

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2

2014



Architektonický návrh Křižovatky tří moří u Přerova

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



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu

U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5

Tel: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz

www.aplcz.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



www.sweco.cz

SWECO

PRAHA
Táborská 31
Tel: 261 102 242
paha@sweco.cz

BRNO
Mínská 18
Tel: 541 214 973
brno@sweco.cz

OSTRAVA
Varenská 49
Tel: 596 638 329
ostrava@sweco.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE
Zátkovo nábřeží 7
Tel: 385 103 511
c.budjovice@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

www.metrostav.cz

METROSTAV



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



akciová společnost

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

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

www.p-s.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: info@podzimek.cz

www.podzimek.cz/synove



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: strojirny@podzimek.cz

www.podzimek.cz/machinery



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: info@cspl.cz

ČSPL



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,

tel.: 266 797 146, 266 797 119

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

www.ceskepristavy.cz



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.

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8

www.smp.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

www.petrkozeny.cz

tel./fax: 312 283 702, 718

www.marinavltava.cz

e-mail: kozeny.petr@volny.cz

www.lodenicevltava.cz

e-mail: petr.kozeny@petrkozeny.cz



Národní strojírenský klastř, z. s.

Ruská 2887/101, 703 00 Ostrava – Vítkovice

Telefon: 595 957 008, E-mail: klastr@nskova.cz,

www.nskova.cz



VÍTKOVICE

VÍTKOVICE POWER ENGINEERING

VÍTKOVICE POWER ENGINEERING a.s.

Ruská 1142/30, 706 02 Ostrava-Vítkovice

Tel.: +420 595 955 328 Email: vpe@vitkovice.cz

www.vitkovicepower.cz



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



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



ARVD
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. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský;
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Ing. Jaromír Kalousek;
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík;
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. poštovného 350 Kč
ISSN 1211-2232

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno

Ředitelstvím pošt Praha

čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Architektonický návrh Křižovatky tří moří u Přerova,
Ing. arch. Miroslav Kukrál, (viz. str. 28)

OBSAH

Plavební komora Hluboká nad Vltavou nese jméno Libora Záruby-Pfeffermanna Ing. Jan Bukovský, Ph.D.....	2
Vodní cesta Kožle-Ostrava – priorita dneška Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Petr Forman.....	4
PRŮPLAVY JSOU ZASE V MÓDĚ Panamský průplav slaví 100 let, Nikaragua mu plánuje konkurenci Karel Sedláček.....	5
Egypt vybuduje druhý Suezský průplav Z domácího tisku.....	7
Polsko-bělorusko-ukrajinská spolupráce na obnově vodní cesty E40 Andrej Rekeš.....	8
Polsko plánuje nový kanál na Baltu, aby se vyhnulo Rusku Z domácího tisku.....	9
Nejvyšší kontrolní úřad kritizoval polskou vládu za stav vodních cest Ze zahraničního tisku.....	10
Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a Světová válka Ing. Petr Forman.....	11
Prezident Miloš Zeman získal Ropáka roku za vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.....	14
Prezident republiky oceněn polskými kapitány za podporu vodních koridorů.....	15
Prezident Miloš Zeman jednal o rozvoji vodních cest.....	16
Hospodářská komora ČR jednala s ministrem dopravy o D-O-L, Bílá kniha Hospodářské komory ČR.....	19
Setkání Čechů a Poláků k propojení D-O-L Vojtěch Mynář.....	20
Nutná spolupráce ČR a SRN v oblasti dopravní infrastruktury Ing. Bohumil Průša.....	21
Národní strojírenský klastr chce, aby vznikla studie o průplavu D-O-L Mgr. Eva Kijonková.....	22
D-O-L: slezská vodní cesta Autorizovaný architekt Augustin Milata, a.i.arch.....	23
Architektonická studie Křižovatky tří moří u Přerova a typologie vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe Ing. arch. Miroslav Kukrál.....	26
Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje Ing. Jan Bukovský, Ph.D.....	29
Co nového na Baťově kanálu? Vojtěch Bártek.....	33
Plavba s Českým rozhlasem Brno do Kroměříže Vojtěch Bártek, Michaela Moravčíková.....	34
Do Kroměříže opět dopluly lodě z Baťova kanálu. Už podruhé Tomáš Kolařík.....	35
Baťův kanál z pohledu lodního turisty Tomáš Kolařík.....	36
Nové informační panely lákají turisty k baťovskému přístavu v Otrokovicích Mgr. Jaroslav Budek.....	38
Ing. Jan Nárovec – vynikající projektant a kamarád odchází – do penze Ing. Josef Podzimek.....	40
Cena Ing. Libora Záruby za rok 2014.....	42
VODNÍ DÍLO ŠTVANICE, aneb vše se vším souvisí Ing. Josef Podzimek.....	44
Zemřel ředitel Státní plavební správy Jarďa Kalousek Jan Skalický.....	45
Život není takový – je úplně jiný (54) Ing. Josef Podzimek.....	47

Plavební komora Hluboká nad Vltavou nese jméno Libora Záruby-Pfeffermanna

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

Na plavební komoře Hluboká nad Vltavou byla za účasti přátel, kolegů i odborníků z oblasti vodního hospodářství a dopravy slavnostně odhalena busta Libora Záruby-Pfeffermanna, nestora projektantů vodních děl. Tato plavební komora od té chvíle nese jeho jméno.

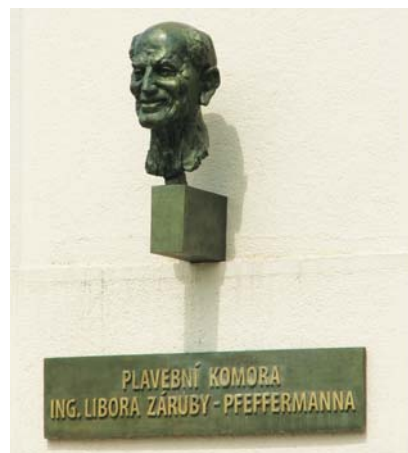
Slavnostní odhalení busty vytvořené akademickým sochařem Janem Bartošem organizovalo Povodí Vltavy, státní podnik a Ředitelství vodních cest ČR k 105. výročí narození a 10. výročí úmrtí Libora Záruby-Pfeffermanna, který jako geniální projektant stál za originálním řešením největších českých přehrad Slapy a Orlík a modernizace labskovltavské vodní cesty.

„Je mi velkým potěšením, že druhá plavební komora v České republice, která byla pojmenována po osobnosti historie, je právě plavební komora inženýra Libora Záruby zde na Hluboké. První byla pojmenována plavební komora v Ústí nad Labem po Tomáši Garrigue Masarykovi.

Byl to můj životní přítel, který mě neustále fascinoval



nepřeberným množstvím nápadů a neotřelých technických řešení. Řadu z nich se povedlo realizovat a například klapkové jezy na Vltavě za léta úspěšného provozu ukázaly, jak dobře jsou navrženy”, uvedl stavař a podnikatel Ing. Josef Podzimek.



„Technická řešení Ing. Libora Záruby jsou pro nás stále inspirující. Jeho snem bylo dokončení splavné Vltavy až do Českých Budějovic. Nových plavebních komor se bohužel za svého života už nedočkal, ale věřím, že až dokončíme i lodní zdvihadla na Slapech a Orlíku a vodní cesta bude kompletní, naplníme tak jeho cíl, za který celý život neúnavně bojoval,“ podotkl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

Busta Libora Záruby je umístěna na jezovém pilíři nad

plavební komorou. „Libor Záruba tak bude trvale shlížet na svou milovanou Vltavu a na lodě projíždějící plavební komorou. Nebude mu zde nijak smutno, protože si určitě již nyní povídá s Vojtěchem Lannou, další nesmazatelnou osobností českých vodních cest,“ doplnil Zdeněk Zídek, ředitel závodu Horní Vltava Povodí Vltavy, státní podnik.

Ing. Petr Forman, poradce ministra dopravy ČR, následně přečetl zdravici prezidenta ČR Miloše Zemana:



Prezident republiky

V Praze dne 12. června 2014

Vážený hosté,

osobně si velmi vážím lidí, kteří v životě něčeho dosáhli, a to ne jen pro sebe samého, ale pro celou společnost. A mezi takové osobnosti jistě patří Ing. Libor Záruba-Pfeffermann.

Při své snaze rehabilitovat zaostalé vnitrozemské vodní cesty ve středoevropských zemích, a to především v rámci úsilí o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, vnímám dnešní negativní odklon části společnosti od vodohospodářského rozvoje. I proto je dobré si připomínat tak vynikajícího odborníka, jakým byl Ing. Libor Záruba-Pfeffermann, jehož rozhodující stopu můžeme nalézt na tak významných vodních dílech jako jsou přehrady Slapy a Orlík nebo modernizace labsko-vltavské vodní cesty. A byl to právě on, kdo v roce 1968 vedl ve společnosti Hydroprojekt Praha práce na generálním řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

Dnes odhalovaná busta Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna na nové plavební komoře Hluboká nad Vltavou, která byla realizována současnými vodohospodáři na vodním díle postaveném odborníky 1. republiky, nám bude připomínat, že výstavba vodních děl a vodních cest je trvalou snahou společnosti.

Tak jako kdysi lidé nevěřičně sledovali rozsáhlé vodohospodářské práce Jakuba Krčina z Jelčan a Sedlčan při výstavbě rybníkářské soustavy v jižních Čechách, tak i dnes lidé s nedůvěrou hledí na současnou práci vodohospodářů a vodocestných expertů. Věřím, že stejně jako my dnes oceňujeme ekologicky cennou – přitom uměle vytvořenou – krajinu Třeboňska, i další generace pochopí a ocení naši dnešní práci pro zlepšení vodohospodářské bilance a rozvoj vodních cest.

Ing. Libor Záruba-Pfeffermann silou svých znalostí a své neokázalé osobnosti vchoval řadu následovníků. Pevně věřím, že takoví, jako on, se budou i nadále objevovat v naší společnosti, a budou obohacovat naši zemi.

Vodní cesta Kožle-Ostrava – priorita dneška

Ing. Lubomír Fojtů – ředitel Ředitelství vodních cest ČR
Ing. Petr Forman – Societas Rudolphina, o.s.

Každý soudný čtenář dobře ví, že dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je záležitostí řady desítek let. Politická příprava, projekční příprava, řešení environmentálních překážek, proces EIA, vyjednávání s Evropskou komisí o novele TEN-T a o případném spolufinancování, dohody se sousedními státy atd. atd. Prostě – mnoho práce. A to navzdory tomu, že nám naši předkové již zanechali v tomto směru slušné dílo – prakticky celé usplavněné Labe, řadu připravených jezů a úprav toku na řece Moravě a dokonce i některé jezy na Odře. Přesto musí být každému jasné, že i kdyby dnes uměla naše současná vláda říci generální „ANO“, realizace se v současném volebním období nedočká. Snad i to je jednou z příčin, proč je v tomto směru patrná určitá zdrženlivost. Realisticky vzato je tato zdrženlivost z hlediska jednoho volebního období pochopitelná, ale v praxi to znamená velice pomalý vývoj, protože vládnutí se skládá právě a jen z jednotlivých volebních období.

Ostatně pojetí, že by se celý vodní koridor D-O-L dokončil „na jeden záťah“, je zřejmě chybný. Evropské propojení Dunaj-Odra-Labe není totiž JEDEN PROJEKT, ale je to KONCEPCE, tedy soustava navzájem provázaných projektů. Tuto koncepci lze chápat podobně, jako třeba koncepci dálniční sítě (jejíž základy vznikaly již ve 30. letech 20. století), nebo dnes vznikající koncepci vysokorychlostních tratí. Vždy se jedná o koncepci, jejíž obrysy jsou dané, ale realizace je postupná, po jednotlivých funkčních celcích. Proto je také velkou otázkou, zda závazek současné vládní koalice, totiž vytvoření „studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ je adekvátní charakteru projektu. Spíše by se naskýtal jiné, zřejmě správnější řešení: dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe chápat jako koncepci, která se bude naplňovat jednotlivými projekty, podloženými separátními studiemi proveditelnosti podle všech pravidel. Ekonomové totiž právem upozorňují, že ekonomické propočty celého projektu, jehož dokončení je v horizontu 20–30 let, nejsou opodstatněné. Nicméně – takto je to dáno koaliční smlouvou.

Podstatnou otázkou ovšem je, zda vůbec existují nějaké dílčí úseky D-O-L, které by se mohly realizovat jako samostatné projekty. Kladnou odpověď nalezneme v klíčové publikaci na toto téma – v knize Křižovatka tří moří. Samostatnou funkčnost jednotlivých úseků totiž nelze odvozovat „jen“ od dopravních funkcí, ale od řady funkcí dalších – protipovodňových, vodohospodářských, energetických a dalších ekonomicky vyhodnotitelných efektů.

Jinou, související otázkou, je ovšem samostatná funkčnost dílčích úseků z pohledu ryze dopravního. I zde existují zjevné kladné odpovědi – jistě je to lepší napojení ČR na evropskou síť vodních cest a na námořní přístavy prostřednictvím Labe (toto napojení je dnes vlivem desítek let otálení velmi nespolehlivé), a samozřejmě „jižní“ napojení na dunajskou vodní cestu a „severní“ na oderskou vodní cestu. O nutnosti zlepšení Labe snad již dnes nikdo soudný nepochybuje, a všichni doufáme, že realizací tohoto projektu se naplní jedna z priorit současné vlády. Druhé významné napojení, totiž napojení na Dunaj, je jistě velmi žádoucí a potřebné, je tu ale řada aktuálně ne-

řešených otázek, včetně té klíčové – bude na tomto spojení participovat Rakousko, nebo máme vyhledat řešení, které Rakousko takřkajíc vynechá? Je jistě dobré, že na toto téma se nyní zpracovává vyhledávací studie.

To situace s třetím významným napojením, totiž připojením České republiky na oderskou vodní cestu, se jeví aktuálně mnohem srozumitelněji. Jedná se o projekt **propojení Kožle-Ostrava**, tedy napojení přílehlého horního Slezska a severní Moravy na Odru. Řekněme si v několika bodech, proč lze tvrdit, že tento projekt je realisticky dostupný:

- 1) V Polsku je silná skupina politiků a dalších osobností (včetně prezidenta, řady europoslanců, poslanců, vojvodů, maršálků, představitelů měst, jakož i představitelů námořních přístavů, plavby a dalších odborníků), kteří projekt Kožle-Ostrava podporují – samozřejmě i v kontextu propojení Dunaj-Odra-Labe.
- 2) Projekt Kožle-Ostrava má silný pozitivní ohlas i u rozhodujících politiků a podnikatelů v ostravské aglomeraci i dalších regionech (připomeňme v této souvislosti i stanovisko Asociace krajů ČR).
- 3) Po technické stránce je řada komponent projektu již v pokročilém stádiu připravenosti, a to díky dlouholeté činnosti Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L (dříve OKO – Oderská komise). Vyřešen je i obchvat chráněných hraničních meandrů Odry.
- 4) Realizace projektu by byla i srozumitelnou odpovědí pro region ze strany vlády na problémy, vznikající s očekávaným útlumem těžby uhlí – totiž jako vytvoření nových pracovních míst jak při samotné výstavbě, tak při následných ekonomických aktivitách.
- 5) Vytvoření vodní cesty Kožle-Ostrava umožní související výstavbu přístavů a logistických center, kde vznikne zcela nový typ pracovních příležitostí v nových oborech. Potenciálně tu může vzniknout i zamýšlený centrální přístav Ostrava-Vrbice jako specializované překladiště pro ostravský (a nejen ostravský) průmysl.

Co tedy vlastně konkrétně realizací spojení Kožle-Ostrava můžeme získat?

- a) pracovní místa při výstavbě (přes 2000 „člověkoroků“), a to v dohledné době;
- b) přístup k vodní cestě, která má sice zatím omezené parametry, ale zcela vyhoví pro rozměrné výrobky = podpora konkurenceschopnosti zdejšího průmyslu;
- c) podmínky pro rozvoj logistického centra evropského významu (samozřejmě s postupným náběhem), s možností napojení na dálnici, konvenční železnici, a potenciálně na širokorozchodnou železnici; v určitých komoditách může být výhodou i blízkost mošnovského letiště;
- d) nový podnikatelský segment a nabídka regionu – lodní turistika;
- e) nový výrobní program – výroba nákladních a osobních lodí;
- f) nové formy vyžití obyvatel i návštěvníků regionu;
- g) zkapacitnění koryta Odry pro průchod velkých vod;
- h) skutečné zahájení výstavby vodního koridoru D-O-L, tedy mj. silný impuls pro další postup a jednání s evropskými autoritami.

A co je nutné v dohledné době vykonat?

- na základě zpracovaných studií bez prodlení uzavřít mezistátní smlouvu o trase;

- urychleně dokončit projekční přípravu a projednání stavby (do určité míry bude zřejmě možné využít také prostředky z programu přeshraniční spolupráce ČR-PR);
- paralelně jednat s Evropskou komisí o brzkém zařazení (alespoň) této vodní cesty do TEN-T.

A ještě dodejme základní parametry: jedná se o úsek dlouhý 53,2 km, investiční náklady jsou vyčísleny na 473 mil. € (cca 12,75 mld. Kč). Při standardním spolufinancování

z evropských fondů tedy zbývá na obě národní vlády náklad kolem 2 mld. Kč. To už je opravdu srovnatelné s předpokládaným sociálním programem pro ostravské horníky ve výši 600 mil. Kč – a přitom se jedná o program perspektivní, přínášející dlouhodobý prospěch a pracovní místa. Charles de Gaulle kdysi definoval pojem „státník“. Podle tohoto muže je státníkem „politik s fantazií“...

PRŮPLAVY JSOU ZASE V MÓDĚ

V letošním roce slaví významná výročí dvě největší díla vodního inženýrství, Suezský průplav 145 let a Panamský průplav 100 let od svého otevření. V tomto čase přibývá zpráv o výstavbě nových průplavů po celém světě. Zdá se, jako by opět nazrála doba pro velké vodocestné projekty, které mají pozvednout národní hrdost států a jejich ekonomiku.

Panamský průplav slaví 100 let, Nikaragua mu plánuje konkurenci

Karel Sedláček

Delší dobu se o nových umělých vodních cestách nemluvalo. Nyní se sice mluví, ale není jasné, zda nejde jen o pouhé třesky plesky. Sny a představy na jedné straně a nedostatek peněz na straně druhé. Jaký bude výsledek? Konec letošního roku by měl přinést rozluštění tohoto rébusu.

Asi 700 kilometrů od všeobecně známého Panamského průplavu se už dlouho plánuje nové transoceánské spojení, a to přes území Nikaraguy, přesněji řečeno přes stejnojmenné jezero. Některé prameny uvádějí, že se touto myšlenkou zabývali už španělští kolonizátoři na začátku 16. století. Vodní cesta měla vést z Karibského moře přes řeku San Juan do jezera Nikaragua, které se vyznačuje jednou příhodnou zajímavostí: jeho hladina je jen 32 metrů nad mořem. A dál by se už muselo vykopat umělé koryto.

Panama dostane konkurenci

V 19. století se objevila myšlenka vybudovat transoceánskou spojnici v Panamě a tento projekt podpořila na začátku 20. století americká vláda. Brzy ale její zájem opadl a nikaragujský projekt byl odsunut. Nikoliv však zcela zapomenut. Ostatně již v roce 1914 podepsala Nikaragua a USA smlouvu Bryan-Chamarro, díky níž získaly Spojené státy americké právo vystavět takový průplav někdy v budoucnu. Asi to byla strategická obezlička, protože americká vláda neměla opravdový zájem postavit konkurenci své obrovské investici, tedy Panamskému průplavu. Nyní jím ročně proplouvá asi čtrnáct tisíc lodí. Smlouva totiž měla zabránit někomu jinému, nejspíš Velké Británii, takovou vodní cestu postavit. Nic se nedělo, až byla v roce 1970 tato smlouva zrušena.

V roce 2006 Nikaragua oznámila, že průplav přece jen postaví. A hledala spojence a investory. Hlásilo se především Rusko, které zde vidělo velkou politickou příležitost prezentovat se v této části světa a postarat se Američanům o konkurenci. Zájem ohlásily i Spojené arabské emiráty, Japonsko a Čína. Politická situace i vládní nálady a v neposlední řadě světová ekonomická krize projekt zase oddálily. Až před dvěma lety schválil nikaragujský parlament záměr vybudovat průplav a konsorcium holandských firem začalo připravovat podrobné studie trasy a technické řešení.

Původní idea na využití hraniční řeky San Juan byla za-

Redakční rada VCaP

mítnuta kvůli možným sporům s Kostarikou. V úvahu přišla trasa využívající řeky Rama, Oyate, Las Layas a Brito. Je dlouhá 286 km, z toho 80 km vede po jezeře Nikaragua, kde by lodě pluly jižně od ostrova Ometepe. Na pacifické straně průplavu by bylo osazeno jedno zdymadlo, na atlantické tři. Plavební komory budou mít šířku 64 m, délku 466 m a hloubku 34 m. Nikaragujský průplav svými rozměry – především hloubkou 22 m – umožní proplout i ropným tankerům a kontejnerovým lodím o výtlačku 400 000 tun, pro které je svými rozměry Panamský průplav nedostatečný. Jak uvádí encyklopedie Wikipedia, odhadované náklady byly stanoveny na 30 miliard dolarů.

Mezitím ceny stouply a nyní hovoří tiskové zprávy o tom, že průplav v Nikaragui by mohla 40 až 50 miliardami dolarů zajistit čínská investiční skupina Hong Kong Nicaragua Canal Development, kterou založil telekomunikační magnát Wang Jing (41). Jeho majetek se odhaduje na 1,7 miliardy dolarů.

Životní prostředí

Současná nikaragujská vláda už řekla ano, i když se stále hlasitěji ozývají varovné hlasy ochránců životního prostředí. Výstavbě by mělo padnout za oběť 400 tisíc hektarů deštného pralesa, což lze nazvat ekologickou katastrofou. Ovšem ekonomický efekt by stavba přinesla. Byl by jistě podobný jako v Panamě, kde provoz průplavu přináší do HDP téměř 8 %. Nikaragujská politika očekávají, že by díky stavbě mohla ekonomika v roce 2016 vzrůst skoro o patnáct procent, což je obrovský skok proti loňskému roku, kdy činil ekonomický růst 4,5 procenta.

Už koncem letošního roku by mohla začít výstavba tohoto megaprojektu. Měla by zajistit práci pro čtyřicet tisíc lidí.



Panamský průplav byl slavnostně otevřen před sto lety proplutím americké lodě SS Ancon dne 15. srpna 1914

„Už jsem investoval 100 milionů dolarů do přípravných prací a 700 lidí nyní optimalizuje trasu a kreslí podrobné plány,“ řekl novinářům čínský investor. Projekt by měl být dokončen v roce 2019.

Panama nezahálí

Panamský průplav měří pouze 82 km a probíhá jím pět procent světového obchodu.

Tradiční průplav v Panamě se samozřejmě za sto let provozu hodně změnil, čili zmodernizoval. A v roce 2007 začala nejnovější rekonstrukce, která by měla být do příštího roku hotova a která by zvýšila provozní kapacitu. Vyžádá si náklady ve výši asi tři miliard dolarů a za to by měla rozšířit plavební cestu a umožnit proplouvat lodím dlouhým až 366 metrů, širokým 99 metrů a s ponorem až skoro 16 metrů, což znamená dvojnásobnému oproti stávajícímu. Modernizace klade nové nároky na přístavy. Nyní v nich probíhají různé úpravy, aby mohly přijímat lodě přepravující až 12 600 kontejnerů, zatímco dosud jich měly maximálně 4 500.

Stavební práce však mají značné zpoždění. A objevují se i finanční problémy. Americký koncern Bechtel si napočítal při rekonstrukci zdymadel vícenásobky ve výši jedné miliardy dolarů. Hodně se také hovoří o korupci, což je u tak obrovských projektů běžné. A také o tom, že původní nabídka byla úmyslně nízká, aby firma vyhrála konkurenční boj. Nyní není na zaplacení betonu.

Americká vláda předala průplav Panamě 11. ledna 2000 a ten se stal neprodejným národním majetkem. Odhaduje se, že od té doby přinesl provoz státní pokladně pět miliard dolarů. Přesto žije většina z 3,8 milionu obyvatel v bídě.

Začátkem května se změnil v Panamě prezident a to se prý projeví i ve správě průplavu. Dosavadní viceprezident a opoziční kandidát Juan Carlos Varela vyhrál volby. Tento padesátiletý inženýr, reprezentant pravice konzervativního a křesťanskodemokratického seskupení, zvítězil ziskem 37 procent a slibuje, že bude potírat korupci.

Článek je převzat ze strojírenského měsíčníku MM Průmyslové spektrum č. 7,8/2014

Rusko vojensky podpoří spojení oceánů v Nikaragui

Rusko se bude spolu s Nikaragou a Čínou podílet na stavbě mezoceánského průplavu v Nikaragui. Tento projekt, pokud se realizuje, bude vážnou konkurencí Panamskému průplavu.

Vláda v Nikaragui už podepsala s Moskvou zvláštní dohodu. V první polovině letoška už ruské vojenské lodě a vojenská letadla operovaly v nikaragujských výsošných vodách. Do 30. června 2015 bude ruské vojsko patrolovat u pacifických a karibských břehů středoamerické země.

Při nedávné státní návštěvě ruského prezidenta Vladimira Putina a ministra zahraničí Sergeje Lavrova v Nikaragui byla hlavním bodem rozhovorů budoucí bilaterální spolupráce mezi Managou a Moskvou.

Nejdůležitější akcí se má stát zmíněný průplav, o kterém se píše v třístranné dohodě mezi Nikaragou, Čínou a Ruskem. V dokumentu je uveden i termín zahájení stavby - letošní prosinec. Poznámka redakce VCaP



Panamským průplavem probíhá pět procent světového obchodu



Výstavba nových plavebních komora na Panamském průplavu



Mapa ukazuje umístění Panamského a uvažovaného Nikaragujského průplavu



Mapa trasy Nikaragujského průplavu

Egypt vybuduje druhý Suezský průplav

Gita Zbavitelová – Český rozhlas

Egypt oznámil, že vybuduje ještě jeden Suezský průplav. Měl by vést souběžně s tím stávajícím, který vznikl před 145 lety, a bude stát miliardy dolarů. Cílem je zrychlit lodní dopravu a zvýšit objem obchodu mezi Evropou a Asií, píše agentura Reuters.

Projekt, který bude realizovat egyptská armáda, je významným krokem prezidenta Abdala Fattáha Sísího s cílem stimulovat zničenou ekonomiku a připomíná podobné velké akce, jež podnikli jeho předchůdci, zejména prezident Násir.

Suezský průplav podle Reuters vydělává Egyptu asi pět miliard dolarů ročně a je zásadním zdrojem příjmů státního rozpočtu. Země po roce 2011 utrpěla následkem politické nestability velké ztráty kvůli odlivu turistů a zahraničních investic.

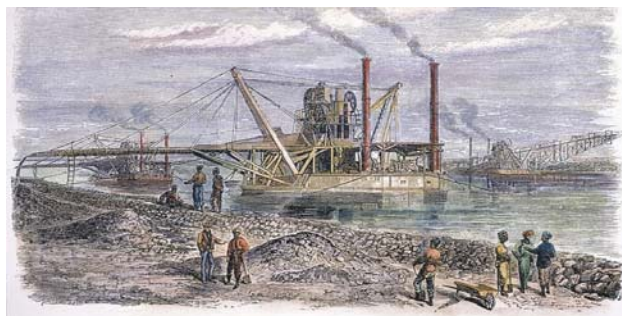
Nový průplav by měl do roku 2023 zvýšit příjmy z lodní dopravy na 13,5 miliardy dolarů. Bude měřit 72 kilometrů, přijde

na čtyři miliardy dolarů a měl by být hotov nejpozději do pěti let. Stávající průplav se budoval deset let a představoval těžkou a špatně placenou práci. Každých deset měsíců vyžadoval 20 000 dělníků, kteří se sháněli mezi zemědělci.

Násir, k němuž bývá Sísí přirovnáván, provedl v roce 1952 puč proti monarchii, nastolil armádní autokracii a stejně jako Sísí pronásledoval Muslimské bratrstvo. V roce 1956 Suezský průplav znárodnil, což vedlo k neúspěšné invazi Británie, jež průplav do té doby ovládala, Francie a Izraele.

Násir za 14 let v prezidentské funkci inicioval řadu velkých projektů, které se staly zdrojem národní hrdosti. Nový průplav by měl nejen zvýšit státní zisky, ale i snížit dobu čekání lodí a umožnit, že budou moci proplouvat vedle sebe.

Stávající průplav je 163 kilometrů dlouhý a v rámci budování nového by mohl být rozšířen.



Výstavba Suezského průplavu



Suezský průplav byl otevřen před 145 lety



Stovky buldozerů, nákladních aut a na 7 500 dělníků zahájilo 5. srpna 2014 výkop nového Suezského průplavu



Americká letadlová loď USS AMERICA proplouvá Suezským průplavem



Silniční Most Suezského průplavu



Egyptský prezident Abdal Fattáh Sísí zahájil 5. srpna 2014 výstavbu nového Suezského průplavu



Polsko-bělorusko-ukrajinská spolupráce na obnově vodní cesty E40

Andrej Rekeš – tajemník Komise pro rozvoj vodní cesty E40 v úseku Dněpr-Visla

Viz. *Vodní cesty a plavba* 1/2012 str. 41 až 45.

Mezinárodní Komise pro rozvoj vodní cesty E40 v úseku Dněpr-Visla přijala koncem srpna soutěžní nabídky na studii proveditelnosti této vodní cesty v hodnotě 493 000 euro. Vítěz bude mít za úkol připravit tři proveditelné možnosti, jak obnovit vodní cestu, která je nyní nesplavná v části Západního Bugu mezi polskou Varšavou a běloruským Brestem. Nejvíce účinný a ekologický scénář bude schválen do konce roku 2015 a bude použit jako základ pro zlepšení plánování vodních staveb.

Vodní cesta E40 spojuje města Varšavu, Brest, Kyjev a námořní přístavy Gdaňsk a Cherson na pobřeží Baltického a Černého moře. Díky její obnově Polsko, Bělorusko a Ukrajina mohou získat nové příležitosti pro navýšení exportu svého zboží, zvýšení tranzitu vodní dopravy a přilákání více turistů, kteří vyhledávají říční plavby.

Vítěz výběrového řízení bude muset provést analýzu sociálněekonomických, institucionálních, právních a finančních podmínek, které ovlivňují udržitelný rozvoj vodní cesty E40, přičemž vezme v úvahu ekologické dopady a technické zvláštnosti národních úseků této vodní tepny. Například vodní stavby na průplavu Dněpr-Bug v Bělorusku odpovídají čtvrté třídě vodní cesty dle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) a nové plavební komory odpovídají dokonce třídě Va. Nicméně na řece Visle v Polsku některé plavební objekty mají pouze parametry druhé třídy. Jinými slovy, velké lodě mohou plout na omezeném počtu úseků vodní cesty E40.

Ekologický aspekt obnovy vodní cesty E40 je zvláště důležitý pro Polsko, protože Západní Bug kříží území zařazené do evropské sítě ochrany životního prostředí NATURA 2000. Proto někteří odborníci dokonce naznačují výstavbu nového průplavu obcházejícího ekologicky cenná území.

Účastníci výběrového řízení musí splnit vážné poža-

davky. Úspěšný kandidát musí mít zkušenosti z úspěšné realizace alespoň dvou projektů v oblasti vodní dopravy. Tyto dva projekty musí být částečně nebo zcela realizovány v uplynulých deseti letech a jejich rozpočty nesmí být nižší než 400 000 euro. Dalším požadavkem je, že ne méně než 20% zaměstnanců v uchazečské organizaci pracuje v oblastech souvisejících s projektem (například vodní doprava, hydrologie, inženýrské stavitelství, vodní a suchozemská biologie).

Výběrové řízení bude probíhat ve dvou fázích. Po počátečním přihlášení, bude vybráno 4–8 nejlepších přihlášek (v závislosti na počtu nabídek). Jejich autoři budou požádáni, aby předložili podrobnější nabídky, na základě kterých bude provedeno konečné rozhodnutí.

Výběrové řízení řídí Komise pro rozvoj vodní cesty E40 v úseku Dněpr-Visla, která bude také dohlížet na přípravu scénářů pro obnovu vodní cesty. Komise zahrnuje vědce, odborníky v oblasti vodního hospodářství, politiky a úředníky z Polska, Běloruska a Ukrajiny; byla zřízena díky projektu financovaného EU „Obnova vodní cesty E40 v úseku Dněpr-Visla: od strategie k plánování“. Iniciativa je důležitá pro rozvoj celého systému evropských vnitrozemských vodních cest. Proto by v budoucnu EU mohla rovněž poskytnout další finanční a technickou podporu nutnou pro výstavbu objektů vodní infrastruktury podél celé vodní cesty E40.

Bělorusko postaví novou výletní loď

Běloruská společnost spravující průplav Dněpr-Bug Dneprobugvodput zadala výrobu první kajutové (hotelové) lodi v zemi. Náměstek generálního ředitele společnosti Sergej Zubkov k tomu dodává: „*Loď bude plout s turisty mezi Kyjevem a Brestem. Pokud se podaří dokončit obnovu vodní cesty E40, která propojí Černé moře s Baltem, pak se trasa lodi prodlouží do Varšavy.*“

Více o tomto projektu naleznete:

<http://dneprbug.by/e40restoration.html>



Nová plavební komora Kobrin na průplavu Dněpr-Bug, odpovídající evropskému standardu Va, byla otevřena v roce 2009

Mapa vodní cesty E40 spojující Baltické a Černé moře

Polsko plánuje nový kanál na Baltu, aby se vyhnulo Rusku

Pavol Minárik – Novinky.cz

Polská vláda plánuje na severovýchodě země vybudovat nový kanál, který by spojil Viselský záliv s Baltským mořem. Lodě plující z města Elblag by tak už nemusely k Baltu přes ruské vody, ale měly by vlastní, podstatně kratší cestu.

Polská strana zároveň netají, že k investici za asi 880 milionů zlotých (5,9 miliardy korun) ji vedou i geopolitické důvody. „Současná napjatá situace mezi Ruskou federací a zeměmi EU může ohrozit fungování elbaského přístavu, proto žádáme vládu o urychlení realizace tohoto projektu,“ uvádí se v dopise primátora Elblagu Jerzyho Wilka polskému premiérovi Donaldu Tuskov. Zároveň připomíná špatnou zkušenost, když ruská vláda po vstupu Polska do EU v roce 2004 zablokovala na pět let polským lodím průplav z Viselského zálivu do Baltského moře.

„Úplně tak paralyzovala elbaský přístav, který krátce předtím prošel modernizací za téměř 200 milionů korun,“ připomněl Wilk.

Premiér Tusk mění názor

Donald Tusk ještě před rokem odmítal výstavbu nového kanálu s tím, že: „Podle expertů nemusí být rentabilní, a navíc může ohrozit vzácné přírodní podmínky“.

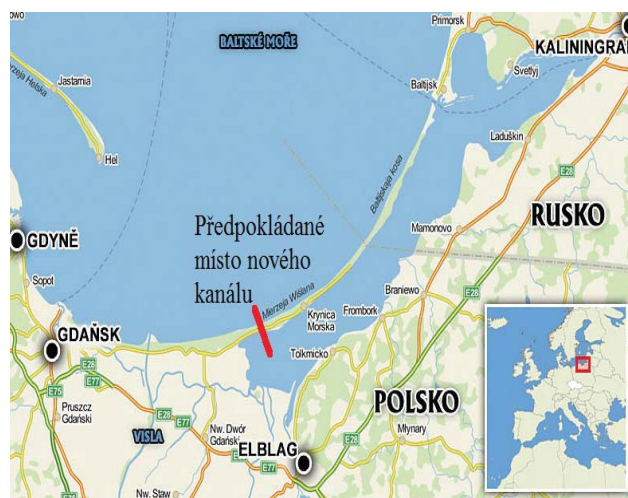
„Pod vlivem událostí na Ukrajině a ruského embarga na dovoz ovoce, zeleniny a potravin premiér Tusk však změnil názor,“ napsal portál Onet.pl.

„Projekt výstavby nového kanálu už byl začleněn do seznamu legislativní práce vlády. Investice ve výši asi 880 milionů zlotých bude hrazená výlučně z polského státního rozpočtu,“ oznámila Dorota Pyć, náměstkyně ministerstva infrastruktury a rozvoje. Realizace stavby je plánována v období 2015–2022.

Viselský záliv je široký 6,8 až 13 kilometrů, dlouhý 91 km, z toho 35 kilometrů je na území Polska. Od Baltského moře ho dělí něco přes kilometr široký výběžek (pás) pevniny. Její nadmořská výška dosahuje jen několika metrů, nejvyšší duna má 55 metrů.

Jediný průplav ze zálivu se nachází na ruském území,

nedaleko Kaliningradu. Nový kanál by měl být postaven v lokalitě Nowy Swiat. Dlouhý má být 1,2 kilometru, široký 40 metrů. Kanál má být pouhých pět metrů hluboký. Celý Viselský záliv je totiž velmi mělký, průměrná hloubka je 2,7 metru, v nejhlubších místech pak pět metrů.



Polský kanál

Jako první s návrhem propojit Viselský záliv s Baltským mořem přišel hned po skončení II. světové války známý polský architekt Eugeniusz Kwiatkowski. Od té doby se záměr vybudovat vlastní polský kanál opakoval mnohokrát, zvláště po roce 1989. Před současným záměrem vlády Donalda Tuska navrhla vybudovat kanál v roce 2007 vláda tehdejšího premiéra Jaroslawa Kaczyńskiego.

Elbaský přístav

Po obnovení provozu v roce 2009 elbaský přístav začínal překládku přepravovaného zboží od nuly. Ročně jeho výkon narůstá o 60 procent a v roce 2014 dosáhne kolem 500 tisíc tun. Předpokládá se, že po vytvoření nového kanálu přístav přeloží ročně 3,5 milionu tun zboží.



Fot. Kuba Kujawa

Elbaský přístav je využíván převážně říčními a říčně-námořními loděmi

Nejvyšší kontrolní úřad kritizoval polskou vládu za stav vodních cest

Adam Jankowski – Dzennik Bałtycki 9.6.2014

Polské vodní cesty to je obraz bídy a zoufalství – to je hodnocení polského Nejvyššího kontrolního úřadu. Děje se však málo, aby se stav zlepšil.

Degradace vodocestné infrastruktury, liknavost úřadů a následně drastický pokles ve využívání vnitrozemské vodní dopravy při přepravě zboží – je první nález, se kterým zástupce Nejvyššího kontrolního úřadu seznámil členy parlamentního výboru pro infrastrukturu. Zatímco někteří členové neskrývali rozhořčení nad nálezem NKÚ, jiní preferovali debatu o tématech daleko vzdálených od podstaty jednání. Část vládních úředníků ujišťovala, že dělá „vše“ pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest.

„Navzdory příznivým přírodním podmínkám v Polsku, popularita vnitrozemské plavby klesá. Zatímco v roce 2005 bylo po řekách přepraveno 9,6 mil. tun nákladu neboli 0,67 procenta z celkově přepravovaných nákladů všemi druhy dopravy, v roce 2012 to bylo již jen 4,5 mil. tun, tedy jen 0,25 procenta objemu přepravy“, shrnul Tomasz Emiljan, ředitel Odboru infrastruktury NKÚ.

Rozdíl je ještě větší, když se ohlédneme do roku 1980, kdy se po vnitrozemských vodních cestách přepravovalo 22,2 mil. tun nákladu (0,80 procenta veškeré přepravy). Jak uvedl Emiljan, klesající trend je přímo opačný oproti situaci ve většině zemí Evropské unie. Podíl vnitrozemské vodní dopravy v pozemní dopravě dosáhl v roce 2007 v průměru 5,7 procenta. A v roce 2011 již 6,2 procenta.

„Zaručuji pánům poslancům, že pokud se nebude urychleně řešit stav vnitrozemských vodních cest, pak v příštím roce nepřevezou naše lodě ani špetku nákladu!“, rozčiloval se v diskusi Edward Ossowski ze Sdružení inženýrů a techniků Polska a prezident Bydgoszczské

plavby. „Nebudeme moci vůbec plout, protože stav říční infrastruktury a vodních cest je katastrofální! Za chvíli nebudeme moci plout po našich řekách ani na kanoích.“

Znepokojující hlasy bylo také slyšet od většiny přítomných poslanců.

„Navzdory plánům vlády jsme v situaci vycouvání polského státu od využití dvou největších polských řek. Zároveň udržujeme drahé kanceláře vztahující se k jejich provozování“, řekl poslanec Krzysztof Tchórzewski (Prawo i Sprawiedliwość), místopředseda výboru pro infrastrukturu.

„Utratili jsme 20 miliard zlotých k odstranění následků nedávných povodní, namísto jejich racionálního investování do rozvoje vnitrozemské vodní dopravy“, řekl Piotr Chmielowski (Svaz demokratické levice). Argumentoval, že to posílí nejen plavbu, ale zabezpečí také pobřežní oblasti před účinky povodní.

Vládní stranu během jednání výboru zastupovala Dr. Dorota Pyć, náměstkyně ministryně ministerstva infrastruktury a rozvoje, zodpovědná za vodní hospodářství. Během svého projevu zdůraznila, že problematika vodních cest zůstává v kompetenci ministerstva životního prostředí.

Dodala, že odpovědnost ministerstva infrastruktury a rozvoje je pouze v oblasti fungování samotné plavby. Na druhé straně jmenovala tři projekty, které patří mezi priority vlády.

V první řadě – dovézt vodní cestu Dunaj-Odra-Labe na úroveň odpovídající 4. třídě vodních cest. Dalším úkolem bude zahrnutí Odry do systému mezinárodních vodních cest. Jako poslední vyjmenovala využití dolní Visly, ve vztahu k hrozbě povodní. Vodní cesta E70 (Antverpy-Klajpeda přes Velkopolský Hořov, Bydhošť, Elbląg) má být zařazena do 3. třídy splavnosti v „delším horizontu“.



I když probíhá modernizace oderské vodní cesty a Gliwického průplavu (na obr.), tak jsou investice do rozvoje vodních cest v Polsku podle NKÚ zcela nedostatečné

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe a Světová Válka

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

Propojení středoevropských vodních cest, dnes známé pod názvem Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, je po staletí výzvou pro techniky i státníky. Již český král a římský císař Karel IV. (vládl 1346-1378) se energicky snažil o propojení v ose Labe-Vltava-Dunaj, aby odklonil obchodní trasy na české území. Oproti tomu trasa přes Moravu je poprvé doložena v roce 1653 za vlády rakouského císaře Ferdinanda III., kdy byl zájem o zlevnění přepravy alpské soli na sever.

Historickým mezníkem byla činnost Lothara Vogemonta, který v roce 1700 zpracoval prvý poměrně realistický návrh propojení Dunaj-Odra-Labe. Později, v roce 1873 byl zpracován projekt Dunaj-Odra pro Anglo-rakouskou banku. Záměr byl schválen oběma komorami vídeňského parlamentu a banka získala koncesi na stavbu. Koncesi ale později odkoupila Severní dráha císaře Ferdinanda – a projekt zlikvidovala jako konkurenční jejím zájmům.

Vodocestný zákon



Od roku 1896 byla v platnosti vyhláška českého místodržitelství o zřízení Komise ku provedení kanalizace Vltavy a Labe v Čechách, pod jejíž patronací pak vznikala velmi rychle kvalitní vodní cesta mezi hranicí s Německem a Prahou. Nedlouho na to – dne 13. června 1901 – byl vydán klíčový, tzv. vodocestný zákon, totiž zákon Císař František Josef I. č. 66 říšského (tedy rakousko-uherského) zákoníku „o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek“ což byl zákon, kterým se mj. přesně definovalo propojení Dunaj-Odra-Labe prakticky v současném pojetí. Jeho přijetí bylo výsledkem politického „obchodu“, kdy čeští a moravští zástupci v poslanecké sněmovně říšské rady souhlasili s výstavbou strategických, ale nákladných alpských železnic, a to za předpokladu přijetí vodocestného zákona, což se i stalo. Doba

Od roku 1896 byla v platnosti vyhláška českého místodržitelství o zřízení Komise ku provedení kanalizace Vltavy a Labe v Čechách, pod jejíž patronací pak vznikala velmi rychle kvalitní vodní cesta mezi hranicí s Německem a Prahou. Nedlouho na to – dne 13. června 1901 – byl vydán klíčový, tzv. vodocestný zákon, totiž zákon Císař František Josef I. č. 66 říšského (tedy rakousko-uherského) zákoníku „o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek“ což byl zákon, kterým se mj. přesně definovalo propojení Dunaj-Odra-Labe prakticky v současném pojetí. Jeho přijetí bylo výsledkem politického „obchodu“, kdy čeští a moravští zástupci v poslanecké sněmovně říšské rady souhlasili s výstavbou strategických, ale nákladných alpských železnic, a to za předpokladu přijetí vodocestného zákona, což se i stalo. Doba



Zatímco výstavba labských stupňů pokračovala rychlých tempem - plavební komory Dolní Beřkovice (1905) ...



... a Roudnice nad Labem (1910)...

výstavby byla tímto zákonem stanovena na 20 let, jasně bylo definováno i společné financování státu (říše) a jednotlivých zemí, včetně procentního podílu. V roce 1903 pak bylo ustaveno Ředitelství pro výstavbu vodních cest, které mělo stavbu řídit a provádět.

Přes předešlé úsilí Moravanů v říšském sněmu se do začátku I. světové války paradoxně realizovaly stavby zejména na středním Labi (3 plavební stupně). Splavňování dolního Labe a Vltavy v „péči“ Komise ku provedení kanalizace



... na samotném průplavu Dunaj-Odra byla dokončena pouze přehrada Bystřička (1908-1912)

Vltavy a Labe v Čechách zaznamenalo v tomto období celkem 9 plavebních stupňů, z nichž nejméně 3 patří rovněž do průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, které tak mělo před vypuknutím války „na kontě“ celkem 6 staveb.

Válka

Již všeobecná mobilizace na počátku války silně zasáhla do postupu staveb. Pro takto vzniklý nedostatek kvalifikovaných dělníků se mnohé práce úplně zastavily, všechny postupy byly náhle velmi zdlouhavé. K tomu se postupně přidružil i nedostatek financí, materiálu a dělníků všech profesí. V roce 1917 pak veškerá výstavba zcela umlkla – nebyli k dispozici civilní dělníci, a přes veškeré žádosti nebyli na stavbu přiděleni ani váleční zajatci. Tento stav trval i v roce 1918, kdy již neprobíhaly vůbec žádné práce. V této době bylo jasné, že dvacetiletá lhůta pro výstavbu průplavu je nespílitelná.

Nová republika

Z hlediska zákonů a institucí byl stav vodních cest v nové Československé republice vyřešen poměrně rychle. Již v roce 1918 se pražská expozitura Ředitelství pro výstavbu vodních cest (ŘVČ) stala národním orgánem pro tento účel, v roce 1919 pak byl přijat zákon o příslušnosti vodních cest k novému ministerstvu veřejných prací. Ve své práci čile pokračovala i Komise ku provedení kanalizace Vltavy a Labe v Čechách. Stavební práce se rozběhly poměrně rychle – opět zejména na Labi, ale částečně už i na Moravě a Odře.

Zato z mezinárodního hlediska byla situace nepoměrně komplikovanější. Vznikem tzv. následnických států se ztratila koordinační platforma, kterou do té doby představoval říšský sněm ve Vídni. Ne že by v tomto sněmu nepanovaly třenice, nicméně byla tu šance na jejich vzájemnou eliminaci. Tento prostor již nadále nebyl k dispozici a následnické státy se více soustředily na své rozdílné, často protichůdné zájmy. Navíc ČSR měla vážné spory: pohraniční válka s Maďarskem, spor o Těšínsko s Polskem, nedůvěřivý postoj k Rakousku – to vše byly problémy, které nenahrávaly společným projektům. Proto se většina prací na spojení Dunaj-Odra-Labe odehrála hlavně na území ČSR, kde navíc byly v roce 1931 přijaty další dva podstatné zákony: novela vodocestního zákona z roku 1901 a nový „finanční“ zákon č. 50/1931, kterým byl ustaven Státní fond pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitování vodních sil. Splavňovací práce, včetně propojení Dunaj-Odra-Labe, byly v zákoně proponovány na 25–30 let.

A co se do roku 1939 stihlo udělat? Celkem bylo postaveno 16 plavebních stupňů, k tomu ještě 14 plavebních komor na regionálním Baťově kanálu (v trase Dunaj-Odra). Napojení na okolní státy se ale zřídit nepodařilo, což jistě lze přičíst na vrub rozhárané mezinárodní situace po I. světové válce.

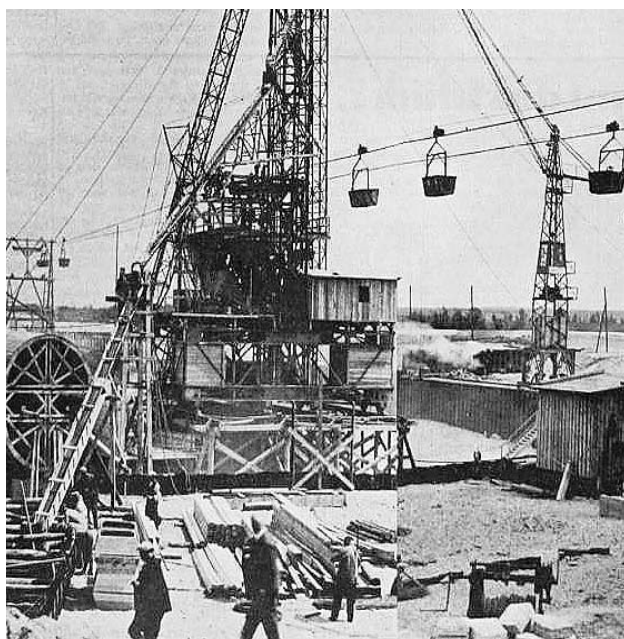
Ve stínu hákového kříže

Mnozí historici i laici považují II. světovou válku za pokračování té první. Nicméně – a to je další paradox dějin – právě anchluss Rakouska a současně říšskoněmecké „vlastnictví“ horního Slezska přinesly zahájení výstavby propojení mezi Dunajem a Odrou. Na slezském území započaly práce poblíž Kędzierzyna, z druhé strany pak u Vídně (dodnes je tam zachován 6 km dlouhý úsek. V pracích se pokračovalo i na území ČSR, a to mj. na základě Německo-česko-slovenského protokolu z 19. listopadu 1938. Tímto protokolem si Německo vyžádalo zvětšení parametrů vodní cesty a z tohoto titulu se zavázalo k příslušnému finančnímu příspěvku. Ve výstavbě se

pokračovalo i po zabránění zbytku ČSR a vytvoření Protektorátu Čechy a Morava. Rozhodující práce na průplavu byly zastaveny až v roce 1942 (ale stavělo se i v letech 1943–44), v roce 1943 ustaly projekční práce. Celková vodocestná „žeň“ za válečné období činila dva dokončené plavební stupně.

Období socialismu

V poválečném období – přes všechny těžkosti – se práce opět rozběhly, a do roku 1948 byly dokončeny další 2 plavební stupně a 1 jez na řece Moravě. Následně „so-



Velké práce na průplavu odersko-dunajském byly plynule zahájeny po dokončení Gliwického průplavu v roce 1939



Dvojitá plavební komora č. 1 na Gliwickém průplavu měla sloužit i lodím plujícím na odersko-dunajském průplavu, který z tohoto průplavu odbočuje

cialistické“ období ale přineslo útlum nejméně do roku 1962, navíc bylo v roce 1949 zrušeno Ředitelství pro výstavbu vodních cest a v roce 1959 byla ukončena činnost Společnosti dunajsko-oderského průplavu. Až v roce 1962 se zahájila výstavba na Labi (Pardubice), a také na Moravě (jez Bělov) a Odře (jez Lhotka).

Na mezinárodním poli byla iniciativní zejména Evropská hospodářská komise OSN (EHK/OSN), která vytyčila v roce 1959 perspektivní cíle jednotné evropské sítě vodních cest. Pro „náš“ projekt vyústily v roce 1981 práce EHK/OSN v dokument Ekonomická studie propojení Dunaj-Odra-Labe, a to s velmi pozitivními výsledky. Nicméně oběma „horkými“ válkami a následnou „studenou“ válkou rozdělená a zmizaná Evropa nebyla plodným prostředím pro jakýkoliv pokrok po stránce realizační.

Určitý záblesk naděje přineslo politické tání koncem 60. let, kdy se i politické kruhy v ČSR poněkud emancipovaly a prostor pro evropskou spolupráci se zdál otevřenější. V této atmosféře se Československá vláda rozhodla v roce 1966 zajistit dokumentaci průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, výsledkem bylo v roce 1968 „generální řešení“ a následně územní hájení trasy (1971). Nicméně tato aktivita záhy opět umkla.

Přesto v roce 1971 přišel alespoň důležitý vnitrostátní impuls. Těžkým průmyslem přetížené železnice nebyly schopny zvládat další úkoly (zvláště na páteřových trasách), a tak politické vedení země rozhodlo o využití vnitrostátní části labské vodní cesty k přepravě uhlí ze severočeských dolů do elektráren ve východních Čechách (Chvaletice). To vedlo k nutnosti rozsáhlé modernizace celé této plavební trasy, která se pak pro tyto přepravy využívala až do poloviny 90. let 20. století.

přičíst pouze vnitrostátním účelům a přepravám (Chvaletice).

Po revoluci v roce 1989

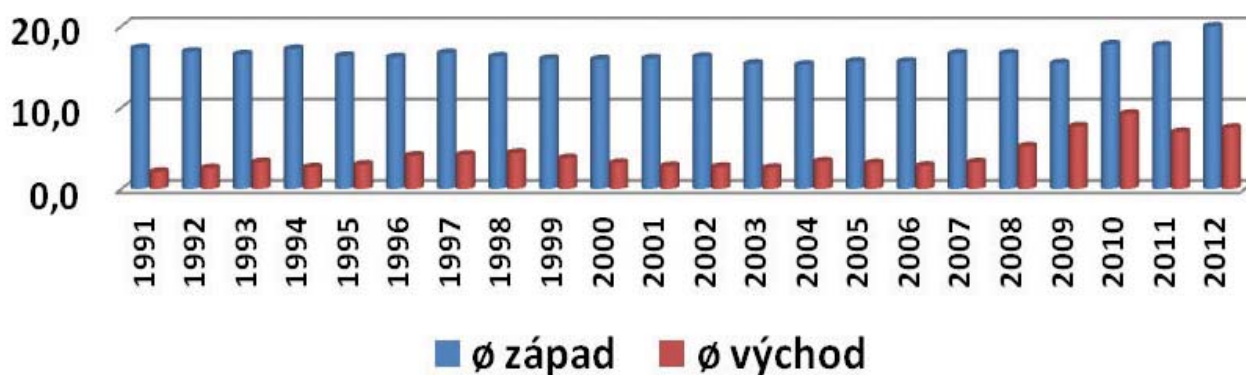
Mohlo by se zdát, že pád politických a ekonomických překážek otevře cestu přirozenému vývoji, a to i v oblasti vodních cest. Nestalo se tak zřejmě ze dvou důvodů. Důvod první: Výstavba vodních cest se neprávem začala označovat jako neekologická. Přitom environmentální platformy byly součástí předrevolučních reformních, ale i pozdějších veřejných aktivit, takže se „s vaničkou vylilo i dítě“. Důvod druhý: Tyto postoje v postatě nevedly „starým“ zemím EU, kde se potřebná dopravní infrastruktura vyvíjela nepřerušeně po celé poválečné období. Proto podpora ze strany evropských struktur nebyla zatím nijak významná.

V České republice se pouze podařilo obnovit Ředitelství vodních cest (1998), ale významnou vodocestnou stavbu se nepodařilo realizovat žádnou. Podobně je tomu v Polsku, na Slovensku (s výjimkou spíše energetické soustavy Gabčíkovo), v Maďarsku, Rumunsku, Bulharsku a bývalém NDR (opět s jednou výjimkou – nové lodní zdvihadlo Niederfinów). Významné evropské řeky Labe a Odra, jakož i jejich propojení s Dunajem a navzájem, zůstaly v naprosto zaostalém stavu.

Následky válek trvají dodnes

a II. světová válka, jakož i navazující studená válka a panství socialismu, vyústily v naprostou zaostalost vodocestné sítě střední Evropy a s tím související propad výkonů vnitrozemské plavby. Zvláště kontrastně to vynívá, porovnáme-li výkony v zemích na západ a na východ od bývalé „železné opony“, která by jistě bez obou světových válek nikdy nevznikla.

Procentní podíl plavby



Na mezinárodním poli ale tomu bylo podstatně jinak. Je nutné si uvědomit 2 důležité faktory:

V socialistickém hospodářství se doprava ke spotřebiteli nechápala jako součást ceny zboží – starost producentů z tohoto pohledu končila u brány závodu. Podniky hlavně „plnily plán výroby“, zadaný centrálními orgány. Nevznikal proto žádný tlak na snižování přepravních nákladů.

Většina výměny zboží probíhala zejména s tehdejšími Sovětským svazem, se kterým žádné reálné vodocestné spojení neexistuje. Pro zbývající „západní“ přepravní relace (hlavně do Hamburku) postačovalo Labe v tom stavu, jaký byl dovršen v roce 1936.

Výsledky výstavby za toto období – 13 nových, nebo podstatně modernizovaných plavebních stupňů – je tedy nutné

Je patrné, že pokud se kdy na propojení Dunaj-Odra-Labe významněji stavělo, bylo to v situaci, kdy většina zájmového území ležela v jednom státě, či soustátí, a kdy hospodářství mělo přirozený vývoj, nesvázaný ideologií. Tak tomu bylo v říši Karla IV., v Rakousko-Uhersku, nebo (byť za zcela jiných, totalitních poměrů) ve válečném Německu.

Zbývá doufat, že Evropská unie se naším společným úsilím přetvoří do platformy, která bude projektem „Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“ opět příznivá, a že tak následky válek konečně překonáme. Neboť – jak pravil před 100 lety švédský geopolitik Rudolf Kjellén – ve střední Evropě nenastane dlouhodobě klid, dokud nebude vybudován D-O-L.

Prezident Miloš Zeman získal Ropáka roku za vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Dne 25. 4. 2014 byly v Brně vyhlášeny Ropáci za rok 2013.

První místo získal prezident Miloš Zeman za podporu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a na 4. místě skončil bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR Jan Skalický.

Za celou dobu udělování cen Ropáků roku si do Brna osobně přijeli cenu převzít pouze Vladimír Dlouhý (ministr průmyslu a obchodu) a Jan Skalický (ředitel Ředitelství vodních cest ČR). Cenu za anti ekologický čin roku udělilo sdružení Děti Země už po dvaadvacáté.

Tradičně byl na závěr večera rozřezán (tohoto aktu se vždy ujímá osobně pan Miroslav Patrik z organizace Děti Země, hlavní pořadatel Ropáků) a sněden dort, tentokrát ve tvaru mapy České republiky s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe, jadernými elektrárnami Temelín a Dukovany atd. Avšak, jak bylo během krájení dortu zjištěno, bylo při jeho tvorbě použito neekologického palmového oleje, a tak jej někteří z přítomných ekologů odmítli sníst.

Prezident Miloš Zeman se k udělení ceny Ropák roku vyjádřil o několik dní později na Setkání lídrů českého stavebnictví 2014: „Hnutí Duha vyčítám jednu naprosto nespornou operaci. Udělíte-li někomu dort, byť by



Předseda Děti Země Miroslav Patrik krájí dort

to byla anticena, očekáváte, že buď si oceněný pro tento dort přijede, nebo mu ho pošlete. Tradice Hnutí Duha, tedy udělovatele ceny Ropák roku je, že ten dort udělí a poté sežerou. Já to pokládám za tak nespornou projev, za tak nízkou morální úroveň těchto lidí, že to považuji v závěru svého projevu za nutné zmínit.”

A dodal: „**Udělení ceny Ropák roku za podporu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je pro mne dalším impulsem, abych ve své snaze pokračoval.**“

Bývalý ředitel Ředitelství vodních cest Jan Skalický, který byl letos také jedním z nominovaných vnímá cenu jako pozitivní věc: „Ta anticena je pro mě vstupem do veřejné diskuse. Proto jsem rád, že pan prezident byl nominován a nakonec i určen jako vítěz, protože to prostě umožňuje otevřenou debatu s ekoorganizacemi, které dlouhodobě proti vodním cestám postupují,“ podotkl s tím, že záměr průplavu je podle něj akcí ekonomickou i ekologickou.



Dort s vyobrazením vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Prezident republiky oceněn polskými kapitány za podporu vodních koridorů

Jiří Ovčáček – ředitel Tiskového odboru a tiskový mluvčí prezidenta republiky

Prezident republiky Miloš Zeman obdržel v průběhu návštěvy Kraje Vysočina v Polné u Jihlavy dne 25.6.2014 od poslance sejmu Polské republiky pana Piotra Chmielowskiho osobní dopis od Rady kapitánů vnitrozemské plavby, ve kterém byl informován, že mu bylo uděleno ocenění „Držet kurz“ za podporu výstavby významných vodních koridorů:

Vážený pane prezidente,

Rada kapitánů vnitrozemské plavby v Polsku se dne 8. května 2014 rozhodla vyznamenat prezidenta České republiky pana Miloše Zemana za přínos pro porozumění ve věci rozvoje vodních cest spojujících Polskou republiku a Českou republiku v rámci mezinárodních dopravních koridorů – včetně spojení Ostrava-Koźle a budoucího vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe – cenou Kapitánů vnitrozemské plavby „Držet kurz“.

Cena je doprovázena latinským citátem Horacia „Dimidium facti, qui coepit, habet“, což znamená: „Ten, kdo začal, má už polovinu hotovou“.

Vážený pane prezidente, srdečně gratulujeme!

**Kpt. Czesław Szarek
předseda představenstva
Rada kapitánů vnitrozemské plavby**

Setkání s prezidentem Milošem Zemanem se v Polné zúčastnili další podporovatelé rozvoje vodních cest včetně Ing. Josefa Podzimka, předsedy správní rady Plavba a vodní cesty o.p.s. nebo exministra dopravy Ing. Jaromíra Schlinga a exministra pro místní rozvoj Ing. Petra Lachnita, CSc. z odborného Sdružení Odry.



Poslanec sejmu Polské republiky pan Piotr Chmielowski předává dopis prezidentu Miloši Zemanovi v Polné u Jihlavy



Cena polských kapitánů pro prezidenta Miloše Zemana bude předána při brzké slavnostní příležitosti

Prezident Miloš Zeman jednal o rozvoji vodních cest

Prezident Miloš Zeman na návštěvě Olomouckého kraje 5. března 2014

Prezident se zastupiteli živě diskutoval i o průplavu Dunaj-Odra-Labe, jehož budování by se Olomouckého kraje významně dotklo.

Přiblížil postoj Akademie věd ČR a zmínil podporu ze zahraničí, kde se Miloš Zeman za stavbu vodní cesty snaží lobovat. Na diskusi s krajskými zastupiteli v Kongresovém sále prezident Miloš Zeman mimo jiné otevřel téma dobudování dopravní infrastruktury v kraji, poplatků ve zdravotnictví, možnost pomoci s velkou nezaměstnaností v regionu i vybudování průplavu Dunaj-Odra-Labe.

K otázce vykoupení potřebných pozemků řekl: „Vyvlastňovat za tržní ceny, po vzoru Německa“.

Sedmaosmdesátiletého Vladimíra Berku nepřivedla na olomoucké Horní náměstí zvědavost, aby se podíval na hlavu státu, ale problém. Často jezdí autem do Leštiny na Zábřežsku a vadí mu, že dálnice nasměrovaná na východ Čech končí v Mohelnici. Prezidenta přišel požádat, aby spíše než vodní cestu Dunaj-Odra-Labe prosazoval dokončení důležitých autostrád v Olomouckém kraji.

„Autostráda by měla mít přednost před průplavem. Zde bychom se na tom mohli domluvit,“ navrhol prezidentovi před stovkami Olomoučanů.

Podle Vladimíra Berky není správné upřednostňovat průplav. „Vědci říkají: málo vody. Jiní zase poukazují na strašné náklady,“ shrnul, proč nepreferovat nadnárodní vodní cestu. „Prioritou by měla být autostráda. A pak až průplav,“ dodal.

Podle prezidenta Miloše Zemana jedno nevylučuje druhé. „Proč byste měl mít jenom jednu velkou investici, když potřebujete zaměstnat spoustu lidí? A natažených rukou po práci je poměrně hodně,“ reagoval prezident na dotaz sympatického Olomoučana.

Pomoci třetímu nejchudšímu kraji země by podle prezidenta měly investice.

„Proč není už patnáct let slibované dálniční spojení z Olomouce přes Mohelnici a Hradec Králové do Prahy?“

potěšil ucho Vladimíra Berky. „Proč neexistuje průplav Dunaj-Odra-Labe, který by dal na patnáct let práci šedesáti tisícům lidí? Sen Tomáše Bati,“ zmínil projekt, jehož je velkým propagátorem.

Podle prezidenta však chybí odvaha uskutečnit takové velké investice do budoucnosti.

„Hledejme cestu v rozumných investicích, ne v pomníčích starostů typu akvaparků, které se nevyplatí, protože je musí město dotovat,“ dodal k podpoře zaměstnanosti a zmínkou o vodním parku si vysloužil potlesk.

Průplav by dal lidem práci, argumentuje prezident

Podle prezidenta Miloše Zemana by smutné statistiky nezaměstnanosti v Olomouckém kraji mohla vylepšit stavba vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Pokud by se vodní trasa budovala, dala by práci tisícovkám lidí.

„Jsem stoupencem průplavu Dunaj-Odra-Labe a plně respektuji argumenty proti. Argumenty pro říkají, že by zaměstnal šedesát tisíc lidí na dobu patnácti let, a tento průplav by procházel i územím Olomouckého kraje,“ uvedl prezident na setkání se zastupiteli Olomouckého kraje.

„Byla by to bezesporu velká stavba, argumenty pro a proti známe,“ dodal ke stavbě, o níž se debatuje desítky let a již mají zaneseny v územních plánech obce v dotčené oblasti.

Podle prezidenta je zapotřebí zpracovat studii proveditelnosti, která by měla definovat plusy i mínusy nadnárodního dopravního řešení.

„Komise pro životní prostředí akademie věd se vyjádřila negativně, ale ochránci životního prostředí už udělali leccos,“ poznamenal Miloš Zeman.

Poukázal na to že k projektu se hlásí jeho polský protějšek a našel zastání i u rakouské hospodářské komory.

„My musíme lobovat v sousedních zemích, protože to by měl být projekt Evropské unie, nejen náš,“ uvedl prezident a připomněl možnost kofinancování z 85 procent.

Zdroj: Olomoucký deník, 6. 3. 2014



Prezident Miloš Zeman s chotí a hejtman Olomouckého kraje Jiří Rozbořil při setkání s krajskými zastupiteli

Prezident Miloš Zeman na návštěvě Přerova 6.-7. března 2014

Miloš Zeman hovořil s lidmi před zcela zaplněným sálem Městského domu v Přerově.

Prezident otevřel hlavně téma nezaměstnanosti a opět zmínil stavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe jako zdroje pracovních míst. Jeden z přítomných Přerovanů tomuto projektu nahlas vyjádřil podporu.

Zeman připomněl, že Přerovsko je po Jesenicku druhý nejhorší okres ve statistických nezaměstnanosti. „Přítom je zde takový skvělý podnik jako je Meopta.“

Na Přerovsku jsou podle něj potřeba rozsáhlé investice. Prezident zmínil, že je rád, že primátor Jiří Lajtoch v této souvislosti podpořil projekt stavby průplavu Dunaj-Odra-Labe.

„Jsou lidé, kteří tento projekt odmítají. Místo věčné kritiky by měli předložit něco jiného, rozumný projekt, investici, která dá lidem na Přerovsku a v okolí práci,“ uvedl prezident.

Zdroj: Přerovský deník, 7. 3. 2014



Hejtman Olomouckého kraje Jiří Rozbořil, prezident ČR Miloš Zeman a primátor města Přerova Jiří Lajtoch při setkání s občany města Přerova

Přerov – tisková konference na závěr návštěvy prezidenta Miloše Zeman v Olomouckém kraji

Hejtman Olomouckého kraje Jiří Rozbořil: „Při návštěvě prezidenta Miloše Zemana byla dvě, z mého pohledu zásadní, témata. A to je doprava v Olomouckém kraji, ať už to bylo dostavba D1, dostavba R35, zásadní komunikace nejenom pro Olomoucký kraj, ale pro všechny moravské kraje, a samozřejmě zmiňovaný průplav Dunaj-Odra-Labe, za kterým si stojíme a rádi bychom tento projekt posouvali dál. A druhým tématem je zaměstnanost, respektive nezaměstnanost, kdy se Olomoucký kraj nachází na třetím místě v rámci ČR v počtu nezaměstnaných.“

Prezident Miloš Zeman: „Jedním z největších problémů tohoto kraje je nezaměstnanost. Olomoucký kraj je třetí kraj po Moravskoslezském a Ústeckém kraji s nejvyšší nezaměstnaností. Je naprosto jasné, že tuto nezaměstnanost může snížit jen expanze jak průmyslových, tak stavebních, dopravních nebo zemědělských podniků. Rozšíření ziskové výroby s rozšířenou přidanou hodno-

tu. A většina podniků vyváží mezi 80%, a v jednom případě, až 98% své produkce.

Velmi mě potěšilo, že vedoucí představitelé Olomouckého kraje, včetně pana hejtmana, na četných setkáních vyjádřili podporu projektu Dunaj-Odra-Labe. Samozřejmě to není můj projekt. Je to projekt Karla IV., Františka Josefa I., který to vyjádřil vodocestným zákonem z roku 1901, projekt Tomáše a Jana Baťových a mnoha a mnoha dalších. Já jsem se k tomuto projektu pouze připojil. A znovu opakuji, že v případě realizace by vytvořil po dobu 15ti let 60 tisíc nových pracovních míst.“

Tisková konference 7. 3. 2014

Prezident Miloš Zeman: Potěšila mne podpora stavby průplavu

Redakce: Vaší prioritou pro zbývající čtyři roky ve funkci je setkávat se co nejvíce s občany při výjezdech do krajů a snažit se jejich názory přenášet na úroveň vlády a parlamentu. Co přenesete z návštěvy Olomouckého kraje?

Prezident Miloš Zeman: „Je tady samozřejmě několik problémů. Většina z nich se týká infrastruktury, a to jak v oblasti silniční sítě, konkrétně spojení Olomouce přes Mohelnici s Hradcem Králové, ale také dokončení D1 u Přerova. A samozřejmě, že jsem byl velmi potěšen tím, že zastupitelé Olomouckého kraje včetně pana hejtmana a řada dalších účastníků těchto setkání vyjádřili podporu projektu Dunaj-Odra-Labe, protože je to projekt, který by zaměstnal po dobu 15 let šedesát tisíc lidí.“

Redakce: Nezaměstnanost je velkým problémem hlavně na Jesenicku, kde se o jedno volné pracovní místo uchází na osm desítek lidí bez práce. Vidíte pro tento region nějaké řešení v dohledné době?

Prezident Miloš Zeman: „Starostka Jeseníku sice mluvila o potřebě tunelu pod Červenohorským sedlem, ale já jsem namítal, že takový tunel by měl smysl pouze tehdy, kdyby silnice nekončila v Jeseníku, ale kdyby pokračovala dále do Polska, kdyby se tady podařilo dohodnout s polskou stranou.

A slíbil jsem, že při nejbližším setkání s prezidentem Komorowským, které bude začátkem dubna, se o tomto problému zmíním. Pan prezident Komorowski už veřejně podpořil projekt průplavu Dunaj-Odra-Labe a myslím, si, že najdu pochopení i v tomto případě.“

Zdroj: Přerovský deník, 10. 3. 2014

Ministr dopravy Antonín Prachař: Doprava bude nadále hledat shodu ohledně průplavu D-O-L

Ministr dopravy Antonín Prachař ujistil prezidenta republiky Miloše Zemana, že dopravní resort bude nadále hledat podporu v okolních zemích pro stavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Resort dopravy bude postupovat přesně podle programového prohlášení vlády, které postup v tomto projektu přesně stanovuje, řekl ČTK po setkání s prezidentem Antonín Prachař.

Zdroj: Finanční noviny, 25. 3. 2014

Prezident Miloš Zeman jednal o projektu D-O-L s rakouským prezidentem Heinzem Fischerem

Prezident Miloš Zeman v rámci bilaterálního jednání dne 25. 4. 2014, které se konalo v průběhu Setkání k 5. výročí Východního partnerství informoval rakouského prezidenta Heinze Fischera o svém postoji k projektu D-O-L. Rakouský prezident tuto informaci se zájmem vyslechl.

Zdroj: Kancelář prezidenta republiky

Projev prezidenta republiky na Žofínském fóru 29. 4. 2014

...Nyní přicházím ke třetímu tématu a to jsou investiční projekty. Úvodem bych chtěl velice poděkovat jednacímu výboru čtyřiceti vědcům, ať už to byli rektori, děkani, profesori, odborníci na vodohospodářství, energetiku nebo dopravu, kteří veřejně vyjádřili podporu mému oblíbenému projektu, to jest průplavu Dunaj-Odra-Labe. Učinili tak bez jakéhokoli vnějšího nátlaku a jejich prohlášení jsem si skutečně neobjednal. (Vodní cesty a plavba 1/2014)

Nicméně v této fázi je zapotřebí, abychom usilovali o provedení Feasibility study, tedy studie proveditelnosti, aby obě strany tohoto sporu měly možnost předložit svoje argumenty. Připomínám, že tento projekt, pokud by byl realizován, by znamenal šedesát tisíc pracovních příležitostí po dobu patnácti let a mohl by být podobně jako průplav Seina-sever až z osmdesáti pěti procent kofinancován z EU. K tomu je třeba samozřejmě vyžadovat souhlas ostatních států. Jsem rád, že se podařilo dosáhnout souhlasu Polska a v současné době jednáme o obdobný souhlas Rakouska. Na okraj bych konstatoval, že to byla Topolánková vláda, která tento projekt vyřadila z programu TEN-T, takže když přijedu do Bruselu a lobuji za tento projekt, tak se mě poněkud udiveně zeptají, proč jsme sami tento návrh z programu transevropských sítí vyřadili.

Tento příklad má ovšem ilustrovat pravidlo, které se označuje jako čtyři a čtyřicet. Čtyři proto, že běžní politici mají horizont svého funkčního období čtyři roky a velké investiční projekty. Nejde jenom o jeden vodní koridor, mají zpravidla dobu, po kterou fungují nejméně čtyřicet let. Patnáct let se staví, pak nejméně pětadvacet let fungují a jejich životnost se dá prodloužit, ať už je to Temelín, ať už jsou to Dukovany, ať je to cokoli jiného. Ale protože politici si hlídají svůj čtyřletý horizont, jen málokdo z nich tento horizont překročí a uvažuje o dlouhodobých projektech, jako byla třeba Tennessee Valley Authority, kde byla postavena přehrada Boulder Dam, tehdy největší přehrada na světě, nebo o jiných důležitých projektech, které tento horizont překračovali.

Zdroj: Kancelář prezidenta republiky

Prezident Miloš Zeman požádal německého prezidenta Joachima Gaucka o podporu pro vodní koridor D-O-L

„Při rozloučení ve Škoda Auto Mladá Boleslav předal pan



Prezident ČR Miloš Zeman a jeho německý protějšek Joachim Gauck při návštěvě Prahy

prezident svému německému protějšku Joachimmu Gauckovi stanovisko čtyřiceti tří českých vědců podporujících projekt průplavu Dunaj-Odra-Labe,“ uvedl mluvčí Jiří Ovčáček s tím, že dokument prezident Gauck obdržel v německém překladu.

S prezidentem Joachimem Gauckem jednal také o přístupu České republiky k moři prostřednictvím labské vodní cesty a o českém území v námořním přístavu Hamburk.

Zdroj: Parlamentní listy, 7. 5. 2014

Zemanův průplav se vrací: Ministr Prachař otočil a objednává studii za miliony

Ministr dopravy Antonín Prachař potvrdil, že ministerstvo dopravy nechá zpracovat studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Studie proveditelnosti by měla být zahájena do konce roku 2014 a předcházet jí má sumarizace doposud zpracovaných studií. „Předpokládáme, že soutěž na zpracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe bude vypsaná do konce roku 2014,“ potvrdila mluvčí ministerstva dopravy Andrea Volaříková.

Zdroj: Hospodářské noviny, 10. 7. 2014

„S panem prezidentem jsme se dohodli, že je potřeba jednou provždy mít studii proveditelnosti v plném rozsahu. Je to závazek koaliční smlouvy a smlouvy by se měly plnit,“ upřesnil ministr dopravy Antonín Prachař v Interview ČT24.

Zdroj: ČT24 10. 7. 2014

Foto: Fotoarchiv KPR, Hana Brožková

Hospodářská komora ČR jednala s ministrem dopravy o D-O-L

Zástupci Hospodářské komory České republiky (HK ČR), v čele s jejím prezidentem Vladimírem Dlouhým, dne 10. července 2014 pokračovali v sérii jednání s jednotlivými ministerstvy ČR, tentokrát na resortu dopravy. Pracovní setkání prezidenta HK ČR Vladimíra Dlouhého a ministra dopravy ČR Antonína Prachaře se účastnil i viceprezident HK ČR Michal Štefl.

Při příležitosti pracovního setkání byly řešeny konkrétní opatření pro výstavbu dálnic v České republice. Došlo i na diskusi týkající se některých novel zákonů, ke kterým HK ČR uplatňuje připomínky v rámci připomínkového řízení, a řeč byla i o krocích transformace Ředitelství silnic a dálnic ČR. **V neposlední řadě byla řešena otázka vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Panovala shoda obou zúčastněných stran na nutnosti klíčové studie, a to včetně vyřešení splavnosti řeky Labe u hranic s Německem.**



Hospodářská komora České republiky

Bílá kniha

Poziční dokumenty Hospodářské komory České republiky k aktuálním podnikatelským tématům

Květen 2014

d. Vodní doprava

- urychleně zlepšit splavnost na úseku labské vodní cesty státní hranice–Pardubice pro efektivní provozování plavby,
- řešit kritickou situaci rejdařů a provozovatelů vodní dopravy v době nízkých vodních stavů do doby realizace zlepšení splavnosti na úseku státní hranice–Střekov v souladu s programem notifikovaným EU,
- ve spolupráci se sousedními státy zpracovat mezinárodní studii pro přípravu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Setkání Čechů a Poláků k propojení D-O-L

Vojtěch Mynář



Češi a Poláci se sešli v pátek 16. května 2010 na hranici v Českém Těšíně, aby spolu diskutovali o přípravách projektu vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Setkání se uskutečnilo z iniciativy poslance Evropského parlamentu Vojtěcha Mynáře v sekretariátu projektu Euroregion v Českém Těšíně.

Vojtěch Mynář, jedna z osobností, která pro vybudování tohoto díla získává podporu nejenom v České republice, ale také v zemích Evropské unie, pozval na páteční setkání svého polského kolegu, europoslance profesora Adama Giereka, poslance polského Sejmu Zbyszka Zaborowského a Piotra Chmielowského a další významné osobnosti z obou zemí, mimo jiné i českého senátora Petra Gawlase. V úvodním vystoupení zmínil Vojtěch Mynář přednosti vodního koridoru D-O-L, k nimž patří propojení střední Evropy se čtyřmi moři omývajícími kontinent ze severu i jihu, ochrana území před povodněmi, a také významná tvorba pracovních míst, kterou v počtu přibližně 10 tisíc by zajistilo i zahájení první fáze výstavby průplavu, a sice propojení Ostravy/Bohumína s polskými městem Koźle. Možnost vodního propojení, o kterém česká a polská strana podepsaly dohodu už před dvanácti lety.

Vojtěch Mynář mluvil také o zájmu českého prezidenta Miloše Zemana o stavbu vodního koridoru D-O-L. Organizátoři projektu pro českého prezidenta přichystali malý dárek v podobě originálního kulatého lodního okénka, pod kterým se, jako pod lupou, ukrývá plánec budoucího vodního propojení. Dárek, který Miloši Zemanovi během krátké doby předají, přinesli s sebou také na páteční setkání v Českém Těšíně.

Profesor Gierek během svého vystoupení několikrát zmínil blízkost obyvatel České republiky a Polska, kterou společné projekty ve sjednocené Evropě ještě posilují. Poslanec polského Sejmu Piotr Chmielowski zmínil podporu vodního propojení v mnoha zemích EU. Podle jeho slov se o ně zajímají Nizozemci, kteří mají potřebné technologie a mezi Evropany bezesporu patří k nejlepším znalcům stavby vodních děl. Podobně se o D-O-L zajímají také obyvatelé skandinávských zemí, pro které by existence průplavu procházejícího středem Evropy výrazně usnadňovala transport objemných nákladů ze severu na jih. Také Chorvati by uvítali prodloužení vodních cest směrem na Jadran.



Nutná spolupráce ČR a SRN v oblasti dopravní infrastruktury

Ing. Bohumil Průša – ředitel reprezentace Hafen Hamburg v Praze

Pro Česko, jako vnitrozemský stát s vysokou exportní kvótou, je pro zachování konkurenceschopnosti nezbytnou nutností kvalitní dopravní infrastruktura a její optimální napojení na evropskou dopravní síť. SRN, náš bezprostřední soused a velmi důležitý obchodní partner, v současné době intenzivně připravuje aktualizaci svého Plánu dopravních cest SRN, který samozřejmě ovlivňuje i plánování investic do dopravní infrastruktury České republiky.

Během června navštívily Českou republiku dvě delegace poslanců Německého spolkového sněmu – Bundestagu. Poslanci-dopravní experti, navštívili několik logistických center, jednali s českými politiky i se zástupci dopravního hospodářství. Němečtí poslanci navázali na dobrou spolupráci s podvýborem pro dopravu Senátu ČR a se senátory Petrem Bratským a Karlem Korytářem a při jednání na

MD ČR seznámili náměstký ministra dopravy Karla Dobeše a Ladislava Němce s posledním vývojem přípravných prací pro projednání Plánu dopravních cest SRN.

Přístav Hamburk, který představuje pro český mezinárodní obchod skutečnou bránu do světa, má eminentní zájem na kvalitním trimodálním propojení s Českou republikou. Právě proto se i reprezentace Hafen Hamburg Marketing v Praze aktivně zapojila do přípravy programu pro obě delegace. V rámci jednání o úloze propojení evropské vodní sítě připravila pražská reprezentace HHM i setkání německých a českých politiků se zástupci významných českých firem, působících ve vodním hospodářství. Toto setkání se uskutečnilo 19. 6. 2014 na palubě lodě Lužnice, patřící společnosti EVD, mimo jiné i člena Hafen Hamburg Marketing e.V.



**Navštivte video archiv filmů
s tématikou vodní dopravy
www.youtube.com/user/CeskaPlavba**

Národní strojírenský klastr chce, aby vznikla studie o průplavu D-O-L

Mgr. Eva Kijonková – Národní strojírenský klastr



Evropy a na pomezí tří unijních zemí uvnitř Schengenu, se profiluje jako proexportně zaměřený, je známý svou technickou vzdělaností a má růstový potenciál. Národní strojírenský klastr (NSK), jehož členské firmy z velké části sídlí v moravskoslezském regionu, ale dlouhodobě poukazuje na nedostatečnost regionálních vodních cest. Proto dnes klastr ohlásil, že podporuje vypracování studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, na niž by podle ministra dopravy měla být vypsána soutěž do konce tohoto roku. Vodní koridor D-O-L povede také k zesplavnění řeky Odry, a tím významně zlepší dopravní kapacitu regionu.

„Projekt D-O-L má několik zásadních PRO. Největší investice do dopravní cesty na území ČR by přinesla zakázky tuzemskému stavebnictví, vyvolala růst poptávky po strojírenských zařízeních a konstrukcích a změnila poměr mezi poptávkou po práci a počtem volných pracovních míst. Raketově by vystřelila atraktivita regionu a pozitivní injekci by postupně dostala i konkurenceschopnost českého strojírenství,“ uvedl prezident NSK Jan Světlík. **Projekt by podle NSK přinesl zhruba 60 000 pracovních míst spojených přímo s výstavbou díla a dalších nejméně 10 000 míst souvisejících s následným průmyslovým růstem Ostravska.** Výstavba průplavu se bude počítat na desítky let.

NSK vnímá vodní koridor jako dlouhodobou strategickou investici, která doplní bílé místo na středoevropské mapě vodních cest, odlehčí přetíženým silnicím a železnicím a povede v konečném důsledku k rozumné cenové politice dopravců, protože nabídne alternativní dopravní řešení. „Jsme si vědomi toho, že se musí vyjednat také financování projektu a rámcová shoda spolupracujících států, kterých se D-O-L týká, ale západní Evropa v minulosti podobné zadání s úspěchem vyřešila a mnohé evropské průplavy přinesly a přinášejí dotčeným zemím nemalý prospěch – ekonomický a také v oblasti životního prostředí. Není tedy důvod, proč bychom neměli potřebné shody dosáhnout i v našem sousedství, zejména když se ve prospěch projektu vyslovila řada současných expertů i historických autorit průmyslu, jakou byl například Tomáš Baťa, který již v roce 1930 na Zemském zastupitelství loboval ve prospěch průplavu,“ zdůrazňuje Ladislav Mravec, generální manažer klastru.

NSK podporuje vodní koridor D-O-L i jako příspěvek k řešení dopadů své činnosti na životní prostředí v regionu a jako příležitost opřít ekonomickou budoucnost

Moravskoslezského kraje o novou „nohu“ v podobě vodní cesty svázané s navazujícími službami a turistikou.

Z Moravskoslezského kraje se ročně vyváží okolo 15 milionů tun zboží. Dalších zhruba 13 milionů tun naopak míří ze světa do regionu. Pohyb celkem 28 milionů tun nejrůznějších strojů, zařízení, materiálu i spotřebního zboží se odehrává převážně na silnicích a v rámci železničních cest. Kraj má přitom jedinečnou šanci připojit se přes průplav D-O-L na transevropské vodní dálnice.

Průmysl, jehož je NSK významnou součástí, po rozvoji vodních cest v rámci ČR již léta volá. Naposledy ji systematicky a za účasti odborné veřejnosti připomenul na specializované konferenci loni na podzim. „S růstem přepravních vzdáleností se v každém případě zvyšuje váha hlavního nákladového ukazatele, tj. přepravních nákladů, a to musíme řešit, i kdybychom nechtěli,“ konstatoval opakovaně prezident NSK J. Světlík. Česká republika se navíc ocitla v zajetí kamionů. Náklady související s odstraňováním škod, které vyvolává dopravní činnost ve sféře životního prostředí, rostou. Tyto náklady nese celá společnost.

Odborníci doporučují převést v EU do roku 2030 asi 30 procent silniční přepravy nákladů na vzdálenost nad 300 km na železniční či vodní dopravu. Do roku 2050 by mělo obdobně být převedeno už více než 50 procent.

Národní strojírenský klastr považuje za nutné, aby v nejbližší budoucnosti vláda učinila dva podstatné kroky. Předně aby co nejdříve vypsala soutěž na studii proveditelnosti průplavu D-O-L, která by bez předpokladů a s odbornou garancí posoudila výhodnost průplavu a popřípadě vyvrátila mýty, které již více než 100 let projekt opřádají. Druhým naléhavým úkolem je vrátit projekt do systému transevropské dopravní sítě TEN-T, kde byl již jednou zařazen a kam po léta patřil.



Vodní doprava je pro přepravu velkých nadrozměrných nákladů nenahraditelná. Na obr. překlád nadrozměrného nákladu GENO o váze 212 tun v přístavu Lovosice
Foto: Česko-saské přístavy s.r.o.

D-O-L: slezská vodní cesta

Autorizovaný architekt Augustin Milata, a.i.arch. – ATELIER MILATA

Řeka vždy byla, je a bude nenahraditelným prvkem v naší přírodě. Zásobuje lidi i krajinu vodou, je zdrojem života. Na březích řek začaly vznikat první osady a později pak celá města. Civilizace začala právě u řek. Později začala řeka sloužit jako dopravní tepna, přispívala k navazování kontaktů, vznikl obchod. Podél břehů řek se začaly budovat stezky a pak i silnice. Tento model fungoval bezchybně celá staletí. Až teprve v poslední době se začal člověk chovat ke krajině jakoby to bylo jeho hřiště, na kterém si může dovolit v podstatě všechno. Z řek se udělaly odpadní stoky a nikomu to nevadilo. Nyní již sice dochází k nápravě, ale nikoliv v globálním měřítku.

Člověk také začal uvažovat o propojování vodních toků. Tato činnost trvá v podstatě dodnes. Příkladem kvalitního řešení může být Německo nebo také Francie. U nás se již několik století uvažuje o průplavu D-O-L. Pořád se ovšem jenom mluví. Jeho realizace bude stejně nezbytná, ale může být také pozdě. Klimatické změny jsou jenom prvním varováním. **Přemýšlel jsem o tom, jak tuto realizaci podpořit. Nakonec jsem se rozhodl namalovat projekt průplavu Antošovice-Kožle s přístavním terminálem. Jde o nejrychlejší a ekonomicky nejméně náročné řešení a přesto budeme mít přístup k moři.**

PROJEKT ODRA

CÍL PROJEKTU: SPLAVNĚNÍ ŘEKY ODRY V ÚSEKU BOHUMÍN-KOŽLE

DOTČENÉ STÁTNÍ CELKY: ČESKÁ REPUBLIKA, POLSKÁ REPUBLIKA

SUBJEKTY: EU, VÝZNAMNÉ PODNIKY A FIRMY ŠIRŠÍHO OSTRAVSKÉ VŠB-TU, PRÁVNÍ KANCELÁŘ

FINANCOVÁNÍ: EU, KONSORCIUM BANKOVNÍCH DOMŮ, SDRUŽENÍ VÝZNAMNÝCH FIREM, SOUKROMÍ INVESTOŘI

Téma D-O-L, tedy Dunaj-Odra-Labe se táhne naší historií v podstatě od středověku. Byla vytvořena celá řada studií, které však nikdy nebyly realizovány. Jednalo se vždy o velmi rozsáhlý a ekonomicky náročný projekt. Budu se však zabývat pouze úsekem Bohumín-Kožle. Dále je řeka již v podstatě s menšími úpravami splavná. Je možné na naší straně pracovat ještě s verzí o splavnění řeky Ostravice od soutoku s Odrou do oblasti Dolních Vítkovic. V podstatě po Slezskoostravský hrad.

Přístav, překladiště a terminál, včetně konsignačních skladů je uvažováno v katastru města Bohumín /Antošovice/ s napojením na železniční a dálniční síť.



Umístění přístavu mezi Bohumínem a Antošovicemi

STRUČNÉ SHRNUTÍ

– **Přístup k moři.** Poprvé bude mít Morava přístup k moři a tím propojení na celou dopravní síť, jak na severské země Dánsko, Norsko, Švédsko, Finsko a další okolní státy, ale také na možnost dovozu z USA nebo Kanady a dalších zemí.

– **Enormní nárůst počtu pracovních míst trvalého charakteru.** Moravskoslezský kraj se už dlouhodobě potýká s nezaměstnaností. Tento projekt bude mít připraveno asi 3500–5000 pracovních míst trvalého charakteru. Není vše určeno jen pro odborníky, ale budou tady dosažitelná i průměrná pracovní místa, která se musí také obsadit. Počítá se s nepřetržitým třisměnným provozem.



Celkový pohled na přístav



Administrativní budova přístavu

– **Environmentální efektivita vodní dopravy, její čistota a ekonomika s minimálním dopadem na životní prostředí.** Máme zmapovanou trasu, kudy by měl nový průplav vést. Řeka je s menšími úpravami dosti splavná a nejsou tady ani žádné větší výškové rozdíly. Nebude zde na celém uvažovaném území zbourán žádný rodinný dům nebo jiná usedlost. Právě naopak, přispějeme k tomu, že bude navržena nová výsadba zeleně a více stromů po okrajích celého toku.

– **Životní prostředí** je jednou z hlavních a nosných priorit tohoto projektu. Důkazem je už to, že vyčleňuje meandry z řešeného území. **Místo toho bude vybudován průplav, který se podstatně odkloňuje od celé oblasti NATURA 2000. Projekt si klade za cíl plně využít krajinotvorných prvků a začlenit je do celkového řešení.** Terminál bude totiž potravinově soběstačný. Budou tam zeleninové zahrady, sady a již zmiňovaná hydroponie. Bude předobrazem toho, jak by měla vypadat sídliště budoucnosti. Jedině v souladu s přírodou. Tomu napovídá také využití Vrbických jezer k rekreačním účelům a tím i kultivaci celé okolní krajiny. Navíc se zlepší pH ovzduší.

– **Účinná využitelnost pro protipovodňovou ochranu a retenční zásobníky pro případy sucha.** Odborníci z meteorologického ústavu vydali dlouhodobou prognózu na počasí pro celou ČR do budoucna. **Přijdou období sucha a nebo naopak období povodní – připravte se na to.** Náš projekt řeší obojí. Budou zde rozmístěné retenční nádrže pro sběr dešťové a přebytečné vody pro případy období sucha, a budou se moci v těchto obdobích plně využívat. A naopak bude provedeno protipovodňové opatření a to úpravou celého koryta řeky a to i po jejích březích, které budou v některých místech zpevněny. Toto opatření by mělo zadržet až 200letou vodu. Tyto retenční nádrže budou postaveny v místě přirozeného rozlivu řeky.

– **Externí náklady vodní dopravy jsou mnohonásobně nižší než u dopravy silniční a železniční.** Když si vezmeme celkový stav našich silnic, tak si myslím, že není třeba ani nic probírat. Opravy probíhají každý rok, víceméně pořád. Náklady na celkové opravy šplhají do vysokých částek a navíc nejsou trvalé. Při provedení tohoto projektu se také částečně uvolní a odlehčí zátěž pro silnice, např. kamionová doprava. Proto i Hyundai, nebo nejdál Kia, budou mít zájem o přepravu svých automobilů. Vzdálenost k napojení na dálnici je asi 300 m směr Brno-Praha nebo opačný směr na Polsko. Nákladní železniční nádraží Bohumín je vzdáleno asi 2 km a směrem i na Rusko. A uvažované letiště je vzdáleno asi 3 km od nového přístavu. Součástí terminálu bude zařízení staveniště a heliport.

– **Možnost přepravy nadměrných nákladů, např. výrobků Vítkovických železáren, atd. Ano, jedna z nezasupitelných možností lodní dopravy je také převoz velkorozměrných nákladů.** Víím, že třeba výroba turbín

ve Vítkovicích by byla možná i ve větších rozměrech nad průměr 6 m, ale není možné tak velký náklad někam převézt. Další možností převozu velkých výrobků by byla využitelnost pro nedalekou leteckou společnost na mezinárodním letišti v Mošnově, která se zabývá opravou letadel s možností oprav i těch největších, např. Boeing 747.

– **Přeprava strategických surovin, jako je ropa nebo zkapalněný zemní plyn bez rizika komplikací v tranzitních zemích.** Dnes také víme, že prezident USA dává příkaz na rozšíření těžby zkapalněného plynu a jeho vývozu do ostatních států. Také zde u tohoto projektu myslím na naše zásoby do budoucna. Budou zde postaveny plynové zásobníky, které se využijí při různých situacích. Není určeno kolik těch zásobníků zde musí být postaveno. To znamená, že jich může být tolik, aby byly zásoby např. až na 3 roky. Místa na tyto zásobníky je dostatek.



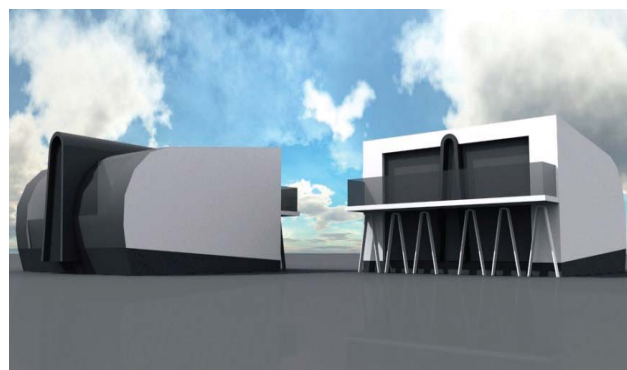
Plynové zásobníky

– **Celkový rozvoj cestovního ruchu.** Osobní lodní doprava, jachting, zájezdy kajutovými loděmi, bydlení na vodě a další, vše tohle by bylo možné provádět na tomto vodním toku. Sportovní činnost, aktivity mládeže a např. i rybolov jsou další věci které se zde dají realizovat.

Sportovní areál s dvěma tribunami a rozsáhlými sportovišti umožní pořádání různých akcí.



Bytové domy "Vlna"



Apartmenty



Mateřská škola "Beruška"



Dispečink "Maják"

Vytěžená zemina bude použita na vybudování přírodního amfiteátru u jednoho z jezer, na kterém bude zakotveno plavidlo. Na něm pak bude vytvořena scéna, např. pro operní představení, hudební tělesa, atd. Může tak vzniknout operní festival na jezerech. Terminál Jantarová stezka bude rovněž velmi využíván, jak je popsáno v kompletním projektu.



Plastika "Slezská vodní cesta"



Terminál "Jantarová stezka"

– **Elektrická energie.** Jezy umožní výstavbu vodních (přečerpávacích) elektráren k výrobě a akumulaci elektrické energie.

– **Zemědělství.** Takto upravený vodní tok umožní zintenzivnění zemědělství v dotčených oblastech. Možným propojením stávajících jezer v dané oblasti vznikne největší areál vodních sportů v Evropě, včetně pěstování zeleniny na vodních kobercích, jak je tomu např. ve

Šrínagaru v Kašmíru. Bude také snadná přeprava zemědělských produktů s možností plodinové burzy a trhu.



Plodinová burza

– **Armáda České republiky /kasárna Koblov/** – možnost výcviku záchranných složek pro povodňové situace a armádního výcviku „na vodě“.

– Umožní zrušení stavebních uzávěrů a využívání dotčených území k plánované zástavbě a podnikání.

– Možnost propojení s dalšími vodními toky.

– **Architektura je jednou z priorit projektu.** Řešení obchodní části s občanskou vybaveností v souladu s přírodou a v pokoře před jejími dary.

Toto je nejstručnější nástin vize projektu ODRA. V případě jeho schválení v krajském zastupitelstvu bude tento projekt podstatně doplněn o celou řadu dalších nezbytných materiálů.

Věřím tomu, že při realizaci tohoto projektu a celého vodního koridoru D-O-L přijdou do našeho Moravskoslezského kraje další noví čeští i zahraniční investoři a budou dále rozvíjet náš průmysl společně se zaměstnaností. V celém širokém okolí kolem průplavu jsou vybudované průmyslové zóny (jak Dukla u Havířova, tak Barbora u Karviné a nebo budoucí zóna v Lutyni a další, které se budou chystat), nejsou plně obsazené, a při možné levné vodní dopravě budou mít investoři více zájem investovat a budovat své nové zázemí u nás.

Ostrava, která byla vždy preferována jako ocelové srdce republiky již dávno není jeho výkladní skříní. Nedostatek perspektivních oborů a nezaměstnanost poznamenává další rozvoj tohoto regionu. Tento projekt by podstatnou část stávajících problémů vyřešil.

APROXIMATIVNÍ ROZPOČET

Název stavby	Počet	Cena
Průplav		6 000 000 000
Kongresové centrum		24 000 000
Logistika		50 000 000
Maják		12 000 000
Mateřinka		20 000 000
Penzion		20 000 000
Plodinová burza		80 000 000
Plynojem 10 ks		2 800 000 000
Čerpací stanice		12 000 000
Sklady		720 000 000
Společenské centrum		310 000 000
Sportoviště - tribuny		50 000 000
Ubytovna		160 000 000
Vlna 5NP 5 ks		100 000 000
Vlna 3NP 4 ks		28 000 000
Plocha terminálu		1 700 000 000
Nájezd - výjezd		1 200 000 000
Železniční vlečka		1 700 000 000
Technická infrastruktura - voda, kanalizace,		91 290 000
CELKEM		15 077 290 000 Kč

Architektonická studie Křižovatky tří moří u Přerova a typologie vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ing. arch. Miroslav Kukrál

Téma „křižovatky tří moří“ u Rokytnice u Přerova jsem si vybral pro svou diplomovou práci při studiu na Fakultě umění a architektury Technické univerzity v Liberci. Nejprve ze zvědavosti jako neobvyklou výzvu, kterou ze žertu nadhodil můj tatínek. V problematice průplavu jsem ale k mému překvapení našel více, než jen otázku opodstatnění a maskování betonu v malebné krajině.

Našel jsem v průplavu poselství, které mě silně oslovilo jako občana a nakonec i „zaprášený“ potenciál vodních staveb komplexně pojednaných řečí kvalitní architektury.

(Za diplomovou práci Křižovatka tří moří obdržel Miroslav Kukrál Cenu děkana Fakulty umění a architektury - pozn. redakce.)

Koncept

Studie si bere za úkol představit projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v zpracování jako transevropské vodní cesty. Průplav významem, měřítkem, i odkazem dalším generacím překračuje naši dobu a hranice. Projekt je zaměřen na občana České republiky jako na investora a snaží se v něm probudit hrdost a velkorysost nad svým darem Evropě.



Letecký pohled na Křižovatku tří moří u Rokytnice u Přerova

Provázání s krajinou, mnohdy z hlediska proveditelnosti nutně velkým zásahem, je možné však typologicky pojednat jednotícím jazykem, kde každá jeho část promlouvá o přesahu celku, pozorovatel pak nevnímá val vodní cesty jako neurčitou dopravní stavbu.

Tvarosloví

Tvarosloví komunikace vodní plochy s krajinou bylo připodobněno úkazu stolové hory. Přirozená morfologie te-



Celkový pohled na Křižovatku tří moří u Rokytnice u Přerova



Pohled z Křižovatky tří moří na začátek dunajské větve vodního koridoru D-O-L

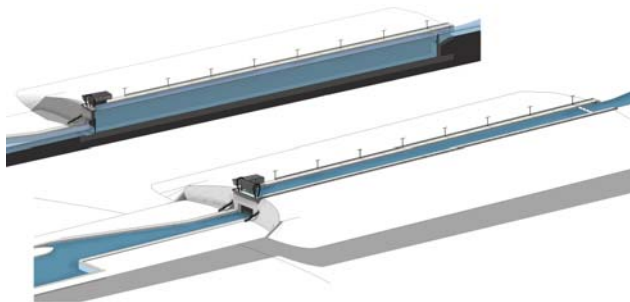
rénu v tisíciletém vývoji reaguje na vodní hladinu jako na pevnou břidlicovou desku. Úpatí hory jsou obrušována do charakteristické vlny, vertikálně se pak přimykají hraně exaktního tvaru.



Nízká plavební komora - do 7 m rozdílu hladin

Nízké výškové rozdíly v plavební dráze do pěti metrů překonává typ plavební komory, která ve svém tvarovém vyznění i technologickém pojetí působí jako mládě celé „rodiny“ stavebních děl průplavu. Terénní vlnu zde nalzáme jen v čele valu komory, přerušenu hlavou výklopných vrat.

Druhým stupněm ve vývoji jazyka plavebních komor – do výšky patnácti metrů, je částečný průnik čelní terénní vlny betonovou masou, kde už pozorujeme náznak poddajnosti terénu. Komora je vybavena na pohled technologicky propracovanějšími zdvižnými tabulovými vraty.



Střední plavební komora - do 15 m rozdílu hladin

Třetím typem jsou komory do maximální výšky, tj. dvacet pět metrů, které lemují úsporné vyrovnávací nádrže. Samotné tělo komory a nádrží je pojednané v betonových hmotách rozrážejících terén v masivních terénních

vlnách. Kovové konstrukce a četné detaily řešení technologie provozu betonové jádro obrůstají a popisují měřítko přiznané monumentality.

Zcela ojedinělým typem je dvojice komor u Soutoku tří moří. Čtyřicet metrů vysoké plavební komory zde vystupují skoro kolmo z dlouhého terénního zlomu nad jinak rovný terén a své vyrovnávací nádrže pod úhlem rozevřávají jako reakci, spíše doplnění původně přírodního valu za nimi.

Samotná hmota dvěstěšedesát metrů dlouhé betonové masy plavební komory ční nad terén v ohromné velikosti a neskrývá svou tektoniku, výraz. Procházíme jím a pozorujeme nad námi masivní „potrubí“ o ploše průtoku 25m² vystupující z vyrovnávacích nádrží a nořící se za masivní vrata, kterých se můžeme dotknout. Jedna po druhé se nádrže vyprazdňují a rozehrávají se ozvěnou kolem nás jako podmořské varhany. Pozorujeme zde a cítíme fungování vodního stroje.

„Rozevření“ nádrží je zde užito z více důvodů. Prvním z nich je vizuální rozbití dlouhých linií hmot samotných komor a návaznost na morfologii terénu. Dále pak kompoziční působení v celku soutoku, pokud bude postavena nejprve jen jedna z dvojice plavebních komor, tak jak je počítáno v celém konceptu koridoru. Třetím důvodem je pak ukrytí provozu stavby a následných obslužných komunikací mezi nádržemi a tělem zdymadla.

Masa dvacet metrů vysokého valu nad vesnicí, který by komory jinak zakryl, působí travnatým povrchem snad jako součást přírody, jsme ale stavěni do role těch, kteří neznají pravdu jeho náplně. Chová se arogantně, dokonce musí být oplocen.

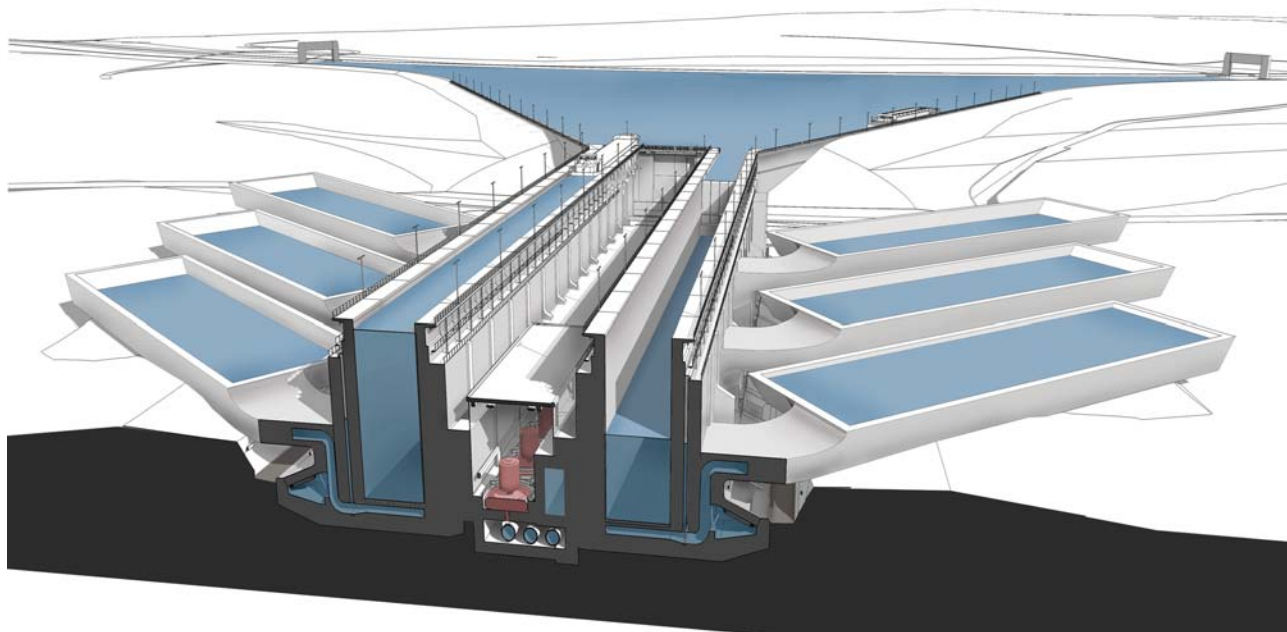
Křižovatka tří moří

Severního, Baltského a Černého, je samostatným prvkem ohraničeným trojicí bran.

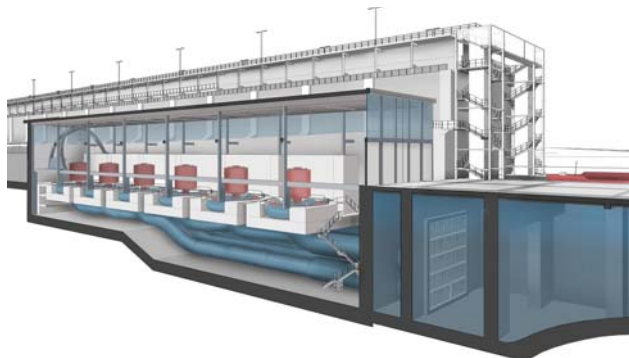
Umístění vzešlé z předešlých studií nedává možnost opsat soutoku rovnostranný trojúhelník, neumožňuje ani, aby navazující vodní cesty byly napříměny a propůjčily tak důležitost právě tomuto místu a přilehlým obcím nedaleko Přerova. Na soutok je krátkými průplavními mosty přímo napojena dvojice nejvyššího typu zdymadel. Vymezení prostoru soutoku trojicí nouzových/servisních uzávěr tak zde má za úkol i udržet rovnováhu významu mezi plavebními drahami.



Pohled na plavební komory z dolního ohlavi



Řez plavebními komorami na Křižovatce tří moří, která je na labské a oderské větvi ohraničena dvěma uzávěry - bránami



Řez přečerpávací stanicí vodního koridoru D-O-L



Detail průplavních mostů v horní části plavebních komor



Turistický altán na Křižovatce tří moří

Soutok je navržen jako jednoduchá, mírně vynesená deska, nejvíce rozepisuje myšlenku typologie v návaznosti okolního terénu. Ohraničený prostor slouží i jako příležitostné kotviště a je proto po obvodu osvětlen a vybaven mobiliářem.

Širší souvislosti

Cílem pojednání okolí místa soutoku byla nabídka „bodů zájmu“, na každé straně trojúhelníku nejméně po jednom, kde pozorovatel není postaven jen před zcela přehlednou situací, která by ho jinak nenutila na místě déle setrvávat. Celý soutok je možné po mostech a cyklostezkách obejít.

Prvním z bodů je samotná přímo přilehlá vesnice Luková, která bude mít možnost ve zpětné reakci na novou turistickou destinaci poskytnout občanskou obslužnost celému areálu. V návrhu proto není uvažováno s restauračními provozy i z důvodu nežádoucí vzájemné konkurence.

Druhým je dvojice plavebních komor, která je kromě vnější strany pochozí koruny návštěvníkům přístupná. Lákadlem jsou klapky vyrovnávacích nádrží a vysouvání poloautomatického provizorní hrazení ve spojení soutoku a průplavních mostů.

Třetím je zahradní „altánek“ na protilehlé straně soutoku. Dřevěná konstrukce půdorysně připomínající srdce či lipový list poskytuje zastřešení při občerstvení a odpočinku a toalety. Vzhledem k odlehlejšímu umístění je uvažována hlavně pro lodní a cykloturistiku.

Posledním místem návštěvy je i parkoviště, ku vesnici na odvrácené straně zdymadel, na něž přiléhá částečně zastřešený park – muzeum projektu D-O-L s rozměrnou plastikou České republiky.



Ředitelství vodních cest staví, řeší, připravuje

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

Začala modernizace plavebních komor Brandýs n. L. a Velký Osek

Dne 8. 7. 2014 Ředitelství vodních cest ČR (ŘVCC ČR) předalo staveniště zhotovitelům posledních dvou dosud nemodernizovaných plavebních komor na Labi - Brandýs nad Labem a Velký Osek. Hlavní stavební práce budou realizovány v podzimní odstavce provozu. Od 29. září 2014 bude na 2 měsíce přerušen plavební provoz a obě komory budou vyčerpány.

Plavební komoru Brandýs nad Labem čeká náročná inženýrská podloží zdi komory, které je z nestabilních tekutých písků. Poté bude zhotoveno nové železobetonové dno a provedena modernizace technologie ovládání komory. Ve Velkém Oseku jsou po 60 letech provozu plavební komory zcela degradovány betonové zdi, takže bude nutné téměř celé je vybourat a vybetonovat nové. Kromě toho budou osazena nová moderní vrata v horní vodě.

Stavební práce pak budou dokončeny v roce 2015 během další technologické odstavky provozu plavební komory. Dodavatelem stavby modernizace plavební komory Brandýs nad Labem je firma SMP CZ a.s., která zvítězila ve výběrovém řízení na zadání zakázky s cenou 64,942 mil. Kč bez DPH. Modernizaci plavení komory Velký Osek bude realizovat sdružení firem SMP CZ a.s. a Labská strojní a stavební společnost, s.r.o., za cenu 74,885 mil. Kč bez DPH, s kterou zvítězila ve vypsání výběrovém řízení na zadání této zakázky. Obě stavby financuje Státní fond dopravní infrastruktury, ale uvažuje se o financování z nového fondu EU CEF.



Plavební komora v Brandýse nad Labem se dočká zásadní modernizace

Dolní Labe získalo v letošním roce 4 nová přístaviště

Osobní vodní doprava na dolním Labi se v letošní plavební sezóně dočkala 4 nových přístavišť v lokalitách Dolní Zálezly, Lovosice, Libotenice a Nučnice. Rekonstrukcí projde také stávající pevné molo v Litoměřicích a nové vznikne v Libochovanech. Výstavba a modernizace těchto přístavišť výrazně přispěje k rozvoji turistické vodní dopravy na dolním Labi. Investorem projektu je Ředitelství vodních cest.

„V České republice každoročně stoupá obliba rekreační plavby, což potvrzuje rostoucí počet zájemců o registraci malých plavidel. Zvýšenému zájmu musí odpovídat především kvalita infrastruktury. Absence přístavišť určených pro kotvení rekreačních plavidel však situaci dosud výrazně komplikovala. Od projektů realizovaných v letošním roce proto očekáváme nárůst zájmu o vodní turistiku na dolním Labi, a to jak ze strany provozovatelů, tak i obyvatel přilehlých měst a obcí,“ vyjádřil svá očekávání ředitel ŘVCC Lubomír Fojtů.

Výstavbu sítě veřejných přístavišť zahájilo Ředitelství vodních cest ČR v polovině loňského roku v centru Ústí nad Labem. Během června a července letošního roku se plovoucí mola pro osobní dopravu objevila také v Dolních Zálezlech a v Libotenicích, v Nučnicích budou osobní lodě přistávat u pevného mola. Malá turistická plavidla a hausbóty se mohou těšit na dokončená plovoucí mola v Dolních Zálezlech, v Nučnicích a v Libotenicích. Následovat bude modernizace současných mol pro osobní lodní dopravu a pro malá plavidla v Litoměřicích. Celkové náklady nepřesáhnou 99 mil. Kč a jsou kryty z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby je Zakládání staveb, a.s.

„Usilovali jsme o jednoznačně zapamatovatelnou podobu přístavních mol, podle níž by uživatelé labské vodní cesty mohli polohu přístaviště vizuálně rozpoznat už z větší vzdálenosti. Totéž však platí i pro příchozí ze břehu. Přístaviště na dolním Labi mají společný vizuální styl, jemuž dominuje bílá barva a symbolika lodní architektury. Práce na přístavištích nám přinesla nové zkušenosti a formu dopravní stavby, u které jsme se snažili využít romantického prostředí řeky a krajiny,“ prohlásil autor architektonického řešení nových přístavišť Patrik Kotas, jež je spojen s řadou úspěšných dopravních staveb.

V rámci modernizace stávající konstrukce mola pro osobní lodní dopravu v Litoměřicích bude snížena jedna ze dvou současných nástupních plošin. Snížení zajistí snadnější nástup osob na loď s nižší palubou. V Litoměřicích projde modernizací i plovoucí molo pro malá plavidla v lokalitě Mlýnského ramene.

Výstavbu přístavišť podporují také starostové dotčených obcí, kteří v lodní dopravě spatřují velký potenciál pro cestovní ruch i prostor pro vznik pracovních příležitostí.

Velkým přínosem výstavby nových a úpravy stávajících přístavišť je zřízení odběrných míst pro elektrický proud v Dolních Zálezlech, Litoměřicích, Libotenicích a Nučnicích, která umožní při cestování na lodi pohodlně přečkat noc. V Litoměřicích bude pro plavidla k dispozici navíc kapacitní přípojka na pitnou vodu. Další inovací bude osvětlení většiny přístavních mol.

14. května 2014 byla za účasti zástupců ministerstva dopravy a starostů otevřena nová moderní přístaviště pro lodní dopravu v Lovosicích a v Dolních Zálezlech.

„Lovosice a Dolní Zálezly jsou prvními vlašťovkami moderní sítě veřejných přístavišť, která na Labi dosud chyběla. Budou sloužit nejen osobním lodím, ale v Dolních Zálezlech také vodním turistům, kteří zde bezpečně zastaví, mohou přenocovat, navštívit okolí a putovat dále. Velice mne těší aktivní spolupráce se samosprávami, jež významnou měrou k úspěšné výstavbě přispěla,“ řekl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

V Lovosicích byl vybudován nový moderní můstek pro osobní lodě v městském parku. „Již před několika lety jsme v Lovosicích provizorně umístili přístavní můstek a první osobní lodě zde začaly přistávat. Nové přístaviště přináší zcela jinou kvalitu a tak očekávám, že počet návštěvníků podstatně vzroste. Město připravuje dokončení úprav v okolí přístaviště, které vytvoří důstojné zázemí,“ uvedla při této příležitosti starostka města Lovosice Lenka Lízlová.

O 11 km dál po proudu v obci Dolní Zálezly byl postaven další můstek pro osobní lodě, vedle něhož je samostatné přístaviště, a to největší na dolním toku Labe, pro 16 malých rekreačních plavidel. „V naší obci dosud nemohli vodní turisté bezpečně se svou lodí přistát a jen jí míjeli. Nyní otáčíme svou tvář i směrem k vodě a uvítáme návštěvníky k poznávání obce i zajímavostí v okolí. Lodní dopravu považují za příležitost pro cestovní ruch i prostor pro vznik pracovních příležitostí,“ prohlásil starosta Dolních Zálezel Miroslav Suchý.



Nové přístaviště Dolní Zálezly



Nové přístaviště Lovosice

6. srpna 2014 byla úspěšně zkolaudována nová veřejná přístaviště v Libotenicích a Nučnicích.

Při plavbě mezi Roudnicí nad Labem a Litoměřicemi tak mají turisté možnost bezpečně přistát a navštívit okolní obce. Investorem a provozovatelem je Ředitelství vodních cest ČR.

V obou obcích byla vybudována samostatná přístaviště pro osobní lodě a pro malá rekreační plavidla. Přistání lodí je zde bezplatné a rekreační čluny zde mohou stát až dva dny. Také je zde možné připojení lodí na elektrickou energii.

„Přístaviště nejsou jen doménou velkých měst, ale také v menších obcích je užitečné, když lodě mají možnost

bezpečně přistát. V této části Labe zatím žádné přístaviště nebylo, a tak lidé kolem obcí na lodích jen projížděli. Zájem vodních turistů dokládá, že zde začali přistávat ještě dříve, než bylo přístaviště dokončeno,“ řekl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

V Nučnicích ještě nejsou zcela dokončeny práce na přístavišti osobních lodí, ale pro velký zájem turistů se v předstihu tento týden otevřelo přístaviště pro malá turistická plavidla a hausbóty.

Tím ale plány veřejných přístavišť na Labi v Ústeckém kraji nekončí. Projektuje se nové přístaviště v Děčíně u Smetanova nábřeží, v Malých Žernosekách a v Roudnici nad Labem. „Věřím, že příprava těchto staveb se nijak nebude komplikovat, v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury se potřebné prostředky naleznou a v příštím roce již některá z nich budou postupně budována, aby mohla brzy sloužit veřejnosti,“ vyjádřil své přesvědčení ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

Vybudování ucelené sítě veřejných přístavišť, o kterou ŘVC dlouhodobě usiluje, je základní podmínkou pro rozvoj turistické vodní dopravy na labskovltavské vodní cestě, obdobně jako se to již dnes daří na Baťově kanálu na Moravě.



Nové přístaviště rekreačních plavidel Libotenice



Nové přístaviště rekreačních plavidel Nučnice

Staveniště přístavu Hluboká nad Vltavou se na jeden den otevřelo veřejnosti

Nový přístav pro rekreační lodě v Hluboké nad Vltavou 17. května 2014 poprvé ožil návštěvníky. Zatím ale jen na jeden den, kdy se otevřely dveře staveniště přístavu veřejnosti, aby si mohla prohlédnout vznikající přístav na nejromantičtějších místě u nás. Lodní dopravě se přístav

umístěný přímo pod zámek otevře v květnu příštího roku. Investorem projektu je Ředitelství vodních cest ČR.

Ředitelství vodních cest ČR, město Hluboká nad Vltavou a zhotovitel staveb firmy SMP CZ, a.s. a METROSTAV a.s. zorganizovaly pro veřejnost den otevřených dveří. Návštěvníci se mohli procházet po již hotových přístavních molech těsně nad hladinou i po nové zdvižné lávce přes vjezd do přístavu. Mimořádně byl přístupný i přechod po jezu na druhou stranu řeky, kde Povodí Vltavy, státní podnik, zpřístupnilo plavební komoru, kterou Ředitelství vodních cest ČR dokončilo v červnu loňského roku. Program zpestřilo představení techniky hasičů, záchrannářů, zajímavých lodí i atrakce pro děti.

„Jsem rád, že stavba přístavu se již blíží ke svému závěru, obyvatele města přestane obtěžovat stavební ruch a malebný prostor pod zámek ožije hemžením lodí. Věřím, že tento přístav si rychle najde své návštěvníky a zdejší Vltava se stane oázou rekreační plavby tak, jako mimořádně úspěšný Batův kanál na Moravě. Naznačuje mi to zájem podnikatelů, kdy již několik z nich adresovalo na Ředitelství vodních cest ČR žádosti o umístění půjčovny moderních hausbátů do tohoto přístavu,“ prohlásil ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Těším se, že mnoho lidí, kteří tráví svoji dovolenou na lodí v Holandsku a ve Francii, nyní objeví i malebnou Vltavu,“ dodal.

Přístav umožní stání až 72 malých rekreačních plavidel a 2 osobních lodí, která budou přístav využívat nejen v běžném provozu pro zastavení přes den, na přenocování i déle, ale také k jejich bezpečné ochraně za povodní. „Pro mnoho občanů bude jistě potěšením, že přístav svým uzavěrem na vjezdu zlepší ochranu okolní části města před povodněmi, která byla za poslední léta již několikrát zaplavena,“ doplnil starosta města Tomáš Jirsa.

Stavební práce zde započaly v lednu roku 2012 v prostoru původního koryta Vltavy, která tudy protékala až do 30. let 20. století, než byl postaven současný jez. Vytěžily se stovky kubíků bahna, prostor oddělil od řeky povodňový uzávěr s novou zdvižnou lávkou a na hladině se objevila dřevěná přístavní mola. Tam, kde bylo nutné postavit nábrežní zdi, jejich povrch tvoří přírodní kámen. Tento architektonický rámeček projektu vtiskl českobudějovický ateliér A8000 architektů Jiřího Strítěského a Martina Krupauera. Celkové náklady dosahují přibližně 220 mil. Kč a jsou financovány z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Vlastní přístav včetně rampy na spouštění lodí a moderního vybavení na jejich zásobování elektrickou energií a vodou bude dokončen v září tohoto roku, ale pokračovat ještě budou úpravy okolí, výstavba parkoviště a cyklostezek, což v rámci spolupráce zajišťuje město Hluboká nad Vltavou.

Práce na vltavské vodní cestě v jižních Čechách se již blíží ke svému závěru, z Českých Budějovic lodě dojedou 29 km přes dvě zdymadla až k přehradě Hněvkovice. Poslední překážkou souvislé plavby na Orlík a dále do Prahy je jez Hněvkovice u Týna nad Vltavou. „V současnosti pro-



Návštěvníci Dne otevřených dveří přístavu v Hluboká nad Vltavou si mohli vyzkoušet plavbu po Vltavě



Celkový pohled na přístav Hluboká nad Vltavou

bíhá výběrové řízení na zhotovitele stavby, věřím, že během června bude úspěšně dokončeno, uzavřena smlouva a v červenci začnou stavební práce. Na jaře 2016 se pak celá vodní cesta otevře veřejnosti,“ vyjádřil své přesvědčení ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů.

Děti z dětských domovů si vyzkoušely cestování lodí po Vltavě

Padesát dětí z šesti dětských domovů si v pondělí 12. května 2014 odpoledne na vlastní kůži vyzkoušelo cestování lodí po Praze. Plavbu získaly děti za účast ve výtvarné soutěži *Vodní doprava očima dětí* pořádané Ředitelstvím vodních cest ČR. Výletu se zúčastnily děti z domovů v Dolních Počernicích, Příbrami, Krnsku, Sedlci, Zruči nad Sázavou a Unhošti. Během cesty nejnovějším přírůstkem pražské flotily obdrželi vítězové soutěže ocenění z rukou ministra dopravy Antonína Prachaře a dozvěděli se společně s ostatními zajímavé informace o fungování vodní dopravy v Čechách.

„Jsem mile překvapen, jaký zájem soutěž mezi dětmi vyvolala. Je vidět, že přípravě svých prací věnovaly hodně času a doufám, že toto vydařené odpoledne si po zásluze užily. Poznat Prahu z hladiny Vltavy je krásný zážitek,“ řekl ministr dopravy Antonín Prachař.

Podpora vnitrozemské plavby, a to nejen turistické, ale zejména té nákladní, je pro Ministerstvo dopravy ČR jednou z priorit. Zakotvena je v řadě strategických dokumentů resortu. V České republice každoročně stoupá obliba rekreační plavby, což potvrzuje rostoucí počet zájemců o registraci malých plavidel. „Zvýšenému zájmu musí odpovídat především kvalita infrastruktury. Absence přístavišť určených pro kotvení rekreačních plavidel však situaci dosud výrazně komplikovala. V letošním roce realizujeme řadu projektů, od kterých očekáváme nárůst zájmu o plavbu ze strany provozovatelů i příznivců vodní turistiky,“ vyjádřil svá očekávání ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. Na podporu rozvoje turistické vodní dopravy vznikne v letošním roce mimo jiné pět nových přístavišť na dolním Labi a příští sezónu na Batově kanálu na Moravě obohatí nový přístav Petrov.



Ministr dopravy Antonín Prachař na plavbě s dětmi z dětských domovů

Petrov se příští rok dočká nového přístavu

V září 2014 byla zahájena stavba nového rekreačního přístavu na Baťově kanálu v Petrově. Kromě běžného stání pro lodě všeho druhu bude také plnit funkci ochranného a zimního přístavu a poskytne chybějící servisní zázemí. Díky novému přístavu se Petrov stane druhým místem na Baťově kanálu, který umožní stání většího počtu lodí. U současného mola mohou plavidla zůstat pouze 15 minut a řada z nich proto v Petrově vůbec nezastavuje. Stavbou bude odstraněn jeden z kritických faktorů, který brání dalšímu rozvoji cestovního ruchu na Baťově kanálu. Investorem projektu je Ředitelství vodních cest.

„Plánovaná kapacita je pětáctičet lodí, z toho počítáme se dvěma velkými loděmi pro osobní dopravu. Vodní cesta se bez moderních přístavů neobejde. Stoupající zájem o rekreační plavbu nás nesmírně těší. Vodní doprava má v návaznosti na cestovní ruch dlouhodobou potenciál,” uvedl ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů. Doposud možnost delšího stání nabízí jen Veselí nad Moravou, nicméně i tam je kapacita téměř vyčerpána.

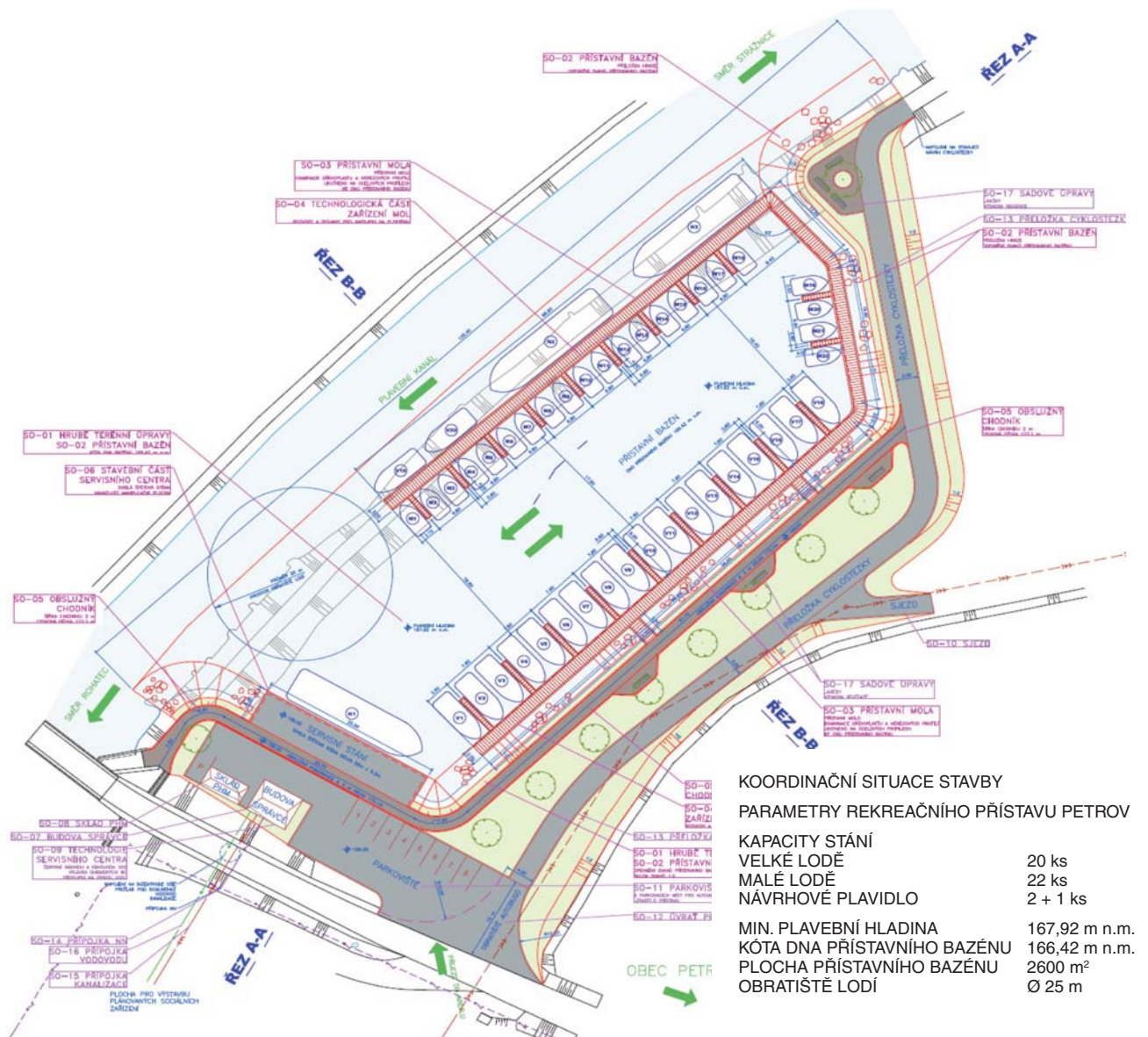
V rámci projektu vznikne také provozní budova se sociálním zázemím. Lodě se budou moci napojit na elektrickou

síť, čerpat pitnou vodu a zajištěn bude také odběr odpadních vod či komunálního odpadu. V přístavu bude také umožněno bezpečné tankování pohonných hmot a do budoucna se uvažuje o pořízení jeřábu na zvedání lodí z vody. Celkové náklady na stavbu by neměly přesáhnout 48 milionů korun. Obec Petrov zajistí vybudování parkoviště a příjezdu k přístavu včetně úvratě pro otáčení vozidel.

Přístav bude budován tak, aby nedošlo k přerušení plavby na Baťově kanálu, a proto hlavní část prací bude probíhat mimo sezónu. Harmonogram stavby je nastaven tak, aby v létě roku 2015 bylo možné při plavbě na Baťově kanálu zastavit již ve zbrusu novém přístavu.

Přístavní infrastruktura má vliv na cestovní ruch celého Baťova kanálu, který se v posledních letech stal velmi vyhledávanou turistickou lokalitou. V loňském roce ho navštívilo zhruba 70 tisíc pasažérů. V minulosti byla zejména v rámci investic Ředitelství vodních cest ČR vybudována souvislá síť veřejných přístavišť na celé vodní cestě. Další růst využívání vodní cesty nyní naráží na nedostatečnou kapacitu pro stání lodí. Stavba zároveň zvýší bezpečnost plavebního provozu, kterou v současnosti ohrožují lodě kotvící podél břehu kanálu, které mohou za příčiny vznik kolizí s proplouvajícími plavidly.

Ředitelství vodních cest ČR připravuje do budoucna výstavbu i dalších přístavů, jako např. Napajedla–Pahrbeek, ale jejich příprava je zatím na samém počátku.



Co nového na Baťově kanálu?

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

S prvním májovým dnem se v posledních letech v centru Slovácka pojí slavnostní Odemykání plavební sezóny na Baťově kanálu. Turistická vodní cesta se rok od roku stává stále větší atrakcí jednak pro turisty, ale slouží i pro rekreaci místním obyvatelům.

V letošním roce vstoupil Baťův kanál do své jubilejní 20. plavební sezóny. Jeho turistické využití dávno překonalo původní funkci nákladní dopravní cesty. V současné době láká desetitisíce návštěvníků k plavbě a také statisíce cyklistů, kteří šlapou po trasách s výhledem na plovoucí lodičky. Slavností Odemykání se letos uskutečnilo v Napajedlích a ve Veselí nad Moravou. V Napajedlích se při této příležitosti otevírala nová výletní restaurace s krásným výhledem na řeku Moravu a přístaviště. Ve Veselí nad Moravou se do provozu uváděla rekonstruovaná výletní loď Danaj a v areálu přístaviště nové lanové centrum a skatepark.

Nicméně rozvojové projekty běží i na ostatních místech turistického průplavu. Asi největší se připravuje v Petrově. Zde se před plavební komorou na levém břehu bude od letošního léta stavět nový přístav pro 45 lodí (viz. plánek na protější straně). Každé stání bude vybaveno přípojkou elektrické energie a vody. Bude zde tankovací stanice PHM, místo servisního stání pro plavidla, možnost vyčerpání odpadních vod z lodí, výlevka chemického WC, možnost zvedání plavidel autojeřábem. Přístav bude dokončen příští rok. Investorem je Ředitelství vodních cest ČR.

Zlepšení připravují i v bližší Strážnici. V průběhu plavební sezóny se zde začne v přístavu s výstavbou nového sociálního zařízení a sprch. Ve vedlejších Vnorovech mají na Pohádkové stezce ve stádečku nově

dvě jehňátka. Nezbední kozlíci Hup a Hop už patří ke koloritu místní plavební komory.

Plavební komory budou letos vybaveny novou LED světelnou signalizací. Díky ní bude lépe viditelná, úspornější a zlepší se tím funkce řídicího systému. Nové bude také osvětlení plavebních komor při proplouvání za tmy. V plavebních komorách budou také osazeny nové vyvazovací prvky pro malá plavidla pro zvýšení bezpečnosti během proplavování.

Komfort vodní cesty zvýší unifikovaný systém odběrných sloupků pro napojení plavidel na elektrickou energii, který bude letos instalován v deseti přístavištích. Na pěti místech bude spojen s odběrem pitné vody. Přístaviště v Otrokovicích, Napajedlech a Veselí nově nabídnou kromě výše uvedeného i výlevky na chemické WC.

V dlouhodobém časovém horizontu se připravují zejména stavby dvou plavebních komor v Bělově a v Sudoměřicích a tím prodloužení Baťova kanálu do Kroměříže, respektive do Hodonína. Baťův kanál by se protáhl z dnešních 53 km na téměř 70 km a významným způsobem by se zatraktivnil. Projednání všech s tím spojených přípravných a stavebních řízení je ovšem u těchto typů staveb velmi náročné. Je třeba upozornit, že prodloužení Baťova kanálu není totožné s projektem Dunaj-Odra-Labe a připravované plavební komory jsou v rozměrech současného Baťova kanálu.

Jeden z dlouhodobě připravovaných projektů se týká i Veselí nad Moravou. Záměrem je rozšíření přístavu – zvýšení kotvicí kapacity a zázemí pro lodě. Byla již zpracována dispoziční studie. Začíná posouzení vlivů na životní prostředí EIA a budou následovat příslušná další řízení. Reálná realizace se předpokládá 2016–17.



Zahájení 20. plavební sezóny Baťova kanálu v Napajedlích 1. května 2014. Podle provozovatelů přístavišť se zatím jedná o jednu z neúspěšnějších sezón

Plavba s Českým rozhlasem Brno do Kroměříže

Vojtěch Bártek, Michaela Moravčíková – Bařův kanál, o. p. s.



Lodě bylo nutné před plavbou do Kroměříže "přehodit" přes jez Bělov jeřábem

Plavba ČRo Brno patří k již tradičním jarním akcím konaným na Bařově kanálu. Hlavní myšlenkou akce je dostat Bařův kanál a turistickou plavbu vůbec do povědomí široké veřejnosti. Místní lidé Bařův kanál již samozřejmě znají a akcí tady konaných se každoročně účastní v hojných počtech. Od spolupráce s ČRo Brno si mimo jiné tedy slibujeme zvýšení návštěvnosti turistů z jiných regionů. Také proto každou sezonu obměňujeme místo konání, čímž docílíme především toho, že každý ročník je zajímavý něčím jiným.

První ročník se konal v roce 2009, kdy jsme pluli ze Strážnice přes Veselí nad Moravou do Uherského Ostrohu. Další ročníky vystřídaly Napajedla, Uherské Hradiště, Spytihněv, Otrokovice. Všechny předešlé plavby považujeme za úspěšné, proto v této tradici taky pokračujeme.

Letos se pro místo konání přímo nabízela Kroměříž. Město s velkým potenciálem, avšak nekonečně vleklým problémem propojení města s vodní turistikou. Čemuž nebrání nic jiného než zbytečné protahování zahájení stavby plavební komory u jezu na Bělově. To samo o sobě je na dlouhý článek.

Což také přispělo ke spoustě komplikací při přípravě samotné akce. K přepravě lodí do Kroměříže musela být použita těžká technika, lodě jsme převáželi na kamionech z přístaviště ve Spytihněvi nad Bělovským jezem, kde potom byly jeřábem spouštěny zpátky na vodu. Tudíž cesta, která by běžně trvala asi 2 hodiny, nám zabrala téměř celý den a byly na ni vynaloženy nemalé finanční prostředky. U příležitosti této akce musela být v Kroměříži také zbudována dvě provizorní nástupní mola.

Ve spolupráci s odborem kultury města Kroměříž, Českým rozhlasem Brno, Kroměřížskou plavební s.r.o. zastoupenou panem Martinem Němcem a provozovatelem přístaviště ve Spytihněvi panem Stanislavem Hampalou byl pak vytvořen doprovodný program k celé akci. Pan Hampala mimo jiné na své náklady prováděl krátké okružní plavby se svou výletní lodí Kordulka, kterých se mohli návštěvníci v rámci programu také zúčastnit. Na bezpečnost plaveb dohlížel uniformovaný pracovník Státní plavební správy z přerovské pobočky. Za tyto plavby jsme vybírali symbolické vstupné 10 korun. Lidé se tak mohli svěřt a pozorovat Kroměříž z jiné perspek-



Flotila plavidel z Bařova kanálu vozila v Kroměříži místní obyvatele i turisty



Řeka Morava poskytuje dobré plavební podmínky až do Kroměříže, chybí už "jen" plavební komora Bělov a přístaviště pro rekreační lodě v Kroměříži

tivy než jsou běžně zvyklí.

Začátek akce nám trochu znepríjemnilo počasí, když se těsně před zahájením programu nad Kroměříží spustil prudký déšť. Pršelo asi dvě hodiny, co nás ale nejvíc mile překvapilo, byl fakt, že i přes deštivé počasí se lidé účastnili plavby a všechny byly naplněny. Za celý den se svezlo přes 300 lidí.

ČRo Brno se postaral, ve spolupráci s odborem kultury v Kroměříži, o veškerý program na „souši“. K pohodě u vody přispěly svým vystoupením skupiny Jamtour, Louis Armstrong trio (revival), A Musical Fever (ZUŠ Kroměříž). Soutěže pro děti, jízdy historickým parním vlakem a v ne-



poslední řadě také živé vstupy do vysílání českého rozhlasu provázely návštěvníky během celého dne. Moderátor vyzpovídal představitele města, významné místní rodáky i ředitele Baťova kanálu o.p.s.

Tuto akci považujeme za velmi vydařenou, stejně jako v předchozích letech. S průběhem i organizací jsme byli spokojeni. Doufáme, že plavba s ČRo Brno také přispěje k propojení Kroměříže se zbytkem Baťova kanálu. Jak jsme se během plavby přesvědčili, desetikilometrový úsek mezi Bělovem a Kroměříží nabízí krásnou podívanou a mohl by se stát jedním z nejkrásnějších a nejvyhledávanějších míst na vodní cestě.

Do Kroměříže opět dopluly lodě z Baťova kanálu. Už podruhé

Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.



Výletní loď Kordulka, plovoucí informační centrum Ad Fontes a kajutová loď Pandora dorazily na víkend do Kroměříže

Koncem května se konala už „tradiční“ druhá výjimečná plavba do Kroměříže. Výjimečná v tom, že úsek řeky Moravy od Otrokovic po Kroměříž je sice bez problémů splavný, ale není napojen na zbývající část Baťova kanálu – chybí plavební komora na jezu Bělov. A právě to bylo cílem letošní plavby, která se konala 24. května a oproti té minulé, kdy do Kroměříže doplula jedna loď – Pandora, v letošním roce do Kroměříže doplula flotila tří lodí. Kromě kajutové lodi Pandora z Kroměřížské plavební s.r.o. také výletní loď Kordulka od společnosti Hamboot, s.r.o. a plovoucí informační centrum Baťova kanálu Ad Fontes.

Akce jistě přispěla ke zlepšení povědomí obyvatel Kroměříže o přínosech rekreační a osobní plavby pro jejich město a snad se do několika let dočkají dokončení připravovaného projektu plavební komory Bělov a přístaviště v Kroměříži.

Osobně jsem měl den po této akci možnost si celý asi

10kilometrový úsek proplout na lodi Pandora a vychutnat si o co zatím návštěvníci Baťova kanálu přicházejí. Plavební poměry na tomto úseku řeky Moravy byly velmi dobré s hloubkou přes 2 metry a úsek svým vzhledem i šířkou řeky připomíná úsek řeky Moravy pod Uherským Hradištěm. Jistě i pro Kvasice, které leží jen několik kilometrů proti proudu od Otrokovic, bude v budoucnu prospěšné, že okolo jejich obce budou putovat lodní turisté. A pokud jim obec vyjde vstříc, rádi se u nich zastaví – např. v zámeckém parku.



Řeka Morava je pod Kroměříží širokou řekou a poskytuje dobré plavební podmínky



Lodě zakotvily u jezu Bělov v místech připravované plavební komory

Bařův kanál z pohledu lodního turisty

Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.

Konečně jsem se letos po letech, co navštěvuji Bařův kanál na kole a píšu o něm ze břehu, dočkal proplutí tzv. Bařáku lodí. Poprvé jsem plánoval vypůjčení lodi na víkendovou plavbu asi před 10 lety a dočkal jsem se až nyní. Ale čekání se vyplatilo. Za těch 10 let, co jsem pozoroval rozvoj této jediné moravské vodní cesty, se podařilo udělat mnoho dobrého, ucelenou síť veřejných přístavišť, nové soukromé přístavy a půjčovny lodí včetně čím dál lepšího zázemí a také výrazně se měnícího lodního parku.

Zatímco před lety si bylo možné půjčit na Bařáku malou laminátovou loďku se stříškou, dnes se zde objevují první jachty, které je možné označit vzhledem k jejich vybavení a vlastnostem za novou kategorii lodní turistiky. Průkopníkem v této kategorii lodí je na Bařáku Martin Němec z Kroměřížské plavební s.r.o., který první kanálovou jachtu polské výroby jménem Pandora dovezl v roce 2013. Letos k ní přibyla loď Marta, na které jsme měli možnost nyní plout.

A jak se s takovou lodí po Bařově kanále běžné posádce pluje? Plout po klidné hladině Bařova kanálu a řeky Moravy je každopádně velký zážitek obohacený bohatou nabídkou historických památek, sportovních aktivit a kulinářských a především vinných zážitků okolo vody. To třeba v Petrově se všem na Bařáku tak líbí, že jsme se do nynějšího přístaviště málem nevešli, ale naštěstí už začala stavba nového přístavu, takže zde bude napříště luxusní kotvení.



Přístaviště Petrov praská ve švech



Petrovské vinné sklepy Píře

Také možnost podívat se k sousedům do slovenské Skalice byla příjemným zážitkem. Skalica je zachovalé historické město, ve kterém bylo vidět, že se snaží lákat turisty a váží

si jich. V historických objektech probíhaly prohlídky zdarma – např. v rotundě svatého Jiří – a zlatým hřebem byla návštěva ledáren pod kopcem s kalvárií, kde nás pohostili velkým a vynikajícím trdelníkem.



Panorama Skalice

Jediné, co trápiło naši posádku po většinu cesty, byly chybějící čekací stání pro rekreační plavidla u plavebních komor. Naše loď byla příliš malá, aby se vešla mezi ocelové dalby pro návrhová plavidla, ale taky moc velká, aby se jednoduše udržela u jedné z těch dalb, aniž by hrozil náraz přídi nebo zádi do břehů nebo zablokování plavební dráhy. Naštěstí i tento nedostatek je dle Ředitelství vodních cest ČR jen dočasný a do několika málo let vzniknou čekací stání pro malá plavidla u všech plavebních komor na Bařáku.



Čekání v čekacím stání pro "návrhová plavidla" u plavební komory Staré Město



Pohodové kotvení v novém přístavišti u Výklopníku vybudovaném v roce 2012 Ředitelstvím vodních cest ČR

V horkém počasí byla příjemným překvapením úroveň koupališť podél vodní cesty, které jsme navštívili ve Veselí nad Moravou a Strážnici. Naopak nás mrzelo, že dnes ne-

existuje možnost navštívit vyhlášená jezera u Ostrožské Nové Vsi, která jsou přitom vzdálena jen několik desítek metrů od proplouvajících plavidel na řece Moravě. Existuje sice možnost zakotvit v Uherském Ostrohu a pak nejlépe na kolech se k jezerům dostat, ale kdyby existovalo například

veřejné přístaviště v nejbližším místě mezi vodní cestou a plážemi, turisté by to zajisté uvítali.

Přeji Baťovu kanálu k jeho 20. plavební sezóně, aby stále přitahoval více a více turistů a přitom neztratil své kouzlo.



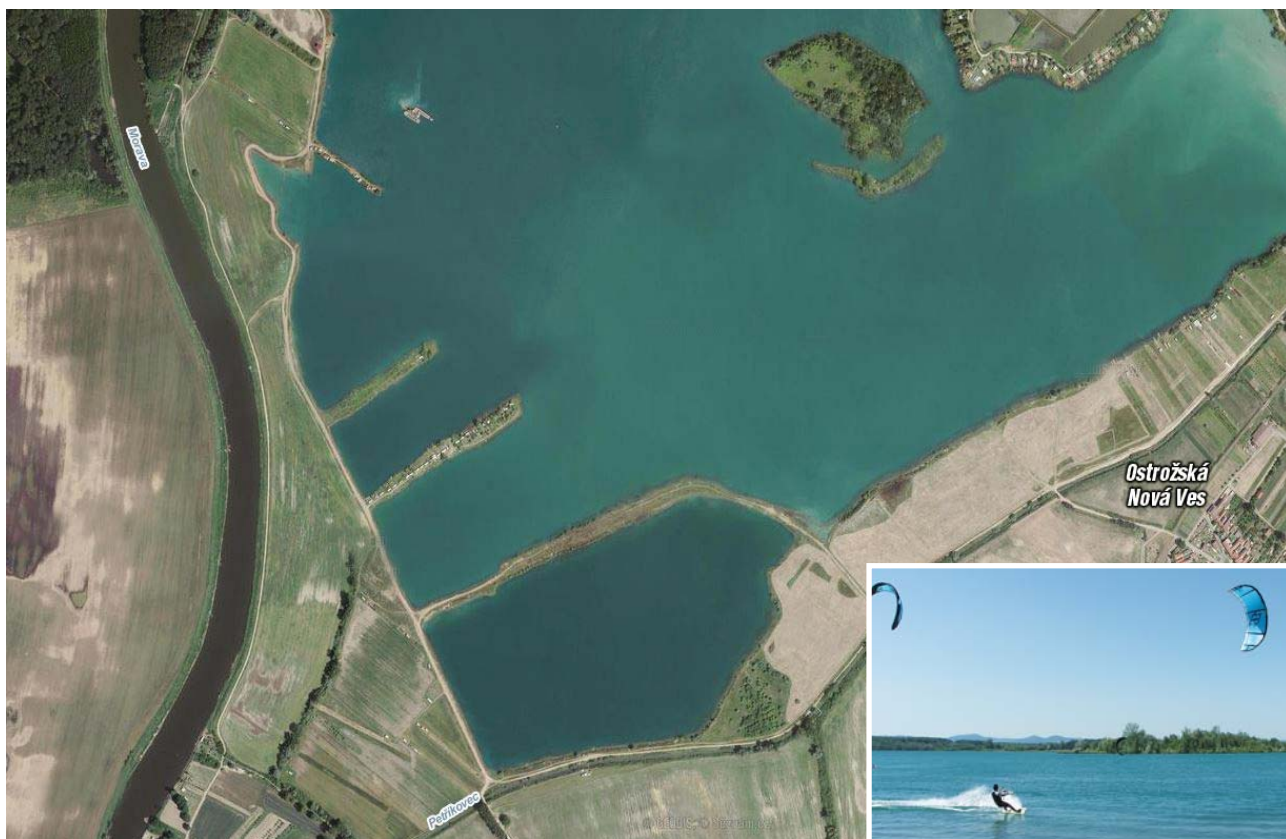
Koupaliště Strážnice



Proplouvání plavebními komorami ve Strážnici



Uherský Ostroh je atraktivní zastávkou na Baťově kanále (řece Moravě)



Jezera u Ostrožské Nové Vsi těsně přiléhají k Baťovu kanálu (řece Moravě), avšak jsou dnes pro lodní turisty nedostupná

Nové informační panely lákají turisty k bašovskému přístavu v Otrokovicích

Mgr. Jaroslav Budek – starosta města Otrokovice

Foto: Tomáš Kolařík; Město Otrokovice; Moravský zemský archiv v Brně, Státní okresní archiv Zlín; Ing. arch. Miroslav Kukrál

Pozornému obyvateli či návštěvníkovi Otrokovic jistě neušly dva nové turistické informační panely, které nedávno přibily ve čtvrti Bahňák. Nové panely mají být součástí postupně budované sítě informačních tabulí, které mají nejen turistům a návštěvníkům našeho města, ale i místním připomínat některé zajímavosti ze vzdálené i nedávné historie města, a přispět tak k jeho zatraktivnění. Nové panely byly osazeny v současném otrokovickém přístavišti a u zasypané plavební komory starého bašovského přístavu v ulici Přístavní. Oba se dotýkají svým obsahem vztahu Otrokovic k vodě a vodním cestám.

O tom, že Otrokovice souvisely s vodou od nejstarších dob, není žádných pochyb. Svědčí o tom samotná jejich poloha na soutoku řek Moravy a Dřevnice. Strategická poloha tohoto místa v těsném sousedství Napajedelské brány, kterou prochází nejen řeka Morava, ale také jedna z nejdůležitějších komunikací pravěku – Jantarová stezka – způsobila, že Otrokovice byly odpradáva důležitou křižovatkou cest pozemních i vodních, a tedy i místem vhodným k obchodu a obecně k životu. Již v pravěku byly řeky, včetně Moravy, významnými komunikacemi. Je tedy víc jak pravděpodobné, že v Otrokovicích existoval přístav již v pravěku. Svědčí o tom i některé archeologické nálezy, jejichž místo původu je někdy i mnoho set kilometrů vzdálené, a které se do Otrokovic dostaly nejspíše právě říční dopravou.

Od středověku se datují snahy o propojení vodních cest tak, aby bylo možné dopravovat zboží ze Středomoří až k Severnímu moři. První pokusy o propojení Dunaje s povodím Severního moře podnikl již ve 14. století císař Karel IV., který tak chtěl dopravovat zboží z Benátska do belgických Brugg. Přestože se tyto pokusy nezdařily, řeka Morava zůstávala důležitou spojnicí pro menší lodě, které po ní mohly podle dobových svědectví doplout až k ústí řeky Bečvy, a sloužila také přirozeně k plavení dřeva. V polovině 17. století pak byly podniknuty první reálné kroky k vybudování průplavu Dunaj-Odra. Přestože se v následujících desetiletích mnoho inženýrů tímto projektem zabývalo a některé související stavby byly dokonce i realizovány – tak jako například první plavební komora na našem území v Rohatci z roku 1722 – zůstal projekt průplavu Dunaj-Odra-Labe nedokončený až do dnešních dnů.



Přístav Bašov v době plného provozu



Plavební kanál v přístavu Bašov v době plného provozu

Velkým zastáncem a propagátorem vzniku tohoto průplavu byl také průmyslník Tomáš Baťa, který inicioval vznik plavebního kanálu z Rohatce do Otrokovic, dnes známého jako Baťův kanál. Plavební kanál po smrti svého nevlastního bratra dokončil a v roce 1938 otevřel Jan Antonín Baťa. Kanál měl být příkladem možností, které by přinesl budoucí průplav Dunaj-Odra-Labe. Přestože v současnosti je Baťův kanál vnímán především jako turistická atrakce, ve své době byl využíván hlavně pro nákladní dopravu – pluly po něm lodi dovážející lignit z Baťova dolu v Ratíškovcích. Firma Baťa pro tyto lodi vybudovala v Otrokovicích přístav v areálu svých závodů, jež je dnes „schován“ pod vrstvou zeminy.

Současný zájem o přístav souvisí s oživením zájmu o Baťův kanál a jeho obnovením na přelomu tisíciletí. Současné otrokovické přístaviště na řece Moravě bylo otevřeno v roce 2007 a je vyhledávanou turistickou atrakcí. Jeho význam by měl ještě vzrůst po vybudování nové plavební komory na jezu Bělov, která umožní plavbu rekreačních lodí až do Kroměříže.

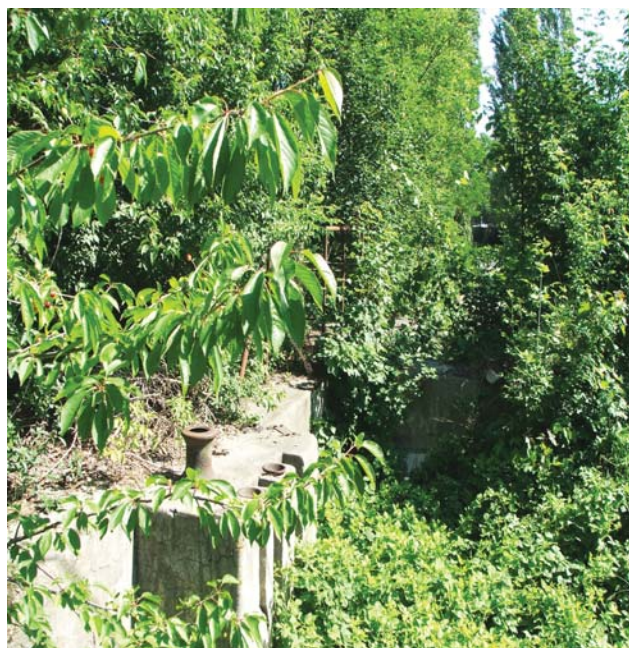
Místa pro instalaci nových turistických panelů, které informují o této nezanedbatelné součásti historie současných Otrokovic, nebyla vybrána náhodou. Panel v ulici Přístavní chce především upozornit na existenci Baťova přístavu, jehož část – konkrétně plavební komora – se nachází v těsné blízkosti panelu a návštěvník tak může na vlastní oči konfrontovat minulost se současností. Panel v současném přístavišti na řece Moravě, využívaném zejména turisty a sportovci, chce pak zejména připomenout, že vodní cesta na řece Moravě nesloužila v minulosti jen odpočinku a zábavě, ale přístav v místech dnešních Otrokovic byl regulérním a důležitým komunikačním uzlem, který propojoval vodní a pozemní cesty. Ostatně samo dnešní přístaviště na tuto odvěkou funkci symbolicky navazuje, když jím prochází také cyklostezka, která již dnes spojuje Otrokovice s Veselím nad Moravou na jižní části Baťova kanálu. V blízké budoucnosti bude tato cyklostezka doplněna a propojí Otrokovice se Zlímem, a později snad i s Vizovicemi na východě. Otevření této trasy, kterou staví společnost Strabag a.s., je plánováno na 30. září tohoto roku, ale zkušební provoz bude zahá-

jen již o prázdninách. Jisté drobné problémy sice provázely výstavbu severní trasy cyklostezky do Kvasic (staví společnost Skanska a.s.), ale již v září by měla Otrokovice propojit s Kroměříží. Otrokovice si tak i dnes udržují charakter významného dopravního centra, jímž procházejí důležité cesty pozemní i vodní, a které se tak stává branou, kterou řada návštěvníků vstupuje do našeho kraje. Popřejme jim proto, ať se jim u nás líbí. Snad k tomu přispějí i nově instalované turistické informační panely s tématem otrokovického přístavu.

Za iniciativu vedoucí k realizaci uvedených panelů bych rád poděkoval Tomáši Kolaříkovi z obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty a za jejich realizaci Ing. Petru Klokočkovi z Městského úřadu Otrokovice. Panely navíc obsahují krásné historické fotografie, které nám poskytl Státní okresní archiv Zlín.



Informační panel u plavební komory Bařov v Přístavní ulici



Plavební komora Bařov před ...



... a po očištění od náletových dřevin



Průnik historické a současné fotografie plavební komory Bařov



Průnik historické a současné fotografie přístavu Bařov

Ing. Jan Nárovec

– vynikající projektant a kamarád odchází – do penze



Milý Honzo,

přijímám Tě po absolvování stavební fakulty – vodohospodářský obor ČVUT v roce 1974 do technického rozvoje Povodí Vltavy. Včera (22. 4. 2014) jsi mě výjimečně přišel navštívit, abys mi oznámil, že odcházíš po 40 letech do důchodu. Byl jsem Tvou bezprostřední návštěvou i rozhovorem počten, dokonce trochu naměkko. Strávili jsme vedle sebe téměř půl století. Já, jak jsi mne oslovil, byl Tvůj šéf, a Ty můj vynikající projektant a špičkový odborník na moji celoživotní lásku – vodní cesty. Strávili jsme spolu mnoho krásných i těžkých chvil. Ač jsme v soukromí nebyli nejbližší přátelé, v práci jsme si byli velmi blízcí, i když ostražití. Proto mě Tvě včerejší víc jak přátelské a otevřené rozloučení téměř dojalo. Čekal jsi podání rukou a ukončení dlouhodobého pracovního soužití. Místo toho jsme spolu vypili celou láhev červeného vína, které jsi si jako odborník sám vybral, otevřel i nalil, a povídali jsme si historky z Povodí, z Ekotransu i z Vodních cest. Byl jsi vnímavý, otevřený, spokojený, a chlap by ti to neměl říci, ale i opravdu pěkný. Ale nebyl bych to já, kdyby mě dodatečně něco nenapadlo, co se týká naší spolupráce – to je, abychom blízké spolupracovníky i čtenáře našeho časopisu seznámili, jak může fungovat perfektní spolupráce dvou naprosto rozdílných povah, když je hluboce spojuje jeden profesní zájem – v tomto případě vodní cesty České republiky.

Dovol proto, abych ti položil pár otázek, které jistě i mne obohatí tím, že se poprvé od Tebe dozvím, jak jsi celou dobu ve společných firmách prožíval Ty.

Honzo, popiš prosím Tvůj postupný vývoj v inženýra vodohospodáře.

Já se stal z „pozemáka“, „vodařem“. Po absolvování průmyslovky pozemního stavitelství ve Zborovské ulici na Smíchově jsem se řízením osudu dostal na ČVUT obor vodní stavby a pak na Povodí Vltavy, a už to šlo samo,

protože jsem zjistil, že je to zajímavější, různorodější a často v krásném prostředí.

Jak se vlastně stalo, že ses rozhodl pracovat v Povodí Vltavy a právě v technickém rozvoji, který jsem vedl.

Když jsem končil studium na fakultě, profesor Jaroslav Čábelka mluvil o tom, že v technickém rozvoji Povodí Vltavy hledají absolventa „vody“, tak jsem to zkusil a ono to vyšlo.

Jaké byly Tvoje první pocity a zážitky v našem kolektivu?

Nastoupil jsem před vojnu na dva měsíce v červenci 1974. Kolektiv byl opravdu různobarevný od světáka Josefa Janečka, přes mladé inženýry a inženýrky, až po „odrostlého“ pana Jindřicha Suka a pana Josefa Svatoše, a šéfa s jasnou představou kam a jak to celé směřovat. Moc se mi to líbilo.

Jak jsi vnímal autoritativní, ale odborně špičkové vedení vaší skupinky techniků Ing. Josefem Zárubou?

Mně to vyhovovalo, protože jsem se setkal asi s nejvyšším technikem z celé mojí praxe, odborně vybaveným pro řešení snad všech technických problémů a úkolů nezávisle na oboru problematiky, navíc velmi pracovitým.

Pamatuješ si zlomový okamžik, když Pepík odešel z technického rozvoje v roce 1976, přesně den před tím, než probíhalo zaškolení a převzetí měřicí aparatury na vyměřovacím plavidle Valentýna z rukou dodavatele Dr. Farentholtze? Víš, že jsem byl velmi nervózní a zeptal jsem se Petra Formana, jestli to Ty a Mirek Liška odborně zvládnete. Odpověď zněla? Ano, pane šéf. Pamatuješ si na tento okamžik?

Takhle podrobně si to nevybavuji. Mám v hlavě jen nepříjemný pocit z rozpadu spolupráce dvou výborných odborníků, technika, který umí vše technicky vyřešit a šéfa, který to umí prosadit a opatřit na to peníze.

Odchodem Pepíka mimořádně vzrostla vaše aktivita a odbornost. Léta to dávám za příklad, že když se mladým věří a předá se jim odpovědnost, tak úroveň celého kolektivu prudce stoupne. Jak jsi to cítil tehdy Ty?

Samozřejmě to byla velká změna, kterou jsme se snažili zvládnout, co to šlo, a snad se to i dařilo.

Jak jsi prožíval postupné stěhování Vašeho útvaru do stále nových pracovišť (KNV ve Zborovské ulici, v Hyberské ulici, do budovy ve Wolkerově ulici a posléze do budovy v Gotthardské ulici)?

Já jsem nastoupil až do Hyberské ulice a vůbec jsem to nevnímal jako nějakou nepříjemnost. Stěhování jsme snad vždy dělali vlastníma rukama a nohama a každé to prostředí mělo svoje kouzlo, jak vlastní budovy, tak okolí. Hyberská v centru, Wolkerova a Gotthardská na okraji Stromovky s hospodou Na Slamníku hned za rohem.

Pamatuješ si, jak jsme si ve Wolkrovce vykrášňovali pracovní prostředí? V každém patře byla dveřní futra natřena jinou barvou.

To, že došlo k rekonstrukci budovy vlastně podle našich představ, bylo ideální a myslím, že se to povedlo. Bohužel, užili jsme si to jen krátkou dobu před odchodem do Ekotransu Moravia.

A co zahrádka a jezírko v Gotthardské ulici, kde jsme mívali posezení u ohně? Vnímal jsi to jako něco příjemného a zvláštního?

Budova ČSAV byla snad ze všech míst, která jsme prošli nejzajímavější. Starý dům s duší, kterou novostavba nemá, se sklepem na uhlí, v sousedství kostel sv. Gottharda, fara, uvnitř atrium s jezírkem a zahrádka, která mnohokrát posloužila jako dokonalé prostředí pro řadu odpoledníků až večerníků s grilováním a pivem.

Pamatuješ na pracovní poradě u mě na chalupě na Orlíku? Na hladině bazénu jsme odzkoušeli model plovoucí elektrárny a pak jsme se přetahovali na laně. Aktivně se účastnil i Libor Záruba ve svých 85 letech jako náš učitel, vzor a pracovník v plném nasazení. Nastoupil u nás jako hlavní inženýr po odchodu jeho syna Pepíka. Dodnes ho za to obdivuji i jako otec.

Asi nejpěknější pracovní poradě i s koupáním v ledové kamýčkové nádrži kde si zaplavala jen paní Lisová, neboť nám ostatním zmrzly nohy hned na kraji. Na Libora rád vzpomínám, nejen jako na technika a inženýra, ale především jako na bytost ohromně optimistickou a lidskou.

Jak jsi přijímal a prožíval rozhodnutí, že opustíme řadu Povodí Vltavy a založíme novou organizaci pro výstavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe s názvem Ekotrans Moravia?

Protože odchodem technické části oddělení vlastně končil technický rozvoj Povodí Vltavy, přišlo mi vcelku přirozené pokračovat s partou technického rozvoje.

Považuješ krátké období, které jsme prožili v první akciové společnosti po sametové revoluci, za přínosné pro rozvoj vodních cest v ČSSR – ČSR – ČR nebo to byla ztracená doba?

Určitě ne ztracená doba, ale řešení koncepční problematiky mi není tak blízké jako realizace. Vždycky mi bylo bližší řešení konkrétních technických úkolů s vyústěním do praktické realizace. Hodně mě těší, když se nějaké konstrukce, zařízení, stavba, uvedou do provozu, fungují podle našich představ a přinášejí užitek.

Jak jsi přijal informaci, že jsem na valné hromadě Ekotransu složil funkci generálního ředitele a následně jsem Vás požádal, zda byste opět všichni se mnou šli a založili novou akciovou společnost Vodní cesty?

Věděl jsem, že situace spěje k nějakým zásadním změnám a pokračovat v práci v oboru, který mám rád s lidmi, se kterými si lidsky i odborně rozumím, mi přišlo samozřejmé.

Jak hodnotíš naši společnou cestu za posledních 20 let ve prospěch rozvoje vodních cest v ČR?

Bohužel velká část práce už se netýkala přímo vodních cest. Ale jsem rád, že jsme se podíleli na přípravě a projektech VD Malé Březno a VD Přelouč, na znovuzprovoznění Baťova kanálu a přípravě realizace vodní cesty na horní Vltavě. Z výhledových projektů jsme pracovali na přípravě lodních zdvihadel Slapy a Orlík, na aktualizaci koncepčního řešení D-O-L, včetně propojení Odry s Váhem v trase řeky Olše.

Projektovali jsme realizovanou velkou čekací a kotevní stání v Praze v ochranném přístavu Smíchov a u nábřeží Edvarda Beneše.

A musím odbočit i mimo ČR, velmi zajímavá a poučná byla práce na opravdu velké řece, na VD Gabčíkovo a VD Čunovo, kde jsme pracovali v kuse asi 5 roků na realizaci

řady konstrukcí a zařízení. Zajímavé byly i projekty rekonstrukcí a výstavby plavebních komor a vodních cest benátskopádké vodocestné soustavy.

Ale přece jen pracovní ty pěknější časy byly při modernizaci labskovltavské vodní cesty při rekonstrukcích jezů, plavebních komor, vzniku vyměřovacích lodí, náhradních vrat, dynamické ochrany, pružných svodidel a dalších. Když se intenzivně pracovalo na vodní cestě jako celku. Dnes je pro mne neveselý pohled na opuštěné přístavy, loděnice a prázdné plavební komory.

Jak bys odpověděl nám i budoucím na tři poslední otázky:

Jak je možné a je správné vydržet celý svůj profesní život sice u různých firem, ale se stejným zaměřením a celou dobu prakticky pod jedním šéfem?

Jak je to možné nevím, ale myslím, že jsem měl štěstí po celou dobu dělat zajímavou a mnohotvárnou práci s řadou dobrých kolegů a kamarádů a jestli je to správné taky nevím, ale bylo to pěkné.

Jak je možné v různých politických a osobních situacích vybudovat přátelský pracovní kolektiv, který si uchová přátelství i mimo pracovní dobu?

Věřím v souhrn okolností a samozřejmě ve vlastnosti a schopnosti toho kdo je dá dohromady, resp. jim umožní, aby se setkali.

Věříš v budoucnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Doufám, že doba jednou uzraje a že si i naše společnost uvědomí užitečnost tohoto projektu a že informovanost veřejnosti bude objektivní a bude méně podléhat pseudoekologickým vlivům.

Můj milý Honzo, děkuji Ti za léta společné práce, za Tvoje gentlemanství a přeji Ti tu svobodu, na kterou se tolik v penzi těšíš. Ať Tě stále baví malovat, udržovat zahrádku a užívat radosti života.

Ing. Josef Podzimek



Cena Ing. Libora Záruby za rok 2014

Správní rada o.p.s. Plavba a vodní cesty s porotou o udělení
Ceny Ing. Libora Záruby
dne 17. července 2014 ve složení:

Ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR
Ing. Marián Šebesta, generální ředitel Povodí Labe, s.p.
RNDr. Jan Hodovský, generální ředitel Povodí Moravy, s.p.
Ing. Miroslav Krajíček, generální ředitel, Povodí Odry, s.p.
RNDr. Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy, s.p.
Ing. Miroslav Černý, generální ředitel České přístavy a.s.
Ing. Jaromír Kalousek, ředitel Státní plavební správy
Ing. Miroslav Kos, CSc., generální ředitel Sweco Hydroprojekt a.s.
Ing. Pavel Kutálek, generální ředitel Pöyry Environment a.s.
Ing. Jan Kareis, PhD., ředitel Vodní cesty a.s.
Ing. Josef Podzimek, předseda správní rady Plavba a vodní cesty o.p.s.
Tomáš Kolařík, šéfredaktor časopisu Vodní cesty a plavba

rozhodla o udělení této ceny

Ing. Petru Formanovi a Ing. Jiřímu Kremsovi

Oba výše jmenovaní jsou považováni za odborníky ve svém oboru a svou dlouholetou činností ve vodohospodářském a vodocestném oboru se zasloužili o rozvoj vodních cest a plavby v ČR, konkrétně:



Ing. Petr. Forman celý svůj odborný život zasvětil v převážné míře problematice vodních cest a vodní dopravy. Po studiu na vodohospodářském směru stavební fakulty Českého vysokého učení technického pracoval od roku 1972 v technickém rozvoji podniku Povodí Vltavy. Zde se seznámil s řadou nových progresivních myšlenek zejména v oblasti vnitrozemských vodních cest, včetně jejich následných realizací. Bylo to období modernizace labskovltavské vodní cesty, zaměřené v první řadě na zajištění bezpečné a bezporuchové plavby pro přepravu energetického uhlí ze severočeské pánve do nově budované tepelné elektrárny ve Chvaleticích. Na tuto modernizaci labské vodní cesty po několika haváriích zastaralých slupicových jezů na dolní Vltavě plynule navázala modernizace vltavské vodní cesty. Jako aktivní pracovník výše uvedeného technického rozvoje obohatil jeho činnost i vlastními tvůrčími myšlenkami, z nichž některé mají ochranu průmyslového vlastnictví v různé formě.

Oba výše jmenovaní jsou považováni za odborníky ve svém oboru a svou dlouholetou činností ve vodohospodářském a vodocestném oboru se zasloužili o rozvoj vodních cest a plavby v ČR, konkrétně:

V roce 1989 byl spoluzakladatelem akciové společnosti Ekotrans Moravia, která se plně věnovala přípravě a pro-sazení vodní cesty Dunaj-Odra-Labe. V roce 1993 zakládá mimo jiné s Ing. Liborem Zárubou projekčně inženýrskou organizaci Vodní cesty a.s.

Souběžně po roce 1990, aniž by opustil dráhu odborného pracovníka, vstoupil nenápadně i do politického života. Tato skutečnost se odrazila v tom, že se posléze stal náměstkem ministra dopravy v úřednické vládě premiéra Tošovského a rozšířil si tak obzor i o problematiku silniční, železniční, příp. i letecké dopravy. V této funkci se přičinil o znovuoobnovení činnosti Ředitelství vodních cest ČR jako svébytného investorského úřadu pro vodní cesty. V letech 2002 až 2004 vykonával funkci náměstka ministra pro místní rozvoj. I když posléze odešel z politického života, zužitkoval své zkušenosti i ve svém dalším životě. Na druhé straně se osobně seznámil se všemi klady i záporů vrcholného pracovníka státní správy. Prošel i řadou úskalí, která tato činnost před každého klade. Vždy se však snažil nevybočit ze své povahy čestného člověka.

Petr Forman je člověk, který řeší složité situace objektivně s klidným, byť důrazným přístupem, při zužitkování výše uvedených zkušeností tak, aby bylo dosaženo vytčeného cíle. Připomínáme obnovení Baťova kanálu, splavnění horní Vltavy a další projekty ve fázi přípravy, jimiž jsou

vltavská lodní zdvihadla, rekreační využití ostravských řek či vodního díla Rozkoš. Neúnavně usiluje celý svůj profesní život o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Zasloužil se o ustanovení českopolské komise Odra-Kožle-Ostrava (OKO, nyní D-O-L) a je aktivním hybatelem kontaktů s odborníky, úředníky i politiky ve všech sousedních státech za účelem pozitivního posunu ve věci D-O-L. Ing. Petr Forman byl jedním ze zakladatelů Českého plavebního a vodocestného sdružení. V tomto občanském sdružení byl následně členem jeho výboru a i v současné době je jeho platným členem. Je spoluzakladatelem a členem redakční rady časopisu Vodní cesty a plavba. V roce 2013 byl poradcem ministra dopravy Bc. Zdeňka Žáka a v roce 2014 je Ing. Petr Forman poradcem ministra dopravy Ing. Antonína Prachaře pro oblast vodních cest.



Ing. Jiří Kremsa celý svůj odborný život zasvětil práci v oblasti vodního hospodářství, konkrétně z velké části i problematice vodních cest a celé vnitrozemské plavbě v České republice. Po studiu na vodohospodářském směru stavební fakulty Českého vysokého učení technického pracoval od roku 1973 v podniku Povodí Labe. od roku 1991 byl jmenován technicko-provozním náměstkem a posléze technickým ředitelem Povodí Labe s.p.

V průběhu svého profesního života získával zkušenosti i mimo Českou republiku. V letech 1985 až 1988 působil jako vodohospodářský expert prostřednictvím PZO Polytechna v Alžírsku. V roce 1991 byl prostřednictvím ministerstva dopravy a spojů poslán na krátkodobou stáž do Francie. Jako řada jiných odborníků, kteří měli tu možnost pracovat v zahraničí, si na jedné straně rozšířil svůj odborný rozhled a na druhé zjistil, že odborná úroveň našich vodohospodářů je plně srovnatelná s úrovní nejprestižnějších západních států.

Jako absolvent Stavební fakulty ČVUT s hydrotechnickým zaměřením Ing. Jiří Kremsa rozdělil svou profesní činnost zejména na problematiku přehradní a vodocestnou. V oblasti vodocestné je třeba kladně hodnotit jeho vysoce odborný a pečlivý přístup k řešení jak modernizačních prací, tak i zejména ke správě a údržbě labské vodní cesty.

Ing. Jiří Kremsa je člověk, který se snaží složité situace řešit objektivně s klidným, byť důrazným přístupem, aby bylo dosaženo vytčeného cíle. Ing. Kremsa stál u prvních jednání v roce 1994, kdy se rozhodovalo o rozdělení tehdejší československé sekce Stálého mezinárodního sdružení plavebních kongresů (AIPCN-PIANC), organizátora pravidelných mezinárodních konferencí Plavební dny, na českou a slovenskou část. V následně vzniklém Českém plavebním a vodocestném sdružení byl od počátku velmi platným členem výboru tohoto sdružení a v poslední době je již dlouhodobě (od roku 2006) jeho místopředsedou pro věci vodocestné.

Ceny budou slavnostně předány dne 4. září 2014 při příležitosti 101. výročí vodního díla Štvanice na Vltavě.



Zdymadlo Štvanice na Vltavě slaví 101 let od svého dokončení. Při této příležitosti zde budou předány Ceny Ing. Libora Záruby za rok 2014. Veřejnost bude mít možnost si plavební komory a vodní elektrárnu prohlédnout 20. a 21. září 2014



1913-2014

101 LET

vodního díla Štvanice

Státní podnik Povodí Vltavy Vás u příležitosti 101. výročí vodního díla Štvanice zve na

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ.

Čeká Vás prohlídka malé vodní elektrárny, která byla v roce 2002 prohlášena kulturní památkou, prohlídka plavebních komor a výstava historických fotografií.

Prohlídky jsou možné po skupinách a budou probíhat v každou celou hodinu.

Soutěže pro děti a dospělé.

Termín: 20. a 21. září 2014
Místo: Malá vodní elektrárna Štvanice, špička Štvanického ostrova, Praha
Čas: 10:00–16:00 hodin

Nejsnazší přístup ze stanice MHD Florenc, nebo Vltavská.

PARTNEŘI AKCE:



VODNÍ DÍLO ŠTVANICE, aneb vše se vším souvisí

Ing. Josef Podzimek

Jsem velmi rád, že Cenu Libora Záruby za mimořádnou podporu rozvoje vodních cest v Československé, následně České republice, za rok 2014 jsme mohli předat laureátům na zdymadle Štvanice. Toto vodní dílo ve správě Povodí Vltavy nás všechny spojuje. První oceněný Ing. Petr Forman nastoupil do technického rozvoje Povodí Vltavy po ukončení studia na stavební fakultě ČVUT v roce 1972. Ing. Libor Záruba po odchodu z Hydroprojektu Praha nastoupil ve svých 66 letech k nám do technického rozvoje v roce 1975. Sám jsem po stavební fakultě v roce 1962 nastoupil do organizace Labe-Vltava jako úsekových technik na středním Labi. Tím se propojuji i s druhým laureátem Ceny Libora Záruby, s bývalým dlouholetým pracovníkem a posléze technickým náměstkem Povodí Labe Ing. Jiřím Kremzou. Na vlastní žádost jsem byl přeřazen do závodu Dolní Vltava. Mým vedoucím byl Ing. Jan Chytráček, budoucí ředitel Povodí Vltavy a historicky první laureát Ceny Ing. Libora Záruby. Tato cena mu byla předána in memoriam v roce 2005 na plavebních komorách Hořín při příležitosti stého výročí jejich dokončení. Úsekovým technikem v trati VD Orlík–Modřany jsem byl od roku 1964. Po roce jsem byl přeřazen na úsek Praha–Mělník. A už jsem u vodního díla Štvanice. Pak se začalo politicky oteplovat, a tak jsem byl v roce 1965 jmenován ředitelem závodu Dolní Vltava, abych byl po vstupu bratrských vojsk po roce 1968 opět odvolán a byl mi svěřen nově vzniklý technický rozvoj Povodí Vltavy. A jsem opět u Štvanice a u jmen Ing. Libora Záruby a Ing. Petra Formana.

Již v roce 1976 v rámci výstavby trasy IIIC metra, která vede pod plavebními komorami Štvanice, se nám podařilo prosadit celkovou rekonstrukci plavebních komor za peníze pražského metra. Stalo se tak na základě odborného posudku prof. Jaroslava Čábelky. Projektční práce byly zahájeny v roce 1978 (časopis Povodí Vltavy č. 1/78).

V roce 1974 jsme doporučili a následně se podíleli na výstavbě nového pohyblivého jezu v pravém rameni Vltavy na Štvanici. Stavba pohyblivého jezu byla dokončena

v roce 1988. V rámci těchto prací se také realizovala stavební příprava na variabilní umělou slalomovou dráhu s využitím regulace průtoku vody podpíranou jezovou klapkou. V nové dělící zdi byla dokončena i stavební část vratného kanálu pro sportovní lodě včetně svíslého sportovního výtahu. Bohužel z tohoto nápadu vznikly pouze trosky slalomové dráhy s pevnými dřevěnými překážkami.

Ing. Libor Záruba se též aktivně podílel na modernizaci malé vodní elektrárny na Štvanici, kam také nastoupil po úspěšném dokončení stavební fakulty ČVUT jako pomocný dělník i můj syn Ing. Jan Podzimek. Neměli bychom zapomínat ani na doc. Slávka Holatu, kterému na vtocích do malé vodní elektrárny byly dle jeho patentu realizovány samočisticí laminátové česle.

Ale vraťme se k 101. výročí dokončení vodního díla Štvanice, na jehož provozu a modernizaci jsem měl možnost se 25 let aktivně podílet. Dnešní oslavy (4. září 2014), při kterých předáváme Cenu Ing. Libora Záruby, jsou pro mne o to osobně významnější.

Přeji oběma laureátům – Ing. Petrovi Formanovi i Ing. Jiřímu Kremzovi – mnoho štěstí v dalším životě. Petrovi přidávám ještě další pracovní úspěchy při dokončení vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe, a Jiřímu zasloužený odpočinek po jeho aktivním přístupu k modernizaci labské vodní cesty.

V závěru svého vzpomínání bych chtěl ocenit práci autorské dvojice Ing. Markéty Komárkové a Ing. Miroslava Bartoně na publikaci VODNÍ DÍLO ŠTVANICE, historie a současnost. Ač se historií vltavské vodní cesty a průplavu Dunaj–Odra–Labe zabývám již přes půl století, dočetl jsem se i zcela nové informace.

Zároveň děkuji generálnímu řediteli Povodí Vltavy RNDr. Petru Kubalovi a řediteli Závodu Dolní Vltava Ing. Jiřímu Friedlovi, že umožnili v rámci oslav 101. výročí uvedení vodního díla Štvanice do provozu, předat na něm laureátům Cenu Ing. Libora Záruby za rok 2014. Pouze dodávám, že Liborovi Zárubovi by bylo letos 105 let, takže je o čtyři roky starší než vodní dílo Štvanice.





Letecký snímek plavebních komor Štvanice na Vltavě v Praze

Zemřel ředitel Státní plavební správy Jarda Kalousek



V pondělí 25. srpna 2014 v pravé poledne nás navždy opustil náš kamarád, ředitel Státní plavební správy Jarda Kalousek.

Kdyby se s námi chtěl Jarda loučit, nikdo by ho nechtěl pustit. Slova „mít rád“ totiž v jeho případě získávají výjimečný význam. Zpráva o Jardově odchodu ale přišla jako blesk z čistého nebe. Zastihla nás všechny naprosto nepřipravené. Píšu tyto řádky 24 hodin od jeho posledního vydechnutí a jsem sám zaskočen, jak mě Jarda už chybí. Jardův odchod opravdu rozbolavěl mnoho lidských srdcí.

Vodní svět už nikdy nebude takový, jakým býval, svět už zkrátka bude jiný. Bude nám chybět Jardův humor, nadhled, přátelství. Těžko si lze naši vodní komunitu bez Jardy vůbec představit. Jeho nekonfliktnost a spojování lidí, schopnost držet dlouhodobou a domluvenou strategii i jeho předsudky nezatížený pohled na řešení každodenních problémů jsme zkrátka potřebovali. Budeme marně hledat jeho bílou hlavu vyčnívající z davu.

Jarda byl opravdová osobnost, uměl přesně rozlišit věci podstatné od nepodstatných. Jeho mluva byla často trochu neotesaná, ale vždy přímá, přímo na komoru. Nemazal se s tím, nemířil dlouho, ale vždy věděl, kde je cíl. Jarda byl pilíř, na kterém se dalo stavět. Nepodával ruku nadarmo. Když Jarda něco řekl, tak to prostě platilo.

Je zlomen jeden z vodních prutů a jak známo více prutů pospolu se láme hůř než prut osamoceny.

Jarda Kalousek byl chlap, na kterého se nezapomíná. Byl to frajer a kamarád.

Jardo díky, bylo nám ctí s Tebou prolnout naše životy!

Jan Skalický



PÖYRY

Engineering balanced sustainability™

PÖYRY ENVIRONMENT a.s. NABÍZÍ SVÝM ZÁKAZNÍKŮM TYTO SLUŽBY:

- INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ ČINNOST VE VŠECH OBORECH VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ • KONZULTACE, PORADENSTVÍ V ŽÁDOSTECH O FINANČNÍ PODPORU Z FONDŮ EU • PROJEKTY A DODÁVKY VAKOVÝCH JEZŮ
- NÁVRHY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ • VEŠKERÉ GEODETICKÉ A PRŮZKUMNÉ PRÁCE.

ÚSTŘEDÍ **Brno, Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.:+420 541 554 111,**

SPOL.: **fax: +420 541 211 205, e-mail: trade.wecz@poyry.com**

www.poyry.cz

POBOČKY: **Praha:** Bezová 1658, 147 14 Praha 4, tel.: +420 244 062 353

Trenčín: Organizační složka, Jesenského 3175, 911 01 Trenčín,
tel.: +421 326 522 600

NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

ROZBORY PITNÝCH VOD

(dle vyhlášky č. 252/2004 Sb., ke kolaudaci, radiochemie,...)

ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku,...)

ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

Podrobnosti, rozsah akreditovaných služeb a cenové nabídky: www.pla.cz

Povodí Labe, státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

Provozovna Hradec Králové

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Hradec Králové,
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3

Telefon: + 420 495 088 740 Fax: + 420 495 088 742
+ 420 495 088 777
E-mail: medek@pla.cz

Provozovna Ústí n. L.

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,
OVHL - laboratoř Ústí nad Labem,
Pražská 49/35,
400 01, Ústí nad Labem - Vaňov,

Telefon: + 420 475 259 781 Fax: + 420 475 259 783
E-mail: subrt@pla.cz



Život není takový – je úplně jiný (54)

Ing. Josef Podzimek

V technice neexistují slova

„nejde to“.

*Buď je to dobré, nebo hloupé a drahé,
ale jde to.*

Libor Záruba

Ing. Libor Záruba-Pfeffermann

Přemýšlel jsem dlouho, jak nadepsat stručné vzpomínání na tohoto perfektního člověka, technika a troufnu si říci i přítěle. Pak jsem došel k závěru, že jméno stačí, stejně jak kdysi stačilo napsat na obálku Tomáš Baťa – Evropa, hodit jí za severním polárním kruhem do poštovní schránky, a dopis došel do Zlína na stůl panu šéfovi.

Tak jsme se dočkali, již druhá plavební komora v České republice nese jméno našeho významného občana. První byla poslední plavební komora na dolním Labi ve Střekově, pojmenovaná po Tomáši Garrigueovi Masarykovi v roce 1930, a druhá byla druhá plavební komora na horní Vltavě v Hluboké nad Vltavou, tentokrát pojmenována po Liboru Zárubovi, a to již v roce 2013. Ale teprve v roce 2014 se podařilo k nápisu Plavební komora Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna osadit i jeho bustu, a tak celý slavnostní akt ukončit. Byla to velká sláva, které se účastnilo mnoho mladých, starších i velmi starých pamětníků a obdivovatelů tohoto velkého muže. Před deseti lety jsme po odchodu Libora tam nahoru vydali na jeho počest samostatné číslo časopisu Vodní cesty a plavba.

Před deseti lety 10.8.2004 ve 21 hod., 45 min., 59 vteřin jsem dostal SMS zprávu:

Tatínek zemřel v 9 hodin večer tichounce a klidně. Noemi a Martin

Všichni jsme věděli, že to musí přijít, neboť Liborovi bylo již 95 let, ale přesto mě to zaskočilo. V hlavě mi proběhl rozhovor, který jsem s ním vedl dva dny předtím na jeho Cholině. Když jsme s mou ženou Hanou tehdy přijeli na Slapy, celá rodina byla v blízkosti Libora a říkala, že nemá cenu, abych k němu chodil, že již nic nevnímá a nekomunikuje. Chtěl jsem ho přesto naposled vidět. Zůstal jsem u jeho postele víc jak 10 minut. Byl úžasný. Pravil, že by se chtěl dožít dokončení splavnění horní Vltavy a že věří, že bude dokončen průplav Dunaj-Odra-Labe. Mezi řečí mne vždycky štouchl prstíčkem a řekl: „Ty to nevzdáš, vid?“ S touto jeho důvěrou žiji a jeho přání plním. Nedlouho před touto událostí jsme navštívili Libora v jeho bytě. Přišel nám sám otevřít, opíraje se o posuvný vozík, a žena Hana mu řekla: „Pane inženýre, vy jste úplněj frajer.“ Slyšela to jeho žena Liduška, které říkal Liška, a s úsměvem pravila: „Paní Podzimková, tak vám řeknu, že frajera si představuji úplně jinak.“ Pak jsme spolu strávili dlouhou dobu v přátelském povídání. Přišla i Liborova dcera Olina. Bylo to strašně fajn setkání.

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

**VODNÉ CESTY
VODNÍ CESTY
A PLAVBA**

3
2004



Vydáno na památku ing. Libora Záruby - Pfeffermanna

Vydává PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY

První prezident Československé republiky se své plavební komory dočkal. Libor Záruba bohužel již 10 let mezi námi není, ale zase k uctění jeho památky zaslal zdravici současný prezident České republiky Miloš Zeman. (viz. str. 3 tohoto časopisu)



Libor Záruba přednáší pro hejtmany, starosty a občany o důležitosti VD Slapy a VD Orlík.

Při katastrofální povodni na Vltavě v roce 2002 jsem zajel za Liborem na Cholin a viděl jsem, že je trochu nervózní. Jeho děti se divily, a tak jim Libor řekl: „Egil ví, proč.“ Opravdu jsem chápal, jak Libor prožívá poprvé v životě, jak přes jeho přelévanou elektrárnu na Slapech protéká stoletá voda. Jeho projekt zafungoval na 100 %. Přelévaná plocha, navržená jako bezpodtlaková, přesně splnila svou funkci. Do Slapské elektrárny, jako jedině na Vltavské kaskádě, vůbec neteklo. Strašně jsem to Liborovi přál. Krátce nato jsme do-

Technický triumf inženýra Libora Záruby- -Pfeffermanna...

Přeléváná vodní elektrárna na VD Slapy byla v plném bezporuchovém provozu po celou dobu katastrofální povodně na Vltavě v roce 2002.



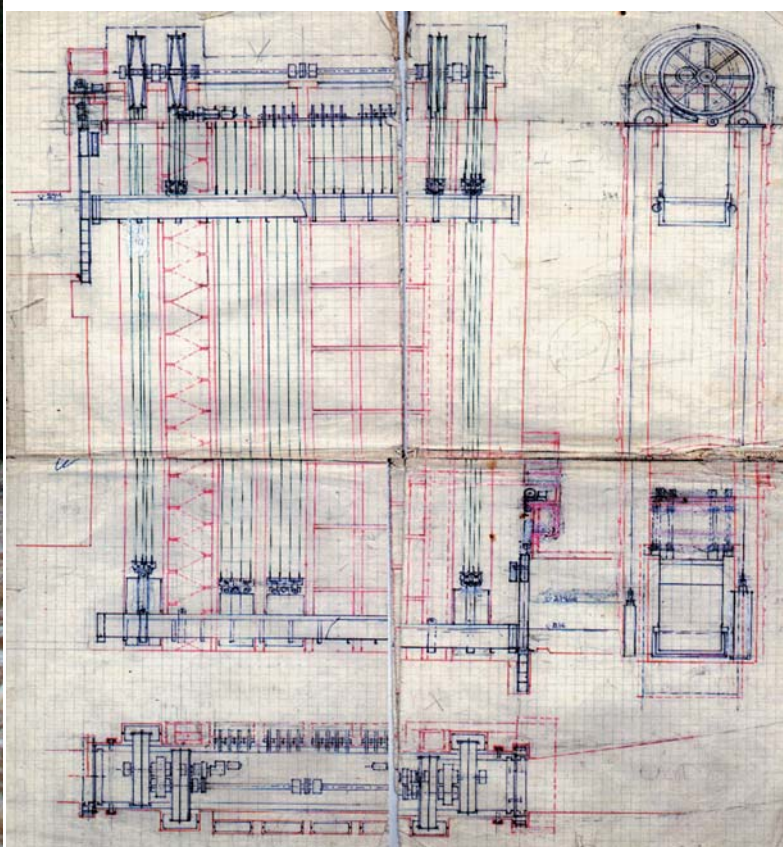
Foto: Jan Marsín, Zbyněk Rampáček, Vladimír Říha



1954 – 2014
60 let
v provozu

... a jeho nesplněný sen

Lodní zdvihadlo na VD Slapy



končovali stavbu nové věže do věže Jindřišské v Praze. Ta byla mělce založena, a když jsme odkopali základy, tak jsem opravdu znervózněl, aby se věž nenaklonila. Zajel jsem proto k Liborovi, podělit se o své pochyby a očekával jsem morální podporu. Jaký byl můj údiv, když Libor řekl: „*I velká věc se může převrhnout.*“ „*Libore, vždycky jsi mě učil, že v technice všechno jde, a nyní mě strašíš.*“ „*Já neříkám, že se převrhne, ale že se to může převrhnout.*“ Odjel jsem od svého technického vzoru pěkně vyděšený. Vše dobře dopadlo, a tak jde jenom o vzpomínku.

Ovšem před krátkým pobytem v nemocnici Libor stále docházel mezi nás do firmy P&S a.s. Celé roky, které u nás pracoval i přes vysoký věk, nám měl co předávat. Mohu konstatovat, že každá jeho návštěva byla pro celý náš kolektiv odborným přínosem a povzbuzením. Na oslavu jeho devadesátých narozenin jsme Liborovi vypravili dvě restaurační lodě na Vltavě v Praze. Přišlo víc jak 300 gratulantů a Libor za plavby skákal z jedné lodě na druhou. Přítomna byla i Liborova žena Liduška, a věřím, že Libor byl šťastný. Jeho vitalita a úsměv všechny nesmírně obohatily.



Když se blížily Liborovy devadesátiny, řekl jsem, že bych k této jeho události chtěl vydat samostatné číslo časopisu Vodní cesty a plavba. Libor zavrtěl zamítavě hlavou. Avšak za týden přišel a řekl mi: „*Víš, Egile, já jsem o tom zvláštním čísle přemýšlel a došel jsem k závěru, že si to vlastně zasloužím, a tak souhlasím.*“ Byl jsem nadšen. Libor sepsal svoje paměti, namaloval od ruky v axonometrii i betonový plovoucí uzávěr obtokového tunelu ve Slapech a vše mi za týden přinesl. Vyšlo úžasné číslo, které si každý může na našem internetu přečíst. Libor mě také vodil po Praze, aby mi ukázal všechny stavby, které projektoval či stavěl jeho otec Josef Pfeffermann.



Tvůrce Slapské přehrady dostal stříbrnou medaili města

Stříbrnou medaili hl. města Prahy dostal včera Libor Záruba-Pfeffermann, muž, který se zapsal do dějin svým podílem na stavbách Slap a Orlika.

Libor Záruba oslaví brzy 95. narozeniny, ale ještě před čtyřmi lety skákal ze své jachty na Slapech do vody. „Přechtu vše bez brýlí, jen hůř slyším.“ svěřoval se primátorovi Pavlu Bémovi. Pan Záruba má pět dětí a většina z nich se zahleděla do jeho oboru – vodohospodářství.

Libora Zárubu znají vodohospodáři v sousedních zemích, protože také pracoval



Medaili předal Liboru Zárubovi primátor Pavel Bém.

na možnosti plavebního spojení Dunaje, Odry a Labe. Jeho práci ocenili i v Koreji a Číně. Do dějin Prahy vstoupil L. Záruba návrhem elektrárny v pilíři modřanského jezu a projektoval elektrárnu u jezu na Štvanici, o jejíž obnovu, jak primátor uvedl, město usiluje. Ivan Kuptík

Libor u mne v Povodí Vltavy, Ekotrans Moravia a.s. a P&S a.s. pracoval víc jak čtvrt století. Dodával nám všem energii a předával své zkušenosti. Když jsme začínali v roce 1993 v P&S, tak jsme získali zakázku pro VD Gabčíkovo. Šlo o největší podpírané klapky, které kdy byly vyrobeny a které dodnes slouží jako havarijní vrata v horním ohlavi obou plavebních komor.

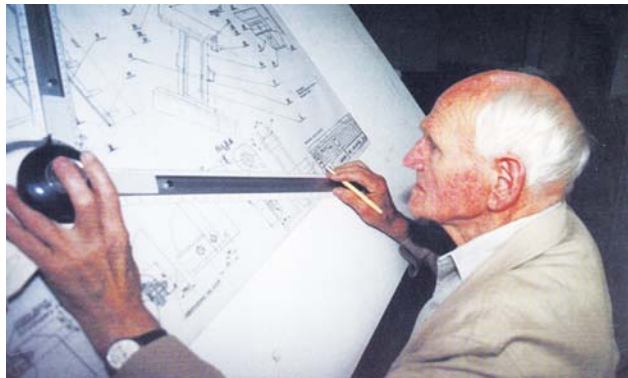
Byla to úžasná technická a výrobní výzva. Mělo to však jeden háček. Strojírny Podzimek byly ještě státním podnikem a já sám jsem znejistěl, zda to dokážeme. Libor jako vždy nezklamal. Okamžitě s doc. Františkem Čihákem z Fakulty stavební ČVUT a s Josefem Raudenským z ČKD Blansko se mnou zajeli do Třeště, prohlédli si budoucí strojírny a rozhodli, že do toho jdeme. Jak prosté. Vlastní dopravu i montáž na VD Gabčíkovo zajišťovaly již restituované a nově založené Strojírny Podzimek podle projektu nově založené projekční organizace Vodní cesty a.s., kde byl krátce i Libor akcionářem. Vše probíhalo pod dohledem Libora Záruby. V té době byly Strojírny vlastně opravářské dílny pro Štěrkovny a pískovny s.p. Brno, a o konstrukcích vodohospodářských staveb nikdy neslyšely. Proto se Ing. Martin Podzimek pokoušel již novému řediteli strojřen Ing. Jiřímu Kotrbovi vysvětlovat, co je to plavební komora a jak funguje. Dodnes si pamatuji, jak pan ředitel naslouchal a pak lakonicky konstatoval: „*Nic mi už nevysvětlujte, dejte mi výkresy a my ty klapky vyrobíme.*“

Libor ve svých 80 až 90 letech denně chodil do práce a zájmal se o všechny zakázky Seskupení firem Podzimek. Výpočty vznikaly na jeho posledním logaritmickém pravitku a výkresy pak na naší předpotopní izisce (pro mladší čtenáře – velké rýsovací prkno, na které se vše projektovalo ručně).

Zajímavý byl i přístup Libora k návrhu a výrobě turbín pro malé vodní elektrárny do Litvy. Naši výborní lodáři Milan Bryscejn a Josef Vaverka se trochu nad touto zakázkou trápili. Libor je však s úsměvem přesvědčil, že je umějí navrhnout i vyrobit. „*Copak nevíte, co to je, jak se vyrábí a jak pracuje lodní šroub?*“ „*No to víme, ale turbínu jsme nikdy nedělali.*“ „*Tak vidíte, že umíte – vždyť turbína je vlastně lodní*

šroub, který se točí obráceně.“ Chlapci pochopili, a tak jsme dodali 12 turbín pro 8 malých vodních elektráren do Litvy. Dokonce provoz jedné vodní elektrárny Skuodas slavnostně zahájil i litevský prezident Valdas Adamkus.

Jednou v neděli jsme přijeli na návštěvu k Zárubům na Cholín na Vltavě. Seděli jsme s paní Liduškou Zárubovou a čekali na Libora, až se vrátí z projížďky na plachetnici po Slapské přehradní nádrži. Po chvíli přišel osmdesátník Libor a jenom zářil: „Já vám řeknu, když z té plachetnice skáču do vody, tak si připadám jako lachtan.“ Jeho žena Liška po jeho boku již na leccos zvyklá, pouze pronesla: „Bóro, žiji s Tebou již dost dlouho, abych věděla, že lachtan nejsi.“

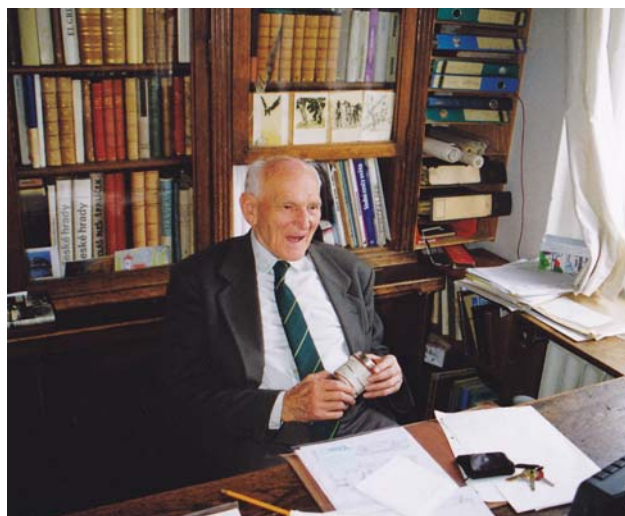


Libor pracoval s námi na aktuálních zakázkách, ale nikdy nepřestal, pracovat na svých technických lástkách. Do těch jistě patřilo dokončení lodních zdvihadel na VD Slapy a VD Orlík, které se mu podařilo při výstavbě těchto energetických vodních děl vyprojektovat a částečně realizovat, ale nikdy ne dokončit. Byl stavebně vybudován spodní obtokový tunel a malá vyrovnávací plavební komora v horní vodě VD Slapy a stavebně dokončena pojezdová dráha pro šikmé lodní zdvihadlo na VD Orlík. Sám jsem asistoval při realizaci příkazu z ÚV KSČ, abychom výstavbu lodní železnice na Orlíku okamžitě zastavili. Považuji téměř za hrdinský čin, že proti stranickému příkazu jsme ještě přes noc dobetonovali dráhu, aby z ní netrčela ocelová výztuž, a druhý den narychlo osadili ocelové kolejnice. Následně jsme dali do šrotu veškeré technologické dodávky pro strojovnu výťahu a vyhráli tak soutěž ve sběru ocelového šrotu. Libor pak léta sám pracoval na návrzích pro dokončení obou lodních zdvihadel. Na Slapech však vždy ctil princip svislého zdvihadla či plavební komory. Vynalézal objemové čerpadlo pro rychlejší plnění plavební komory (jeho model mi dodnes visí doma na zdi mé pracovny) nebo tlačené řetězy pro pohon žlabu slapského zdvihadla. Nikdy však nepřistoupil k řešení šikmého lodního zdvihadla na VD Slapy. Model žlabu lodního zdvihadla pro VD Orlík mi ukazoval doma ještě ve svých 92 letech.

Sám si modely vyráběl a pokoušel se s nimi přesvědčit mocně o jejich funkčnosti a nutnosti jejich dokončení. Ale marně. Na velké přednášce na Slapech přesvědčoval ob-



čany i současné významné politiky, jako tehdejší hejtmany Ing. Bendla a Dr. Zahradníka. Vše marné, ale jak jsem sliboval u jeho smrtelné postele, jeho žáci to nevzdávají. V hlavě



měl stále i ohromnou plachtu ve tvaru obřího padáku, kterou chtěl umístit do vody před přehradu Orlík a Slapy, aby zajistil teplou vodu pro koupání ve Vltavě v Praze. Princip byl jednoduchý. Plachta by zabránila vtékání spodní studené vody do vtoků turbín u dna nádrže a přes turbíny by pak proudila teplejší voda od hladiny nádrže, která by přepadala přes horní hranu ponořené plachty. Libor vše spočítal a přivezl i vzorek tkaniny, který jsme dokonce vlepili do uveřejněného článku Libora Záruby pod názvem Regulace teplejší vody na Vltavské kaskádě, který vyšel v časopisu Povodí Vltavy č. 1/1978. Realizace narazila na nechuť Povodí Vltavy zabývat se složitým provozem tohoto zařízení při průchodu velkých vod.

Technické i nostalgické propojení pracovníků bývalého vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy s pracovníky Vodních cest a.s. a pracovníky P&S a.s. bylo a je dlouhodobé. Bylo milé, když kolegyně Miluše Andresová každoročně organizovala „Setkání po letech“, kterých se zúčastňoval i Libor a všechny nás udivoval svou vitalitou. Příkladem může být „setkání“, které se uskutečnilo 6. 11. 1999 v Penzionu Paseky. To bylo Liborovi právě 90 let. Podívejte se na fotku té party. V čele sedí Ing. J. Nárovec.



Mimořádné období pro náš manšaft bylo období kolem roku 1994, kdy celý bývalý technický rozvoj Povodí Vltavy odcházel z akciové společnosti Ekotrans Moravia do Seskupení firem Podziměk. Na krátkou dobu totiž Libor Záruba ve svých 85 letech odešel rozjet výrobu technologií pro malé vodní elektrárny do nově vzniklého podniku v Karlových Varech. Ale za krátkou dobu se opět k nám vrátil.

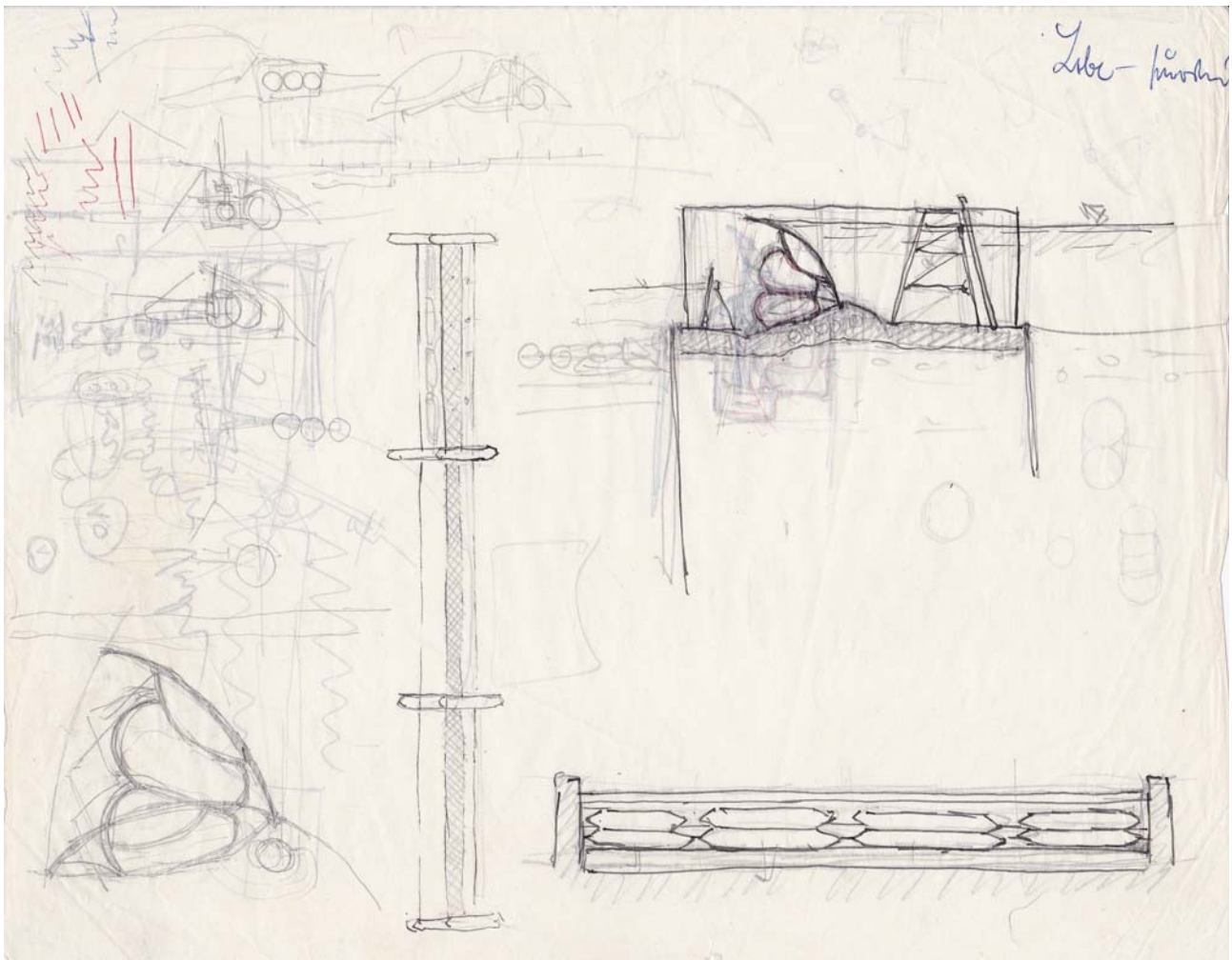
V akciové společnosti Ekotrans Moravia, která byla v roce 1989 založena pro propagaci a postupnou výstavbu vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, jsme s Liborem pracovali asi pět let. Původní ředitelství bylo v Brně, následně přesídlilo do Zlína, a současně jsme vybudovali dislokované pracoviště v nově nastavené budově v holešovickém přístavu v Praze. Zde intenzivně pracoval Ing. Libor Záruba v kolektivu technického oddělení, které řídil Ing. Petr Forman. Byli zde vynikající inženýři a technici.

Přínos Libora Záruby pro dotváření technického řešení



vodní cesty Dunaj-Odra-Labe byl obrovský. Vždyť nové řešení, vyprojektované na prknech a počítačích Ekotrans Moravia a.s. v letech 1990–1992, plně navazovalo na Generel průplavu Dunaj-Odra-Labe, který vznikl v roce 1967–1968, a to právě pod vedením hlavního inženýra Hydroprojektu Praha Ing. Libora Záruby. Byl vždy velkým propagátorem tohoto nejvýznamnějšího projektu pro naši zemi. Byla to doba velkých myšlenek, nadějí, ale také proher v oblasti rozvoje vodních cest. Libor přímo ožil a jednou po velké poradě mi řekl: „*To je jako zamlada. Když se tatínek vracel z parlamentu a maminka se ho ptala, jaké to bylo, tatínek odpovídal: Krásné, jako v hospodě. Kdo měl hubu, tak přes ní dostal.*“

Poslední léta v technickém rozvoji Povodí Vltavy (1980–1990) pracoval Ing. Libor Záruba jako hlavní inženýr. Stalo se to, když z této funkce odešel jeho syn Ing. Josef Záruba. Snažil jsem se Pepíka u nás udržet, neboť jsem uznával – a uznávám dosud – jeho mimořádnou technickou erudici. Odjel jsem proto se svou ženou Hanou za Liborem a Liduškou na Slapy, abychom situaci spolu řešili a pokud možno urovnali. Druhý den jsem měl na stole písemnou výpověď od Pepíka, kde bylo jako důvod uvedeno, že jsem v neděli jednal o něm bez něj s cizími lidmi. Ti cizí lidé byl jeho otec a matka. Byla to největší technická ztráta, kterou jsem kdy ve svém kolektivu zažil. Funkci hlavního inženýra převzal Ing. Libor Záruba a na plné obrátky se nastartovali čtyři mladí inženýři – Petr Forman, Jan Nárovec, Mirek Liška a posléze Mirek Němec. Karavana šla dál, a tak jízva se po odchodu Pepíka Záruby zacelovala sice pomalu, ale jistě. Libor všechny své myšlenky a později patenty vždy pečlivě a v přesném měřítku kreslil do sešitků velikosti A4, kterých měl za svůj život nepočítaně. Byl jsem poctěn, když mi je Libor jednou půjčil. Tehdy jsem si poprvé uvědomil, jak náčrtky Libora Záruby jsou podobné náčrtkům Leonarda da Vinciho.



V roce 1987 na mé padesáté narozeniny, které jsem slavil na lodi, přišel také Libor a všem přítomným vysvětloval funkci „Balené studánky“, kterou jsem dostal od útvaru technického rozvoje Povodí Vltavy.



Když bylo Liborovi Zárubovi 65 let, odešel z Hydroprojektu Praha se slovy: „*Chtěl bych ještě nějaký čas pracovat na progresivních technických řešeních ve vodním hospodářství, ale moderní technika se nám poslední dobou nějak vyhýbá, a tak za ní jdu do technického rozvoje Povodí Vltavy.*“ Tak začala Liborova další pouť progresivního a stále mladého penzisty, která trvala dalších 25 let.

Vrátím-li se zpět do doby, kdy byl ještě Libor v Hydroprojektu, pak mi vyvstanou dvě období vzájemné spolupráce. Obdiv k němu začal, když jsem ho poznal ještě na studiích jako otce mého spolužáka Pepíka Záruby. To jsem byl již ženatý a se svou ženou Hanou jsme jednou byli v Zárubově rodném sídle na Cholině, kam nás pozvali na oběd. Handa dodnes vypráví, jaký to byl zážitek, když na stůl pro rodiče a pět dětí přinesla paní Zárubová jedno kuře a hromadu brambor. Všichni se způsobilně najedli a poděkovali. Takovou disciplínu, skromnost a dobrou pohodu jsme dosud neviděli. Pak jsem občas Libora navštívil v Hydroprojektu a nasával jsem jeho životní a odborný optimismus. Vyznávám se, že téměř všechno, co je ve mně jako ve stavebním inženýrovi pozitivního, moje názory i postupy při projektování, prosazování, realizaci i provozování, nesou pečeť Libora. Tvrdím směle, že to byl poslední stavební inženýr, kterého jsem znal a který měl schopnosti starých stavitelů pyramid, univerzální vynálezectví Leonarda da Vinciho a intuici Gustava Eiffela a dalších velkých stavitelů minulých věků. Byl to inženýr, který nikdy nepotřeboval počítače a ostatní techniku moderní doby, aby vyprojektoval přehradu, aby navrhl nový stroj, aby odhadl, jak má být tlustý trám, aniž by ho počítal, a který se nebál riskovat až za hranice své osobní bezpečnosti. Liborovi děkuji

za sebe i za všechny mladší, kterým léta nezištně a laskavě předával své přirozené i léty nabyté technické znalosti.

Ještě v Hydroprojektu Libor navrhl pro manipulační pole jezu v Libčicích betonovou klapku podpíranou soustavou pryžových vaků. Bylo nutno přesvědčit Rubenu Náchod, že dovede takové vaky vyrobit. S Liborem jsme odletěli do Zlína ke generálnímu řediteli gumárenských závodů, kde se na nás vrhla celá tlupa odborníků, kteří přesvědčovali nás a hlavně své nadřízené, že vak, kterým by se podpírala jezová klapka, vyrobit nejde. Když jsme už prohrávali, vytáhl Libor taková dvě prkénka spojená pantem a uprostřed byl igelitový pytlík. Nasadil brčko do dírků v horním prkénku a foukl. Pytlík se nafoukl, prkénka se rozevřela a ředitel ukončil poradu slovy: „*Vidíte soudruzi, že to jde, tak pracujte.*“ Zkušební vak byl vyroben, fungoval, ale následně se zjistilo, že je to přeci jen slepá ulička. Betonovou klapku jsme nahradili ocelovou, soustavu pružných vaků teleskopickými a následně dvoučinnými hydraulickými válci. Tak vznikla konstrukce jezových klapek podpíraných hydraulickými válci, která pak byla typizována a rozšířila se po celé labskovltavské vodní cestě. V poslední době se tento princip uplatnil i pro jez na horní Vltavě v Českém Vrbném.

V „klapkovém“ období jsem zažil i Liborovu iniciativu a houževnatost při návrhu a výrobě prototypu betonového nákladního člunu. Osobně ho vlastníma rukama realizoval ve Štěchovickém přístavu. Všichni ho zrazovali, ale Libor nepovolil. Když člun vyplul ze Štěchovic ku Praze, tak jeho posádka narazila u Vranské přehrady na těžký kamenný břehový zához a loď prorazili. Libor přesto neztratil svůj optimismus, když konstatoval: „*Bez tak to splnilo svůj účel – loděnice ve strachu z konkurence snížily podstatně cenu člunů ocelových.*“ Takový byl Libor. I proto Plavba a vodní cesty o.p.s. od roku 2005 každé dva roky uděluje cenu Libora Záruby za mimořádné zásluhy pro rozvoj vodních cest a plavby v České republice. Ocenění dostanou peněžitou odměnou a kopií ručně vyřezané dřevěné sošky vodníka, kterou osobně vyřezal Libor Záruba a věnoval mi ji k 60. narozeninám s podpisem a svým vyznáním:



„*Sem starej vetchej dědek, vyrost sem a zestárl tady na břehu Vltavy, ale pořád ještě koukám, co se kolem patlá.*“

Libore, teď se budeš koukat z výšin na svou bustu na Tvé plavební komoře na Hluboké na Tvé Vltavě, a budeš se dívat, jak tu horní Vltavu a souběžně vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dopatáme.

PODZIMEK
& SYNOVÉ



DŘEVOVÝROBA
PODZIMEK



Zal. 1896
PODZIMEK
118
www.podzimek.cz



STROJÍRNY
PODZIMEK



P&S
akciová společnost

Plavební a vodocestné sdružení sdružuje experty a zájemce z oblasti vodohospodářství, vodních cest a plavby, kteří se společně podílí na rozvoji vodních cest a plavby v České republice.

Za tímto účelem fungují odborné skupiny, které řeší především problematiku:

- provoz a údržba vodních cest
- napojení ČR na splavnou Odru
- zlepšení splavnosti dolního Labe
- vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

*Připojte se k aktivitám ČPVŠ
a podpořte rozvoj vodních cest a plavby!*



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

Zájemci se mohou hlásit na adrese: České plavební a vodocestné sdružení, Holešovický přístav 1146, 170 04 Praha 7
reditelstvi@plavebniurad.cz, Tel: 234 637 110, Fax: 288 870 514



POVODÍ VLTAVY

1913-2014

101 LET

vodního díla Štvanice

Státní podnik Povodí Vltavy Vás u příležitosti
101. výročí vodního díla Štvanice zve na

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ.

Čeká Vás prohlídka malé vodní elektrárny, která byla
v roce 2002 prohlášena kulturní památkou, prohlídka
plavebních komor a výstava historických fotografií.

Prohlídky jsou možné po skupinách a budou probíhat
v každou celou hodinu.

Soutěže pro děti a dospělé.

Termín: 20. a 21. září 2014

Místo: Malá vodní elektrárna Štvanice,
špička Štvanického ostrova, Praha

Čas: 10:00–16:00 hodin

Nejnsnazší přístup ze stanice MHD Florenc, nebo Vltavská.

PARTNEŘI AKCE:

