

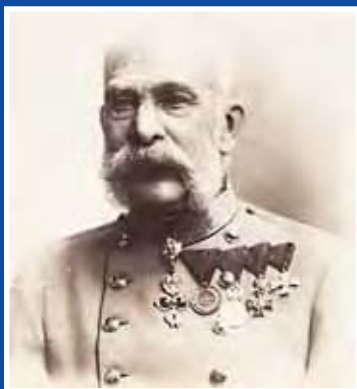
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2

2013



*Mému veškerému ministerstvu uloženo
jest, uvéstí ve skutek tento zákon.*

František Josef m. p., 11. června 1901

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.

Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

S přisvědčením obojí sněmovny rady říšské
vidí Mí se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních drah, a to:

- lodního průplavu z Dunaje do Odry,
- lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- lodního přeplavu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři,

platiti roční částku, která stačí na zúročení a umo-
ření osminy těch obligací, které budou vydány,
aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen,
vztažmo aby příslušná část řeky byla splavněna
(a až d).

Za tímto účelem jest země oprávněna, ukládati
interessentům příspěvky.

Příspěvky zemí placeny buďte poměrně podle
platů, které případnou z tohoto důvodu na stát, a
mají přestati, když příjmy dotyčného průplavu po
srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za
sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na
zúročení a umoření jmenovitého základního kapitálu
tehoto průplavu.



*Já si myslím, že investiční akce tak
velkého rozsahu, jakým je vodní koridor
Dunaj-Odra-Labe, by si rozhodně
vyžadovala speciální zákon.*

Miloš Zeman, 2013

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 601 75 Brno
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 www.pmo.cz



Povodí Vltavy, státní podnik

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



Povodí Labe, státní podnik

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



Povodí Odry, státní podnik

Varenská 49 701 26 Ostrava
Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666
www.pod.cz



Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
Tel: + 420 220 188 301

vpupraha@vpupraha.cz www.vpupraha.cz



projektová a inženýrská činnost

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

VŽDY OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ
projektové, konzultační a inženýrské služby pro vodní hospodářství,
životní prostředí a infrastrukturu
Sweco Hydroprojekt a.s.
www.sweco.cz

PRAHA: Tábořská 31, Tel: 291 102 242, paha@sweco.cz
BRNO: Minská 19, Tel: 541 214 973, brno@sweco.cz
OSTRAVA: Varenská 49, Tel: 596 638 329, ostava@sweco.cz
ČESKÉ BUDĚJOVICE: Zaprkovo nábřeží 7, Tel: 395 103 611, c.budějovice@sweco.cz



Pöyry Environment a.s.

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



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



Váš silný partner pro malé i velké stavby
PSG – International a.s.
Kischova 1732/5 140 00 Praha 4
Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801
e-mail: paha@psg.cz • www.psg.eu



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



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



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: 220 802 957, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o.
Nad Vavrouškou 696/19, 181 00 Praha 8
www.evd.cz



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



společně @ VINCI
SMP CZ, a.s.
Kischova 1732/5, 140 00 Praha 4
www.smp.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



TOKO AGRI a.s.
Rudice u Uherského Brodu
tel. centra: 572 613 660
email: toko@toko.cz www.toko.cz



Mokrá 359, 664 04 Mokrá
Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571
cmsterk@cmsterk.cz www.cmsterk.cz



PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.
Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4
Tel.: 241 409 467 e-mail: vodnicesty@seznam.cz
www.d-o-l.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
Vinohradská 184/2396, 130 52 Praha 3
tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY
Agentúra rozvoja vodnej dopravy
Námestie slobody č.6, P. O. BOX 9, 810 05 Bratislava 15
Slovenská republika
Tel: 00421 2 594 94 753,752 fax: 00421 2 52 454 057
mobil: 00421 917 957 270
email: info@arvd.gov.sk www.arvd.gov.sk

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;
Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;
Ing. Jaromír Kalousek; Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík;
Ing. Jiří Kremsa; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;
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:

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

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno
Ředitelstvím pošt Praha
čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

OBSAH

Tři prezidenti ve prospěch propojení tří moří. Český-rakouský-polský a Dunaj-Odra-Labe, Ing. Josef Podzimek	2
Z projevu prezidenta Miloše Zemana, Vídeň 24. dubna 2013	3
V Polsku se jednalo o vodním koridoru D-O-L, Ing. Petr Forman	4
Prezident Zeman jednal s předsedou EK o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe	5
Zákoník říšský - tzv. vodocestný zákon ze dne 11. června 1901	6
Kam kráčíš ŘVC aneb vždy jde o vodní koridor D-O-L, Ing. Josef Podzimek	10
JAK vznikl Vodocestný zákon z roku 1901, Dr. Zdeněk Tobolka	11
Ředitelství vodních cest zaniká - 1949, Ing. Jindřich Černý	14
Kraje apelují na urychlení přípravy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe	18
Z krize se musíme proinvestovat, Ing. Jan Skalický	20
Co slíbila vláda?	21
Byli jsme před Rakouskem, budeme i po něm!, Ing. Jaromír Schling	22
Životní jubileum propagátora a zastávce Baťova kanálu	22
Válka o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe pokračuje, Jaroslav Zavadil	23
S vodním dílem D-O-L to myslím vážně, Vojtěch Mynář	26
Rušení Ředitelství vodních cest aneb Neušetřím a ještě prodělám Ing. Pavel Svagr, CSc.	27
Řeka Labe je pro mne srdeční záležitostí, Vladimír Urban-Lála	28
Rekreační plavba pro rozvoj turismu v Čelákovcích, Ing. Josef Pátek	28
Řeka je součástí našich měst, Ing. Ondřej Přenosil, Mgr. Jiří Havelka	29
Prohlášení k rozvoji vodních cest a dopravy ve Středočeském kraji Ing. Miloš Petera	30
Memorandum o spolupráci při budování veřejných přístavišť	31
Plavební komora Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna slavnostně otevřena Bc. Václav Straka	32
Nová přístaviště na Labi, Ing. Jan Skalický	34
Starosta Prahy 1 Lomecký zahájil výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v pražské Jindřichské věži	35
Memorandum obcí a měst na řece Moravě, Baťovův kanál a v blízkém okolí k rozvoji vodního turismu mezi Hodonínem a Kroměříží	36
Batův kanál potřebuje přístav Petřov, Vojtěch Bártek	37
První propagační plavba po řece Moravě do Kroměříže, Martin Němec	38
Ruší se Ředitelství vodních cest, prý se nic neděje! Ing. Tomáš Jirsa	39
Že má splavnění smysl, dokázal už Lanna, Ing. Václav Král	39
Stanjura není Ježíš, Ing. Petr Forman	40
Reforma správy vodních cest v Německu, Ing. Petr Forman	40
Ministr dopravy ČR píše spolkovému ministru dopravy Peteru Ramsauerovi	42
Odpověď spolkového ministra dopravy Petera Ramsauera	43
Projekt Dunaj-Odra-Labe je důležitý i pro Německo, Mgr. Jakub Rychtecký	43
Polská strategie dopravy počítá s rozvojem vodní dopravy a D-O-L	44
Významná česká delegace na návštěvě u Hafem Hamburg Marketing Ing. Bohumil Průša	46
Novela zákona o vnitrozemské plavbě, Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	47
Výroční zpráva Sekce vodní dopravy za rok 2012, Ing. Milan Raba	48
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2012 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	53
Vážený ústřední řediteli ČTK, oblíbený referente komise VZN, milý pane Suku Josef Podzimek - Egil	56
Vážený pane Suku, Petr Forman	57
Moje normalizace, Jindřich Suk	58
Jak se Jindřich Suk nestal potápěčem na řece Leně, Jan Petránek	60
Život není takový – je úplně jiný (50), Ing. Josef Podzimek	61



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Tři prezidenti ve prospěch propojení tří moří. Český–rakouský–polský a Dunaj–Odra–Labe

Ing. Josef Podzimek



Prezident České republiky Miloš Zeman a prezident Rakouské republiky Heinz Fischer ve Vídni dne 23. dubna 2013
Zdroj: Hana Brožková, Archiv KPR



Slavnostní oběd u rakouského prezidenta Heinze Fischera

V dubnu a květnu navštívil náš prezident Miloš Zeman rakouského prezidenta Heinze Fischera a polského prezidenta Bronislawa Komorowského. Při těchto státních návštěvách zaznělo mnoho slov o přátelství a spolupráci v oblasti politické, občanské i hospodářské. Redakci časopisu Vodní cesty a plavba pochopitelně nejvíce zajímalo, jak a v jakém rozsahu se dostalo sluchu přípravě a výstavbě vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe při jednání tří prezidentů. První státní návštěvy, která se konala ve Vídni ve dnech 23. a 24. 4. 2013 se na pozvání prezidenta Miloše Zemana zúčastnili Ing. Josef Podzimek. Druhé návštěvy, která se konala následující měsíc 24. a 25. 5. 2013 ve Varšavě, se účastnil Ing. Petr Forman a Ing. Jan Skalický. Můžeme tedy s potěšením konstatovat, že otázka vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe byla předmětem jednání na úrovni prezidentů i vrcholných politických a hospodářských představitelů obou zemí víc než častá. To mohu jako přímý účastník státní návštěvy

ve Vídni v plném rozsahu potvrdit. Vodní koridor D–O–L se citoval jak na slavnostním obědě dvou prezidentů, který mi připomínal film režiséra Jiřího Menzla podle románu Bohumila Hrabala Obsluhoval jsem anglického krále, tak v projevu prezidenta Miloše Zemana před rakouskými i českými podnikateli. Pro mě osobně bylo velmi významné setkání s prezidentem rakouské hospodářské komory Dr. Christophem Leitlem, který v osobním rozhovoru ujistil našeho prezidenta Miloše Zemana s podporou průplavu Dunaj–Odra. Obdržel od nás následně knihu Vodní koridor D–O–L, takže chápu našeho pana prezidenta, že na všetečné otázky redaktora Jiřího Ovčáčka, uveřejněné 25. 4. 2013 na novinky.cz odpověděl: „Pane redaktore, jako obvykle jste mi nepoložil jednu skutečně důležitou otázku. A sice, co pokládám za největší úspěch svého jednání. Jsem velmi rád, že prezident hospodářské komory pan Leitl, kde je mimochodem povinné členství, vyjádřil svoji podporu pro kanál Dunaj–Odra. A vážím si této podpory, protože věřím, že dojde k dohodě mezi Polskem, Českou republikou a Rakouskem na výstavbě tohoto vodního koridoru, byť realisticky připouštím, že tato dohoda není na dosah.“

Věřím, že pozitivní stanoviska prezidentů Česka, Rakouska a Polska k přípravě a budování vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe budou zcela eliminovat účelově uváděná negativní vyjádření státních úředníků, nasbíraná za léta u kolegů v okolních zemích. Tím je vytvořen prostor ke konstruktivnímu jednání s našimi sousedy, zaměřenému na přípravu a výstavbu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe jako nejvýznamnějšího projektu pro dlouhodobou prosperitu našeho hospodářství.

Již žádná jednání typu:

Vážený rakouský kolego, že také nechcete, jako my, zahájit ten kanál D–O–L dříve než za 30 let. Já jsem si to z vašeho pohledu hned myslel. Nemáme na něj peníze, ani chuť a budou nám dostatečně stačit silnice a železnice. Vidíte. Tak dojednáno.

Ostatní informace a názory o obou státních návštěvách našeho prezidenta ve Vídni a Varšavě si náš čtenář udělá sám z následujících příspěvků.



Odlet vládním speciálem z Vídne

Z projevu prezidenta Miloše Zemana Vídeň - 24. dubna 2013



Prezident České republiky Miloš Zeman a prezident rakouské Hospodářské komory Christoph Leitl

Měli bychom prodiskutovat otázky ekonomické, ale nejenom ekonomickou spolupráci.

Takže jak začít. Přišel jsem, abych naplnil velmi malý, zanedbatelný úkol: obnovit Rakousko-uherskou monarchii. Pokud možno bez Maďarska.

Pokusím se jako prezident České republiky zvýšit ekonomickou spolupráci mezi oběma zeměmi.

Jen si představte, pane prezidente, že po deseti letech je zde podobné setkání a my říkáme: je nezbytné postavit dálnici mezi Brnem a Vídní, je nezbytné postavit dálnici mezi Českými Budějovicemi a Lincem. O obou projektech mluvíme více než 20 let. A není to jenom otázka politiků, ale hlavně podnikatelů. Já navrhuji, aby se podnikatelé zapojili prostřednictvím projektů PPP.

Jsou zde nápady pro nás plně pochopitelné, jako tyto dálnice. A pak jsou tady nápady, které z dnešního úhlu pohledu, vypadají jako úplné nesmysly. Tyto nápady jsou ale někdy velmi užitečné ve vzdálenější budoucnosti. A jedním z takových nápadů, a pan Podzimek bude souhlasit, možná jediný kdo bude souhlasit, je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Byl jsem velkým odpůrcem tohoto koridoru, před pěti lety. A studoval jsem argumenty proti a pro a změnil jsem svůj názor. A Winston Churchill říkal, že jenom hloupý člověk nemění svoje názory. Takže toto je dobrý příklad projektu, kde na první pohled si budete říkat že to je naprostý nesmysl. Na druhý pohled si budete říkat: možná za 20 let. Pak budete říkat: je to jednoduché a akceptovatelné. A již po jednom století budete říkat: je to samozřejmé.

Takže co si přeji? Přeji si, zaprvé musíme zvýšit investice, za druhé, musíme obnovit spotřebu. Podnikatelé souhlasí s první částí, ale 90% populace nejsou podnikatelé.

Investice jsou způsobem, jak se dostat z krize. Investice, které vytvářejí nové možnosti, nová pracovní místa a mění tvar naší krajiny. A proto si myslím, že to je prezidentské téma, protože pokud jste zvolen přímou volbou, nezávisíte na parlamentu. Nejste závislí na politických stranách, jejichž názory se mění při každých volbách.

Já si myslím, že podnikatelé potřebují zvýšit obchodní příležitosti a nezaměstnaní lidé nepotřebují podporu, ale práci. A úspěch podnikatelů je spojen s úspěchem zaměstnanců. **Takže já si myslím, že pokud podpoříme projekt (D-O-L), který otevírá evropský region ne jenom pro turistický ruch, ale také pro bydlení, pro oba naše národy, pokud realizujeme projekt, který byl započat v roce 1901, projekt jehož základem byla tehdy vodní doprava, pak vytvoříme společný prostor bez bariér.** Proto upřímně doufám, že obnova monarchie, kterou jsem zmínil, bude náš společný úspěch a že střední Evropa bude prosperující region Evropské unie.

Pevným jádrem Evropské unie jsou země, které šetří a investují. Proto také podporuji jako prezident, bez formálních kompetencí, ale s informačními kompetencemi, jakýkoliv investiční projekt. Ne založený na penězích nebo na prázdné spotřebě. Takže já mám pár provokativních nápadů, ne jenom vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Rád bych zopakoval co řekl ředitel General Motors: „Co je dobré pro General Motors, je dobré pro Ameriku“. A co je dobré pro české a rakouské podnikatele, je dobré pro Českou a Rakouskou republiku. Protože podnikatelé jsou ti, co dávají práci.



Prezident ČR Miloš Zeman při přátelském rozhovoru s prezidentem rakouské Hospodářské komory Christophem Leitlem a prezidentem českého Svazu průmyslu a dopravy Jaroslavem Hanákem

V Polsku se jednalo o vodním koridoru D-O-L

Ing. Petr Forman – Plavba a vodní cesty, o.p.s.



Český prezident Miloš Zeman a polský prezident Bronisław Komorowski ve Varšavě 24. května 2013
Zdroj: Hana Brožková, Archiv KPR

Ve dnech 24.–25. května se uskutečnila návštěva prezidenta České republiky pana Miloše Zemana v Polsku. Jeho delegaci doprovázela podnikatelská mise a v jejím rámci se mi podařilo, díky o.p.s. Plavba a vodní cesty, se cesty do Varšavy zúčastnit, a to spolu s Ing. Janem Skalickým, coby představitelem Asociace Dunaj-Odra-Labe.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a vodní doprava patřily k nejviditelnějším tématům, o kterých se jednalo. Samozřejmě hodně v kuloárech – spolu s Ing. Skalickým jsme podrobně jednali s náměstkyní ministra dopravy Annou Wypych-Namiołko, pracovnící téhož ministerstva Monikou Niemiec-Butryn, poslancem Sejmu Ryszardem Gallou, kapitánem Jerzym Uziębłem (dlouholetým pracovníkem polské ambasády v Praze), Wilhelmem Rzechonkem z polského Lloydů, Stanislavem Staniszewským (Zaklad Usług i Robot Wodnych), Gabrielou Tomik (Úřad města Kędzierzyn-Koźle) a řadou dalších politiků i odborníků.

Prezident ČR Miloš Zeman také jednal s předsedou polské vlády Donaldem Tuskiem a informoval ho o zpracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a i o potřebě oderské vodní cesty pro české hospodářství. **Donald Tusk jednoznačně potvrdil záměr polské vlády dále investovat do Odry** jako vnitrozemské vodní cesty. Polsko chce z Odry učinit dopravní tepnu, která bude součástí severo-j jižního dopravního koridoru v Evropě.

Ještě podstatnější ovšem bylo to, co zaznělo veřejně na podnikatelském fóru – jednak v panelových diskuzích, jednak a hlavně v projevech rozhodujících aktérů této události.

Z HLAVNÍCH PROJEVŮ

Prezident Polské republiky Bronisław Komorowski:

Chtěl bych zdůraznit, že obchodní a investiční spolupráce potřebuje především správné zázemí v oblasti infrastruktury, aby se mohla dynamicky rozvíjet. A proto jsou tyto otázky nesmírně důležité pro budoucnost polsko-české hospodářské spolupráce. Bez rozvinuté dopravní sítě mezi našimi zeměmi nebudeme moci rychle a efektivně převážet náklady, budovat tuto síť spolupráce. Proto mě těší, že je celá řada společných názorů na budoucnost vývoje dopravních sítí a to jak sítí železničních a silničních, tak i vnitrozemských vodních cest a vodní dopravy. Je to pro mě radostná a velice zajímavá věc, protože jsem byl léta předsedou Mořské a říční ligy. Otázka hospodářského využití Odry a také smělé plány na propojení

Odry s dalšími řekami střední Evropy je něco, co oslovuje moji představivost, a jsem přesvědčen, že rovněž představivost našich národů. Dámy a pánové, rád bych zdůraznil, že toto rozšíření polsko-české sítě, kterou tvoří celá integrující se Evropa, je příležitostí propojovat jih se severem, a je to také příležitost lépe využít zeměpisnou polohu našich zemí na trase východ-západ. Polsko a Česká republika mají zvláštní místo na mapě Evropy, na mapě potenciálních budoucích propojení v tomto regionu.

Prezident České republiky Miloš Zeman: ... Průplav Dunaj-Odra-Labe je vodní koridor, který má nejenom energetické, dopravní a rekreační funkce, ale také funkce protipovodňové ochrany. Rakousko až donedávna nemělo k tomuto projektu příliš kladný postoj. Chtěl bych vás informovat, že po mém jednání s prezidentem Hospodářské komory Rakouska, Christophem Leittem, byla tomuto projektu vyjádřena podpora. Velmi bych si přál, i když je to dlouhodobý úkol, aby došlo ke splavnění Odry a aby se Štětín, vedle Hamburku, stal jedním z významných českých přístavů. Byla by to tzv. win-win strategy, tzn. strategie, která by prospěla oběma zemím.

Místopředseda vlády a ministr hospodářství Polské republiky Janusz Piechociński: ... Pro zvýšení konkurenceschopnosti je potřebné zlepšit dopravní síť v našem regionu. Ještě toho musíme udělat hodně. My si uvědomujeme, že po polské i české straně budou probíhat dopravní koridory nejenom Evropské unie, ale celého našeho hospodářského bytí. Chceme, aby se zvýšil význam polských přístavů, protože jsou součástí koridorů sever-jih a rozvoj přístavů a jejich integrace je také prostředkem k oživení hospodářství a zvýšení pracovních příležitostí. Chceme spojit přístavy s průmyslovými a hospodářskými centry našich sousedů v České republice. Spoléháme na to, že čeští podnikatelé budou více využívat polské přístavy. Myslím si, že včerejší diskuse našich pánů prezidentů byla velmi plodná a týkala se i dopravy a průplavu Dunaj-Odra, který bude spojuvat naše největší řeky.

Z PANELOVÉ DISKUZE

Jaroslav Siergej (předseda představenstva, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.): ... Výměna zboží v polských přístavech je přímo spojena s mož-



Prezident Zeman a prezident Komorowski na hospodářském fóru ve Varšavě 25. května 2013

nostmi dopravní infrastruktury. Já zde zastupuji přístav Štětín-Svinoústí, což je největší polský přístav, který je pro Českou republiku největším tranzitním přístavem v Polsku. Export a import českého zboží je 1 260 000 tun ročně a stále se zvyšuje. Náš potenciál je daleko větší. Je zde ještě jeden trumf, co se týká přístavů ve Štětíně: máme řeku Odru a tato řeka na dolním toku zabezpečuje spojení s Německem, ale všichni, co jsme tady, pamatujeme na spojení Dunaj-Odra-Labe, a já jsem hluboce přesvědčen, že tento projekt se nám jednou podaří zrealizovat a to nám přinese další dopravní větev na námořní dopravu.

Petr Kužel (prezident Hospodářské komory ČR): ... Hamburk je pro nás po léta zcela přirozeným přístavem. Za prvé historicky – v Hamburku máme své území, a za druhé, máme tam vodní cestu, kterou tam to velké zboží dopravíme. Ale jestli jsem to pochopil dobře, tak tady zazněla v podstatě nabídka nebo pobídka pro český byznys, že by i Štětín nabídl něco podobného, jako máme v Hamburku. Hamburk je sice pro nás nyní významnější, ale doufejme, že i právě to budoucí propojení Dunaj-Odra-Labe by znamenalo absolutní změnu v tomto pohledu, protože díky němu bychom se po vodě velmi snadno dostali do námořního přístavu ve Štětíně.

Petr Forman (Plavba a vodní cesty, o.p.s.): ...Doprava je součástí výroby a tzv. distribuční náklady činí kolem 30% hodnoty zboží. Každé procento, nebo i promile snížení těchto nákladů znamená zvýšení konkurenceschopnosti. Vodní doprava je nedílnou součástí tohoto evropského zápasu o lepší postavení na trhu. Zazněla tu výzva ke zvýšení exportu mimo EU: zde zvláště vynikne potřeba dopravit zboží levně po pevnině do námořních přístavů, jinak bude zboží z vnitrozemí v zámoří naprosto neprodejné – vždyť vnitrokontinentální doprava tvoří až 90% celkových přepravních nákladů. (...) Pravidla, podle kterých se připravoval nový dokument transevropských dopravních sítí TEN-T, stanovují, že každá aglomerace nad 1 milion obyvatel má být napojena na všechny druhy doprav. Horní Slezsko má v ČR a PR dohromady cca 5 milionů obyvatel, ale vodní doprava tu chybí – chybí tu oderská vodní cesta a její napojení na Dunaj. (...) Z hlediska energetické bezpečnosti Horního Slezska by například bylo významné napojení na budovaný terminál LNG ve Świnoujście. (...) EU plánuje, že v roce 2050 se bude



Panelová diskuse na hospodářském fóru ve Varšavě 25. května 2013

50% zboží přepravovat vlaky a loděmi. Bez železnic a vodních cest je to nedosažitelná chiméra. (...) Před 15 lety jsem tu byl v delegaci prezidenta Václava Havla. Díky tomu se podařilo ustavit česko-polskou mezirezortní pracovní skupinu tzv. OKO – Oderskou komisi. Myslím, že je čas postoupit dál, povýšit ji na mezivládní úroveň, obdařit ji stálým sekretariátem s jasnými pravomocemi a odpovědností. (...) K dopravní diplomacii: Bohužel dobře nefunguje česko-polská spolupráce při prosazování společných zájmů – proto ČR zřejmě přijde o zařazení D-O-L do TEN-T, proto neuspěla snaha polských europoslanců Legutka a Marcinkiewiczze o zařazení oderské vodní cesty. (...) Stran financování těchto záměrů je samozřejmě nutná odvaha národních vlád, jak tu zmínili Jaroslav Siergiej a Petr Kužel. Je ale nutné soustředit společné úsilí na využití prostředků EU – Fondu soudržnosti a CEF (Connecting Europe Facility), které jsou ostatně silně orientovány právě na železnici a vodní cesty. Vedle toho bychom měli dlouhodobě usilovat, aby byla větší část „evropského“ prostředků směřována k infrastrukturním projektům na úkor tzv. měkkých projektů. A konečně: aby se mohly uplatnit také soukromé finance, je nutné zásadně změnit územní plánování a projekty dopravních staveb tak, aby koncesionáři mohli mít příjmy z využití a pronájmů pozemků. Jako příklad lze představit francouzského správce vodních cest VNF (Voies Navigables de France), který má 70% příjmů právě z těchto aktivit. Aktivním spojením národních, posílených evropských a dobře nastavených soukromých zdrojů lze výstavbu infrastruktury vodních i dalších dopravních cest velmi dobře zajistit.

Prezident Zeman jednal s předsedou EK o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe



Zdroj: Hana Brožková, Archiv KPR

Prezident ČR Miloš Zeman jednal 2. a 3. dubna 2013 s předsedou Evropské komise José Manuelem Barrosem mimo jiné o Kohezním fondu EU, investicích do transevropských projektů a v rámci transevropských dopravních sítí i o projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

fondy, protože o nich neplatí známé pravidlo N+2, ty mají daleko delší časový horizont. A pokud jsme s panem předsedou Barrosem mluvili o investičních, zejména transevropských projektech, je jasné, že by měly být kofinancovány právě z těchto evropských fondů,” doplnil Zeman.

Miloš Zeman se o projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zmínil již v lednu v rámci své předvolební kampaně, když prohlásil:

„Symbolicky bych vztyčil vlajku EU na Hradě,“ proslul Zeman na neformální snídani s novináři v pražské kavárně Slavia s tím, že by to byl jeden z prvních kroků. Považoval by to za symbolické gesto vůči EU naznačující, že se poměry zlepšily. A oplátkou by chtěl vyjednat spolufinancování výstavby průplavu Dunaj-Odra-Labe, po které podle něj volají české podniky.

„Diskutovali jsme o transevropských sítích, které oba dva pokládáme za nástroj pro urychlení ekonomického růstu,” prohlásil na tiskové konferenci prezident Miloš Zeman.

„Samozřejmě, že jsme jednali o čerpání evropských fondů a soustředili jsme se především na tzv. Kohezní

Já si myslím, že investiční akce tak velkého rozsahu, jakým je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, by si rozhodně vyžadovala speciální zákon. Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhorším případě skupina poslanců nebo senátorů. Zákonodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajská zastupitelstva.

Miloš Zeman
prezident České republiky

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XXX. — Vydána a rozeslána dne 13. června 1901.

Obsah: Čís. 66. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

66.

Zákon ze dne 11. června 1901

o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

S přisvědčením obojí sněmovny rady říšské vidí Mí se naříditi takto:

§ 1.

Stavba vodních drah, a to:

- a) lodního průplavu z Dunaje do Odry,
- b) lodního průplavu z Dunaje do Vltavy poblíž Budějovic a splavnění Vltavy od Budějovic až do Prahy,
- c) lodního přeplavu z kanálu Dunajsko-oderského ku střednímu Labi a splavnění Labe v části od Mělníka až k Jaroměři,
- d) splavněného spojení z průplavu Dunajsko-oderského k říční oblasti Visly a až ke splavněné části Dněstru

provedena buď státem, zaváže-li se země, ve které některý pod a až d jmenovaný průplav nebo díl průplavu má být zřízen, vztažmo některá nahore uvedená část řeky, která má být splavněna, se nachází,

platiti roční částku, která stačí na zúročení a vynošení osminy těch obligací, které budou vydány, aby příslušný průplav nebo díl průplavu byl zřízen, vztažmo aby příslušná část řeky byla splavněna (a až d).

Za tímto účelem jest země oprávněna, ukládati interestentům příspěvky.

Příspěvky země placeny buďte poměrně podle platů, které případnou z tohoto důvodu na stát, a mají přestat, když příjmy dotyčného průplavu po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření jmenovitého základního kapitálu tohoto průplavu.

§ 2.

Zemskému zákonodárství se zůstává, postarati se o příspěvky z prostředků zemských, jakož i způsob, jak se mají ukládati příspěvky interestentům, ku kterým v jednotlivých královstvích a zemích jest přihlížeti.

Učiní-li se příslušná úmluva mezi státní správou a dotyčnou zemí, příspěvek zemský může zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístavacích míst, příjezdných silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací.

§ 3.

Postaráno buď přiměřeným způsobem o jednotné řízení prací v § 1 zveřejněji dotčených.

Budiž zřízen poradní sbor z odborníkův a zástupcův interestentů. Polovici členů poradního sboru jmenuje vláda, druhou polovici zemské výhory účastných zemí.

Způsobem nařizovacím vydána budou podrobnější ustanovení o počtu a rozdělení členův a o úřadování. Při sestavování poradního sboru dbáno buď zájmů obchodních, průmyslových, živnostenských, zájmů hospodářství polního a lesního, jakož i zájmů dělnictva.

§ 4.

Správu vodních drah, které podle § 1 tohoto zákona budou zřízeny, bude mít stát, který také bude ustanovovat a vybírat dávky a poplatky za používání vodních drah a staveb k nim patřících.

Při stanovení těchto dávek a poplatků dbáno budiž co nejvíce toho, aby veškerá domácí výroba byla co nejvýdatněji chráněna, obzvláště přiměřenou úpravou sazeb.

§ 5.

Abý zajištěno bylo regulování těch řek v Čechách, na Moravě, ve Slezsku, Haliči, Dolních a Horních Rakousích, které s uvedenými v § 1 průplavy a řekami splavněnými, jakož i takovými, o jejichž splavnění se pracuje, tvoří jednotnou vodní síť a buď za účelem přivádění vody, buď vzhledem k posunování valounů pro příslušné vodní dráhy mají zvláštní důležitost, budiž jednání s účastnými královstvími a zeměmi ihned zahájeno, při čemž pro finanční dávky království a země platí mají stanoviska pro taková opatření dosud obvyklá. Úprava těchto řek musí nejpozději současně se stavbou průplavů (§ 6, odstavec 1) započata býti.

Pro všechny ostatní vodní toky v královstvích a zemích na radě říšské zastoupených, jejichž úprava jeví se potřebnou, budiž tato regulace co možná brzy připravena a jakmile příslušné práce předběžně budou hotovy, co nejdříve započata.

Zvláštním zákonem ustanoveno bude zvýšení ročního příspěvku státního pro fond meliorační, ku provedení takových regulací potřebné.

Započtení dotací pro vodní stavby do státních rozpočtů těch kterých let zůstává tímto nedotčeno.

§ 6.

Se stavbou vodních drah v § 1 dotčených, o kterých zastupitelstva příslušných zemí se usnesla přivoliti k podmínce v § 1 uvedené, započítí se má nejpozději v roce 1904.

Potřebné práce přípravné vykonány buďte tak včas, aby tato lhůta dodržena a stavba nejdéle do 20 let mohla býti dokončena.

§ 7.

Při stavbě průplavů a při splavňování řek za městnávání buďte, pokud se to srovnati dá s úspěšným postupem práce, domácí technické a dělníci, akož i domácí průmysl.

§ 8.

Náklad na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a na říční úpravy, které podle § 5, odstavce 1, mají býti provedeny, buď podle potřeby, pokud tento náklad není uhrazen příspěvkem zemí nebo jiných interestentů, vztahmo z fondu melioračního, opatřen půjčkou, nejvýše čtyřmi ze sta bez daně zúročnou, na korunovou měnu znějící, v 90 letech splatnou.

Vláda se zmocňuje, z této půjčky ve stavebním období 1904 až do konce 1912 vydati nejvýše obnos 250 milionů korun jmenovitě. Výnos tím získaný smí vynaložen býti toliko na uhrazení nákladu na zřízení vodních drah v § 1 dotčených a regulací v § 5, odstavci 1, stanovených.

Z výnosu půjčky věnována buď částka nejvýše 75.000.000 K na dotčené úpravy.

Vláda předložití má každoročně zároveň se státním rozpočtem výkaz, ze kterého přesně seznati lze sumy obligací na účet dotčených 250 milionů korun jmenovitě hodnoty vydaných, jakož i nač výnos jejich za posledního uplynulého účetního období byl vynaložen a jaké práce v této době byly vykonány.

§ 9.

Zvláštním zákonem zajištěna buď včasné úhrada potřeby, která nastane po roce 1912.

§ 10.

Vláda se zmocňuje, po vyslechnutí zemských výborů příslušných zemí konečně ustanoviti trať a technickou úpravu vodních drah v § 1 dotčených.

Ku každé odchylce od programu podle § 1 stanoveného o zřízení vodních drah a ku každému rozšíření programu přes rámec § 1 zapotřebí jest zvláštního zákonného povolení.

§ 11.

Finanční ministr předložiti má před počátkem stavby (§ 6), bude-li potřeba, k ústavnímu projednání návrhy na úhradu břemene umořovacího, které vzejde z uzavření půjčky.

§ 12.

Za částky na přípravné práce (§ 6, alinea 2) potřebné budíž každého roku ve státním rozpočtu žádáno.

§ 13.

Pro stavby v § 1 a § 5, odstavci 1, dotčené přísluší právo vyvlastňovací, zvláště také právo na úplné nebo částečné odnětí soukromých vod a vodních práv, při čemž na výkon vyvlastnění obdobně vztahovati se mají ustanovení zákona ze dne 18. února 1878, Z. Ř. č. 30, o vyvlastňování za účelem stavby a vozby železnic.

Při sestavování a provádění projektů dbáno buď co možná nejvíce zájmů vodního hospodářství, zvláště pak toho, aby potřeba pitné vody, jakož i vody potřebné pro hospodaření a pro případy nebezpečí ohně pro obce, osady a usedlosti zůstala uhrazena.

Při stanovení projektů, jakož i při vozbě po umělých drahách vodních budíž zvláště přihlédáno také ku zřízeným již melioracím polního hospodářství, tak zvláště k zavodňování a odvodňování, při čemž však podle možnosti také k tomu působiti jest, aby ve spojení s novými drahami vodními takové stavby, které podporují polní hospodářství, mohly býti nově zřízeny. Při tom přihlíženo buď především k zájmům selských statků.

Všecky záležitosti, které se vztahují ke stanovení a provádění projektů pro stavby v § 1 dotčené, jakož i rozhodnutí příslušná náležejí ke kompetenci

obchodního ministeria, ku provedení staveb povolaného, které s ostatními účastnými ministeriemi se má dorozuměti.

Zevrubnější ustanovení vydána budou způsobem nařizovacím.

§ 14.

Jakmile některá stavba v § 1 a § 5, odstavci 1, uvedená, bude započata, ministr obchodu jmenovati bude ve srozumění s ministrem vnitra potřebný počet živnostenských dozorců, jejichž činnost ve smyslu zákona ze dne 17. června 1883, Z. Ř. č. 117, vztahuje se na dozor k příslušným pracím stavebním, zemním a vodním. K těmto dozorcům živnostenským vztahují se všechna ustanovení dotčeného zákona. Dozorcí ti jsou členy poradního sboru (§ 3). Podle potřeby buďte jim přidáni potřební pomocní orgánové. Tito dozorcí živnostenský jsou zvláště zavázáni, ve zprávách, které mají každého roku podávati, sestaviti podrobné údaje o námezdních, obytných a zdravotních poměrech dělnických osob, při provádění dotčených staveb zaměstnaných, jakož i způsobu zadávání práce a o době pracovní.

Náklad způsobený zřízením a úřadováním těchto dozorců živnostenských jde na účet stavebních fondů.

Podle potřeby zřízení buďte zvláštní lékařští orgánové, aby vedli dozor ke zdravotnímu stavu pracovních osob při provádění dotčených staveb zaměstnaných.

§ 15.

Veškerá ustanovení VI. hlavy řádu živnostenského, včetně ustanovení §§ 88 a, 96 a, 96 b vztahují se ke všem kategoriím dělníků, které zaměstnány jsou při provádění některé stavby v § 1 a § 5, odstavci 1, uvedené.

§ 16.

Smlouvy, knihovní zápisy, podání a jinaké listiny, kterými se pro zabezpečení staveb v § 1 tohoto zákona dotčených zajišťuje nabývání pozemků, propůjčování věcných práv, postupy práv vodních, opatřování stavebních a vozebních materiálů, placení na hotovost nebo jiných jakýchkoli příspěvků, nebo kterými se činí úmluvy za účelem opatření kapitálu

a stavby dotčených zařízení, s vyloučením jednání, které se koná v soudním řízení sporném, konečně půjčky, které snad učiní země, okresy a obce, aby opatřen byl kapitál potřebný k tomu, aby příspěvky k nákladu na vodní dráhy (§ 1) byly placeny, jsou prosty kolkův a poplatků.

Táž výhoda přísluší podáním, plánům a jiným spisům, od interestedů snad podaným, kterými se provedení těchto staveb v technickém nebo finančním vzhledě připravuje.

Výhody v § 11 zákona ze dne 30. června 1884, Z. Ř. č. 116 stanovené pro podniky meliorační vztahují se také na úpravy v § 5, odstavci 1, dotčené.

§ 17.

Mému veškerému ministerstvu uloženo jest, uvéstí ve skutek tento zákon.

Ve Vídni, dne 11. června 1901.

František Josef m. p.

Koerber m. p.

Wittek m. p.

Spens m. p.

Rezek m. p.

Giovanelli m. p.

Weltersheimb m. p.

Böhm m. p.

Hartel m. p.

Call m. p.

Pietak m. p.



Budova Říšské rady ve Vídni v roce 1900

Kam kráčíš ŘVC

aneb vždy jde o vodní koridor D-O-L

Ing. Josef Podzimek

*Myšlenku není možno zničit,
myšlenku je možno jenom zradit.*

Karel Čapek

V poslední době bylo o říšském vodocestném zákonu z roku 1901, který přesně právně i technicky formuloval moderní pojetí průplavu Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) a jako podpůrnou organizaci Ředitelství vodních cest (ŘVC) napsáno tolik, že mne ani nenapadlo, že ještě po 50 letech, kdy se o projekt zajímám, mohu něco zajímavého najít. O to víc jsem byl nadšen, když jsem ve svém archivu našel dva články, které přesně popisují vznik zákona (1901), zřízení ŘVC (1901) i jeho zrušení (1949). Rozhodl jsem se proto Vás, čtenáře našeho časopisu, seznámit s mimořádně konkrétním a zasvěceným pohledem na „věc“. Přitom se pokusím o co nejstručnější komentáře k oběma článkům.

První je z pera opravdu znalého historika, bibliografa a politika, přímého účastníka projednávání a schvalování vodocestného zákona. Je jím **Dr. Zdeněk V. Tobolka**. Narodil se v roce 1874 a zemřel v roce 1951. Zažil tedy Rakousko-uhersko, první republiku, druhou republiku, Protektorát Čechy a Morava, třetí republiku i únorové vítězství pracujících.

Byl spoluzakladatelem (1900) Masarykovy realistické strany, od r. 1906 byl členem strany Mladočechů a v letech 1911-18 byl poslancem říšské rady. Po vzniku ČSR vstoupil do strany soc. demokratické. Již z životní dráhy Zd. Tobolky lze usuzovat, že byl u všeho a uměl i přecházet z jedné strany do druhé a tím je nám současníkům jistě blízký.

Seznámit se s pohledem tohoto informovaného politika na vznik vodocestného zákona je pro nás víc jak aktuální. Vždyť nový prezident ČR Miloš Zeman nás nabádá, abychom iniciovali Zákon o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Při čtení zjistíme, jak podobné je prostředí politiků v Říšském sněmu před víc jak 110 lety a politiků v Parlamentu České republiky současnosti.

Ještě než přejdeme k výňatkům samotného článku, dovolte, abych čtenáře stručně seznámil s některými pojmy a osobnostmi, které jsou zde citovány:

Říšská rada byla definována ústavou v roce 1849 a byla dvoukomorová.

Panská sněmovna, kam jmenoval doživotně členy panovník Poslanecká sněmovna, do které od r. 1861 volili zástupci zemské sněmy v kurii velkostatkářů, měst a venkovských obcí, živnostenských a obchodních komor

Mladočeši - Národní strana svobodomyšlná byla druhou nejvýznamnější českou politickou stranou působící v Rakousko-Uhersku (1863-1918).

Česká strana lidově pokroková (realistická), která byla v roce 1900 založena T.G.Masarykem a za kterou byl T.G.M. v roce 1907 znovuzvolen do říšské rady.

Česká strana agrární byla založena v r. 1899. Původní program strany byl jednoduchý „Sedláci volte jen sedláka!“

JUDr. Bedřich (Friedrich), princ Schwarzenberg –se narodil r. 1862 na zámku Orlik jako druhý syn knížete Karla ze Schwarzenbergu a jako pravnuke maršála Karla Schwarzenberga, vítěze nad Napoleonem v bitvě u Lipska. Dva roky po studiu na právnické fakultě byl zvolen do zemědělské rady pro Čechy, posléze člen říšské rady za konzervativní velkostatek a člen panské sněmovny.

V roce 1936 zemřel a je pochován v rodinné hrobce na Orlíku. Náš ministr zahraničí Karel Schwarzenberg považuje Bedřicha za jediného prakticky aktivního politika v letech 1914-1918. Ale prokazatelně byl členem Panské sněmovny již v roce 1897.

prof. JUDr. Josef Kaizl (1854–1901) významný český národohospodář, právník a politik. V roce 1887 spolupracoval s T.G.Masarykem a Karlem Kramářem na formulování nového politického směru. Šířil myšlenky Masarykovy České strany lidové (Realistické). Byl členem říšské rady a v letech 1898-1899 byl ministrem financí Předlitavska.

Předlitavsko neboli Rakousko byla jedna ze dvou částí Rakousko-Uherska v letech 1867-1918 s hlavním městem Vídeň. Od druhé části Zalitavska, neboli Uherska, jej z části oddělovala řeka Litava. Název „Předlitavsko“ byl neoficiální. Do 1915 oficiální název byl „Království a země na říšské radě zastoupené“. V roce 1915 se oficiálně začalo užívat názvu Rakousko



Předlitavsko bylo tvořeno těmito korunními zeměmi: Horní Rakousy, Dolní Rakousy, Salcbursko, Štýrsko, Korutany, Tyrolsko, Vorarlbersko, Istrie, Gorice a Gradiška, Terst, Dalmácie, Čechy, Morava, Slezsko, Halič, Bukovina. Rozloha území Předlitavska byla 300 011 km². Česká republika dnes 78 865 km².

Dr. Arnošt šl. Körber
předseda vlády
Předlitavska
v letech 1900–1904.
Prosazoval rozvoj
dopravní infrastruktury



A nyní přejdeme k prvnímu článku.

JAK VZNIKL VODOCESTNÝ ZÁKON Z ROKU 1901

Dr. Zdeněk Tobolka – 1940

Otázka vybudování vodních cest v Čechách a na Moravě jest stará bez dvou roků sedmdesát let. V době, kdy své vodní cesty budovaly nebo měly vybudovány Německo, Belgie a Francie, r. 1872, ozvaly se v předlitavském parlamentě první hlasy po stavbě vodních cest.

Za nimi následovaly iniciativní návrhy Sněmu Království českého r. 1884, který se usnesl přispěti na zřízení kanálu dunajsko-vltavského a na regulační práce, s projektem tím spojené, a Sněmu Markrabství moravského r. 1889, který sliboval své finanční příspěvi pro kanál dunajsko-oderský.

Vláda rakouská v trůnní řeči roku 1897 uznala oprávněnost snah po stavbě vodních cest. Ale to bylo vše, co tehdy učinila. R. 1900 vystoupila s investiční předlohou, kterou se mělo povolit čtvrt miliardy korun především na stavbu druhého železničního spojení s Terstem a na novou strategickou trať mezi Budapeští a Haličí.

Tento vládní počín dal tehdy obchodní a živnostenské komoře v Praze podnět k přijetí zvláštní resoluce, v níž se po vládě žádalo, aby za provedení svého investičního úmyslu dala náhradu nejpoptatnější zemím v Předlitavsku ve splavných vodních cestách.

Po tomto podnětu z Prahy se dne 13. prosince 1900 vyslovila velká manifestační schůze ve Vídni pro vodní stavby.

Dva čeští poslanci národní strany svobodomyslné, čili mladočeské, inženýr Jan Kaftan, Čech a JUDr. Václ. Šílený, advokát na Moravě v Tišnově, ve smyslu dříve zmíněné zvláštní resoluce pražské obchodní a živnostenské komory zahájili na říšské radě akci, aby obmyslená výstavba velkých železnic byla iungována s vodními stavbami. Navrhovali, aby z rozpočtových přebytků bylo ročně věnováno 22 mil. korun na zřízení zvláštního fondu pro stavbu průplavů. Jejich úsilí nalezlo ohlas u poslanců z Dolních Rakous, Slezska a Haliče. **Jménem jich všech byla podána dne 4. března r. 1901 osnova zákona o výstavbě kanálů a splavnění některých řek.**

Všimněte si, jak se v říšském parlamentu před 110 lety pracovalo rychle a jak reagovala „naše“ vláda a jak se následně všichni mezi sebou pohádali.

Redakce VC a P

Vláda, již tehdy v čele stál Dr. Arnošt šl. Körber, dne 20. března projevila ve vodocestném výboru sympatie s podaným iniciativním návrhem, ale hned ohlásila svoji vlastní předlohu o výstavbě vodních cest. **Splnila tento slib již dne 26. dubna r. 1901, kdy vynakládala veškeré úsilí, aby byla sněmovna dělnou a aby Národní strana svobodomyslná (Mladočeši) nenastoupila zase cestu obstrukční taktiky.** Vůdce Národní strany svobodomyslné, bývalý finanční ministr, univ. profesor JUDr. Josef Kaizl, nebyl spokojen s podáním vládní osnovy za tehdejší situace. Napsal si o tom do svého deníku: „My jsme tím přímo zaskočeni, ale námi samými – Kaftan – a tuším i JUDr. Jos. Fořt – tady manipulovali na vlastní pěst a věci hnány jimi tak daleko, že teď podání předlohy vypadá – a tak to i císaři líčeno, jako vyplnění našeho desiderátu. **A my přece tak vřele nehorujeme pro ty rychlé kanály. Ba dokonce Schwarzenberg, ag-**

rárníci natahují tak skeptické struny, že už vidím v kanálech staročesko-feudálně agrární prostředek agitační proti naší straně!“

Předloha stanovila plán vodocestné akce, řešila všeobecně otázku příspěvku, přimlouvala se za jednotnou organizaci celé věci v rukou státu a za správu podniku státem. Určovala počátek stavby a dobu jejího dokončení, řešila finanční zajištění vodocestné akce a dotýkala se nezbytné otázky vyvlastnění, kolokovních a poplatkových výhod. Stát měl provést stavbu plavebních průplavů od Dunaje k Odře a k Čes. Budějovicům (spolu s kanalisací Vltavy od Č. Budějovic ku Praze), od průplavu dunajsko-oderského jednak ke střednímu Labi (spolu s kanalisováním Labe od Pardubic k Mělníku), jednak k poříčí Visly a Dněstru. Zúčastněné země, města Vídeň a Praha, pak i jiní zájemci měli přiměřeně přispěti.

Tato vládní osnova, stejně jako iniciativní návrh poslanců z 4. března, kladla váhu na vybudování kanálů.

Tak 4. března 1901 bylo budování průplavu D-O-L na dobré cestě. Avšak ...

Vládní osnova nesetkala se v Českém klubu s jednotným souhlasem. Byly tam o předloze různé názory. Jeden z nich zastával Ing. Kaftan a dr. Šílený: aby se jen stalo, jak si přeje vláda o stavbu plavebních průplavů s doplňkem nezbytné kanalisace řek.

Druhý názor měl svého představitele v dr. J. Kaizlovi a soudil, že s hlediska českého království není vybudování kanálů tak zvláštní výhodou, jestliže nebude spojeno s regulací velkých řek, zvláště středního Labe na prvním místě.

Třetí názor, jež hájil posl. J. G. Maštálka, kladl důraz vedle regulace řek na otázku meliorací a žádal, aby se na ně vzal náležitý zřetel. Parlamentárka Českého klubu hned kolem 6. března upozornila min. předsedu dr. Korbra na stanovisko Českého klubu, které nehořelo tak pro stavbu plavebních průplavů, jako na prvním místě pro regulaci řek a pak pro meliorace.

Tak vida, ne Rakušané, ale my Češi a Moravané jsme se pohádali. Já chci průplav, já ne, napřed splavnění Labe a Vltavy, ale já chci nejdřív meliorace atd. atd. Přesně to jsme prožili na zasedání prezidia ČSAV v roce 1969 při rozhodování Čechů zda průplav D-O-L nebo VD Gabčíkovo. Já chci ten průplav vést vlevo od Olomouce, já vpravo, já chci plavební komory a já zase lodní zdvihadlo. A jak víme bylo VD Gabčíkovo. Ale vraťme se do roku 1901. Náhle došlo ...

v Českém klubu k vyjasnění stanoviska dne 30. dubna. Vlivem dr. Kaizla, který se tam stal duší celé akce, usneseno nevzpírat se vybudování kanálů, ale napřed bezpodmínečně zabezpečiti regulace řek. Toto rozhodnutí stalo se v týž den, kdy se dr. Körbrovi podařilo přikázání vodocestné předlohy do výboru bez prvního čtení.

Tak jsme odsunuli budování průplavu D-O-L a začali intenzivně pracovat na splavnění Labe a Vltavy. přestali jsme se hádat, ale D-O-L byl v nedohlednu. Trochu zlobili agrárníci, neboť ...

Stalo se to beze všeho odporu, ačkoliv se čeští agrárníci dlouho zdráhali nečiní obtíž, aby překážením nedopřáli Českému klubu nějakého úspěchu ve věci vodocebné.

Ve vodocebné akci záhy vedl první slovo ve sněmovně Český klub a zvláště jeho představitel dr. J. Kaizl. Ten dříve nežli o předloze jednal s vládou, hleděl pro české stanovisko získati Němce, Poláky a velkostatkáře.

Musil vyvracet zvláště obavy zemědělců všech zemí z výstavby kanálů s hlediska zemědělských zájmů, a obavy, že by zlevněním dovozních nákladů na průplavech vznikla větší soutěž východních zemí při dovozu všech potravin do měst západu.

A vida, tak zemědělci měli strach, že by se po vodě mohly vozit levné potraviny z ciziny. Nám – potomkům – se to povedlo i bez vodní cesty.

Mladočeští poslanci své konkrétní návrhy podali až ve vodocebném výboru. Měnili jimi vodocebný plán spíše v postupu provedení, více českým zájmům hovívého, nežli v jeho rozsahu.

Vše se najednou změnilo ve prospěch průplavu Dunaj-Odra-Labe, avšak dle politické logiky.

Napřed se státním nákladem provede:

- 1) Kanalizace Vltavy od Č. Budějovic do Prahy včetně hořešovickeho přístavu
- 2) Kanalizace Labe od Mělníka po Jaroměř
- 3) Kanalizace Berounky, Moravy, Dyje a několika řek v Haliči

Rozumíte tomu? Já ne. Ale pokračujeme slovy dr. Zd. Tobolky.

Mladočeští poslanci naléhali na to, aby práce, na nichž byli interesováni, byly zahájeny, jakmile by byly vypracovány resp. předloženy projekty, nejdéle však v r. 1903, tedy o rok dříve nežli navrhovala vládní osnova, a aby stavba byla dokončena nejdéle v 10 letech, a nikoliv, jak chtěla vláda v 20 letech.

Český klub, v němž byli seskupeni mladočeští a staročeští poslanci z Čech a Moravy, byl nejsilnější český klub na radě říšské. Čítal 53 poslanců. Kromě něho, měl český agrární klub 5 poslanců, národní socialisté 4 mandáty, čeští národní katolíci z Moravy a čeští sociální demokraté po dvou poslancích. **Český klub byl tedy odpovědný klub za českou politiku na radě říšské a určoval ji. Český klub agrární, jenž na radě říšské vznikl v lednu roku 1901, v touze po rozšíření agrárních pozic za očekávaných voleb do sněmu Království českého vynakládal vše, aby při vodocebné akci zjednal si zásluhy o své agrární voličstvo.**

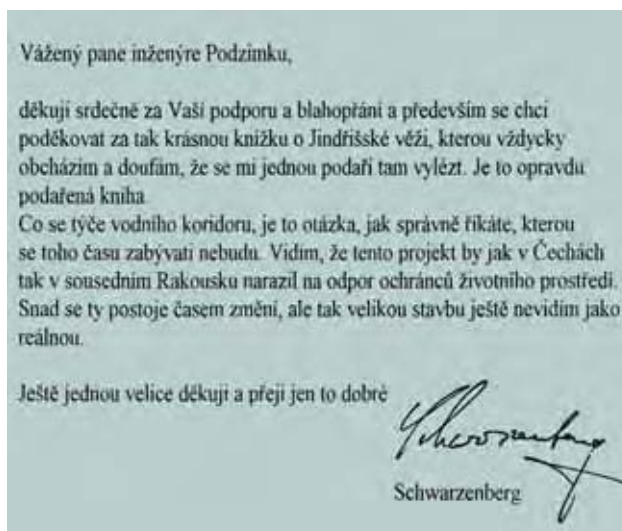
Proto dne 16. května r. 1901 v době, kdy již se vědělo, že osm dní před tím dr. Körber českým poslancům odmítl extradoaci pro meliorace, tehdejší vedoucí České strany agrární, **říšský poslanec Karel Prášek dal si schváliti na schůzi důvěrníků své strany, aby agrární poslanci hlasovali pro vodocebný zákon jen tehdy, jestliže vláda zvýší meliorační fond na 150 mil. korun a zajistí zemědělským výrobkům levnější železniční sazby.**

Vedoucím agrárních politiků byl Bedřich princ Schwarzenberg.

Tento muž těžce nesl, že konservativní šlechtě porážkou Staročechů a vítězstvím Mladočechů r. 1891 bylo odejmuto vedení českého národa, a nezanedbal žádné příležitosti, aby seslabil úspěchy pozitivní politiky mladočeské. **Ve chvíli, kdy mladočeská delegace pracovala k úspěchu ve vodních cestách, dne 9. května, navrhoval jí, aby se celá vodní akce přerušila, odložila a nejunovala s osnovou investiční, jako prý akce ještě**

nezralá. Byl odmítnut se svým podnětem. Stal se tím větším nepřítelem vodocebné akce.

Nedá nám to, abychom neotiskli dopis tehdy senátora Karla Schwarzenberga bez uvedení data, ale knížka Sto- věžatá Praha vyšla v roce 2003, tedy před deseti lety.



Český klub nedosáhl ve vodocebném výboru všeho, co chtěl. Ale to, čeho dosáhl, nebylo bez významu a ceny. **Plán celé vodocebné akce byl rozšířen tak, že měl býti zřízen plavební kanál od dunajsko-oderského kanálu ke střednímu Labi spolu s kanalisací labské trati od Mělníka k Jaroměři.** Regulací řek, na níž měli Češi největší zájem, byl stanoven nejposlednější počátek stavby; mělo se nejpozději s touto prací započítí v téže chvíli, kdy se započalo se stavbou kanálů.

Kdyby se tak stalo, tak bychom dnes měli vodní koridor D-O-L a Češi a Moravané by se opět nemuseli hádat, zda D-O-L ano či ne.

Pokud se týče provedení vlastních staveb vodocebných a regulací, nedosáhl ovšem Český klub, jak si přál, ani aby nejpozději r. 1903 tvořil počátek akce, ani se mu nepodařilo zkrátiti stavební období na dobu desíti let.

Výborová osnova kladla počátek vodocebných staveb nejpozději do r. 1904 a stanovila, aby v 20 letech byly ukončeny. Vláda pro první stavební období, 1904-1912, se zmocňovala, aby si půjčkou opatřila nejvýše obnos 250 mil. kor. (nominale), z kteréhožto obnosu mělo býti obráceno na regulace nejvíce 75 mil. kor. Země měly na úhradu nákladu kanalisačních staveb přispěti jednou osminou nákladu, k regulačním pracem podle zásad, tou dobou obvyklých. Pro nové stavební období se měla učiniti další potřebná finanční opatření.

O vodocebné osnově referoval v plenu poslanecké sněmovny dne 29. května r. 1901 posl. dr. Max Menger. **Když se o ní hlasovalo jmenovitě, opustili velkostatkáři obou směrů, konservativního a ústavověrného sál. Odůvodňovali to tím, že osnova ohrožuje zemědělské zájmy. Dne 30. května obhajoval v plénu sněmovny osnovu vlastní duch vodocebné akce dr. J. Kaizl. Odmítl názory Bedřicha prince Schwarzenberga, tamtéž dne 29. května projevené. Dne 1. června r. 1901 byla osnova přijata v druhém čtení a tentýž den v třetím čtení současně s přijetím investiční předlohy. Oba zákony byly přijaty 198 hlasy proti 46. Požadované refundace došly téhož souhlasu. Když i panská sněmovna schválila bez**

námitek usnesení poslanecké sněmovny, mohl být zákon o vodních cestách a regulaci řek sankcionován. Stalo se tak 11. června r. 1901.

Tento zákon jest do dnes základem všech našich vo-
docestných prací. Ten, kdo docílil jeho uskutečnění v čes-
kém smyslu, byl dr. J. Kaizl. Napsal dne 25. května r. 1901
v týdeníku Rozhledy o vodocestném zákonu, že: „**Je to
prospěšné, velkolepé dílo, jehož požehnání a sláva
přetrvá generaci, v níž z malých příčin malé vzdory
nalézalo.**“ Ale byl si plně vědom i své účasti při tomto
díle. Ve svém deníku dne 1. června roku 1901 se vyznal:
„Byl to kus tuhé houževnaté práce, o jejíž úspěšné vyří-
zení smím sobě právem největší zásluhu přičísti.“

JUDr. Josef Kaizl byl v letech 1898–1899 ministrem financí
Předlitavska (Rakouska). To byla nejvyšší funkce, kterou kdy
kterýkoliv Čech získal v rámci Rakousko-Uherska. Krátce po
schválení vodocestného zákona dr. Josef Kaizl zemřel.

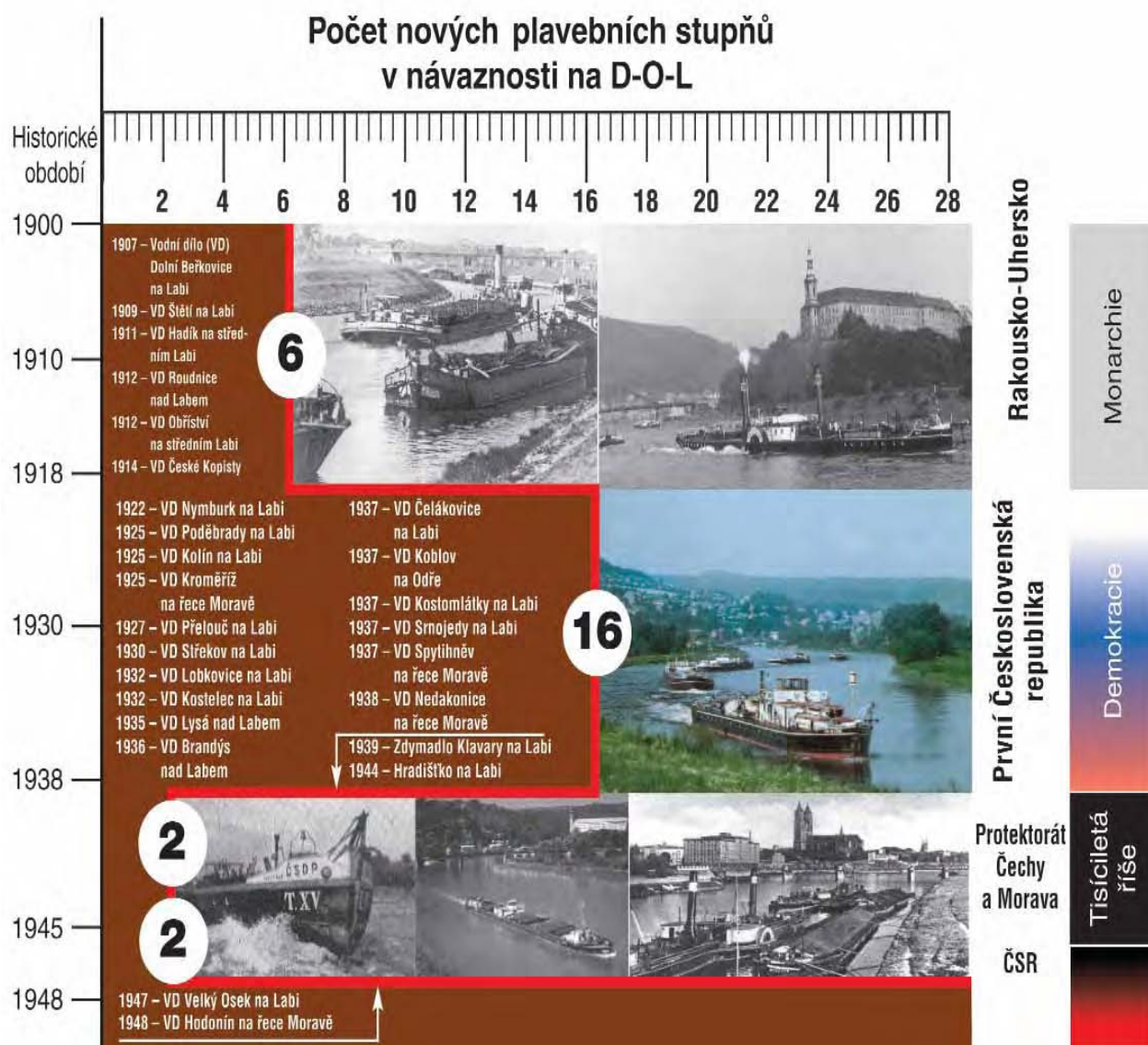


Kéž by náš ministr financí
prožel a podporoval vodní kor-
ridor D-O-L ve prospěch nás
Čechů a Moravanů a navázal
tak na práci našich předků
a dokončil tento největší projekt
posledního století. Tím by dal
do pohybu umrtvenou investici
na labsko-vltavské vodní cestě
v hodnotě více jak 200 mili-
ard Kč. Jistě by ho v této bohu-
milé činnosti podporoval náš
nový prezident Miloš Zeman.

Druhý článek, který je víc jak aktuální, napsal Ing. Jin-
dřich Černý v roce 1949, tedy krátce po tom, co Gottwal-
dova vláda zrušila Ředitelství vodních cest. Věříme, že
nám bude dobrým vodítkem v pochopení „okamžitého“
zrušení ŘVC Nečasovou vládou z 14. ledna 2013.

Redakce VC a P

Co vše se postavilo v rámci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v letech 1904-1949



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 průplavem povodí Odry a Labe na jedné a Dunaje na druhé straně. Průplav dunajsko-odersko-labský 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 srdcí Habsburků byly vždy nejbližší, též velký hospodářský prospěch. Stavba drah v těžkém terénu byla však velmi nákladná a finanční prostředky daly se získati pouze tehdy, budou-li pro ně hlasovati i čeští a polští poslanci.

Körber však chtěl dosáhnouti ještě něčeho více. Chtěl do popředí postavit zájmy hospodářské, odvrátiti tím pozornost veřejnosti od vnitřních nesnází politických a přiměti 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 těmto průplavům. 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.

Všímáte 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 zastřenou 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 shrnouti 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 postarati se o zásobní nádrže pro dodávání vody do průplavů i pro nalepšování vodních stavů ve splavněných řekách, je nutno odstraniti škodlivé účinky povodní i pohyby valounů a pečovati 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 správních 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 dáti 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 střechu a pak se ke stavbě vodních cest chovaly lihavě, 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-odersko-labského, 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 pokračujme 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 dřív-

ějších nezahrnuje sice tento projekt zatím plavební zařízení, ale umožňuje, aby je bylo možno dodatečně vybudovat, 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 o 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 nepochopným vládnoucím místem, tisku i neinformovanou veřejností a finančními 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, přehrady a hydroelektráren, z nichž v letech 1911 až 1944 byly vybudovány a dány do provozu:

2 přehrady

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 dvoubazénovém přístavu u Mělníka, dokončeném v podstatné části roku 1931, a o přístavu na Maninách. Kromě toho vybudovalo ředitelství ještě 22 překladišť a útulků pro lodě.

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

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

Aby odstranilo nepříznivé účinky, které způsobuje vzduťatá 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 zdří je nutno zřídit silniční spojení, pro personál zdymadel a přehrad třeba postavit obytné domy a pro přístavy a provozní materiál objektů řádná skladiště. Ředitelství zbudovalo 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 přehrady 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 přizpůsobení zdří 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 zastaviti 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 vysokoškolskou katedru Ing. Dr. Emanuel Toma, profesor vodočernství 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 Firbase. 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 Mattuš, 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: zemřelý 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.

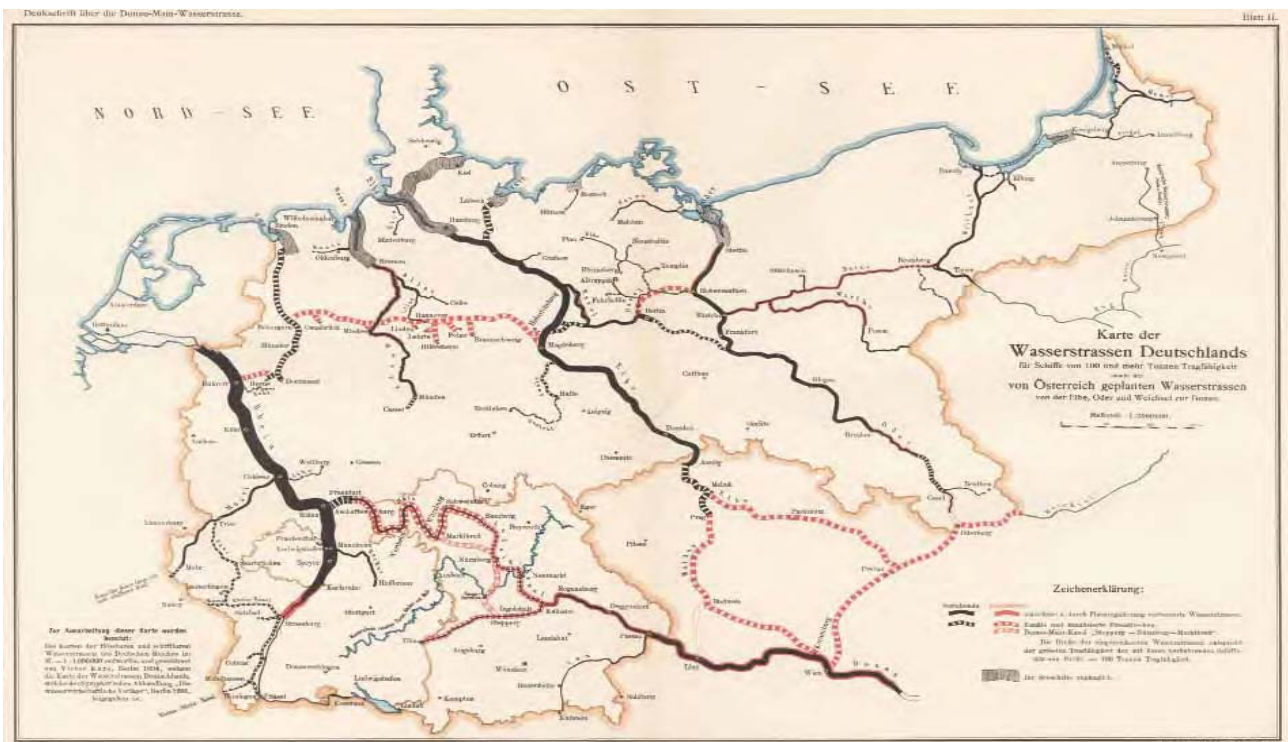
Tento soulad se nevypěstoval náhodou, byl výsledkem dlouholeté tradice, kterou odkazovala starší generace generaci mladší. Tradice kolektivního souzvuku se zrodila při samém vzniku ředitelství a možná, že zde spolupůsobila i ta okolnost, že lůno nového orgánu bylo v tehdejší ministerstvu obchodu, které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

Kraje apelují na urychlení přípravy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Usnesení Rady Asociace krajů ČR konané ve Zlíně dne 26. 4. 2013

Kraje požadují rychlejší a efektivnější přípravu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Chtějí lepší koordinaci se sousedními státy i s Evropskou unií. Koridor by měl být zahrnut do systému transevropských dopravních koridorů TEN-T. Informoval o tom předseda Rady Asociace krajů České republiky, jihomoravský hejtmán Michal Hašek po jednání této rady. Hejtmáné na svém zasedání 26. dubna 2013 ve Zlíně jednomyslně schválili usnesení na Podporu přípravy a postupné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

„Příprava projektu je velmi liknavá, chybí základní dokumenty, které by usnadňovaly jednání na úrovni republiky i Evropské unie. Příprava není dosud důsledně koordinována

s dalšími investičními záměry a akcemi, zejména s akcemi protipovodňové ochrany,” uvedl Hašek.

Projekt podle jeho slov ohrožuje také záměr vlády rušit některé státní instituce, v tomto případě Ředitelství vodních cest České republiky.

Vodní cesta bude podle Haška přínosná nejen pro vodní dopravu, ale i protipovodňovou ochranu a zajištění vody například pro zemědělství. Projekt by výrazně pomohl národní ekonomice v době hospodářské krize, byl by možností pro stát i soukromý sektor.

„Je nám jasné, že to není akce na jeden nebo dva roky, příprava potrvá delší časové období,” podotkl Hašek, který se chce v této věci sejit s ministrem dopravy.



USNESENÍ

Rady Asociace krajů České republiky

Číslo: 37
ze dne 26. dubna 2013

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

Rada Asociace krajů České republiky

I. bere na vědomí

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

II. konstatuje, že

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

III. pověřuje

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

IV. stanovuje

dosažení těchto hlavních cílů jednání s ministrem dopravy:

- zrychlení a zefektivnění přípravy vodního koridoru D-O-L,

- b) pro úsporu veřejných prostředků lepší koordinaci investičních akcí vodohospodářského typu, zejména pak projekty vodocebné s projekty protipovodňové ochrany,
- c) vynaložení veškerého úsilí na zachování, nebo urychlené znovuzařazení vodního koridoru D-O-L do systému TEN-T a stanovení konkrétních kroků k tomuto cíli,
- d) intenzivnější koordinaci s partnerskými státy na úrovni bilaterální, multilaterální (např. V4) a na půdě EU,
- e) zachování investorské organizace Ředitelství vodních cest ČR,

V. vyzývá

členy Rady AKČR, aby v jednotlivých územních samosprávných celcích, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocebné projekty, zvážili zpracování analýz se zaměřením na vyhodnocení:

- krátkodobých i dlouhodobých přínosů realizace projektu vodního koridoru D-O-L pro zaměstnanost,
- přínosů nákladní vodní dopravy rozvoj průmyslových a zemědělských podniků a z toho vyplývající zaměstnanost,
- přínosů rekreační plavby na atraktivitu regionů a zaměstnanost,
- možnosti účelné kombinace vodocebných projektů s projekty protipovodňové ochrany,
- možnosti přečerpávání dunajské vody vodním koridorem D-O-L do vodohospodářsky deficitních oblastí, zejména na jižní Moravě
- eliminaci možných konfliktů výstavby se zájmy ochrany životního prostředí, a to s využitím znalostí situace v konkrétních lokalitách s možností optimalizace trasy vedení vodního koridoru D-O-L.

VI. žádá

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

JUDr. Michal Hašek
předseda Rady
Asociace krajů ČR

Přítomní členové Rady AKČR:

1. MUDr. Jiří Běhounek, hejtman Kraje Vysočina
2. Oldřich Bubeníček, hejtman Ústeckého kraje
3. Bc. Lubomír Franc, hejtman Královéhradeckého kraje
4. JUDr. Michal Hašek, hejtman Jihomoravského kraje
5. Milan Chovanec, hejtman Plzeňského kraje
6. MVDr. Stanislav Mišák, hejtman Zlínského kraje
7. JUDr. Martin Netolický, Ph.D., hejtman Pardubického kraje
8. Miroslav Novák, hejtman Moravskoslezského kraje
9. Bc. Martin Půta, hejtman Libereckého kraje
10. MVDr. Josef Řihák, hejtman Středočeského kraje
11. Mgr. Jiří Zimola, hejtman Jihočeského kraje

Přítomní hosté zasedání Rady AKČR:

1. Mgr. Jaroslav Borka, 1. náměstek hejtmana Karlovarského kraje
2. MUDr. Michael Fischer, náměstek hejtmana Olomouckého kraje

Z krize se musíme proinvestovat

Ing. Jan Skalický – ředitel Ředitelství vodních cest ČR



V době, kdy píše tento úvodník, už zase prší. Pravděpodobně se nacházíme mezi první a druhou vlnou povodní. Scénář, který tady byl již prakticky při všech velkých povodních, včetně té novodobě největší v roce 2002, se nejspíš bude zase opakovat. A pokud ne, budeme všichni jásat, že jsme měli tentokrát větší štěstí. Při pohledu do historie se ale vše jaksí opakuje. Někdy s většími a jindy s menšími obměnami. Pokud se nám zdá něco nové, tak většinou při hlubším zkoumání zjistíme, že je to jen tím, že lidská paměť je příliš krátká. Stejně jako se střídají povodně a sucha, střídají se i doby hojnosti a nedostatku. Navíc vše záleží na úhlu pohledu. Z pohledu hospodářů se nacházíme v době nefalšované a pořádné ekonomické krize. Z pohledu lidí v zatopených oblastech je tu po 11 letech opět obří povodeň. Z pohledu těch, kterým to vyhovuje, je tu změna klimatu způsobená člověkem. Z pohledu médií je to vše dohromady téměř totální katastrofa. Jenže když se na to podíváte v historických souvislostech a zkusíte použít vlastní selský rozum, zjistíte, že ono to tu jaksí vše už bylo. Sucha, povodně, ekonomické krize a růsty, ochlazování i oteplování, rušení a zakládání. Problém tedy není v tom, že bychom něco neznali. Problém je, že si někteří z nás nepamatovali nebo v horším případě nechtějí pamatovat, že už to tu bylo a snaží se vymyslet „hranaté kolečko“ a často hlavně proto, aby z dané situace pro sebe vytřískali co největší prospěch.

Autorství věty v nadpisu hodně lidí přisuzuje současnému prezidentovi. Tu ale v minulosti v různých obměnách při různých krizích použila již celá řada osvědčených politiků hospodářů a ono to fungovalo. Stavěly se hladové zdi, budovaly silnice a přehrady a další a další stavby, které v danou dobu mohly vypadat jako zbytečné, ale ve výsledku pomohly zemi z krize a dodnes pomáhají k jejímu růstu. Za všechny si dovoluji připomenout třeba vysokohorskou silnici ke Grossglockneru. Její stavbu schválila rakouská vláda v roce 1929, tedy v době silné hospodářské krize a pro mnoho lidí se zdála zcela zbytečná. Tenkrát dala práci tisícům dělníků a dnes je vyhledávanou turistickou atrakcí, jejíž ekonomický přínos pro

horský region již nikdo nezpochybňuje. Vede národním parkem Hohe Tauern. V roce 1991 získala ocenění za svůj přínos k ochraně přírody a stala se symbolem optimálního skloubení ekonomického záměru s ochranou citlivé přírody národního parku.

Samozřejmě musí jít o investice prováděné s rozmyslem, investice nikoliv do spotřeby, ale do budoucnosti. Takovými mohou být právě investice do dopravní infrastruktury. Přestaňme tedy vymýšlet „hranaté kolečko“ v podobě úspor za každou cenu a začněme hledat rozumné investiční příležitosti. Těm mohou být přípravy nových dálničních a železničních spojení i investice do vodních cest. Ty navíc mohou znamenat nejen přínos pro dopravu, ale i pro energetiku, zemědělství, turismus a v neposlední řadě protipovodňovou bezpečnost. O tom by mohly vyprávět třeba České Budějovice nebo Hluboká nad Vltavou. Vltava v nich totiž letos napáchala jen zlomek škod oproti roku 2002 a nebylo to jen tím, že vody bylo tentokrát méně. Velkou zásluhu na tom mají investice do prohrábek a splavnění této části Vltavy, které v minulých letech realizovali pracovníci Ředitelství vodních cest ČR a Povodí Vltavy, státního podniku.

Paradoxně tak letošní povodně mohou být tím pravým impulsem k nastartování ekonomického růstu. Výstavba nových a obnova (a s ní spojená modernizace) poničených silnic, železnic, ale i vodních cest bude v budoucnu znamenat snazší cestu k prosperitě. Přitom již nyní dá práci desítkám tisíc lidí, kteří vydělané peníze nemusí jen projíst, ale mohou část z nich investovat do své budoucnosti. To není nic nového, prostě jen léty ověřená pravda.

Obnova poničených silnic a železnic je pro každého asi samozřejmostí. U vodních cest by tomu tak u některých méně osvědčených lidí být ale nemuselo, protože povodně přeci přišly po řekách a po vodě se stejně nic nevozí!

Chci tedy na závěr tímto vyzvat kapitány české ekonomiky, aby na vodní cesty nezapomínali! Nepotřebujeme nijak závratné sumy. Ve srovnání se silnicemi a železnicemi nám stačí jen zlomek z celkového rozpočtu. Za ty nabízíme nejen splavné řeky, ale i větší ochranu před povodněmi i suchem, a to není pro budoucnost snad až tak málo!



Splavnění Vltavy prokázalo své přínosy v protipovodňové ochraně při letošních červnových povodních. Na obrázku dokončená plavební komora v Hluboké nad Vltavou a budoucí podoba budovaného přístavu

Co slíbila vláda?

V posledních letech jsme se setkali s několika usneseními a sliby vlády premiéra Petra Nečase (o předešlých vládách nemluvě), že bude vodní doprava v České republice podporována a rozvíjena. Některé činy však bohužel svědčí o opaku nebo nečinnosti. Pojďme se tedy podívat co v minulých letech slíbila vláda ČR.

Redakční rada

• **24. května 2010** – vláda ČR schválila návrh ministerstva pro místní rozvoj, který se týká způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Území bude nadále chráněno formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích, a to do doby dalšího rozhodnutí vlády ČR v této věci.

• **19. ledna 2011** – vláda ČR schválila návrh ministerstva dopravy, který se týká prověřování potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Usnesení Vlády ČR č. 49/2011 ukládá ministru dopravy pokračovat ve spolupráci s 1. místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí v prověřování potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a v projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN) (přístupová smlouva a Transevropská dopravní síť /TEN-T/), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. prosince 2013 informaci o výsledcích tohoto prověření. Území bude nadále chráněno formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích, a to do doby dalšího rozhodnutí vlády ČR v této věci. Na základě tohoto vládního usnesení připraví Ministerstvo dopravy ČR studii proveditelnosti projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

• **15. prosince 2011** – toho dne schválila Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR Usnesení č. 948/2011 k labské vodní cestě. V usnesení se uvádí, že Poslanecká sněmovna: I. pokládá rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje České republiky; II. žádá vládu o předložení souhrnné informace o stavu realizace plavebních stupňů na Labi (Děčín-Přelouč), a to do 30. 6. 2012.

• **14. března 2012** – vláda ČR: I. vzala na vědomí Zprávu o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje; II. souhlasí s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v České republice; III. ukládá: 1. ministru dopravy: a) vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy v rámci programu NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe), b) pokračovat v přípravě Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a činit kroky vedoucí k realizaci těchto staveb a o této spolupráci informovat vládu vždy ke dni 31. prosince každého kalendářního roku, c) předložit vládě do 31. prosince 2014 návrh modelu financování staveb i s využitím mimorozpočtových zdrojů, d) poskytnout finanční podporu provozu motorového remorkéru Beskydy; 2. ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s ministry životního prostředí, zemědělství a pro místní rozvoj komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho přínosů a dopadů na zájmy České republiky v členění na jednotlivé větve i jako celek a zajistit komplexní projednání záměru

a jeho možných dopadů s představiteli sousedních států a s Evropskou komisí a informovat o tomto projednání vládu do 31. prosince 2013.

• **7. prosince 2012** – premiér Petr Nečas se setkal s ministerským předsedou státu Sasko Stanislavem Tillichem. Jedním z hlavních témat byla splavnost Labe, kdy český premiér vyjádřil podporu zlepšení splavnosti Labe.

Zápis z tiskové konference (redakčně zkrácený):

Petr Nečas, předseda vlády ČR: Velice intenzivně jsme se také zabývali tematikou labské dopravní cesty, kde si velmi vážíme spolupráce se spolkovými zeměmi Sasko a Sasko-Anhaltsko, které podporují náš zájem na splavnění celého úseku Labe. Protože Labe je pro nás jediným přístupem k moři a je tudíž strategickou dopravní cestou. ČR hodlá řešit ten největší problém se splavností zhruba 40 km mezi Ústím nad Labem a německou hranicí výstavbou vodního stupně Děčín. V současné době probíhá procedura posuzování dopadů na životní prostředí. Bereme velmi vážně některé otázky, které jsou kladeny občanskými sdruženími a aktivitami z obou stran hranic, jak z české, tak z německé strany a jsme také velice rádi, že se do tohoto procesu EIA zapojily i saské orgány velmi konstruktivně a velmi aktivně. A mohu také říci z procesu posuzování těchto kroků, že názory saské strany jsou brány velmi vážně a seriózně, a jsou zapracovávány do této studie EIA.

Stanislaw Tillich, předseda vlády Saska: Dnes již zcela samozřejmě a velice otevřeně řešíme různé problémy tak, jak by to dříve možná ani nebylo představitelné. Myslím, že dobrým příkladem je splavnost Labe. Společně hledáme různá řešení, a je pro nás zcela samozřejmé, že i Sasko se zapojuje do řešení otázek ekologických, tedy do vypracování studie o posouzení ekologického dopadu.

• **11. dubna 2013** – ministr dopravy Zbyněk Stanjura slíbil dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou s využitím evropských dotací do roku 2015. V Pardubicích slíbil také dokončení splavnění Labe do Pardubic a dodal: „Budeme pokračovat v přípravě a jakmile bude stavební povolení pravomocné, tak jsme připraveni ty předpokládané prostředky investovat. Plavební stupeň Přelouč je připraven nejlépe ze všech ostatních projektů a je to prioritní číslo jedna v oblasti vodních staveb.“

• **16. dubna 2013** – velvyslanec Nizozemska, jeho excellence Ed Hoeks navštívil ministra dopravy Zbyňka Stanjuru. Hovořili o nedávno dokončeném projektu Maasvlakte 2, díky němuž se největší evropský námořní přístav Rotterdam rozšířil o 1000 hektarů. Tím bylo umožněno kotvit zde i kontejnerovým lodím s velkým ponorem. Při této příležitosti byly zdůrazněny nové obchodní příležitosti pro české poskytovatele logistických služeb. Velvyslanec Nizozemska se také zajímal o možné příležitosti pro nizozemské investory na projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Pozn. redakce: Otázkou tedy zůstává, jak si vláda ČR představuje deklarovaný rozvoj vodních cest bez příslušné rozvojové organizace (ŘVC) a při „nezbytné redukci počtu financovaných projektů“.

Byli jsme před Rakouskem, budeme i po něm!

Ing. Jaromír Schling – emeritní ministr dopravy ČR



Známý výrok Františka Palackého z roku 1865 se sice netýkal vodních cest, ale přesto je inspirativní! Myšlenka propojení tří moří na českém území byla před Rakouskem, za Rakouska, za všech následujících politických uspořádání a dnes nabývá znovu na aktuálnosti. Hluboká hospodářská recese, způsobená vládní politikou zaškrcení veřejných investic, volá po rozhodných krocích směrem k prorůstovému opatření. Budování vodních cest, a jejich mnohostranný pozitivní vliv na hospodářský rozvoj, je jedním z nejučinnějších kroků, které může příští vláda udělat. Nečekejme však nečinně! Již dnes je třeba připravovat půdu pro to, aby se tak mohlo stát bez zbytečných odkladů. Připomenutí Rakouska není náhodné. Za Rakousko-Uherska se zrodil zákon, který budování vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (v tehdejší terminologii kanálu) postavil na pevný právní základ. Takový základ nám dnes výrazně chybí! Pokud se někomu zdá, že inspirovat se zákonem starým více jak sto deset let je nepatřičné, pak připomínám, že dnešní Rakousko se řídí Všeobecným zákoníkem občanským z roku 1811 (na našem území platil ještě po 2. světové válce) a v řadě zemí je kontinuita právních předpisů ještě mnohem delší. Nevšiml jsem si, že by jim to bylo na škodu!

Jedním z důvodů, proč se rozvoj vodních cest od začátku devadesátých let téměř úplně zastavil, je absence zákona, který by byl obdobný zákonům leteckému, drážnímu a silničnímu. Domněnka, že je to způsobeno rozdělením kompetencí k vodě, vodním tokům a vodním

cestám do několika rezortů, není správná. Multifunkcionalita vodních toků a vodních cest tu byla vždy a přesto se vodní cesty budovaly. Právě mnohostranný význam investic do vodních cest správně chápou v řadě ostatních zemí Evropské unie, kde se v posledních desetiletích i v současnosti uskutečňují významné investice do vodních cest. V České republice je vodní koridor D-O-L dokonce v první řadě potřebný pro zajištění hydrologické stability krajiny (protipovodňová ochrana, zadržování vody, ochrana podzemních vod, atd.) na velké části Moravy.

Právní úprava ostatních typů dopravní infrastruktury, na rozdíl od vodních cest, stanoví vždy v jednom zákoně příslušné definice pojmů, podobu a náležitosti staveb, postup jejich přípravy i povolování, způsoby užívání, povinnosti provozovatele a řadu dalších věcí. Je to pro všechny jasné a přehledné. U vodních cest je tomu jinak. Obdoba vodocestného zákona z roku 1901 od šedesátých let, kdy byl zrušen, neexistuje. Vodní cesty jsou popsány v zákonech o vodách, o vnitrozemské vodní plavbě a v řadě dalších podzákoných norem. Liknavý postoj vlády k vodním cestám se projevuje dokonce i v Politice územního rozvoje. Koridory pro budoucí silnice a železnice jsou tam definovány velmi podrobně s uvedením měst, kterými procházejí. Vodní cesty jsou odbyty několika všeobecnými větami!

Říká-li dnes prezident Miloš Zeman, že tak významný projekt, jako je D-O-L, si zaslouhuje speciální zákon, tak má nepochybně pravdu. Tak jako měl pravdu František Palacký, když padesát let před koncem Habsburské říše předvídal Čechům další existenci. Hospodářství České republiky potřebuje zákon o vodních cestách současných i budoucích – včetně D-O-L!

Životní jubileum propagátora a zastávce Bařova kanálu

Mgr. Katarína Koleničková, Vojtěch Bártek



Jaroslav Pospíšil se narodil 11. března 1953 v Krnově. Po maturitě na tamějším gymnáziu pracoval čtyři roky jako závozník u dopravní společnosti. Vysokoškolské vzdělání získal na Hornicko-geologické fakultě Vysoké školy báňské v Ostravě. S rodinou se odstěhoval do Veselí nad Moravou. Po absolvování vysoké školy přijal zaměstnání u Železniční průmyslové stavební výroby v Uherském Ostrohu, kde měl na starosti přípravu výroby v podnikových kamenolomech. Odtud po 13 letech nastoupil do útvaru přípravy výroby ve stavebním podniku, kde pracoval zhruba rok. Pak po volbách roku 1994 nastoupil do funkce místostarosty ve Veselí nad Moravou, kterou vykonával sedm let.

V letech 2000–2004 byl členem Rady Jihomoravského kraje s kompetencemi v oblasti dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti. Tuto funkci obhájil ve volbách v roce 2004 i na další volební období.

Do této funkce byl opět zvolen na ustavujícím zasedání krajského zastupitelstva v listopadu 2008. Po rozpadu

krajské koalice ČSSD a ODS v červnu 2010 na tuto funkci rezignoval.

Po parlamentních volbách v roce 2010 byl jmenován ředitelem odboru plavby na Ministerstvu dopravy ČR. V této funkci se mu podařilo posunout proces sjednávání smlouvy mezi vládou Slovenské republiky a vládou České republiky o dočasném užívání části státního území a majetku Slovenské republiky pro výstavbu a provoz stavby Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice-Rohatec na hraničním vodním toku Radejovka (Radějovka) v katastrálních územích města Skalica a obcí Sudoměřice a Rohatec. Předmětná dohoda byla podepsána ministry resortů České a Slovenské republiky dne 29. října 2012 v Trenčíně. V této funkci skončil koncem roku 2011. Od roku 2012 pracuje jako ředitel odboru výkonu státní správy VII na Ministerstvu životního prostředí ČR.

Od roku 2007 doposud je předsedou správní rady Bařův kanál, o. p. s.

Vždy byl velkým příznivcem a podporovatelem plavby a vodních cest. Významně se zasloužil o rychlou rekonstrukci a rozvoj Bařova kanálu.

Válka o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe pokračuje

Jaroslav Zavadil – předseda Českomoravské konfederace odborových svazů

*Velká díla vyžadují velkých mužů-žen,
že by už v České republice vymřeli?*



Pozorně sleduji, jak v našem tisku, rozhlasu, televizi a na zasedání Parlamentu ČR vzniká ostrá polemika o významu vodní dopravy a vodních cest pro ekonomiku naší republiky. Každá diskuze před tak významným projektem, jako je projekt D-O-L, je jistě užitečná, avšak jen tehdy, když diskutující vědí o čem diskutují, nebo když se alespoň pokouší získat některé základní informace. Bojím se, že tomu tak není a že ze strany odpůrců zaznívájí úplné nepravdy s viditelným opovržením si takové informace opatřovat. Jistě by z nich měl radost Jaroslav Hašek, který ústy své legendární postavy pronesl větu:

*Za prvé, nic o tom nevím
za druhé, vím, že je to blbost
dobrý voják Švejk*

Protože se již delší dobu s tímto projektem zabývám, došel jsem k názoru, že jde o nejdůležitější projekt pro rozvoj našeho národního hospodářství a to zdaleka nejenom kvůli zaměstnanosti a dopravě. Dále jsem pochopil, že nejde o nově zahajovaný projekt, ale že se na něm od r. 1901 (s výjimkou posledních 20 let) intenzivně pracuje. Vždyť bylo za ta léta na jeho labské, odersko-moravské a dunajské větvi prostavěno v nových cenách víc jak 200 miliard Kč. Prostavěna tedy byla stejná částka, jako je potřeba pro jeho dokončení. Zároveň chápu, že jde o projekt, který se bude stavět po etapách, stejně jako se staví dálnice. Dálnici D1 se při její první etapě z Prahy do Mirošovic hanlivě říkalo „naše krátnice“, podobně když se začalo stavět pražské metro, tak bylo přezdíváno „milimetro“. Na D-O-L se všichni dívají jako na akci, která by měla být postavena za 7 let. Že to nikdo neřekl? Tak si přečtete vyjádření našeho premiéra Petra Nečase, uveřejněné dne 8. dubna 2013 na iDNES.cz:

„V následujícím sedmiletém období může Česká republika z Evropské unie získat 500 miliard korun. A aby polovinu této částky, s prominutím, sežral kanál, to by nebylo chytré.“ Prostudoval jsem si odborné materiály, včetně obsáhlé odborné publikace Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj-Odra-Labe autorské dvojice Jaroslav Kubec, Josef Podzimek, která vyšla v roce 2007, které jsou všem dostupné a které byly osobními dopisy zaslány již 11. října 2007 Václavu Klausovi, Karlovi Turečkovi, Mirku Topolánkovi, Petru Nečasovi, Václavu Jehličkovi, Vojtěchu Filipovi, Vlastě Parkanové, Přemyslu Sobotkovi, Martinu Bursíkovi, Miloslavu Vlčkovi, Martinu Římanovi, Aleši Řebíčkovi. Tato kniha je stále k dispozici v knihovně pracovního ministra dopravy. (foto >>)

Vím, že doba výstavby vodního koridoru dle různého scénáře bude trvat 14 až 27 let. Když vyjdu z informace předsedy Svazu podnikatelů ve stavebnictví Ing. Václava Matyáše, uveřejněné v květnovém čísle (2013) časopisu Stavebnictví: „Příprava úseku dálnice nebo rychlostní komunikace trvá v průměru 9 až 12 let“, pak pan premiér

nemusí mít obavy, že by přípravou projektu D-O-L mohl být ohrožen státní rozpočet v nejbližších 7 letech. Daleko konstruktivnější je výrok předsedy Senátu Milana Štěcha, uveřejněný v Parlamentních listech 11. 4. 2013: „*Tento projekt (D-O-L) by mohl být vhodnou alternativou v rozvoji dopravní infrastruktury a zároveň by mohl přinést mnoho pracovních míst, navíc z části za finanční podpory z Bruselu.*“

S tímto pozitivním hodnocením, které vnímá vodní koridor jako nedílnou součást dopravní infrastruktury, lze jen souhlasit.

Ve stejném duchu proběhla i státní návštěva našeho prezidenta Miloše Zemana u rakouského prezidenta (22.–23.4.2013) a polského prezidenta (24.–25.5.2013). O výsledku jednání se dočtete od přímých aktérů této návštěvy. Z tisku, který mám k dispozici, je jednoznačně konstatováno, že jak z rakouské, tak z polské strany byla našemu prezidentovi přislíbena podpora pro vodní koridor D-O-L.

Další výrazná podpora tomuto projektu je patrná z Usnesení Rady Asociace krajů České republiky ze dne 26. 4. 2013, které je uveřejněno v tomto časopisu v plném znění. Mohu pouze konstatovat, že usnesení bylo přijato všemi hlasy a mne nejvíce zaujal bod IV., který stanovuje dosažení těchto hlavních cílů jednání s ministrem dopravy: zrychlení a zefektivnění přípravy vodního koridoru D-O-L, pro úsporu veřejných prostředků lepší koordinaci investičních akcí vodohospodářského typu, zejména pak projekty vodocestné s projekty protipovodňové ochrany, vynaložení veškerého úsilí na zachování, nebo urychlené znovuzařazení vodního koridoru D-O-L do systému TEN-T a stanovení konkrétních kroků k tomuto cíli, intenzivnější koordinaci s partnerskými státy na úrovni bilaterální, multilaterální (nap. V4) a na půdě EU, zachování investorské organizace Ředitelství vodních cest ČR.

Vyjádření oponentů k D-O-L na sebe nedalo dlouho čekat. Již 21. 5. 2013 Vladimír Špidla zavrhl Zemanův plán na přípravu a postupné budování vodního koridoru D-O-L slovy: „*To nemá z žádného hlediska cenu. Kanál nebude využit. Na to žádný dopravní tok nepřivedete, to je omyl.*“

Jak to víte, vážený pane stínový ministře životního prostředí?

Vy jste například studoval Územní studii reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, která byla na základě vládního usnesení, podepsaného předsedou vlády Jiřím Paroubkem



vypracována v říjnu 2007 Ateliérem T-plan s.r.o. a schválena následujícím předsedou vlády Mirkem Topolánkem?

Pro lepší orientaci o současném využívání vodních cest a vodní dopravy v okolních zemích přikládám tabulku podílu vnitrozemské vodní dopravy na přepravním výkonu ve státech EU.

členský stát EU	podíl v %
Nizozemsko	31,50%
Rumunsko	21,00%
Belgie	14,50%
Německo	12,10%
Rakousko	4,40%
Maďarsko	4,10%
Francie	4,00%
Lucembursko	3,10%
Bulharsko	2,90%
Slovensko	2,60%
Polsko	0,10%
Česká republika	0,08%

Zároveň připomínám, že Polsko maximálně využívá námořní dopravu. Snad vás alespoň zaujme z hlediska životního prostředí srovnání přepravy 312 kontejnerů, které lze přepravit buď lodí délky 200 m, nebo třemi vlakovými soupravami délky 1600 m, nebo dokonce po silnici řadou kamionů dlouhou 4500 m.

**VYBERME SI!
312 KONTEJNERŮ (TEU)
po vodě, železnici nebo dálnici...**

1 kontejnerová loď
typická souprava o nosnosti 312 TEU, délka cca 200 m

3 nákladní vlakové soupravy
o celkové délce cca 1600 m

156 - 312 kamionů v koloně
o celkové délce cca 4500 m



Nejvíce se však proti vodnímu koridoru D-O-L nechal slyšet ministr financí Miroslav Kalousek 24. 5. 2013: „*Takový kanál byla možná zajímavá myšlenka za císaře Zikmunda, v době, kdy moc vlaků nejezdilo a pokud vím, tak dálnic také nebylo příliš. Dnes bychom dali stovky miliard za něco naprosto neefektivního. Bojím se ale, že prezident Zeman patří k těm, kterým je to jedno. Vidí v tom kanálu takovou krásnou socialistickou samoobsluhu. Tekly by tam desítky miliard ročně, pracovala by tam spousta lidí, byla by to hezká hladová zeď.*“

Pane ministře, opravdu si myslíte, že vodní doprava je v současném světě, a zvláště v Evropě, díky dálnicím a železnicím překonaná? Opravdu jste, pane ministře, neslyšel, že v současné době se dokončuje průplav Seina-sever, který vede podél dálnice A1 na Brusel, a který spolufinancují kromě peněz z EU i francouzské dálnice z dálničních poplatků, neboť vědí, že není možno stále rozšiřovat dálniční síť? Opravdu jste, pane ministře, neměl v ruce Studii projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, která byla zpracována již v červnu 2006 pro ministerstvo průmyslu a obchodu, a která byla kladně oponentována s výsledkem velmi pozitivním pro ekonomiku tohoto projektu?

Ekonomičnost dopravy vám, pane ministře, nejlépe přiblíží průměrné náklady přepravy včetně externích nákladů na jednu přepravenou tunu.



Jako důkaz, že v Evropě existuje hustá síť využívaných vodních cest bez ohledu na to, že souběžně je v poslední době doplněna síť moderních dálnic i železnic, přikládám mapu vodních cest Evropy.



Dále je všeobecně známo, že srovnávat vodní cesty s železnicí a dálnicí pouze z hlediska dopravního, je dávné překonané, což věděl již **Tomáš Baťa**, který pro nesl legendární ekonomické hodnocení: **„Není třeba umělých čísel významnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.“**

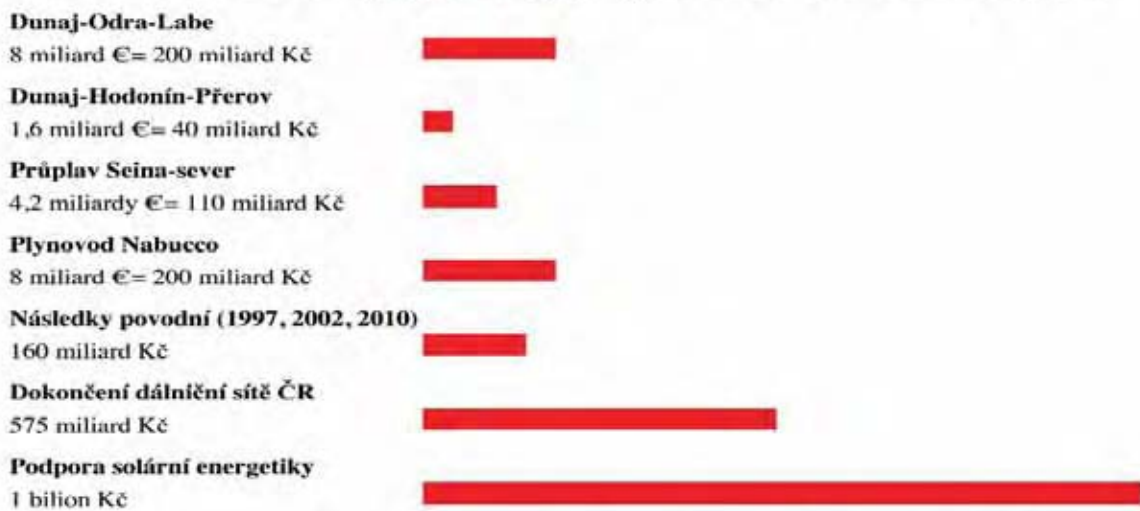
V současné době již víme, že kdyby byl v provozu vodní koridor D-O-L při stoleté povodni na Odře a Moravě v roce 1997, tak by občané Olomouce, Přerova, Troubek, Otrokovic, Bohumína atd. o velké vodě vůbec nevěděli. Přitom náklady na odstranění povodňových škod v roce

a pak budu mluvit vážně, tak vy jste tady říkala: Tato firma byla založena v roce 1901, aby udělala nějaký projekt. Tak zatím uplynulo 112 let a ten projekt ještě nezačal.“

Aniž bych dál citoval pana ministra, musím znovu opakovat: Není pravda, že tento projekt ještě ani po 112 letech nezačal. Tento projekt od roku 1901, kdy byl přijat vodocestný zákon, byl nepřetržitě, bez ohledu na 1. světovou válku, hospodářskou krizi v třicátých letech minulého století, druhou světovou válku i budování socialismu, kromě krátkých časových úseků a posledních 20 let, stále budován.

Zvláště neuspokojivě, lépe řečeno vůbec, nebylo poslanci objasněno, proč dopis 1. náměstka ministra do-

FINANCOVÁNÍ - gigantický projekt nebo normální stavba?



Dunaj-Odra-Labe při dotaci z EU ve výši 85% a při době výstavby 27 let = 1,1 miliardy Kč/rok

1997, 2002 či 2010 se odhadují na 160 miliard Kč.

Také energetická funkce D-O-L je nepřehlédnutelná. Mimo průtočné vodní elektrárny je tu efekt přečerpávacích vodních elektráren, které by beze zbytku mohly kryt pravidelný výpadek větrných a solárních elektráren. Nesmíme také zapomínat na nenahraditelnou funkci D-O-L při přečerpávání vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy.

Se zájmem jsem také sledoval interpelace v Parlamentu ČR ve prospěch D-O-L a pro zachování ŘVC ČR, které podal poslanec Martin Vacek 8. března 2013, i interpelaci poslankyně Miroslavy Strnadlové z 11. května 2013. Písemná i ústní odpověď ministra dopravy Zbyňka Stanjura mne opět vrátila v lepším případě k dobrému vojáku Švejkovi, nebo v horším případě k přesvědčení, že rušení ŘVC a SPS má jediný cíl: Pohřbit na „věčné časy“ nejdůležitější projekt pro hospodářskou prosperitu České republiky.

Podrobně jsem si přečetl obě interpelace a odpovědi pana ministra, a to jak v písemné, tak ústní podobě. Tento dokument čítá v době, když píše tento článek, celkem 16 stran. Nechci navoovat čtenáře podrobným rozбором těchto interpelací, pouze mne zaujal švejkovský začátek při interpelaci poslankyně Strnadlové:

Místopředseda PSP Jiří Oliva: „Další interpelace, v pořadí pátá, patří paní kolegyni Strnadlové a vznášjí ji na ministra dopravy Zbyňka Stanjuru ve věci rušení ŘVC. Pan ministr Stanjura je bohužel omluven, takže – (poslankyně nesouhlasí, ministr sedí v poslanecké lavici). Omlouvám se, pane ministře. Takže paní kolegyně, máte slovo.“

Ministr dopravy ČR Zbyněk Stanjura: „Omlouvám se, nepoužiji podklady, které mám, ale budu mluvit takhle spatra. Kdybych to chtěl trochu odlehčit, a to já udělám

pravy CR Ing. Lukáše Hampla, ve kterém stvrzuje vyřazení D-O-L z transevropské dopravní sítě TEN-T, byl do EU odeslán již 11. 3. 2011, tedy o 2 roky dříve, než stanovilo usnesení vlády ČR č. 49/2011, které stanovilo konečné datum prověřování společného postupu při přípravě vodního koridoru D-O-L na prosinec 2013. Došlo tedy k porušení a neplnění usnesení vlády v neprospěch vodního koridoru D-O-L.

Nejde o to vodní koridor D-O-L ihned začít stavět, ale hlavně opět nastartovat přípravné práce v zájmu nás všech. Po návštěvě našeho prezidenta Miloše Zemana u rakouského prezidenta Heinze Fischera a u polského prezidenta Bronislawa Komorowského již nelze používat negující informace, že sousední státy vodní koridor D-O-L nechtějí.

Mohu pouze shrnout: tři prezidenti Česka, Polska a Rakouska se shodli, že vodní koridor D-O-L je pro prosperitu střední Evropy užitečný a nutný a že se na jeho přípravě musí intenzivně pracovat. K tomu potřebujeme posílit investorskou organizaci ŘVC a zachránit D-O-L v evropském materiálu TEN-T, neboť jeho vyškrtnutí nám zabráni žádat EU postupně o 8 miliard € pro výstavbu D-O-L. Nebo to byl primární úmysl ministra dopravy?

Závěrem

ČR je jedinou zemí evropské sedmadvacítky, která nemá kvalitní přístup k moři. Někteří ekonomové tvrdí, že to automaticky znamená odpočet 5 % HDP oproti těm šťastněji geograficky položeným, jiní toto číslo zpochybňují. Zcela jistě ale platí slova amerického analytika a politologa George Friedmana: **„Námořní státy jsou vždy bohatší, než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny.“**

S vodním dílem D-O-L to myslím vážně

Vojtěch Mynář – poslanec Evropského parlamentu



Uplynulé měsíce přinesly postupný obrát v diskuzi o výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Stále častěji totiž slyšíme podporu tomuto projektu, a to nejen z České republiky, ale i ze zahraničí. Nejprve se v Moravskoslezském kraji sdružily obce, podnikatelé a univerzity a vydaly společné prohlášení, ve kterém apelovaly na vládu, aby zajistila

aktivní a efektivní podporu vodní dopravy v České republice. Příkladem jde i město Ostrava, které počátkem června vyjednálo a v červnu s Ředitelstvím vodních cest uzavřelo memorandum, jehož cílem je zajistit vzájemnou spolupráci při zlepšování splavnosti řeky Odry a při budování veřejných přístavišť. Podporu vodnímu koridoru vyjádřil na počátku letošního roku také hejtman Moravskoslezského kraje Miroslav Novák, dne 26. dubna jeho příkladu následovala Rada Asociace krajů České republiky, která přípravu a následnou realizaci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na svém zasedání rovněž podpořila a požaduje lepší koordinaci. Projekt poprvé projednala i Dopravní komise Svazu měst a obcí České republiky na svém květnovém zasedání.

V mezidobí hovořil prezident republiky Miloš Zeman při příležitosti vyvěšení vlajky EU na Pražském hradě o nezpochybnitelném místě vodního koridoru v transevropské dopravní síti (TEN-T) s předsedou Evropské komise José Manuelem Barrosem. Posledním významným krokem ve věci podpory výstavby koridoru byla státní návštěva Miloše Zemana u svého protějšku Bronisława Komorowského ve Varšavě. Oba prezidenti se shodli, že lze jen velmi těžko kvalitně obchodovat bez vyspělé dopravní sítě, do které nepochybně patří i projekt Dunaj-Odra-Labe. Prezident potvrdil i pozitivní postoj prezidenta Rakouské hospodářské komory, který by mohl pomoci prolomit dosud negativní pohled rakouských sousedů.

To však ještě neznamená, že by se koridor skutečně začal budovat. Zásadní problém totiž spočívá paradoxně v jednání samotné České republiky, i když by se mohlo zdát, že podpora přicházející z řady míst je dostatečná. Opak je pravdou. Osud Ředitelství vodních cest je totiž stále nejasný, čímž je narušena kontinuita přípravy vodních cest. O zrušení Ředitelství vodních cest by se s trochou nadsázky dalo říci, že zrušením této organizace ušetříme sice několik milionů, ale vyhodíme miliardy z EU oknem a navíc ohrozíme budoucnost vodních cest v ČR. Proti rušení ředitelství se v memorandu postavily i obce a města na řece Moravě, Baťově kanálu a blízkém okolí.

Nadále čekáme na studii proveditelnosti zadanou usnesením vlády již z ledna roku 2011. Je alarmující, že necelých sedm měsíců před koncem termínu předložení studie vládě nebyl zatím vybrán ani její

zpracovatel. Navíc lze oprávněně pochybovat o jejím smyslu, pokud v mezidobí dojde k definitivnímu schválení nové podoby TEN-T formou nařízení bez koridoru D-O-L. Jeho návrh nyní po projednání ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch čeká na zařazení na plénum Evropského parlamentu, poté na vyjádření členských států v Radě EU v prvním čtení. Pokud však bude definitivně schválen stávající návrh a koridor D-O-L nebude mít v mapě své místo, jak se může vláda rozhodnout o jeho dalším osudu na konci roku, když už tou dobou může být pozdě?

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady EU nyní bude zásadní, neboť v dnešní době představují zdroje EU téměř jedinou možnost, jak zajistit financování takto rozsáhlého projektu. Nový finanční rámec 2014–2020 počítá s vytvořením Nástroje pro propojení Evropy, který má pomoci financovat dopravní projekty s evropským významem. Nicméně pro úspěšné čerpání ze zdrojů EU je nutné nejprve zařadit koridor do mapy TEN-T, z jejíhož návrhu byl (jak známo) v roce 2011 vyškrtnut po souhlasu českého ministerstva dopravy bez konkrétního zmocnění. Nyní těžce bojujeme o jeho znovuzařazení, zatím s nejasným výsledkem.

Vědom si aktuálnosti celé situace se snažím při jednání s kolegy hledat širší podporu. Vodní koridor totiž není jen věcí partikulárního zájmu Moravy a České republiky, ale celé střední Evropy, a proto je nezbytné co nejvíce spolupracovat s kolegy ze sousedních států, především ze Slovenska, Polska a Rakouska. V červnu plánuji v tomto duchu vystoupit na plenárním zasedání Evropského parlamentu, v říjnu budeme organizovat ve Štrasburku kulatý stůl za účasti odborníků a politické reprezentace, který by měl rozšířit povědomí o projektu v EU. Za vhodné zpeřstření bych považoval převezení mimořádně zdařilé putovní výstavy o tomto projektu, která je do konce srpna přístupná veřejnosti v pražské Jindřišské věži, do Štrasburku. Doufáme, že unikátní mapa českých vodních cest, po které se na výstavě mohou návštěvníci projít, pomůže přesvědčit i ty nejvíce zarputilé a neoblomné odpůrce projektu o mimořádném významu vodního koridoru D-O-L pro celou evropskou síť vodních cest.



Rušení Ředitelství vodních cest aneb Neušetřím a ještě prodělám

Ing. Pavel Švagr, CSc. – dopravní expert



Začnu hádankou. V oblasti dopravy existuje Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a tři investorské organizace – Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství vodních cest. Všechny dostávají peníze od SFDI a ty investují do rozvoje státní dopravní infrastruktury. Kterou organizaci je možné zrušit, aniž by se narušily principy a logika financování? Správná odpověď je: **žádnou**.

Ne každý ale uhodne. Ministerstvo dopravy připravuje zrušení Ředitelství vodních cest (ŘVC), a to pravděpodobně již k 1. 7. 2013. Příslušné agendy mají být vykonávány přímo ministerstvem dopravy, část činností má ale přejít pod ministerstvo zemědělství. Proč takový záměr? Chce se šetřit, a tak vláda hledá každou korunu, což je v tomto případě paradoxně celkem výstižné. Jednorázově se totiž má tímto opatřením ušetřit 5 mil. Kč. Vztaheno k letošnímu státnímu rozpočtu tedy 0,004 promile. Ovšem jestli se něco vůbec ušetří, je ve hvězdách, neboť agendy budou muset být zajišťovány tak jako tak.

Zásadnější ale je, že v důsledku zrušení ŘVC může dojít k ohrožení čerpání evropských zdrojů na vodní infrastrukturu. Pokud ano, pak je to řád stamilionů korun. To by také mohlo znamenat již prostavěné peníze vracet do rozpočtu EU. Připomíná mi to trochu povídku Šimka a Grossmanna, když učitel Zelí vyjednal v pokladně ZOO slevu na vstupném, ale nebylo to ovšem zadarmo...

Zrušení ŘVC posvětila vláda, když v lednu tr. schválila dokument Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014 – 1. etapa. Zrušení ŘVC se ale materiálu poněkud vymyká. Nejde ani o duplicitu a ani o zjednodušení. Ale přesto se nyní připravuje vytvoření nového odboru v organizační struktuře ministerstva dopravy, obdobně tomu pravděpodobně bude i v případě ministerstva zemědělství, které má převzít část činností současného ŘVC.

Ministr dopravy Zbyněk Stanjura na interpelaci v Posla-

necké sněmovně týkající se rušení ŘVC dne 9. 5. 2013 odpověděl ve smyslu, že investice do infrastruktury vodní dopravy nejsou o instituci a její právní formě, ale o prioritách jednotlivých staveb. Bezesporu má pravdu, ale také platí dvakrát měř a jednou řež. ŘVC ve stávající podobě funguje 15 let a je součástí systému financování dopravní infrastruktury. Je to, jako bychom v půlce kanoistického závodu chtěli předsednout na šlapadlo. Samozřejmě, že to teoreticky jde, ale riskujeme, že nedojedeme, nebo že nás diskvalifikují za porušení pravidel. V tomto případě je tím, kdo může diskvalifikovat, Evropská komise, neboť finanční toky a smluvní vztahy v rámci Operačního programu Doprava jsou pro současný programové období nastaveny na ŘVC.

Úvodní hádanka zmiňovala principy a logiku systému financování dopravní infrastruktury. Logiku dnešní systém má. SFDI koncentruje finanční zdroje a ty následně dle potřeby alokuje ve prospěch jednotlivých projektů. Na financování dostává také dotaci z ministerstva dopravy, to proto, že vlastní příjmy fondu (výnosy daní a poplatků) nejsou dostatečné. Kdo ale bude v případě zrušení ŘVC státním investorem za oblast vodních cest? Přímo ministerstvo dopravy? Dost těžko si pak představit, že ministerstvo dá Fondu dopravy dotaci, a to pak ministerstvu poskytne peníze na financování rozvoje vodních cest. Tím je míněno to narušení „principů a logiky“.

K financování dopravní infrastruktury je nutné přistupovat systémově, a ne cestou izolovaných zásahů, které jednotlivost narušují. Nebo snad ministerstvo dopravy v další fázi „úspor“ přijde i se zrušením Ředitelství silnic a dálnic nebo Správy železniční dopravní cesty? I tyto činnosti mohou být teoreticky vykonávány přímo v rámci organizační struktury ministerstva dopravy. Anebo se nakonec ukáže, že nesystémový je Fond dopravy a že se zruší i on? Jde o špatné varianty. Nesystémovost zrušení ŘVC vyplývá vlastně ze samé podstaty tohoto záměru.

A tak se připojuji k té skupině politiků, starostů a odborníků, co záměr zrušení ŘVC odsuzují a mají pro to argumenty...

**Výletní
a restaurační loď CZECHIE**

Pořádání společenských a firemních akcí na klíč včetně cateringu a programů na lodích s kapacitou až 250 osob s celoročním provozem.

Přístaviště Na Františku, Praha 1
Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965
rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz

Řeka Labe je pro mne srdeční záležitostí

Vladimír Urban-Lála – roudnický rodák a starosta města Roudnice nad Labem



Voda znamená život. Někdy může být i nepřítelem, jako je tomu například v době záplav, tedy i ve chvíli, kdy se píšou tyto řádky. Naše město leží na řece Labi a tuto skutečnost má i ve svém názvu. Již od chlapeckých let chodím k řece, abych obdivoval její nespoutanou sílu mohutného toku i klid mělkých zátočin, pestrost života kolem

vody, divokou přírodu i stavby, kterými se lidé snaží po mnohá pokolení řeku podmanit nebo se jí alespoň přiblížit. Vždy okouzlen malebností krajiny podél Labe při svých jízdách na kole si dopřávám relaxaci a čerpám zde novou energii. Tady jsem se kdysi naučil plavat, tady jsem s obdivem pozoroval staré parníky, jak přepravují zboží. Často jsem viděl vozit uhlí, písek, dřevo, později i automobily. Některé čluny ale měly nákladový prostor zakrytý, takže jsme se mohli jenom dohadovat, co asi vezou. Naši předkové dobře věděli, co dělají, když k dopravě využívali přirozené vodní cesty. Doprava po vodě není sice nejrychlejší, ale například proti kamionové přepravě je mnohem šetrnější k životnímu prostředí. Přetíženým silničním tahům by se velmi ulevilo, kdyby se část přepravy osob a zboží přesunula na řeky či kanály, ulice a křižovatky

měst a obcí by se mohly zbavit problémů s dopravními zácpami. Navíc nejen nákladní, ale i osobní lodě nabízejí určitou romantiku cestování.

Myslím si, že rozšiřování vodních cest je dobrou alternativou pro už tak silně přetížené silniční komunikace. Dnešní doba je uspěchaná. Všichni chtějí mít vše hned. Přesto jsem přesvědčený, že je spousta zboží, které klidně může plout o den dva déle, k radosti všech, kterým nebudou život otravovat tisíce kamionů pod okny. A co víc. Pokud se podaří postavit síť přístavišť tak, jak plánujeme s Ředitelstvím vodních cest, ožije řeka i osobní dopravou. Otevře se tak další brána do našeho krásného města a my s otevřenou náručí přivítáme nové návštěvníky.

Bohužel tato vize teď dostává vážné trhliny. Ministr dopravy se totiž rozhodl zrušit Ředitelství vodních cest. Pro někoho je to možná banalita, ale nám, co máme vodu rádi, to tak nepřipadá. Silnice mají své Ředitelství silnic a dálnic, železnice Správu železniční dopravní cesty. Voda bude najednou bez investiční organizace a tedy v nevýhodě. Pro mne to navíc znamená, že ztrácím dobrého partnera, se kterým jsem mohl efektivně řešit, jak u našeho města budou jednou přistávat lodě plné výletníků.

Rekreační plavba pro rozvoj turismu v Čelákovících

Ing. Josef Pátek – starosta Čelákovic



Město Čelákovice, ležící na řece Labi a v rekreačním zázemí hlavního města Prahy má vizi, jak přilákat do lokality Zlatého pruhu Polabí další návštěvníky a jak pomoci místním podnikatelům.

Jedním z hlavních cílů strategického plánu Čelákovice 2030 je i rozvoj turismu a podpora podnikání. Do obou těchto cílů spadá i projekt Ředitelství vodních cest ČR Marina Čelákovice.

Při jedné plavbě po řece kolem Čelákovic mě oslovil ředitel ŘVC Jan Skalický a přímo na lodi mi ukazoval směrem ke břehu, jak si představuje projekt čelákovické mariny. Jeho vize mne zaujala, a když jsem poprvé viděl konkrétní návrh, byl jsem doslova nadšen.

Projekt Mariny Čelákovice má umožnit zakotvit velkým i malým plavidlům v samém centru Čelákovic a poskytnout kompletní servis pro přípravu další plavby. K dispozici bude například i občerstvení a pobytová louka s grilem. Celý projekt má nemalý přínos pro všechny v Čelákovících. Profitovat budou jak místní podnikatelé, tak různé organizace a spolky. Naším cílem je přiblížit město turistům a návštěvníky pokud možno ve městě zdržet co nejdéle. Rozhodně máme co nabídnout. V čelákovickém muzeu lze najít jedinečné exponáty a bohatý

kulturní program také jistě zaujme, nehledě na krásnou přírodu za Labem.

Město aktuálně staví cyklistickou stezku přes Labe, která je taktéž důležitou částí projektu mariny. Díky této lávce se návštěvníci dostanou pohodlně z čelákovického břehu na káranský, kde je krásná příroda, klid a množství tras jak pro pěší, tak pro cyklistiku. Lávka přes Labe je rozhodně unikátní stavbou, kde se používají nejmodernější technologie. S touto stavbou máme ambici vyhrát Stavbu roku a marina by tak celý prostor vhodně a vkusně doplnila.

Co je tedy teď důležité udělat, aby projekt byl zdárně realizován? Musím říci, že v pracovnících ŘVC jsem našel opravdové partnery, kterým jde o věc a mají správný tah na branku. Spolupráce je naprosto bezproblémová a velmi rád bych s nimi vše dotáhl do zdárného přestřižení pásky, respektive do zdárného uvázání první lodi. Bohužel s obavami pozoruji diskuse o možném zrušení ŘVC. Jsem přesvědčen, že vodní druh dopravy v dnešním uspěchaném světě rozhodně nezastupitelné místo a nesmíme jej vyčlenit ve prospěch silnic či železnic. To by byla škoda. Musíme si vzít vzor v našich předcích, kterým voda sloužila k životu. V Čelákovících tento vodní projekt poslouží k rozvoji a lepšímu životu jak obyvatelům, tak i návštěvníkům.

Řeka je součástí našich měst

Ing. Ondřej Přenosil – starosta města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Mgr. Jiří Havelka – starosta města Lysá nad Labem



Brandýs i Lysá mají právem ve svých jménech přídomek nad Labem. Zejména v posledních dnech nám tato řeka dává jasně najevo, že je součástí našich životů. Povodně nejsou pro nikoho příjemnou záležitostí, ale musíme si přiznat, že řeka tu byla první. Lidé si odjakživa budovali svá sídla v blízkosti řek, protože řeka znamená život. Na rozdíl od silnic a železnic, které nutně potřebujeme, ale život v jejich blízkém sousedství nevyhledáváme. Je na nás, jak se k její existenci postavíme, jak využijeme to, co nám může dát. Dnes, v době povodní a pokračující ekonomické krize si uvědomujeme, možná více, než kdy jindy, jak velký význam pro nás investice do Labe mají. Kdyby

totiž řeka nebyla udržovaná, byly by současné povodně mnohem horší. A proč jenom investovat do údržby? Pojďme ji využít více! Mnoho generací před námi využívalo řeku k přepravě zboží i lidí. Dnes máme pocit, že všechno musí jít rychle, a tak nám pomalejší pohyb po řece připadá jaksí nepatřičný. Opravdu ale musíme neustále spěchat? Je mnoho druhů zboží, u kterých nějaký ten den navíc na cestě nic neznamena. Když k tomu přičteme možnost, že z našich přetížených silnic zmizí desítky a možná stovky

kamionů, je to určitě dobrá volba. A co takhle rekreace? Kdo z nás si nepotřebuje alespoň občas uklidnit nervy rozjiténé uspěchanou dobou. Sice pomalá, ale klidná a romantická plavba je přeci pro rekreaci jako stvořená! Jenže lodě musí mít kde zakotvit. Proto naše města vstoupila v jednání s Ředitelstvím vodních cest ČR, které má na starosti, obdobně jako ŘSD při budování silniční sítě, zajišťovat pro stát budování infrastruktury vodních cest. Ředitel Ing. Skalický i ostatní odborníci na stavbu vodních cest nám potvrdili reálnost našich představ. Vybudováním přístavišť dáme možnost turistům objevit naše krásná, historicky i kulturně bohatá města z trochu jiného pohledu. Vzniknou nové pracovní příležitosti, region bude mít nově lákadlo pro cestovatele. Řeka tu byla, je a bude. Bylo by velkou chybou nevyužít její potenciál! Nová pracovní místa i přísun prostředků do obecních pokladen potřebujeme jako sůl a nějaká povodeň nás nezastaví. Povodeň ne, ale úřednické rozhodnutí by mohlo. Dozvídáme se totiž, že Ředitelství vodních cest ČR se ruší. Jeho činnost prý převzme Ministerstvo dopravy ČR a nic se prý nezmění. Až čas ukáže, jestli je to pravda a jestli to bylo dobré rozhodnutí. Nicméně je dost divné, když silnice a železnice své investiční organizace mají a voda o ni přijde. Mohlo by to znamenat výraznou nevýhodu, která by oživení naší řeky zpomalila. Proto bychom byli mnohem radši, kdyby vše zůstalo při starém a my se mohli těšit, až naše města budou nejen nad Labem, ale i na Labi.



Ateliér dopravních staveb realizuje projekční práce v profesích:

Silniční a dálniční stavby / Mosty / Inženýrské konstrukce / Vodohospodářské stavby a konstrukce
Geotechnika / Rozpočty a kalkulace / Investiční záměry, HDM4 / Ověření průjezdu vozidel 2D a 3D
Ověření průjezdu atypických souprav a letadel dle požadavků zákazníka / Pasporthy vozovek, silničního vybavení



VPÚ DECO PRAHA a.s. představuje projektový celek, který se zaměřuje na komplexní předprojektovou, projektovou, inženýrskou a konzultační činnost spojenou s realizací pozemních staveb, silničních a dálničních staveb, mostů, městských komunikací, podzemních, vodohospodářských a ostatních inženýrských staveb.

www.vpupraha.cz



Prohlášení k rozvoji vodních cest a dopravy ve Středočeském kraji



Jako statutární zástupce hejtmána Středočeského kraje a náměstek hejtmána pro oblast dopravy po projednání s dotčenými obcemi u Labské vodní cesty prohlašuji, že dotčené obce i Středočeský kraj jsou si vědomy významu vodní cesty pro rozvoj regionu. Potenciál Labe je v tuto chvíli využíván jen velmi málo. Turistická plavba, která je v západních zemích tolik oblíbená, naráží na letitý problém neexistence přístavní a servisní infrastruktury. V období ekonomické krize považujeme budování dopravní infrastruktury za jeden z předpokladů znovunastartování hospodářského rozvoje. Vzhledem k pozitivním zkušenostem na Baťově kanálu, kde vybudování přístavišť přineslo regionu desítky tisíc nových návštěvníků, nové podnikatelské příležitosti a pracovní místa a s tím i související příliv peněz do obecních pokladen, požadujeme i my v Polabí vybudování přístavní infrastruktury odpovídající významu a velikosti Labské vodní cesty. Krásná příroda Polabí i historické a kulturní zázemí obcí jistě přiláká řadu vodních turistů nejen z Čech, ale i ze zahraničí. Chceme proto pokračovat v již započaté spolupráci s Ing. Janem Skalickým a jím řízeným Ředitelstvím vodních cest ČR, jehož odborníci pro výstavbu vodní infrastruktury s námi jednájí o přípravě přístavišť pro osobní i malé turistické lodě. Všechny zainteresované obce jsou připravené k plné součinnosti a vybudování navazujících staveb tak, aby mohla být přístaviště plně využívána.

Toto prohlášení bylo projednáno dne 30. 5. 2013 na Výboru pro dopravu Středočeského kraje a bylo jednomyslně schváleno.

Ing. Miloš Petera

náměstek hejtmána pro oblast dopravy a
statutární zástupce hejtmána

Zborovská 11, 150 21 Praha 5 | tel.: 257 280 237 | fax: 257 280 312 | petera@kr-s.cz | www.kr-stredocesky.cz

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB

Spolehlivý partner pro všechny stavby
v kontaktu s vodním prostředím

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, a. s., K Jezu 1, 143 01 Praha 4-Modřany, www.zakladani.cz

Malá vodní elektrárna Velký Osek

MEMORANDUM O SPOLUPRÁCI PŘI BUDOVÁNÍ VEŘEJNÝCH PŘÍSTAVIŠŤ

uzavřené mezi

Ředitelstvím vodních cest ČR,

se sídlem Vinohradská 184, Praha 3, zastoupeným panem Ing. Janem Skalickým

a

Městem Nymburk

se sídlem Náměstí Přemyslovců 163, Nymburk, zastoupeným starostou města Ing. Milošem Peterou

Městem Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

se sídlem Masarykovo náměstí 1, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, zastoupeným starostou města Ing. Ondřejem Přenosilem

Městem Čelákovice

se sídlem nám. 5. května 1, Čelákovice, zastoupeným starostou města Bc. Josefem Pátkem

Městem Kolín

se sídlem Karlovo náměstí 78, Kolín I, zastoupeným starostou města Mgr. et Bc. Vítem Rakušanem

Městem Lysá nad Labem

se sídlem Husovo nám. 23, Lysá nad Labem, zastoupeným starostou města Mgr. Jiřím Havelkou

Městem Poděbrady

se sídlem Jiřího náměstí 20/I, Poděbrady, zastoupeným starostou města PhDr. Ladislavem Langrem

Obcí Velký Osek

se sídlem Revoluční 36, Velký Osek, zastoupenou starostou obce Mgr. Pavlem Drahovzalem

Městem Neratovice

se sídlem Kojetická 1028, Neratovice, zastoupeným starostkou města Mgr. Lenkou Mrzílkovou

Zástupci obcí a Ředitelství vodních cest ČR se dohodli na spolupráci při budování veřejných přístavišť:

- I. Ředitelství vodních cest ČR na vlastní náklady vybuduje síť veřejných přístavišť ve městech Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Čelákovice, Kolín, Lysá nad Labem, Nymburk, Poděbrady, Neratovice a v obci Velký Osek, a to v letech 2013 až 2015 – pokud budou získána všechna potřebná povolení.
- II. Výše jmenované obce společně s Ředitelstvím vodních cest ČR vytipují místa vhodná k vybudování veřejných přístavišť, a to během prvního pololetí roku 2012.
- III. Ředitelství vodních cest ČR vytvoří do října 2012 studii, z níž budou moci obce vycházet při přípravě rozpočtů pro rok 2013.
- IV. Obce zajistí vybudování přístupových cest k veřejným přístavištím a základní infrastruktury, a to dle dohody s Ředitelstvím vodních cest ČR.

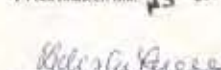
Obce, popř. jiní provozovatelé určení obcí, zajistí provoz a úklid vybudovaných veřejných přístavišť.

VI. Veřejná přístaviště budou v majetku Ředitelství vodních cest ČR, které zajistí jejich revizi.

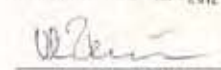
V Praze dne: 18. 05. 2012


Ing. Jan Skalický
Ředitelství vodních cest ČR

V Poděbradách dne: 13. 05. 2012


PhDr. Ladislav Langr
Starosta města Poděbrady

V Kolíně dne: 22. 05. 2012


Mgr. et Bc. Vít Rakušan
Starosta města Kolín

V Nymburce dne: 27. 04. 2012


Ing. Miloš Petera
Starosta města Nymburk

V Čelákovících dne: 15. 05. 2012


Bc. Josef Pátek
Starosta města Čelákovice

V Lysé nad Labem dne: 15. 05. 2012


Mgr. Jiří Havelka
Starosta města Lysá nad Labem


V Neratovicích dne: 15. 05. 2012


Mgr. Lenka Mrzílková
Starostka města Neratovice

Ve Velkém Oseku dne: 14. 05. 2012


Mgr. Pavel Drahovzal
Starosta obce Velký Osek
Obec Velký Osek
IČ: 00335879

V Brandýse n.L. - St. Boleslavi dne: 11. 07. 2012


Ing. Ondřej Přenosil
Starosta města
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Plavební komora Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna slavnostně otevřena

Bc. Václav Straka – PR manažer Ředitelství vodních cest ČR

První květnový víkend byl na jihu Čech ve znamení zahájení plavební sezóny, oslav a vzpomínek. Již třetí ročník Vltava Open odstartoval plavbu na horní Vltavě. Zcela nová plavební komora u jezu Hluboká nad Vltavou umožní od letošního roku lodím plavbu na 28 km dlouhé vodní cestě mezi Českými Budějovicemi a přehradní hrází vodního díla Hněvkovice. A právě tuto komoru vybrali ti, kteří si vážící odkazu Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna k tomu, aby mu vzdali hold. Pamětní deska, ke které po prázdninách přibude i busta, bude navždy připomínat tohoto velikána československého vodního stavitelství. Bohužel, stejně jako již není mezi námi ing. Záruba, opustil nás v loni i architekt Strítecký. Toho bude všem připomínat pamětní deska v přístavu České Vrbné, kterou v rámci slavnostního zahájení plavební sezóny odhalil jeho dlouholetý spolupracovník a kamarád Martin Krupauer.

V přístavu toho ale bylo k vidění více. Přes 2000 návštěvníků vidělo bohatý program. Děti i dospělí se mohli svézt na různých lodích od dračích, kde bylo k plavbě nutné vynaložit vlastní sílu a um, přes malé motorové čluny až po velké osobní lodě. Zajímavé byly i ukázky činnosti Vodní záchranné služby, hasičů, policie nebo třeba hry a atrakce pro děti.

Nová místa ke kotvení přinese přístav Hluboká nad Vltavou

K plavbě neodmyslitelně patří přístavy. Jeden takový se na jaře začal budovat v zaneseném a nevyužívaném meandru u levého břehu Vltavy pod zámek Hluboká nad Vltavou. Vznikne zde moderní stání pro 73 malých plavidel a jednu velkou osobní loď. Přípojky vody a elektřiny pro každou loď budou samozřejmostí, stejně jako skluz pro spouštění lodí a místo pro odevzdání odpadů. Vjezd do přístavu bude zdobit zdvižný most, který umožní vjezd až 5,25 m vysokým lodím. Lodě navíc budou v přístavu v bezpečí i v době povodní.

Investici Ředitelství vodních cest ČR doplňuje investice Hluboké nad Vltavou. Ta přinese nové cyklostezky v okolí, parkoviště a další nezbytné součásti nutné pro plnou funkčnost přístavu.

Umístěním přístavu přímo pod hlubockým zámek vznikne v roce 2014 nový výchozí bod pro řadu turistů, ale i atraktivní místo k návštěvě vhodně doplňující celou volnočasovou zónu. Až bude v roce 2015 plně splavný úsek Vltavy z Hněvkovic do Týna nad Vltavou, počítá investor staveb, Ředitelství vodních cest ČR, že na Hlubokou budou moci přijet malá plavidla bez nadsázky třeba až z Hamburku.



Osobní loď Vojtěch Lanna vyplouvá z plavební komory Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna při jejím slavnostním otevření



První rekreační plavidla vyplouvají na hladinu Hněvkovické přehrady



Hlubocký přístav se bude nacházet přímo pod zámek - vizualizace

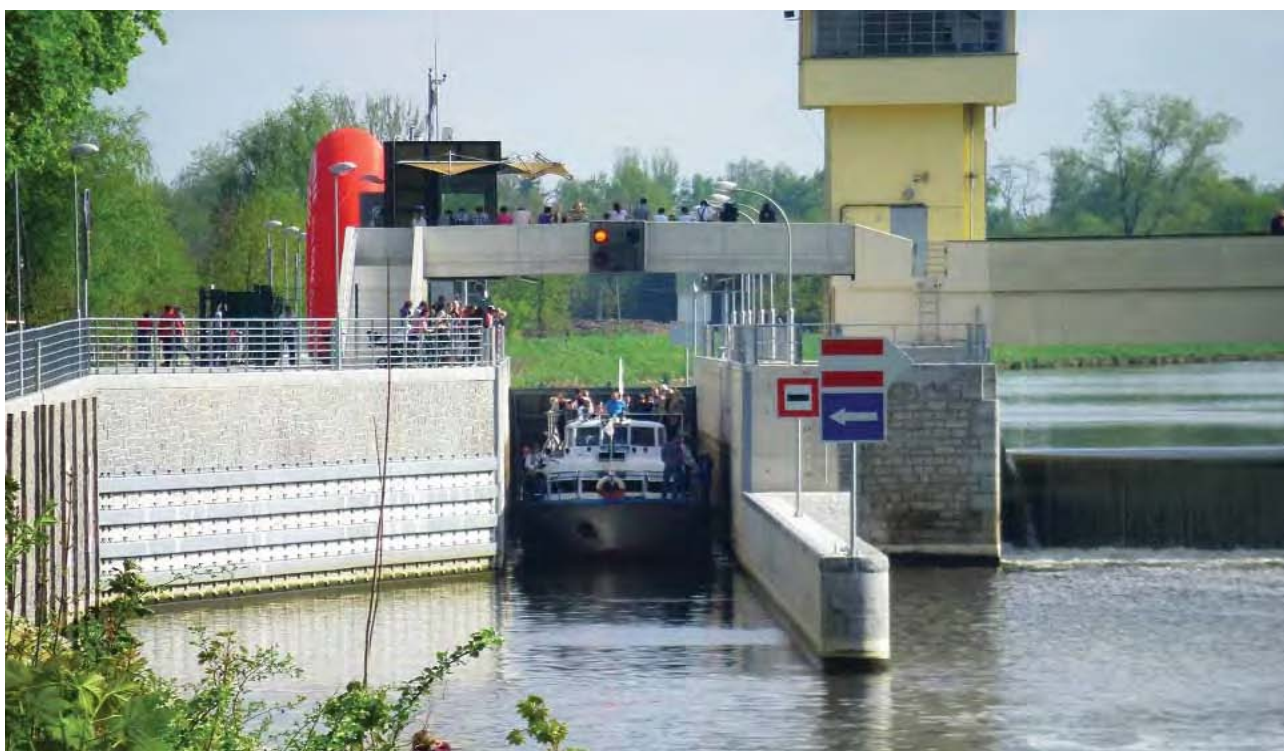
Letošní povodně se samozřejmě nevyhnují ani této stavbě. V době, kdy píšu tento článek, se všichni připravujeme na další vytrvalé deště, takže mluvit o tom, jaké způsobily škody, by bylo předčasné. Jak investor, tak i dodavatelé SMP CZ a Metrostav, udělají vše pro to, aby škody byly minimální a stavba byla dokončena v plánovaném termínu, tj. do září 2014.



Symbolické poklepání na základní stavební kámen hlubockého přístavu. Zleva Jan Jech, místopředseda představenstva a obchodní ředitel SMP CZ a.s.; Jan Cuc, ředitel divize 6 Metrostav a.s.; Jan Flíček, náměstek ředitele závodu Horní Vltava Povodí Vltavy, s.p.; Jan Skalický, ředitel Ředitelství vodních cest ČR; Jaroslav Kalousek, ředitel Státní plavební správy; Jan Zahradník, bývalý jihočeský hejtman; Tomáš Jirsa, senátor Parlamentu ČR a starosta města Hluboká n./Vlt.; Josef Podzimek a Petr Forman, Plavba a vodní cesty o.p.s.



Vizualizace přístavu Hluboká nad Vltavou



Osobní loď Vojtěch Lanna vyplouvá z plavební komory Hluboká n.Vlt. při jejím slavnostním otevření

Nová přístaviště na Labi

Ing. Jan Skalický - ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Řeka, která nemá funkční síť přístavišť, je pro turistickou vodní dopravu potenciálně mrtvá. U nákladní dopravy není tento problém tak výrazný, ale přiznejme si, že z regionálního hlediska je příliv turistů pro rozvoj měst a obcí neméně důležitý. A také si musíme otevřeně říci, že právě labsko-vltavská vodní cesta zrovna takovou síť přístavišť extra neoplývá. Proto se touto otázkou na Ředitelství vodních cest ČR v posledních dvou letech intenzivně zabýváme. Naším cílem je přiblížit vybavenost této významné vodní cesty stavu, na který jsou naši západní sousedé zvyklí. Tam totiž turistická plavba zažívá velký rozmach a plavci touží po objevování nových lokalit. Zájem o plavbu ostatně potvrzuje i Bařtův kanál, na kterém se i přes jeho izolovanost od evropských vodních cest v loňském roce plavilo 80 tisíc lidí.

Výsledkem našeho snažení ve spolupráci s ateliérem architekta Kotase je koncept sítě přístavišť, která by měla uspokojit jak osobní lodní dopravu, tak i turisty s malými plavidly. S vědomím toho, že nelze dělat vše najednou, jsme začali na dolním Labi. A už tu máme první výsledek. Ve čtvrtek 30. května jsme v Ústí nad Labem slavnostně otevřeli první z řady přístavišť pro osobní lodní dopravu.



Slavnostní otevření přístaviště v Ústí nad Labem



Autor architektonického návrhu sítě přístavišť architekt Patrik Kotas a ředitel Ředitelství vodních cest Jan Skalický otevřeli 30. května 2013 nové přístaviště v Ústí nad Labem

Přístaviště Ústí nad Labem-centrum je umístěno u levého břehu Labe v Přístavní ulici a je spojeno lávkou s centrem města a hlavním nádražím. Turistům se tak ote-

vírá možnost využít těsného spojení autobusu, vlaku a lodní dopravy. Blížkost centra samozřejmě láká i k prohlídkám města a okolní příroda přímo zve k procházkám nebo ještě lépe projíždkám na kole. Cestování lodí totiž přímo vybízí ke kombinaci, kdy turisté část cesty jedou lodí a část na kolech.



Vizualizace přístaviště dolní Zálezly

Následovat budou Dolní Zálezly, ale také třeba Libochovany, Nučnice, Libotenice, Lovosice, Litoměřice.

Jak vidíte, opravdu to nebudou jen přístaviště pro osobní lodní dopravu. Na většině míst vzniknou i charakteristické prsty – přístaviště pro malá plavidla. Ta umožní turistům nejen bezpečně přistát a prohlédnout si okolí, ale vybavíme je také samoobslužnými stojany pro připojení k elektřině a v některých místech i k pitné vodě. Nezbytná je samozřejmě i součinnost místních samospráv. Bez té by nemělo smysl cokoliv budovat. Jednak je nutná jejich spoluúčast na budování pozemní části přístavišť (přístupové cesty, hygienická zařízení, mobiliář), ale také skutečný zájem o vodní turisty.

A nezůstane jen u dolního Labe. Plány máme už i pro Labe střední.

Jak vidíte, plány jsou velké. Jen otázka, kdo je bude realizovat, je stále otevřená.

Nová přístaviště labské vodní cesty



Starosta Prahy 1 Lomecký zahájil výstavu o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v pražské Jindřišské věži

Starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký zahájil 22. května 2013 spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest Janem Skalickým putovní výstavu o aktuálním tématu propojení tří moří v České republice, vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Starosta Oldřich Lomecký zahájil výstavu optimisticky: „Praha, Čechy i Morava mají z hlediska vodohospodářského strategickou polohu, kterou dle mého názoru zatím dostatečně nevyužívají. Už od Karla IV. si lidé kladou otázku jak tento potenciál využít k regionálnímu a hospodářskému rozvoji. Výhod propojení Dunaje, Odry a Labe je celá řada: rozvoj turistického ruchu, využití ekologičtější vodní dopravy a strukturálně postižená území by dostala určitě nový impuls. Budiž tato výstava zdravým nakopnutím užitečné diskuse a věrme že to nebude trvat dlouho a sny našich předků budou splněny.“

Dále promluvil ředitel Ředitelství vodních cest Jan Skalický: „Nyní se nacházíme v době, která je projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe nakloněna. Vodní koridor D-O-L je projekt, který když sečtete všechny jeho výhody jako dopravní, vodohospodářské, protipovodňovou ochranu, energetické, regionální rozvoj apod., a uvědomíte si, jaké škody způsobují povodně především na Moravě právě v oblastech, kudy by měl být vodní koridor D-O-L veden, pak vychází ekonomicky velmi dobře. Myslím si, že základní vlastností tohoto projektu je, že ho nelze nerealizovat. Že zkrátka nastane období, kdy si uvědomíme nutnost dokončení tohoto strategického projektu. Jde o reálný projekt a je potřeba, aby se o něm jako takovém i nadále hovořilo. Proto také vznikla tato výstava.“

Vernisáže výstavy se dále zúčastnili dopravní a vodohospodářští odborníci (mimo jiné rektor ČVUT Václav Havlíček a ředitel Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka Mark Rieder), poslanci, senátoři a starostové z měst podél vodních cest.

Dnes je toto téma aktuální díky prezidentovi Miloši Zemanovi, který jednal o projektu D-O-L s rakouskými představiteli 23. dubna a s polskými představiteli 23. a 24. května. Významná je také podpora



Slavnostní zahájení výstavy o vodním koridoru D-O-L v Jindřišské věži

hejtmanů, kteří jednomyslně schválili 26. dubna 2013 podporu přípravě a realizaci projektu D-O-L.

O výstavě

Výstava si klade za cíl informovat občany ČR na trase vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe o realitě vodních cest a vnitrozemské plavby a uvádět řadu domněnek a mylných informací na pravou míru.

Návštěvníci mohou na výstavě kromě informací o projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe shlédnout i modely lodí a vodních děl, filmy o vodních cestách a vnitrozemské plavba a především se mohou projít po největší mapě vodních cest v Čechách!

Výstavu vytvořila společnost Plavba a vodní cesty o.p.s ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest ČR, Státní plavební správou, Seskupením firem Podzimek, Jindřišskou věží, s.r.o., Národním technickým muzeem, Oblastním muzeem v Děčíně, Nova České loděnice, a.s. a Střední průmyslovou školou stavební Praha 1.

Výstava potrvá do 25. srpna 2013 a je otevřena každý den od 10.00 do 19.00 hod.

Bližší informace o projektu na www.d-o-l.cz



Starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký zahájil výstavu úvodním slovem spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest Janem Skalickým

MEMORANDUM

obcí a měst na řece Moravě, Baťově kanálu a v blízkém okolí k rozvoji vodního turismu mezi Hodonínem a Kroměříží

My, obce a města na řece Moravě, Baťově kanálu a v blízkém okolí těchto vodních cest, jsme si vědomé významu vodní turistiky pro rozvoj našeho regionu. Již od roku 1995 koordinovaně a soustavně pečujeme o rozvoj vodní cesty, která každoročně přitahuje desítky tisíc návštěvníků využívajících pohostinnosti našeho regionu k rekreaci a volnočasovým aktivitám. Možnost plavby spojené s cykloturistikou a objevováním kulturních, gastronomických a historických jedinečností našeho regionu jsou hlavními důvody, proč se v loňském roce svezlo na lodích 80 000 turistů. Při svých cestách využívají stravovací, ubytovací i další servisní služby. Jejich kvalita a přívětivost jsou základem úspěchu a rozvoje celého regionu.

Od roku 1998 úzce spolupracujeme s Ředitelstvím vodních cest ČR, bez jehož investiční činnosti by navrácení této historické cesty do dnešní podoby bylo jen velmi těžce proveditelné a zcela jistě by k němu nedošlo tak rychle. Vzájemnou spolupráci s touto organizací lze hodnotit jako výbornou. Byla to právě ona, která umožnila využití Baťova kanálu jako turistické vodní cesty. A to již od prvopočátku její obnovy. Tehdy se jednalo především o provádění modernizace a automatizace plavebních komor, jednotlivých úseků Baťova kanálu apod. K dalším významným počínům došlo po roce 2000, kdy začala systematická výstavba přístavišť pro osobní lodní dopravu. Jednalo se zejména o přístaviště v Otrokovicích, Napajedlech, Spytihněvi, Babicích, Uherském Hradišti, Kostelanech nad Moravou, Uherském Ostrohu, Strážnici či Petrově. Podobně se ŘVC ČR podílelo na vytváření koncepcí rozvoje plavby, rozvoje infrastruktury, jejím optimálním rozložení a využití apod.

V současné době lze spatřovat přínos odborníků Ředitelství vodních cest ČR pod vedením Ing. Skalického zejména ve třech oblastech.

První z nich je výstavba chráněných přístavů na Baťově kanálu. Jedná se o přístav Petrov a Napajedla – Pahrbek. Realizace těchto aktivit zajistí chráněná kotviště pro cca 200 lodí. Investice je důležitá z toho důvodu, že již nyní jsou de facto vyčerpány kapacity pro kotvení lodí v kanálových úsecích vodní cesty. Tedy v těch místech, kde lze kotvit lodí v době povodní.

Druhá, zcela zásadní aktivita této organizace, spočívá v zajištění „prodloužení vodní cesty“. Výstavba plavební komory na Bělově by do dvou let měla zajistit připojení Kroměříže, města s památkami chráněnými organizací UNESCO. Tímto dojde ke zvětšení atraktivity celé vodní cesty. Podle průzkumů, prováděných zejména diplomaty v oblasti cestovního ruchu, lze očekávat výrazné zvýšení přílivu zahraničních turistů. Podobný rozvoj lze očekávat v prodloužení vodní cesty na jihu díky plavební komoře Sodoměřice / Skalica. V relativně krátké době lze tedy dosáhnout propojení Kroměříže, přes Uherské Hradiště, do Hodonína. Bez investic ŘVC ČR (včetně využití potenciálu jejich pracovníků při výběrových řízeních, dozorování staveb apod.) nelze s tímto rozvojem nadále počítat. Bude se tedy jednat o újmu, která bude mít výrazný negativní dopad na cestovní ruch. A tím také sou-



časně na možnosti rozvoje regionů, které jsou z hlediska statistik na kritických místech z pohledu zaměstnanosti, výše výdělků apod.

Třetím typem aktivity ŘVC ČR je v současnosti dobudování tak chybějící infrastruktury vodní cesty. A to jak z hlediska jejího značení (které si dobrovolná sdružení obcí, obecně prospěšná společnost či Povodí Moravy, s.p. nemohou dovolit), tak z hlediska budování technického a sociálního zázemí (čerpací místa na vodu, místa na vypouštění odpadních vod, místa na dobíjení elektrické energie...).

Převedení kompetencí například na Povodí Moravy, s.p., znamená v podstatě likvidaci plavby. Vzhledem k jejich rozpočtu u nutnosti investic do údržby a oprav vodních toků, vodních nádrží (včetně převedení správy malých vodních toků ze zrušených Zemědělských vodohospodářských správ) znamená, že investice do plavby zaniknou. Je to vidět na příkladu rozsahu komorovacích hodin na Baťově kanálu. Povodí Moravy, s.p., již řadu let nerozšiřuje rozsah komorování, a to především z finančních důvodů. A to se jedná „pouze“ o navýšení v rámci stovek tisíc Kč, nikoliv v částkách milionů Kč, které jsou nutné pro další rozvoj tak jedinečné vodní cesty, jako je Baťov kanál.

Zrušením ŘVC ČR může dojít možná k drobným úsporám v rámci státního rozpočtu. Nicméně dopad na plavbu znamená v dlouhodobějším hledisku v lepším případě buď zakonzervování stávajícího stavu, v horším případě pak povede k poklesu atraktivnosti vodní cesty, zhoršení služeb, a tím pádem poklesu počtu návštěvníků vodní cesty. Včetně negativních dopadů na podnikatelský sektor v cestovním ruchu.

Argument, že se zrušením ŘVC ČR nic nezmění, je lichý. Již nyní jasně vidíme zpoždění v realizaci přístavu Petrov a dalších projektů, které měly být již v této době rozestavěné.

Proto žádáme o zachování ŘVC ČR, jako klíčového partnera pro udržení stávajících aktivit a jejich rozvoj.

Memorandum podepsali představitelé 22 měst a obcí podél Baťova kanálu: Napajedla, Uherský Ostroh, Kostelany, Kroměříž, Otrokovice, Babice, Pohořelice, Žlutava, Spytihněv, Halenkovice, Staré Město, Nedakonice, Kudlovice, Komárov, Karlovice, Vnorovy, Hodonín, Petrov, Kunovice, Veselí nad Moravou, Huštěnovice, Strážnice.



V loňském roce dokončilo Ředitelství vodních cest ČR nové přístaviště na Baťově kanálu ve Spytihněvi

Bařův kanál potřebye přístav Petrov

Vojtěch Bártek – ředitel Bařův kanál, o.p.s.



Když v ulici chybí parkovací místo, popojedete autem do jiné a nakonec ho za druhým či třetím rohem většinou najdete. Když jich chybí více, začne se uvažovat o novém parkovišti, parkovacím domě nebo podzemních garážích. To vše lze vybudovat „prakticky kdekoliv“. I na vodě jsou potřeba „parkovací“ místa, jenže je to poněkud složitější. Voda nemá ulice a míst vhodných pro

budování přístavů je také jen omezené množství. Tento problém se nyní naplno projevuje na Bařově kanále. Kanál má dostatečnou kapacitu na to, aby po něm plulo lodí více, ale další rozvoj plavby se prakticky zastavuje. Lodě totiž není kde zakotvit. Ředitelství vodních cest ve spolupráci s Povodím Moravy již našlo vhodné místo, kde by mohl vzniknout nový přístav, který by tento problém odstranil. Přestože státní investor má všechna povolení a stavět se mělo začít již před několika měsíci, v Petrově je zatím klid. Proč? Zatím nedošlo k výběru dodavatele.

Jestli tato nepříjemnost souvisí s plánovaným zrušením ŘVC, nebo je problém někde jinde, se můžeme jen dohadovat. Jedno je ale jisté. Bařův kanál se bez přístaviště v Petrově neobejde.

Přístav má být řešen formou rozšíření pravého břehu plavebního kanálu odsunutím hráze a vytvořením bazénu pro stání 42 malých plavidel, 2 osobních lodí a servisního centra. V jižní části Bařova kanálu se jedná o lokalitu, kde je zřízení přístavu se středně a dlouhodobým stáním územně nejjednodušší a nejméně nákladné. Zároveň se jedná o turisticky velmi atraktivní lokalitu. Bude tak pokryta potřebná kapacita pro stání plavidel v úseku Sudo měřice-Vnorovy včetně servisních služeb.

Podle plánů by ŘVC mělo postavit přístav, přístavní mola, servisní centrum a provozní budovu do května 2014. Pokud bude zrušeno, převezme prý jeho práci ministerstvo dopravy. Obec je připravena postavit přívody vody a kanalizace a parkoviště. Nám ostatním nezbývá než čekat a doufat, že se nakonec přeci jen nového přístavu v původně plánovaném termínu dočkáme.



Plán připravovaného přístavu Petrov na Bařově kanálu

První propagační plavba po řece Moravě do Kroměříže

Martin Němec – Kroměřížská plavební s.r.o.

Za krásného slunečného rána vyplula od jezu Bělov na řece Moravě nová kajutová loď Pandora (polský typ Vis-tula Cruiser) na první propagační plavbu do Kroměříže. Plavba se konala na podporu výstavby plavební komory Bělov a přístaviště v Kroměříži, obecně na usplavnění a napojení úseku na stávající část vodní cesty.

Plavbu pořádal Spolek pro splavnění a rekreační využití řeky Moravy o.s., za podpory firmy Kroměřížská plavební s.r.o. Kromě několika členů spolku, zástupců firmy Kroměřížská plavební a zahraničního výrobce lodí, se plavby zúčastnili i zástupci města Kroměříž, Ředitelství vodních cest, Státní plavební správy a Batův kanál, o.p.s.

Plavba prokázala, že celý úsek od Bělova až téměř po

silniční most v Kroměříži, kam loď doplula i přes snížený stav vody na jezu, je bez problému splavný pro rekreační lodě. Nebýt snížené hladiny vody na jezu Bělov a slalomových branek pod silničním mostem v Kroměříži, jistě by se podařilo doplout až pod kroměřížský jez Strž. Téměř desetimetrová loď budila za krásného dne zaslouženou pozornost, místy i nadšení přihlížejících po celou dobu plavby. **Vždyť to byla první skutečná loď, která doplula do Kroměříže.** Ale protože v Kroměříži, ale vlastně po celém úseku chybí přístaviště a sjezdy, loď se v Kroměříži musela otočit a vrátit se zpět k Bělovu.

Informace o Kroměřížské plavební najdete na: www.plavebni.cz



První kajutová loď doplula po řece Moravě z Bělova do Kroměříže až po most Karla Rajnocha

Ruší se Ředitelství vodních cest, prý se nic neděje!

Ing. Tomáš Jirsa – senátor Parlamentu ČR a starosta města Hluboká nad Vltavou



Bohužel, děje se. Nezbyvá mi nic jiného, než respektovat rozhodnutí (mojí) vlády. Ale pochybnosti zůstávají. Proč má být jednotná vodní doprava znevýhodněná oproti ostatním druhům dopravy neexistencí specializovaného státního investora? Ve vládním materiálu je vyčíslena jednorázová úspora 5 milionů. O kolik ale můžeme přijít?

Jsem už moc dlouho starostou a senátorem na to, abych věděl, že krokem, který naruší fungující vztahy, se minimálně vše zpomalí a zkomplikuje. Možná to někomu vyhovuje, ale mně NE a našemu městu to dokonce může uškodit. Hluboká nad Vltavou je spjata s Vltavou nejen svým jménem. Turistický ruch je pro nás významným zdrojem peněz pro celé město, motorem rozvoje města i zdrojem práce pro naše občany. Proto nám nesmí a nemůže být jedno, bude-li Vltava splavná nebo ne. V současné době u nás právě rušené Ředitelství vodních cest staví přístav pro

74 lodí. Investici v desítkách milionů do okolí přístavu a doprovodných staveb realizuje i město. Kdyby se stavba měla zpomalit, nebo dokonce přerušit, bude to pro nás znamenat velké ztráty. A to radši vůbec nepřemýšlím nad možností, že by se do konce roku 2015 nepostavila plavební komora na jezu Hněvkovice. To by už znamenalo ztráty nejen pro Hlubokou, ale i pro celý kraj a konec konců i pro státní rozpočet. Nepropojení již hotové vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a vodním dílem Hněvkovice se zbytkem vltavské vodní cesty by totiž znamenalo zmaření investic v řádech miliard korun a další nedozírné škody plynoucí z nevyužití turistického potenciálu našeho regionu. Dosavadní spolupráce s ředitelem Janem Skalickým a jeho odborníky z ŘVC ČR byla zárukou, že k tomuto černému scénáři nedojde. I když mne oba moji ministři (Petr Bendl a Zbyněk Stanjura) ujišťují o opaku, zrušení této organizace považuji za vážnou chybu. Stále je naděje, že se vláda a příslušná ministerstva k tomuto rozhodnutí ještě vrátí.

Že má splavnění smysl, dokázal už Lanna

Ing. Václav Král – člen Dopravního výboru Jihočeského kraje



Projekt splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Prahy už více než tři roky vyvolává diskuse o efektivnosti či neefektivnosti. Investice do dopravní infrastruktury nedosahují skoro nikdy rychlé doby návratnosti, respektive přímé finanční návratnosti. Přínosy se projeví hlavně ve zvýšení zaměstnanosti, kvality života občanů nebo rozvoji podnikatelského potenciálu, což v důsledku přináší celkovou prosperitu státu, regionu, obce.

Osobně projekt dlouhodobě podporuji. Důležité totiž je, že tyto peníze se okamžitě neprojí, nýbrž zůstanou jako dlouhodobá hodnota k dispozici dalším generacím. A to jsem si samozřejmě vědom faktu, že politik, jako zástupce svobodných občanů, by každou korunu z veřejných zdrojů měl několikrát obrátit v ruce a jako řádný hospodář pak rozhodnout buď o jejím utracení, nebo o tom, že by bylo efektivnější nechat ji občanům, ať s ní uvážlivě hospodaří na svůj účet a zodpovědnost. Jako manžel, otec, podnikatel a politik však preferuji právě investice do infrastruktury před spotřebou.

Některé názory poukazují na to, že by bylo lépe investovat prostředky do silniční infrastruktury. O tom, že je potřeba investovat například do dálnice D3, rychlostní komunikace R4 a dalších silnic, není pochyb. Ale! V evropských, respektive státních fondech je k dispozici dostatek volných finančních prostředků, které můžeme proinvestovat do dálnic či železničních staveb. Bohužel v těchto oblastech nejsou projekty z různých důvodů připraveny a osobně si myslím, že tyto finanční zdroje nebudeme schopni v tomto programovém období evropských dotací vůbec proinvestovat.

Předešlým je ale nutno opakovat a objektivně uvádět, že stejně jako byly připravovány finanční zdroje pro silnice a železnice, rozpočtují se peníze i na investice do vodních staveb, tedy i do projektu splavnění Vltavy. Takto alokované pro-

středky mohou být použity jen na vodní stavby a ne na stavby silniční infrastruktury! Všechny výroky, které tvrdí nebo naznačují opak, považuji za populistické a nezodpovědné.

Vodohospodářský zákon nařizující splavnění Vltavy z Mělníka do Budějovic vznikl v roce 1901. K jeho naplnění dnes vede jasná cesta a ta už není moc dlouhá. Dokumenty jsou připraveny, stavby se buď dokončují anebo se pro ně hledají dodavatelé. Pokud bychom projekt v této fázi zastavili, nepodařilo by se na řece dobudovat souvislé úseky, které lze pro plavbu využívat a projektová dokumentace a stavby, za které byly veřejné prostředky utráceny už v minulosti, by pak nedávaly smysl. Jižní Čechy by opět přišly o zajímavý infrastrukturní projekt a ty připravené peníze by v lepším případě putovaly na nějaký vodní tok na Moravě, v tom horším případě bychom je nechali „v Bruselu“. A to v žádném případě nejsem příznivcem myšlenky „čerpání za každou cenu“.

Mimochodem, za peníze, které se na Vltavě proinvestují, bychom byli schopni postavit tak jednu, respektive dvě dálniční křižovatky.

A jaké jsou další argumenty pro projekt splavnění? V Evropě, ale i v České republice, například na Baťově kanále, provoz osobních a turistických lodí úspěšně funguje, tak proč by to nešlo u nás v Jihočeském kraji? Máme zde podnikavé lidi, vhodné přírodní podmínky pro rozvoj plavby a navíc podél Vltavy disponujeme unikátními přírodními scenériemi a historickými památkami, které přilákají turisty všeho druhu. Ti však ve svém volném čase budou vyhledávat i další aktivity a služby.

Neméně důležitým argumentem je fakt, že zrealizovaná prohrábka koryta a unikátní konstrukce plavebních komor zvětšuje kapacitu říčního koryta i dříve vybudovaných jezů a funguje tedy jako účinné protipovodňové opatření, jež pomáhá snižovat škody při povodních. To se nakonec prokázalo v plné síle i při současných povodních, kdy projekty realizované Ředitelstvím vodních cest ČR a Povodím Vltavy umožnily manipulovat s vodou v řece tak, že obyvatelé Čes-

kých Budějovic nemuseli být evakuováni a nedošlo prakticky k žádným škodám v obydlených oblastech.

Možná i to dokázal předvídat Vojtěch Lanna, který již koncem devatenáctého století jako první s myšlenkou splavnění Vltavy přišel a také ji dokázal částečně realizovat.

Dnes je považován za významnou osobnost, která obohatila rozvoj Budějovic a jižních Čech.

Proč tedy někteří lidé stále nechtějí přijmout splavnění Vltavy jako šanci na další rozvoj našeho regionu? Chystá se snad někdo v jižních Čechách zakázat plavbu?

Stanjura není Ježíš

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

„Nechte maličké přijít ke mně a nebraňte jim, neboť takový patří nebeské království,“ řekl Ježíš. Jako vše v Bibli, i tato slova jsou více, než prosté sdělení o malých dětech. Je to podobenství, které nabádá k ochraně všech slabších. Proti této tezi stojí jiná teorie a praxe, totiž „právo“ silnějšího, kdy je člověk člověku vlkem – mám-li zůstat u biblických přirovnání. Dějiny lidstva a civilizace jsou historií střetávání se těchto dvou paradigmat, kvalita společnosti se ale zpravidla posuzuje dle toho prvního.

Vodní cesty a vodní doprava jsou u nás již desítky let oním „maličkým“. Těžce bojují o holé přežití, o rozvoji v evropském duchu nelze ani hovořit. Místo toho jsme svědky stagnace až úpadku, opomíjení a přezírání, osekávání všech programů a příležitostí, a to bez ohledu na skutečné potřeby našeho hospodářství. Co na tom, že naši exportéři jsou vůči konkurenci v nevýhodném postavení, protože nemohou využívat kvalitní nákladní plavbu? Co na tom, že EU plánuje velký rozvoj vodní dopravy – my máme vlastní rozum, že...

Na první pohled by se mohlo zdát, že zrušení Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC), které aktuálně plánuje ministerstvo dopravy v čele s ministrem Zbyňkem Stanjurou, není ničím závažným. Ostatně, je tu precedens, že „to jde“: jednou ŘVC, založené původně v roce 1901, zrušili již bolševici v roce 1949. Tak proč to neopakovat znovu s tím, které bylo obnoveno v roce 1998? Věc je ale, jako vše v životě, mnohem

složitější. Vcelku lze pochopit motivaci ministerstva zemědělství, kam by se část kompetencí ŘVC měla přesunout – přijdou tak k rozdělování investičních peněz, a to se některým mocným vždy líbí. Hluboce s tímto motivem nesouhlasím, ale alespoň je srozumitelný, samozřejmě spíše pro tu „vlčí“ část společenské trajektorie. Co ale motivuje ministerstvo dopravy, které má dnes prostřednictvím příslušného zákona, jakož i jím řízeného ŘVC, kompetence všechny? Je to vnitrozorní mocenský boj? Nebo snaha o další oslabení beztak již zdecimované plavby, aby již konečně zcela zanikla, a nepřekážela slavnému rozvoji silniční a železniční dopravy? Všimněme si prosím, že nikdo ani náznakem nehovoří o zrušení ostatních dopravních investorů, tedy Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). U druhé z těchto organizací se naopak připravuje další rozvoj prostřednictvím transformace na akciovou společnost, což má v nejbližších týdnech projednat vláda!

Podle různých náznaků to vypadá tak, že po plánované zrušení ŘVC platí oba vzpomenuté důvody, tedy jak vnitřní mocenský boj, tak konečné zúčtování s „vodou“. Navíc: na slabšího se slabší vždycky rádi vytahují, protože na silnější nemají odvahu. A plavba je dnes opravdu oslabený kus, je po desetiletích tuzemské decimace skutečně již oním „maličkým“. Ježíš by se jí o to více ujal. Leč Stanjura je podle všeho jen takový malý český politik, a opravdu, ale opravdu není Ježíš.

Reforma správy vodních cest v Německu

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

Německé vodní cesty vlastní, podobně jako u nás, stát, v tomto případě spolkový (federální) stát, a stará se o ně na základě spolkové ústavy, konkrétně jejich článků 87/1 a 89. Orgán, který ve Spolkové republice Německo vykonává tyto funkce, má ovšem zcela jiné postavení, než dosud mělo Ředitelství vodních cest ČR. **Tím hlavním rozdílem je (kromě propastně vyšší prestiže a pravomocí) skutečnost, že má obě klíčové pravomoci, zajišťující dobrou funkci vodních cest – stará se totiž nejen o investice, ale i o jejich provoz a údržbu.**

K tomu účelu existuje již od roku 1949 v rezortu Spolkového ministerstva dopravy úřad WSV (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, tj. Spolkový úřad pro vodní cesty a plavbu), kterému podléhá 7 regionálních ředitelství WSD (Wasserstrassendirektion, tedy Ředitelství vodních cest). K detailní správě jsou jim podřízeny WSA (Wasser- und Schifffahrtsamt, tedy Vodní a plavební úřad), pro výstavbu pak WNA (Wasserstrassen-Neubaumt, tj. Výstavba vodních cest).

Od 1. května 2013 je v Bonnu zřízen nový centrální úřad GDWS (Generaldirektion Wasserstrassen und Schifffahrt, tedy Generální ředitelství vodních cest a plavby). Do funkce prezidenta této instituce jmenoval spolkový ministr dopravy Peter Ramsauer Dr. Hanse-Heinricha Witteho, dřívějšího prezidenta WSV-Nord (Spolkový úřad pro vodní cesty

a plavbu-sever) v Kielu.

Zřízení GDWS je výsledkem dvacetileté diskuze, a považuje se za významný mezník. Má totiž přinést posílení významu vodních cest a jejich výkonů, současně také efektivnější, ekonomičtější a celkově funkčnější správu vodních cest. Dosavadní regionální ředitelství budou filiálkami nového úřadu, samo Generální ředitelství se bude dělit na 5 interních oddělení. Oproti dosavadnímu stavu mají být velmi posíleny oblasti samotné nákladní plavby, životního prostředí, vodního hospodářství a také rekreační plavby. **Ve skutečnosti to znamená přenesení části kompetencí z ministerstva dopravy na specializovanou organizaci, tedy zcela opačný postup, než jaký se v současnosti odehrává u nás.**

Celkově nelze přehlédnout, že Německo zřejmě hodlá tímto dlouho a odpovědně připravovaným krokem významně posílit význam vnitrozemských vodních cest a vodní dopravy. V době tuzemských rozpaků, kdy ve světle rušení dosavadního Ředitelství vodních cest ČR tak trochu nevíme jak dál, jde možná o významnou inspiraci. Proč v Česku jdeme opačnou cestou, rušením specializované organizace a začleňováním jejích činností do struktury ministerstva dopravy?



Aktuální mapa kategorizace německých vodních cest podle důležitosti

Ministr dopravy ČR píše spolkovému ministru dopravy Peteru Ramsauerovi

Spolkový ministr dopravy v dopise uznává české zájmy, ale vůbec nereflexuje požadavek české strany na uzavření smluvní regulace vztahů na Labi, jak bylo z české strany požadováno. V současnosti probíhá v SRN kategorizace vodních cest, která rozhoduje o zařazení jednotlivých vodních cest dle stupně priorit a hlavním hlediskem při tom je objem přepravovaných tun na dané vodní cestě. Pokud se týká řeky Labe, tam ještě rozhodnutí nepadlo. Protože díky zahlubování začaly být ohrožovány cenné lužní lesy okolo Labe, kterým hrozilo vysychání, přišlo ministerstvo ŽP SRN s iniciativou spojit síly a v roce 2011 bylo podepsáno memorandum mezi ministerstvy životního prostředí a dopravy o společném postupu při zlepšení splavnosti a ochrany přírody. Výsledkem by měl být tzv. Koncept pro Labe (viz. mapa str. 41), k tomu byly vypracovány zásady (Eckpunkte), které byly nově upraveny a prezentovány na konferenci v Magdeburku 5. 3. 2013. Sekce vodní dopravy Svazu dopravy proto iniciovala dopis ministra Stanjura na ministra dopravy SRN Ramsauera, aby při tomto procesu byly zohledněny oprávněné zájmy České republiky.

Redakční rada

ČESKÁ REPUBLIKA

Ministerstvo dopravy

Ing. Zbyněk Stanjura

ministr dopravy

Praha 19. února 2013

Č. j.: 43/2012-230-RVC/5

Vážený pane ministře,

dovolte mi obrátit se na Vás ve věci reformy správy vodních cest v Německu a jejich nové kategorizace. Stávající debatu o této reformě v České republice velmi pozorně sledujeme, stejně jako připravovaný „Koncept“ pro řeku Labe, který vypracovává společně Vaše ministerstvo, Spolkové ministerstvo životního prostředí a zemské vlády.

V této souvislosti se na Vás, vážený pane kolego, obracím se žádostí, aby při rozhodování o uvedené záležitosti bylo přihlédnuto k zájmům České republiky. ČR je jediným vnitrozemským státem Evropské Unie s omezeným přístupem k moři po jediné splavné řece, kterou je právě labská vodní cesta. S ohledem na uvedenou skutečnost bych Vás rád požádal, aby při tvorbě výše zmíněných dokumentů byly dodrženy parametry splavnosti Labe v SRN, tak jak je formulovalo společné memorandum ministerstev dopravy našich států z roku 2006 a jak bylo potvrzeno i Vámi a paní kancléřkou Angelou Merkelovou v loňském roce. Dovolte mi podotknout, že pro Českou republiku není alternativou vodní cesty do Hamburku využití Elbe-Seitenkanalu.

Vážený pane kolego, na vypracování uvedeného „Konceptu“ pro řeku Labe bychom rádi participovali a seznámili se s výsledky průběžných závěrů. Věříme totiž, že s ohledem na výhody ekologicky šetrné dopravy a předpokládaný nárůst přepravy ve směru na severoněmecké námořní přístavy zůstane Labe výkonnou dopravní cestou. Veden těmito společnými zájmy proto dále navrhuji zahájit jednání o dvoustranné mezistátní smlouvě o řece Labi s kodifikací splavnosti tak, jak je to obvyklé na ostatních mezinárodních řekách v Evropě.

Je rovněž vysoce pravděpodobné, že labská vodní cesta bude zahrnuta do kategorie „core network“ návrhu evropské dopravní sítě TEN-T. Po schválení revize nařízení TEN-T bychom měli uskutečnit vzájemné konzultace a zvážit, jak tuto skutečnost využít ku prospěchu posílení dopravní infrastruktury obou států s finanční participací prostředků EU.

V očekávání Vaší odpovědi zůstávám s přátelským pozdravem

Herrn Bundesminister
Dr. Peter Ramsauer
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstrasse 44
10115 Berlin



Odpověď spolkového ministra dopravy Petera Ramsauera

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11000 Berlin

Překlad z německého jazyka

Ministerstvo dopravy
panu ministrovi Zbyňku Stanjurovi
P.O. Box č. 9
110 15 Praha
Česká republika

Celková koncepce Labe Stanovení cíle údržby

Vaše dopisy ze dne 10. ledna 2013 a 19. února 2013

Číslo jednací: WS 11/5221.06-0

Datum: Berlín dne 22. března 2013

Vážený pane kolego,

dovoluji, abych Vám poděkoval za Vaše dopisy, ve kterých nabízíte svou účast na Celkové koncepci Labe a zasazujete se za cíle údržby v souladu s česko-německým Společným prohlášením úmyslu z roku 2006 a navrhuje jednání o státní smlouvě o řece Labe.

Proces odsouhlasování Celkové koncepce Labe mezi Spolkem a spolkovými zeměmi není zatím úplně dokončen. Poslední stav dokumentu (5. března 2013) s hlavními body Spolku a spolkových zemí pro zpracování Celkové koncepce Labe Vám zaslám pro Vaši informaci.

Mezi Spolkem a spolkovými zeměmi existuje konsensus, že Celková koncepce Labe se bude komunikovat s českými partnery a mezinárodními grémiemi, jako je např. MKOL. Zohlednění zájmů České republiky při vypracování Celkové koncepce Labe považují tedy jak Spolek, tak i spolkové země za důležité.

Jak je Vám známo, vycházeli jsme v roce 2006 z vodohospodářských a hydromorfologických poměrů nízkých vod, které byly naposledy definovány v roce 1989 (odkazují zde na GIW 89*). Podle nejnovějších poznatků Spolkového hydrologického ústavu (Bundesanstalt für Gewässerkunde), Spolkového ústavu pro vodní

stavby (Bundesanstalt für Wasserbau) a Ředitelství vod a plavby Východ (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost) se poměry nízkých vod na Labe od roku 1990 změnily. V současné době se provádějí další vědeckotechnické a ekonomické průzkumy zaměřené na závěry, které je z nich nutno vyvodit pro hloubku plavební kynety. Při Konferenci o řece Labe, která se konala dne 5. března 2013, a na níž bylo Vaše ministerstvo zastoupeno, bylo referováno o dosažených poznatcích.

U této důležité otázky považuji za vhodné, aby nejprve odborné úrovně našich ministerstev v této věci co nejdříve prohloubily svou vzájemnou výměnu informací a vyrozuměly se také o tom, jak by státní smlouva mohla přispět k dalšímu zlepšení již nyní dobré spolupráce našich ministerstev.

S nejlepšími pozdravy

Váš

Peter Ramsauer, v. r.

Projekt Dunaj-Odra-Labe je důležitý i pro Německo

Mgr. Jakub Rychtecký – Pardubický kraj

Tübingen – Mezinárodní konference k Dunajské strategii se na pozvání prezidenta vládního kraje Tübingen Hermana Strampfera zúčastnili také zástupci Pardubického kraje hejtmán Martin Netolický a náměstek pro dopravu Jaromír Dušek. Hejtmán využil svého vystoupení k otevření otázky o vybudování mezinárodní vodní cesty Dunaj-Odra-Labe.

„Tato myšlenka rozhodně není nová. S touto vizí přišel téměř před sto lety úspěšný český podnikatel Tomáš Baťa. Dodnes se na ni ovšem nenašly finanční prostředky. Řada lidí přitom považuje projekt za vědeckofantastický. Všichni přitom víme, že lodě musí v současnosti obeplouvat celou Evropu. Průplav proto vnímám jako významnou součást Dunajské strategie a měl by být vnímán velmi vážně,“ vyzval Netolický.

Zlepšení mobility prostřednictvím vnitrozemských vodních cest je skutečně jedním z pilířů Akčního plánu Dunajské strategie. Ten přijalo všech čtrnáct zúčastněných států. „V investičních prioritách ho měly také vlády České republiky, vždy dostaly přednost jiné infrastrukturní projekty. Všechny státy trápí přetížené silnice a železnice. Vodní doprava je jednou z možných cest, jak zlepšit podmínky také pro obchod. V tomto směru budeme žádat i ostatní partnery o spolupráci. Jestli je něco skutečně celoevropským projektem, tak je to spojení hlavních toků,“ upozornil hejtmán a pokračoval: „**Domnívám se, že přímé vodní spojení z Hamburku až do Černého moře je velmi atraktivní také pro Německo, neboť výrazně zkrátí dobu dopravy zboží směrem na jihovýchod Evropy. Projekt Dunaj-Odra-Labe protíná**

téměř celé území Pardubického kraje a počítáme s ním v Politice územního rozvoje státu a pochopitelně také v územním plánu kraje. V regionu jsou v plánu realizace částí trasy vodního koridoru a navržené stavby plavební stupeň Přelouč II a přístav Pardubice,“ doplnil.

Ministerstvo dopravy považuje alespoň splavnění Labe do Pardubic za prospěšný projekt a chce ho realizovat. „Myslím, že je to prioritou číslo jedna v oblasti vodní dopravy. Je to stavba, která je nejlépe připravená. Pokud zvládneme proces získání stavebního povolení, tak určitě na to najdeme peníze, abychom stavbu realizovali,“ uvedl při nedávné návštěvě Pardubic šéf rezortu Zbyněk Stanjura.

V letošním roce se připravuje mezinárodní studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe financovaná ze zdrojů Evropské unie, jejíž výsledky budou předloženy vládě České republiky do konce roku. Projekt je v kompetenci Ministerstva dopravy ČR.

Dunajská strategie

Strategie Evropské unie pro podunajský prostor je makroregionální iniciativou DG REGIO s cílem využívat integrovaného přístupu k řešení výzev, kterým čelí země v povodí Dunaje. Byla schválena Radou Evropy 24. června 2011. Do projektu se zapojilo osm členských států, včetně České republiky a šest nečlenských států. V České republice je garantem Úřad vlády a ministerstvo průmyslu a obchodu. Nejvýznamnějším dokumentem je Akční plán, který má čtyři pilíře a 11 prioritních oblastí.

Polská strategie dopravy počítá s rozvojem vodní dopravy a vodním koridorem D-O-L

Dne 22. ledna 2013 přijala polská vláda **Strategii rozvoje dopravy do roku 2020**. Níže jsou uvedeny části strategie týkající se vnitrozemské vodní dopravy.

Nejdůležitější cíle **Strategie rozvoje dopravy do roku 2020** (s perspektivou do roku 2030) v rozdělení na podrobné cíle:

- Dosažení a udržení plavebních podmínek na vodních cestách, které jsou určeny evropskou klasifikací vnitrozemských vodních cest
- Zlepšení plavebních podmínek a modernizace infrastruktury na vodních cestách s turistickým významem
- Vytvoření moderní infrastruktury vnitrozemských vodních cest se stabilními podmínkami pro lokální a regionální přepravu
- Přizpůsobení infrastruktury existujících polských vnitrozemských vodních cest nebo jejich částí požadavkům evropské sítě vodních cest
- Vytvoření příznivých podmínek k využívání ekologických druhů nákladní dopravy pro vzdálenosti nad více než 300 km
- Rozšíření námořních dopravních spojení Polska se světem cestou rozvoje a budování hlubokovodní infrastruktury námořních přístavů a navýšení překladní kapacity existujících námořních přístavů
- Rozvoj dopravní infrastruktury pozemních koridorů – silničních a železničních cest a také některých vodních cest, zajišťující lepší dopravní dostupnost do námořních přístavů z vnitrozemí

Vnitrozemská vodní doprava

je jedna z nejlevnějších a zároveň jednoznačně nejvíce přátelská k životnímu prostředí, s přihlédnutím, mimo jiné, k:

- Relativně nízké spotřebě energie
- Nízkému emisnímu znečištění vzduchu
- Relativně nízkému znečištění vod
- Nižším externím nákladům než v silniční dopravě

Perspektivy rozvoje vnitrozemské vodní dopravy ukazují, že vodní doprava se může v dynamické míře rozvíjet jedině na oderské vodní cestě. V delší perspektivě je možné dopravní využití Visly, obzvláště v dolní části, v rámci redistribuce zboží z námořních přístavů a také v její horní části (kaskáda horní Visly). Ale přece jenom Odra zůstane ještě na hodně let jedinou vodní cestou, která bude mít dopravní význam. Vyplývá to z několika zásadních důvodů:

- Odra má bezprostřední spojení se systémem vodních cest v Evropě
- Odra protéká řadou regionů s velkou potřebou přepravy nákladů
- S Odrou jsou spojeny regiony Polska, které mají významnou účast v zahraniční výměně zboží
- Odra tvoří nedílnou část vnitrozemního evropského dopravního koridoru, který zajišťuje nejvýhodnější spojení skandinávských zemí se střední Evropou, Apeninským poloostrovem a Balkánem

Pro zvýšení významu Odry, k jejímu zařazení mezi důležité dopravní cesty, je nezbytné zlepšení jejich plavebních podmínek. Podrobné plány týkající se modernizace Odry a jejího eventuálního spojení s mezinárodními vodními cestami budou obsaženy v dlouhodobém plánu týkajícího se rozvoje infrastruktury vodní dopravy ve vnitrozemí Polska.

Následující kroky v úpravě infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy:

- Dosažení a udržení plavebních podmínek na vodních cestách stanovených evropskou klasifikací vnitrozemských vodních cest
- Zlepšení plavebních podmínek a modernizace infrastruktury na vodních cestách s turistickým významem
- Výstavba infrastruktury vnitrozemských vodních cest a také zlepšení jejich využitelných parametrů v oblasti zlepšení přístupu k námořním přístavům
- Vytvoření moderní infrastruktury vnitrozemských vodních cest se stabilními podmínkami pro místní a regionální přepravy
- Přizpůsobení infrastruktury existujících polských vnitrozemských vodních cest nebo jejich částí požadavkům evropské sítě vodních cest
- Snaha o vytvoření podmínek vyhovujících využívání ekologického druhu nákladní dopravy nad vzdálenost více než 300 km

V dlouhodobé perspektivě rozvoje polských vnitrozemských vodních cest se předpokládají níže popsané činnosti, rozdělené na dvě časové etapy.

Etapa do roku 2020

- Dokončení realizace aktualizovaného plánu Program pro Odru 2006
- Příprava a začátek realizace víceletého programu týkajícího se obnovy využitelných parametrů na vnitrozemských vodních cestách, které plní dopravní funkci
- **Přijetí rozhodnutí ve věci stavby vnitrozemského vodního spojení Dunaj-Odra-Labe splňujícího požadavky nejméně IV. třídy splavnosti**
- Přijetí rozhodnutí ve věci stavby Slezského průplavu, jako konsekvence projektu D-O-L
- Přijetí rozhodnutí ve věci přípravy a realizace programu připojení oderské vodní cesty do evropské sítě vodních cest
- Zahájení hospodářského využívání dolní Visly (naléhavě s ohledem na ohrožení bezpečnosti vodního stupně ve Włocławku)

Etapa do roku 2030

- Pokračování realizace dlouhodobého programu týkajícího se obnovení využitelných parametrů na vnitrozemských vodních cestách, které plní dopravní funkci
- Přizpůsobení vnitrozemského vodního spojení Odra-Visla-záhlaví Visly (E-70) požadavkům alespoň II. třídy splavnosti
- Případná realizace programu připojení oderské vodní cesty do evropské sítě vodních cest

Ve spojení s nevyhovující efektivitou nynějšího modelu financování vodních cest a jejich dopravní infrastruktury bude příští model fungování vnitrozemské vodní dopravy brát v úvahu možnost jejich předávání (např. formou smluv) samosprávám dané oblasti a hospodářským subjektům, se zájmem o spravování a hospodářské využití, některých částí vodních cest.

Model fungování vnitrozemské vodní dopravy má proto obsahovat dvě uspořádání vnitrozemských vodních cest:

- Vodní cesty, na které bude použito pravidlo rozdělení funkce správy a hospodářského využití (tradiční systém)
- Vodní cesty, na které bude použito pravidlo spojení funkce správy a hospodářského využití

Předávání vnitrozemských vodních cest ke správě a hospodářskému využití zainteresovaným organizačním jednotkám nebo hospodářským subjektům formou vhodných smluv. Zavedení tohoto řešení je spojeno s nutností vypracování zásad a podmínek, podle kterých by bylo možno předat vytyčené části vodních cest samosprávám a subjektům ke spravování. Takový model fungování vnitrozemské vodní dopravy podle smlouvy o vodních cestách přispěje k finančnímu odlehčení státního rozpočtu a zároveň zvýšení významu lokálních vodních cest, obzvláště při turistické a rekreační plavbě a také v obsluze dopravních potřeb společností umístěných v bezprostřední blízkosti vodních cest. (str. 55–56)

Námořní doprava jako element integrovaného dopravního systému

(...) Vytvoření kompatibilních podmínek na styku mořské vody – vnitrozemské vody za účelem prodloužení cest vodní dopravy pomocí lepšího využití vnitrozemských vodních cest, sloužících jako přístup ze strany pevniny. (...) (str. 60)

Intermodální doprava

(...) Zvýšení možnosti rozvoje nákladní přepravy ve vnitrozemské vodní dopravě a námořní dopravě blízkého dosahu. Zlepšení využitelných parametrů na vnitrozemských vodních cestách za účelem zapojení vnitrozemské plavby do řetězce přepravy v rámci intermodální dopravy. (...) (str. 63)

(...) Zlepšením využitelných parametrů na vnitrozemských vodních cestách vzniknou také lepší podmínky pro opravdovou konkurenceschopnost vnitrozemské plavby s jinými odvětvími dopravy při obsluze přepravy kontejnerů mezi námořními kontejnerovými terminály v přístavu

Gdaňsk a přístavním seskupením Štětín–Svinoústí, a jejich hospodářským zázemím. (...) (str. 65)

Směry opatření ke zlepšení řízení vnitrozemské vodní dopravy budou zahrnovat:

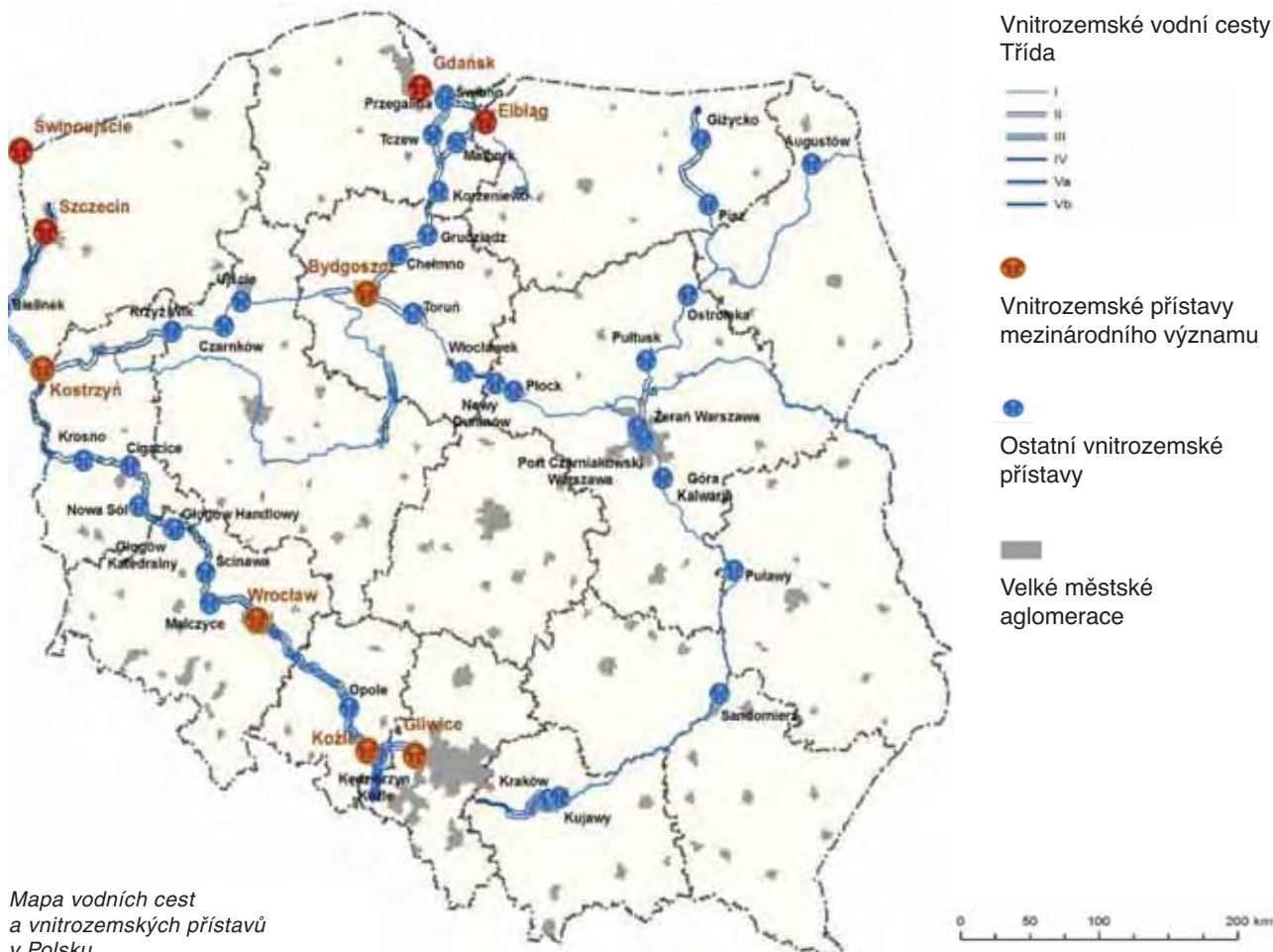
- Zavádění procesů těsnějšího zapojení vnitrozemské vodní dopravy s jinými módy v rámci intermodální dopravy přes zajištění dobře fungujících spojů vnitrozemských přístavů s dopravními sítěmi jiných módů
- Vypracování nové platformy meziresortní spolupráce na vodních cestách umožňující rozvoj vnitrozemské plavby při současném respektování životního prostředí
- Vzít v úvahu potřeby vnitrozemské plavby při stavbách a modernizaci hydrotechnických objektů (str. 71)

Inovační činnosti spojitelné s ekologickým cílem strategie můžeme systematizovat následovně:

- Zavádění nových technologií, procedur a systémů zvyšujících energetickou efektivitu dopravy, které mají vliv na snížení emisí znečišťujících prostředí
- Modernizace a zajištění vnitřní spolupráce telematických systémů obsluhujících jednotlivé odvětví dopravy, takových jako RIS-říční informační systémy (vodní vnitrozemská doprava)
- Čím dál větší použití pro životní prostředí příznivých dopravních prostředků nové generace (včetně kontejnerových lodí vnitrozemské plavby, které jsou energeticky efektivní a nízkoemisní) (str. 83)

Celou Strategii rozvoje dopravy do roku 2020 si můžete stáhnout na stránkách polského ministerstva dopravy:

www.transport.gov.pl/files/0/1795904/130122SRTnaRM.pdf



Významná česká delegace na návštěvě u Hafen Hamburg Marketing

Ing. Bohumil Průša – vedoucí reprezentace Hafen Hamburg Marketing e.V., Praha

Přístav Hamburk zažil 6.-7. května důležitou návštěvu: na pozvání Jürgena Klimke, člena Bundestagu za CDU/CSU, předsedy sekce Labe, přicestovala do hanzovního města významná česká delegace vedená senátory Petrem Bratským a Karlem Korytářem, aby získala informace o labské politice a propojení přístavu Hamburk se jeho tradičním zázemím, včetně regionu České republiky. Dalšími významnými hosty byli náměstek ministra dopravy České republiky Jiří Žák a Jan Vlček z ministerstva dopravy pověřený správou českého přístavního území v Hamburku.

K objasnění projektu infrastruktury v přístavu Hamburk pozval v pondělí Hafen Hamburg Marketing e.V. spolu s Jürgensem Klimke českou delegaci na projíždku přístavem, které se účastnili vedle Claudie Roller, předsedkyně představenstva Hafen Hamburg Marketing (HHM) i zástupci Hamburské přístavní správy (HPA) a Hamburg Hafen und Logistik AG (HHLA). Během plavby bylo dostatek příležitostí diskutovat o nutnosti výstavby horního a středního Labe, která by umožňovala trvalou splavnost Labe. Navíc došlo na výměnu názorů o plánované výstavbě plavebního stupně v Děčíně: čeští hosté se během plavby vyslovili pro důraznou podporu rychlé realizace výstavby plavebního stupně v Děčíně a úpravy úseku Labe na českém území v návaznosti na německé stavební plány. Ještě v letošním roce plánuje Hafen Hamburg Marketing představit význam této výstavby z pohledu hamburské strany. Tato prezentace se uskuteční v rámci informativního setkání o vnitrozemské plavbě, které se má konat v Praze před českými poslanci a zástupci ministerstva dopravy. Návštěvu české delegace završila úterní prohlídka kontejnerového terminálu Altenwerder, který patří firmě HHLA.

Hamburk – brána do světa pro Českou republiku

Přístav Hamburk představuje pro Českou a Slovenskou

republiku skutečnou bránu do světa. Kolem 55 procent kontejnerizovaného zámořského zboží z našeho tržního regionu jde přes hamburský přístav. K hlavním dovozním artiklům České republiky přes hamburský přístav patří oblečení, elektronické výrobky, ostatní konzumní zboží a autopříslušenství. Z České republiky se přes hamburský přístav nejvíce vyváží řezivo, papír, lepenka, umělé hmoty, autopříslušenství, přístroje k výrobě a distribuci elektrické energie a stavební materiál.

Vnitrozemská doprava mezi Hamburkem a Českou republikou

Prostřednictvím Labe a s ním spojených řek a kanálů má Česká republika velmi dobré spojení s metropolitním regionem Hamburk, včetně námořního přístavu Hamburk. Přeprava zboží na říčních lodích via Hamburk je ekologická a příznivá k životnímu prostředí.

Pro intenzivnější využití vodní cesty Labe jsou však nutné rekonstrukce a opatření pro výstavbu, aby splavnost říčního toku byla celoroční. Bez tohoto předpokladu nebude možné spolehlivě vyvíjet logistické koncepty s ohledem na vodní cestu Labe.

V České republice jsou následující otevřené říční přístavy s trimodální napojením:

Ústí nad Labem, Děčín, Lovosice, Mělník, Praha, Kolín
Česká republika má mimo to s hamburským přístavem velmi dobré spojení po dálnici E 55 via Drážďany. Hlavní město Praha je se svým partnerským městem Hamburk spojeno vodní cestou Vltava-Labe. Železnice zůstává i nadále nejdůležitějším dopravním spojením České republiky s Hamburkem. Železnicí je přepravováno více než 80 procent veškerého překládaného zboží v přístavu Hamburk pro Českou republiku. Mezi přístavem Hamburk a Českou republikou se v současné době přepravuje týdně kolem 80 přímých kontejnerových vlaků mezi vnitrozemskými a přístavními terminály.



Česká delegace v Hamburku



Překládka na vnitrozemská plavidla v Hamburku

Novela zákona o vnitrozemské plavbě

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

Vláda České republiky na svém zasedání 15. května 2013 přijala usnesení č. 336 k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen novela zákona).

Po tomto vládním aktu bude novela zákona předložena Parlamentu České republiky ke schválení (Poslanecké sněmovně i Senátu), dále k podpisu prezidentu České republiky a následně k vydání ve Sbírce zákonů České republiky. Pochopitelně, že na této legislativní cestě může dojít ještě k nějakým úpravám a proto se v tomto článku omezím pouze na základní informace o této novele.

Pokud budu novelu zákona hodnotit z vlastního přístupu k ní, tak na první místo stavím **zákonnou úpravu pravidel provozu na vodní cestě**. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů ve svém příslušném ustanovení sice určil, že podrobná pravidla provozu na vodní cestě stanoví prováděcí předpis, ale až do předmetné novely zákona byla tímto prováděcím předpisem vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky, vydaná před účinností daného zákona. Legitimita této vyhlášky byla zdůvodněna, že vyhláškou vydaný Řád plavební bezpečnosti je v plném souladu s evropskými pravidly provozu na vnitrozemských vodních cestách.

Pravidlům provozu na vodní cestě je v novele zákona věnována velmi obsažná **část V – Plavební provoz**. Přímo v zákoně jsou stanovena základní ustanovení převzatá z Řádu plavební bezpečnosti, týkající se např. zázkazu plavby, povinností provozovatele a vlastníka pravidla, povinností účastníka plavebního provozu, ochrany plavebního značení apod. Novela zákona v části, týkající se plavebního provozu také ponechává část ustanovení na prováděcím předpise.

Novela zákona dále vymezuje nová pravidla pro výkon určitých činností na vodní cestě jako je rybolov, koupání, potápění, vodní lyžování apod. a stanovuje zásady pro konání hromadných akcí a umístování plavebního značení. Podle novely zákona bude plavební úřad moci vymezit část vodní cesty např. pro sportovní a akrobatické plutí malých plavidel a pro vodní lyžování. Tedy pro ten typ plavby, při kterém nelze dodržet některá pravidla spojená s manévrováním a rychlostí, a který tak bude možné provozovat pouze na vymezených plochách. Opatřením obecné povahy bude možné na dobu až 5 let stanovit provozní dobu, typ činnosti i nejvyšší povolený počet plavidel na ploše.

Druhá obsáhlá část novely zákona se týká **přístavu**. První verze zákona o vnitrozemské plavbě se tvořila v době, kdy problematiku přístavu nebylo třeba ještě řešit v tak široké formě jako v současné době. Stačilo jednoduché ustanovení, že přístav je mj. místo, kde lze překládat zboží, umožnit bezpečný výstup a nástup osob mezi

plavidlem a břehem a stání plavidel u nábřeží k těmto účelům upraveného. Rozvojem zejména osobní vodní dopravy a rekreační plavby, zejména v obcích a městských aglomeracích se ukázalo, že jednoduchá ustanovení původního zákona již plně nevyhovují současným právním požadavkům na tuto problematiku. Problematice přístavu se v poslední době věnovala řada soudních žalob, která s ohledem na právní nerozpracovanost tohoto problému se musela spolehnout v řadě případů na názor soudem jmenovaných znalců. Vládou schválená novela zákona řeší tuto záležitost koncepční novou úpravou přístavu.

Přístavu je tedy v novele zákona věnována také velmi rozšířená **část III – Přístavy, přístaviště, překladiště, vývaziště a kotviště**. Základem novely zákona v této části je opět přístav; stanovuje mj. jeho pozemní a vodní část, povolení a jeho zrušení k provozování pozemní části přístavu a cenu za užívání pozemní části přístavu. V samostatné části Přístaviště, překladiště, vývaziště a kotviště je stanoveno, že rozhodujícím orgánem pro povolení provozování těchto objektů na vodní cestě je plavební úřad, který také stanoví podmínky pro jejich provozování.

Pouze dílčí změny novely zákona se týkají např. technické způsobilosti plavidel, plavebního rejstříku či posádky plavidel. Novela zákona dále řeší výměnu průkazů způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek vydaných podle předpisů platných jak před, tak i po účinnosti novely zákona. Většina těchto průkazů nemá, resp. má jen nedostatečné, ochranné prvky a průkazy vystavené do roku 1992 navíc obsahují názvy a symboly již neexistujících státních útvarů. Novela zákona nově stanovuje při přepravě nebezpečných věcí přímou vazbu na Evropskou dohodu o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách – ADN, vyhlášenou ve Sbírce mezinárodních smluv v roce 2011.

Kladně je třeba v novele zákona hodnotit velmi rozsáhlé ustanovení, týkající se definování celkem 17 základních pojmů, uvedených v jednotlivých ustanoveních novely.

Závěrem bych rád vyslovil přání, aby novela zákona byla co nejdříve projednána zákonodárnou mocí České republiky, podepsána prezidentem republiky a vstoupila v platnost s časově nejbližší možnou dobou účinnosti.



Novela zákona o vnitrozemské plavbě se významně věnuje problematice přístavů

Výroční zpráva Sekce vodní dopravy za rok 2012

Ing. Milan Raba – předseda Sekce vodní dopravy Svazu průmyslu a dopravy ČR

V roce 2012 pokračoval trend naprosté nečinnosti státu ve směru zlepšit podmínky podnikání ve vodní dopravě sloužící přepravě zboží. To znamená, že se prohlubuje kritický stav rejdařů, a jsme svědky, jak obor vodní dopravy v ČR zrychluje cestu k zániku. Je nutné si uvědomit, že neřešení splavnosti trvá již 20 let, stovky miliard se investovaly do infrastruktury železniční a silniční dopravy, a ve vodní dopravě se pro zlepšení situace nákladní dopravy neučinilo vůbec nic. Přes malý podíl na celkovém objemu přeprav vodní doprava přesto přepravila za toto období desítky milionů tun především na nejdůležitějším dopravním koridoru většinou k zámořským přístavům. A z tohoto objemu byla značná část nadrozměrných zásilek v exportu i importu s vysokou přidanou hodnotou, které by se jiným způsobem přepravovat nedaly.

Vláda ČR přijala 14. března 2012 vládní usnesení o podpoře vnitrozemské vodní dopravy. Tímto dokumentem vláda souhlasí s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v ČR a ukládá ministru dopravy vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy v rámci programu NAIADES, pokračovat v přípravě plavebního stupně Děčín a plavebního stupně Přelouč a činit kroky k realizaci těchto staveb. Dále pak ukládá zpracovat komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru Dunaj-Odra-Labe. Na základě tohoto usnesení byla poskytnuta podpora provozu zadokolesového remorkéru Beskydy. V podkladovém materiálu se paradoxně přiznává kritický stav oboru, který nedokáže sanovat ztráty v důsledku plavební nedostatečnosti. Tento fakt se odráží mimo jiné i do špatného technického stavu flotily pod českou vlajkou a rejdaři díky kritické ekonomické situaci nemohou ve větším objemu čerpat dotaci na program Modernizace plavidel v rámci programu NAIADES. I přes zdůvodnění, že kritický stav provozovatelů vodní dopravy je důsledkem plavební nedostatečnosti labské vodní cesty, byla finanční pomoc ve smyslu notifikovaného programu EK zatím vypuštěna s poukazem na nedostatečné finanční zdroje. V dopisech nás pan premiér ubezpečil, že současná vláda a ministerstvo dopravy řeší podporu vodní dopravy v České republice s koncepcí okamžité, střednědobé a dlouhodobé pomoci. Přislíbil kromě okamžité pomoci ve výši 10 mil. Kč (poskytlo se cca 6 mil. Kč) projednání připravovaného materiálu ministerstva dopravy Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na dolním Labi od roku 2012 až do doby výstavby plavebního stupně Děčín nebo do roku 2016. Do dnešního dne však není žádný výsledek.

Situace při řešení splavnosti se komplikuje i na německé straně. Přes ujišťování z německé strany v dopisech ministra dopravy Ramsauera a kancléřky Merkelové dosáhnout plavebních podmínek ve smyslu uzavřeného memoranda z roku 2006 v SRN panuje nejistota v rámci připravované kategorizace vodních cest. A to přes to, že je Labe součástí základní sítě TEN-T.

V SRN se otázka labské vodní cesty stala předmětem memoranda mezi ministerstvy dopravy a životního prostředí SRN, na základě kterého by měl být vypracován Koncept pro Labe, který by měl zároveň řešit otázku jak

záchrany říčních luhů, tak i splavnosti. Stále více se v této souvislosti objevují útoky extremistů, kteří zpochybňují české právo přístupu k moři. Proto je nutná česká angažovanost i v SRN, jak to v dopise ministru Ramsauerovi deklaroval i ministr Stanjura v únoru letošního roku. Bohužel v procesu zpracovávání Konceptu pro Labe došlo k blokaci ze strany Zemského sněmu v Dolním Sasku, kde po vítězství rudozelené koalice byl vyjádřen nesouhlas se zlepšením plavebních podmínek na Labi ve prospěch Elbe-Seitenkanalu, což je pro českou plavbu neakceptovatelné.

Zároveň dopis obsahuje žádost o zahájení jednání o uzavření mezistátní smlouvy mezi oběma státy ohledně labské vodní cesty, kdy dnes panuje de facto stav, kdy tradiční smluvní vztahy kodifikované po Vídeňském kongresu a Versailleské smlouvě byly jednostranně zrušeny rozhodnutím Adolfa Hitlera v roce 1936. Bohužel tento bezesmluvní stav panuje doposud a je často využíván ekologickými extremisty jako pokračovateli této politiky. I v SRN, konkrétně na ministerstvu dopravy, je pochopení o nutnosti řešení tohoto problému a nutnosti kodifikace určitých parametrů této vodní cesty.

K situaci v SRN velmi negativně přispívá skutečnost, že v ČR nebylo dosaženo pokroku v procesu přípravy jezu Děčín a též chystané rušení státní investorské organizace ŘVC není kladným signálem, což svědčí o neschopnosti vlády vnímat uvedenou problematiku branže v širším kontextu.

Evropská komise zařadila labskou vodní cestu do prioritní sítě TEN-T core network. Evropská komise předpokládá budoucí nárůst vodní dopravy v Evropě z nynějších 5 na 20 %. To však není možné bez budování nových moderních vodních cest. A jsou to právě vodní cesty ve východní Evropě, které jsou díky politickému prostředí a rozdělení Evropy po II. světové válce značně zaostalé za vývojem v západní Evropě. Má-li se rozdíl mezi novými a starými členy vyrovnávat, pak jsou to především vodní cesty, které zasluhují pozornost. K tomu přispívá i okolnost, že EU chce razit v dopravní infrastruktuře princip multimodality dopravních koridorů, kde by si jednotlivé dopravní módy měly konkurovat a vzájemně se doplňovat.

Za posledních 20 let došlo k dramatickému vývoji ve všech dopravních oborech. Železniční koridory byly modernizovány na větší propustnost tratí a vyšší rychlost, zvýšila se celková tonáž nákladních vlaků. Rovněž na silnici došlo k modernizaci vozového parku, snížení spotřeby pohonných hmot do provozu se připravují soupravy o hmotnosti 60 t. Aby plavba byla konkurenceschopná jsou v západní Evropě stále více nasazována plavidla nových tříd s délkou 110–135 m a šířkou 11,40 až 15 m, ponorem 2,8–3,5 m a s nosností 2000 až 5000 tun.

Oproti tomu se vývoj ve východní Evropě téměř zastavil. Nedochozí k modernizaci vodních cest, Labe a Odra jsou v době sucha téměř nesplavné. Proto se na rozdíl od západní Evropy téměř zastavil rozvoj lodního parku a vodní doprava ztrácí svoji konkurenceschopnost zejména vůči železnicím. Na otázku komu to prospělo, je jednoduchá odpověď: určitě ne české

exportně orientované ekonomice, která musí nést vyšší náklady na dopravu zboží v případě, kdy neexistuje konkurence mezi železnicí a vodou, jak je to např. na rýnském koridoru.

Stát na jedné straně deklaruje vodní dopravě podporu, na druhé straně nečiní vůbec nic, aby se provozovatelé vodní dopavy těchto deklarovaných pozitivních „zítřků“ dočkali. S ohledem na jejich ekonomickou situaci v důsledku nespolehlivé vodní cesty a neochoty státu hledat řešení pro zachování ojedinělého, z hlediska životního prostředí nejšetnějšího, dopravního oboru je třeba připomenout, že se další plavidla šrotují a nevratně prodávají do zahraničí. Tomu všemu vévodí negativní postoj ministerstva životního prostředí, kde v současné době probíhá schvalovací proces dokumentace EIA, která byla vrácena k dopracování. Informace o negativním hodnocení jednotlivých odborů ochrany přírody ministerstva životního prostředí a tendenční názory nevládních organizací jsou signifikantní pro v minulém desetiletí implantovanou investičně nepřátelskou ideologii. V EU a dokonce v „zeleném“ Německu se začínají stále více ozývat hlasy, nabádající k návratu k selskému rozumu a odklonu od této demagogické argumentace. Výsledkem je, že u nás nevládní vláda (viz. zmíněné vládní usnesení), nýbrž ortodoxní úředník ministerstva životního prostředí. Absurditu situace snad nejlépe vykresluje skutečnost ocenění strategické důležitosti tohoto dopravního spojení a zařazení Labe do sítě TEN-T ze strany Evropské unie, vládní usnesení pro stavbu jezu v Děčíně a oproti tomu vyjádření zástupce MŽP z doby projednávání jezu Děčín na ministerstvu dopravy při příležitosti oficiální návštěvy evropské koordinátorky pro vodní cesty u ministra Petra Bendla: „Kdybyste provedli sebelepší úpravy projektu jezu Děčín, my vám to stejně nepovolíme.“

S ohledem na tyto skutečnosti je potřeba pro zachování oboru vodní dopavy, tedy i napojení České republiky na severní námořní přístavy, přijmout tyto následující opatření:

- 1) Vytvořit podmínky pro schválení dokumentace EIA na plavební stupeň Děčín
- 2) S ohledem na dlouhodobě deformované a diskriminační podnikatelské prostředí ve vodní dopravě a kvůli

zachování tohoto dopravního oboru v ČR aplikovat notifikovaný program zmírnění ztrát v důsledku kritických plavebních podmínek od roku 2004. Nelze si představit, jakým způsobem bude v případě kolapsu vodní dopavy vláda České republiky realizovat svoji proexportní politiku při absenci konkurence na dopravním trhu, zejména při exportu zemědělských komodit, chemických produktů a strojírenských výrobků.

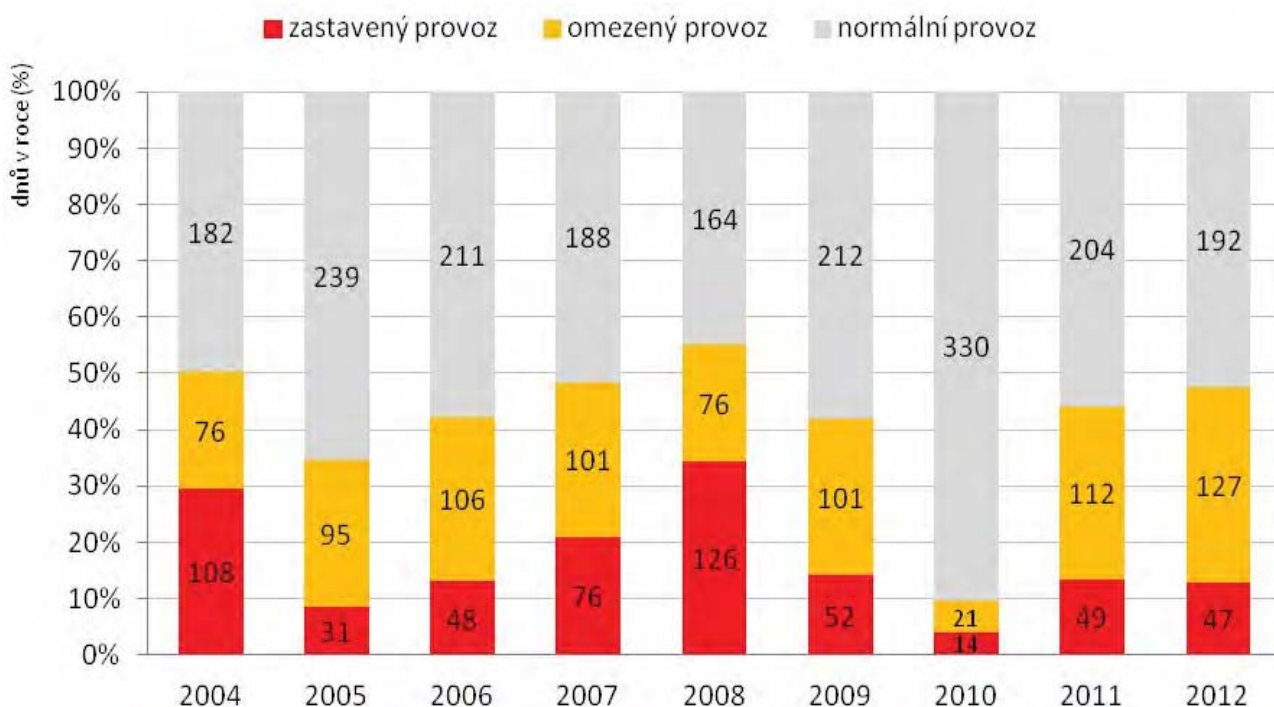
- 3) Zahájit výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč.
- 4) Aktivně se zúčastnit na přípravě Konceptu pro Labe, který je v současnosti vypracováván v SRN.
- 5) Uzavřít novou mezistátní smlouvu na úrovni vlád SRN a ČR garantující parametry splavnosti Labe.
- 6) Zřídit agenturu pro podporu rozvoje plavby tak, jak je tomu v řadě sousedních států, zajistit implementaci programu NAIADES II do národních programů
- 7) Usilovat o zařazení dopravního koridoru DOL do sítě TEN-T ve spolupráci s okolními zainteresovanými státy včetně Německa.
- 8) Usilovat o zařazení všech provozovaných přístavů v ČR do hlavní sítě TEN-T, tedy i přístavů Děčín, Lovosice a Kolín. Vytvořit podmínky pro rozvoj přístavní infrastruktury včetně pozemní části v rámci nového OPD.
- 9) Urychleně ve spolupráci s Parlamentem ČR a MZV kontaktovat Zemský sněm Dolního Saska a dosáhnout změny v zamrzlém procesu zpracování Konceptu pro Labe.

Stav vodní dopavy

1. Přeshraniční nákladní vodní doprava a vnitrozemské přístavy

1.1 Infrastruktura

Stát deklaruje dlouhodobě vybudování funkční infrastruktury, výsledkem dogmatické blokáce ze strany zelených však je, že i přes několik usnesení vlády od roku 1994 nebylo dosaženo žádných konkrétních kroků – není zajištěna harmonizace jednotných podmínek pro všechny dopravní obory – více jak polovina roku neumožňuje splavnost vodní cesty v úseku Ústí nad Labem-st. hranice SRN a tím efektivní provozování plavby. Došlo k opětovnému vrácení dokumentace EIA, Dnes máme neoficiální informaci, že proces EIA nebude dokončen ani do konce roku 2014.



Graf vývoje vodních stavů 2004–2012 z pohledu využití pro plavbu

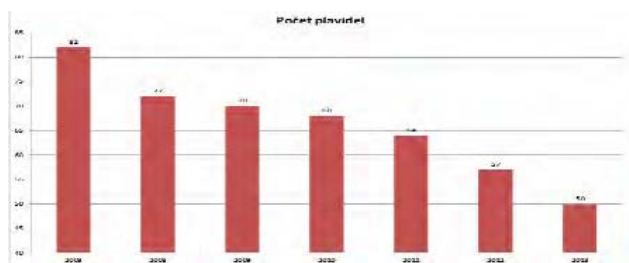
Kvůli nedobudování stabilní vodní cesty v úseku cca 40 km z Ústí nad Labem-státní hranice dochází k maření doposud realizovaných investic na labsko-vltavské vodní cestě v délce cca 270 km s 22 vodními díly v hodnotě cca 160 miliard Kč. Na projekt plavebního stupně Děčín již bylo vynaloženo 360 mil. Kč, předpoklad dalších nákladů do zahájení stavby je ve výši cca 240 mil. Kč. Na plavební stupeň Přelouč bylo vynaloženo 260 mil. Kč (z toho výkup pozemků 110 mil. Kč), předpoklad dalších nákladů na přípravu stavby je ve výši cca 100 mil. Kč. Investice do zdvihání mostů – Nymburk, Poděbrady a Kolín v celkové výši 1,458 mlrd. Kč byla zbytečná, protože hrozí zánik flotily.

Plavební stupeň Děčín a plavební stupeň Přelouč II. *Návratnost uvedených investic je kalkulována na 15 let. Kalkulace návratnosti vychází především z přepravy zboží po vodě v objemu 0,5–0,8 mil. tun ročně, k čemuž je ovšem zapotřebí labské flotily. Bez labské flotily nelze tyto investiční záměry realizovat.*

Jako by to nestačilo, tak jsou rejdari ještě poškozování necitlivým přístupem při povolávání stavby v Děčíně. Jedná se o rekonstrukci železničního mostu v Děčíně. SPS vydala povolení ke stavbě s tím, a jaksi opomněla uvést, že nebudou ovlivněny plavební podmínky, i když dnes deklaruje, že to tak myslela. Ve skutečnosti však zásahem stavby dochází ke zvýšenému proudění v plavební dráze a rejdari bez patřičné přípravy nemohou realizovat protiproudění plavbu. V mnohých případech je ohrožena i bezpečnost plavebního provozu v poproudění plavbě. Potřeba přípravy zásadním způsobem navyšuje dopravní náklady a již tak křehkou ekonomiku plavby přivádí do dalších ztrát. Jednání s SPS, investorem a zhotovitelem trvají již 5 měsíců, zatím však bez výsledku.

1.2 Lodní park

Provozní ztráty rejdari jsou dlouhodobě sanovány prodejem lodního parku či šrotací plavidel – trvalý úbytek speciální nízkoponorové flotily konstruované pro labskou vodní cestu, kterou však nelze ani po zlepšení plavebních podmínek nahradit libovolnou lodní kapacitou ze západní Evropy. Evropská plavidla byla konstruována absolutně na jiné parametry plnohodnotných vodních cest. Od roku 2004 bylo prodáno nebo sešrotováno cca 60 plavidel, tj. cca 40 % z celkového počtu plavidel provozovaných v přeshraničních přepravách.

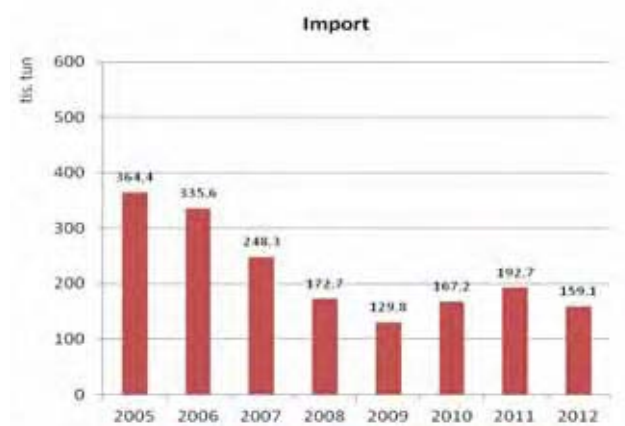
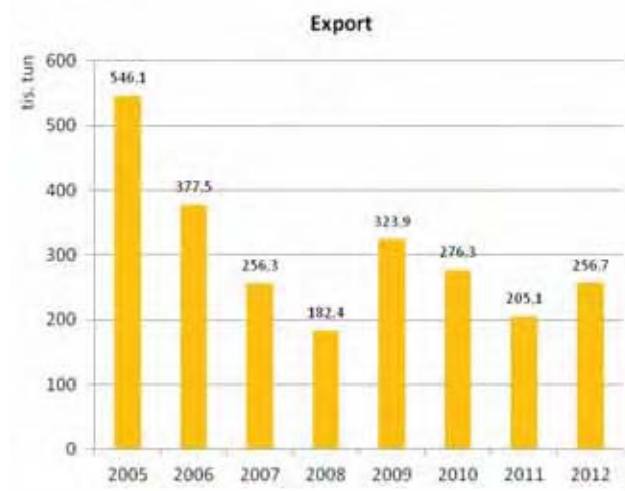


Graf vývoje počtu plavidel pro přeshraniční přepravu (motorové nákladní lodě a tlačné remorkéry)

Od roku 1993 nebylo postaveno žádné nové plavidlo. Zastaralá flotila vykazuje díky dlouhodobé kritické ekonomické situaci provozovatelů vodní dopravy obrovský technický dluh. V návaznosti na evropský program NAIADES byl vyhlášen v rámci OPD program modernizace plavidel, ale vzhledem k ekonomické situaci v oboru bylo z 400 mil. Kč od roku 2007 vyčerpáno pouze minimum. Vedle nedostatečných zdrojů provozovatelů

vodní dopravy pro kofinancování jednotlivých projektů jsou jednotlivé výzvy provázány zdoluhavým schvalovacím procesem. Žádosti jsou vyřizovány téměř rok, příjemce podpory si může jen těžko plánovat vlastní realizaci.

1.3 Výkony přeshraniční nákladní vodní dopravy



1.4 Polabské přístavy jsou negativně ovlivňovány nízkým výkonem vnitrozemské vodní nákladní dopravy v důsledku nespolehlivé vodní cesty. Přestože se podařilo labsko-vltavskou vodní cestu zařadit do prioritní sítě TEN-T, nepodařilo se toto u všech vnitrozemských přístavů v ČR. Přes mnohé urgency nebyly zařazeny do hlavní sítě přístavy Děčín, Lovosice a Kolín. To do budoucna může omezovat možnosti financování investic s využitím prostředků EU.

Nesplavností Labe trpí i **loděnice na Labi**, které jsou převážně orientovány na export lodních těles a často nemohou dodržet termíny dodání z důvodu nízkých vodních stavů. Dlouhodobá kritická situace provozovatelů vodní dopravy neumožňuje realizovat potřebné opravy, což se negativně odráží v udržení potřebných opravárenských kapacit. Tím je rovněž ohrožena konkurenceschopnost tohoto odvětví českého průmyslu.

2. Vnitrostátní nákladní relace

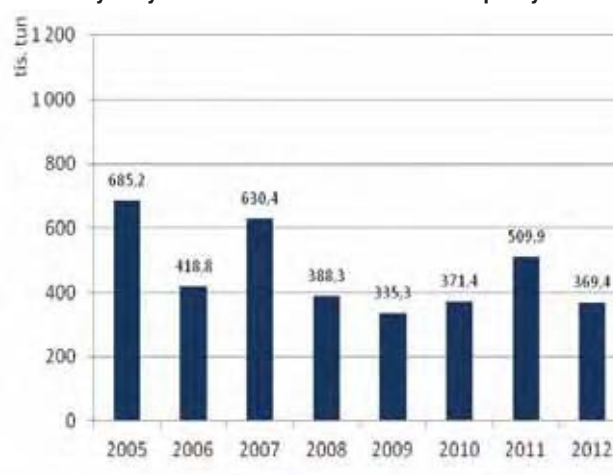
Vnitrostátní plavba je v posledních letech využívána k dopravě stavebních hmot, písků do pražské aglomerace, odvozu výkopků a sedimentů z vodních cest. Dále je technika využívána při opravách vodních cest, údržbě, opravách a stavbách mostů či při stavbě vodních elektráren. Útlum a devastace vnitrostátní nákladní plavby jsou důsledkem snižující se konkurenceschopnosti vodní dopravy a zastavením rozvoje vodních cest v ČR. Zatímco železniční a zejména silniční síť v ČR byla po roce 1989 zmodernizována a zkapacitněna, vodní cesty zůstaly na stejné úrovni. Konkurence ze silniční dopravy mohla a může investovat do stále kapacitnějších, rychlejších nákladních aut, přičemž pořizovací ceny vozových parků stále klesají. Naopak tuzemští vodní dopravci doslova bojují o udržení zbytku lodí alespoň v provozuschopném stavu. Ne vždy je však tato snaha úspěšná, a proto provozuschopných lodí ve vnitrostátních relacích stále ubývá. Nová loď nebyla uvedena do provozu ani jediná – až na výjimku speciálních pontonů.

Tuto dopravní infrastrukturu doslova ležící ladem by spasil jednak již v souvislosti s přeshraničními přepravami zmíněné napojení na systém západoevropských vodních cest, ale pro vnitrozemské relace by též pomohlo, kdyby stávající vodní cesty byly zprovozněny v deklarovaných parametrech mezinárodní smlouvy AGN, tříd IV a Va a došlo by naplnění zásadního parametru vodních cest v ČR – hloubky vodní cesty. Tím by se zvedla kapacita stávajících lodí až o 40 % při prakticky stejných provozních nákladech. Pak by vnitrostátní vodní doprava zvýšila svou konkurenceschopnost na krátkých vodních cestách ČR a částečně by eliminovala nevýhodu zvýšených počtů manipulací se zbožím (nakládka a vykládka).

Velmi paradoxní situací je, že velké dopravní stavby (Pražský okruh, tunel Blanka, atd.), které se nacházejí na dohled od vodních cest, nejsou prakticky vůbec obsluhovány z výše uvedených důvodů lodní dopravou. Miliony tun výkopků a stavebních materiálů se vozí občanům pod okny nákladními auty. Využití vodní dopravy je tak i politickým a ekonomickým tématem pro vládu ČR a zastupitele měst a obcí. Do doby zlepšení parametrů vodních cest mohou být přepravy po vodě o něco dražší než přímá silniční doprava, ovšem je třeba zakalkulovat kolik peněz z veřejných prostředků je dále nutno vynaložit na přímé **škody na silničních komunikacích způsobené těžkou nákladní dopravou, nehledě hluk, prach, emise, nehody, dopravní kolapsy a další externality silniční dopravy.**

Zmíněná dopravní infrastruktura vodní cesty v délce 260 km má v dnešních **cenách hodnotu 160 mld. Kč.** Její nevyužívání je ekonomickým a ekologickým hazardem s ohledem na kritickou dopravní situaci ve středu Čech. Z důvodu nečinnosti státu nebude bohužel akciová společnost Přístav Pardubice dále schopna podporovat **splavnění Labe do Pardubic.**

Výkony vnitrostátní nákladní vodní dopravy



3. Rekreační plavba

V této oblasti je třeba poznamenat o něco lepší vývoj než u dopravy nákladní. V osobní dopravě dochází k rozvoji plavby na Vltavě, částečně byl obnoven provoz na Baťově kanálu a pokračuje se na prodloužení splavného úseku, zahajuje se splavnění Vltavy v úseku Týn-Č. Budějovice, rozjela se rekreační doprava v Litoměřicích, Děčíně a Mělníku, funguje řada plavidel na vodních nádržích v ČR. Stále více do ČR zajíždí velké kabinové lodě, ale i ony mají problémy v době nízkých vodních stavů na českém úseku. Pozitivně lze hodnotit výstavbu marin a přístávacích míst na Labi a Vltavě pro rozvoj individuální vodní turistiky, ale právě zanedbanost či jednoúčelovost infrastruktury vodní cesty stále tvoří podstatnou část vnitřního dluhu vodní infrastruktury vůči osobní a rekreační plavbě.

Závěr

Přes všechny argumenty potřebnosti nákladní vodní dopravy, její šetrnosti k životnímu prostředí, jejímu pozitivnímu ovlivňování dopravní cenové politiky pro udržení konkurenceschopnosti českého exportu a udržení přijatelných cen importu – u zboží citlivého na přepravní náklady, atd., se nepodařilo udělat vůbec nic pro provozování vnitrozemské vodní nákladní dopravy. Samozřejmě pokud pomíneme investice do zvedání mostů v Nymburce, Kolíně a v Poděbradech.

Vše dlouhodobě zůstává pouze u příslibů a deklarací. V době, kdy se Evropská unie zabývá investováním do infrastruktury, která umožní masivně používat jako pohonnou hmotu ekologicky šetrné LNG, Česká republika není 20 let schopna vyřešit 40 km dlouhý nesplavný úsek Labe státní hranice-Ústí nad Labem. Rejdaři nemají prostředky na základní údržbu plavidel, natož na zásadní modernizaci. A – bohužel – nemohou v potřebné míře dosáhnout na tolik potřebný program modernizace plavidel.

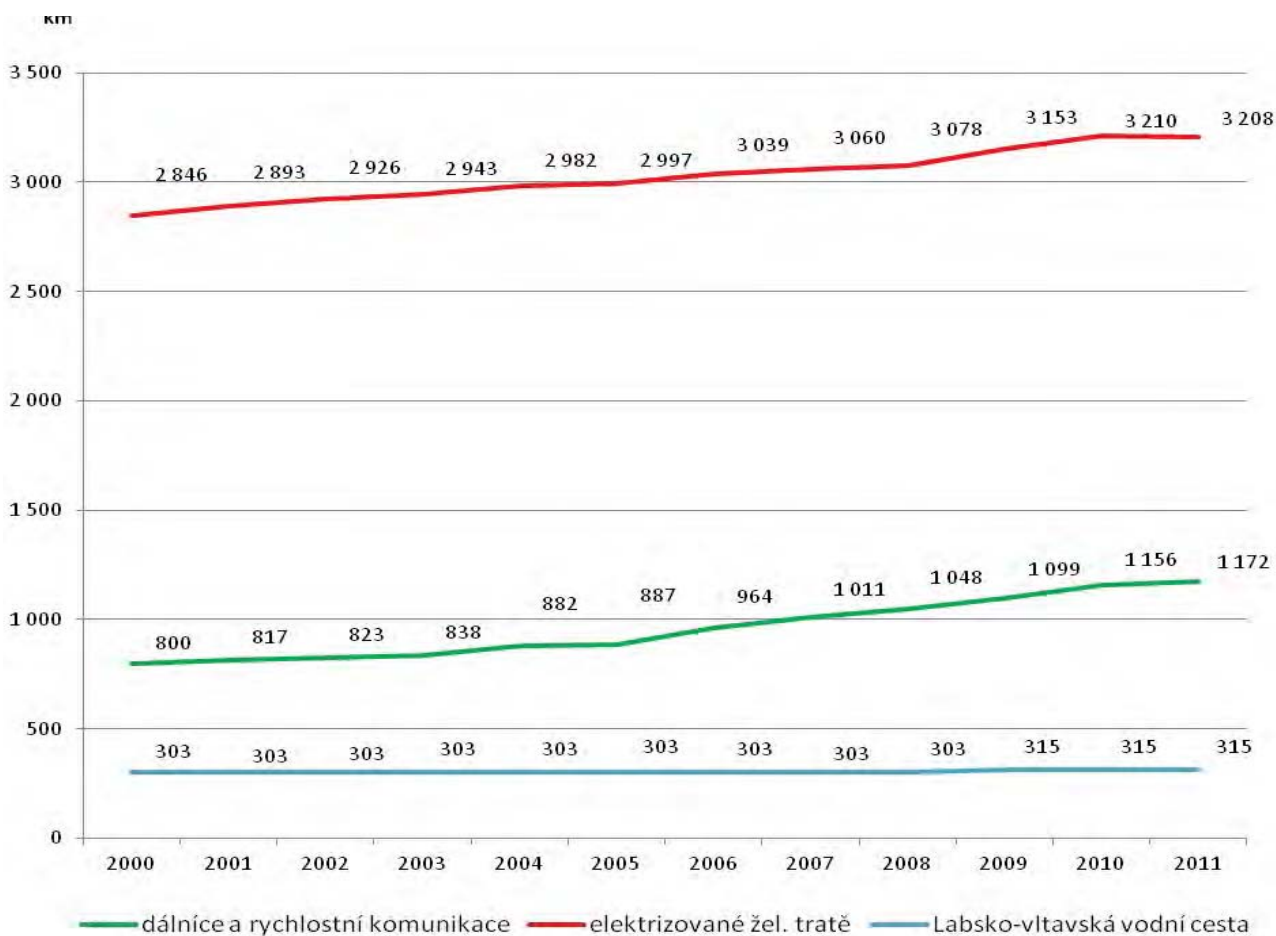
Stát by se v souladu s dopravní politikou nejen České republiky, ale i Evropské unie, měl chovat ke všem dopravním oborům nediskriminačně a měl by silovát o harmonizovaný rozvoj celého oboru. Pokud se však podíváme na rozvoj silniční, železniční a vodní infrastruktury za posledních deset let, vidíme, že se tomu tak neděje. Jednoznačně jsou zvýhodňovány obory silniční a železniční dopravy. Délka dálnic a rychlostních komunikací narostla od roku 2000 z 800 km na 1172 km, tedy o 46,5 %, délka elektrifikovaných železničních tratí z 2846 km na 3208 km, tedy o 12,7 %. Naproti tomu labsko-vltavská vodní cesta se prodloužila pouze

o 12 km (nesouvisí s nákladní vodní dopravou), tedy o 3,9 %. Tomu odpovídá i výše vynaložených investic do jednotlivých dopravních oborů. Ročně je na infrastrukturu celkem vynakládáno cca 70 mld. Kč/rok, na vodní cesty z toho však připadá pouze 300–500 mil. Kč ročně.

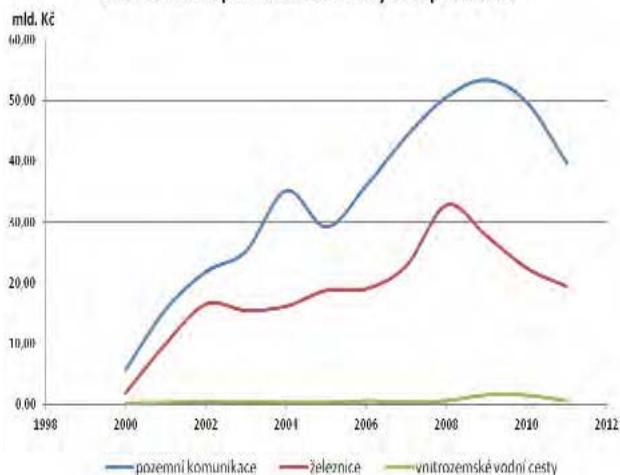
Přesto rejdaři i přístavy doufají, že politici a další odpovědné elity státu si konečně uvědomí výhodnost levné exportní tepny – vodní cesty – a to jak směrem na západ Evropy a k moři, tak směrem na východ (vodní koridor Dunaj-Odra-Labe). A že si též uvědomí nutnost diverzifi-

Dopravní cesty v ČR
vývoj délky dopravních cest 2000-2011 (km)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	rozdíly 2011/2000
dálnice a rychlostní komunikace	800	817	823	838	882	887	964	1 011	1 048	1 099	1 156	1 172	+ 372 km
elektrizované žel. tratě	2 846	2 893	2 926	2 943	2 982	2 997	3 039	3 060	3 078	3 153	3 210	3 208	+ 362 km
Labsko-vltavská vodní cesta	303	303	303	303	303	303	303	303	303	315	315	315	+ 12 km



Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI



kovat přepravní rizika, budovat dopravní bezpečnost státu a zachovávat a rozvíjet know-how vodní dopravy, zvyšovat konkurenceschopnost českého průmyslu a zemědělství, a že tabu výstavby vodních cest bude konečně prolomeno.

Konkrétním krokem vlády by pak mohla být finanční pomoc rejdařům (ve smyslu aplikace programu *Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelům mezinárodní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi na období 2004–2011 v souladu s rozhodnutím Evropské komise ze dne 26. 9. 2006, č.j. K (2006) 4215 ve věci Státní podpory č.N564/2005 do výše 211 mil. Kč a pro roky 2012–2016 finanční prostředky maximálně do výše 53 mil. Kč), která by vedla k vytvoření podmínek pro systémová řešení, tj. výstavbu infrastruktury na vodní cestě a v přístavech, a dále by rejdařům pomohla dosáhnout na dotace pro modernizaci plavidel, což by vedlo k zajištění normálního fungování oboru.*

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2012

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

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala dne 27. března 2013. Valné hromady, kterou řídil místopředseda sdružení Ing. Jiří Kremsa, se jako hosté zúčastnili mj. Ing. Luděk Sosna, Ph.D., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, Mgr. Katarina Koleníčková, ředitelka odboru plavby Ministerstva dopravy ČR, v zastoupení vrchního ředitele sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství ČR Ing. Dana Lídlová, za Svaz dopravy ČR Ing. Miloslav Černý, generální ředitel Českých přístavů, a.s. a předseda Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimír Novák.

Pravidelný článek o činnosti Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen ČPVS) ve sledovaném roce bych tentokrát začal trochu netradičně. Počátkem roku 2013 rozvířila hladinu vědomí všech, kteří mají k vnitrozemské plavbě v naší republice blízko v tom nejširším slova smyslu, následující událost.

Vláda České republiky na svém zasedání dne 16. ledna 2013 přijala usnesení č. 37 k návrhu **úsporných opatření** v oblasti zjednodušování agend a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014 – 1. etapa. V rámci této etapy se rezortu dopravy mimo jiné týká a konkrétně v usnesení je uvedeno:

„- sloučení Drážního úřadu, Státní plavební správy a Úřadu pro civilní letectví,
- zrušení Ředitelství vodních cest a převedení agendy na ministerstvo dopravy,
- převedení části agendy zrušeného Ředitelství vodních cest na státní podniky Povodí (zejména oblast turistické plavby).“

Ve všech těchto případech se jedná o organizační složky státu s tím, že ve dvou případech je k realizaci potřeba zákonného opatření, v jednom případě stačí exekutivní opatření. Vyčíslená úspora 12 milionů korun nijak blíže nezduodněná je pouze hypotetická a podle zkušeností s obdobnými rozhodnutími velmi iluzorní. Obdobně i v usnesení vlády uvedený termín turistické plavby svědčí o neznalosti dané problematiky.

Je zarážející, že zejména v prvním případě není brána v úvahu rozdílnost odborné náplně ani šíře náplně činnosti plavební správy v oblasti bezpečnosti plavby na vnitrozemských vodních cestách, včetně vyšetřování plavebních nehod. O finanční úspoře v takovémto případě vůbec nemůže být řeč, poněvadž každá složka by musela pracovat samostatně a navíc by byl vytvořen přestřešující orgán s příslušnou administrativou a již vůbec se v daném případě nejedná o, ve vládním usnesení proklamovanou, duplicitu ve státní správě.

V případě předpokládaného administrativně zjednodušeného zrušení Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen ŘVC) je toto možné pouze pro nevhodné současné zařazení této organizace do organizačních složek státu, zatímco např. Státní správa železniční dopravní cesty je státní organizací a Ředitelství silnic a dálnic příspěvkovou organizací. Činnost ŘVC však není pouze v investorské činnosti, ale i v široké činnosti prognostické, normové, typizační apod. a ministerstvo dopravy by tak ztratilo pro jeden dopravní obor v tomto směru výkonnou složku.

Zásadní nesouhlas, v první řadě s rušením ŘVC, vyjádřilo ČPVS osobním dopisem svého předsedy ministru dopravy Ing. Stanjurovi. V jeho odpovědi byl tento ubezpečen, že zrušení této organizační složky státu neznamená, že resort dopravy nebude nadále provádět a zabezpečovat výstavbu a modernizaci vodních cest a přestane se zabývat koncepcí rozvoje v této oblasti. Je však třeba, aby plavební a vodocestná odborná veřejnost bojovala dále. V tomto směru je účelné najít i cestu ke kladné spolupráci s příslušnými odbory na ministerstvu dopravy, které jsou si vědomy unáhleného vládního rozhodnutí a přece jenom umí lépe najít profesní argumenty.

Dále se budu v tomto článku chronologicky věnovat již běžné činnosti ČPVS.

Ve **vnitrostátních odborných záležitostech** stojí již tradičně na předním místě aktivní podpora ČPVS ať již jako kolektivu, tak i jeho jednotlivých osob na všech úrovních pro výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč II na dolním a středním Labi.

Do této problematiky přímo zasahují i písemná jednání s premiérem Petrem Nečasem, kde pan premiér ubezpečil předsedu ČPVS, že bude požadovat, aby dopracování dokumentace k plavebnímu stupni Děčín proběhlo v úzké spolupráci ministerstva dopravy a ministerstva životního prostředí v souladu s vládním usnesením, ve kterém vláda vyslovila podporu vnitrozemské vodní dopravě v České republice. Méně vstřícná pak byla rozsáhlá odpověď náměstka ministra životního prostředí na dopis, který předseda ČPVS zaslal ministru životního prostředí panu Tomáši Chalupovi, nepřinášející však žádné nové skutečnosti.

Koncem roku 2012 se uskutečnila i výměna dopisů předsedy Pavla Juráška s premiérem Petrem Nečasem ve věci navrácení projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe do transevropské dopravní sítě TEN-T. I v tomto dopise premiér ubezpečil předsedu ČPVS o zájmu vlády na tomto projektu s tím, že je třeba projednat toto průplavní spojení s představiteli Polska, Rakouska, Slovenska, Německa a s představiteli Evropské unie, včetně signatářů Evropské dohody AGN, přístupové smlouvy a dopravní sítě TEN-T.

Ostatní vnitrostátní záležitosti, kterými se výbor ČPVS v minulém období intenzivně zabýval, byly zejména tyto:

- účast ředitele odboru strategie ministerstva dopravy Ing. Ludka Sosny na jednání výboru, na kterém Ing. Sosna mimo jiné uvedl, že v roce 2012 bude zadána studie, zabývající se ekonomicky efektivním vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- na mezinárodní konferenci Transport 2012, pořádané sdružením pro rozvoj moravskoslezského kraje v říjnu 2012, vystoupili se svými příspěvky pánové Forman, Aster a Skalický,
- výbor na svém 14. zasedání v lednu 2013 přijal usnesení k otázce rušení ŘVC a problematice labské vodní cesty, ve kterém za prvé protestuje proti návrhu na zrušení ŘVC a dále vyzývá ministerstvo dopravy k aktivnímu postoji vůči Spolkové republice Německo v otázce koncepce labské vodní cesty jako vodní cesty mezinárodního významu,
- nakonec je to prezentace ČPVS v odborném časopisu Vodní cesty a plavba, ve kterém naše sdružení uveřejňuje jak

odborné články, tak i některé události organizačního charakteru.

Bez přímé účasti ČPVS se problematiky vodní dopravy týká jednání výboru pro veřejnou správu a regionální rozvoj Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, který na své 32. schůzi dne 6. 12. 2012 přijal usnesení č. 135 týkající se Souhrnné informace vlády ČR o stavu realizace Plavebních stupňů na labské vodní cestě, která se předkládá Parlamentu ČR. Opět je zde opakován problém „by-passů“ a daný výbor požádal ministerstvo dopravy o posouzení tohoto iniciativního návrhu.

V rámci **zahraniční odborné činnosti** byla v popředí zájmu Českého plavebního a vodocestného sdružení:

- aktivní účast Ing. Petra Formana a Ing. Jiřího Obračaje na česko-polském jednání Komise pro D-O-L, kde byla dohodnuta vzájemná podpora v otázce zařazení vodního koridoru D-O-L do sítě TEN-T,

- rozsáhlá aktivní účast místopředsedy sdružení Ing. Jiřího Astera, a to i z jeho pozice prezidenta Unie komor Labe/Odra, při řešení situace vodní dopravy v Německu, kdy se spolkové země rozhodují, zda vodní tok Labe udržovat jako vodní cestu nebo jim pro vodní dopravu stačí Elbe-Seitenkanal,

- tradičně patří do této oblasti i naše účast v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, o které se zmiňuje vládní delegát České republiky a člen našeho sdružení Ing. Jaroslav Bimka, včetně jeho článků, popisujících aktivity české strany v oblasti vnitrozemských vodních cest v prestižním časopise tohoto sdružení, vydávaném v anglickém jazyce,

Do zahraniční činnosti ČPVS patří i spoluorganizátorství se Slovenským plavebním kongresem 27. Plavebních dní, konaných ve dnech 18.–20. září 2013 v Žilíně.

V rámci ČPVS pracovaly v hodnotícím období **tři odborné skupiny**.

Činnost odborné skupiny **Moravské vodní cesty** pod vedením Ing. Jiřího Obračaje byla v roce 2012 zaměřena zejména na shromažďování informací o stavu přípravy vodního koridoru D-O-L, koordinaci aktivit s tím spojených, přípravu podkladů pro zasedání Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L a další jednání a aktivity v této věci konané.

Konkrétně se jednalo zejména o:

- přípravu podkladů pro 3. zasedání Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L, konaném 23.–24. 5. 2012 v Hradci nad Moravicí,

- přípravu podkladů pro jednání o vodních cestách a vodní dopravě konané 18. 9. 2012 u primátora města Ostravy, za účasti poslance Evropského parlamentu, statutárních zástupců rozhodujících podniků v moravskoslezském kraji, hospodářské komory, ministerstva dopravy a ŘVC, za účelem koordinace postupu a urychlení přípravy záměru D-O-L,

- aktivní účast členů odborné skupiny na projednávání Strategie regionálního rozvoje na období 2014–2020 na odboru strategie ministerstva pro místní rozvoj,

- prostřednictvím odborné skupiny zabezpečování spolupráce ČPVS se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje v rámci mezinárodní konference Transport 2012, referáty členů skupiny k problematice vodní dopravy, prezentace a propagace činnosti ČPVS ve zpravodaji daného Sdružení,

- příprava projektu na posouzení rekreační plavby na hraniční Moravě v rámci programu INTERREG.

V plánu činnosti na rok 2013 se odborná skupina zaměří zejména na:

- spolupráci s odbornými skupinami obdobného zaměření ze Slovenska a Polska (příprava realizace vodního koridoru D-O-L). V rámci společných jednání provádět konzultace technické problematiky a podkladů a námětů pro jednání Pracovní skupiny D-O-L,

- ve spolupráci se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje připravit blok referátů týkající se vodní dopravy na mezinárodní konferenci Transport 2013,

- přípravu podkladů pro zpracování Studie proveditelnosti D-O-L,

- další rozvoj rekreační plavby na moravských řekách.

Činnost odborné skupiny **Bařův kanál** se pod vedením Vojtěcha Bárteka v minulém období zaměřila především na prodloužení Bařova kanálu v úseku Rohatec-Hodonín. V roce 2012 došlo k důležitému posunu v této problematice. Dne 29. října 2012 došlo k podpisu dvoustranné vládní dohody mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky pro umožnění výstavby a provozu stavby Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice-Rohatec na hraničním vodním toku Radějovky.

Členové odborné skupiny iniciativně vystupují při rozvoji infrastruktury v oblasti Bařova kanálu. Jedná se zejména o vybudování nových přístavišť a oprav břehových opevnění. Dále se aktivně účastnili organizace při slavnostním Odemykání plavební sezóny 1. května 2012 a otevření nového přístaviště a Turistického centra ve Spytihněvi 16. června 2012.

Členové odborné skupiny se také aktivně zúčastňují jednání odborné skupiny ČPVS Moravské vodní cesty, kde uplatňují potřebnou součinnost za „jižní“ část a napojení na Slovenskou republiku a dunajskou vodní cestu. Touto činností zejména prezentují ČPVS v této oblasti České republiky.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty zaměřila svou činnost v roce 2012 zejména na problematiku, která by rozhodným způsobem umožnila řešit rozvoj rekreační a sportovní plavby, zpočátku aspoň na jedné z pěti ostravských řek.

Vedení skupiny se podařilo přesvědčit vedení statutárního města Ostravy, že řeka Odra na území města má významný potenciál pro rekreační plavbu, který zatím není v žádném směru využíván. Jedná se mj. i o zřízení plavební linky mezi jihozápadními městskými částmi, především Novou Vsí a Hornickým muzeem na Landeku. Dále se podařilo získat investora k zakoupení plavidla pro veřejnou službu na lince Nová Ves-Landek na řece Odře, kde však je nutno provést určité úpravy vodní cesty a vybudování příslušných přístavišť, včetně nezbytné infrastruktury kolem této vodní cesty.

K rozhodnutí statutárního města Ostravy se připojuje také iniciativa města Hlučína, které usiluje o splavnění řeky Opavy od ústí do řeky Odry, po rekreační Hlučínské jezero.

Na základě zkušeností při rozvoji plavby na Bařově kanálu připravuje skupina podmínky pro ustavení dobrovolného svazku obcí pro rekreační plavbu na Odře a Opavě.

Jako hlavní úkol pro další období si skupina naplánovala uskutečnění jakékoliv plavby osobními loděmi na kterékoliv z pěti ostravských řek, při využití zkušeností z Bařova kanálu.

V oblasti vodního toku Olše se skupina soustřeďuje zejména na rozvoj vodních sportů a práci s mládeží. Kromě toho podporuje polský zájem na vybudování přístavu Gorzyczki-Věřnovice na Olši. V tomto směru je hlavním nositelem tohoto úkolu člen odborné skupiny Ing. Josef Tobola z Věřnovic u Bohumína, který je mimoto předsedou Vodáckého oddílu Poseidon, o.s., se sídlem ve Věřnovicích na řece Olši.

V pomoci rozvíjet činnost vodáckých klubů na řece Olši a Odře v česko-polském přhraničí sleduje skupina jednak propagaci vodních sportů a rekreaci na vodě, ale také vytváření předpokladů a příznivější klima na Ostravsku a Bohumínsku u veřejnosti a politiků pro plánovanou plavbu většími rekreačními loděmi, zejména pak z Olše do Odry a dále do Polska.

Výbor ČPVS je si vědom odpovědné práce všech tří odborných skupin a vyslovuje jim poděkování za jejich činnost.

Usnesení

19. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané 27. března 2013 v Praze

1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen ČPVŠ) vzala na vědomí

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulé období 4/2012–3/2013,
- b) usnesení výboru ČPVŠ ze dne 30. ledna 2013, ve kterém protestuje proti návrhu na zrušení Ředitelství vodních cest ČR u ministra dopravy a dále vyzývá ministerstvo dopravy k aktivnímu postoji vůči Spolkové republice Německo k zachování vodního toku Labe jako vodní cesty mezinárodního významu,
- c) vydání metodického pokynu výboru ČPVŠ k poskytování cestovních náhrad, nahrazujícího směrnici ČPVŠ o poskytování cestovních náhrad,
- d) ukončení členství Ing. Jindřicha Černého, CSc., Ing. Václava Jiráka na vlastní žádost a z důvodu úmrtí Ing. Leopolda Zubka,
- e) zprávu o činnosti českého zastoupení v PIANC,
- f) vystoupení k aktuálním tématům:
 - novela zákona o vnitrozemské plavbě, přednesená Mgr. Katarinou Koleníčkovou,
 - aktuální zpráva o činnosti Ředitelství vodních cest ČR, přednesená Ing. Janem Skalickým,
 - informace o strategii plánování a financování dopravních staveb včetně vodocestných, přednesená Ing. Ludkem Sosnou, Ph.D.,
 - informace o současném stavu problematiky Labe a Odry, přednesená Ing. Jiřím Asterem,

2. Valná hromada ČPVŠ schválila

- a) členství dvou nově registrovaných osob Ing. Jaromíra Kalouska a Ing. Ludvíka Doležala, CSc., kooptaci Ing. Jaromíra Kalouska do výboru a kooptaci Ing. Aleše Kršky do kontrolní komise,
- b) zprávu o hospodaření ČPVŠ za rok 2012, včetně zprávy kontrolní komise,
- c) plán hospodaření na rok 2013 a plán hospodaření na rok 2014.

3. Valná hromada ČPVŠ děkuje

- a) Ing. Jindřichu Černému, CSc. za práci, kterou vykonal ve funkci předsedy kontrolní a revizní komise ČPVŠ a pro rozvoj plavby v ČR,
- b) Ing. Václavu Jiráskovi za svrchovaně objektivní a erudované posuzování vodohospodářských a vodocestných staveb z pohledu ochrany životního prostředí,
- c) Ing. Haně Javůrkové za pečlivou práci pro administrativní chod ČPVŠ.

4. Valná hromada ukládá výboru ČPVŠ

- a) pokračovat ve snaze u ministra dopravy a vlády ČR na změnu přílohy k usnesení vlády č. 37/2013, týkající se zahrnutí plavebního úřadu do společného drážního a leteckého úřadu a zrušení Ředitelství vodních cest ČR s ponecháním současného stavu; k tomu připravit zdůvodněné podklady,
- b) podporovat vládu České republiky a Unii komor Labe/Odra v jejich úsilí o zachování vodního toku Labe na území Spolkové republiky Německo (Hamburk-státní hranice SRN/ČR) a vodního toku Odry na území Polské republiky (Štětín-státní hranice PR/ČR) jako vodních cest mezinárodního významu, včetně jejich příslušné údržby; k tomu využít všech dostupných možností, včetně dosud platné dvoustranné vládní dohody o vnitrozemské plavbě mezi ČR a SRN z roku 1988,
- c) pokračovat v úsilí na všech státních a parlamentních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN a moravské vodní cestě v úseku Baťova kanálu,
- d) prosazovat přípravu a výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho opětovné zařazení do sítě TEN-T, v souladu se stanoviskem ČPVŠ a premiéra Petra Nečase z konce roku 2012,
- e) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky a Unii komor Labe/Odra,
- f) iniciovat a sledovat aktualizaci Generelů vodních cest, a dále sledovat projednávání Koncepce rozvoje vodních cest ČR,
- g) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 19. valné hromadě ČPVŠ,
- h) svolat 20. valnou hromadu ČPVŠ v 1. pololetí roku 2014.

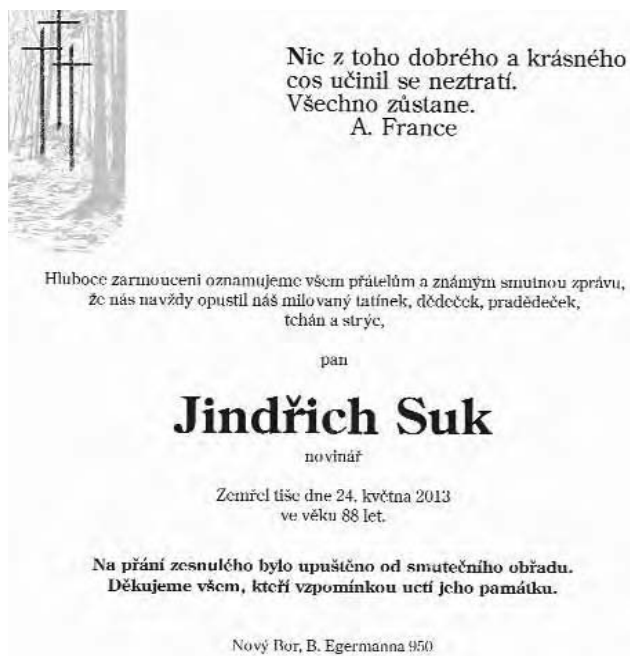
5. Valná hromada žádá

- a) členskou základnu o aktivní podporu úkolů výboru uvedených v bodě 4 tohoto usnesení,
- b) vládu České republiky o
 - 1) změnu přílohy k usnesení vlády č. 37/2013, týkající se zahrnutí plavebního úřadu do společného drážního a leteckého úřadu a zrušení Ředitelství vodních cest ČR, na základě nezdůvodněné celkové úspory 12 mil. Kč s ponecháním současného stavu,
 - 2) vytvoření podmínek pro realizaci výstavby a údržby vodních cest a zejména zahájení výstavby plavebních stupňů na Labi v Děčíně a Přelouči,
 - 3) uzavření nové mezivládní dohody o labské vodní cestě,
- c) Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědělství ČR o odpovědný přístup při koncepčním řešení při rozvoji vodních cest v České republice, včetně jejich výstavby, modernizace a údržby; k tomu usilovat o zařazení a schválení změny (doplnění) § 2 odst. 1 písm. d) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury takto:
„d) *financování výstavby, modernizace, oprav a údržby dopravně významných vnitrozemských vodních cest*“,
- d) Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s příslušnými státními orgány Polska, Rakouska, Slovenska, Německa a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody AGN o zpracování společné mezinárodní analytické studie k posouzení účelnosti a reálnosti přípravy a výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho opětovného zařazení do sítě TEN-T, v souladu se stanoviskem ČPVŠ a premiéra Petra Nečase z konce roku 2012.

Vážený ústřední řediteli ČTK, oblíbený referente komise VZN, milý pane Suku

Nevěřím, dokud si to nepřečtu
Martialis

*Co nelze vůbec změnit,
snášej tak, jak jest*
Publilius Syrus



Pracovníci technického a vodohospodářského rozvoje Povodí Vltavy v roce 1975. Ten nejvyšší vlevo je Jindřich Suk.

psaný návrh na nejlepšího pracovníka Povodí Vltavy, pro pana Jindřicha Suka. Nemohl bych lépe zachytit Váš osobitý humor a novinářský talent vystihnout ducha doby, ve které jsme žili.

„Námi navrhovaný nejlepší pracovník našeho útvaru je opravdu náš nejlepší pracovník. Při výběru nikdo z našich pracovníků ani na okamžik nezapochoyboval, že je to opravdu náš nejlepší pracovník. Jeho pracovní horlivost, realizace pracovních záměrů, plnění úkolů uložených jeho nadřízenými, ryzí charakter, politický rozhled i prostá lidská moudrost daleko převyšují druhou námi vybranou nejlepší pracovníci, která je sice také pracovitá, ale příliš vypočítavá a ještě k tomu potřebuje drahé počítačové stroje západní proveniencí. Jeho erudice se zejména projevila na úseku dobrovolné tvůrčí iniciativy pracujících podniku, a to konkrétně na vynálezckém a zlepšovatelském hnutí. Jeho záměr – docílit, aby každý pracovník podniku se stal zlepšovatelem – se téměř podařil a jen trpělivé domlouvání členů komise VZN a ostatních spolupracovníků tomu včas zabránilo. Je třeba však přiznat, že i on sám si včas uvědomil, že přílišný rozvoj zlepšovatelského hnutí by na jedné straně zcela zruinoval fondy odměn, jež má podnik k dispozici, na druhé straně by pak mohl vést k nadměrnému a společensky neúnosnému obohacování jednotlivců, což by ve svých důsledcích mohlo vést k rozvoji maloměstských tendencí, které on sám i – jak známo – celá naše společnost odsuzují. Nutno také vyzvednout, že dosti často chodí do práce včas, a je tak příkladem všem ostatním. Pravidelně čte také denní tisk a seznamuje spolupracovníky v obšírných a dlouhotrvajících besedách s událostmi doma i v zahraničí.“

O tom, jak jsme začali v roce 1976 vydávat odborně populární časopis Povodí Vltavy, který nám pak osobním dopisem náměstek ministra lesního a vodního hospodářství v roce 1982 zakázal, si náš čtenář nejlépe vychutná z Vašeho posledního článku, který jste napsal do našeho časopisu Vodní cesty a plavba č. 3-4/2005 pod názvem Moje normalizace a který pro zjednodušení otiskujeme v originále. Co ještě dodat. Snad to, že jste to byl právě Vy, který mě naučil dělat časopis a tak jste to právě Vy, který máte největší zásluhu na podobě časopisu Vodní cesty a plavba, který, jak říkám, je něco mezi odborným časopisem a bulvárem. Tím je neopakovatelný.

Píši Vám tam nahoru. Vy nejlépe víte, že to mám ve zvyku, když mně odejdou na věčné časy kamarádi, přátelé či spolupracovníci, kterých jsem si vážil, obdivoval a prožil po jejich boku kus života. Vám pane Suku patří celné místo v celé této partě.

Pamatujete si, jak jste ke mně do Povodí Vltavy přišel v roce 1972 žádat o místo? Byl jste doporučen mojí ženou Hanou, která mi avizovala nějakého redaktora, kterého vyhodili z Orbisu. Jaké bylo moje překvapení, že nejde o nějakého redaktora, ale o ústředního ředitele České tiskové kanceláře (ČTK). V té době jsem po vyhození z funkce ředitele závodu Dolní Vltava (1971) vedl útvar vodohospodářského a technického rozvoje. Vyjukaně jsem se Vás zeptal: „Co byste u nás chtěl dělat?“ Odpověděl jste stručně: „To se pak uvidí“.

„Ale vy jste jako ústřední ředitel ČTK měl plat alespoň 10 tisíc a u mě budete mít maximálně třídu T 10 s platem 2100 Kčs.“

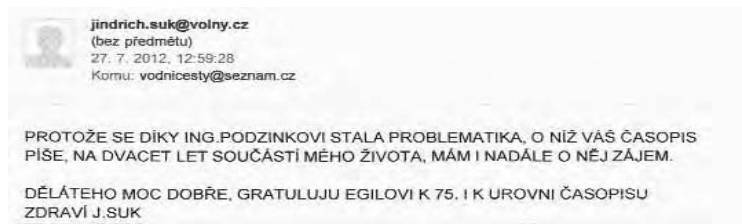
„V ČTK jsem měl dvacet tisíc, ale zase budou menší daně, že?“

„Ale v ČTK jste měl jako ústřední ředitel jistě velkou kancelář a sekretariát a tady budete sedět čtyři v jedné místnosti“.

„V Opletalově ulici jsem měl celé patro, ale zase bude větší legrace“.

Tato konverzace mě přímo fascinovala. Pláclí jsme si a Vy jste nastoupil jako referent komise VZN (vynálezy a zlepšovací návrhy) v odd. technického rozvoje Povodí Vltavy. Byla to úžasná spolupráce. Trochu jsem se o ní zmínil v minulém čísle našeho časopisu i v publikaci Pět generací stavařů, která byla vydána k 110. výročí založení Seskupení firem Podziměk. Jak vidíte, pane Suku, mám Vás pořád v hlavě. Jistě mi prominete nebo pochválíte, že ocituji z výše uvedené knížky Vámi osobně na-

Při své přirozené skromnosti si neodpustím otisknout poslední e-mail z 27. 7. 2012, kterým jste potvrdil, že náš časopis stále čtete a máte o něj zájem.



Váš stále oddaný žák i šéf
Josef Podzimek-Egil



Vodohospodářský technický rozvoj Povodí Vltavy (1976) na vánoční besídce a na výjezdním zasedání. Jindřich Suk je vždy ten nejvyšší.

Vážený pane Suku,



Jindřich Suk, ústřední ředitel ČTK i referent VZN, žil u Povodí Vltavy velmi skromně

zda se jim alespoň přiměřeně daří, a co si myslí. O tom všem i o jiných věcech jsem se Vám snažil alespoň něco psát, a těšil se vždy na Vaši odpověď. Někdy přišla hned, někdy se zpožděním, ani nevím proč. Proto jsem ani teď nebyl nijak přehnaně znepokojen, když jste si delší čas nepsal o další dávku informací a „drbů“. Je mi líto, že si už o ně nikdy nenapíšete.

Zájem o druhé lidi, o jejich život a názory, to nebyla jen Vaše novinářská úchylka, ale životní postoj. Přišel jste mezi nás, do technického rozvoje Povodí Vltavy, po vlastně oslnivé kariéře, vrcholící funkcí generálního ředitele České tiskové kanceláře. Dnes se to nezdá (kdo zná dnešního ředitele?), ale tehdy to byla funkce nejméně na úrovni ministra. Pravda, byl jste tím ředitelem jen něco přes rok, od srpna 1968 do listopadu 1969, ale bylo to po dlouhé profesní, byť někdy klikaté, životní cestě. V žádném případě Vás ale kariéra nezkažila, a nenesl jste frňák nahoru. (Vzpomínám na Vaše líčení, jak jste v pozici GŘ na ČTK skončil: „Přinesli mi seznam lidí, které musím vyhodit, nic se s tím nedalo dělat. Tak jsem tam na konec připsal sebe, a podepsal jsem to!“)

Mezi nás, obyčejné stavební inženýry, jste ale rychle zapadl, a snad zde i našel přátele. Uměl jste skvěle vyprávět řadu životních historek („...nikdy jsem tak skvěle

nejedl, jako když jsem byl v hladovém Německu totálně nasazené, a byl jsem v Hofu snad jedinej kluk ve městě...“) a také skvěle analyzovat aktuální politickou situaci. Zavedl jste některé z nás mezi disidenty a zapojil do koloběhu strojopisů zakázaných publikací. Nezdálo se, že byste měl strach z naší nespolehlivosti, nebo snad nezodpovědností. Asi jste uměl odhadnout lidi.

Měl jsem Vás rád. Někdy jsme Vám, pravda, pro britký humor, říkali s kolegy a hlavně kolegyněmi „jezinka“, ale bylo to v dobrém, a Vy jste to věděl. Troufám si říci, že jsme byli přáteli, ač byl mezi námi více než dvacetiletý věkový rozdíl. To jsme vyjadřovali i v quasi-obřadném oslovování – Vy mne vždy „Petře, Vy...“ (tedy žádné tykáání), já Vás důsledně „Pane Suku...“, případně „Vážený pane Suku...“. S tím slovem „vážený“ jste vždy velmi elegantně polemizoval, ale neúspěšně. Váženým jste pro mne vždy byl, a také jím zůstanete.

Vděčím Vám za mnohé. Za vhléd do vyšších pater politiky, i za lidský přístup k lidským nedostatkům. Za hory srandy, kterou jsme společně prožili. A v neposlední řadě za schopnost o něco lépe psát. Tím, že jste byl šéfredaktorem „Podzimekova“ časopisu (tehdy se jmenoval Povodí Vltavy), jste měl velkou příležitost nám na našich článkách názorně ukazovat, jak blbě a technokraticky píšeme: „Petře, nepište provádím betonáž, ale betonuji. Nebo snad tady u mě provádíte sedění?“ Atd.

Těžce jste nesl odchod některých kolegů, zvláště Honzy Lisa, u kterého jste jistě oceňoval jeho inteligenci a schopnosti, ale hlavně asi jeho lidskou a názorovou konzistentnost a neokázalou statečnost. Také jste, myslím, měl moc a moc rád předčasně zesnulého Mirka Němce; usuzuji, že se Vám líbil jeho humor a jeho přirozené člověčenství. Řekl bych, že právě přátelství k těmto lidem o Vás také mnohé vypovídalo a vypovídá.

Pane Suku, ani nevíte, že jsem Vám často v duchu „psal“ a radil se s Vámi, i když jsme si zrovna v tu chvíli nepsali. Když dovolíte, budu tak činit i nadále. A pokusím se plnit i Vaše přání z posledního dopisu: „**Jak jsou na tom bývalí spolupracovníci a tak vůbec? Pozdravujte, koho potkáte. Moc na ty časy vzpomínám...**“. Já také.

Váš
Petr Forman

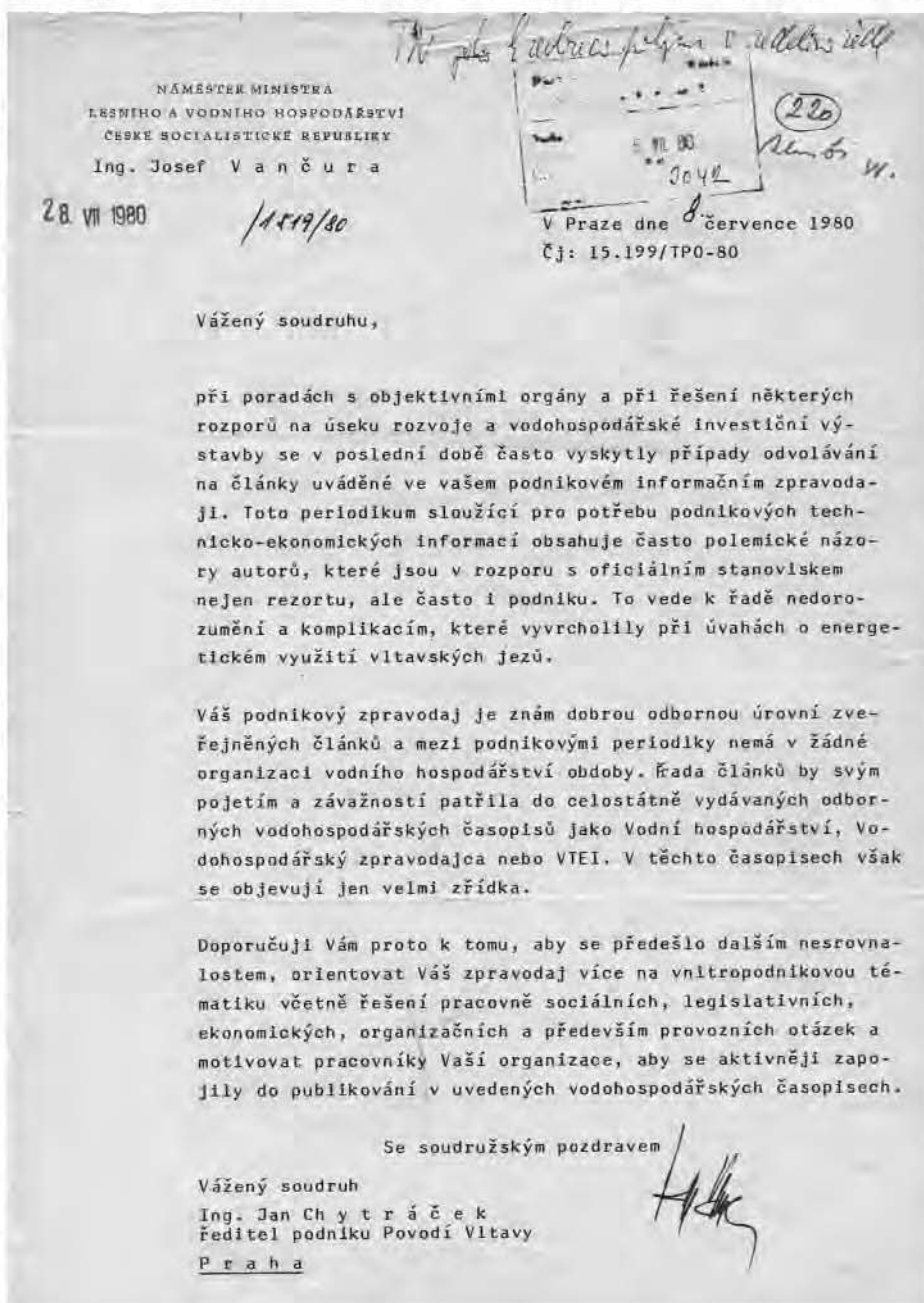
Koncem roku 1972 mne dostihla druhá vlna očistného „normalizačního“ procesu po vpádu bratrských vojsk a já dostal další výpověď, tentokrát z redakce zahraničních časopisů nakladatelství Orbis. Kam se jako šestačtyřicetiletý, s pečeti zrádce socialismu poděju, jsem neměl tušení. Dobrá duše z této redakce Helenka Fingerlandová mi jednoho dne špitla: „Zeptejte se tady“ a podstrčila mi lístek, na který napsala: „Povodí Vltavy Ing. Josef Podzimek, Hyberská ulice.“ V té době jsem to jako mnoho jiných stejně postižených zkušel mnohde, ale bez úspěchu a naděje. O podniku toho jména jsem nikdy neslyšel. Přesto jsem to zkusil. Pár dní před vánoci

mne přijal mladý manažer a představil se jako šéf oddělení vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy. Marně jsem dumal, co ho přimělo zajímat se právě o mne, člověka s takovou nálepkou a s kvalifikací pro jeho obor zcela nepotřebnou. Nevím, kdo mu co o mně řekl, a tak jsme otůkávali jeden druhého a nakonec mi řekl, že to se mnou zkusí. Vysvětloval mi sice činnost podniku, ale nic jsem nepochopil. Protože to byla v dané chvíli jediná možnost nějak se uchytit, souhlasil jsem. A za pár dní, těsně před koncem roku, jsem se s ním odebral na ředitelství podniku, kde můj nový šéf musel již před naším rozhovorem vysvětlit, proč chce vzít do oddělení tak pochybnou existenci. Byl jsem představen podnikovému řediteli Ing. Janu Chytráčkovi, bez jehož pochoopení a osobní statečnosti bych nikdy nemohl být přijat. Dokonce jsem si odnesl pracovní smlouvu, která pravila, že dnem 29. 12. 1972 jsem byl přijat jako samostatný referent pro technicko-ekonomické informace oddělení VTR s platem 2 260 Kčs. Netušil jsem, že tohle zaměstnání mi vydrží plných 17 let do konce roku 1989, a že to bude nejzajímavější a plodné období mého života.

Brzo jsem zjistil, že pochopení pro mou situaci čerpal můj nový šéf z vlastních zkušeností. Ještě nedávno byl ředitelem závodu Dolní Vltava, kde měl odpovědnost za vše, co se na tomto úseku řeky dělo. Jeho iniciativa (nejen odborná) však natolik znepokojila nor-

malizátory, že pro něho vymysleli zcela nové oddělení, které podle jejich názoru nikdo nepotřeboval.

Moc se zmylili! Když jsem nastupoval, měl už kádr výborných spolupracovníků, mezi nimi mladé inženýry, jejichž zájmy přesahovaly jejich odbornou kvalifikaci. Časem mne proto zaujal způsob, jak si vybíral a získával tak dobré spolupracovníky. Ing. Podzimek často navštěvoval stavební fakultu ČVUT, kde zajímavě a věcně přibližoval studentům praktickou činnost inženýra ve vodohospodářské tematice, kde značnou pozornost vyvolávaly zejména příklady překonávání protivenství pohodlných či neschopných státních



úředníků a také zcela nové nápady uplatňované při modernizaci technických objektů na vodě. U profesorského sboru získával na oplátku informace o nadaných mladých lidech. Studenti pak často přicházeli k nám do Hybernské a zajímali se o případné zaměstnání po ukončení školy. Nejedním se stal mým kolegou na pracovišti. Všem, kteří jsme se stali součástí tohoto kolektivu, bylo předestřeno, že z vodohospodářské problematiky bude toto oddělení zajímat především problematika vnitrozemské plavby, nejdříve tedy na Vltavě, pak i na jiných tocích v republice a naskytne-li se příležitost, bude naším cílem dokonce uvést v život sen mnoha generací kolegů od vody - průplav evropských rozměrů DUNAJ - ODRA - LABE.



Vznikla i potřeba důkladně propagovat všechny aspekty této práce. Zde se naskytla příležitost pro uplatnění mých znalostí z novinářské minulosti. Šéf i v tomto směru měl dost zkušeností, byl vášnivým fotoreportérem a svou Vltavu při-

bližoval zájemcům různým způsobem. Právě když jsem nastoupil, vydal obdivuhodnou knihu s titulem Povodí Vltavy. Na tehdejší dobu, kdy nic nebylo k dostání a nic se nesmělo, bylo objevení se takové publikace malým zázrakem. Byla výjimečná obsahem i zpracováním. Paradoxem pro mne bylo, že ji vydalo nakladatelství ČTK, kde jsem ještě před několika měsíci působil. Publikáční osvětová činnost se dál rozšiřovala, informovala nejenom o záměrech, ale důsledně kritizovala byrokratické poměry v rezortu a šéf nebral ohled na žádné celebrity, naopak zagitoval pro své záměry vysokoškolské profesory a mezinárodně uznávané kapacity, jako např. prof. Jaroslava Čábelku DrSc. a Ing. Libora Zárubu, který se dokonce k nám přidal ve svých 65ti letech jako aktivní spolupracovník. Oddělení začalo organizovat i Dny nové techniky Povodí Vltavy, které se dočkaly pěti ročníků. Tyto konference prakticky všech vodohospodářů z republiky, zcela ovlivnily náplň jednání a my jsme zpracovávali pro diskusi sborníky, kde se propagovaly výsledky již uskutečněné naší práce. Je na místě konstatovat, že se na tom podíleli doslova všichni z oddělení. Inženýři psali odborné články, připravovali výkresy a vytvářeli modely objektů. Stejnou metodou jsme začali vydávat i podnikový časopis Povodí Vltavy, který byl v té době také zcela výjimečný obsahem a zpracováním. Propagoval, ale i dráždil výše zmíněné instituce, které pocitovaly, že v rezortu ztrácejí půdu pod nohama. Z iniciativy šéfa jsme připravili a vydali ještě několik knih o našich řekách, jako POVODÍ BEROUNKY, DOLNÍ LABE a jiné. Pro mne to byla práce smysluplná a moc mě bavila. Psal jsem, redigoval všechny články, zajišťoval tisk, dělal korektury, lámal časopis a staral se i o distribuci. Těší mne, že tato práce byla považována za významný přínos k naší věci, jako práce všech kolegů. Teď na stará kolena stále sleduji, jak si moji přátelé vedou. Víím, že neustávají ve svých záměrech a nová situace jim umožňuje cestovat do všech konců planety a získávat nové pohledy pro svou práci. Je prima, že tak dál ožívují stránky časopisu, který je pokračováním našich počátků.



Výrobní porada na chalupě u přehrady Orlík v roce 1975. Ten nejvyšší je pan Suk, po jeho pravém boku je Ing. Libor Záruba

Jak se Jindřich Suk nestal potápěčem na řece Leně

Jan Petránek

Jedete-li menší nákladní lodí z jednoho konce Bajkalu na druhý, ještě se zastávkami v několika přístavech, poznáváte okouzující okolí snad největšího sladkovodního moře na planetě.

Říká se, že je v něm přes 10 procent pitné vody světa. Místní patrioti hodí přes palubu vědro pro vodu a dají vám napít. Pyšně tvrdí, že je to nejlepší voda na světě. Má zvláštní chuť, jaksi hedvábnou. A čistá je natolik, že se dolévá do akumulátoru auta místo destilky.

Rádi jsme přijali – Jindra a já – pozvání bajkalských rybářů, abychom s nimi několik dní pracovali. A Jindřich, chlap skoro dvoumetrový a silný, je překvapil jak zručně a s „fištrónem“ uměl házet širokou sítí a pak jí s úlovkem vytažovat. Na břehu jsme pak valili sudy, do kterých se dávaly nasolené ryby. Do větších druhy různé, do malých soudků přišla bajkalská lahůdka – omul.

Jindra první ochutnal omula, já zbaběle čekal až co řekne. Na tváři se mu objevil úsměv a výraz příjemného překvapení. „Jen to zkus“, řekl. Ta ryba byla totiž právě ulovená a syrová. Dal jsem na jeho radu, i když mě k tomu přiměla i okolnost v ruských končinách zcela běžná – měli jsme už ochutnáno vodky.

Později už jsme se nerozpakovali konzumovat syrové omuly i bez etylového aperitivu. Chutnají neuvěřitelně lahodně. Když jsme přestali být členy posádky, protože pro své reportáže už jsme získali dojmů a faktů habaděj, dostali jsme každý „omulí soudek“ jako výslužku. Já soudek malý, Jindřich větší – vždyť byl větší a udělal tedy i víc práce. Vylodili jsme se na ostrůvku Olchon, který je největším ostrovem v Bajkalu, i když není o moc větší než pražský Žofín nebo Štvanice.

Odtud nás odnesl vrtulník přes nevysoký hřeben hor, abychom viděli, kde pramení řeka Lena, okouzující veletok, jeden z největších, který se na zimní období mění ve spolehlivou dálnici pro nákladáky jakmile se jí silné mrazy postarají o „bílý asfalt“.

My jsme měli to štěstí, že jsme řeku Lenu zažili v létě za třiceti stupňového tepla – ne mrazu.

A Jindra se ukázal velmi prozíravý. Měl zásobu protikomářích repelentů, na které já jsem si ani nevzpomněl, i když jsem dobře věděl co sibiřská komáří havěť umí, a že štípá ještě v době, kdy už je teploměr pod nulou.

Byl jsem s Jindřichem Sukem na Sibiři celkem třikrát – a nejhezčí cestu připravil on, kdy opatřil všechna nezbytná povolení k tomu, kam budeme připuštěni, moci ještě z Moskvy. V Moskvě jsme tehdy, začátkem šedesátých let, byli akreditováni jako stálí zahraniční zpravodajové, Jindra za ČTK a já za Československý rozhlas.

Když jsme měli za sebou námořní plavbu na vlnách Bajkalu, při níž nás nejvíc uchvátily noční zážitky – náhlé vysoké vlny, krátká bouře a pak zas tišina a nádherné hvězdné nebe – vrátili jsme se z výchozího bodu naší expedice, do Irkutsku.

Tohle město má svůj půvab a Čechy tam mají dost rádi. Brzy jsme si tam udělali hodně přátel – a to nám umožnilo získat povolení navštívit Ust-Kut. Tehdy to byl největší vnitrozemský přístav SSSR, hlavně velké překladiště všeho nezbytného k životu pro raketové jednotky, distokované skoro na samém břehu Severního ledového oceánu, tedy na samém konci řeky Leny, po jejímž toku bylo nutno všechno poslat, než řeka zamrzne. Zamrzlá řeka po celé délce se pro takovou jízdu nákladáky nemohla vyplatit. Jen pro část, ale významnou část Jakutska.

V Ust-Kutu končila železniční trať, další doprava už byla po řece. Jindru tam lákalo pozvání kapitána potápěčů – specialistů, s nímž se o rok dřív setkal v Oděsse. Od něho se dozvěděl, že se v Ust-Kutu pro jeho strategický význam bude velmi rozšiřovat a prohlubovat celý úsek pro přistávání lodí. Odborný termín si už nepamatuji, bylo to mimo jiné také cosi jako „komplex molových sekcí“.

Kapitán Jindru ihned poznal, jakmile jsme přijeli a museli jsme přežít – jak to bylo obvyklé – „cunami družby“. Naše ledviny sténaly pod přívalem vodky, ale tehdy reportéři neměli šanci se k něčemu dostat, pokud nedokázali držet krok s ruskými konzumenty silných zážitků.

Druhý den po takovém uvítání jsme nejen měli možnost si zblízka prohlédnout schéma komplexu mol, ale byli jsme přímo přivzváni, abychom umístili jeden blok na samotný dnový základ poslední sekce. To bylo v hloubce sedmi metrů na dně řeky Leny. Proud řeky byl dost rychlý a voda dost mílo průhledná. Znedaleka bylo slyšet stakatové bušení několika kompresorů.

Už jsme se z mola chtěli vrátit, když se proti nám objevila malá delegace Správy přístavu, za níž přijížděla „dóčka“, čili jakýsi zvláštně upravený pickup s dvojitým přívěsem. Na nich bylo dost rozmanitých věcí a přístrojů – a taky jeden skafandr. Helmice skafandru byla zvlášť.

Jindrův oděský známý měl pro nás překvapení. Chtěl, aby si Jindra ten skafandr oblékl a za pomoci dvou či tří už pod vodou pracujících potápěčů jeden kámen, jaksi „základní“ – do tělesa stěny mola umístil. Nápad to byl dobrý, ba roztomilý. Ale měl jeden problém. Skafandr byl na vysokého Jindru příliš malý. A tak můj milý kolega hned přišel s nápadem, že bych se do něj mohl vejít já.

Když si má skafandr oblékat absolutní amatér, je kolem toho neskutečná legrace. Dovolte mi použít výraz „sranda na třetí“. Přímo na molu jsem byl vyslečen do trenýrek a pak na mne navlékali dvojité zvláštní prádlo, trojitě ponožky a na ně ještě prazvláštní onuce. Měl jsem pocit jako egyptská mumie, právě obalovaná a ovinovaná, opatření zvláštním pasem a malou vestou.

Procedura trvala víc než hodinu. Nakonec mi byla nasažena ta bronzová (či jaká to vlastně byla) kopule, do níž šlahouny (potápěči všeho světa, odpusťte mé neobdobné výrazy!) přiváděly vzduch. Okénkem v té potápečské kopuli jsem zaregistroval, že Jindra Suk umírá smíchem.

Klíčel jsem na něj, že jak mě spustí, tak už se sotva vrátím živý. Ale nerozuměl, co povídám, protože telefonické spojení škrkalo a bručelo a normálně hlas slyšet nebyl.

Tam dole jsem pobyl jen několik minut, neboť ve vzpřímené poloze jsem nedokázal stát a proud řeky si se mnou hodně pohrával. Jindra Suk se mi ozval do toho podvodního telefonu a ptal se, jak mi je. Ale mou odpověď neslyšel, i když jsem se snažil říci, že světlo tělesa s reflektorem na dně osvětluje už hotový spodek stavby, ale že já se u toho motám jak nudle v bandasce.

Mé potápečské dobrodružství trvalo opravdu jen pár minut. Sly na mne trochu mrakoty, vzduch ve skafandru byl jako z jakéhosi syrového a málo přívětivého materiálu. Při vynoření jsem viděl jak Jindra drží tři nebo čtyři vzduchové a komunikační hadice, neboť současně se mnou se vynořoval ještě jeden člověk.

„Jak bylo tam dole, Nedlunde,“ oslovil mne Jindra, pojmenovav mne podle jedné postavy z verneovky Dvacet tisíc mil pod mořem.

„Milý profesore Aronaxi“, odpověděl jsem mu, „unikl jsem jen o vlásek jedné hrozné chobotnici.“

Vzpomínali jsme s Jindrou často na Ust-Kut. Ale víc než na příhodu, jak mne Jindra navlékal do skafandru, jsme přemýšleli, co se stalo s Vtorkou. Že jsem ještě neřekl, kdo to byla Vtorka? Velice milá a dost hezká jakutská žena, která fungovala jako dispečerka, evidující náklady lodí, jednoucí až do delty Leny s nákladem potravin a dalším vybavením pro už zmíněné raketové jednotky na samém severu u Severního ledového oceánu.

Bodrého Jindru napadlo zeptat se jí, jak Lenské parochodstvo plní plán. Nepřišlo mu na mysl, že by z ní mohl tím pádem vylákat přísně střežené státní tajemství. Naivní Vtorka měla za samozřejmé, že ten dvoumetrový chlap, co

se jí ptá, je při nejmenším osobnost přímo z Kremle. Že by to mohl být cizinec a ještě novinář, to jí nepřišlo na mysl.

Postavila se do pozoru a radostně hlásila, že plán byl splněn na víc než sto procent, protože pro raketové jednotky na severu už odpluly i úplně nové radary a nové zbraně.

Místní náčelník správy přítom skoro omdlel a málem tu ženskou chtěl uskrtit. Jindřich duchapřítomně řekl: „Promiňte, ale pro pískot lodní sirény jsem vám vůbec nerozuměl“.

To pomohlo celou věc zahrát jaksi do ztracena. Jen při loučení s Ust-Kutem jsme se zeptali na to neobvyklé jméno Vtorka. Je-li to jakutské, tak co znamená. „To je jen familiérní zkratka,“ - dozvěděli jsme se. Ta žena se narodila, když sovětský lid úspěšně splnil druhou pětiletku, což se rusky řekne Vtoraja pětiletka. Ale časem se vžilo jen Vtorka.

Život není takový – je úplně jiný (50)

Ing. Josef Podzimek

*Kde je vůle,
je i cesta.
Kde je silná vůle,
je i vodní cesta.*

Jan Skalický

V poslední době jsem absolvoval několik cest za osvětou pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a zachování Ředitelství vodních cest. Do Olomouce, Bratislavy, Vídně i na Ministerstvo dopravy ČR. Je mi z toho smutno. Je to divná doba. Všichni se vyhýbají odpovědnosti, všude je dokonalá neznalost a přitom ohromné nutkání něco říci – zaujmout stanovisko, někomu se zavděčit. Sledovat odkud fouká vítr. Nejhorší je však absolutní nepochopení podstaty věci. Mohu s plnou odpovědností a znalostí věci, které se věnují více jak 50 let, tvrdit, že posledních 20 let je vodní cesta a plavba nejvíce a plánovitě dušena. Od vydání vodocestního zákona v roce 1901, kdy byla výstavba průplavu Dunaj-Odra-Labe uzákoněna s dobou výstavby 20 let, se zastavení výstavby vždy doložilo nějakým logickým důvodem. Nejdříve 1. světovou válkou, pak 2. světovou válkou, po únorovém vítězství dělnické třídy nutností budovat ocelové srdce republiky na Ostravsku, pak výstavbou energetických stupňů na Vltavě a Váhu, následně výstavbou vodního díla Gabčíkovo na Dunaji. Ale dnes nás odpůrci výstavby zavlečou vždy do debaty o deset pater dolů a my na tuto taktiku přistoupíme a věříme jim. Poprvé to bylo, když jsem jako generální ředitel Ekotrans Moravia v roce 1992 uzavřel dohodu s federálním ministrem životního prostředí Josefem Vavrouškem. Její obsah lze shrnout do slov: Když nebudeme vehementně prosazovat labskou větev D-O-L, tak Federální ministerstvo životního prostředí (FMŽP) bude souhlasit s dunajsko-oderskou větví. Nic neplatilo. Zásadovější byl ministr ŽP České republiky Bedřich Moldan. Ten mi ihned po sametové revoluci do telefonu řekl, že můj způsob argumentace zná, a není proto potřeba, aby-



Plavební stupeň Děčín - vizualizace

chom se scházeli. To jsme oba dodrželi dodnes. Zbývalo proto jen vyměňovat si své názory přes televizi. V té době pan ministr zakázal tři stavby na věčné časy: Těžbu zlata u Slapské nádrže, televizní věž v Praze na Žižkově (neboť by vysílání ozařovalo vaječníky žen), a průplav Dunaj-Odra-Labe. Jak šel čas, tak se odpůrci průplavu stále zdokonalovali, zcela opustili zájmy člověka, a čím dál víc se věnovali drobným živočichům, rákosí a bažinám. Vždyť i tak vzdělaný muž, jakým dozajista RNDr. Bedřich Moldan je, řekl, že daleko důležitější než člověk je želva, neboť tu je o mnoho milionů let déle než člověk. Ale já si stále myslím, že i člověk v přírodě je důležitý, a že je ho potřeba hájit. Zelení aktivisté se pokusili nejdříve do trasy vodního koridoru („kanálu“, jak oni říkají) umístit stovky přírodních rezervací, a pak se posunuli ještě do větších detailů. Kde bude ohrožena ropucha, bělásek, ještěrka, kde roste rákosí ap. Když jsme vodní dílo nebo samotnou vodní cestu přeprojektovali a posunuli jinam, přenesli tam opět tu ropuchu či běláška, ať už tam doopravdy je, či není. Roky ubíhají a peníze tečou. **Tak to probíhá jen u vodního díla Děčín na Labi již 20 let, a stálo to pouze na studích, modelech a projektech více než 500 mil. Kč.**

Ochránci životního prostředí se také stali největšími ekonomy v dopravě. Na rozdíl od renomovaných odborníků u nás i v Evropě perfektně vědí, že vodní cesty i vodní doprava jsou neekonomické. Také vědí, že po D-O-L nebude co vozit a to přesto, že odborné studie Evropské hospodářské komise odhadují přepravu po D-O-L jenom v úseku Přerov-Mošnov na 11 mil. tun/rok. Rádi používají termín gigantická stavba, aniž by poskytli srovnání. Náklady na víceúčelový D-O-L se odhadují na 6,5 miliard Kč/rok bez dotace z EU a asi 1 miliardu Kč/rok s využitím dotací z Fondu soudržnosti EU. Na stavbu dálnic se čerpá řádově 40 miliard ročně, jejich dokončení bude stát celkem 575 miliard Kč., D-O-L bude stát celkem 200 miliard Kč, ale solární elektrárny nám zvýší cenu elektrické energie za 20 let celkem o 1 bilion Kč, tj. 1000 miliard Kč.

ZA SOLÁRNÍ ELEKTRÁRNY NA NAŠICH POLÍCH BYCHOM SI MY, OBČANÉ ČR, BEZ DOTACÍ Z EU MOHLI POSTAVIT 5 VODNÍCH KORIDORŮ D-O-L.

Odpůrci vodního koridoru D-O-L také přesně vědí, že vodní doprava je minulostí, ačkoliv podíl vodní dopravy z celkového dopravaného množství v Nizo-

zemsku je 44,2 %, Německu 12,8 %, Rakousku 4,9 %, Slovensku 2,8 % a v České republice 0,9 %. Bílá kniha EU předpokládá postupný přesun 50 % zboží ze silnice na železnici a vodní dopravu.

Odpůrci vodní cesty vůbec neberou na vědomí člověka a jeho postavení v rámci celé dopravy:

Vnitrozemská vodní doprava při přepravě hromadného zboží zatěžuje životní prostředí emisemi CO₂ minimálně 6 x méně než silniční doprava a 2 x méně než železniční doprava.

Energetická náročnost je u vodní dopravy 4 x nižší než u silniční a 2 x nižší než u železniční dopravy.

Nehodovost u silniční dopravy je 96,9 %, u železnice 2 % a u vnitrozemské vodní dopravy pak 1,1 %.

Nyní vám položím otázku. Pojedete-li na výlet s partnerem, postavíte si stan u dálnice, železnice nebo u splavné řeky? Svačili jste někdy u železniční tratě, když projede vysokorychlostní vlak? Že ne? Tak posvěčte někdy (jestli vám to dovolí) na letišti u konce vzletové dráhy.

Chcete vědět v číslech, jak jednotlivé druhy dopravy zatěžují životní prostředí v celku? Externí náklady lze dokonce stanovit ve srozumitelné jednotce, tedy v procentech

tech za dopravenou tunu nákladu na vzdálenost jeden km: u silniční dopravy to je 0,79 centu/tkm, u železnice 0,84 centu/tkm u vodní dopravy je to pod rozlišovací schopnost, tedy kolem 0,00 centu/tkm.

Jiná, prý „zajímavá“ otázka, hovořící proti vodnímu koridoru D-O-L zní: **Kde na to vezmete vodu?**

Odpověď: **D-O-L nebude spotřebovávat vodu, ale bude ji dodávat do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy.** Avšak to pouze tehdy, když požádáme o dunajskou vodu včas, než se bude přidělovat jako rozhlasové frekvence či televizní kanály. Pro připomenutí, Němci přečerpávají z Dunaje průplavem Mohan-Dunaj do vodohospodářsky deficitních oblastí 21 m³/s vody. Přitom přivaděče jsou víc jak blízké přírodě.

A čas běží, spory o objektivní pravdu narůstají, arbitr není. Vlády se střídají, ministři přicházejí a odcházejí (od sametové revoluce máme jen na dopravě již sedmnáctého ministra), vydávají se další a další vládní usnesení (za posledních 20 let bylo vydáno více než 15 závazných dokumentů o D-O-L) a roky se vrší.



Přivaděč vody do vodohospodářského systému průplavu Mohan-Dunaj pod nádrží Brombach má v některých případech tvar umělých a vzájemně propojených jezírek

ČEŠTÍ MINISTŘI DOPRAVY 1989–2013

					
František Podlena 1988–1990	Jiří Nezval 1990–1992	Antonín Baudyš 1992	Jan Stráský 1993–1995	Vladimír Budínský 1995–1996	Martin Říman 1996–1998
					
Petr Moos 1998	Antonín Peltrám 1998–2000	Jaromír Schling 2000–2002	Milan Šimonovský 2002–2006	Aleš Řebíček 2006–2009	Petr Bendl 2009
					
Gustav Slamečka 2009–2010	Vít Bárta 2010–2011	Radek Šmerda 2011	Pavel Dobeš 2011–2012	Zbyněk Stanjura 2012–dosud	



Vizualizace plavebního stupně Přelouč

A tak vznikla nová situace, která se teprve krystalizuje. Od plošné likvidace myšlenky vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe k jejímu uchopení a vytěžení. A přitom jsme byli tak blízko vymazání vodního koridoru D-O-L z map ČR, EU i z myšlení lidí... Vždyť se nám podařilo jedním dopisem náměstka ministra dopravy ČR zrušit D-O-L jako významnou vodní cestu EU (dokument TEN-T)! Skoro se nám to povedlo jako bolševikovi, který zrušil všechny malé vodní elektrárny na území tehdejší ČSSR. Měl pro to speciální název: „Uvedení vodního díla do neškodného stavu“. Tak hezky jsme v posledních dvou letech nastartovali „uvedení vodních cest do neškodného stavu“. A co teď?

Tak změníme taktiku. Vždyť i všechny zrušené malé vodní elektrárny byly obnoveny a dodávají elektrický proud do sítě. A ne jen ony. Vznikají nové a nové vodní elektrárny, i když „ochránci přírody“ říkají, že vodní díla

ŘEDITELÉ ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR



Michael
Trnka
1998



Vladimír
Kadlec
1998–2005



Miroslav
Šefara
2005–2011



Karel
Peška
2011



Jiří
Blažek
2011



Jan
Skalický
2011–dosud

Před 50 lety, když jsem po fakultě nastoupil jako úsekový technik na středním Labi v trati Kolín-Smiřice, jsem se zeptal bývalého jezného v Srnojedech, proč jsou všude plavební stupně a pouze chybí jeden u Semína (ten se nyní se jmenuje Přelouč II). Odpověď si pamatuji dodnes: „Protože naši předci nepředpokládali, že by jejich děti a vnuci mohli být tak blbí a ten jeden stupeň nedodělali“. No a vidíte, mohli a jsou. Výběrové řízení na vodní dílo Přelouč II bylo ministerstvem dopravy vypsáno poprvé v roce 1995. Pak jsme se všichni pohádali a bylo vymalováno. Výběrové řízení bylo zrušeno a od té doby se stále přeprojektovává, posunuje, přibližuje přírodě – a tak je od vodní cesty do Pardubic pokoj. Že bychom se dočkali stavby příští rok – po dalších téměř 20 letech?

Slibuje nám to nový šéf ŘVC. Do čela Ředitelství vodních cest byl totiž již dvakrát po sobě za panování dvou ministrů dopravy jmenován Ing. Jan Skalický, který však není ředitelem, ale jen pověřený řízením. Tak Ředitelství vodních cest neřídí, ale ředí. A to je právě ten problém, řízení a výstavba, to se od něho nežadá. Má dál řídit a odkládat atd.

A do toho další malér. **Nový prezident České republiky Miloš Zeman po 5 letech podrobného studování projektu Dunaj-Odra-Labe došel k závěru, že jde o velmi kvalitní projekt pro ekonomickou stabilitu naší země, ale co víc – jako první vysoký politik nové České republiky pochopil jeho univerzálnost a jeho nenahraditelnost pro dopravu obecně a nadrozměrných kusů zvláště, pro vodní hospodářství (povodně, sucho), energetiku (průtočné a přečerpávací elektrárny), energetickou bezpečnost státu (doprava zkapalněného plynu a ropy), zásobování vodou pro průmysl, obce a zemědělství, sport, rekreaci i ekologickou stabilitu krajiny. Zároveň pan prezident ví, že nejde o velké peníze a že rozhodující část můžeme získat z EU. Ale musíme se pokusit o ně požádat.**

škodí přírodě. A tak mnoho dřívějších odpůrců a těch, kteří nevěděli, k čemu ten starý projekt D-O-L je, i těch, kteří ho poslouchali jako pohádky starých potrhých odborníků, se najednou o něj začínají zajímat. Vždyť může opravdu jít o rozsáhlou investiční akci, snad opravdu by nám EU mohla nějaké peníze přisoupsnout, vždyť pozemky u průplavu získají výrazně na ceně. A co ta moc ovládat vodu! Vždyť se říká, že v budoucnu se bude bojovat o vodu, a ne o naftu. Že voda bude nad zlato. Co kdyby to byla pravda.

Když se kdysi stal Ing. Oldřich Vitha generálním ředitelem Ředitelství vodních toků (1965), byl velkým zastáncem průplavu Dunaj-Odra-Labe. Tehdy mi řekl: „Kdo bude ovládat vodu, ten bude vládnout republice“. Sice později začal být odpůrcem D-O-L (prý „aby byl znovu populární“), ale dříve vyřčená pravda stále platí.

A proto se situace najednou mění a začíná skrytý boj o uchopení vlády nad znovu narozemným projektem vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Já ho chci, já taky, já byl první, ty ne! Už nejde o zrušení ŘVC, ale co s tím „omylem“ přijatým usnesením vlády z 19. ledna 2013. Jak z toho ven, kdo ten projekt uchopí, jak, pod koho ho dáme, abychom ho ovládali, kdyby měl ten prezident Miloš Zeman pravdu (vždyť je prognostik a ekonom). A co s tím Skalickým? Ten význam D-O-L pochopil dříve než my a teď nám tam vadí.

Vzpomněl jsem si na rok 1970, kdy bylo potřeba zlikvidovat Podzimka, protože se jaksi nechtěl správně „zařadit“ po vstupu spřátelených vojsk na naše území. Tehdy si mě zavolal (září 1970) ředitel Povodí Vltavy, aby mi sdělil, že KSČ rozhodlo, že končím ve funkci vedoucího závodu Dolní Vltava k 31.12.1970. Vzal jsem to na vědomí s tím, že závod předám novému řediteli příští pondělí. Nastalo zděšení. Přece závod se nepředává za týden. Trval jsem na svém. Za týden jsem závod předal, tentokrát již novému řediteli, který přestal řídit a začal řídit. Za měsíc jsem se dozvěděl (tajně), že na ZV KSČ pochopili, že okamžité předání závodu byla fatální chyba,

neboť neměli čas na mne něco najít. To mi lítá hlavou, když sleduji, jak bojuje nový ředitel ŘVC o ŘVC. Držím mu palce, neboť, ač jsem byl osobně a aktivně u zrodu nového ŘVC (1998), musím přiznat, že až nynější ředitel, v řadě šestý, opravdu pochopil význam vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v plné jeho šíři a významu pro Českou republiku, tedy jedinou zemi z 27 států EU, která není přímo nebo kvalitní vodní cestou nepřímou spojena s mořem. Oceňuji na něm, že každý svůj zapálený projev i jednání o D-O-L uvede nebo končí konstatováním: **Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe má tu výhodu, že určitě bude postaven.**

Budu sledovat, zda se mu podaří udržet ŘVC s celým kolektivem kvalitních odborníků nebo bude donucen aplikovat náš osvědčený model, tj. udržet kolektiv odborníků a s ním jako s celkem se posunovat a trvale udržovat vodní koridor D-O-L nad vodou. Vždyť v roce 1970 přešla ta část závodu Dolní Vltavy, zabývající se modernizací vodní cesty, do nově vzniklého technického rozvoje Povodí Vltavy. Zde se konsolidovala, rozšířila a zkvalitnila. V roce 1990 jsme přešli s celým technickým

rozvojem do nově založené akciové společnosti Ekotrans Moravia. Když valná hromada Ekotrans Moravia v roce 1993 vyškrtla přípravu a postupné budování průplavu Dunaj-Odra-Labe ze svých stanov, okamžitě jsem složil funkci generálního ředitele a celý kolektiv odborníků přešel do nově založené akciové společnosti Vodní cesty, kde se omladil a pokračuje v projektování a inženýrské činnosti v oblasti vodních cest na území ČR i celé Evropy.

Podaří se Skalickému udržet ŘVC, nebo dokáže s celým kolektivem přejít jinam, kde bude pokračovat na prosazení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe konečně do fáze realizace? Vždyť tento nejdůležitější projekt pro Českou republiku nemůže patřit žádnému jedinci, žádné skupině, žádnému ministerstvu.

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe patří celému národu, našim dětem a jejich dětem. Nejde o to, zda se postaví, ale kdy se dokončí. Vždyť se na něm pracuje 112 let a bylo vybudováno nebo modernizováno 37 vodních děl v hodnotě 200 miliard Kč, které jsou dosud zcela umrtvené. Jiné řešení pro Českou republiku a Evropu neexistuje.



ČESKÁ REPUBLIKA POTŘEBUJE DOKONČIT VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE!

Navrhuji celou vodní akci přerušit a odložit jako akci ještě nedozrálou.

Bedřich princ Schwarzenberg, poslanec Říšské rady – 9. 5. 1901

Mému veškerému ministerstvu uloženo jest, uvést ve skutek tento zákon.

František Josef I., císař rakouský a apoštolský král uherský – 11. 6. 1901

Je to prospěšné, velkolepé dílo, jehož požehnání a sláva přetrvá generace.

prof. JUDr. Josef Kaizl, ministr financí Předlitavska – 1901

Velká část našeho exportu potřebuje vodní cesty.

T. G. Masaryk, prezident ČSR

Stavbu tohoto průplavu jsme dlužni již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že tento průplav postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naši vyspělost, již se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodali důkazů, které by mohly imponovat světu.

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČSR – 1923

Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách.

Není třeba umělých čísel výnosnosti plavby, neboť kromě plavby jest zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.

Tomáš Baťa – 1930

Byli lidé, které mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici není peněz.

Že není peněz na systém kanálů, na budování železniční páteře naší země, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.

Jan Antonín Baťa – 1938

Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme, tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatímco po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památka.

Antonín Patočka – 1948

Vodním koridorem D-O-L se toho času zabývat nebudu.

Karel Schwarzenberg, senátor Parlamentu ČR – 2005

Ukázalo se, že investice do vnitrozemských vodních cest mají největší návratnost.

Corrien Wortmann-Kool, poslankyně Evropského parlamentu – 2009

Předností vodního koridoru D-O-L je to, že bude určitě dokončen.

Jan Skalický, ředitel Ředitelství vodních cest ČR – 2012

Solární energie nás přijde na bilion korun (1000 miliard Kč).

Tomáš Chalupa, ministr životního prostředí ČR – 2013

Za solární elektrárny bychom si mohli postavit 5 vodních koridorů Dunaj-Odra-Labe.

Josef Podzimek, Plavba a vodní cesty o.p.s. – 2013

Investice do vodní dopravy jsou nejméně efektivní.

Miroslav Kalousek, ministr financí ČR – 2013

Silnice R49 určitě ano, kanál Dunaj-Odra-Labe spíše utopie.

Petr Nečas, předseda vlády ČR – 2013

Vodní propojení Dunaj-Odra-Labe by mohlo být vhodnou alternativou v rozvoji dopravní infrastruktury.

Milan Štěch, předseda Senátu Parlamentu ČR – 2013

Vzhledem k tomu, že jsem ekonom a že vím, že 85 % ceny vodního díla by mohlo být kofinancováno z Fondu soudržnosti EU, tak jen bláznivý neekonom by odolal takové nabídce.

Miloš Zeman, prezident České republiky – 2013

Českému prezidentovi proto držím palce, aby se mu podařilo tento krásný projekt rozvíjet a aby skončil úspěchem. To se v této zemi často nestává, ale já věřím, že by se to Miloši Zemanovi mohlo podařit.

Luboš Palata, Český rozhlas – 2013

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe



www.d-o-l.cz

Putovní výstava ve 3. patře
Jindřišské věže věnovaná
projektu vodního koridoru
Dunaj-Odra-Labe, kterou
můžete navštívit v době

**od 15. 5. 2013
do 25. 8. 2013**



www.jindrisskavez.cz

Hlavní partneři výstavy:



Partneři:

