

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2  
2016



- *Čeští a polští ministři dopravy, námořního hospodářství a vnitrozemské plavby podporují vodní koridor D-O-L*
- *Česko-čínská spolupráce na přípravě projektu D-O-L navázána*
- *Rakouský prezident podpořil propojení Odry s Dunajem*

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY





**POVODÍ LABE**

**Povodí Labe, státní podnik**

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.cz)



**POVODÍ VLTAVY**

**Povodí Vltavy, státní podnik**

Holečkova 8, 150 24 Praha 5  
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



**POVODÍ MORAVY**

**Povodí Moravy, s.p.**

Dřevařská 11, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: [info@pmo.cz](mailto:info@pmo.cz)  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



**NDCon s.r.o.**

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

E-mail: [ndcon@ndcon.cz](mailto:ndcon@ndcon.cz)

[www.ndcon.cz](http://www.ndcon.cz)



**Povodí Odry, státní podnik**

Varenská 49 701 26 Ostrava

Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: [info@pod.cz](mailto:info@pod.cz)

[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



**ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU**

**APL - Asociace lodního průmyslu**

U Závodíště 251/8, 159 00 Praha 5

Tel.: +420 602 281 300 e-mail: [predstavenstvo@aplcz.cz](mailto:predstavenstvo@aplcz.cz)

[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.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](mailto: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](mailto:brno@vrv.cz)



**projektová a inženýrská činnost**

Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4

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

e-mail: [info@vodnicesty.cz](mailto:info@vodnicesty.cz)



**AQUATIS a.s.**

Botanická 834/56, 602 00 Brno

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

[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)

[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)

**METROSTAV**



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8

[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



**akciová společnost**

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4

Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)

[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



Váňovská 52B, 589 16 TŘEŠŤ

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

e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)

[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ

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

e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)

[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1

405 91 Děčín I

e-mail: [info@cspl.cz](mailto: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](mailto:info@czechports.cz)

[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



**PRAGUE BOATS**

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu  
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5

110 00 Praha 1 - Staré město

T: +420 603 555 242 [www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)



**AQUAVIA**

**s. r. o.**

Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto:rezervace@lodmoravia.cz)



**PORT SZCZECIN-SWINOUJŚCIE**

Úřad námořních přístavů Štětín a Svinouští  
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polsko  
tel. (+48 91) 43 08 220 [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)



**INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODĚNICE VLTAVA**  
Svermovská 32, 273 41 Brandýsek

[www.petrkozyeny.cz](http://www.petrkozyeny.cz)

tel./fax: 312 283 702, 718

[www.marinavltava.cz](http://www.marinavltava.cz)

e-mail: [kozyeny.petr@volny.cz](mailto:kozyeny.petr@volny.cz)

[www.lodenicevltava.cz](http://www.lodenicevltava.cz)

e-mail: [petr.kozyeny@petrkozyeny.cz](mailto:petr.kozyeny@petrkozyeny.cz)



**Porr a.s.**

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby  
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10

[www.porr.cz](http://www.porr.cz)



**ČSP**

Česko-saské přístavy  
s.r.o.

Loubská 704/9, 405 02, Dáčin 1

Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656

E-mail: [info@csp-labe.cz](mailto:info@csp-labe.cz) [www.csp-labe.cz](http://www.csp-labe.cz)



### STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA

Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
[www.spspraha.cz](http://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](mailto:rvccr@rvccr.cz) • [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

## 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; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;  
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Josef Podzimek;  
Ing. Milan Raba; PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Jan Skalický;  
Ing. Michael Trnka, CSc.

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Fax: 241 409 467  
e-mail: [vodnicesty@seznam.cz](mailto:vodnicesty@seznam.cz)  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

### Objednávky a inzerce:

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

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

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.

### OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Labe Ing. Marián Šebesta .....	2
Český a čínský prezident jednali o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	3
Rakouský prezident Heinz Fischer podpořil propojení Odry s Dunajem .....	4
Podporujeme projekt Dunaj-Odra-Labe, shodli se ministři dopravy Polska i Česka .....	5
O vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe u prezidenta Michal Symerský .....	6
Ministerstvo dopravy řeší Koncepti vodní dopravy ČR Ing. Luděk Sosna, Ph.D. ....	6
Vodní cestu mezi Baltským a Černým mořem je možné obnovit, dokázala studie proveditelnosti Andrej Rekeš .....	7
Polská Strategie rozvoje vnitrozemských vodních cest do roku 2020 s výhledem do roku 2030 .....	8
Využití vnitrozemské plavby při obsluze polských přístavů Štětín a Svinouští Karolina Bierdzińska .....	10
Novou ředitelkou Státní plavební správy byla jmenována Klára Němcová .....	11
V Děčíně se konala beseda o Plavebním stupni Děčín Mgr. Tomáš Neřold, M.A. ....	12
Nad plavebním stupněm Děčín se vznáší hrozba ekologů Miroslav Neumaier .....	13
Usnesení vlády ČR č. 391/2016 o reakci vlády na zahájené řízení z důvodu vyhlášení lokalit NATURA 2000 v nedostatečném rozsahu + záznam s jednání ..	14
Studie proveditelnosti D-O-L? V nedohlednu! Schling: Chce Ministerstvo dopravy pohřbit DOL? Z domácího tisku .....	15
Světový kongres klastrů podpořil Odru Ing. Petr Forman .....	16
Polské vyznamenání pro Petra Formana .....	17
Přístav Lovosice přeložil transformátory o hmotnosti 320 tun Ing. Veronika Weiß .....	17
Plavební komora na jezu Hněvkovice se blíží k dokončení Jan Prokeš .....	18
Novinky na Baťově kanálu v plavební sezóně 2016 .....	18
Nejnovější hotelová loď Elbe Princesse zahájila plavby do Prahy Miroslav Neumaier .....	19
Svaz vodního hospodářství ČR vítá rozhodnutí Ministerstva zemědělství v kauze Orlík .....	22
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2015 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	23
Za Honzou Čábelkou Pavel Jurášek .....	27
Spolek Vitavan v Praze - 145 let jeho života Václav Hodr .....	28
Život není takový – je úplně jiný (62) Ing. Josef Podzimek .....	30



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Labská vodní cesta v kaňonu u Dolního Žlebu  
Zdroj: ČSPL a.s.

# Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Labe



Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

oslavy 50 let od vzniku podniků Povodí jsou v plném proudu, a tak mi dovoluji Vás u této příležitosti pozdravit a říci pár slov, co to pro mě znamená.

V pátek 1. 7. 1966 vznikl oborový podnik Ředitelství vodních toků. Ten den si pamatuji velmi přesně. Bylo mi deset měsíců, ale já už tehdy věděl, že v něm brzy budu pracovat. Nakonec to nešlo tak rychle, ale od roku 1988 se stal mým druhým domovem. Zažil jsem mnohé, od nechápavých pohledů spřátelených pohraničnicků, když jsem ve vysokých holínkách a s nivelační latí stál uprostřed Lužické Nisy na hranici v Trojmezí, až po těžké rozhodování, zda zatopit část Mělníka, či pokračovat v riskantní noční sanaci rozestavené ochranné hráze při poslední povodni před třemi lety.

Za tu dobu si nejvíc vážím toho, že jsem zde našel velké množství kolegů a kolegyní, pro které je práce zde dost často i koníčkem. Líbí se na nám na ní především to, že je velmi rozmanitá a těsně spjatá s přírodou. Ale zpět proti proudu.

Zpočátku to vypadalo, že hlavní prací budou revitalizace a čistota vod. Plavba skončila s přechodem dopravy uhlí do elektrárny Chvaletice z nedávno dobudované labské vodní cesty na koleje, nádrže přestaly být v kurzu a skončilo hájení profilů určených SVP.

Pak ale přišel rok 1997 a s ním povodně. No a rázem bylo všechno jinak. Nezůstalo u jedné, ale s železnou pravidelností se začaly vracet. Mí kolegové mi potvrdí, že od té doby se střídají či překrývají období, kdy řešíme povodeň, odstraňujeme povodňové škody na vodohospodářském majetku a připravujeme protipovodňové investice.

Celé další období bylo vyplněno prací na „plánování v oblasti vod“. SVP byl nahrazen plány oblastí povodí. Těžiště plánování se přesunulo z oblasti vyhledávání a péče o zdroje vodního bohatství k ochraně vodních útvarů. Dle mého názoru došlo ke zbytečnému zúžení řešené problematiky a do budoucna by bylo účelné se vrátit k tradici plánování v duchu vodního hospodářství (vždyť přece „hospodařit“ neznamená jen „chránit“).

Další významnou oblastí byla a je plavba. Naši předci si byli moc dobře vědomi důležitosti a nenahraditelnosti vodního spojení se světem, s mořem, k němuž bohužel jiný přístup nemáme. Proto se rozhodli vybudovat spolehlivou vodní cestu na Labi a na Vltavě, proto připravovali průplavní spojení s Dunajem a Odrou. Tyto práce trvaly prakticky celé minulé století, bez ohledu na to, kdo

zrovna v naší zemi vládl (a že jich bylo!). Výsledkem byly desítky jezů, plavebních komor, regulací toků, přístavů. V nebyvalé míře se rozvinula stavba lodí a obchodní plavba. S tím souvisela výchova kvalitních odborníků. K dokončení splavnění mezi Hamburkem a Pardubicemi již zbývalo málo, pouhé tři plavební stupně. No ale sameťová revoluce znamenala nejen prakticky ukončení obchodní plavby, ale i fakticky konec nadějí na dokončení velkého díla našich předků.

Dovolím si příměr, který je samozřejmě pouze nadsázkou. Představte si, že by Holanďané 100 let stavěli ochranné hráze, už by chyběly jen dva krátké úseky. Pak by však dorazili ochránci a řekli, že je to vlastně na nic – ta voda tam stejně nateče a taky tam mohou živočišné hezky a pohodlně migrovat. Takže končíme. Přichází NATURA a těšíme se na s tím související zvýšení cestovního ruchu.

Proč se nám, vodohospodářům, nedaří přesvědčovat veřejnost a odpovědné činitele o užitečnosti našich návrhů tak, jak se jiným zúčastněným daří je shazovat ze stolů? Dle mého názoru je tím důvodem často roztržitost vodního hospodářství a úzké hájení svých zájmů.

Je smutné, že se utápíme v kompetenčních sporech, kdo bude rekonstruovat plavební komory a stavět mola pro rekreační lodky, místo toho, abychom společně (téměř 27 let po revoluci!) postavili tři chybějící plavební stupně na Labi.

Obdobně se z úst představitele SOVAK dozvíme, že příprava vodního zdroje Pěčín je zbytečná.

Opakovaně se pouze přesvědčujeme, zda navržená opatření jsou již dostatečně přírodě blízka.

Takže přátelé plavby a vodních cest, do dalších 50 let máme co zlepšovat a čeká nás ještě spousta práce.

Dovoluji mi se s Vámi rozloučit pozdravem: Vodohospodáři naší krásné malé vlasti, táhněme za jeden provaz!

**Ing. Marián Šebesta,**  
**generální ředitel státního podniku Povodí Labe**



Foto: EVD-Sped s.r.o.

# Český a čínský prezident jednali o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe

Během státní návštěvy prezidenta Čínské lidové republiky Xi Jinpinga v České republice ve dnech 28. - 30. března 2016 mu prezident ČR Miloš Zeman osobně představil a prodiskutoval s ním projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

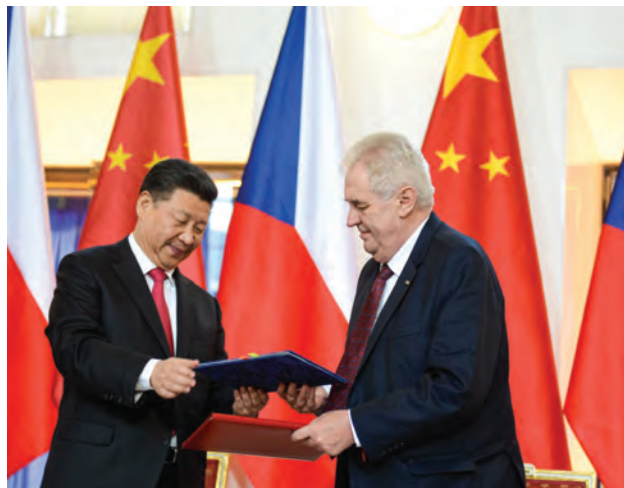
Završením jednání bylo Česko-čínské ekonomické fórum na pražském Žofíně dne 30. března 2016, které přineslo konkrétní výsledky - 30 obchodních dohod v nejrůznějších oblastech, které byly podepsány za účasti obou prezidentů.

Při zahájení ekonomického fóra uvedl čínský prezident Xi Jinping: *„Čínou navržená iniciativa Ekonomický pás Hedvábné stezky je koncipována za účelem propojování infrastruktury a obchodní spolupráce příslušných zemí. Česká republika je důležitou zemí spadající pod část iniciativy zvané Ekonomický pás Hedvábné stezky.“*

Prezident ČR Miloš Zeman upřesnil, že objem čínských investic v Česku dosáhne letos 95 miliard korun. Uvedl, že i politici mají své sny a tím jeho je vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: *„Stejně tak, jako má čínský prezident touhu obnovit hedvábnou stezku, mým snem je otevřít vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“.*

Uvítal proto rostoucí zájem čínských firem na spolupráci na tomto projektu.

Jednou z dohod podepsaných během ekonomického fóra byla také Rámcová smlouva o spolupráci na přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe v analytické části (pro úsek Dunaj-Hodonín - pozn. redakce) mezi českou společností DOE Europe SE a čínskou společností Sino-hydro Corporation Ltd.



Česko-čínské ekonomické fórum na pražském Žofíně

Foto: Archiv KPR, foto Hana Brožková

## Rakouský prezident Heinz Fischer podpořil propojení Odry s Dunajem

Rakouský prezident Heinz Fischer navštívil ve dnech 11. až 12. dubna 2016 Českou republiku.

Oba prezidenti spolu hovořili i o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Část projevu prezidenta ČR Miloše Zemana týkajícího se této problematiky otiskujeme v původním znění stejně jako odpověď rakouského prezidenta Heinze Fischera:

*„Mám svůj sen, který je spojen s česko-rakouskou obchodní spoluprací. Je to sen, který je spojen s císařem Karlem IV., je to sen také jednoho z nejlepších českých podnikatelů Tomáše Bati a je to také můj sen – a to je vodní koridor mezi Rakouskem a Polskem, který bude procházet českým územím, tedy Dunaj-Odra. To je sen, který byl dříve v zákonech z roku 1901 v rakouské monarchii. Pak však došlo ke světové válce a tento projekt byl odložen. Víte však, že stále existují diskuze s Polskem a Slovenskem. Polsko i Slovensko se k tomuto projektu staví pozitivně. Co se týče České republiky, ministr dopravy Dan Ťok mě informoval, že bude připravená studie proveditelnosti, která zhodnotí tuto situaci. A co se týče Rakouska, je zde pan Christoph Leitl (prezident rakouské hospodářské komory – pozn. redakce), velice moudrý a racionální člověk, který tento projekt podporuje a také je zde rakouský ministr dopravy, který trošku váhá protože možná nemá tolik informací. Každý politik může mít obavy z dlouhodobých projektů, protože budou v rukou jeho následovníků, a nikoliv jeho vlastních,“ prohlásil prezident ČR Miloš Zeman. „Tyto projekty ale vytvářejí naši hospodářskou historii a já pevně doufám, že všechny rozumné sny budou naplněny, protože život beze snů je nudný a šedý.“*

*„Pokud Miloš Zeman říká, že má sen o tomto průplavu, který by znamenal spolupráci a vzájemnou dopravu, pak já věřím, že v politice potřebujeme víze. Jeden rakouský premiér kdysi řekl – pokud máte víze, potřebujete doktora. To je ale nesprávné, potřebujeme víze a dlouhodobé cíle, určité ideje. Potřebujeme utopii, protože mít víze je jediný způsob jak udělat, aby se jednou víze staly realitou – to napsal Martin Walser – a já s tím souhlasím. Existují určité překážky a problémy, ale jeden ministr nikdy nezastaví dobrou vízi,“ reagoval rakouský prezident Heinz Fischer. „Víze však musí mít dostatečnou substanci k tomu, aby se stala mocnou a přesvědčivou. Dějiny jednou rozhodnou, jak silná tato víze je,“ dodal rakouský prezident s tím, že s ideou českého prezidenta souhlasí.*



Přivítání rakouského prezidenta Heinze Fischera na nádraží ve Stochově u Lán po příjezdu historickým salonním vlakem

# Podporujeme projekt Dunaj-Odra-Labe, shodli se ministři dopravy Polska i Česka

V rámci jednání české a polské vlády ve Varšavě 8. dubna 2016 byla probírána i dopravní témata, především splavnost Odry, Dunaje a Labe, silniční propojení obou zemí nebo spolupráce se štětínskou Námořní akademií. To byla hlavní témata jednání mezi českým ministrem dopravy Danem Ťokem a jeho polskými protějšky, ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem a ministrem infrastruktury a výstavby Andrzejem Adamczykem. **Ministři se při jednání ve Varšavě shodli, že**



Privítání českého premiéra Bohuslava Sobotky polskou premiérkou Ewou Kopaczovou ve Varšavě

**projekt D-O-L je pro Českou i Polskou republiku důležitým projektem, na kterém mohou spolupracovat.**

„V těchto dnech jsme dokončili výběrové řízení pro konsorcium, které dnes chystá studii uskutečnitelnosti, tzv. feasibility study pro kanál D-O-L. Rádi bychom zvažili, zda-li je to ekonomicky výhodné, abychom se mohli s projektem posunout dále. **Vytvoříme zároveň s polskými kolegy pracovní skupinu, která bude řešit vodní cestu z Ostravy do Kožle v návaznosti na splavnění Odry,**“ řekl při jednání ministr Dan Ťok.

**Hlavní pozornost polského Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby se soustřeďuje právě na splavnění Odry na IV. stupeň splavnosti. Polsko připravuje přistoupení k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu.**

Jedním z témat byla taky spolupráce s vysokou námořní školou ve Štětíně. „Na Ministerstvu dopravy ČR evidujeme přes 20 tisíc námořníků, většina z nich jezdí bohužel na lodích jiných států a většina z nich vystudovala ve Štětíně Námořní akademii. O tom, že bychom znova udělali české námořní loďstvo, jsme neuvažovali. Spolupráce se štětínskou Námořní akademií je zajímavá, o říční a námořní dopravu je v ČR zájem, studenti jsou a možná by bylo vhodné tuto spolupráci dohodnout,“ uzavřel jednání ministr Dan Ťok.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby PR



Jednání českého ministra dopravy Dana Ťoka s polskými ministry námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczykem a infrastruktury a výstavby Andrzejem Adamczykem

# O vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe u prezidenta

**Michal Symerský – druhý náměstek hejtmána Olomouckého kraje**

Prezident republiky Miloš Zeman se ve čtvrtek 10. března 2016 v reprezentačních prostorách Pražského hradu setkal s krajskými koordinátory projektu vodního koridoru Dunaj-Odra- Labe, o čemž informoval časopis Vodní cesty a plavba 1/2016.

**Dovolují si zde uvést můj pohled na proběhlou schůzku, která byla vůbec první schůzkou krajských koordinátorů a to přesto, že krajsští koordinátoři byli určeni jako zástupci svých regionů, kterých se týká projekt vodního koridoru D-O-L a další vodocestné projekty, na základě usnesení Rady asociace krajů ČR č. 37 již 26. dubna 2013.**

Konkrétně se projekt týká krajů Jihomoravského, Zlínského, Olomouckého, Moravskoslezského, Pardubického, Středočeského a Ústeckého. Účastníci jednání se shodli na potřebnosti kontinuity a bylo navrženo, že schůzky v tomto formátu by měly proběhnout alespoň dvakrát ročně.

**Vodní koridor D-O-L není pouze chybějícím článkem v soustavě evropských vodních cest. Je to vodohospodářský projekt spojující mnoho významných funkcí zásadního významu pro Evropu, tak zejména pro Českou republiku. Po funkci dopravní v současné době zejména narůstá význam funkce protipovodňové ochrany, zadržování vody v krajině, potenciál pro oblast cestovního ruchu a rekreace, ale také pro ekologickou stabilitu a energetickou rovnováhu.**

Historicky má tento projekt svoje příznivce i odpůrce a právě pan prezident patří v současnosti mezi největší hybatele, kteří se projekt snaží posouvat kupředu. Na

proběhlém setkání tým poradců pana prezidenta seznámil přítomné zástupce krajů s aktuálními informacemi týkajícími se tohoto projektu a také informoval o probíhajících jednáních doma i v zahraničí (konkrétně v Polsku, Rakousku a Slovensku). Okrajově byla krajským koordinátorům poskytnuta informace o dílčí studii proveditelnosti na úseku Kozle – Ostrava a o možnostech další synergie. Závěrem byla diskutována možnost spolupráce a zapojení krajů ČR za účelem zvýšení progresu v realizaci projektu D-O-L.

Z proběhlé schůzky vyzněl značně negativně přístup ministerstva dopravy, které doposud nevybralo zpracovatelskou firmu na studii proveditelnosti D-O-L. Předmětná studie má zahrnovat analýzu technické, ekonomické, environmentální uskutečnitelnosti plánovaného projektu. Podávání nabídek na zpracování studii proveditelnosti přitom probíhalo do listopadu 2015, přesto do dnešních dní nebylo rozhodnuto o zpracovatelské firmě. I z tohoto úhlu pohledu je vidět, že ministerstvo dopravy staví vodní dopravu do pozadí svých zájmů a priorit. Inspirací by pro nás mohl být například přístup vlády v sousedním Polsku, kde mají vytvořeno od listopadu 2015 samostatné ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby. Prioritou tohoto ministerstva je obnovení splavnosti Odry v souvislosti s dostavbou propojení Dunaj – Odra – Labe.

**Závěrem nezbývá, než apelovat na ukončení liknavého přístupu ministra dopravy Dana Ťoka k projektu a pokračovat v realizaci studie proveditelnosti, která odpoví na mnohé otázky týkající se životaschopnosti projektu vodního koridoru D-O-L.**

## Ministerstvo dopravy řeší Koncepti vodní dopravy ČR

**Ing. Luděk Sosna, Ph.D. – ředitel Odboru strategie, Ministerstvo dopravy**

Ministerstvo dopravy odeslalo do meziresortního připomínkového řízení návrh materiálu Konceptu vodní dopravy pro roky 2014–2020 (dále jen Koncepte) v průběhu února letošního roku. Odbor Strategie Ministerstva dopravy, který je gestorem zpracování Koncepte, v současné době vypořádává společně s Ředitelstvím vodních cest (ŘVC) a dalšími odbory MD připomínky, které jsou většinou technického rázu (cca čtvrtina připomínek).

**Zaslané připomínky se týkají především protichůdných názorů na funkční roli ŘVC ve stávajícím systému rozvoje dopravní infrastruktury v České republice.**

Spornou otázkou se jeví i podpora financování údržby vodních cest z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury ve formě rozdělení kompetencí mezi podniky Povodí a ŘVC. **Dalšími okruhy připomínek jsou obecný smysl vodní dopravy v ČR, otázka stavu vodní cesty v Německu, problematika přístavů a přístavišť.**

K problematickým tématům budou i nadále vedeny konzultace s Ministerstvem zemědělství, Ministerstvem

průmyslu a obchodu, Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem pro místní rozvoj a Svazem dopravy. Zároveň probíhá proces SEA. Jeho kladné stanovisko je nezbytnou podmínkou pro schválení Koncepte vládou ČR.



?!



# Vodní cestu mezi Baltským a Černým mořem je možné obnovit, dokázala studie proveditelnosti

**Andrej Rekeš** – tajemník Komise pro rozvoj vodní cesty E-40 v úseku Dněpr-Visla

Viz. *Vodní cesty a plavba* 1/2012 str. 41 až 45, 2/2014 str. 8 a 4/2014 str. 19.

Toto zjištění se objevilo v usnesení, které přijali účastníci konference shrnující projekt s názvem Obnova vodní cesty E-40 v úseku Dněpr-Visla. Konference se konala v polském Lublinu dne 16. prosince 2015 a předcházelo jí 15. prosince 2015 ekologické fórum, kde na 70 specialistů z Běloruska, Polska a Ukrajiny diskutovalo o možných ekologických rizicích vyplývajících z rozvoje vnitrozemské plavby mezi Baltským a Černým mořem.

Od začátku roku 2015 mezinárodní konsorcium vedené Námořním institutem v Gdaňsku zkoumalo podmínky pro vnitrozemskou plavbu vodní cestou E-40, která spojuje námořní přístavy Gdaňsk a Cherson přes území Běloruska, Ukrajiny a Polska. Ukázalo se však, že ekologové považují za nutné provést další analýzy, aby se zjistilo jaký bude mít využívání vodní cesty E-40 vliv na vodní režim a biodiverzitu řek Visla, Bug, Pripjat a Dněpr.

Nicméně odborníci z Námořního institutu v Gdaňsku upozornili, že dosud byly připraveny pouze předběžné výsledky zkoumání, proto nemohou obsahovat komplexní posouzení problematiky životního prostředí. Mezinárodní konsorcium vedené polskou organizací analyzovalo technické a ekonomické faktory při budování laterálního průplavu, který by obešel řeku Bug, která byla v minulosti splavná. Ta v současné době nemůže být použita pro plavbu, protože její významná část je chráněna v rámci evropsky významných území NATURA 2000.

Délka vodní cesty mezi běloruským Brestem a polskou Varšavou, kterou je potřeba znovu postavit, bude téměř 160 kilometrů a náklady na vodohospodářská zařízení byly odhadnuty téměř na 2 miliardy eur. Předpokládá se, že většina této částky by byla financována z fondů Evropské unie.



Mapa vodní cesty E-40 - Baltské moře - Černé moře

Zástupci námořního institutu v Gdaňsku také upřesnili, že finanční prostředky investované do výstavby vodní cesty by se vrátily do 30 let. To by mělo být v zájmu logistických společností v Polsku, Bělorusku a na Ukrajině a dalších zemí Evropy kvůli nižším nákladům na vodní dopravu.

Kromě toho výzkum prováděný konsorciem předpokládá potřebu stavebních prací na ukrajinských a běloruských úsecích vodní cesty E-40. Pro ukrajinský úsek zdůrazňuje potřebu modernizace vodních děl na řece Dněpru, stejně jako vodního systému Bietoziersk. Běloruský úsek vodní cesty E-40 vyžaduje výstavbu řady vodních děl na řece Pripjat s cílem úpravy toku a rekonstrukci plavebních komor ve východní části průplavu Dněpr-Bug v souladu s předpisy Evropské unie.



Plavební komory v západní části běloruského průplavu Dněpr-Bug již prošly kompletní přestavbou na plavební třídu Va. Na obr. nová plavební komora „Záluží“ otevřená v roce 2015

Komise pro rozvoj vodní cesty E-40 v úseku Dněpr-Visla, která se skládá z téměř 80 účastníků z Běloruska, Polska a Ukrajiny schválila rezoluci k pokračování přípravných prací na obnově vodní cesty E-40.

„Přijetí rezoluce neznamená, že stavební práce budou zahájeny okamžitě. Ještě zbývá hodně věcí, které vyžadují pečlivé zkoumání. To znamená, že konsorcium expertů bude i nadále fungovat v příštím roce. Nové výsledky by měly být předloženy na jaře,“ poznamenal Mikołaj Kotecki, generální ředitel běloruské státní společnosti Dněpro-bugská vodní cesta. Nicméně ekologické a ekonomické studie pokračují. Musí se shromáždit co nejvíce údajů potřebných pro analýzu rizik a přínosů. Pěs ukončení projektu, bude Komise pro rozvoj vodní cesta E-40 v úseku Dněpr-Visla nadále plnit své povinnosti do doby, kdy bude podepsána mezinárodní dohoda o správě vodní cesty mezi Běloruskem, Polskem a Ukrajinou.“

Projekt Obnova vodní cesty E-40 v úseku Dněpr-Visla: od strategie k plánování, začal v prosinci 2013. Značná část finančních prostředků byla pokryta Evropskou unií v rámci programu přeshraniční spolupráce Polsko-Bělorusko-Ukrajina 2007–2013.

Projekt byl proveden těmito partnery:

Vedoucí projektu je běloruská státní společnost Dněpro-bugská vodní cesta; nadace Interakcia, Výkonný regionální výbor Brest, Úřad maršálka v Lublinu, Asociace regionálního a místního rozvoje Progress, Volyňská regionální rada vodních zdrojů, Volyňské sdružení vědců a inovátorů.

Více informací o projektu:

<http://e40restoration.eu>

[www.facebook.com/groups/e40restoration/](http://www.facebook.com/groups/e40restoration/)

# Polská Strategie rozvoje vnitrozemských vodních cest do roku 2020 s výhledem do roku 2030

Dne 11. dubna 2016 polské Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby (MGMiŽS) představilo ve Wroclawi Strategii rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku do roku 2020 s výhledem do roku 2030.

„Je to všechno o úpravě těchto vodních cest na parametry minimálně IV. třídy splavnosti,“ zdůraznil ministr MGMTiŽS Marek Gróbarczyk.



Představení Strategie rozvoje vnitrozemských vodních cest do roku 2020 s výhledem do roku 2030 ve Wroclawi 11. dubna 2016

Připomněl, že v síti vodních cest mezinárodního významu (dle Dohody AGN) jsou zahrnuty tři vnitrozemské vodní cesty, které prochází územím Polska:

- **E-30**, spojující Baltické moře s Dunajem v Bratislavě, zahrnující polskou část řeky Odry od Svinouští po hranice s Českou republikou;

- **E-40**, která spojuje Baltické moře v Gdaňsku s Dněprem v oblasti Černobylu a pokračuje přes Kyjev, Novou Kakovku a Cherson do Černého moře, zahrnující v Polsku řeku Vislu z Gdaňsku do Varšavy, řeku Narew a řeku Bug do běloruského Brestu;

- **E-70**, která spojuje Nizozemsko s Ruskem a Litvou, zahrnující v Polsku Odru od ústí průplavu Odra-Havola k ústí řeky Warty v Kostrzynu, průplav Visla-Odra a od Bydgoszcze dolní Vislu a Szkarpu a Gdaňskou Vislu.

Ministerstvo MGMTiŽS již provádí činnosti zaměřené na přistoupení Polska k Dohodě AGN (Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu). To by se mělo stát do konce tohoto roku.

## PRIORITY STRATEGIE:

1) Oderská vodní cesta (E-30) – Dosažení mezinárodní třídy splavnosti a začlenění do evropské sítě vodních cest, **výstavba polské části vodního koridoru**



## Priorytet I.

Odrzańska Droga Wodna (E-30) - osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych

I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardel

I.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va

I.3. Budowa na terytorium Polski odcinka połączenia Dunaj-Odra-Laba

I.4. Budowa Kanalu Śląskiego



Priorita Strategie č. 1 – Oderská vodní cesta (E-30) včetně výstavby polské části vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a Slezského průplavu

**Dunaj-Odra-Labe**, výstavba Slezského průplavu (mezi Odrou a Horní Vislou).

2) Vodní cesta na řece Visla – Dosazení významného zlepšení plavebních podmínek.

3) Průplav Odra-Visla-Vislanský záliv (E-70) a Visla-Brest (E-40) – Prodloužení mezinárodních vodních cest.

4) Rozvoj partnerství a spolupráce na vnitrozemských vodních cestách.

Odhadované náklady na výstavbu a modernizaci vybraných polských vnitrozemských vodních cest ve směru přizpůsobení jejich parametrů vodním cestám mezinárodního významu závisí na přijaté koncepci a variantě a jsou následující: **Oderská vodní cesta, spolu s Gliwickým průplavem a spojením Odra-Dunaj – od 16,5 do 22,6 miliardy zlotých (cca. 101 miliard Kč až 139 miliard Kč);** Střední a dolní úsek řeky Visly z Varšavy do Gdaňsku – cca. 31,5 miliardy zlotých (cca. 194 miliard Kč); Slezský průplav – cca. 11,0 miliard zlotých (cca. 67 miliard Kč); Vodní cesta Varšava-Brest – od 8,1 do 25,5 miliard zlotých (50 až 156 miliard Kč).

„Investice do vodní dopravy nebudou sloužit jen dopravě, ale i dalším důležitým ekonomickým funkcím,“ zdůrazňuje Jerzy Materna, náměstek ministra MGMIŻŚ. Jedná se o funkce protipovodňové, průmyslové, regionální, zemědělské a lesnické, využívání plavebních stupňů jako silničních mostů nebo využití vody pro výrobu elektřiny. Přidejme funkce sportovně-rekreační a sociální.

„Oderská vodní cesta prostřednictvím vhodných investic bude po-

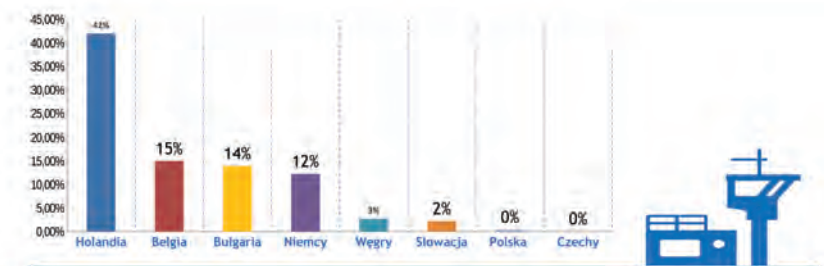
*hánět ekonomiku, ožví řeku a pomůže místním samosprávám v dalším rozvoji. Ekonomická atraktivita Odry je nesporná – přirozená krása je jedna věc, rozmanitost a nekonečné možnosti pro region je věc druhá,“* řekl dolnoslezský vojvoda Paweł Hreniak.“

Spolu se zlepšeným výkonem vodních cest se zvýší význam a podíl na trhu vnitrozemské vodní dopravy.

Podle odborných odhadů pro rok 2020 může být vodní doprava zvýšena na 20 milionů tun ročně na Oderské vodní cestě. V dlouhodobém horizontu je odhadovaný růst provozu na vodní cestě E-30 až na 25 milionů tun ročně.

Podle odborníků po první etapě modernizace regulovaného úseku dolní Visly nárůst vnitrozemské vodní dopravy může být až 7,8 milionů tun ročně ve vztahu k námořním přístavům.

## Wielkość przewozów w porównaniu do niektórych krajów europejskich



W Polsce udział żeglugi śródlądowej w przewozach wszystkimi gałęziami transportu jest znikomy w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej.

Využívání vodní dopravy v Nizozemí, Belgii, Bulharsku, Německu, Maďarsku, Slovensku, Polsku a v Česku

# Využití vnitrozemské plavby při obsluze polských přístavů Štětín a Svinouští

Karolina Bierdzińska – Správa námořních přístavů Štětín a Svinouští

Kvalita přístupové infrastruktury k přístavům z moře i z pevniny je jedním z hlavních faktorů ovlivňujících konkurenceschopnost mořských přístavů a přístavních podniků. Dobré napojení na hospodářské zázemí vnitrozemskou dopravní sítí může v nabídce služeb jednotlivých přístavů představovat významnou konkurenční výhodu. Vodními cestami se v Evropě přepravuje asi 500 milionů tun nákladů ročně, nejvíce v Belgii, Nizozemsku, Německu a ve Francii.

Polská říční síť je v Evropě jednou z lépe rozvinutých a to i přesto, že zatím zůstává nevyužitých více než 3 600 km vodních cest. V přepravě dominuje doprava silniční, ačkoli doprava říční je považována za neekologičtější a také levnou a bezpečnou. Potenciál vnitrozemské plavby je však značný. Mezi polskými mořskými přístavy je napojení přístavní soustavy Štětín-Svinouští na oderskou vodní cestu (OVC) důležitým konkurenčním faktorem. Takový přístup k vnitrozemským vodním cestám nemá žádný jiný přístav jižního pobřeží Baltu. Oderská vodní cesta je významnou součástí dopravních koridorů: koridoru Balt–Jadran a CETC-ROUTE65. Na ose sever-jih spojuje Skandinávii se zeměmi střední a východní Evropy a dále s jihem kontinentu. Napojení na německý systém vodních cest umožňuje přístup k západním regionům Evropy.

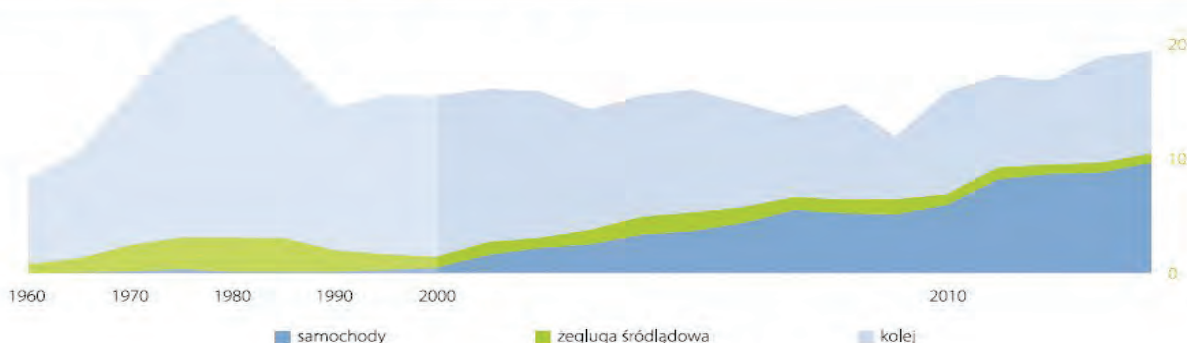
Akciová společnost Správa mořských přístavů Štětín a Svinouští (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA), vědoma si potenciálu vnitrozemské plavby jako dopravního zázemí přístavu a důležitého faktoru rozhodného pro konkurenční postavení přístavů, vnímá potřebu provedení komplexního posouzení využití potenciálu OVC pro obsluhu přístavního komplexu Štětín-Svinouští. Vznikla tak studie, připravená štětínskými vědeckými pracovníky na objednávku společnosti, nazvaná Možnosti využití vnitrozemské vodní dopravy v přístupu k přístavní soustavě Štětín-Svinouští, pracovně nazývaná Oderskou strategií. Kromě záležitostí infrastrukturních se studie zabývá také ekonomickými kategoriemi jako je poptávka a nabídka, nákladová a časová konkurenceschopnost přepravy zboží vnitrozemskou vodní dopravou. Studie řeší rovněž aktuální problematiku

hledání konsenzu mezi ekonomickými hledisky a ochranou životního prostředí z hlediska investičních akcí prováděných na vnitrozemských vodních cestách s využitím případových studií spolupráce vnitrozemské vodní přepravy s vybranými mořskými přístavy v západní Evropě. Jedna z nejdůležitějších kapitol (4. kapitola) obsahuje pokus o hlubší vícesměrné šetření potenciální poptávky po službách vnitrozemské plavby ve vazbě na přístavní komplex Štětín-Svinouští a to na základě posouzení hospodářského potenciálu zázemí podél OVC. Završením úvah uvedených ve studii je poslední kapitola obsahující opatření v přístavním prostředí ve Štětíně a Svinouští navrhaná v zájmu zvýšení hospodářského významu OVC. Doporučená opatření jsou rozčleněna na opatření vnější a opatření k provedení v areálu přístavního komplexu, včetně jejich podrobné charakteristiky.

Obecný závěr, který lze učinit na základě dotazníkových šetření provedených s nejdůležitějšími gestory nákladní přepravy, působícími podél OVC, je ten, že je nutné především obnovit důvěru k vnitrozemské vodní přepravě u potenciálních zákazníků.

Podniky podél OVC generují v současné době ročně asi 10 milionů tun nákladů v rámci mořské přepravy. S přihlédnutím k již realizovaným investicím nebo investicím plánovaným k realizaci po roce 2020, může objem nákladů v mořské přepravě dosáhnout 20 milionů tun ročně. Šetření ukazují, že zlepšením splavnosti Odry vzniknou podmínky pro přesměrování na vnitrozemskou vodní dopravu asi 10 milionů tun nákladů ročně z nákladů využívajících mořskou přepravu ve vazbě na přístavy ve Štětíně a Svinouští. Bude se jednat jak o objemové náklady (uhlí, koks, rudy, šrot, řezivo, motorová nafta, LNG), tak kusové zásilky (například celulóza, ocelové polotovary, žula, náklady typu project cargo). V případě IV. třídy vodní cesty a realizace investice do přístavní infrastruktury (hlubokovodní kontejnerový terminál, v budoucnu pak hlubokovodní terminál pro objemové náklady) lze očekávat přesun dalších nákladů ke vnitrozemské vodní přepravě (v mezikoridorovém systému), včetně asi 100 tis. TEU kontejnerových nákladů. Objeví se také určitý objem nákladů v rámci tzv. vytvo-

Rysunek 10. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na przestrzeni lat 1960–2014 (w mln ton)



Podíl druhů dopravy v obsluze přístavů Štětín-Svinouští v letech 1960–2014 (miliony tun). Legenda: silniční doprava, vnitrozemská vodní doprava, železnice

řené poptávky, vzniklé příchodem novým investorů, kteří se rozhodnou využít splavnost vodní cesty. Navíc v případě zrušení posledních úžin na vodní cestě Štětín-Berlín (směr východ-západ) existují reálné prognózy, že na této trase budou přepravovány náklady na úrovni 2 milionů tun ročně. V budoucnu lze očekávat také rozvoj kontejnerové přepravy kusových zásilek v rámci shortsea shipping v systému námořní loď – říční člun ve směru východ Německa – severské státy. Nakonec tedy po zvýšení splavnosti ve směru sever-jih a ve směru východ-západ po odstranění posledních „úzkých hrdel“, dosáhne celková reálná poptávka po přepravě vnitrozemskou vodní cestou směrem k přístavnímu komplexu Štětín-Svinoúšťi úroveň asi 12 milionů tun nákladů ročně.

Zvýšení splavnosti OVC může mít významný vliv na konkurenční převahu přístavišť ve Štětíně a Svinoúšti vůči ostatním přístavům jižního Baltu. To může přispět nejen ke zvýšení objemu nákladů z různých odvětví, ale i k přesunu mezi koridory. Dále bude šancí na podpoření poptávky v zázemí přístavů Štětín-Svinoúšťi (zatím nesesledované), vzniklé příchodem nových investorů do oderského pruhu. Díky tomu se OVC může stát reálnou alternativou pro železniční přepravu do zázemí obou přístavišť. Pro dosažení těchto cílů je velmi důležitá spolupráce obchodu, vědy a veřejné správy. Jejím výsledkem může být lepší dopravní, energetické a hospodářské využití v souladu s požadavky ochrany životního prostředí řeky dle zásad trvale udržitelného rozvoje.

Článek zpracován podle monografie *Možnosti využití vnitrozemské vodní dopravy v přístupu k přístavní soustavě Štětín a Svinoúšťi*, vydané z iniciativy a s přispěním společnosti Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (kolektivní práce pod vedením Michała Plucińskiego, 2016).



## Novou ředitelkou Státní plavební správy byla jmenována Klára Němcová

Mgr. Klára Němcová byla dne 1. 1. 2016 na základě výběrového řízení podle zákona o státní službě jmenována ředitelkou Státní plavební správy.

Klára Němcová se narodila v roce 1971 v Praze a je absolventkou Právnické fakulty Univerzity Karlovy. V roce 2000 nastoupila na Státní plavební správu do funkce legislativního právníka. Zajišťovala právní služby úřadu a zabývala se metodickou činností zejména při aplikaci zákona o vnitrozemské plavbě ve vztahu ke správnímu řízení.

Systematicky se věnovala i lektorské činnosti uvnitř úřadu, která byla zaměřena na zvýšení odborné úrovně úředníků při aplikaci správního řádu. Velkým zdrojem zkušeností se pro ni stala dlouhodobá participace na přípravě novelizace zákona o vnitrozemské plavbě a prováděcích předpisů, která vyústila v intenzivní spolupráci s Ministerstvem dopravy na poslední novele zákona o vnitrozemské plavbě a vyhlášek o pravidlech plavebního provozu a o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel.

Od roku 2014, nejprve jako pověřená řízením a následně jako ředitelka odboru kontroly a metodiky, nahradila dosavadního ředitele tohoto odboru Ing. Václava Nováka.

Ve svém proslovu při slavnostním uvedení do funkce státním tajemníkem Ministerstva dopravy Ing. Tomášem Čočkem, Ph.D., nová ředitelka Státní plavební správy shrnula své priority při vedení úřadu. Projevila mimo jiné přání, aby se Státní plavební správa stala vzorem moderního správního orgánu poskytujícího kvalitní služby občanům a zároveň úřadem důsledně střežícím dodržování právních předpisů zajišťujících bezpečnost provozu na vodních cestách.

Klára Němcová též deklarovala zájem navázat na tradici úřadu, která je po dlouhou dobu budovaná na dobrých a pevných základech. Současně však se bude snažit

již dosažené výsledky zlepšovat tak, aby tento úřad mohl i nadále plnit náročný závazek výkonu svědomité státní služby ke cti a dobrému jménu České republiky.

Ředitelka Státní plavební správy též poukázala na nutnost spolupráce s ostatními subjekty, které působí v oblasti vnitrozemské plavby, ať je to nadřízený správní orgán Ministerstvo dopravy, Ředitelství vodních cest, státní podniky Povodí, Policie České republiky, nebo Svaz dopravy či ostatní organizace působící ve vnitrozemské a rekreační plavbě. Pro Státní plavební správu je spolupráce s ostatními subjekty velice důležitá, jelikož je jako prvoinstanční správní úřad v oblasti vnitrozemské plavby styčným bodem mezi státem a veřejností.



Státní tajemník Ministerstva dopravy Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. jmenoval do funkce novou ředitelku Státní plavební správy Mgr. Kláru Němcovou

# V Děčíně se konala beseda o Plavebním stupni Děčín

Mgr. Tomáš Neřold, M.A. – Ministerstvo dopravy ČR

V sále Společenského domu Střelnice v Děčíně se sešlo více než 150 zájemců o projekt Plavebního stupně Děčín a o rozvoj vodní dopravy v České republice. Mezi hosty byl na prvním místě ministr dopravy Dan Ťok, primátorka statutárního města Děčína Marie Blažková, hejtmán Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček, poslanec Parlamentu ČR Jaroslav Foldyna a další.

Ministr dopravy Dan Ťok zdůraznil jednoznačný zájem Ministerstva dopravy řešit problémy vnitrozemské vodní dopravy a zejména konečně po mnoha letech přiblížit realizaci klíčový projekt Plavebního stupně Děčín. Zároveň ale upozornil na četná úskalí, jež příprava rozsáhlých dopravních staveb v České republice obnáší, neboť legislativa je velmi komplikovaná. **„Mám ujištění od kolegů z Ministerstva životního prostředí, že i kdyby evropsky významná lokalita Porta Bohemica byla vyhlášena, tak by to nezabránilo stavbě jezu,“ uvedl Dan Ťok.** Jako řešení vidí aplikaci postupů běžných v zemích západně od našich hranic, kde se počet potřebných povolení slučuje do jediného, aniž by utrpěla demokratičnost procesu. Zdůraznil, že jako velmi významný vidí pohled veřejnosti, zda tyto stavby podporuje.

Primátorka Statutárního města Děčína vyzdvihla dlouhodobý zájem města o zlepšení plavebních podmínek, kdy právě Děčín staví na tradici zaměstnanosti ve vodní dopravě a někdo z většiny rodin má s plavbou něco společného. Krizová situace oboru se zároveň promítá i do současné složité hospodářské situace regionu a proto je nutné, aby stát ekonomické podmínky pro podniky podpořil nejlépe zajištěním kvalitní dopravní infrastruktury. Město Děčín výstavbu Plavebního stupně Děčín jednoznačně podporuje.

V následujících prezentacích ředitel ŘVC ČR Lubomír

Fojtů a autoři projektové dokumentace i dokumentace EIA představili projekt Plavebního stupně Děčín, důvody pro jeho výstavbu i identifikované vlivy na životní prostředí – viz následující prezentace:

1. Funkce labské vodní cesty a potřebné parametry splavnosti  
Přednášející: Ing. Lubomír Fojtů, Ředitelství vodních cest ČR
2. Technické řešení Plavebního stupně Děčín, varianty a environmentální opatření  
Přednášející: Ing. Michael Trnka, Aquatis a.s., projektant
3. Posouzení vlivů na životní prostředí Plavebního stupně Děčín  
Přednášející: Mgr. Tomáš Šikula, HBH Projekt s.r.o., Ing. Pavel Obrdlík, Ekopontis, s.r.o., autorizovaná osoba EIA

Následovala více než hodinová diskuze, kde se řada občanů i odborné veřejnosti z oblasti plavby dotazovala čestných hostů i panelistů na jednotlivé aspekty této stavby i priority a aktivity Ministerstva dopravy v oblasti vnitrozemské vodní dopravy.

**Většina hlasů vyjadřovala podporu projektu a apelovala na co nejrychlejší realizaci.** Žádný názor proti projektu v diskusi nezazněl, pouze jeden občan vyjádřil názor, že plavebních podmínek je možné dosáhnout i jiným způsobem, který je méně nákladný. Na tento názor reagovali projektanti i autor odborného posudku z ČVUT.

Interaktivní model plavebního stupně Děčín je ke shlédnutí ve vestibulu Ministerstva dopravy, webová prezentace Plavebního stupně Děčín je k dispozici online zde: <http://decin.tech-test.cz/>



Město Děčín očekává od realizace Plavebního stupně Děčín zlepšení hospodářské situace regionu. Rozvoji turistického ruchu může pomoci nový rekreační přístav v centru Děčína  
Vizualizace ŘVC ČR

# Nad plavebním stupněm Děčín se vznáší hrozba ekologů

Miroslav Neumaier

V pondělí 4. dubna 2016 proběhla v děčínském kulturním centru Střelnice debata o výsledném vlivu na životní (EIA) plánované stavby jezu na dolním Labi. Debaty se zúčastnili zástupci města, za Ústecký kraj přijel hejtmán Oldřich Bubeníček, byl zde ministr dopravy Dan Ťok, zástupci rejdařů, plavců (říčních námořníků) a dalších.

Na prezentaci byla ukázána konečná podoba díla v krajině, i jeho vliv na okolí, na kvalitu života obyvatel a změny v životním prostředí.

Po přednáškách z řad odborníků se otevřela diskuse na toto téma. **Ministr Ťok dal najevo, že dílo podporuje a že on sám chce, aby se nákladní lodě vrátily na řeku. I zde bylo konečně uznáno, že jedna loď nahradí stovky nákladních aut. Dále bylo vysvětleno, proč u nás vše trvá tak dlouho, proč se o každém podobném projektu vedou dlouhé diskuse, které obvykle nikam nevedou a stavba obecně prospěšných věcí se tak odkládá na neurčito.**



Ministr dopravy Dan Ťok a ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů

„Musíme se zabývat každým nápadem, jak věc vyřešit, které nám zasílají různí lidé. I když víme, že daný podnět je nesmyslný, bohužel se musí vypracovat studie, která jeho nesmyslnost prokáže. To stojí čas a peníze,“ osvětluje celou zdoluhavou legislativu Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Na debatě vystoupil i hejtmán Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček, který též vyjádřil podporu projektu. Jak sám uvádí, vedení kraje jednoznačně podporuje stavbu jezu: „**Doufám, že se stane zázrak a věc se podaří. Zázraky se v naší zemi občas dějí, jelikož konečně se hnula i stavba dálnice D8, kterou nám řadu let úspěšně blokovali aktivisté z Brna, kteří to měli jako hobby a legislativa jim to umožňovala. A s úsměvem říkali, když neuspějeme poprvé, tak se odvoláme a znovu a znovu. Dnes je bohužel si-**



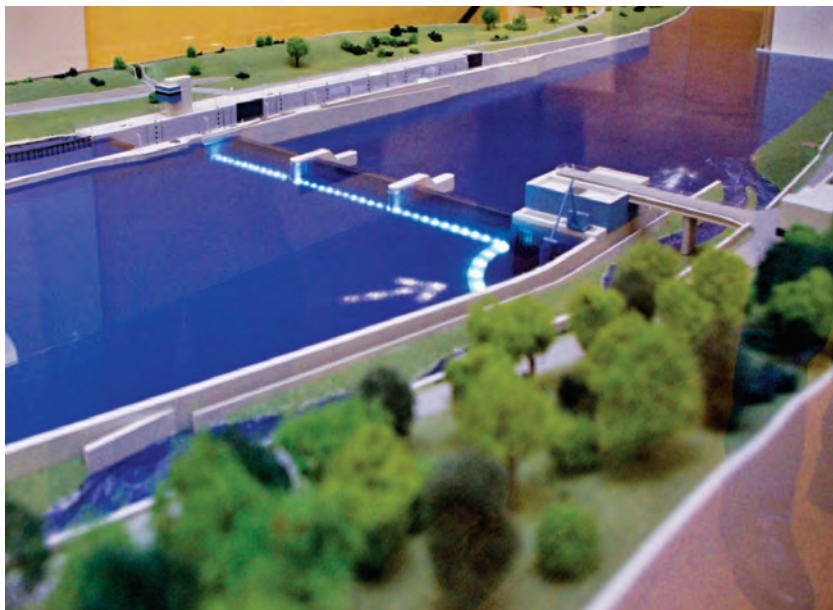
Hejtmán Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček

**tuace, kdy se soudí každý s každým, a tak se prostě bojíme říct, že nějaký projekt je dobrý, aby nás někdo nezažaloval. A tak pořád hledáme chybičky a kosmetické vady...“**

Padla i zajímavá otázka, jak se vláda postaví k tomu, že ministr životního prostředí chce vyhlásit lokality které se týkají říční plavby za každou cenu součástí NATURA 2000. Pokud se tak stane, znamenalo by to konec říční dopravy? Na toto

reagoval ministr Dan Ťok s tím, že celá tato věc se bude projednávat v květnu na vládě a že doufá, že se jeho stranického kolegu podaří přesvědčit.

Z celé debaty ovšem vyplynula jedna věc. Budoucnost celého projektu, potažmo říční dopravy visí na vlásku. Ministerstvo životního prostředí se snaží, aby původní návrh celé věci, který již byl ve vládě a vláda jej neschválila, se tam vrátil a to bez možnosti úprav. Ovšem v tomto návrhu chybí klauzule o ochraně vodních rostlin. Pokud se toto ministerstvu a Agentuře ochrany přírody a krajiny podaří, je to jako kdyby někdo namaloval na bok lodi terč pro torpédo, které spolehlivě pošle loď ke dnu. A o to ekologům jde, neboť jak ministr Dan Ťok podotkl, při dnešní fanatické ochraně životního prostředí se zapomíná na jednu věc. Na člověka, který v té krajině žije. **Ekologové sami říkají, že jez by sice zlepšil kvalitu života lidí v labském údolí, snížil by emise výfukových plynů, hluk z nadměrné dopravy, ale toto vše je přijatelné negativum pokud se jez nepostaví.**



Detail modelu plavebního stupně Děčín

Vláda ve svém usnesení č. 73/2016 (viz. Vodní cesty a plavba č. 1/2016 str. 17) dne 3. února 2016 rozhodla jednohlasně o vyloučení lokalit Porta Bohemica a Louky u Přelouče z plánovaného rozšíření seznamu evropsky významných lokalit. Následně po několika zasedáních vlády, kdy bylo hájeno původní rozhodnutí, změnila vláda dne 2. května 2016 usnesením č. 391/2016 své původní stanovisko a rozhodla se pro kompromis - lokalita Porta Bohemica se stane evropsky významnou lokalitou (EVL), zatímco Louky u Přelouče nikoliv.  
Redakční rada VCaP



**USNESENÍ  
VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY**  
ze dne 2. května 2016 č. 391

**o reakci vlády na zahájené řízení pro porušení povinnosti  
z důvodu vyhlášení lokalit Natura 2000 v nedostatečném rozsahu**  
Vláda

- I. **bere na vědomí** zahájení řízení pro porušení povinnosti č. 2016/4003 z důvodu vyhlášení lokalit Natura 2000 v nedostatečném rozsahu a informace obsažené v části III materiálu čj. 379/16;
- II. **schvaluje** zařazení lokality Porta Bohemica do národního seznamu evropsky významných lokalit, resp. soustavy Natura 2000 v rozsahu zahrnujícím předměty ochrany s kódy 6110, 8150, 8160, 9180, 1337 a 1106;
- III. **rozhoduje**, že lokalita Louky u Přelouče nebude zařazena do národního seznamu evropsky významných lokalit, resp. soustavy Natura 2000;
- IV. **ukládá**
  1. ministru životního prostředí zpracovat ve spolupráci s vládním zmocněncem pro zastupování České republiky před Soudním dvorem Evropské unie návrh vyjádření České republiky k formálnímu upozornění v řízení pro porušení povinnosti č. 2016/4003 a následně jej předložit Výboru pro Evropskou unii na vládní úrovni k odsouhlasení,
  2. ministru zahraničních věcí zaslat odsouhlasené vyjádření České republiky podle bodu IV/1 tohoto usnesení Evropské komisi,
  3. ministru životního prostředí zpracovat a vládě do 31. května 2016 předložit návrh na doplnění evropsky významné lokality do národního seznamu evropsky významných lokalit, resp. soustavy Natura 2000, v rozsahu podle bodu II tohoto usnesení.

**Provedou:**

ministři životního prostředí,  
zahraničních věcí,  
vládní zmocněnec pro  
zastupování České republiky  
před Soudním dvorem Evropské unie

Mgr. Bohuslav Sobotka, v. r.  
předseda vlády

**VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY**

Čj. 2233/16

**ZÁZNAM  
Z JEDNÁNÍ SCHŮZE VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY**  
konané 2. května 2016

(17. schůze)

Schůzi řídil předseda vlády.

14. **Reakce vlády na zahájené infringementové řízení z důvodu vyhlášení lokalit Natura 2000 v nedostatečném rozsahu**  
čj. 379/16

Vláda projednala materiál předložený ministrem životního prostředí a přijala usnesení č. 391.

Z 16 přítomných členů vlády hlasovalo pro 10 a proti 1.

Mgr. Bohuslav Sobotka, v. r.  
předseda vlády



# Studie proveditelnosti Dunaj-Odra-Labe? V nedohlednu!

Po roce od vyhlášení soutěže na zpracovatele studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se, zdá, že se naplňují slova bývalého ministra dopravy Jaromíra Schling, jehož kritický článek jsme otiskli v časopise Vodní cesty a plavba 1/2015.

Protože i po roce je tato proklamovaná studie proveditelnosti v nedohlednu, otiskujeme tento stále aktuální článek pro připomenutí znovu.

Redakční rada VCaP

z domácího tisku • z domácího tisku

## Schling (SPO): Chce Ministerstvo dopravy pohřbít projekt DOL?

ParlamentniListy.cz - 2.5. 2015



**V minulých dnech se v médiích objevila zpráva, že MD hodlá zadat studii, která má posoudit možnosti realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (DOL).**

Protože různých studií bylo už na toto téma vypracováno mnoho, naskytá se otázka, co chce novou studií MD získat? A to tím spíše, že kvalitní studie nemůže být levná a jinou snad MD nechce! Přeji jejímu zpracovateli, ať to bude kdokoliv, jeho výdělek. Ale ptám se: Mohou být výsledkem nějaké nové poznatky? Z jakého oboru? Budou-li, co s nimi MD udělá? Podobných otázek je možno položit ještě mnoho. Moje odpověď na základní otázku, co chce MD zadáním studie získat je, že chce nalézt alibi! Tedy obranu proti tlaku prezidenta Zemana na realizaci DOL. Nebo jinými slovy: Chce projekt DOL pohřbít alespoň pro volební období této vlády.

O DOL už snad nelze napsat nic zásadně nového. Pokusím se, pokud možno stručně, ukázat na několika aspektech projektu to, jak reagují jeho odpůrci i zastánci. Také pak vyjádřím svůj názor na jedné, zdůrazňuji jediné, možné řešení, které by bylo ve prospěch této země, ve které žijeme.

Myšlenka propojení tří moří (Severního, Baltského a Středozezemního) je velmi stará. Dokonce už byla před mnoha lety uzákoněna! Říšským vodocestným zákonem z roku 1901, podle kterého se také neprodleně začalo, dodnes nedokončené dílo, stavět. Odpůrci říkají: Vidíte, už to je důkaz, že ta myšlenka je špatná! Zastánci namítnou: Mnohé velké stavby čekaly na realizaci desítky i stovky let!

Byl by to velmi škodlivý zásah do přírodního prostředí, říkají odpůrci. Zastánci namítnou: Podívejte se do vyspělejší části Evropy! Stavby na vodních cestách tam stále pokračují ve velkém rozsahu. Přitom, se souhlasem skutečných ekologů, šetrně k přírodě! Zde stojí zato připomenout zkušenost ze Slovenska. Gabčíkovo-Nagymaros je velké dílo, byť dokončené jen na slovenském území, které budilo velké vášně nejen ekologů, ale i některých našich politiků. Dnes se o něm nemluví, protože se žádné černokněžnické předpovědi nenaplnily! Naopak, pozitivní výsledky, předpokládané projektanty, se prokazatelně naplnily.

Jsmo na střeše Evropy. Na takový projekt zde není dost vody, říkají odpůrci. Zastánci s radostí kontrují: Význam vodního koridoru DOL je největší právě pro hydrologickou stabilitu krajiny! Jeho realizace by umožnila zadržování vody v krajině v suchých obdobích. Dokonce se dá uvažovat i o čerpání vody z Dunaje. Současně by plnil funkci protipovodňové ochrany. Nemusela by se realizovat mnohá dílčí a nákladná protipovodňová opatření připravovaná v současnosti podniky Povodí. Zvýšily by se zásoby pitné vody. Elektrárny na jezzech by vyráběly, tolik žádanou, elektřinu z obnovitelného zdroje.

Celkový objem vodní dopravy je tak malý, že nemá smysl kvůli ní podnikat velké investice, tvrdí odpůrci. Zastánci namítnou: Je malý, protože stát není ochoten dokončit

potřebné stavby na již existujících vodních cestách. Také je třeba vědět, že nejde jen o objem dopravy. Jde také o její ceny! Vodní doprava nastavuje cenovou hladinu i pro ostatní druhy dopravy. Pokud má normální podmínky (u nás tomu tak není), pak je tím nejlevnějším způsobem dopravy, od kterého se odrážejí ceny železnice i silnice. Navíc, po vodě nejedí jen nákladní lodě. Rozvoj turistiky na vodních cestách i v jejich okolí lze dokumentovat dokonce i u nás. Nejen plnou hladinou Vltavy v Praze. Baťův kanál není žádný veletok, ale díky obnovení plavby se turistický ruch v jeho okolí zvýšil násobně!

Sousední státy tento projekt nepodporují, říkají odpůrci. Hlavně ti, kteří se tváří, jako kdyby vlastně oni zájem měli, ale ti zlí sousedi nám to nedovolí. Tento přístup je ukázkou politické i lidské malosti! Přeci nejdříve musí náš stát jasně vyjádřit odhodlání DOL začít realizovat! Což se zatím nestalo. Pak teprve může následovat jednání se sousedy o tom, jak se chtějí, či nechtějí, podílet na projektu, který uskutečníme my!

Snad každému rozumně uvažujícímu člověku musí být jasné, že žádná studie nemůže dát, na tak široké spektrum otázek, jednoznačnou odpověď. A jestli bude úkolem studie posoudit návratnost investice do DOL, pak o snaze projekt pohřbít nemůže být žádná pochybnost! Proč? Protože k takovému posouzení je potřeba znát, s přiměřenou mírou pravděpodobnosti, očekávané náklady i výnosy. Náklady možná lze nějak odhadnout. S pomocí porovnání s náklady již realizovaných staveb. Ale i zde je háček. Co vývoj cen? I kdyby se začalo stavět zítra, bude se stavět po etapách ještě nejméně dvě desítky let. Umí někdo odhadnout vývoj cen pozemků, materiálů, stavebních prací na tak dlouhou dobu? O výnosech se dá jen spekulovat i u staveb s mnohem kratší dobou výstavby. U DOL je nepochybné, že by ušetřil miliardy na povodňových škodách, další miliardy by vynesla výroba elektřiny, těžba šterkopísků, rozvoj turistiky a zvýšení zaměstnanosti. Celkově pozitivní vliv na rozvoj hospodářských aktivit snad může popírat jen blázen!

Závěr: Nepotřebujeme studie, které nepřinesou nic nového. Nebo přijdou s takovým výsledkem, který objednatel studie očekává a žádá. To je ztráta drahocenného času. Přesto, nebo právě proto, existuje jedno možné smysluplné zadání pro novou studii! Měla by na příkladu jiných velkých projektů ukázat, jak se rodily. Jaká byla cesta od zveřejnění myšlenky k zahájení realizace. Jak byla dlouhá, jak se rodil projekt, jak se o něm rozhodovalo, jak se hledalo financování, atd. U již dokončených projektů pak také to, jak se předpokládané přínosy projektu naplnily.

Je nepochybné, že hospodářský růst je třeba podporovat právě takovými projekty, jako je DOL! Dlouholetý zastánce projektu, Josef Podzimek, říká: „Potřebujeme najít nového Batul!“ Potřebujeme politickou reprezentaci, která bude právě tak odvážná a prozíravá, jako byl Bata. Prostě musí mít odvalu to udělat!!!

Ing. Jaromír Schling, garant dopravní komise SPO

# Světový kongres klastrů podpořil Odru

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



Ve dnech 31. 3.–1. 4. 2016 se v polském městě Dąbrowa Górnicza konal Světový kongres klastrů (Cluster World Congress), kterého se zúčastnili představitelé těchto uskupení na lokální, regionální, státní i mezinárodní úrovni.

Pod společným heslem Budovat místní i světovou ekonomiku prostřednictvím mezisektorové spolupráce se jednání podrobně zabývalo hlavními hospodářskými odvětvími, ale i společenskými otázkami. Specializované panely se zabývaly například současnou energetikou, nízkoemisním hospodářstvím s orientací na udržitelný rozvoj a dopravu, rozvojem měst a regionů, zdravím, bezpečností a inovacemi, spoluprací v průmyslu a řadou dalších otázek současnosti a příštích období.

**Nečekaně velké pozornosti se těšila vnitrozemská plavba, kde výrazně dominovaly otázky modernizace a rozvoje oderské vodní cesty, jakož i návazného hospodářského využití potenciálu této trasy.**

V průběhu jednání navrhl vládní zmocněnec doc. Ing. Jiří Cienciala, CSc. vydat výzvu vůči nadcházejícímu společnému jednání ministrů vlád České repu-



Zmocněnec vlády doc. Jiří Cienciala při projevu na kongresu

bly a Polské republiky, která by připomněla závažnost oderské vodní cesty pro restrukturalizaci a reindustrializaci slezského regionu na obou stranách hranice. Tento návrh byl jednomyslně přijat, na místě bylo vypracováno stručné memorandum, a jeho text byl předán k mezivládním jednáním, které se konaly již za necelý týden, tedy 8. dubna 2016. Možná i díky tomu se ještě v den varšavského jednání ministrů objevil na stránkách českého Ministerstva dopravy článek „**Podporujeme projekt splavnosti Dunaje–Odry-Labe, shodli se ministři dopravy Polska i Česka**“ (viz. str. 5).

**Cluster World Congress**

Dąbrowa Górnicza. 1.04.2016

**MEMORANDUM**

V rámci Světového kongresu klastrů – Cluster World Congress, události vysílané živě Polskou Televizí, TVP Info, TVP Katowice a několikadesítkami dalších medií, za přítomnosti několikastovek mezinárodních hostů, organizátorů Světového kongresu klastrů a iniciátorů Programu POLSKA 3.0 společně s představiteli klíčových polských i českých klastrů, největších klastrových organizací, sdružujících klíčové polské a české klustry

**vyzývají**

**vlády Polské republiky a České republiky**

**k urychlení přípravy přeshraničního úseku Oderské vodní cesty jako nedílné a klíčové součásti řešení restrukturalizace a reindustrializace regionu.**

**MEMORANDUM**

At the Cluster World Congress, an event aired live by Polish Television, TVP Info, TVP Katowice and dozens of other media, in the presence of hundreds of international guests, the organizers of the Cluster World Congress and initiators of the POLAND 3.0 Program, along with representatives of Polish and Czech key clusters and associations of Polish and Czech cluster organisations

**appel on**

**the governments of Poland and the Czech Republic**

**to accelerate the preparation of the cross-border section of the Oder Waterway as an integral and substantial part of the restructuring and re-industrialization of the region.**

Kontakt:  
Małgorzata Ligas (Dyrektor Biura Kongresu)  
malgorzata.ligas@klasterip.pl tel. 731-121-494  
Magdalena Mazurek magdalena.mazurek@polish-wood-cluster.pl tel. 32 724 25 75  
www.clusterworldcongress.eu

## Polské vyznamenání pro Petra Formana

V rámci programu Světového kongresu klastrů v Polsku převzal Ing. Petr Forman cenu s názvem **Międzynarodową nagrodą im. Kazimierza Wielkiego**, tedy Mezinárodní cenu Kazimíra Velkého. Cena byla udělena za vynikající práci ve prospěch česko-polské hospodářské spolupráce.

*Kazimír III. Veliký z rodu Piastovců patřil k nejvýznamnějším polským panovníkům, vládl v letech 1333–1370. Podobně jako jeho současník Karel IV. byl*

*skvělým diplomatem, také on založil univerzitu (1364 v Krakově), podobnost lze najít i v jeho čtyřech manželstvích. Sousedství těchto dvou významných panovníků ovšem bylo v rámci tehdejšího stylu politiky plné zvratů, kolísajících mezi přátelstvím a tuhým soupeřením. Polské úsloví oceňuje jeho budovatelské úsilí slovy: Když nastoupil na trůn, bylo Polsko dřevěné, když zemřel, bylo již kamenné.*

Redakce VCaP



## Přístav Lovosice přeložil transformátory o hmotnosti 320 tun

**Ing. Veronika Weiß** – ředitelka, Česko-saské přístavy s.r.o.

V areálu přístavu Lovosice Prosmuky patřící společnosti Česko - saské přístavy s.r.o. se od počátku letošního roku přeložil již čtvrtý z celkových osmi kusů transformátorů o hmotnosti 320 tun. Transformátory italského výrobce Tamini Trasformatori S.R.L. připlouvají z Itálie po moři do námořních přístavů Rotterdam a Hamburk a dále jsou přepravovány říčními plavidly do Lovosic. První, lednovou zásilkou ohrožoval nízký vodní stav na Labi a plavidla musela několik dní čekat v drážďanském přístavu, až se vodní stavy na českém území

zlepší. Nakonec pomohlo nečekané lednové tání sněhu a plavidla s mírným zpožděním nakonec k plánované vykládce dorazila.

V lovosickém přístavu je překlád realizován za pomoci dvou speciálních jeřábů s vysokou nosností. Z přístavu Lovosice míří transformátory na speciálních přepravních trajlerech na stavbu rozvodny v Hradci u Kadaně. Ta má za úkol zajistit bezpečný provoz přenosové soustavy jak v době extrémních tranzitních přetoků, tak i v době dlouhodobých omezení při rekonstrukci vedení.



Foto: Miroslav Neumaier

# Plavební komora na jezu Hněvkovice se blíží k dokončení

**Jan Prokeš** – vedoucí projektu, Oblastní zastoupení pro Jihočeský kraj, Metrostav a.s.

Výstavba poslední chybějící plavební komory na horní Vltavě na jezu Hněvkovice je v plném proudu a některé práce se blíží dokončení. Momentálně probíhají práce na železobetonových konstrukcích plavební komory, konkrétně se jedná o dokončení pracovních záběrů horního ohlaví, dilatační bloky 1, 2 a 3 jsou hotové, železobetonové desky jsou hotové na celé plavební komoře a provádí se betonáže stěn dolního ohlaví.

Dále probíhají práce na dělicích stěnách dolní rejdy plavební komory, betonáže základů a stěn. Dělicí stěna horní rejdy plavební komory je již hotová včetně železobetonu a probíhají kamenické práce. Celá stavba plavební komory je zhruba měsíc před dokončením železobetonových konstrukcí.

V součinnosti s výstavbou probíhá montáž technologických zařízení jako jsou pevné úvazové prvky a opancéřování hran, montáž elektro chrániček a šachet pro umístění hladinových sond.

Stavbu obhospodařuje v současnosti 56 m vysoký stabilní jeřáb s příhradovou konstrukcí, který obsáhne, jak železobetonové konstrukce celé plavební komory společně s horní i dolní rejdou, tak levobřežní koridor společně s jezovým polem. Dále probíhá zřízení sypané jímky pro výstavbu jezového pole. Jezové pole s pohyblivou klapkou je přímo napojené na starý jez pražského typu. Práce, které budou probíhat v těsné blízkosti tohoto jezu jsou naplánovány na léto – červenec a srpen. Kontinuálně bude probíhat výstavba levobřežního koridoru a břehových částí.

Poslední fázi stavby bude pak v létě a na podzim levobřežní koridor pro rybí přechod s pohyblivou klapkou a úprava podjezí u malé vodní elektrárny.



Stav výstavby Plavební komory Hněvkovice v březnu 2016



Stav výstavby Plavební komory Hněvkovice 23. května 2016

## Novinky na Baťově kanálu v plavební sezóně 2016

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

V duchu dlouholeté tradice se spustila 22. plavební sezóna na Baťově kanálu opět 1. května. Akce spojená se slavnostním zahájením plavební sezóny se koná už téměř ve všech přístavech na této turistické vodní cestě. Poprvé také v největším a nejmodernějším přístavu v Petrově.

Největší novinkou v této plavební sezóně na Baťově kanálu je vybavení přístavišť odběrnými sloupky. To se sice nepodařilo do začátku plavební sezóny, ale na hlavní část už by měla být vodní cesta vybavena. Do slavnostního odemykání ale byly vybaveny přístaviště informačními tabulemi s provozními řády, mapou vodní cesty a turistickými informacemi.

Další novinky jsou například cykloloď vyplouvající z frekventovaného přístavu ve Strážnici, ale také například série cirkusových představení. Ve Spytihněvi postavil Stanislav Hampala divadelní loď PIEROT. Ta slouží jako plovoucí pódium a zázemí pro divadla, koncerty nebo právě cirkusová představení, která se připravují na první červencový týden. Ale bohatý kulturní program je naplánován

během celé plavební sezóny v rámci všech přístavů. Těšíme se na vás na Baťově kanálu!

Více informací můžete najít na: [www.batacanal.cz](http://www.batacanal.cz)  
všechny aktuality na: [www.facebook.com/batacanal](https://www.facebook.com/batacanal)



Nová divadelní loď PIEROT

# Nejnovější hotelová loď Elbe Princesse zahájila plavby do Prahy

**Miroslav Neumaier**

O lodi Elbe Princess již napsalo několik médií. V nich bylo uvedeno, že se tato nová osobní loď, plující pod francouzskou vlajkou objevila v našich vodách. To je vše. Naše redakce ovšem může přinést něco jiného. My své čtenáře ve své reportáži slovem i obrazem pozveme přímo na palubu této lodi, která vypadá tak, jako by byla stažena z německého či francouzského romantického filmu.



*Hotelová loď Elbe Princesse při své první plavbě do Prahy vplouvá do Hořinského plavebního kanálu*

Nalodujeme se v půl šesté ráno v Litoměřicích. Úsvit zastihl šestičlennou posádku již v plné práci. Bylo nutné připravit loď k plavbě a přitom nerušit 68 cestujících, kteří ještě spali.

Loďníci odvažují lana a kapitán s použitím pomocných motorů odráží od přístavní hráze.

„Je to krásná a moderní loď. Máme tady čtyřicet kajut a pojme osmdesát cestujících. O jejich pohodlí se stará dvacet členů posádky. Ovšem nautická posádka je jen šest lidí. Zbytek se stará o ubytování. Elbe Princesse je vlastně hotel který pluje,“ říká kapitán lodi Martin Myklín.

Tato bílá kráska je dlouhá 95,5 metru a široká 10,5 metru. Díky kolesové propulzi má jen malý ponor a to 70 cm.

Chvíli po opuštění přístaviště se stroje rozběhly naplno a dvě mohutná lopatková kola začala vytvářet pořádné vlny.



*Detail zadokolesového pohonu*



*Elbe Princesse je dlouhá 95,5 metru a široká 10,3 metru*

Na kapitánském můstku zatím kapitán lodi pije svou ranní kávu. Kdo by zde hledal romantiku lodních prostor, byl by zklamán. Velitelé námořních legend jako Britannic, Queen Elizabeth, či smutně proslulého Titaniku, by si s řízením Elbe Princess neporadili. Velitelská kabina připomíná svým množstvím přístrojů, monitorů, páček a tlačítek spíše kokpit dopravního letadla, či kosmické lodi. Kormidelní kolo se propadlo do hlubin historie a kormidelník ovládá loď jen lehkým dotykem prstů na joysticku.

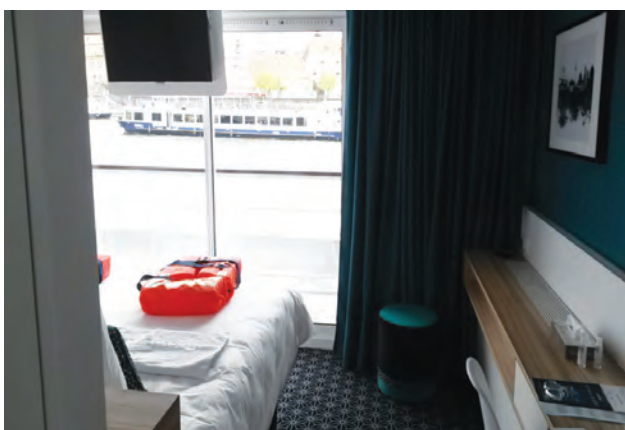


*Supermoderní lodní můstek*



*Kapitán může ovládat loď i z venkovních pultů po obou stranách lodního můstku*

Ranní slunce probudilo některé z cestujících a ti vyrazili na snídani, která je pro ně připravena v dolní části jídelny. Pokud zde člověk sedí, může hledět z okna které je jen kousek nad vodní hladinou. Je to opravdu zajímavý pohled a pocit, když si uvědomíme, že sedíme vlastně již skoro pod čarou ponoru.

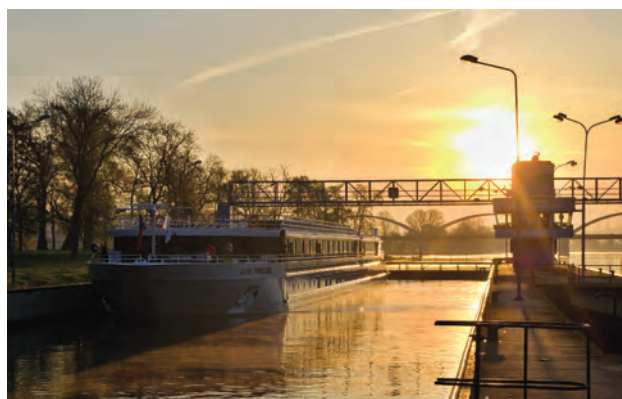


*Typická kajuta*



*Lodní restaurace*

V jídelně i v salónku nad ní, je velmi přívětivé prostředí a příjemně teplo, naopak venkovní teploty jsou kousek nad bodem mrazu. Ovšem to leckoho neodradí a jde se pokochat na horní palubu, jelikož dlouhá příď lodi se již zanořila do kaňonu Porta Bohemica. Ranní slunce mezi vrcholy okolních kopců malovalo zajímavé a divukrásné scenérie a tyto pohledy se nedají vychutnat skrze okenní sklo.



*Ranní slunce nad hotelovou lodí Elbe Princesse v plavební komoře Lovosice*

Chvilí po osmé hodině se před přídělí majestátně objevuje hrad Střekov. Krásné labské údolí končí a my se blížíme ke střekovským zdymadlům. Kapitán přechází k venkovnímu ovládacímu pultu, jehož umístění mu umožňuje takřka stometrový kolos jemně vmanévrovat do plavební komory.



*Hrad Střekov*

Tady naše cesta končí a my se loučíme se skvělou posádkou lodi Elbe Princesse. Tohle je její poslední zastávka na našem území. Po proplavení komorou, vypluje loď Ústím, pak Děčínem a na večer spočine v Bad Schandau odkud bude pokračovat přes Drážďany, Magdeburk až do Berlína.

Labská princezna by letos měla doplout do Prahy ještě třináctkrát.



Proplouváme kaňonem Porta Bohemica



Lod Elbe Princesse vyplouvá ze střekovského Masarykova zdymadla

## Porr a.s.

### Odštěpný závod - Vodohospodářské stavby

#### Vodohospodářské stavby:

- Komplexní výstavba kanalizačních stok a přivaděčů včetně objektů na nich (odlehčovací komory, soutokové šachty, šyby apod.), realizace čistíren odpadních vod
- Realizace vodovodních řad a přivaděčů
- Realizace vodohospodářských objektů - úpravy toků, opravy jezů a skluzů, rekonstrukce vodních nádrží, protipovodňové hráze

#### Bezvýkopové technologie:

- Ražby za využití plně mechanizovaných razicích strojů do průměru 3 m (pomocí strojů typu Tauber a Herrenknecht)
- Klasicky ražené štoly prováděné hornickým způsobem do plochy výrubu 24 m<sup>2</sup> (důlní výztuž, příhradová výztuž, stříkané betony, hnané pažnice Union, svorníky, použití trhacích prací malého rozsahu apod.)
- Kolektory

#### Teplovody:

- Kompletní výstavba a rekonstrukce tepelných rozvodných sítí (parovody, horkovody, teplovody) a výměňkových stanic (horkovodních, teplovodních i parních) společně s elektro a MaR



VD Šance - drenážní štola v Ostravici

Nominace na titul v soutěži Stavba roku 2014

Cena České komory inženýrů a techniků činných ve výstavbě v soutěži Stavba roku 2014

Porr a.s., odštěpný závod - Vodohospodářské stavby | Důbečská 3238/36 | CZ - 100 00 Praha 10 |

Tel: +420 267 226 311 | www.porr.cz



# Svaz vodního hospodářství ČR vítá rozhodnutí Ministerstva zemědělství v kauze Orlík

Svaz vodního hospodářství ČR

Foto: Tomáš Kolařík

Jako vítězství zdravého rozumu hodnotí Svaz vodního hospodářství ČR (SVH ČR) postoj Ministerstva zemědělství k záměru zvýšit retenční prostor vodní nádrže Orlík na 120 milionů m<sup>3</sup>, jak to požadují starostové obcí a měst na dolním toku Vltavy.

Podle SVH ČR je vůči uvedeným starostům dostatečně vstřícným krokem návrh státního podniku Povodí Vltavy zvýšit zadržovací prostor v Orlíku ze současných 62 milionů m<sup>3</sup> na 93 milionů m<sup>3</sup>. **Tento krok podle předsedy SVH ČR Petra Kubaly na straně jedné zvyšuje na dolním toku Vltavy stávající protipovodňovou ochranu, na straně druhé zabezpečuje v dostatečné míře všechny další role Vltavské kaskády, jako je zajištění splavnosti Vltavy, produkce elektrické energie, turistika a především povinnost nadlepšovat průtok vody zejména v období sucha v území pod Vltavskou kaskádou.** To znamená stálý odtok v objemu 40 m<sup>3</sup>/s, který držela nádrž Orlík po celé loňské suché a horké léto, a i díky tomu klesla hladina nádrže až o 14 metrů oproti normálnímu stavu. „Vltavská kaskáda nemá nejen protipovodňovou roli, ale slouží také jako rezervoár vody v období sucha, což si zřejmě starostové na dolním toku Vltavy plně neuvědomují,“ konstatuje Petr Kubala.

Ti se proti návrhu Povodí Vltavy zvýšit retenční prostor ve vodní nádrži Orlík na 93 milionů m<sup>3</sup> odvolali ke Krajskému úřadu Středočeského kraje ve snaze zvýšit tento prostor na zmiňovaných 120 milionů m<sup>3</sup>. Rozhodnutím Ministerstva zemědělství bylo odvolání zamítnuto, čímž ministerstvo potvrdilo předchozí názor Krajského úřadu. „Jsme rádi, že Ministerstvo zemědělství tímto krokem akceptovalo názor odborné veřejnosti,“ uvedl k tomu Petr Kubala.

Kromě zvýšení retenčního prostoru nádrže Orlík požadují

starostové obcí pod Orlíkem také zvýšení neškodného průtoku pod přehradou ze stávajících 1500 m<sup>3</sup>/s na 2000 m<sup>3</sup>/s. Jak ale dokladuje studie Dolní Vltava – podklady pro optimalizaci zvládnutí povodňových rizik a ochrany před povodněmi, kterou vypracovala v rámci projektu podporovaného z Operačního programu životní prostředí společnost DHI, a.s., přinesl by takový krok škody na zemědělské půdě i nemovitostech kolem dolního toku Vltavy. Konkrétně by podle studie došlo při zvýšení neškodného průtoku na 2000 m<sup>3</sup>/s k větším rozlivům vody na levém břehu jezů Dolany, kdy by byl nedostupný velín jezů a zaplaveno by bylo také několik domů. V okolí jezů Miřejovice a Nových Ouholic by již zvýšení průtoku na 1700 m<sup>3</sup>/s zaplavilo tamní pole a lesy, došlo by také ke zpětnému vzdutí na Mlýnském potoce a voda by v místě zaplavila další domy, chaty a k nim přilehlé zahrady. Pod jezem Vraňany by se pak zvýšení neškodného průtoku projevilo rozsáhlejším zaplavením pozemků na pravém břehu Vltavy a v soutokovém území Vltavy s Labem a opět zaplavením dalších domů, především v obcích Dědibaby a Kozárovce.

Pokud by starostové na dolním toku Vltavy na tomto svém požadavku nadále trvali, bude nutné vyčíslit takovým požadavkem vyvolané investice na ochranu jmenovaných území či na kompenzaci škod dotčeným zemědělcům.

SVH je dobrovolné, neziskové, zájmové sdružení právnických osob v odvětví vodního hospodářství. SVH sdružuje právnické osoby, jejichž hlavním předmětem je podnikání ve vodním hospodářství a vytváření podmínek v oblasti hospodářské politiky státu na podporu rozvoje tohoto odvětví. SVH má působnost na území České republiky.



Rekordně nízká hladina vodní nádrže Orlík v roce 2015





# Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2015

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

**Výroční 22. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala 31. března 2016 pod vedením člena výboru doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. Ing. Luděk Sosna, Ph.D., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské plavby na Ministerstvu dopravy ČR, Mgr. Klára Němcová, ředitelka Státní plavební správy a Ing. Milan Raba, předseda Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR.**

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen ČPVS) uváděná v tomto článku zahrnuje období mezi dvěma valnými hromadami, tj. od dubna 2015 do března 2016. **Na minulé valné hromadě bylo s uspokojením konstatováno, že se podařilo eliminovat názor na zrušení Ředitelství vodních cest a zahrnutí Státní plavební správy pod drážní úřad, na druhé straně byly rozebrány důvody, pro které se vodní dopravě nedaří tak, jak by se neekologičtějšimu dopravnímu oboru mělo dařit.**

**Bohužel týden po naší valné hromadě, která se konala dne 31. března rozhodl ministr dopravy pan Ing. Dan Ťok o zrušení odboru plavby ke dni 7. dubna 2015 a jeho převedení pod odbor drah, železniční a kombinované dopravy.** Na tuto skutečnost ČPVS ihned negativně reagovalo v vedení ministerstva s poukázáním, že rozsah činnosti státního orgánu v plavbě nelze odvozovat od přepravního objemu zboží ve vnitrozemské nákladní dopravě či počtu námořních nákladních lodí. Krátce bylo při této příležitosti poukázáno na skutečnost, že ve vnitrozemské plavbě je evidováno cca 80 osobních lodí a cca 35 převozních lodí a nespočetný počet malých plavidel. V námořní plavbě pluje pod českou vlajkou na mořích a oceánech cca 300 námořních jachet. V případě právních sporů vystupuje odbor plavby v prvním případě jako druhoinstanční správní orgán a ve druhém případě dokonce jako prvoinstanční správní orgán. Naše reakce na zrušení odboru plavby, tak jako i jiných institucí nebyla bohužel vzata v úvahu. V současné organizační struktuře Ministerstva dopravy ČR je plavba zařazena do Odboru drážní a vodní dopravy, ve kterém má dvě oddělení a to oddělení vnitrozemské plavby a oddělení námořní plavby.

Druhý velmi diskutovatelný problém rozšíření **Evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000** o labské údolí a Slavíkovy ostrovy, na jehož řešení se iniciativně podílelo i ČPVS, se dočasně podařilo vyřešit ve prospěch vodní dopravy. Vláda České republiky svým usnesením ze dne 3. února 2016 č.73 o nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č.318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, schválila návrh tohoto nařízení s úpravami podle připomínek uvedených ve stanovisku Legislativní rady vlády a podle připomínek vlády. Ze záznamu z jednání schůze vlády České republiky vyplynulo, že z navrženého se-

znamu vláda vypustila navrhované nové evropsky významné lokality mj. Porta Bohemica a Louky u Přelouče. V prvním případě tak nebylo do Evropsky významných lokalit zahrnuto významné rozšíření lokality Labské údolí o cca 7,6 tis. ha, tvořené mj. vlastním korytem vodního toku Labe v délce 70 km od obce Třeboutice u Českých Kopist po státní hranici ČR/SRN. V druhém případě nebyla zahrnuta nová lokalita Slavíkovy ostrovy a Labišťata u Přelouče na středním úseku vodního toku Labe, velmi důležitá pro výstavbu plavebního stupně Přelouč II. ČPVS podpořilo rozhodnutí vlády stanoviskem uveřejněným v Parlamentních listech, z kterého vyjímám. Z hlediska národohospodářského je rozhodnutí vlády, která vzala na vědomí všechny rozborů a rozhodla ve prospěch státu České republiky velmi zodpovědné. Méně pochopitelná je hysterie, která ze strany ekologických aktivit toto rozhodnutí vyprovokovala. Podstatnou část projednávání předmětného návrhu rozšířeného seznamu evropsky významných lokalit Natura 2000 se ekologické aktivity „schovávaly“ za neprokazatelné předčasné rozhodnutí Evropské komise, že rozšíření seznamu o dané lokality je již pro Českou republiku závazné a že není o čem rozhodovat. Pro odbornou veřejnost je nepochopitelné, že zásadní reakce ekologických aktivit k nařízení vlády ze dne 3. února 2016, velmi podporovaná sdělovacími prostředky, není odborná argumentace, ale pouze velmi jednoduché a účelové vyhrožování o nijak nezodpovědných sankcích, které údajně Evropská komise vůči České republice uplatní.

Další pro vodní dopravu velmi důležitý dokument je **novela zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury**. Jde v podstatě o rozšíření § 2 odst.1) písm.c) zákona č.104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů takto.

- (1) Finanční prostředky, s nimiž fond hospodaří, lze použít na financování nebo předfinancování,
- c) výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských vodních cest nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let.

Vládní návrh na tuto novelu byl předložen a následně schválen Parlamentem České republiky.

V hodnoceném období se naše sdružení velmi podrobně zabývalo **Koncepcí vodní dopravy**, vypracovávanou Ministerstvem dopravy. ČPVS bylo spolu se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky a Českým svazem vodního motorismu jedním z připomínkových míst, které tento materiál dostaly ještě před jeho předložením na poradu ministra dopravy a následného připomínkového meziresortního řízení, jako pracovní návrh MD-únor 2015. Připomínky vypracované výborem ČPVS

byly jak zásadního charakteru a to pro oblast plavebních objektů a pro oblast přístavů, tak i formálního charakteru, doplněné v příloze konkrétními připomínkami za oblast správy vodního toku-vodní cesty a za oblast přístavů. Připomínky ČPVŠ byly odeslány na odbor strategie Ministerstva dopravy, v požadovaném termínu.

Počátkem letošního roku byla do meziresortního připomínkového řízení předložena ministerstvem dopravy ČR Koncepcí vodní dopravy (leden 2016). Předložená Koncepcí vodní dopravy obsahuje celkem 10 kapitol na 174 stránkách, z nichž nejobsáhlejší je 4. kapitola – Priority Koncepcí vodní dopravy (62 stránek) a 2. kapitola – Analýza stávajícího stavu vodní dopravy (90 stránek), tvořící samostatný analytický dokument.

Ke Koncepci se rozvinula velmi široká diskuze na úrovni všech institucí, které mají k vodní dopravě i k plavbě v tom nejširším slova smyslu vztah. Pomineme-li skutečnost, zda daný materiál je příliš podrobný, zejména v jeho analytické části či ne, hlavním podstatou je rozdělení kompetencí zejména v oblasti výstavby, modernizace, rekonstrukce, správy, oprav a údržby vodní cesty a přístavů mezi resort dopravy a resort zemědělství, konkrétně Ředitelství vodních cest a státní podniky Povodí. I když je možno objektivně konstatovat, že určitá část našich připomínek ať již věcného či formálního charakteru byla akceptována, zůstává, zejména v oblasti uvedených kompetencí řada rozporných zásadních připomínek. Výbor ČPVŠ na svém posledním jednání zjistil, že ve vlastním výboru není jednota v řešení předmětných kompetencí. Bylo doporučeno, aby byl valné hromadě předložen návrh na uspořádání **semináře** užšího okruhu věcně odpovědných odborníků z oblasti vodních cest (vodních toků), přístavů, vnitrozemské vodní dopravy a státní správy. Zásadním motivem našeho současného názoru je nutnost dopracovat Koncepci vodní dopravy a stanovisko ČPVŠ, které vyjde z uvedeného semináře, předložit vrcholným orgánům státní správy resortu dopravy a resortu zemědělství k použití jako podklad k dopracování dané Koncepcí.

V poslední době vznikla, pro zlepšení stavu vodní dopravy, myšlenka ustavení meziresortní pracovní skupiny, která by se zabývala **konsolidačním programem vodní dopravy**.

### Nyní trochu z jiné oblasti činnosti ČPVŠ

Ve dnech 15.–17. září 2015 se v Českých Budějovicích konala konference plavebních a vodocestných odborníků s mezinárodní účastí 28. Plavební dny 2015. Konference se konala pod záštitou prezidenta České republiky Ing. Miloše Zemana a záštitou ministra dopravy a ministra zemědělství České republiky. Na slavnostním zahájení konference vystoupil generální ředitel Povodí Vltavy, státní podnik, RNDr. Petr Kubala, který zdůraznil význam konání Plavebních dnů v Českých Budějovicích. Dále, v zastoupení náměstka ministra zemědělství Ing. Aleše Kendíka, vystoupil ředitel odboru státní správy ve vodním hospodářství a správy povodí Ing. Daniel Pokorný, který omluvil neúčast náměstka a vyřídil pozdrav od ministra zemědělství Ing. Mariana Jurečky a mj. vyjádřil podporu ministerstva zemědělství rozvoji vodních cest v ČR. V úvodním referátu Ing. Evžena Vydry z Ministerstva dopravy byla omluvena neúčast náměstka ministra dopravy Ing. Ladislava Němce a tlumočen pozdrav od ministra dopravy Ing. Dana Ťoka. V rámci konference

se uskutečnila odborná exkurze na nově vybudovaná jihočeská vodní díla vltavské vodní cesty se 3 jezovými stupni a plně vybavenými přístavy pro sportovní a rekreační plavidla v úseku České Budějovice-Týn nad Vltavou, konkrétně České Vrbné, Hluboká nad Vltavou a Hněvkovice. 28. Plavební dny byly účastníky konference v počtu 150 osob hodnoceny velmi kladně. Zpráva o konání konference 28. Plavební dny byla zveřejněna v časopise Vodní cesty a plavba č.1/2016 a bude i v Plavební ročence vydávané Státní plavební správou.

České plavební a vodocestné sdružení se na veřejnosti prezentovalo, kromě pravidelných článků v odborném časopise Vodní cesty a plavba, třemi články v **Parlamentních listech**, ve kterých jednak bilancovalo svou činnost za období do valné hromady v minulém roce, zhodnotilo odbornou konferenci Vodní doprava na Labi, konanou na Ministerstvu dopravy v červnu roku 2015 a konečně v těchto dnech s podporou k rozhodnutí vlády k evropským významným lokalitám soustavy Natura 2000.

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

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** pracovala pod vedením Ing. Pavla Santariuse, Ph.D. a zabývala se převážně problematikou oderské vodní cesty a její prodloužení na území České republiky. Vedle vedoucího odborné skupiny Ing. Santariuse se aktivně práce ve skupině zúčastňuje Ing. Forman. Vybraných zasedání odborné skupiny se zúčastňují zástupce z polské a slovenské strany. Aktivním přístupem členů skupiny byl iniciován projekt Oderské fórum – Forum Odrzańskie.

Členové odborné skupiny se aktivně zúčastnili 18. zasedání Česko-slovenské mezivládní komise pro přeshraniční spolupráci, jakož i 19. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT 2015 s propagací prodloužení splavné Odry na území České republiky a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Dne 15. 1. 2016 se konalo za aktivní účasti odborné skupiny v Kužni Raciborské pracovní setkání s polskými kolegy k dalšímu postupu při řešení přeshraničního úseku oderské vodní cesty. Jednání se zúčastnili představitelé polského příslušného ministerstva a českého ministerstva, zástupci Moravskoslezského kraje a další oficiální zástupci. Na toto zasedání navazovala cesta Ing. Formana a Ing. Santariuse do Varšavy na jednání s ministrem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Markem Gróbarczkem.

Odborná skupina **Batův kanál** pod vedením Vojtěcha Bárteka se ve své činnosti tradičně zaměřila zejména na rozvoj infrastruktury a popularizaci plavby v dané oblasti.

V oblasti infrastruktury se kromě vlastní vodní cesty jedná i o rozvoj zázemí pro turisty v přístavech a blízkém okolí vodní cesty. Zajímavou a významnou činností odborné skupiny byla participace na projektu MRENA – Morava river Recreation Navigation – který v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Slovenská republika-Rakousko 2007–2013 realizovala Agentúra rozvoja vodnej dopravy. Cílem projektu byla studie proveditelnosti Rekreační plavby po řece Moravě (ř. km. 0,00–69,30). Jednalo se o analýzu výchozí situace a podle možnosti návrh řešení rozvoje cestovního ruchu akceptovatelného ze všech relevantních hledisek. Využití potenciál řeky Moravy a přilehlého území pro rozvoj přeshraničního cestovního ruchu.

Ve spolupráci s obcemi, městy a kraji patří mezi priority

odborné skupiny rozvoj sítě cyklostezek podél vodní cesty. Cyklostezky vedoucí podél Baťova kanálu patří mezi největší turistické lákadla v regionu. Dle umístěných sčítačů jimi ročně projede až 250 tisíc cykloturistů. Zejména v Jihomoravském kraji ale povrch cyklotras není v dobrém stavu a připravují se projekty na zlepšení situace. Jedná se o dlouhodobý projekt.

Ve spolupráci s obcemi a provozovateli přístavů probíhá kontinuální zlepšování turistické infrastruktury také na břehové části přístavů. Neustále se vylepšuje zázemí pro návštěvníky. V roce 2015 to bylo zejména otevření nové budovy sociálního zařízení a sprch ve frekventovaném přístavu ve Strážnici nebo otevření moderního turistického centra v Napajedlech. Také v Uherském Ostrohu vzniklo moderní zázemí pro návštěvníky na lodích a také nové prohlídkové trasy na zámku, který se nachází jenom kousek od vodní cesty.

Do oblasti popularizace plavby patří aktivní činnost a spolupráce při odemykání Baťova kanálu, při projektu Ahoj na vodě, který byl realizován v rámci přeshraniční spolupráce Česká republika-Slovenská republika a neméně významná byla i součinnost odborné skupiny v rámci Dne otevřených dveří při slavnostním otevření přístavu Petrov.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty svou činnost zaměřila zejména na spolupráci s vodáky z Občanského sdružení Odra a dalších klubů a na iniciativu ve vztahu k primátorovi města Ostravy. V zaslaném dopise byla jednak prezentována činnost odborné skupiny v rekreační a sportovní plavbě na Ostravsku, zaměřená převážně na oživení života na vodním toku Odry a jeho březích a dále na žádost o podporu primátora při řešení a projednávání koncepce přístavišť na řece Odře. Pokud jde o přístaviště, jedná se hlavně o Přístaviště Přívoz, Přístaviště Petřkovice a Přístaviště Lhotka.

Členové odborné skupiny se také aktivně zúčastnili projednávání přeprav ostravského zboží z Kozlína do Štětína, zejména přeprav těžkých a nadrozměrných kusů.

Na vodním toku Olše se stále aktivně rozvíjí vodácký oddíl Poseidon se sídlem ve Věřnovicích pod vedením Ing. Josefa Toboly.

**Výbor kladně zhodnotil práci** všech tří odborných skupin a to zejména i s ohledem na propagaci plavby v okolí svých činností a ČPVŠ. Výbor tak vyslovuje poděkování pánům Santariusovi, Bártekovi a Šlachtovi za odpovědné vedení jejich odborných skupin.

**Dále jsou v krátkosti uvedeny hlavní organizační záležitosti ČPVŠ.**

Jedná se v první řadě o transformaci sdružení na spolek ve smyslu nového občanského zákoníku. Oficiální a zapsaný název je **České plavební a vodocestné sdružení, zapsaný spolek (z.s.)**. Byly vypracovány a na mimořádné valné hromadě dne 3. 12. 2015, za účasti notáře schváleny nové stanovy. Stanovy se nijak ve své podstatě neodlišují od do této doby schválených stanov, pouze respektují nové právní předpisy.

Do organizačních záležitostí patří i seznámení členské základny s ukončením členství na základě vlastní žádosti Ing. Jana Flíčka, Lukáše Hradského a z titulu úmrtí Jiřího Frosta a Miroslava Cihláře.

Na 22. Valné hromadě bylo jednomyslně přijato následující usnesení.

## Usnesení

### 22. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s., konané dne 31. března 2016 v Praze

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

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulé období 4/2015–3/2016,
- b) reakci ČPVŠ na zrušení odboru plavby zaslanou ministru dopravy, státnímu tajemníkovi a vedení ministerstva,
- c) stanovisko ČPVŠ k pracovnímu návrhu Koncepce vodní dopravy (MD-únor 2015), předložené odboru strategie MD ČR dne 19. 6. 2015, jakož i k návrhu Koncepce vodní dopravy (MD-leden 2016), předložené do meziresortního připomínkového řízení,
- d) zveřejnění roční bilance činnosti ČPVŠ a zhodnocení odborné konference Vodní doprava na Labi v Parlamentních listech v polovině roku 2015,
- e) podpůrné stanovisko ČPVŠ k rozhodnutí vlády nezařadit do nového seznamu evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000 lokality Porta Bohemica, zahrnující labské údolí a Louky u Přelouče, zahrnující Slavíkovy ostrovy, předložené ke zveřejnění v Parlamentních listech v březnu 2016,
- f) ukončení členství Ing. Jana Flíčka, Lukáše Hradského a Ing. arch. Borise Petrova na vlastní žádost a Jiřího Frosta a Miroslava Cihláře z důvodu jejich úmrtí,
- g) přeměnu právní formy sdružení na zapsaný spolek ve smyslu nového občanského zákoníku, včetně upravených stanov, schválených na mimořádné valné hromadě ČPVŠ dne 3. 12. 2015.

#### 2. Valná hromada ČPVŠ schválila

- a) zprávu o hospodaření ČPVŠ za rok 2015, včetně zprávy kontrolní komise,
- b) plán hospodaření na rok 2016 a plán hospodaření na rok 2017.

#### 3. Valná hromada žádá

##### I.

- a) vládu České republiky
  1. aby nedopustila likvidaci neekologičtějšího dopravního oboru vodní dopravy,
  2. o urychlené ustanovení meziresortní expertní skupiny, která by připravovala podklady pro běžící proces infringementu (porušení povinností) ve věci seznamu EVL s cílem stanovit další postup včetně přípravy argumentů při komunikaci s Evropskou komisí v tomto procesu infringementu,
  3. připravit urychleně spolu s Polskou republikou prodloužení oderské vodní cesty do Ostravy, m.j. jako reakci na situaci na pracovním trhu Moravskoslezského kraje, a to včetně stanovení hraničního bodu,
  4. aby zahájila přípravu zákona o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe a jmenovala vládního zmocněnce pro jeho přípravu,

- b) Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí ČR připravit podklady pro uzavření nové Česko-německé mezivládní dohody o labské vodní cestě,
- c) Ministerstvo dopravy ČR, aby nepodmiňovalo výstavbu Stupně Přelouč II a splavnění Labe do Pardubic s výstavbou Plavebního stupně Děčín, a naopak,
- d) Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědělství ČR dořešit v rámci zpracování Koncepce vodní dopravy kompetence v oblasti výstavby, modernizace, rekonstrukce, údržby, oprav a správy vodních cest, včetně jejich součástí (zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů – zejména novela zákona č. 187/2014), a to včetně přístavní infrastruktury,
- e) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR zařadit novelu územně plánovacích dokumentací etapového rozvoje vodních cest dle Politiky územního rozvoje ČR,
- f) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR zařadit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe do části 5. - Koridory a plochy dopravy, kapitoly 5.2.1.4. - Vodní doprava Politiky územního rozvoje České republiky,
- g) Ministerstvo dopravy ČR o aktivní chránění územních rezerv pro budování infrastruktury vodních cest,
- h) Ministerstvo dopravy ČR o pravidelné svolávání Skupiny D-O-L.

## II.

členskou základnu

- a) o podporu programu dokončení modernizace labsko-vltavské vodní cesty a zahájení výstavby

- Plavebního stupně Děčín a Stupně Přelouč II na labské vodní cestě,
- b) o aktivní podporu dále uvedených úkolů uložených výboru ČPVŠ.

## 4. Valná hromada ukládá výboru ČPVŠ

- a) uspořádat v průběhu dubna 2016 odborný seminář na úrovni rozšířeného výboru ČPVŠ a reprezentantů hlavních partnerů v oblasti plavby a vodních cest k materiálu MD Koncepce vodní dopravy v ČR a na jeho základě zformulovat stanovisko ČPVŠ k této Koncepti a předložit ho vrcholným orgánům státní správy resortu dopravy a resortu zemědělství k použití jako podklad k přepracování Koncepce,
- b) podporovat vládu ČR v jejím setrvání na odmítavém stanovisku k zařazení lokalit Porta Bohemica a Louky u Přelouče do evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000,
- c) spolupracovat s Ministerstvem dopravy ČR na přípravě mezivládní dohody mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o labské vodní cestě,
- d) pokračovat v úsilí na všech státních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN a moravské vodní cestě v úseku Baťova kanálu,
- e) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky a Uníí komor Labe/Odra,
- f) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 22. valné hromadě ČPVŠ,
- g) svolat 23. valnou hromadu ČPVŠ v 1. pololetí roku 2017.



## Za Honzou Čábelkou

Odešel člověk, který celý svůj život zasvětil vodocestné a plavební problematice **Ing. Jan Čábelka, CSc.** Po absolvování hydrotechnické specializace vodohospodářského směru na Stavební fakultě Českého vysokého učení technického počátkem šedesátých let minulého století nastoupil Jan Čábelka, na radu svého otce profesora Jaroslava Čábelky, člena korespondenta Československé akademie věd, do praxe jako lodník k největšímu českému rejdari Československé plavbě labsko-oderské se sídlem v Děčíně. Zde absolvoval několik jízd po Labi do Hamburku, kde však došlo k pracovnímu úrazu (zložená noha), a tak svou nadějnou praxi musel ukončit.

Po neplánovaném ukončení této lodařské praxe nastoupil jako asistent na vodohospodářskou katedru Stavební fakulty ČVUT. V této době si svépomocně vystavěl byt v Dejvicích na Santince a také zvýšil své akademické vzdělání. Zdárně ukončil aspiranturu a získal vědeckou hodnost kandidáta technických věd (CSc.).

Pedagogické práci se však věnovat nechtěl, a tak se rozhodoval zda má nastoupit na tvořící se správní plavební úřad nebo do Výzkumného ústavu dopravního. Nakonec se rozhodl pro kariéru výzkumného pracovníka a nastoupil do skupiny pro vodní dopravu Výzkumného ústavu dopravního, která sídlila ve známé Týnské uličce na Starém Městě, ve Výzkumném ústavu dopravním se zaměřil zejména na prognostické práce pro vodní dopravu, a to jak z hlediska zbožových proudů, tak i lodního průmyslu a samozřejmě nejvíce pro výhled našich vodních cest. Ve výše uvedené skupině pro vodní dopravu, kterou posléze vedl, vznikla řada prací, které se následně staly východiskem pro rozvoj vnitrozemské plavby v České republice v tom nejširším slova smyslu. Nebyly to však jen prognostické práce, ale i výsledky měření v terénu (např. Hořínský kanál) z hlediska plavebního provozu, jakož i odborné konzultace při výzkumných pracích na hydrotechnických modelech plavebních zařízení ve Výzkumném ústavu vodohospodářském TGM v Praze-Podbabě.

Ing. Čábelka se věnoval i propagaci oboru na mezinárodní úrovni. Aktivně se zúčastnil několika Světových plavebních kongresů. Pravidelně přispíval do sborníků vydávaných v rámci konference plavebních a vodocestných odborníků s mezinárodní účastí Plavební dny, jakož i přednesením referátů při jejich konání a to jak v České republice, tak i na Slovensku. Byl jedním z iniciátorů a dlouhodobý člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení, které v České republice sdružuje na 80 odborníků ze všech oblastí příbuzných vnitrozemské plavbě, včetně vysoké školy. Zde pod jeho vedením vznikly dva prognostické materiály a to Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2010 (ČPVS-2002) a Program rozvoje vnitrozemské plavby pro rekreační potřeby v České republice na období 2007–2015 (ČPVS-2007). Koncem minulého století na něj dolehla i transformace Výzkumného ústavu dopravního, a tak pracoval i v Centru dopravního výzkumu se sídlem v Brně a vyvinul velké úsilí o zřízení pobočky v Praze.

I po odchodu do důchodu se Ing. Jan Čábelka velmi intenzivně věnoval odborné práci a neúnavně sledoval veškeré dění ve vnitrozemské plavbě a snažil se ho ovlivňovat. Jenom v krátkosti se zmíním o jeho přínosu při řešení ochrany před povodněmi na vltavském nábřeží před pražskou tržnicí, odborné konzultace při řešení Integrovaných dopravních systémů na Dopravní fakultě Českého vysokého učení technického, při řešení výhledového stavu vodní cesty středního Labe, jakož i konzultační činnost při zpracování Malé ilustrační encyklopedie v roce 2013.

Na Ing. Jana Čábelku bude plavebně vodocestná odborná veřejnost vždy vzpomínat pro jeho neúnavné burcování k aktivní činnosti ve prospěch vnitrozemské plavby v České republice.

**Čest jeho památce. Pavel Jurášek**



*Honza Čábelka před 30 lety při obnově malé vodní elektrárny ve Veletově na Labi*

# Spolek Vltavan v Praze

## 145 let jeho života

Václav Hodr – první místopředseda Spolku Vltavan



Staré Podskálí

Spolek Vltavan v Praze byl založen 11. června roku 1871 v dnes již neexistující podskalské hospodě U Hejduků, jako vzájemně se podporující spolek plavců, rybářů a pobřežních.

‘V přípravném výboru pro založení Spolku Vltavan byl, kromě plavců a většiny obchodníků s dřevem, i pozdější primátor hlavního města Prahy a významný obyvatel a obchodník s dřevem v Podskálí, František Dittrich, ale i někteří pokrokově smýšlející zástupci české šlechty, jenž v oblasti plavby a obchodu s dřevem podnikala, a to Adolf a Karel Schwarzenberkové a Jiří Kristián Lobkowitz. O původním ryze charitativním účelu spolku jasně mluví úvodní slova prvé spolkové pamětní knihy: **„A tak, jako národ náš z dřimoty se probudil, zabřeskle se i v srdcích synů našeho Podskálí, kteří usilovně pomýšleli na to, aby Vltava proměnila se v otce Vltavana, který by nemocné syny podskalské neopouštěl, zemřelé k poslednímu lůžku doprovázel a zmrzačené hojil, vetché oudy podporoval, a tak od nouze pomáhal.“**

Na jedné z prvních schůzí byl podán i návrh na dodnes používaný kroj, který je dědictvím po námořnících francouzského obchodního loďstva, založen byl i praporový fond a zvoleno původní oslovení občane, později změněné na bratře. Již od počátku byl spolek velmi známým i v oblasti spolkové kulturní a společenské činnosti, kterou organizoval jak pro své členy, tak i pro širokou pražskou veřejnost. V následujících letech pak došlo i k založení bratrských vltavanských spolků, a to v roce 1897 v Davli, o rok později ve Štěchovicích a roku 1902

v jihočeském Purkarci. Od svého vzniku spolek Vltavan skutečně fungoval jako vzájemně se podporující spolek, členy podporoval v nemoci i při úmrtí, ale byli i členové, kteří neplnili své povinnosti a byli z řad členů vyřazeni pro neplacení příspěvků. Citelným zásahem do života členů Spolku Vltavan, ale i celého Podskálí, bylo jeho postupné bourání a s tím spojená výstavba nového vltavského nábřeží. S postupným útlumem plavby dřeva a jeho zpracování na březích Vltavy zůstala část členů spolku bez práce, a tak hledali další uplatnění jako pracovníci rozvíjející se lodní dopravy na řece Vltavě a to jak osobní tak nákladní. Pracovali jako lodníci, strojníci na parolodích, ale i jako kapitáni Pražské paroplavební společnosti. Za těchto podmínek přečkal spolek nejen první republiku, ale i protektorát a po osvobození fungoval až do padesátých let. Proto, aby nebyl v padesátých letech spolek zrušen, tak jako všechny ostatní spolky, přičlenil se tehdy, jako zájmový kroužek ROH k podniku Československé plavby labsko-oderské a později k závodu Osobní lodní dopravy a dále pak k Pražské paroplavbě. Po celou tuto dobu si spolek udržel svoje historické zvyky a tradice, a proto je považován Spolek Vltavan za nejstarší spolek v Praze, dokonce i v celé ČR s plnou kontinuou činnosti. Spolek si našel i novou náplň činnosti, dal si za cíl uchovávat a sbírat památky na staré Podskálí, vorařské řemeslo a život na řece Vltavě.

Po výstavbě nového nábřeží a přestavbě celého Podskálí se zachoval pouze plavecký kostelík Nejsvětější Trojice v Trojické ulici, pár domů v ulici na Výtoni a bu-

dova bývalé celnice Na Výtoni, kde Muzeum hl. m. Prahy otevírá novou expozici *Zaniklé Podskalí a život na Vltavě*, která připomíná staré Podskalí, voroplavbu a lodní dopravu na Vltavě a využívá z části právě předměty ze sbírek Spolku Vltavan. V prostorách Výtoně má náš spolek také své zázemí. Mezi členy spolku, zejména v minulosti patřily významné osobnosti – olympijští vítězové, herci, malíři, spisovatelé a čestnými členy se stávali i primátoři hlavního města Prahy.



Za svoji dlouholetou činnost ve vlastivědné a kulturní oblasti byl Spolek Vltavan v Praze v roce 2015 zapsán jako první spolek na krajský seznam nemateriálních statků tradiční lidové kultury hl. m. Prahy.

Od 1. prosince roku 1999, kdy byly zaregistrovány stanoviny a vznikl svaz vltavanských spolků Vltavan Čechy, jsou všechny vltavanské spolky součástí Mezinárodní voňarské asociace, která sdružuje spolky s podobným za-



měřením a tradicí z celé Evropy. Co se týká dnešní činnosti spolek organizuje pro pražskou veřejnost každoročně řadu akcí společensko-kulturních i poznávacích – jmenujme např. Podskalské setkání na Výtoni, Tryznu za utonulé nebo Country parník, ale i tradiční plesy. Zvláštní pozornost pak spolek věnuje např. patronátním základním školám v Botičské a Vratislavově ulici. Činnost Vltavanu se opírá o dlouhodobou spolupráci a pomoc Městské části Praha 2 i Hlavního města Prahy, ale také některých firem, jejichž činnost je v různých formách spojená „s vodou“. Sem patří Pražská paroplavební společnost, Pražská vodohospodářská společnost nebo Povodí Vltavy. Nepostradatelným je pro spolek i kontakt a trvalá spolupráce s Muzeem hl. m. Prahy.

145. výročí trvání Spolku Vltavan v Praze v letošním roce 2016 hodlá spolek naplnit řadou aktivit, z nichž

některé se tradičně realizují v jednotlivých pětiletích. **Samotné oslavy v červnu zahájí mediálními aktivitami včetně tiskové konference 7. června a v předvečer oslav bohoslužbou v plaveckém kostelíku Nejsvětější Trojice v Trojické ulici a v den vyvrcholení oslav 11. června v Podskalí na Výtoni uspořádáním velkého průvodu za účasti bratrských vltavanských spolků z Davle, Štěchovic a Purkarce i dalších spřátelených sdružení a spolků, dále slavnostní valnou hromadou v Emauzích a odpolední veselící okolí Podskalské celnice na Výtoni.** Cílem je obohatit společensko-kulturní program v Praze o akce pořádané specifickým (a v podstatě unikátním) subjektem pražské historie profesní, sociální i kulturní. Některé akce nejsou jiným subjektem v Praze uskutečňovány. Přínosem je nejen „potvrzení subjektivní užitečnosti“ pro členy spolku, ale zejména šíření informací a tradic spojených s jednou z výrazných společenských a profesních skupin pražského obyvatelstva v minulosti, ale i současnosti.

Na závěr mi dovoluťe abych všechny přátele a příznivce Spolku Vltavan v Praze ještě jednou pozval na oslavu 145. výročí založení spolku, která se koná 11. července 2016. Slavnostní průvod z Podskalí začíná v 10:00 a bude směřovat do Emauzského kláštera, kde od 11:00 se bude konat Slavnostní valná hromada k 145 výročí založení Spolku Vltavan v Praze.



Další program bude zahájen odpoledne ve 14:00 v parku na Výtoni, kde budou krom jiného zábavního programu předány i dvě ceny Ing. Libora Záruby za celoživotní zásluhy při rozvoji vodních cest a vodní dopravy v České republice.

Cenu ing. Libora Záruby uděluje jednou za dva roky redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba a správní rada obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty.

Pro rok 2016 vybrala porota při svém zasedání 19. května 2016 jednomyslně bývalého ředitele závodu Dolní Labe Ing. Jindřicha Zídka a bývalého ředitele Státní plavební správy Ing. Ludka Cidlinu.

Těším se na Vaši návštěvu a potřesení rukou našim letošním laureátům ceny Ing. Libora Záruby.

Josef Podzimek

# Život není takový – je úplně jiný (62)

Ing. Josef Podzimek

**Každý velký těžký úkol se dá rozdělit na malé lehké úkoly.**

## Buddhistické přísloví

Vážení a milí čtenáři, zdá se vám, že výše uvedené citáty se nedoplňují, nebo dokonce odporují. Věřte, že ne. Napsání tohoto pokračování mého povídání o životě jsem odkládal víc než měsíc. Sleduji pozorně co se okolo nás děje a jsem víc než znepokojen, jsem přímo zděšen. Nemyslím v politice, v EU či v otázce migrace. Vystačím si jako obvykle s vodním koridorem D-O-L, nebo dnes ještě méně: s malými kousky vodních cest v ČR. Proto ta buddhistická moudrost. Soustředím se dnes na tři aktuální kousičky vodních cest v ČR.

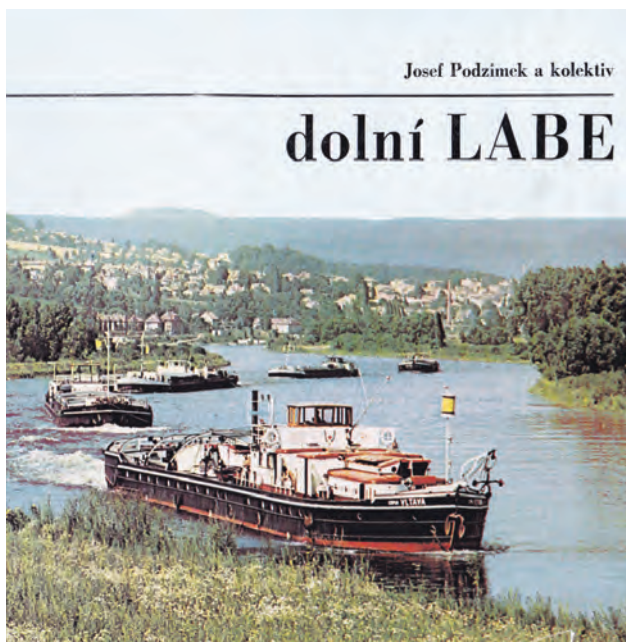
- dokončení splavnění Labe na našem území
- připojení Ostravska na Odru
- nový fenomén, světový přístav na řece Moravě v Hodoníně

Stačí tyto tři malé problémy, abychom my sami příznivci „vodních cest a vodní dopravy“ se vzájemně vyvraždili.

Začnu první problematikou, kterou rozdělím ještě na dva samostatné plavební úseky.

## Zlepšení plavebních podmínek dolního Labe na území České republiky

Nejdříve jsme byli všichni jednotní. Nebudu se vracet do dávné historie, ale zůstanu pouze v krátkém období mého osobního odborného života. Když jsem sepisoval v roce 1976, tedy přesně před 40 lety publikaci Dolní Labe, neboť ještě v tomto roce, jak jsem se již dříve zmínil, dolní Labe patřilo do organizace Povodí Vltavy, bylo ještě vše jasné.



Cituji z předmluvy prof. Ing. Dr. Jaroslava Čábelky DrSc., člena korespondenta ČSAV:

**Příznivci vodních cest nepotřebují vnějšího nepřítele, vyvraždí se sami mezi sebou i při malých úkolech.**

Josef Podzimek

„Labe není jen izolovanou vodní cestou vedoucí od nás do námořního přístavu Hamburku, ale i součástí velkého integrovaného systému střeoevropských vodních cest.“

„Důležitost plavební cesty dolního Labe z našeho i mezinárodního hlediska ještě nesmírně vzroste po realizaci průplavu Dunaj-Odra-Labe.“

Z přehledné situace a podélného profilu je ještě patrná shoda na dvou důležitých vodních dílech Dolní Žleb a Malé Březno. (obr str. 31)

Nyní přeskočím do roku 1988, kdy jsme společně s Ing. Jaroslavem Kubecem, vydali publikaci Svět vodních cest.



I zde panovala shoda. Cituji:

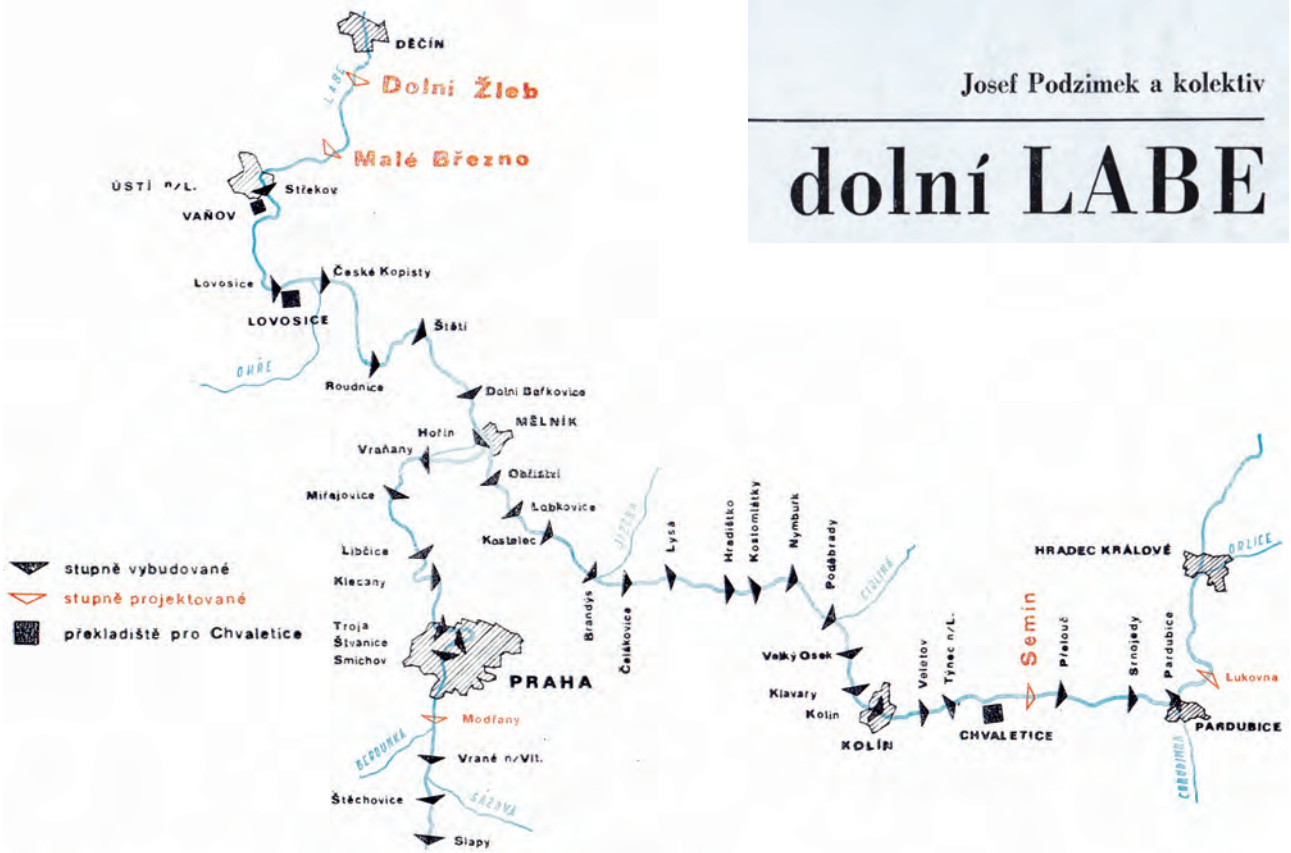
„Úsek dolního Labe od Střekova ke státní hranici je zatím splavněn pouze regulační metodou. Zlepšení přinese zamýšlená kanalizace s dvěma plavebními stupni (s energetickým využitím) v Malém Březně a v Dolním Žlebu.“ (obr str. 32)

O důležitosti labské vodní cesty a vodním díle Malé Březno a Dolním Žlebu Ing. J. Kubec nepochybuje ani v publikaci Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe ANO nebo NE?, na kterou měl jako náměstek generálního ředitele Ekotrans Moravia a.s. rozhodující vliv. Ta vyšla v roce 1991 a tehdy tato vodní díla byla zařazena do I. etapy výstavby D-O-L. (obr str. 32)



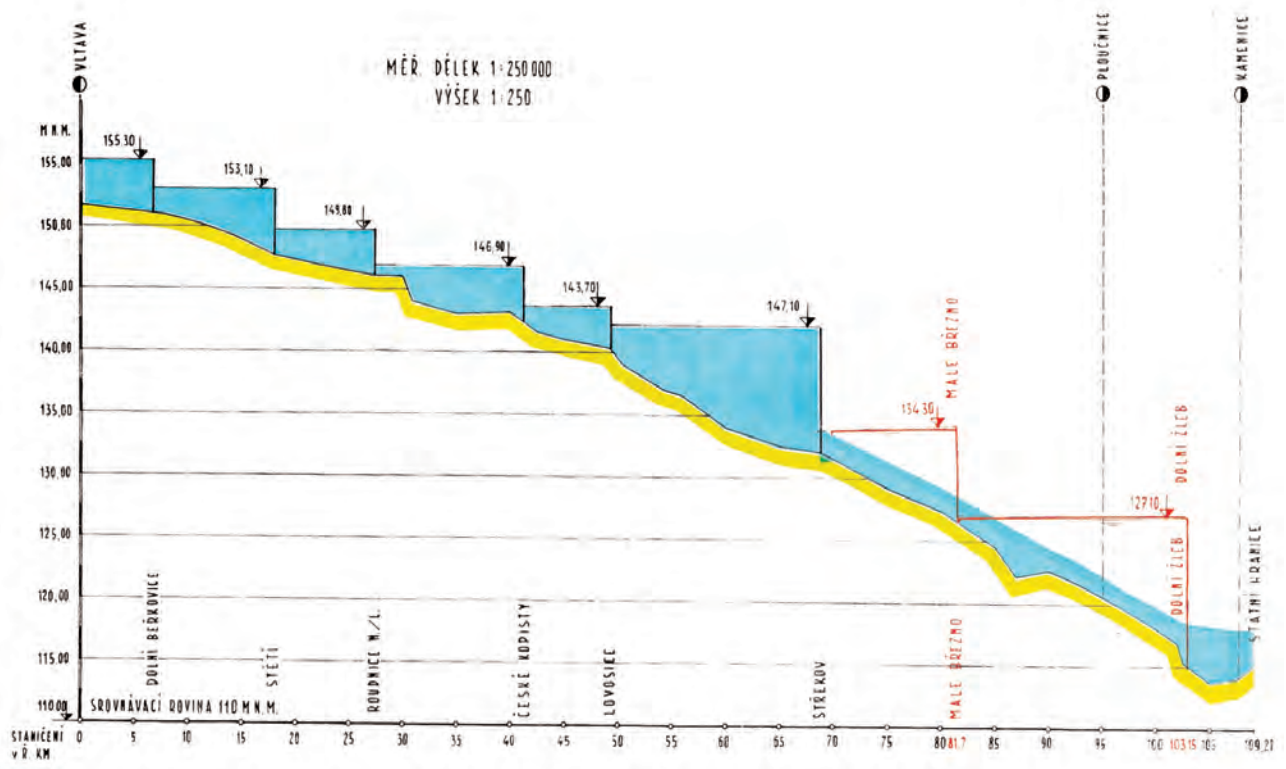
Josef Podzimek a kolektiv

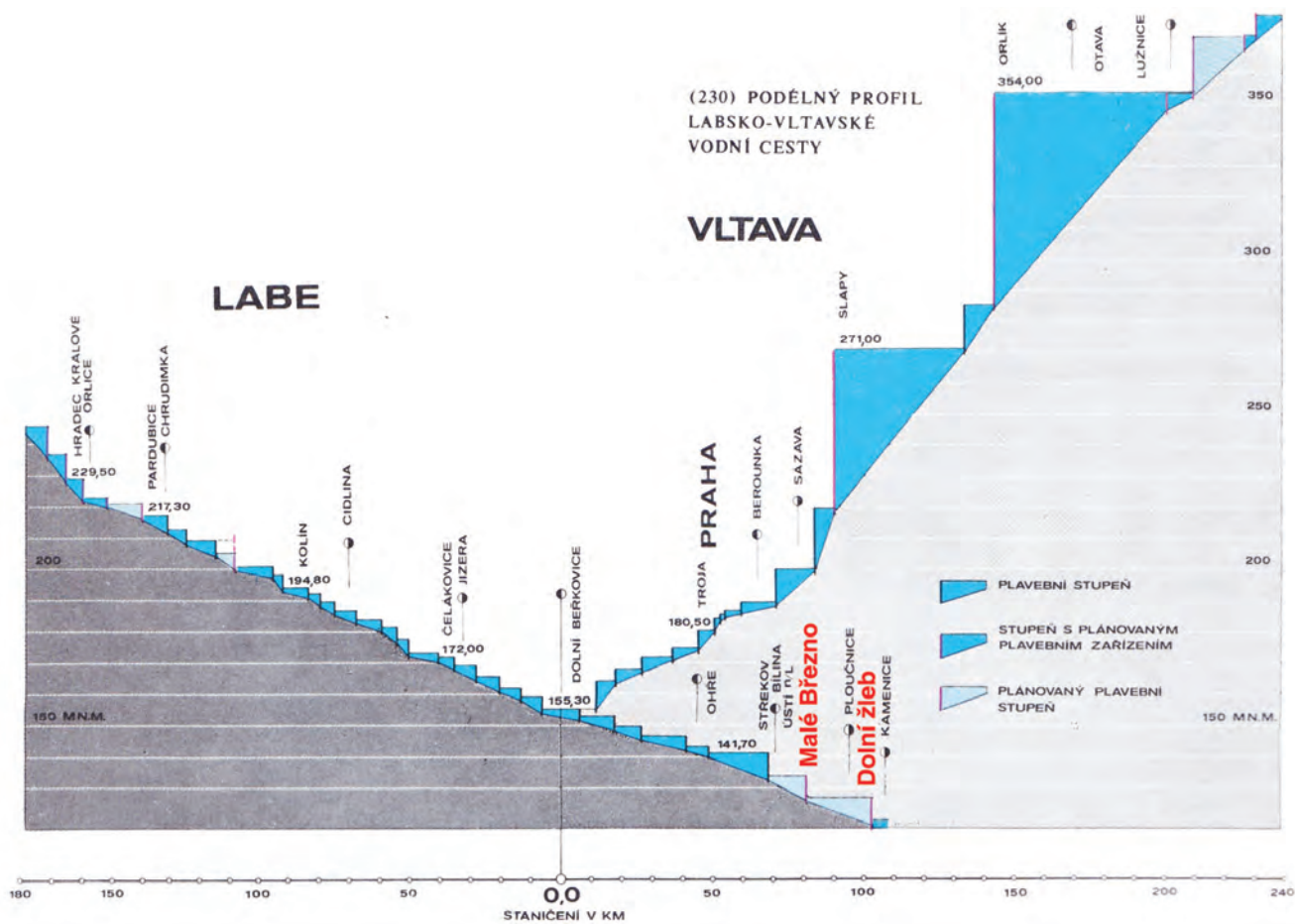
# dolní LABE



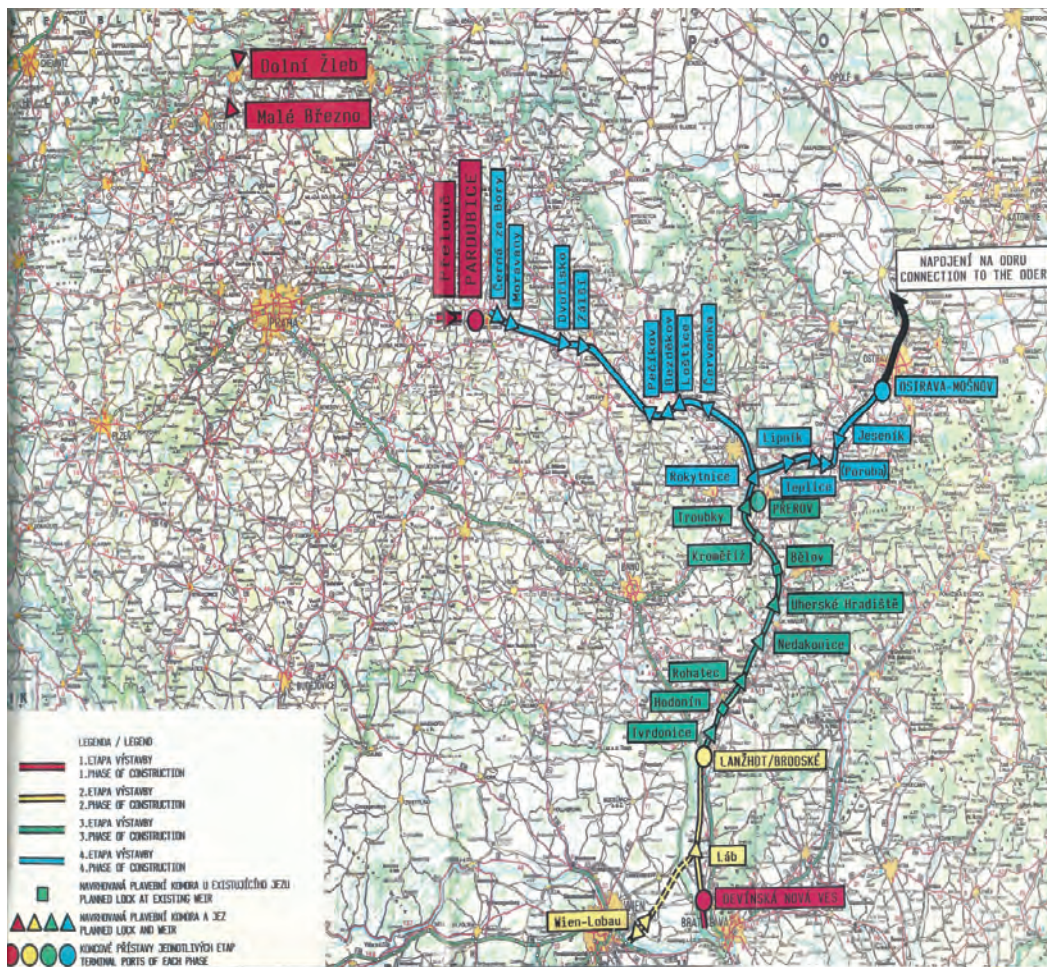
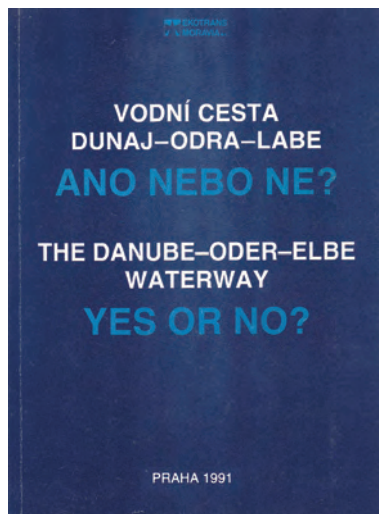
Přehledná situace labsko-vltavské vodní cesty s objekty ve správě podniků Povodí Vltavy a Povodí Labe

Podélný profil dolního Labe



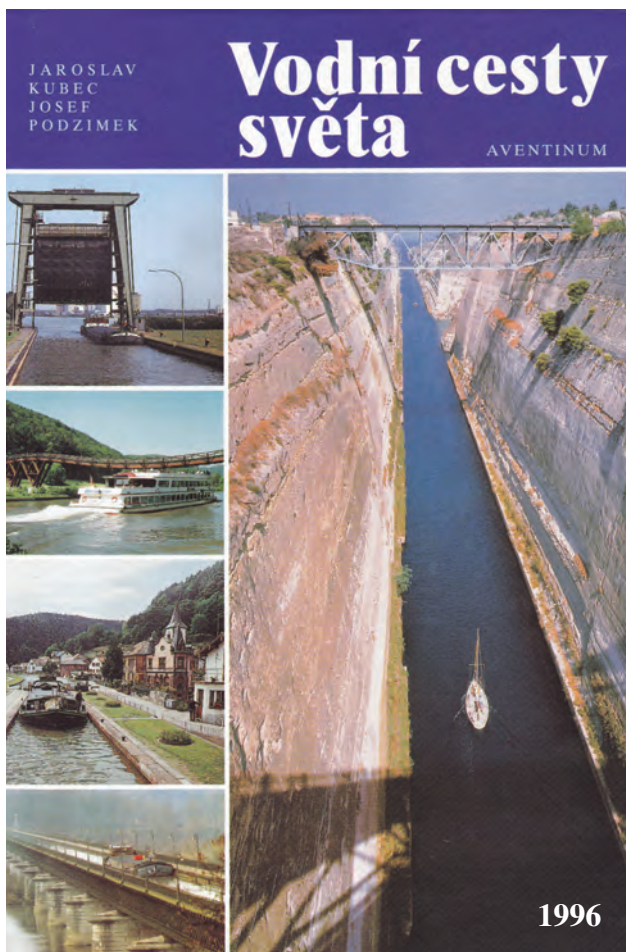


Podélné profily Labsko-vltavské vodní cesty z publikace Svět vodních cest (1988)



Ing. J. Kubec nezpochybňuje tuto skutečnost ani v naší další publikaci Vodní cesty světa, kterou jsme spolu vydali v roce 1996.

Následuje naše poslední společná publikace pod názvem Křižovatky tří moří – Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, jejíž první vydání vyšlo v roce 2006. Ani zde není zpochybňován význam labské vodní cesty pro naši republiku. O to víc mne překvapil názor Ing. Jaroslava Kubece v televizním



pořadu Nedej se plus – My Česko Evropě nedáme, vysílaný 1. dubna 2016.

Cituji: „Můžeme říct, že to je pověra. Já tvrdím dokonce, že to je podvod a skoro bych řekl, že je to případ pro odborníky, kteří se zabývají řečneme jakousi davovou psychologií. Těm podporovatelům stupně Děčín se podařilo dokázat, že v tomto státě každý skloňuje Děčín ve všech pádech a nikdo neví, že vlastně nemá pro Labe smysl, protože vyřeší malý kousek po přístav Děčín, ale my přesto chceme vyhodit 5 miliard korun.“

Tato proměna tohoto dříve velmi uznávaného odborníka na vodní dopravu a vodní cesty vůbec, je o to pro mne úsměvnější, že na fotografiích z tohoto pořadu se objevil s naší společnou publikací Křižovatka tří moří. Použiji-li předcházející terminologii tak bych řekl, že je to případ pro psychiatra.



Záměrně jsem přeskočil vývoj této názorové změny v pravý opak i praktické důvody, které Ing. J. Kubec k tak výraznému odbornému veletochi vedli. Naši pravidelní čtenáři vývoj sledují a ostatní pochopí po přečtení, že se jedná o akci „světový přístav v Hodoníně“. Pouze bych svého dlouholetého odborného přítele upřímně upozornil, že žádný obchod se „zelenými aktivisty“, o který se zde zřejmě jedná, nikdy nebyl dodržen. Svě přesvědčení opírám o dlouholeté negativní zkušenosti s „ochránci přírody“ i o nesplněnou dohodu, kterou jsem osobně uzavřel s bývalým federálním ministrem životního prostředí Ing. Josefem Vavrouškem v roce 1992. Tehdy jsme si slíbili, že nebudeme-li vehementně prosazovat labskou větev D-O-L, tak MŽP bude souhlasit s průplavem Dunaj-Odra. Přesto, že jsem si pana ministra velmi vážil a věřil mu, nic později neplatilo. Proto bych byl velmi opatrný. Z poslední doby lze tuto „hru“ dokumentovat na nedodrženém slibu při výměně vodního díla Dolní Žleb a Malé Březno za vodní dílo Děčín. Stejně tak nebude dodržen slib daný české vládě, že se bude moci stavět VD Děčín při zařazení labského údolí mezi evropská chráněná území.

**24**

**Vláda částečně vyhověla Bruselu: Mezi chráněná území přibude jen labské údolí**

2. 5. 2016

Vláda po několika odkladech rozhodla o zařazení labského údolí u Děčína mezi evropsky chráněná území. Seznam požadovala rozšířit Evropská komise, Česku za to hrozilo omezení dotací. EK ovšem požadovala na seznam zařadit také druhou lokalitu: Louky u Přelouče, v tomto případě vláda n souhlasila. Ministr životního prostředí Richard Brabec (ANO) po jednání novinářům řekl, že teď bude kabinet čekat, jak se Brusel k jeho kroku postaví.

Labské údolí – Porta Bohemica

Zdroj: ČTK  
Autor: Libor Zavoral

Proti vyhlášení se stavěla mimo jiné ministerstva dopravy a místního rozvoje. V obou oblastech totiž mají vzniknout důležité stavby pro splavnění Labe – v Děčíně jez a u Přelouče plavební kanál. Díky nim by mělo být Labe celoročně splavné pro nákladní lodě od německých hranic až do Pardubic.

Jsem velmi rád, že to pochopil generální ředitel státního podniku Povodí Labe Ing. Marián Šebesta, i když bych byl radši, kdybychom se oba mýlili.

### Dvě významné lokality, dvě významné stavby

Ministr životního prostředí Richard Brabec dal najevo, že ani vyhlášení Natury 2000 na Labi neznamena, že se nic stavět nebude. Přísnější ochrana přírody se však promítne do posudku o vlivu na životní prostředí.

Generální ředitel Povodí Labe Marián Šebesta však již dříve řekl ČT, že navzdory ujistěním ministra by považoval vyhlášení evropsky významných lokalit za konečnou čáru přes rozpočet. V případě, že budou lokality zařazeny, znemožní rozvoj plavby. Je to vidět už dnes, kdy nejsme schopni dostavět to, co začali stavět naši dědové a pradědové – propojení České republiky přes Německo s mořem,“ řekl Šebesta.

Stačí si přečíst okamžitou reakci ředitele ekologické organizace Beleco Jana Duška, který přiznává, že aktivistům ani tak nejde o lososa nebo bobra, ale o BAHNO.

## Ekolog: To nejdůležitější z Porta Bohemica vláda vyřadila

3. 5. 2016

Součástí nové evropsky významné lokality Porta Bohemica, jejíž vznik schválila vláda v pondělí, nebudou bahnitě říční náplavy v labském údolí. Na změnu oproti původně navrženému rozsahu lokality upozornil ředitel ekologické organizace Belco Jan Dušek. Bahnitě náplavy však podle něj byly jedním z hlavních důvodů, proč Česko původně zařazení lokality do soustavy Natura 2000 navrhlo a proč Evropská komise trvala na jejím schválení. Podle mluvčí ministerstva životního prostředí však náplavy nebyly prioritním důvodem.



Labe u Děčína

Zdroj: ČTK  
Autor: Ondřej Háček

Bahnitě náplavy se vytvářejí na šterkovém substrátu a roste na nich specifická vegetace. Součástí evropsky významné lokality Porta Bohemica však podle pondělního rozhodnutí nebudou. „Evropská komise chtěla, aby právě pro tento předmět ochrany plus ještě pro lososa a bobra se lokalita doplnila. Čili vlastně rozpor s Evropskou komisí trvá skoro stejně, jako kdyby vláda tu lokalitu nevyhlásila,“ míní Jan Dušek.

Už to konečně naši občané pochopte. Co to je prosperita státu proti bahně, to je třeba chránit a ne životní úroveň nás lidí. BAHNO A ZASE BAHNO, O TO NÁM JDE.

### Dokončení splavnění středního Labe do Pardubic

K tomu, abychom mohli plout po Labi z přístavu Hamburk až do plánovaného přístavu na Labi u Pardubic, nám chybí pouze jedno vodní dílo, které jsme dříve nazývali Semín a v posledních letech pak mluvíme o Přelouči II. Mluvíme a mluvíme, ale plout nemůžeme. Než mě někdo opraví, že chybí i vodní dílo Děčín, dříve VD Dolní Žleb a VD Malé Březno, o kterém jsem podrobněji psal v první části tohoto článku, doplním toto tvrzení jedním odstavcem z rozsáhlého povídání o historii VD Přelouči II, které jsem uveřejnil v našem časopisu Vodní cesty a plavba č. 1/2015. Pro pochopení souvislostí musím čtenářům připomenout, že jsem po absolvování Stavební fakulty ČVUT nastoupil v roce 1962 u organizace Labe-Vltava jako úsekový technik středního Labe v trati Kolín–Smiřice.

Odjel jsem osobním vlakem na svou první služební cestu na zdymadlo Srnojedy. Před tím jsem si podrobně prostudoval labskou vodní cestu a zjistil, že od Mělníka do Pardubic bylo v letech 1904-1962 vybudováno celkem 16 plavebních objektů a k plné splavnosti až do Srnojed chybí již více jak 30 let pouze dvě vodní díla Týnec nad Labem a Semín. Týnec nad Labem byl posléze postaven v rámci dobudování středního Labe do tepelné elektrárny Chvaletice. Zůstalo tak nedokončeno jedno vodní dílo, které se tehdy jmenovalo Semín a tím je vlastně celá vodní cesta prakticky znehodnocena a umrtveno víc jak 200 miliard Kč investovaných do této dopravní infrastruktury. Tehdy jsem se udiveně zeptal tehdejšího vedoucího jezného jak je to možné? Jeho odpověď mě pronásleduje do dnes:

*„Ten jeden jez tu chybí proto, že naši předkové byli*

*tak chytrí, že jezy stavěli na přeskáčku a neočekávali, že jejich děti a vnuci budou tak blbí, že ten jeden poslední jez nedostaví.“*

Sám jsem již 15 let v penzi a stále o tomto jednom stupni mluvíme a mluvíme. Dokonce se v poslední době objevují hlasy, že tento plavební stupeň Semín, který se nyní nazývá Přelouč II, není potřeba, pokud nebude plavební stupeň Děčín, který se dříve jmenoval Dolní Žleb. Říká to prý **Evropská unie**, nebo dokonce snad nový pan ministr dopravy, pod kterého krátkodobě vodní cesta je přidělena. Ptám se, kdo za Evropskou unii mluví - vždy je to přeci nějaká konkrétní osoba! Nebo je to jako dříve, když „**strana a vláda**“ něco rozhodla? A jakou váhu má pro rozhodnutí suverénní České republiky, která jako jediná země z 28 států EU není přímo, nebo kvalitní vodní cestou napojena na moře? A jakou logiku má stavět vodní dílo Přelouč II až po vodním díle Děčín, když lodě bez VD Děčín do Prahy doplují (i když při nízkých vodních stavech neekonomicky), ale bez Přelouče II do Pardubic technicky nemohou doplnout vůbec?

Jsem o rok starší a místo abych pokračoval v podrobném popisu středolabské vodní cesty, který si přečtete v uvedeném čísle našeho časopisu

**DĚKUJI NAŠÍ VLÁDĚ, ŽE TENTOKRÁT NEPODLEHLA A VD PŘELOUČ II UCHRÁNILA PRO NÁS PAMĚTNÍKY, NEBO NAŠE POTOMKY.**

O vodním díle Přelouč II, dříve Semín, bylo napsáno tolik, že se touto stovetou historií nebudu dále zabývat. Pouze odkážu na publikaci Střední Labe, kterou napsal Karel Trejtnar a kol. v roce 1978 a z které jsem čerpal informace pro mé povídání Život není takový – je úplně jiný (57).

ING. KAREL TREJTNAR A KOLEKTIV

## STŘEDNÍ LABE



**Na závěr této kapitoly ještě jednou děkuji naší vládě, že si alespoň u tohoto vodního díla zachovala tvář a neodvolala, co dříve schválila, co předtím změnila, a tak uchránila labskou vodní cestu do Pardubic pro nás pamětníky a naše potomky.**

## Připojení Ostravska na Odru

Tento problém jsem začal poprvé chápat, když jsme spolu s Ing. J. Kubecem navštívili v osmdesátých letech minulého století Vítkovické železářny a s tehdejším generálním ředitelem Rudolfem Peškem vzlétli vládní helikoptérou nad Ostravsko a společně plánovali, kde začít stavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe. Následovaly pak roky intenzivní podpory výstavby oderské vodní cesty. Tehdy Vítkovické železářny provokativně otevřely svůj podnikový přístav v Kopytově a organizovaly velkolepé plavby po nespavné Odře. Celkem bylo vypraveno 17 plaveb, které definitivně skončily v roce 1981. Ale v duchu mého motto o nevaživosti mezi námi příznivci plavby ihned vedle reklamní cedule Vítkovic umístil svou ceduli vedoucí vodohospodářského odboru KNV Ostrava a začal souboj o to, kdo se víc zasloužil o zahájení výstavby průplavu Dunaj-Odra-Labe. Vyhrál to generální ředitel Vítkovických železáren. Následně jsme společně s JZD Slušovice v roce 1989 založili akciovou společnost Ekotrans Moravia a.s. pro přípravu a výstavbu průplavu D-O-L. Pak přišla sametová revoluce a s ní i jiné starosti. Zato „zelení aktivisté“ nezháleli a zvedli hlavu a transparenty proti průplavu Dunaj-Odra-Labe.



Pak to s napojením Ostravska na oderskou vodní cestu šlo nahoru a dolů. Ing. J. Kubec tuto důležitou část oderské vodní cesty nějaký čas sledoval, ale pak jí opustil, stejně jako labskou vodní cestu a vrhl se na jih.

Je vhodné zde připomenout, že až do roku 1952 obchodní plavbu na Odře zabezpečovala Československá plavba oderská, a.s., a od tohoto roku pak Československá plavba labsko-oderská, n.p. svým závodem Odra. Nezáměr o Oderskou vodní cestu lze vysledovat po privatizaci národního podniku na akciovou společnost Československá plavba labská, a.s. v roce 1992. V současné době obchodní plavbu na Labi zajišťuje od roku 2002 mj. ČSPL, a.s. a Evropská vodní doprava - Sped s.r.o. (EVD).

Největší zásluhu na oživení oderské vodní cesty má zajisté Ing. Petr Forman, který již v roce 1998 jako náměstek ministra dopravy ČR doprovázel prezidenta Václava Havla na státní návštěvě Polska a zde založil mezinárodní, resp. mezirezortní skupinu OKO (Oderská KOMise), která si v poslední době změnila název na „stručné“ Česko-polská pracovní komise pro vodní koridor D-O-L.

Myšlenku vodního koridoru D-O-L na Ostravsku také oživil prezident Hospodářské komory ČR Ing. Vladimír Dlouhý pod patronací generálního ředitele Vítkovic Ing. Jana Světlíka. **V poslední době stoupá zájem o Ostravsko pod vlivem nebezpečí velké nezaměstnanosti v rámci útlumu těžby uhlí a nového pohledu polské vlády na význam vodní cesty jako významné součásti dopravní infrastruktury státu. Na oživení**

**spolupráce mezi Polskem a Českem v oblasti vodního koridoru D-O-L má nenahraditelnou zásluhu zvláště prezident republiky Miloš Zeman. O jednotlivých krocích této obnovené spolupráce jsou naši čtenáři podrobně informováni v posledních číslech časopisu Vodní cesty a plavba. Byla by naše neodpuštělná chyba tento stoupající zájem Polska o vodní dopravu a napojení oderské vodní cesty na Ostravsko a dále na vodní koridor D-O-L nevyužít.**

**Nejvíce mne však trápí, že se nedovedeme sjednotit na umístění průmyslové zóny na Ostravsku a její napojení na vodní koridor D-O-L. Jeden příznivec plavby jí chce vlevo, druhý vpravo a třetí uprostřed. A jsem opět u úvodního motto o naší rozhádanosti. To je asi příčina proč útlum těžby na Ostravsku a finanční podpora vlády v miliardách Kč není vůbec propojená s přípravou budoucí výstavby vodního koridoru D-O-L. Vždyť v dolech a přidružených podnicích nejde jenom o horníky, ale i o techniky, ekonomy, projektanty a další profese, kteří by jistě uvítali rekvalifikaci na přípravu a postupnou výstavbu D-O-L raději než na rekvalifikaci do automobilového průmyslu na druhé straně republiky. Chybí místní vojevůdce, který by tento ostravský problém uchopil a uvedl do života. Nemusí to být jedinec, může to být i firma nejlépe z Ostravska, která by tento problém s podporou státu uchopila a uvedla v život. Pro ekonomiku i sociální smír je jistě lépe zajistit pro pracovníky útlumových dolů práci v kraji než je rozeslat po celé republice nebo vyplácet jako nezaměstnané.**

**Možná na překážku je stereotyp našeho myšlení a opět souboje mezi resorty. Je asi těžké pochopit, že D-O-L nepatří ani pod Ministerstvo dopravy, ani Ministerstvo zemědělství, ani Ministerstvo životního prostředí, či Ministerstvo pro místní rozvoj. Proč by se této problematice neujalo Ministerstvo průmyslu a obchodu, které nejvíce řeší problém Ostravska. Vždyť právě toto ministerstvo v roce 2006 tedy právě před 10 lety objednalo „Studii projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“. Ta byla následně na tomto ministerstvu kladně oponována.**

Plavba a vodní cesty, o. p. s.

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

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

Praha, červen 2006

První krok byl učiněn. Z iniciativy Ministerstva průmyslu a obchodu proběhla na toto téma schůzka v květnu 2016 s poradcem prezidenta republiky Ing. Petrem Formanem. Věřím, že dojde k dalšímu **konkrétnímu rozpracování a posléze k urychlenému uvedení do života a to nejenom v zájmu ostravských pracovníků, ale v zájmu ekonomiky naší země.**

## Nový fenomén, světový přístav na řece Moravě v Hodoníně

Co k této myšlence dodat, abych se nezpronevěřil úvodnímu slovu prezidenta republiky k třetímu vydání publikace Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj- Odra-Labe.

*„Musíme se však naučit říkat, co považujeme za prioritní a větu ukončit. My však vždy ještě na podporu svých názorů řekneme, že priority těch druhých jsou špatné. Sám se domnívám, že začít na dokončovacích pracích vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se musí kdekoliv na trase, kde bude nejlepší ekonomická a politická poptávka.“*

**Miloš Zeman, prezident České republiky**

Nejlépe bude, když otisknu informační sdělení autorů této myšlenky a počkám si na úplné znění memoranda, které redakční radě slíbil její člen Ing. Jan Skalický.

Pouze bych polemizoval s odstavcem, který označuje tento projekt za 1. etapu výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a zároveň připouští, že může existovat samostatně. Tato skrytá rezignace na konečné celkové řešení D-O-L mě děsí u Ing. J. Kubece, který byl po celá desetiletí technickou duší celého projektu, je v rozporu i s citátem dalšího účastníka projektu, který jsme otiskli v našem časopise Vodní cesty a plavba.

*„Základní vlastnost vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je v tom, že bude určitě dokončen, protože žádná politická reprezentace si nemůže dovolit na něj zcela rezignovat.“*

**Ing. Jan Skalický**

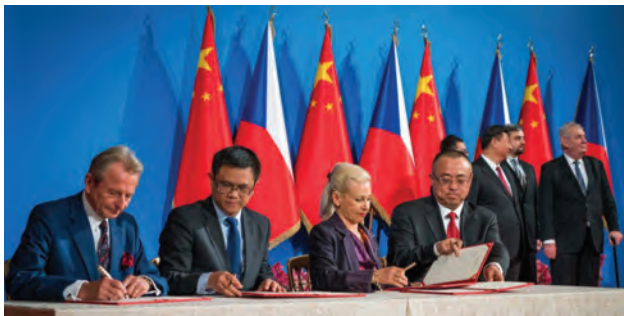
Držím všem příznivcům plavby palce, aby se sjednotili v úsilí k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, nebo se aspoň nehádali při prosazování dílčích etap.

## Společnosti DOE Europe SE navázala strategickou spolupráci se společností Sinohydro Corporation Limited na projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

### Josef Drebítko, Ing. Jan Vlček – DOE Europe SE

Za účasti prezidenta České republiky Miloše Zemana a prezidenta Číny Si Ťin-pchinga bylo dne 30. 3. 2016 v Praze podepsáno Memorandum o strategické spolupráci mezi Českou republikou a Čínou. Oba prezidenti při svých projevech vyzdvihli důležitost vzájemné spolupráce a budování obchodních vztahů mezi Českou republikou a Čínou.

Prezident ČR Miloš Zeman uvedl, že i politici mají své sny a tím jeho je vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: „Stejně tak, jako má čínský prezident touhu obnovit Hedvábnou stezku, mým snem je otevřít vodní koridor Dunaj-Odra-Labe“.



Podpis smluv čínskými a českými zástupci

V rámci uvedeného Memoranda o strategické spolupráci a za podpory obou prezidentů byla podepsána **Rámcová smlouva o spolupráci mezi společností DOE Europe SE a čínskou společností Sinohydro Corporation Ltd.**, týkající se přípravy a vybudování vodního koridoru Dunaj–Hodonín, který bude součástí nové Hedvábné stezky. Realizace nové Hedvábné stezky je největším ekonomickým projektem v dějinách. Hlavní prioritou současné čínské zahraniční politiky je nastartovat komunikaci, ekonomickou spolupráci a rozvoj investic po celé délce nové Hedvábné stezky, včetně České republiky.

Celkový koncept projektu Nová námořní Hedvábná stezka pro kontejnery společnosti DOE Europe SE je zaměřený na vybudování námořního spojení mezi Dálným východem a střední i východní Evropou. Projekt logistického řetězce společnosti DOE Europe SE využívá na evropském kontinentu rumunský přístav Konstanta, který představuje východní bránu do Evropy, dále pak dunajskou vodní cestu, Multimodální přístav TIP Bratislava a vodní koridor Dunaj-Hodonín s koncovým bodem v MLC Hodonín/Holíč.

**Projekt vybudování vodního koridoru Dunaj-Hodonín je první etapou celého projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, avšak tato první etapa má vlastní, a nejen ekonomické opodstatnění, a může existovat i prosperovat zcela samostatně.**

Součástí projektu výstavby vodního koridoru Dunaj-Hodonín je také vybudování multimodálního logistického centra v oblasti Hodonína/Holíče s přístavní infrastrukturou, kontejnerovým terminálem a jeho napojením na veškerou navazující dopravní infrastrukturu.

Společnost DOE Europe SE má kromě podepsané smlouvy se společností Sinohydro Corporation Limited o vybudování vodního koridoru Dunaj-Hodonín podepsaný příslib financování stavby ve výši 700 milionů Euro a to s čínskou bankou ICBC.

Společnost DOE Europe SE disponuje zkušeným týmem odborníků, který ve spolupráci se společností Sinohydro Corporation Limited a financováním od ICBC projekt připraví a bude realizovat a to za podpory místních samospráv, kterých se projekt bude územně dotýkat.

V rámci realizace uvedených projektů má společnost DOE Europe SE dále podepsané tyto dokumenty:

- Memorandum o spolupráci na přípravě a realizaci MLC Hodonín, podepsané mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE.
- Memorandum o spolupráci na přípravě a realizaci MLC Holíč, podepsané mezi městem Holíč a společností DOE Europe SE.
- Memorandum o vzájemné spolupráci (MoU), podepsané mezi DOE Europe SE a přístavem Konstanta o zajištění překlada kontejnerů (směřující k dosažení 1 milionu TEU/ ročně) pro novou Hedvábnou stezku, tj. pro nový logistický řetězec mezi Dálným východem a střední Evropou, který realizuje společnost DOE Europe SE.
- Dále je projednáváno memorandum mezi Ministerstvem dopravy Slovenské republiky a DOE Europe SE o dobudování MLC TIP Bratislava a jeho zapojení do nové Hedvábné stezky pro kontejnery
- V současné době je připravováno memorandum mezi vládou České republiky a DOE Europe SE, týkající se státní podpory MLC Hodonín (strategická průmyslová zóna). Obdobné memorandum o státní podpoře je připravováno mezi vládou Slovenské republiky a společností DOE Europe SE, které se týká MLC Holíč (strategická průmyslová zóna).

**Celkový koncept projektu společnosti DOE Europe SE je připravován v souladu s dokumentem Víze a akce společně výstavby Ekonomického pásu Hedvábné stezky a námořní Hedvábné stezky 21. století.**



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

## Spolehlivá kvalita a dopravní dostupnost

### Významný dopravní uzel v oblasti jižního Baltu

Univerzální přístavní komplex. Prvek sítě TEN-T s polohou na nejkratší cestě ze Skandinávie do střední a jižní Evropy, ale také na nejkratší námořní cestě z Finska a Ruska do Německa a západní Evropy.

### Nejblíže příjemcům a odesílatelům nákladů

Poloha Svinoústí nejbližší zaoceánských obchodních tras. Díky poloze Štětína 68 km od moře možnost dopravy nákladu nejlevnější vodní dopravou do vnitrozemí.

### Přístup k mezinárodnímu silničnímu, železničnímu a říčnímu systému

Propojení s evropskou dálniční sítí. Výhodná tuzemská a transevropská železniční spojení. Jediný přímý přístup systému vnitrozemských vodních cest západní Evropy.

### Investice do dopravní infrastruktury

Zlepšení propojení se zázemím díky uskutečněným a plánovaným investicím do silniční infrastruktury (stavba rychlostní komunikace S3) a železniční infrastruktury (modernizace tratí CE-59 a E-59). Větší dostupnost od moře díky prohloubení vodní cesty do Štětína na hloubku 12,5 m. Příprava modernizace Oderské vodní cesty.

### Infrastrukturní program pro přístav

Vyšší kvalita obsluhy zákazníků vytvářením nové přístavní infrastruktury přizpůsobené k odbavování větších lodí. Rozvoj intermodální přepravy. Vysoká kvalita odbavování prostředků pozemní dopravy.



[www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)

# Zal. 1896

# PODZIMEK

# 120



# POVODÍ VLTAVY



Všemi plavebními komorami na Vltavské vodní cestě  
Vás již 50 let zdarma proplavuje státní podnik Povodí Vltavy.

Plavebními komorami na Vltavské vodní cestě propluly za rok 2015 desítky tisíc plavidel,  
konkrétně 63 043 lodí osobních, nákladních, sportovních, či jiných.

Nejvytíženější plavební komorou je Smíchovská plavební komora,  
kterou v roce 2015 proplulo celkem 24 622 plavidel.