují tak služby, dostupné jednotným způsobem a ve srovnatelné kvalitě na celém koridoru využívaném pro plavbu lodí, bez ohledu na státy, jimiž se proplouvá. Realizaci koridorových služeb pak od roku 2017 probíhá v rámci projektu RIS COMEX, do něhož je již zapojeno 13 států EU včetně České republiky. Příjemcem financování je Ministerstvo dopravy, služby implementuje Ředitelství vodních cest s odbornou spoluprací se Státní plavební správou jako správcem RIS.

Předmět projektu RIS COMEX by vydal na samostatný článek, nicméně zjednodušeně lze jeho řešení shrnout do dvou oblastí. Jádrem bude zavedení centrálního portálu RIS pro EU, postaveného na platformě VisuRIS vyvinuté vlámským regionem Belgie. Na tomto společnými prostředky dopracovaném portále budou k dispozici jak veškeré informace o splavnosti vodních cest, tak i nástroje pro plánování plavby. Hlavním důraz je kladen na služby pro logistiku, tj. aby bylo co nejvíce posíleno využití informací pro moderní řízení přepravy. Z tohoto důvodu budou autorizovaným uživatelům na tomto centrálním portále dostupné informace o pohybu lodí po celé Evropě, včetně jednotného rozhraní pro reportování. Druhou oblastí jsou rozsáhlé úpravy a dopracování národní infrastruktury jako zdroje dat pro společné evropské služby. Národní portály budou po dokončení projektu v roce 2020 v zásadě pro veřejnost vypnuty a veškeré informace budou prezentovány evropským rozhraním. V České republice dále musíme dokončit pokrytí pobřežní sítě AIS, automatizovat zpracování informací o plavebních podmínkách, výrazně rozšířit informace o elektronické plavební mapě a řadu dalších služeb. Věříme, že v roce 2021 tak budou mít vůdci a provozovatelé plavidel, i přepravci jako zákazníci vodní dopravy, k dispozici podstatně lepší informace pro organizování bezpečné a ekologické plavby, než je tomu dnes.

**VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ
MORAVIA A CZECHIE**

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

AQUAVIA
Praha s.r.o.

WWW.LODMORAVIA.CZ

A JE TO TADY ZASE!

- článek převzat z Vodních cest 2/2013

ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ZANIKÁ – 1949

Ing. Jindřich Černý – 1949

V důsledku rozsáhlé reorganizace veřejné správy mizí z našeho technického i hospodářského života instituce, jejíž existence byla téměř po půl století nerozlučně spjata s výstavbou našich vodních cest a s naším vodním hospodářstvím vůbec, ředitelství pro stavbu vodních cest.

Půl století je dlouhá doba, a jestliže něco zaniká, co tak dlouho působilo na vývoj určitého odvětví lidského podnikání, je vždy třeba, zhodnotit výsledky tohoto působení a provést generální rekapitulaci díla a trvalých hodnot, které zde zůstaly. V tomto smyslu pokusím se vylíčit činnost ředitelství pro stavbu vodních cest (ve zkratce ŘVC).

Nechci psát ani nekrolog, ani se omezit na suchý výpočet faktů. Mým přáním je, abych zachytil hlavně to, co v ŘVC bylo životného a tvůrčího a co životného a tvůrčího po něm zůstane i nadále.

I. Vznik a politický vývoj

Ředitelství pro stavbu vodních cest se zrodilo ze snahy spojit průplav povodí Odry a Labe na jedné a Dunaje na druhé straně. Průplav dunajsko-oderskolabský byl tedy osou, kolem níž se pohybovala činnost ředitelství, i když veliké technické a hospodářské potíže přesunovaly budovatelské úsilí stále více na úkoly snazší a méně nákladné.

Přímý vznik vodocestného ředitelství souvisí těsně s hospodářskými a politickými poměry, jak se vyvinuly koncem XIX. století. Železniční síť v českých zemích byla tehdy již zhruba hotova a budovatelská energie našeho lidu hledala nové uplatnění. Jinde v Evropě, ve Francii, Belgii a zvláště v Německu, dosáhlo budování přirozených i umělých vodních cest svého vrcholu a vídeňským vládám se v četných peticích, v projevech poslanců i v tisku ostře vytýkalo, že se k otázce „spojení tří moří“ chovají pasivně.

Zánovní ministerský předseda Arnošt šl. Körber se této věci chopil jako spásného prostředku, jak zabít mnoho much jednou ranou. Zmíněné dráhy měly nejenom význam strategický, ale přinášely alpským zemím, které srdci Habsburků byly vždy nejbližší, též velký hospodářský prospěch. Stavba drah v těžkém terénu byla však velmi nákladná a finanční prostředky daly se získat pouze tehdy, budou-li pro ně hlasovat i čeští a polští poslanci.

Körber však chtěl dosáhnouti ještě něčeho více. Chtěl do popředí postavit zájmy hospodářské, odvrátit tím pozornost veřejnosti od vnitřních nesnází politických a přimět alespoň nějakého Čecha, aby vstoupil do vlády. Proto spojil návrh zákona o alpských drahách s předlohou zákona vodocestného, který byl urychleně projednán a stal se dne 11. června 1901 skutkem. Podle tohoto zákona, vyhlášeného pod č. 66 ř. z., měly být vybudovány tyto vodní cesty: průplav mezi Dunajem a Odrou, průplav mezi Dunajem a Vltavou, splavnění Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, průplavní připojení Labe na průplav dunajsko-oderský se splavněním středního Labe od Mělníka k Jaroměři a připojení Visly a Dněstru k témuž průplavu. Ze znění zákona je jasně patrné, že za základní kámen vodocestné sítě byl považován opět průplav dunajsko-oderský.

Aby všechny práce mohly být jednotně řízeny, vydalo dne 11. října 1901 tehdejší ministerstvo obchodu pod č. 163 ř.z. prováděcí nařízení, jímž zřízeno ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem ve Vídni. Tomuto ústřednímu orgánu byly pak dány k ruce expositury v Praze (r. 1903), v Krakově (r. 1905) a v Přerově (r. 1907). Posledně jmenovaná expositura byla však r. 1913 zrušena a její agenda přešla později na exposituru pražskou.

Všimáte si, že vznik Ředitelství vodních cest bylo dán snahou realizovat průplav Dunaj-Odra-Labe? To je nutné si stále uvědomovat. Když se rušilo ŘVC (1949) a když se ministerstvo dopravy snaží zrušit ŘVC v roce 2013, vždy jde o zastřenu likvidaci projektu Dunaj-Odra-Labe. Ale zpět k článku Ing. J. Černého z r. 1949, abychom pochopili, co vše bylo uděláno v letech 1901 až 1949 dobře a co špatně a čeho bychom se v budoucnu měli držet či vyvarovat.

Redakce VC a P

Vodocestný zákon měl ovšem četné vady. Poznali to prozíravější politikové a vodohospodářští odborníci již brzo po jeho vydání a dnes – po potřebném časovém odstupu – můžeme tyto nedostatky shrnout do těchto několika poznatků:

1. Zákon mluvil sice o jednotném řízení prací, ale ponechal úplně stranou splavnění Vltavy a Labe od Prahy ke státním hranicím u Hřenska. V tomto úseku budovala vodocestné stavby nadále tzv. kanalisační komise, zřízená již r. 1896.

2. Uskutečnění tak velkolepého plánu, jaký měl zákon na mysli, není myslitelné bez úpravy řek, které s vodními cestami tvoří jednotnou vodní síť. Je třeba postarat se o zásobní nádrže pro dodávání vody do průplavů i pro nalepšování vodních stavů ve splavněných řekách, je nutno odstranit škodlivé účinky povodní i pohyby valounů a pečovat o zvládnutí vodního živlu jako celku. Zákon chtěl sice zajistit, aby se takové úpravy prováděly současně se stavbou vodních cest, ale přenechal řešení této otázky zákonodárství zemskému. Tak vznikly zvláštní zákony české, zvláštní zákony moravské a zvláštní zákony slezské, které se zabývaly otázkou úpravy řek. Tím došlo k onomu neblahému tříštění správní a technické agendy ve věcech vodohospodářských, které se jako černá nit táhne historií vodního budování v první polovině XX. století a které brzdilo nejlepší snahy vodních techniků a vodohospodářů.

3. Vodocestný zákon nepamatoval na současné využití vodních sil, resp. umožňoval je stanoveními jen zcela mlhavými. Zlepšení přinesl teprve zákon o vodohospodářském fondu MVP č. 50 z r. 1931.

4. Největší vadou vodocestného zákona byl nedostatek toho, co mu nemohla dát ani ta nejlepší stylisace a nejdokonalejší obsah, j. upřímná podpora se strany vídeňských vlád. Těm šlo jen o to, aby zákon o alpských drahách dostaly pod střechem a pak se ke stavbě vodních cest chovaly líně, ano i nepřátelsky. Proti průplavům byla šířena nálada ve veřejném mínění, technické a hospodářské potíže stavby se přepínaly a psalo se uštěpačně o „horských kanálech, kam železnice budou vozit vodu“.

Nepřipomíná vám to něco ze současné protiprůplavní kampaně?

Za této situace si čeští politikové příliš jasně uvědomovali, že nejde jen o bytí či nebytí průplavu dunajsko-oderského, nýbrž i o splavnění středního Labe, které se začalo slibně rozvíjet. **Proto snažili se prosazovat stavbu zdymadel roztroušeně po celém Labi, a to v přesvědčení, že kanalisace v jednotlivých roztráštěných úsecích, již jednou provedená, nemůže být ponechána svému osudu a vynutí si postupně splavnění celého toku.** Tato, takticky snad správná zásada, byla však technicky i hospodářsky pochybená, neboť oddálila možnost plavebního provozu v delší ucelené partii. Splavnění Labe v trati Mělník-Kolín se, jak známo, dokončuje teprve nyní.

Tato věta, napsaná v roce 1949, by dnes pokračovala – a vodní dílo Přelouč II chybí dodnes (2013).

Převrat v r. 1918 přinesl dvě důležité změny: stavby vodních cest přešly do působnosti ministerstva veřejných prací a dosavadní expositura ŘVC se stala ředitelstvím pro stavbu vodních cest v osvobozeném státě. Práce na průplavech nevybočily sice ani teď z rámce pouhých projektů, ale zato větší zájem soustředěn byl na splavnění Vltavy. Velkorysé přeložení řečiště na Maninách a stavby zdymadel nad Prahou u Vraného a Štěchovic jsou toho nejlepším dokladem.

Zmíněný již zákon o vodohospodářském fondu č. 50 Sb. z r. 1931 měl opatřit vodohospodářskému budování vydatnější prostředky, ale tohoto cíle dosáhl jen v míře nepatrné v důsledku nastalé hospodářské krize.

A my současně dodáváme. O dokončení splavnosti do Českých Budějovic se „bojuje“ dodnes. Je to možné, že jsme tak nepoučitelní? Ano, je to možné, Ale pokračujeme úvahami z roku 1949.

Zájem o stavbu průplavů ožil teprve na sklonku I. republiky, kdy účinně zasáhla Společnost dunajsko-oderského průplavu, ustavená r. 1937. V tomtéž roce rozšířila se působnost ŘVC i na stavby v přístavech zahraničních, které ovšem byly tehdy omezeny pouze na čs. přístavní pásma v Hamburku.

Za okupace vzrostl značně počet zaměstnanců ŘVC o technické odborníky, kteří byli nuceni opustit svá dřívější působiště na Slovensku a bývalé Podkarpatské Rusi i o propuštěné gážísty. **Těžiště projekčních prací přeneslo se více na průplavy, neboť Německo mělo na jejich vybudování mimořádný zájem.** Nešlo mu ovšem o zvelebení našich zemí, nýbrž o zdůraznění jeho imperialistické politiky v jihovýchodní Evropě. Zvýšená stavební a projekční činnost v prvních letech okupace, kdy podle výroku jednoho německého zmocněnce „peníze nehrály žádnou roli“, však netrvala dlouho. Nedostatek stavebních hmot a totální nasazování dělnictva i úřednictva do válečných oborů podlomily ji nadobro.

Po revoluci 1945 bylo hlavním úkolem ředitelství uvést hotové objekty, které za války nebylo lze normálně udržovat, do původního stavu a obnovit práce na zastavených stavbách. To se mu většinou podařilo. Velkou výhodou při tom bylo, že majetek ředitelství v podstatě válečnými událostmi neutrpěl a že kádr jeho starých pracovníků mu zůstal zachován.

Osvobozená republika má největší zájem o využití veškerých zdrojů přírodního bohatství a tedy také o využití zdrojů energetických. **Proto bylo třeba, aby ředitelství pro stavbu vodních cest obrátilo zvýšenou pozornost plánování vodních elektráren na středním Labi a zvláště na Vltavě, kde byl úplně připraven projekt pro stavbu přehrady a elektrárny u Slap, jehož realizace je zařazena do pětiletého budovatelského plánu.** Na rozdíl od návrhů dřívějších

větších nezahrnuje sice tento projekt prozatím plavební zařízení, ale umožňuje, aby je bylo možno dodatečně vybudovati, až si to v budoucnu hospodářské poměry vynutí.

O tom, že nás hospodářské poměry donutí dokončit plavební zařízení na VD Slapy a VD Orlík, zatím stále sníme. Přestože jsme v období hospodářské krize, jsou tři důvody k dokončení splavnění horní Vltavy:

1. Boj proti nezaměstnanosti
2. Možnost získat finanční prostředky z EU
3. Rozmach sportu a vodní turistiky
4. Omezení nákladní silniční dopravy (lodě o hmotnosti 300 t)

Projekční práce na průplavech (1949) se soustřeďují zejména na připojení ostravské uhelné pánve na splavnou Odru. Děje se tak v úzké spolupráci s bratrským Polskem. přípravy k budování čs. přístavního pásma ve Štětíně jsou s těmito pracemi v logické souvislosti.

V prvních měsících po revoluci usilovali mnozí vodohospodáři o soustředění vodohospodářské služby. Snažili se tím odstranit její dřívější roztráštěnost, ale neuvědomovali si dosti jasně, že přímá účast všeho obywatelstva na správě státu je jedním z nejcharakterističtějších rysů lidové veřejné správy.

Proto nemohl by se v lidové demokracii udržeti žádný orgán, který by nebyl pod přímou kontrolou lidu.

Výrazem tohoto pojetí je zákon ze dne 21. prosince 1948, č. 280 Sb. o krajském zřízení i prováděcí vlastní nařízení ze dne 25. ledna 1949, č. 13 Sb., o technických referátech krajských národních výborů. Toto nařízení má pro budoucí vývoj vodního hospodářství u nás stěžejní význam, neboť soustřeďuje přípravu a odborné vedení staveb energetických, přehradních, splavnovacích a přístavních, jakož i službu hydrografickou, hydrologickou aj. pouze u čtyřech technických referátů krajských národních výborů, a to: v Praze pro povodí Labe, v Brně pro povodí Moravy, v Ostravě pro povodí Odry a v Bratislavě pro povodí Dunaje.

Průplavů se toto nařízení netýká. Agenda s nimi spojená a personál ji konající přecházejí do vodohospodářské kanceláře při ministerstvu techniky.

V důsledku těchto opatření v organizaci veřejné správy zaniká působnost ředitelství pro stavbu vodních cest, jak výslovně konstatovalo ministerstvo techniky ve svém výnosu ze dne 29. ledna 1949, č. 44/66 pres. – 1949.

A tak v zájmu lidu zaniklo ŘVC a rozstrkalo se do krajů a ministerstva. A bylo vymalováno. V zájmu koho se dnes ruší ŘVC? Kterých lidí?

II. Trvalé hodnoty

Budovatelská činnost ředitelství pro stavbu vodních cest nebyla vždy snadná, ale zápasila skoro po celou dobu jeho trvání s potížemi, které se často zdály být nepřekonatelnými. Nebyla to jen nepřízeň vídeňských vlád, o níž jsem se již zmínil, ale především také dvě dlouhé světové války se všemi poválečnými nesnázemi, které zastavily na čas téměř všechny stavební akce.

Za prvé republiky bylo nutno často bojovat s nepochopením vládnoucích míst, tisku i neinformované veřejnosti a finanční prostředky nebyly nikdy tak vydatné, aby umožnily plný a nerušený rozmach, což se zvláště projevovalo za hospodářské krize v letech 1930 až 1935.

Přes to vše zůstává zde po ředitelství řada trvalých hodnot, které ještě po desíletích a snad i staletích budou vydávat svědectví o velkém jeho budovatelském úsilí. Jsou to zvláště stavby zdymadel, jezů, přehrad a hydroelektráren, z nichž v letech 1911 až 1944 byly vybudovány a dány do provozu:

2 přehrad

21 pohyblivých jezů, většinou nejmodernějších konstrukcí,

18 plavebních komor pro lodi o nosnosti 600 až 1000 tun
8 hydroelektráren.

Ze staveb přístavních je dlužno zmíniti se především o dvoubázenovém přístavu u Mělníka, dokončeném v podstatně části roku 1931, a o přístavu na Maninách. Kromě toho vybudovalo ředitelství ještě 22 překladišť a útluků pro lodě.

Pokud jde o regulaci řek k účelům splavňovacím, byla činnost neméně rozsáhlá, neboť v oboru těchto úprav vy-
kazuje celkem:

88 přeložek řečiště („průpichů“) o úhrnné délce 50 km
330 km břehových úprav.

Aby odstranilo nepříznivé účinky, které způsobuje vzduťá hladina ve zdymadel na okolních zemědělských pozemcích, provedlo ředitelství na středním Labi celkem 85 km odvodňovacích příkopů a skoro 150 ha plošných meliorací. Budovatelské úsilí ŘVC neomezovalo se však pouze na obor staveb vodních. Se stavbou zdymadel je často nerozlučně spojena i stavba mostů, k důležitým vodním dílům i podél jejich zdříží je nutno zříditi silniční spojení, pro personál zdymadel a přehrad třeba postavit obytné domy a pro přístavy a provozní materiál objektů řádná skladiště. Ředitelství zbu-
dovalo celkem

9 silničních mostů přes řeky, nečítaje v to velké množství menších propustků přes potoky a příkopy,

54 km silnic o šířce od 6 do 10 metrů,

28 obytných a úředních budov

20 skladišť a dílen.

Pro obyvatele osad, jimž přehrad na Vltavě zatopí zemědělské pozemky, získalo ředitelství z prvé pozemkové reformy náhradní půdu ve formě 4 zbytkových statků a jednoho nedílu. Značná část této půdy byla již převedena na nové majitele.

Ředitelství pro stavbu vodních cest mělo vždy vyvinutý smysl pro krajinnou úpravu i pro historické památky. Namátkou zmiňuji se pouze o ladmém přízpusobením zdrže zdymadla u Vraného okolní krajíně, o vzorné úpravě bývalého ostrova v Nymburce a o pietním zachování zbytků Ostrovského kláštera u sv. Kiliána nad Davlí.

Vodocestné ředitelství nedospělo – nikoli vlastní vinou – tak daleko, aby uvedlo ve skutek svůj prvotní cíl: průplav dunajsko-oderský, ale připravilo jej do té míry, že by stačil jediný pokyn doprovázený vydatnými finančními prostředky, aby stavební práce se v několika měsících a na několika místech současně mohly rozvinouti naplno.

III. Tvůrci a budovatelé

Uzavíráme-li dnes historii ředitelství pro stavbu vodních cest, bylo by nevděčné, kdybychom nevzpomněli i těch, kdož se o rozvoj jeho tvůrčí práce nejvíce zasloužili.

Mohu se zastavit pouze u několika málo jmen. Jsou to především ti, kdož stáli v čele expositury ŘVC v Praze a později samostatného vodocestného ředitelství. Prvním z nich byl Ing. František Schuck, který uvedl pražskou exposituru v chod, zasloužil se o zaměření středního Labe a řídil projekční práce pro první zdymadla.

Po jeho předčasné smrti v r. 1905 převzal vedení úřadu Ing. Dr. h. c. Emil Zimmler, jeden z nejlepších vodohospodářů doby, inženýr – filosof a – výtečný organisátor.

Třetím přednostou ŘVC stal se r. 1919 věrný spolupracovník předešlého, Ing. Robert Plischke. Jeho hlavní zásluha spočívá v tom, že ředitelství rychle překonalo poválečné nesnáze a přešlo k normální práci.

Po odchodu Ing. Plischkeho do výslužby v r. 1928 ustanoven byl jeho nástupcem Ing. Josef Čeřovský. Jako výborný theoretik a praktik v oboru vodních staveb pozvedl ještě více odbornou úroveň ředitelství a vychoval mu řadu nových odborníků. Na odpočinek se odebral r. 1935.

Po něm následovali rychle po sobě Ing. Josef Chour (1936–1937), Ing. Dr. Emanuel Hlinka (1937–1938) a Ing. Hynek Vrbický (1938–1941). Předposledním přednostou ŘVC stal se pak velkorysý Ing. Jiří Millautz (1941–1947), po němž řadu předností uzavírá Ing. Ján Rosík.

Dílo netvoří však pouze ti, kdož jsou v čele, ale celý kolektiv. Ocenit, byť i jen několika slovy, práci všech těch, kteří tím či oním způsobem vynikli, je nemožné a proto z nepřehledné řady výborných pracovníků vyjímám pouze ty nejvýznačnější.

Je to především Ing. Dr. Eustach Mölzer, znamenitý vodohospodářský technik a původce prvních moderních projektů na splavnění Vltavy nad Prahou. O to, že se stavba zdymadel u Vraného a Štěchovic konečně uskutečnila, patří zásluha Ing. Josefu Bartovskému. Vůdčí úlohu při úpravě Vltavy v Praze na Maninách měl Ing. Eduard Schwarzer a k nejvýznačnějším členům vodocestného ředitelství patří i výtečný technik a navrhovatel nových vodních konstrukcí Ing. Eduard Bazika, který sice neprošel pražskou expositurou, ale byl referentem pro její záležitosti ve vídeňském ústředí ŘVC.

Vodocestné ředitelství tvořilo vždy bohatou zásobárnu, pro doplňování kádrů odborných škol a ústředních i jiných důležitých úřadů. Z odchovanců ŘVC zasedli za vodoškolskou katedru Ing. Dr. Emanuel Toma, profesor vodárenství a meliorací na Českém vysokém učení technickém v Praze, a Ing. František Janda, profesor vodních staveb na brněnské technice. Ing. Václav Moravec zorganizoval vodohospodářskou službu na Slovensku a stal se jejím přednostou. Z těch, kteří přešli z ředitelství na ministerstvo, sluší uvést zde mimo zmíněné již přednosty vodohospodářského jeho odboru Ing. Dr. Zimmlera, Ing. Baziku a Ing. Bartovského, alespoň tři výborné vodohospodářské odborníky, a to Ing. Vladimíra Lorence, Ing. Jana Kobzu a Ing. Jana Fírbase. V poslední době pak se bývalí zaměstnanci ŘVC výborně uplatňují zejména ve službách nejvyššího kontrolního úřadu.

Nacistická zločinecká a válečná události vyžádaly si tří těžkých obětí z nečetného poměrně stavu aktivních zaměstnanců. Byl to především mladý a nadaný Ing. Karel Kašík, který byl popraven dne 22. listopadu 1941, dále Ing. Vladimír Rozmara, umučený v osvěčimském koncentračním táboře dne 22. února 1942 a posléze výborní kolega a znalec vodní fauny Ing. Jiří Matuš, který i s rodinou zahynul při náletu na Prahu dne 14. února 1945.

Z průkopníků vodních cest, stojících mimo úřad, září u kolébky ŘVC dvě hvězdy prvé velikosti: zemřeli již prof. Ing. Jan Vlad. Hráský, poslanec a zasloužilý propagátor splavňovacích prací na středním Labi, a **dnešní nestor našich vodohospodářů prof. Ing. Dr. h. c. Antonín Smrček, který neúnavně hájil a dosud ještě hájí myšlenku průplavu dunajsko-labsko-oderského, myšlenku, která se mnohým zdála být překonána, ale která ožila zase znovu.**

Významným krokem pro trvalou průkopnickou činnost v tomto směru bylo zřízení Společnosti dunajsko-oderského průplavu, o níž jsem se již zmínil.

Ředitelství pro stavbu vodních cest nezískalo však pro své budovatelské úsilí významné spojení pouze na Moravě a na Labi, ale i na střední Vltavě. Morální podpora, kterou poskytoval Svaz rodáckých spolků z Povltaví, Posázaví a Poberouní a jím utvořené Povltavské komité,

povzbuzovala a posilovala tvůrčí elán techniků a pomáhala odstraňovat mnohé překážky, které se přehradním projektům stavěly v cestu.

IV. Vnitřní život

Můj přehled by nebyl úplný, kdybych se nezmínil o podivuhodném souladu, který vládá mezi zaměstnanci ředitelství po dlouhý čas jeho trvání.

Tento soulad se nevypěstoval náhodou, byl výsledkem dlouholeté tradice, kterou odkazovala starší generace generaci mladší. Tradice kolektivního souzvuku se zrodila při samém vzniku ředitelství a možná, že zde spolupůsobila i ta okolnost, že lůno nového orgánu bylo v tehdejších ministerstvu obchodu, které bylo přece jen mnohem více ve styku se skutečným životem než jiná rakouská ministerstva, tak smutně proslulá svým zkosnatělým byrokratismem.

Není proto divu, že v takovémto jedinečném prostředí rostla vzájemná důvěra všech se všemi, která vyvolávala nezkalený pocit bezpečí a klidu. To vše tvořilo život

v ředitelství tak krásným a plodným. Ti, kdož v něm pracovali, odnesli si jistě nesmazatelné vzpomínky na kus vlastního života strávený v jeho zdech. Ale také ti, kteří nebyli jeho zaměstnanci, nýbrž přicházeli s ním v častý styk jako strany, budou si rádi připomínat taktní a přátelské chování, s jakým v něm byli vždy přijímáni.

Na závěr si kladu otázku. Bude i novodobá historie ŘVC ukončena jako v roce 1949 téměř nekrologem, nebo zvítězí zdravý rozum a ŘVC se zachrání, nadechne a posílí o nové zaměstnance, opřeno o moudrou vládu, prezidenta České republiky Miloše Zemana a o peníze z EU, naváže na práci svých předků a dokončí jejich dílo. Stane se Česká republika opravdu srdcem Evropy s tepajícími modrými tepnami, nebo se opět ponoříme do tmy a předsudků. Věřím v zázrak, věřím v dokončení vodního koridoru D-O-L a aktivaci již prostavěných 200 miliard Kč.

Neboť jak říká současný ředitel ŘVC Ing. J. Skalický: „Předností vodního koridoru D-O-L je to, že bude určitě dokončen“.



Mapa německých a rakouských vodních cest z roku 1901



Mapa evropských vodních cest v roce 2013



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



SLOVENSKÝ
PLAVEBNÝ
KONGRES
PIANC

ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ a SLOVENSKÝ PLAVEBNÝ KONGRES

ve spolupráci se státním podnikem Povodí Moravy
pořádají ve Zlíně ve dnech

17. – 19. září 2019

konferenci s mezinárodní účastí

30. PLAVEBNÍ DNY

Tématické zaměření konference:

1. Rozvoj rekreační a sportovní plavby v souvislostech
2. Realita napojení vodních cest ČR a vodního koridoru DOL na evropské vodní cesty
3. Vodní doprava a životní prostředí v souvislosti klimatických změn
4. Postavení vnitrozemské plavby v EU

Kontaktní osoba: Ing. Jana Kučerová
tel.: (+420) 541 637 317
e-mail: plavebnidny2019@pmo.cz



JE TO MOŽNÉ, ŽE UPLYNULO 17 LET A MY JSME TOLIK PŘÍLEŽITOSTÍ PROMARNILI? BOHUŽEL JE TO SKUTEČNOST A JAK DÁL?

My jsme pro, ale ...

Ing. Josef Podzimek, Plavba a vodní cesty o.p.s.



Tato formulace či postoj nás posledních 10 let vede do pekla. Ptáte se koho? Nás – vodohospodáře a zvláště nás, „příznivce“ plavby a vodních cest. Není nás mnoho, ale naše rozhádanost, ukřivděnost a snaha o absolutní ovládnutí tohoto oboru opravdu vydá za celou armádu. A výsledek? Všechny snahy o rozvoj vodních cest končí ve slepé uličce. Chcete konkrétní příklady? Splavnění Labe do Pardubic. Těch pár, co nás u začátku této akce bylo, dobře ví, že už mohlo zdymadlo Přelouč dávno stát, kdyby dohodu, kterou jsme učinili na Ministerstvu dopravy, obě strany dodržely a nenahradily jí formulací „my jsme pro, ale ...“. Složitější je jistě causa Dolní Labe, které jsem se záměrně a důsledně zúčastnil jenom jako okrajový pozorovatel. Tady je těch „našich“ stran více, ale opět tu zaznívá „my jsme pro, ale ...“ V roce 1997 byla katastrofální povodeň na Moravě. Byla to ideální příležitost pro nás, české vodohospodáře, dořešit komplexně ochranu obytných a průmyslových objektů v jednotné vazbě na budování dálniční sítě a průplavu D-O-L. Místo toho řešíme ochranu Bohumína bez vazby na budoucí dálnici vedoucí do Ostravy a bez vazby na průplavní trasu. Konečné řešení by bylo levnější než součet dílčích. Všichni to víme a byli bychom pro, ale ... České vodohospodáře nesjednotila ani povodeň, na rozdíl od slovenských kolegů, kteří po povodni na Dunaji společnou rukou vytvořili komplexní dílo okolo VD Gabčíkovo, které jim slouží ke cti. Podmínkou však byla jejich jednota. Jako začínající inženýr jsem byl přítomen jednání komise ČSAV, která měla doporučit vládě, zda prioritou do dalších let bude průplav D-O-L nebo VD Gabčíkovo. Na tomto jednání slovenská strana svým nekompromisním stanoviskem proti nejednotnému názoru českých inženýrů

postupně vytěsnila průplav D-O-L na druhé místo. Slovenská strana vyhrála, neboť jejich ALE zůstalo za dveřmi jednací síně a Češi si toto slůvko, jako již mnohokrát, přinesli s sebou. Velmi jsem se jako Čech po letech styděl, když jsem po rozdělení republiky slyšel alibisticky, že VD Gabčíkovo je výhradně problém Slovenské republiky, nebyla to pravda.

Přejdu na menší „problém“, kterým je více jak čtyři roky stará servisní loď na Vltavě. Byla postavena, existuje, ale jaksi jedné straně nějak nesedí. My sice víme, že je ekologická, že je dokonce citovaná v novém vodním zákonu, takže i my jsme pro ni, ale ...

Z těch čtyř výše uvedených případů pouze poslední je realizován. Další tři causy se vlečou a vlečou. Není pravda, že hlavním problémem jsou ekologové, hlavním problémem jsme MY a naše ALE. Není třeba to ALE dále konkretizovat a již vůbec nemá cenu personifikovat. Všichni aktéři těchto caus, a není nás zase tolik, ví o co jde a jaké hry použili a kdo je kdo.

Souhlas podmíněný slůvkem ALE je pro realizaci příslušné causy daleko nebezpečnější a zákeřnější, než přímý nesouhlas. Někteří „vládci“ to dokonale pochopili a umí úspěšně s touto taktikou pracovat. V obecné rovině je vždy snadnější něco zpochybnit než prosadit. O to prospěšnější by bylo, aby část vodohospodářů, kteří nesledují jiný postranní zájem, vazbu „jsem pro, ale ...“ vypustila ze svého slovníku. Není ani pravda, že hlavním důvodem neúspěchů v rozvoji českých vodních cest je nedostatek peněz, ale je pravda, že i o těch málo peněz, co na budování vodních cest jsou přiděleny, přijdeme, jestliže se, naprosto a bez ALE, nesjednotíme nebo nebude rozhodovat za nás

nám nvcená jedna autorita. Již dávno jsem se smířil s tím, že v nejbližší době není na obzoru žádná přirozená autorita, kterou bychom dobrovolně uznali a tím ze slovníku vyloučili to zaklínací slůvko ALE a nahradili bychom jej společným ANO bez výhrad. Bylo by vhodné vytvořit peloton, kde by se dohodlo, kdo kdy povede na úrovni studie projektu, stavby a provozu. Musí to být ten, který má nejlepší předpoklady pro dobrý odborný i věcný výsledek té či oné etapy. Nemám nic proti tomu, aby se již předem definovalo, kdo bude mít v závěru žlutý trikot a kdo protrhne cílovou pásku. Je přirozené, že to bude s největší pravděpodobností budoucí provozovatel. Je přitom jedno, kdo podá první ruku, stejnou hodnotu bude mít i ten, který podávanou ruku ke smíření přijme.

Proč to všechno píšete? Pro jedinou akci, která vznikla přičiněním Ing. Libora Záruby – nestora vodních cest, kterého bychom všichni mohli dobrovolně uznat za autoritu a podřídit se jí alespoň v jedné „malinké“ cause – dokončení plavebních zařízení na VD Slapy a VD Orlík. Je to jediná akce, o které jsem psal již ve dvou minulých číslech Vodních cest a plavby, že věřím v její uskutečnění, dojde-li k úplné dohodě mezi všemi zainteresovanými stranami. Na naší straně, tedy těch, co si přejí rozvoj vodních cest v ČR, se poprvé objevila podpora ze strany nově zřízeného Středočeského a Jihočeského kraje, téměř všech starostů povltavských obcí a nově zřízeného Státního fondu dopravní infrastruktury. A co víc – iniciativa je víc na těchto institucích než na naší straně. My jsme všichni pro, ale ...

Nemáme moc času. Nepodaří-li se nám realizovat tuto akci před vstupem do EU, tak jí na desítky let opět odložíme. Brusel nám konečně vysvětlí, že pro dobře

fungující propojenou sít evropských vodních cest je prioritně zapotřebí průplav Dunaj-Odra-Labe. Je sice škoda, že nerozhodneme o této důležité vodní cestě sami a tak „pošlapeme“ úsilí celé řady generací českých inženýrů, ale takový je bohužel asi úděl našeho národa.

Na průplav D-O-L nemáme sílu, ale na splavnění horní Vltavy ano!

Ještě jedno připomenutí, které charakterizuje to naše ALE. V době přípravy a výstavby VD

Orlík Belgičané připravovali své lodní zdvihadlo u Ronquières na průplav Brusel-Charleroi. Projekt šikmého lodního zdvihadla na VD Orlík, který byl reprezentován na velkém modelu na světové výstavě EXPO 1958 v Bruselu, se jim natolik zalíbil, že začali jednat s Hydroprojektem Praha, zda by nevypracoval projekt i pro plánované zdvihadlo Ronquières v Belgii. Libor Záruba si dokonce vzpomíná, jak prof. Williems, pozdější prezident AICPN, mu při jeho konzul-

tacích nad projektem průplavu D-O-L vytkl, že Hydroprojekt na jejich žádost neodpověděl. Předáci Hydroprojektu byli pro, ale... A tak projekt zdvihadla Ronquières vypracovali belgičtí inženýři a také toto nejmodernější šikmé lodní zdvihadlo na světě pro lodě 1350 – 1500 tun postavili. Nám dodnes zůstalo nedodělané šikmé lodní zdvihadlo na VD Orlík pro lodě 300 tun. A opět začínáme po 40 letech od začátku. Rádi bychom podpořili, i my ho chceme – ALE ...



Šikmé lodní zdvihadlo pro sportovní lodě o hmotnosti 3,5 tun na VD Orlík překonává spád 71,5 m. Vlevo 40 let nedokončené lodní zdvihadlo pro lodě 300 tun



Zdroj: Povodí Vltavy

Tento článek jsem napsal ještě před srpnovou povodní na Vltavě. Když jsem se dozvěděl, že dolní dojezdová stanice a snad i samotná dráha lodní železnice na VD Orlík byla silně poškozena přepadl mne na chvíli smutek, že opět jedna historická příležitost dokončit plavbu na horní Vltavě je zmařena. Posléze mi došlo, že právě tato situace prověří naše deklarované cíle a že nepoužijeme trochu změněnou zaklínací formulaci „My jsme byli pro, ale...“ a nahradíme ji společným úsilím dokončit dílo, které naši otcové započali před 40 lety. Právě při odstraňování povodňových škod na VD Orlík je nejvhodnější příležitost včetně zvýšení protipovodňové bezpečnosti vodního díla. Nedopusťme, aby při těchto pracích byla realizace této lodní železnice opět odložena nebo dokonce znemožněna. Věříme, že na této malé zkoušce ověříme náš společný zájem o rozvoj vodních cest v ČR.

Slovy Ludvíka Vaculíka z roku 1968: „Tak vážně, co doopravdy?“

JE TO JEŠTĚ HORŠÍ. POVODÍ VLTAVY MÁ V PLÁNU NOVĚ VYBUDOVAT NA VD ORLÍK NOVÝ ŽLAB NA PŘEVÁDĚNÍ DESETITISÍCILETÉ POVODNĚ ZA 1,5 MILIARDY KORUN A PRÝ NENÍ POLITICKY PŘŮCHODNÉ INVESTICI DOPLNIT O DOKONČENÍ VELKÉHO LODNÍHO ZDVIHADLA, JEHOŽ TECHNOLOGIE BYLA NA PŘÍKAZ ÚV KSČ V ROCE 1965, TEDY PŘED 54 LETY, DÁNA DO ŠROTU!

MAJSTRI CECHU LODIARSKEHO

Nám slobody 17, 812 31 Bratislava 1

Výzva

Majstri Cechu Lodiarskeho - občianske (nevládne a neziskové) združenie, založené v roku 1994, sa na svojom 19. sneme MCL, konaného dňa 13. 04. 2018 rozhodlo obrátiť sa na príslušné štátne a odborné (profesné) organizácie v SR, zodpovedné za vodnú dopravu, ktorá sa vykonáva na národných a medzinárodných vodných cestách a plochách, určených pre prevádzku plavidiel a ďalších verejných objektov (najmä prístavov), s touto výzvou.

- 1. Lodiarsky priemysel je v útlme a pred zánikom.**
- 2. Lodný park je morálne a fyzicky zastaraný.**
- 3. Odborníci v oblasti stavby a prevádzky lodí dožívajú a nástupcov nevychovávame.**
- 4. Lodný park prevádzkovaný v súčasnosti nezachytáva súčasné trendy automatizácie, digitalizácie a ekológie.**
- 5. Prístavy a prekladiská kombinovaných dopravných sústav zaostávajú v prispôbovaní požiadavkám súčasným preprav.**

Naša výzva nadväzuje najmä na súčasný vládny program v ktorom sa uvádza, že je potrebné zahájiť prípravu podmienok pre činnosť národného leteckého a vodného dopravcu. Z geopolitického pohľadu môže mať aj vodná doprava malého štátu potenciálny význam priorít a síl, voči komunitám svojho geografického okolia. V dnešnom nestabilnom svetovom prostredí je možné geopolitiku vyjadriť aj v jednoduchšej slovnej rovnici - Geopolitika = politika + história + geografia. Práve posledný sčítanec je pre SR rozhodujúci, pretože je geograficky situovaná v strede Európy a tiež v priesečníku dvoch najvýznamnejších historických dopravných ciest najrozsiahlejšieho severného svetového superkontinentu nazývaného tiež „Euro - Ázia“. Jednou z najdlhších takýchto ciest je východo - západná, známa pod názvom „Hodvábna cesta“ a druhá v severo - južnom smere nazývaná „Jantárová cesta“.

Hodvábna cesta (ďalej len „HC“) sa v súčasnosti iniciuje projektom FELD (Diaľkové pozemné východné premostenie), ktorá využíva bázovú železničnú trať - „Trans - sibírsku magistrálu“ vrátane Dunajského prístavného terminálu Bratislava a tiež časti prístavných kapacít Komárna a Štúrova.

Jantárová cesta (ďalej len „JC“) má podobný medzinárodný impulz v podobe Memoranda medzi ministrami dopravy Slovenskej republiky, Českej republiky a Poľskej republiky o príprave a návrhu vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe ako segmentu už existujúcej chrbticovej dopravnej siete TEN-T.

Za účelom získania financovania od Európskej komisie pre implementáciu spoločného riešenia, účastníci Memoranda sa dohodli dodržiavať postupy a plnenie povinností pri vypracovávaní štúdie uskutočniteľnosti, vrátane ekonomického, environmentálneho a koherentného posudzovania zariadení, v zmysle rámcovej smernice o vode a povodniach.

Uvedenú štúdiu sa podujala koordinovať ČR. V súčasnosti je už pred dokončením a predpokladá sa jej spoločné posúdenie a dopracovanie v priebehu roka 2018. Pre upresnenie výstupy z Odersko - Moravskej vodnej cesty na území SR sa zo stredoeurópskeho univerzálneho terminálu Hodonín - Holič predpokladajú dve vetvy ciest. Južná smerom na Bratislavu (Záhorský laterálny kanál) a juho - východným smerom do terminálov Hlohovec - Sereď a následne po Váhu na Komárno. Predbežné výsledky štúdie akcentujú vysokú efektívnosť investícií a nadväzne upevnenie geopolitického postavenia SR v Stredoeurópskom regióne.

Takéto skutočnosti pre vnútrozemskú vodnú dopravu, t. j. riečnej ale aj nadväznej zmiešanej plavby rieka - more u nás majstrov MCL vyvolávajú aj objektívne znepokojenie, že dnes nemáme zabezpečenú potrebnú pripravenosť ľudského faktora a tiež materiálno - technického zabezpečenia prevádzkových činností. Úspešné zvládnutie takýchto národohospodárskych úloh si vyžaduje už dnes pristúpiť k dôkladnej a rýchlej príprave pre ich zvládnutie.

V ľudskom faktore sa jedná o výchovu profesionálnych odborníkov (stredného a vysokoškolského vzdelania) pre špecifické podmienky palubného a prístavného personálu s možnosťou ich duálneho vzdelávania, vrátane odbornej a cudzojazyčnej pripravenosti. Kritická situácia je v dôsledku zániku odborných učilíšť s maturitou a odborných škôl s maturitou (priemysloviek). V odbore stavby lodí je situácia o to vážnejšia, že na STU SJF Bratislava pred 5. rokmi zaniklo zameranie Stavba lodí, vrátane graduovaných hodnostárov pre príslušné predmety.

Z hľadiska materiálno - technického zabezpečenia stavby plavidiel, najväčšia lodenica SR v Komárne a tiež aj opravárenská lodenica v Bratislave, prakticky nestavia žiadne novostavby pre domácich a zahraničných dopravcov. Väčšina súčasného lodného parku je zastaraná, t. j. po normatívnej technickej životnosti. V prevádzke sú aj plavidlá, ktoré z hľadiska technickej bezpečnosti nie v plnom rozsahu zodpovedajú kontinentálnym požiadavkám „Pravidlá klasifikácie a stavby lodí - TSCI - OTNK“ vrátane plnohodnotného vybavenia prostriedkami pre predchádzanie zne-

čistovania životného prostredia, prepravy nebezpečných tovarov a ďalších požiadaviek EHK OSN.

„Podobné objektivní znepokojení z nepřipravenosti materiálně-technického zabezpečení, vzdělání pracovníků pro stavbu, provoz a údržbu potřebného lodního parku, sdílíme i pro oblasti v českých zemích. Velmi doporučujeme pro dobro věci a zefektivnění přípravy pro zapojení se k moderním trendům kombinované přepravy zboží i materiálu, spojit síly na úrovni vládní spolupráce Slovenské a České republiky. Ve vzájemném koordinovaném úsilí dosáhnout v co možná nejkratším čase vytvoření podmínek pro smysluplnou funkci lodní dopravy na území obou států a zařadit se tak do celoevropského využití vodních toků v systému mezinárodního obchodu“.

Zároveň je potrebné upozorniť na to, že v budúcom období v súvislosti s diaľkovými prepravami v SR neprebieha príprava na dopravu neštandardných komodít, ako z hľadiska ich kontajnerizácie, prepravy mobilných jednotiek, veľkoobjemových a ťažkých zásielok. V tekutých komoditách chemických a energetických tovarov, najmä kryogénnych, špecificky skvapalneného zemného plynu (LNG), je možné očakávať skokový nárast s vysokým profitom nielen ekonomickým ale aj ekologickým. V susednom západoeurópskom regióne (Nemecko Holandsko), kde je hustá sieť vodných ciest je táto doprava veľmi významná. Podobne aj preprava tekutých chemických substrátov je takmer výhradne realizovaná vodnou dopravou.

Záverom si uvedomujeme, že dosiahnutie týchto cieľov je limitované aj časom prípravy „ľudského faktora“. Po ukončení základného školského vzdelania trvá minimálne štyri roky stredoškolskej a navyše minimálne tri + dva roky vysokoškolskej prípravy. K tomuto časovému limitu je potrebné pripočítať minimálne päť rokov naberania praktických skúseností v komplementárnom duálnom (výrobnom) systéme.

Vzhľadom na geografickú - „Polohovú rentu SR“ a možnosť jej využitia v súčasnej postindustriálnej etape v Stredoeurópskom regióne, najmä v neformálnom združení štátov V-4, je potrebné už dnes vyššie uvádzané predpoklady zahrnúť do pripravovaných podmienok činnosti „Národného vodného dopravcu - SR“, ako člena budúcich združení kontinentálnych a interkontinentálnych dopravcov.

V Bratislave, 21. 11. 2018

Majstri Cechu Lodiarskeho
Peter Švarc Jaromír Klepoch
Cechmajster



100 ROKOV LODIARSTVA V ČESKOSLOVENSKU

Storočnica stavby lodí na Slovensku

Výstava bola pripravená pri príležitosti osláv okrúhleho výročia vzniku Československa. Zároveň bližšie približuje históriu sto rokov stavby lodí na území Slovenska od obdobia vzniku prvej československej republiky v roku 1918 až po rok 2018.

Stavba lodí patrí medzi najstaršie konštrukčné činnosti ako vo svetových dejinách tak i v dejinách Slovenska. A práve týmto fenoménom sa zaoberá naša výstava v priestoroch STM-Múzea dopravy Bratislava. Storočnica vzniku Československa – času, keď sa Slovensko objavuje v moderných dejinách na mape Európy.

V období vzniku republiky začína vznikať aj jej vlastné, moderné lodiárstvo – plavba a stavba lodí. Na základe článku 339 Versaillskej mierovej zmluvy mala prejsť časť dunajského lodného parku Rakúsko-Uhorska do vlastníctva republiky. Nakoniec Československý dopravný úrad (ČSDÚ) si prenajal za úhradu od rakúskej Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) a maďarskej Magyar (Királyi) Folyam- és Tengerhajózási RT (MFTR) 5 parných bočnokolesových remorkérov a 44 nákladných člnov, väčšinou aj s posádkami.

Moderná priemyselná stavba lodí má na Slovensku korene v Komárne, kde vznikla už r. 1898 ešte v rámci Uhorska lodenica na stavbu lodí. Tak ako plavba aj lodenica v roku 1919 sa stala súčasťou priemyselného potenciálu Slovenska. Lodnica fungovala v rámci Škodových závodov počas prvej Česko-slovenskej republiky. Postavila rad lodí pre domáci a aj zahraničný trh, z ktorých máme dodnes jednu zachovanú ako múzejný exponát – NKP Remorkér ŠTUREC. Lode sa napr. dodávali aj pre Čínu, Anglicko či Južnú Afriku. Najväčší rozmach stavby plavidiel nastal v lodnici po druhej svetovej vojne, kedy sa postavil aj nový závod a lodenica sa premenovala na Slovenské lodenice. V tomto období sa postavilo najväčšie množstvo plavidiel v našich moderných dejinách. Najviac plavidiel sa dodalo pre vtedajšieho nášho najväčšieho odberateľa ZSSR, či už osobných alebo nákladných, pričom v 70. rokoch sa postavila séria najväčších osobných kabínových riečno-jazerných lodí na svete typu OL 400. Ku koncu 20. storočia sa v Komárne stavali aj čisto námorné lode.

Oprava a stavba lodí bola aj v Bratislave, kde na to slúžila opravárenská lodenica v Zimnom prístave. Tá fungovala, v Južnom bazéne spolu s lodným výťahom, vybudovanom v 40-tych rokoch min. stor. Po Druhej svetovej vojne sa jej činnosť rozvinula až po prestavbu nákladných člnov na motorové nákladné lode. Koncom 70-tych rokov vo Vlčom hrdle vznikla nová opravárenská lodenica Československej plavby Dunajskej - ČSPD (teraz Slovenská plavba a prístavy - SPaP), ktorá funguje dodnes ako opravárenská, i s novostavbami lodí. Pre Bratislavčanov v úzkej spolupráci sa podieľali obe lodenice na stavbe posledného bratislavského propeleru Kamzík na prelome 70. a 80-tych rokov.

Snahou našej výstavy je oboznámiť slovenského i zahraničného návštevníka s históriou a výsledkami v podstate viac ako storočnej stavby lodí na Slovensku a širšom historickom kontexte i bývalom Česko-Slovensku, o vzájomnej spolupráci obidvoch súčastí spoločného štátu v tejto oblasti, ukázať dobové technické úspechy a tiež domáce lodiarske rekordy a podobne.

Návštevník uvidí originálnu technickú dokumentáciu z priebehu celej storočnice a nakoľko pri lodiach ide o niekoľko desiatok metrov až vyše 100 m dlhé objekty, obraz o postavených plavidlách u nás, mu urobí 22 vystavených modelov v príslušných lodných mierkach (1:100, 1:50). Nahliadne do zákulisia technológie a postupov projektovania a stavby lodí s množstvom obrazovej a fotografickej dokumentácie. Nie bezvýznamnou časťou výstavy bude aj zdokumentovanie výučby špecialistov pre stavbu lodí, resp. pre plavbu na stredoškolskej aj vysokoškolskej úrovni v rámci vtedajšej Slovenskej socialistickej republiky a Českej socialistickej republiky (Bratislava, Děčín, Žilina).

Dúfame, že výstava zaujme širšie spektrum návštevníkov všetkých vekových kategórií. Srdečne vás pozývame.

100 rokov lodiárstva v Československu

Trvanie výstavy: od 28. novembra 2018 do 31. augusta 2019

**Miesto: STM-Múzeum dopravy, Šancová 1/A, Bratislava,
otvorené každý deň okrem pondelka od 10,00 do 17,00 hod.**

Výstava

100 rokov lodiárstva v Československu

Pripravilo Slovenské technické múzeum – Múzeum dopravy,
Bratislava

Generálny riaditeľ STM: Eugen Labanič

Riaditeľ Múzea dopravy: Ernest Huska

Námet, scenár a výber exponátov: Martin Goduš

Odborná spolupráca: Erich Piš, Jiří Mandl, Juraj Bohunský

Výtvarno-priestorové riešenie: Jozef Habodász

Grafická spolupráca a propagácia:

Realizácia: D&D Studio, spol s.r.o.

Produkcia a organizačno-technické zabezpečenie:

Na výstavu zapožičali exponáty a iné dokumenty:

SAM – SHIPPING AND MACHINERY a. s. Komárno

Slovenská plavba a prístavy, a. s., Bratislava

Stredná odborná škola technická, Komárno

Stredná priemyselná škola, Bratislava

Žilinská Univerzita v Žiline

Slovenská technická Univerzita v Bratislave

Copyright

©Slovenské technické múzeum Košice, 2018



O dokončení vodního koridoru
Dunaj-Odra-Labe

Josef Podzimek,
Petr Forman,
Tomáš Kolařík



O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Josef Podzimek • Petr Forman • Tomáš Kolařík
2018



ni přednosti vodní dopravy
ir advantages of water transport

doprava je nejlevnější
Water transport is the cheapest

Uzemní území	Uzemní území	Uzemní území
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12

Vodní doprava pro udržitelný rozvoj
Water transport for sustainable development of Europe



NOVÁ KNIHA

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

Cena: 261,- Kč

objednávejte na www.kosmas.cz

Povodí Vltavy opravilo plavební komoru Modřany

Hugo Roldán – Povodí Vltavy, s.p.

Důležitý prvek vltavské vodní cesty – plavební komora vodního díla Modřany v Praze – se dočkal opravy horních vrat komory, která byla hrazená z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 6,1 mil. korun. Práce trvaly od března letošního roku a spočívaly v opravě horních vrat plavební komory Modřany. Jedná se o poklopová ocelová vrata Čábelkova typu o váze 36 t, která byla v nepřetržitém provozu od doby uvedení vodního díla do funkce, tj. cca od roku 1986. Vrata byla kompletně odstrojena a vyjmuta z ohlaví plavební komory, aby bylo možné provést opravu ložisek uložených ve zdech plavební komory. Vlastní těleso vrat bylo staticky přepočteno, dodatečně vyztuženo, byla opravena dílčí poškození konstrukce vrat a kompletně obnoveny povrchové ochrany. Dále byla provedena repase výsuvných čepů vrat, byla opravena ložiska vrat, opraveny příruby, těsnění a aretační čepy. Součástí této technologické opravy byla rovněž oprava poškozených betonových konstrukcí mezivratí horních vrat a těsnícího prahu. Následně byla opravená vrata osazena zpět do plavební komory, připojena k ovládacímu hydromotoru, odzkoušena a uvedena do provozu. Tato oprava významně prodlužuje životnost vrat komory i funkčnost celého vodního díla Modřany.



Rumunská vláda připravuje dokončení průplavu Dunaj-Bukurešť jako PPP projekt

Národní komise pro strategii a prognózu (CNSP) vydala studii o zdůvodnění realizace projektu plavebního kanálu Dunaj-Bukurešť v rámci Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

Projekt byl zahájen v 80. letech během vlády Nicolae Ceausesca a plánoval spojit Bukurešť s Dunajem 73 km dlouhým plavebním kanálem. V roce 1990, kdy byly práce na projektu zastaveny, byl plavební kanál dokončen ze 70%.

Dokončení projektu je navrženo na dobu pěti let a bude stát celkem 1,44 miliardy EUR, tedy přibližně 36

miliard korun bez DPH. Projekt je zařazen do sítě TEN-T.

Projekt Dunaj-Bukurešť, známý jako „úprava řek Arges a Dâmbovița pro plavbu“ je uveden mezi PPP projekty propagovaných vládou premiérky Viorici Dancilaové.

S vítězem výběrového řízení bude uzavřena smlouva na dobu 25 let, z níž bude dokončení stavby provedeno během prvních 5 let a správa plavebního kanálu bude provozována dalších 20 let.

Projekt zahrnuje dokončení 7 plavebních stupňů s dvojicí plavebních komor a tří přístavů, z nich dva jsou umístěny na jižním okraji Bukurešti.



Mapa plavebního kanálu Dunaj-Bukurešť



Současný stav prací na splavnění řeky Arges – zatímco původní železniční most zkolaboval, nový železniční most nebyl nikdy dostavěn a v rámci dostavby kanálu bude postaven zcela nový most



Na staveništi zůstaly stroje a veškeré vybavení – co se dalo bylo rozkradeno



Bukurešťský přístav 1 Decembrie do kterého doposud loď nepříplula



Slavnostní zahájení stavby plavebního kanálu Dunaj-Bukurešť v srpnu 1986



Zahájení stavby vodní cesty z Dunaje do hlavního města následovalo po dokončení průplavu Dunaj-Černé Moře, který byl uveden do provozu v květnu 1984



Současný stav plavební komory Copaceni

Vzpomínka na Ing. Josefa Wolfa



*Nejsme samospasitelé
vodního hospodářství.*

Josef Wolf

*Myslel jsem si, že jsme.
Nyní už vím, že nejsme.*

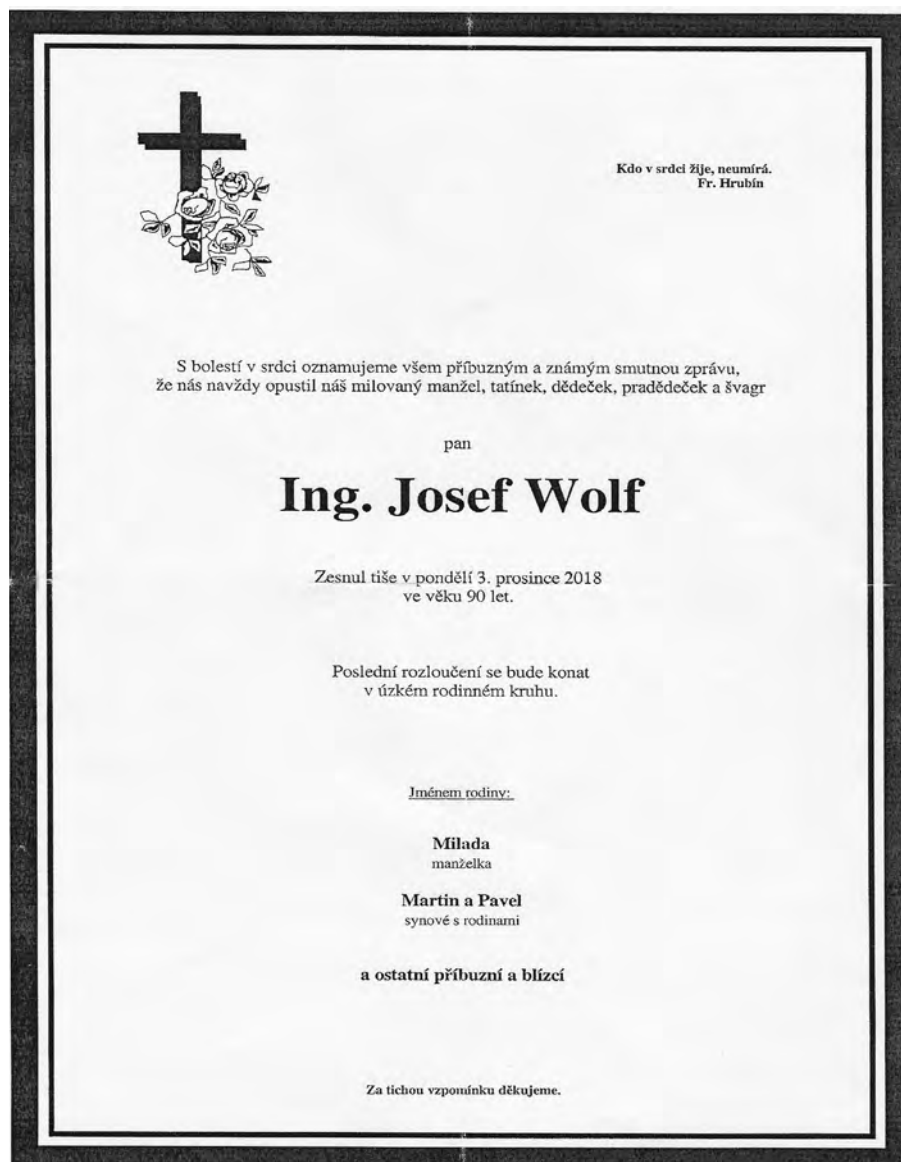
Josef Podzimek

Výše uvedený citát emeritního technického náměstka Povodí Vltavy Ing. Josefa Wolfa jsem chtěl využít již několik posledních let. Musím přiznat, že měl pravdu. Bohužel mu to mohu přiznat jen veřejně,

což i soukromém velmi dobrém vztahu. Vděčím mu za to, že jsem byl v roce 1966 jmenován vedoucím závodu (v té době střediska) Dolní Vltava. Ve svých 29 letech jsem vůbec nevěděl, co mě čeká a vlastně ani to, co chci dělat. Po dohodě s nově jmenovaným ředitelem Správy Povodí Vltavy Ing. Janem Chytráčkem jsem si mohl vybrat, zda chci řídit závod nebo být vedoucím technicko-provozního oddělení. Tehdy mi můj nadřízený Pepík Wolf doporučil: „*Lepší je středisko Dolní Vltava, to*

bude vládnout výrobními prostředky“.

Nechal jsem si poradit a udělal jsem dobře. Naplnila se tak moje pitomá věta při nástupu na umístěnku, kdy jsem se zeptal tehdejšího ředitele organizace Labe-Vltava Ing. Josefa Kurce: „*Jaké tady mám možnosti, pane řediteli?*“ odpověď byla lakonická a pravdivá: „*Mladý muži, u nás máte všechny možnosti. Můžete být i ředitelem.*“ Již za 4 roky jsem byl „ředitelem“ závodu Dolní Vltava a za další dva roky po vstupu spřátelených vojsk na naše území jsem byl z funkce vyhozen. S Pepíkem Wolfem jsem jako vedoucí závodu Dolní Vltava vycházel vždy dobře až do okamžiku, než mě detailně začal kontrolovat jako vedoucího závodu. Tehdy jsem mu jako technicko-provoznímu náměstkovu začal odesílat 2 až 3 doporučené dopisy denně. Ráno jsem mu napsal, zda si mohu otevřít okno, před polednem zda mohu jít na oběd, odpoledne zda si již mohu zavřít okno. Asi po třech dnech mne Pepík zavolaal a rozčileně mi řekl: „*Co blbneš, vždyť víš, že nemám ani sekretářku a ty máš hned dvě. Jak ti mám odpovídat?*“ Odcházel jsem se slovy: „*Přestaň mě komplikovat život a já ti přestanu psát doporučené dopisy.*“ Tuto dohodu jsme dodrželi až do mého odchodu z Povodí Vltavy (1990). Spolu-

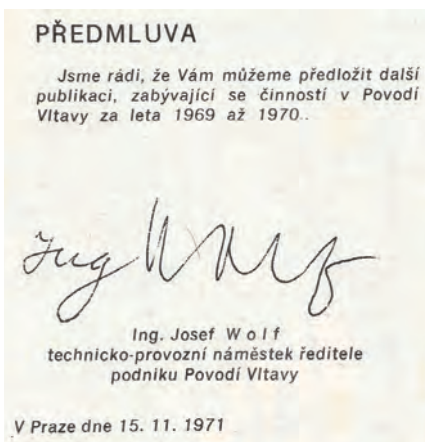
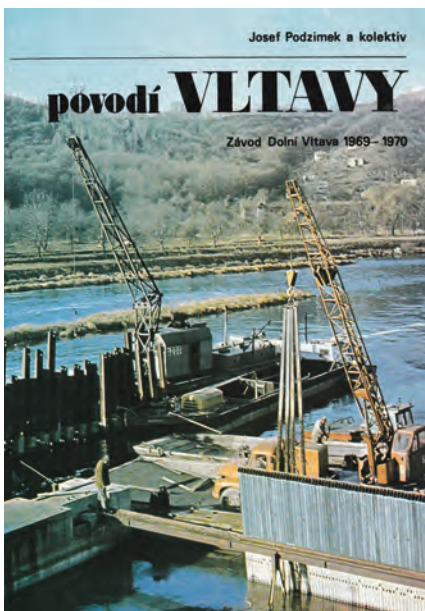


neboť Pepík, jak jsme mu říkali, nás dne 3. 12. 2018 navždy opustil.

Považuji za svou milou povinnost tohoto zajímavého muže alespoň několika vzpomínkami připomenout. Naše přátelská spolupráce začala krátce po mém nástupu do služeb organizace Labe-Vltava v roce 1962. Nejvíc jsme se však sblížili v době, kdy vznikly samostatné Správy Povodí, nikoliv podniky Povodí, jak se mylně uvádí. Ty vznikly až později. V té době jsme s Pepíkem byli v pra-

práce mezi námi byla víc jak dobrá a já jsem si Pepíka vážil. Nejlépe to lze dokumentovat po mém odvolání z funkce vedoucího závodu v roce 1970, kdy mi napsal úvodní slovo ke knize Povodí Vltavy závod Dolní Vltava 1969–1970, která dokumentovala činnost tohoto závodu. Tehdy to od Pepíka Wolfa byla odvaha.

Zároveň od roku 1977 byl celých 5 let předsedou redakční rady nově vydávaného časopisu Povodí Vltavy,



kde jsem zastával funkci výkonného redaktora.

Tento vysoce odborný časopis byl po 5 letech písemně zakázán náměstkem ministra MLVH ČSSR Ing. S. Vančurou s odůvodněním, že na podnikový časopis je příliš dobrý. Následně jsme začali vydávat samostatné tematické odborné sborníky, které svým způsobem nahrazovaly výše uvedený časopis.

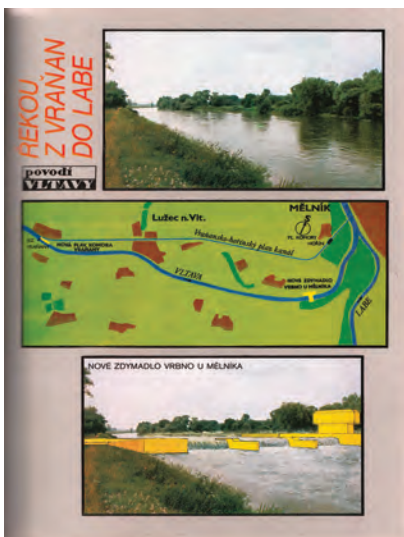
A právě úvodní slovo k poslednímu sborníku, které napsal Ing. Josef Wolf, a skutečnost, že po celou dobu existence technického rozvoje Povodí Vltavy, který jsem vedl v letech 1970–1989, Ing. Josef Wolf vedl jeho oponentní radu, dokumentují dlouhodobý dobrý vztah mezi námi.

Proto jsem ho také v roce 2005 společně s Ing. Janem Chytráčkem navrhl na první Cenu Libora Záruby za zásluhy o rozvoj českých vodních cest. Volal jsem tehdy Pepíkovi, abych mu tuto radostnou zprávu osobně sdělil. Telefon tehdy zvedla manželka Miládka, aby mi sdělila, že Pepík spinká a nechce být nikým rušený. Vzal jsem to na vědomí s tím, až se Pepík vyspinká, ať mi zavolá. Nezavola a pak jsem se od Milady dozvěděl, že Pepík s nikým nechce mluvit. Prvním laureátem Ceny Libora Záruby byl proto jmenován pouze Ing. Jan

Chytráček a peněžní odměna, původně pro dva laueráty, si osobně u mne v kanceláři převzala vdova Lída Chytráčková. Tehdy jsem se Lídy zeptal, jestli Hanzi, jak jsme panu řediteli familiárně říkali, si vážil mé práce nebo mě taky měl rád. Bez zaváhání odpověděla: „Spíš to první, ale rád tě musel mít taky, jinak by to s tebou nevydržel“. Od té doby jsem já, ani nikdo jiný, již dalších 13 let nikdy Ing. Josefa Wolfa na tuto cenu nenavrhnul. Nyní bych tuto vzájemnou chybu rád napravil, a proto opět navrhu komisi pro udělení Ceny Libora Záruby, aby mimořádně udělila tuto cenu za zásluhy o rozvoj vodních cest v roce 2019 Ing. Josefovi Wolfovi. Tuto nominaci na svém zasedání jednomyslně schválila 16. ledna 2019 redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba. Věřím, že jestli komise můj návrh na udělení Ceny Libora Záruby pro Ing. Josefa Wolfa schválí, že si Miládka pro diplom a příslušnou finanční odměnu přijde a že bude vše opět uvedeno do normálu. Asi to tak mělo a má být. Pepík Wolf si to za svoji práci pro rozvoj vodních cest v ČSR, ČSSR a nyní ČR jistě zaslouží.

S úctou a poděkováním za dobrou spolupráci

Josef Podzimek,
emeritní vedoucí závodu Dolní Vltava
a později technického a vodohospodářského rozvoje PV



Dny nové techniky Povodí Vltavy

V době vědeckotechnického rozmachu podniku Povodí Vltavy se v letech 1973 a 1975 uskutečňovaly konference s názvem Dny nové techniky. Jednu takovou konferenci, která se konala na Žofíně, vedl technický náměstek Ing. Josef Wolf. Ten byl velmi konstruktivní člověk, který neměl rád povídání „o ničem“ z řad přednášejících či diskutujících, a tak přišel na způsob, jak tomu zabránit. Před přednášející katedru umístil bójku, opatřenou světelným signálem.



V případě, když délka vystupujícího přesáhla jím stanovený rozsah, začala na jeho pokyn blikat a tím upozornila přednášejícího, že již má skončit. Bylo to velmi účinné a průběh konference nepřesáhl únosnou mez. Škoda, že takovýto systém není zaveden například v poslanecké sněmovně.

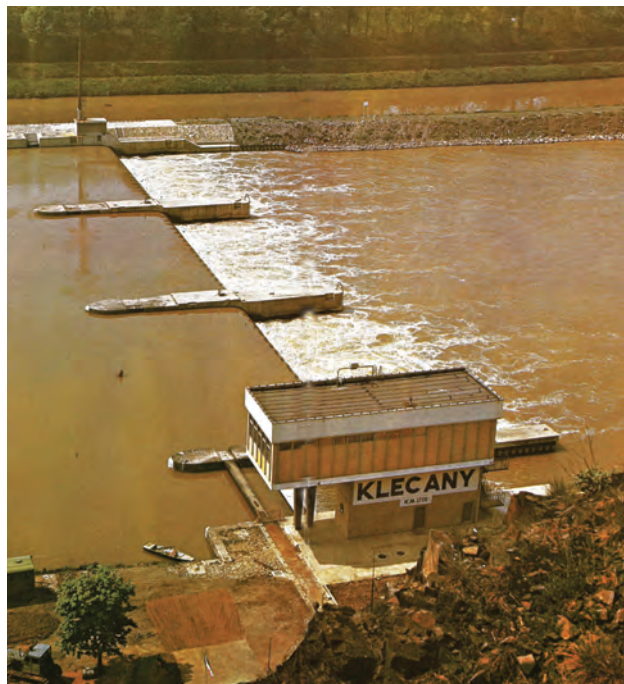
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.



Co dělá ten remorkér nad jímkou?

V roce 1965 jsem po ukončení školy nastoupil do organizace Labe–Vltava. V té době v ní už Ing. Josef Wolf řadu let pracoval. V organizaci Labe–Vltava i v jejích právních nástupcích – Správa Povodí Vltavy a Povodí Vltavy se hodně věnoval vodohospodářskému dispečinku, manipulacím na vodních dílech a řízením odtoků při povodních. V době, kdy neexistovalo matematické modelování, automatická měření a automatické přenosy dat, byla při povodních rozhodující zkušenost, znalost místních poměrů a schopnost předpovídat vývoj. To všechno Ing. Wolf uměl, a proto byl respektován nejen uvnitř firmy, ale i na všech ministerstvech, pod která kdy podnik spadal. Myslí, že se na povodně dokonce těšil. Nám mladým říkal „študenti“, ale měl k nám hezký vztah a respektoval naše znalosti, které jsme si přinesli ze školy.

Po většinu svého profesního života pracoval Ing. Wolf ve funkci technického náměstka nebo technického ředitele, pod kterého spadala také projekční a investiční činnost, v které jsem působil. Nepamatuji se, že bychom měli nějaké spory, bylo však krátké období, kdy mě přiváděl k zoufalství. Bylo to kolem roku 1980, kdy probíhala kompletní přestavba hradlového jezu na Vltavě v Klecanech na jez klapkový, kterou jsem měl na starosti.



Jezdil jsem na stavbu dvakrát až třikrát týdně, ale Ing. Wolf v té době bydlil v Libčicích nad Vltavou a denně dojížděl vlakem do Prahy. Z železniční trati je výhled na jez v Klecanech, takže viděl stavbu každý den ráno a večer.

Obvyklý scénář byl následující. Přijdu ráno do kanceláře a za chvíli zazvoní telefon. „Tady Wolf. Stráto, co dělá ten remorkér nad jímkou?“ Já to samozřejmě nevím, včera tam ještě nebyl. Druhý den ráno opět telefon. „Stráto, proč včera Poláci nebetonovali.“ Na to umím odpovédět, nemají ještě dokončenou výztuž. A takhle to probíhalo asi pět měsíců, pak přišlo jaro, na stromech vyrostlo listí, z trati už nebyla stavba vidět a já měl klid.

Ale to píšu s velkou nadsázkou, spolupracovalo se mi s Ing. Wolfem dobře a vážil jsem si ho jako technika i člověka.

Ing. Jiří Stratílek,
emeritní technický náměstek závodu DV a další funkce
v PV – celoživotní povodač

Pepík Wolf – sportovec

Začátkem roku 1966 se začala rozvíjet sportovní činnost zaměstnanců „povodí“ v několika odvětvích. Na zimu byla pronajata tělocvična v Praze 7, kde jsme téměř každou středu hráli odbíjenou nebo košíkovou. Od května pak bylo pronajato venkovní hřiště od n.p. Svoboda, kde kromě prázdnin se hrála odbíjená, nohejbal a občas i malá kopaná. Převážná většina zaměstnanců bývalého odštěpného závodu Správy Povodí Vltavy dlouho vzpomínala na historické utkání v kopané, které se uskutečnilo koncem září 1966 mezi zaměstnanci SPV fanoušky Sparty a fanoušky Slavie.



Toto utkání se uskutečnilo pod záštitou ředitele Ing. Jana Chytráčka a za poměrně velké účasti diváků z řad zaměstnanců SPV. Tohoto utkání se aktivně zúčastnil v barvách Sparty i Ing. Josef Wolf. Utkání řídil bývalý rozhodčí kopané p. Spudil – v té době již „v důchodu rozhodčích“, ale stále aktivní pracovník SPV. Toto moje povídání má přiblížit mladší generaci, jak jsme žili a jaká jsme byli parta od ředitele přes technicko-provozního náměstka až po nás níže postavené. Ale hlavně, že Pepík Wolf s námi i sportoval.

Míla Brzoň,

emeritní výrobní náměstek závodu DV a další funkce v PV - celoživotní povodák

Neboj se, plat ti zůstane stejnej

Při vzpomínce na ing. Wolfa, se mi vybavuje především jeho obvyklá otázka: „*Tak co, vy študenti?*“ Řešení určitého vodohospodářského problému často uzavíral slovy: „*Jó, po povodni je každej generál!*“ Přitom to byl on, kterého jsme si vážili jako vrcholnou šarži v oboru.

Na počátku osmdesátých let (považte, již minulého století), byla na programu úprava Berounky v souvislosti s výstavbou překladiště a přístavu v Radotíně. Při pracovní plavbě, mě postavil před hotovou věc. Pravidl: „*Václave, k pražskému úseku Vltavy ti přidám ještě dolní část Berounky po hranice Prahy.*“ V zápětí mě uklidnil konstatováním: „*Neboj se, plat ti zůstane stejnej!*“ Samozřejmě, skutečnost se odehrála k mé spokojenosti.

Je třeba zmínit jeho vynikající organizační přednosti v častých případech, kdy šlo skutečně do tuhého. Zejména při zvýšených průtocích nebo přímo v průběhu povodňových stavů.



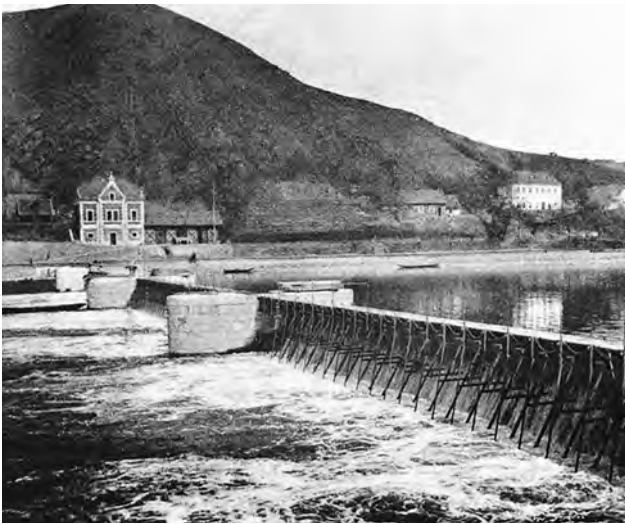
Tehdy s mimořádným nasazením uplatnil svoji odbornost a bohaté provozní zkušenosti. Jako dirigent symfonického orchestru, za svým pultíkem, zaujal výlučnou pozici ve vodohospodářském dispečinku Povodí Vltavy a udával takt všem nástrojům. Zažil jsem jej, když nás vedl a řídil ve funkci technicko-provozního náměstka, ale tvrdím, že nadto byl bodrým Podskalákem.

Václav Tomášek,

emeritní úsekový technik pro trať hl. města Prahy

Přece nechceš, aby do tebe uhdilo

Vzpomenout si, kdy jsem se prvně setkal Ing. Wolfem, je těžké. Domnívám se, že to bylo ještě v podniku Labe-Vltava. V té době bylo řízení jednodušší, a tak porady byly přímo s vedením. Na co se nedá zapomenout, bylo jeho přesné a klidné řízení povodňových situací z dispečinku. Když se ozval „*tak študenti*“, bylo nám jasné, že jde do tuhého. Manipulace na hradlovém jezu nebyla jednoduchá a právě dobře řízená povodňová situace byla k nezaplacení.



S Ing. Wolfem jsem se setkal několikrát, ale jedna příhoda byla pro mne důležitá. Vraceli jsme se s Pepíkem Kalušem autem z Prahy a Ing. Wolf jel s námi, protože v tu dobu bydlel v Libčicích. Jen jsme vyjeli z Prahy, přihnala se bouřka, lilo jako z konve. Když v Praze prší, je klecanská zdrž brzo plná. Celou dobu jsem byl jak na trní. Přijeli jsme na plavební komoru do Roztok a hned jsem šel telefonovat kolegovi na jez. Zvedl jsem sluchátko a v ten moment blízko uhodilo, až mi vypadl telefon z ruky a samozřejmě spojení bylo přerušeno. Hned jsem se chtěl vydat i v dešti na jez a Ing. Wolf povídá: „Nikam tě nepustím, ať ten jez třeba přeteče. Přece nechceš, aby do tebe uhodilo.“ A ještě takovou osobní

vzpomínku. Ing. Wolf byl už v důchodu nějaký ten rok, když k nám, už nevím s kým, přijel. Rád jsem ho viděl a bylo mi ctí, když mě požádal, zda bych mu nevyrobil hrablo na sníh. Vyrobil, bylo to pro mne potěšení, moc jsem si Ing. Josefa Wolfa vážil.

Karel Beran,
emeritní vedoucí jezny Klecany–Roztoky

Ing. Wolf mě naučil řeku nejen milovat, ale i respektovat

Je to již 50 let, co jsem po ukončení studií nastoupil do Povodí Vltavy. Přijímal mě Ing. Josef Wolf. Začal jsem pracovat na dispečinku Povodí Vltavy a pan Ing. Wolf, tehdejší technicko–provozní náměstek, mi pomohl svými radami a odbornými znalostmi v mých prvních krocích v zaměstnání, kterému jsem se věnoval celý život.

Jeho znalosti, humor a hlavně odbornost ve mně zanechaly stopu po celou dobu, kterou jsem věnoval Vltavě. Profesionalita v oboru, láska k povolání a řeče Vltavě, byly pro něho vždy na prvním místě i v dobách, kdy se k nám Vltava nechovala laskavě, v dobách, kdy bylo třeba něco nového postavit, zachránit a změnit.

Ing. Wolf byl prvním člověkem, který mě naučil řeku nejen milovat, ale hlavně ji respektovat. Jeho zásadou bylo vážit si práce a schopností všech zaměstnanců kolem Vltavy bez výjimky. Byl jedním z velkých odborníků, laskavý a slušný člověk.

Přál bych každému, kdo začíná v novém zaměstnání, aby se potkal s tak skvělým člověkem, jako byl Ing. Josef Wolf, na kterého já nikdy nezapomenu.

Luděk Vacek,
emeritní úsekový technik závodu Dolní Vltava

Cena Ing. Libora Záruby

**Dne 8. března 2019
byla udělena
Cena Ing. Libora Záruby
in memoriam
Ing. Josefu Wolfovi
za jeho celoživotní
přínos pro rozvoj vodních cest.**

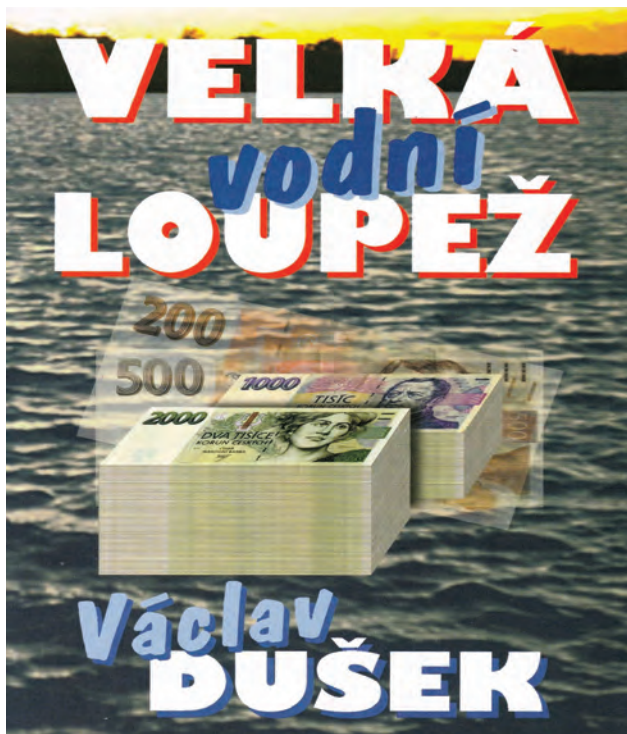


Život není takový – je úplně jiný (73)

Ing. Josef Podzimek

*Ta voda je má,
ta voda je tvá.*

Tímto citátem je uvedena kniha Václava Duška s názvem Velká vodní loupež, která vyšla v roce 2000. Úplně jsem na ni zapomněl, až při úklidu knihovny na mne tato



publikace vypadla a nestačil jsem se divit, co vše jsme prožili. Pouze jsem si pamatoval, že když byla rozdána účastníkům Plavebních dnů, všichni generální ředitelé Povodí demonstrativně opustili tuto odbornou konferenci. Po jejím otevření ani po 18 letech se tomu nedivím. Popisuje podrobně pokus některých politiků a generálních ředitelů přeměnit nenápadně státní podnik na soukromé akciové společnosti. Tato „velká vodní loupež“ za bílého dne se nezdařila a jistě nynější vedení podniků Povodí je rádo, neboť si nedovedu představit, jak by soukromé akciové společnosti finančně řešily odstranění škod po katastrofálních povodních, které za sebou následovaly. Pro oživení této doby cituji z uvedené knížky (kde je uvedeno chování mnoha politiků, které dodnes můžeme spatřit na obrazkách našich televizorů).

Tato kniha je smutná

První kapitola pojednává o tom, jak jeden ministr jediným podpisem pera převedl opravdové rodinné stříbro, totiž všechny české řeky do rukou obchodních společností. Jak založil akciové společnosti Povodí a věnoval jim mimo jakoukoliv obhajitelnou logiku a také mimo jakýkoliv platný zákon všechny přehrady a jezy, plavební komory a pozemky v hodnotě desítek miliard korun. A jak jim – možná nevědomky – současně dal takovou ekonomickou moc, že tyto nové společnosti dokázaly šest let účinně odolávat snahám alespoň části politické moci (samozřejmě za pomoci jiné části politické moci) uvést věci do evropského a světového normálu. Tato

knih je ale navýsost optimistická. Nakonec totiž – jak se dnes zdá – pravda zvítězí, řeky snad budou vráceny a jeden ze spletců zákulisní ekonomicko-politické moci pro tentokrát neuspěje. Stačí k tomu vlastně málo? Jenom musí alespoň několik občanů obětovat svůj čas a energii a někdy dobré spaní, překonávat okamžiky beznaděje a dílčích porážek a samozřejmě se také vyrovnat s nevybíravými osobními útoky. Je tu samozřejmě možnost prohry. Přesto musím mluvit o optimismu, protože přes všechn nihilismus a pocity bezmoci, které někdy pociťujeme, čas od času přece jen demokratické mechanismy zafungují, a to je dobře.

Zbytečné starosti

Premiér Tošovský měl se svou vládou málo času na to, aby mohl změnit podivuhodná rozhodnutí učiněná pozoruhodnými lidmi. Přesto premiér nemeškal a panu poslanci na jeho interpelaci odpověděl. Pan poslanec Kraus se dozvěděl mj, že akciové společnosti Povodí vznikly k 1.1.1994 netradičním způsobem, rozhodnutím tehdejšího ministra životního prostředí Ing. Bendy, s tím, že do vlastnictví těchto právnických osob byl převeden majetek státu, který byl předtím v závěru roku 1992 na základě rozhodnutí vlády ČR označen jako neprivazovatelný, a proto jako takový nebyl například ani předmětem restitucí.

Hlasování ukáže, kdo je kdo

Vláda neoplývá oblibou. Pluje kanálem podobným korytům řek, neošetřených a hrozcích záplavami. Dostává rány bičem za skutky jiných a je terčem neustálého prověřování každého svého kroku – což je správné a jediné možné, chceme-li říkat, že žijeme v demokracii.

Zmýlená neplatí

Ve věstníku se dočítáme, že státní fond vodohospodářské organizace však od 1. 1. 1994 neexistuje a MŽP tak tato ustanovení nenaplnuje... K datu 31. 12. 1993 zrušilo MŽP jako zřizovatel příspěvkové organizace Povodí bez likvidace a učinilo jejich univerzálním právním nástupcem zmíněné akciové společnosti. Do těchto společností vložilo majetek státu, ke kterému měly právo hospodaření příspěvkové organizace. Proslulost pana Bendy vejde jistě do dějin. Povedl se mu tah, který by mohl závidět i leckterý šachový velmistr.

Nezávislá závislost

Dojemné a upřímné. Nezávislý právní rozbor by v sobě neměl obsahovat, pánové prominou, žádné vsuvky od úředníka Ministerstva zemědělství. Pan Plechatý mohl vypracovat samostatný elaborát a nezasahovat do nezávislého právního rozboru, objednaného Ministerstvem zemědělství, jehož je pracovníkem. Jenže pan inženýr přece nemůže lobovat pro a.s. Povodí veřejně. Čiperně zasune svoje stanoviska do cizího textu, stane se spoluautorem, i když utajeným – a my věřme, že v zájmu jeho vrozené skromnosti. Ne! Pan inženýr podvedl své nadřízené, kteří se podvést nechali, ale proč? K čemu budu platit za jakýsi „posudek“, když můj úředník bude

vědět všechno lépe a musí do elaborátu zasahovat, aby uvedl věci na pravou míru?

Zpátky domů

Trocha chronologie pro osvěžení paměti nemůže uškodit. Rok 1992–1993. V rámci 1. a 2. vlny privatizace (a že to byly vlny přímo oceánské) byl privatizován podnikatelský majetek příspěvkových organizací Povodí, malé vodní elektrárny a související hospodářská díla, provozní a stavebně montážní střediska a některé pozemky.

Prosinec roku 1993. Ministr životního prostředí František Benda podepsal založení pěti a.s. Povodí, do nichž mimoprivatizační cestou (taková zbloudilá překvapující vlnka) vložil zbylý majetek, které příspěvkové organizace dosud spravovaly. Nešlo o majetek malý, ale ve zbytkové hodnotě cca 18 miliard.

Leden 1994. Akciové společnosti zahajují činnost.

Pro informaci těm, kterým se nezdá, že voda je málo zajímavou komoditou. Přehled všech usnesení vlády vydaných v souvislosti s nápravou chybné privatizace a.s. Povodí, provedenou mimo režim platné legislativy v roce 1994:

Usnesení č. 282 z 9. 5. 1996 k transformaci a.s. Povodí.

Usnesení č. 418 ze 17. 9. 1998 ke Zprávě o možnostech transformace a.s. Povodí.

Usnesení č. 881 z 23. 12. 1998 ke Zprávě o stavu a vývoji a.s. Povodí

Usnesení č. 134 z 17. 2. 1999 ke stavu a vývoji a.s. Povodí + příloha

Usnesení č. 489 ze 17. 5. 1999 k dalšímu postupu transformace a.s. Povodí + příloha

Usnesení č. 807 z 28. 7. 1999 k založení státních podniků Povodí + příloha

Usnesení č. 1266 z 29. 11. 1999 ke zprávě o transformaci a.s. Povodí

Pravda není jedna

Spisovatel František Nepil patřil mezi lidi plaché. I nedůvěřivé. Natočil film o vodní cestě. Měl být promítán na Ekofilmu v Ostravě. Nebyl. Proč asi? Byl příliš přesvědčivý ve prospěch ekologických výhod vodní dopravy. To se nelíbilo některým zeleným, kteří již delší dobu označují vodní dopravu za škodlivou přírodě.

Jak absurdní, ale účel světlí prostředky. Film byl přihlášen, jak již bylo řečeno, na přehlídku Ekofilmů v Ostravě v roce 1993. Ředitel tohoto festivalu, zvaný „knírač“ nebo argument, zakázal jeho promítání, neboť pojednává o vodních cestách, a ty, jak všichni víme, životnímu prostředí škodí. Nebyl to náhodou sám pan Moldan?

Čtu dále a nestačím se divit, co všechno jsme osobně prožili a že tehdy pravda a láska zvítězila nad lží a nenávisť. Tento citát našeho prezidenta Václava Havla opět zafungoval, ač prezident, náš skautský kamarád s přezdívkou Chrobák, vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe

moc nefandil. Ani prezident Václav Klaus D-O-L moc nefandil, ale po dopisu ministra životního prostředí Martina Bursíka, který prezidentovi chtěl radit, jak se má v OSN chovat při diskusi s Al Gorem v otázce globálního oteplování, se to trochu změnilo. Prezident Klaus si rád v roce 2007 převzal ve Strojárnách Podzimek knížku Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, poté co jsem mu ukázal citát uvedený v této knížce:

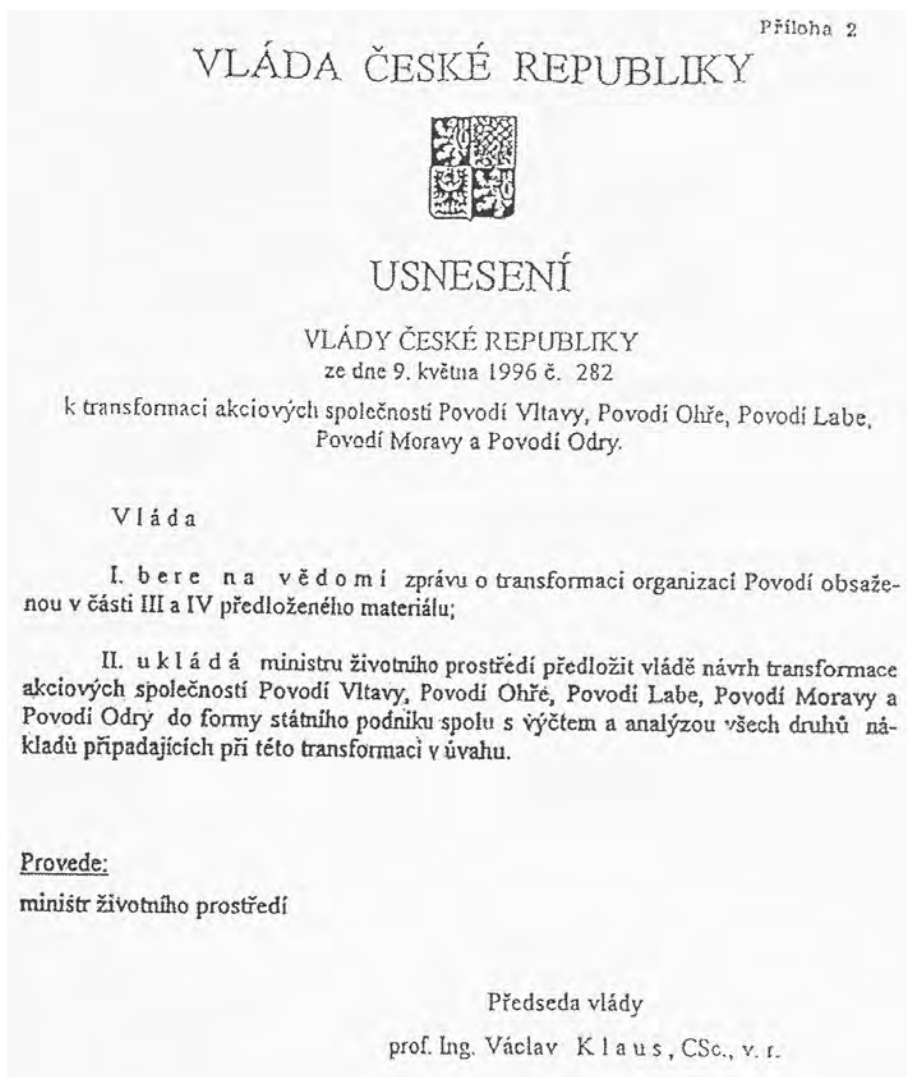
Nedávno jsem si vyměňoval názory s jedním idiotem, a myslím, že jsem zhloupl.

Bernard Shaw

Pan prezident pouze řekl:

„To je úžasné, dejte mi tu knihu.“

Odkládám Velkou vodní loupež, abych si na poslední stránce přečetl usnesení vlády ČR o zpětném převodu Povodí a.s. na Povodí s.p. s datem 9. května 1996, abych si následně vyhledal zákon, který byl schválen



sněmovnou a to dokonce ústavní většinou, tj. 72 % hlasy a podepsán již prezidentem ČR Václavem Klausem dne 24. srpna 2000 pod č. 305/2000 Sb. Tento zákon, který nabyt účinnosti 1. ledna 2001, ruší bez likvidace akciové společnosti Povodí a dnem účinnosti vznikají státní podniky Povodí. **Stačí si všimnout, že tato hra o Povodí od usnesení vlády ČR do zákona ČR trvala víc jak 5 let. Doufám, že takovou dobu nebude trvat další hra, kam má patřit odpovědnost za vodní cesty v ČR –zda Ministerstvu dopravy ČR nebo Ministerstvu zemědělství ČR. Je to nejméně zajímavá kauza a je stále živá, tak snad přičtě.**



POVODÍ VLTAVY



Státní podnik Povodí Vltavy pečuje o vodní cestu

PRÁCE NA OBNOVĚ PLAVEBNÍCH HLOUBEK V OCHRANNÉM PŘÍSTAVU PRAHA – SMÍCHOV BYLY ZAHÁJENY



Práce by měly být dokončeny v listopadu 2019. Po celou dobu provádění prací bude **zachován provoz přístavu**.

Plavební hloubka, které má být dosaženo v dolní (severní) části přístavu je 2,1 m a v horní (jižní) části přístavu 1,8 m.

Sediment ze dna přístavního bazénu těží plovoucí zařízení z vodní hladiny a odváží se za využití lodní dopravy, **bez jakéhokoliv nuceného přemístění či vymístění v přístavu kotvicích plavidel a zařízení** mimo prostor přístavu.

Připomínáme, že případná manipulace s kotvicími plavidly a zařízeními v rámci přístavu může probíhat pouze na základě písemné dohody osoby oprávněné jednat jménem majitele tohoto plavidla, resp. plovoucího zařízení, a osoby oprávněné jednat jménem zhotovitele akce.



KONTAKT NA ZÁSTUPCE INVESTORA:

Ing. Jan Šimůnek, technický dozor stavebníka
jan.simunek@pvl.cz, 724 316 895

KONTAKT NA ZÁSTUPCE ZHOTOVITELE:

Karel Kalista, vedoucí střediska rejdařství
kalista@czechport.cz, 602 275 078

V případě potřeby jakýchkoliv informací či sdělení lze využít e-mailovou adresu:
pristav.smichov@pvl.cz

PODZIMEK & SYNOVÉ



Stavíme s nadhledem!

www.podzimek.cz



[/podzimekasynove](https://www.facebook.com/podzimekasynove)