

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2019

Investice do zvýšení parametrů vltavské vodní cesty



Veřejné slyšení o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v Senátu PČR

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Labe, státní podnik

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



Povodí Vltavy, státní podnik

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



Povodí Moravy, s.p.

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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Povodí Odry, státní podnik

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



Agrární komora ČR

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



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.

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



VODNÍ CESTY

Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492
e-mail: info@vodnicesty.cz



AQUATIS a.s.

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



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

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



Metrostav a.s.

Koželužská 2450/4, Praha 8, 180 00
Email: info@metrostav.cz, Tel.: +420 266 019 000
www.metrostav.cz



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.

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



akciová společnost

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



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠT
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove



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



ČSPL a.s.

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



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
Tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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



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



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

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



Presidential Cruises

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



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA

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



Porr a.s.

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



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

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



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



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



MGMŽS
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa, POLSKA
tel.: +48 22 583 86 70, sekretariatBM@mgm.gov.pl
mgm.gov.pl

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

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

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

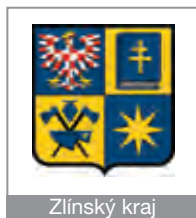
Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.

OBSAH

Reakce médií na veřejné slyšení o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe v Senátu PČR Z domácího tisku.....	2
Úvodní slovo primátora statutárního města Děčín Jaroslav Hrouda.....	4
Setkání v Děčíně prokázalo, že stavba jezu je prioritou kraje i státu	5
Summit Iniciativy tří moří ve Slovinsku Petr Pirunčík.....	8
ZA LABSKOU VĚTEV D-O-L SE POSTAVILY TŘI ČESKÉ KRAJE!	10
Příprava a realizace staveb zůstane na Ředitelství vodních cest	11
Polsko chce splavnit řeku Odru do Česka do roku 2030	12
Veřejné slyšení v senátu ČR – vyjádření odborníků	14
Jan Skalický – ROPÁK roku 2018	16
Plavební kanál Vraňany-Hořín u Mělníka překlenou nové mosty Ing. Jan Bukovský, Ph.D.....	17
Začaly práce na proměně historického zdymadla Hořín na Vltavě Ing. Jan Bukovský, Ph.D.....	18
Navracíme význam historické plavební komoře Hořín Jan Prokeš.....	20
Vltavský audit: Návratnost pěti miliard nutných investic je pět let	24
Po Vltavě do Budějovic. Kraje křísí lodní výtahy Z domácího tisku.....	27
Lodní linky Ústeckého kraje	28
Žluté lokomotivy ze stavby rychlostní tratě v poušti jsou zpět v Česku, přivezla je loď Z domácího tisku.....	29
Referenční aplikace nástroje tzv. "plavební pomoci" AtoN AIS na Labi Nils Braunroth, Stefan Bober, Wieland Haupt.....	31
Ing. Přemysl Stahl již není mezi námi Josef Podzimek.....	38
Vzpomínky na Ing. Přemysla Stahla Jan Bukovský.....	40
Skaut, kamarád, doktor vězeňských věd, spisovatel Jiří Stránský poodešel Josef Podzimek.....	42
Život není takový – je úplně jiný (74) Ing. Josef Podzimek.....	45



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Zadokolesový remorkér Beskydy proplouvá malou plavební komorou historického zdymadla Hořín

Zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

Studii kanálu Dunaj-Odra-Labe řečníci v Senátu rozcupovali

Na otázku, zda Česká republika potřebuje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, se v Senátu v pátek pokoušejí na veřejném slyšení odpovědět zastánci i odpůrci kanálu, který v tuzemsku podporuje zejména prezident Miloš Zeman.



pátek 14. června 2019, 11:35
(Aktualizováno: pátek 14. června 2019, 12:42)

▲ Zleva senátor Petr Orel (za Zeman), senátorka Jiřka Šedivá (KDU-ČSL) a ředitel odboru strategie na ministerstvu dopravy Luděk Sosna.

„Nemá ani cenu papíru.“ Kritici zavrhlí ministerskou studii k propojení Dunaje s Odrou

ACTUALIZOVÁNO 14. 6. 2019

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe se podle jeho kritiků nevyplatí a je megalomanský. Uvedli to při veřejném slyšení v Senátu. Zatímco předseda Asociace D-O-L Jan Skalický potřebnost koridoru hájí, podle odpůrců ministerská studie proveditelnosti přehání jeho přínosy, podhodnocuje náklady a „nemá ani cenu papíru“, na který ji vytiskli.



Novinář

Nežil jsem nadarmo, například jen co nenávisť se mi podařilo vyvolat.

Karel Čapek

Nebezpečné je, když hluchoněmí protestují.

Vlasta Burian

Vůbec tomu nerozumím, ale jsem naprosto proti tomu.

Švejk

Za prvé, nic o tom nevím, za druhé, vím, že je to blbost.

Miroslav Kalousek

V Senátu se ostře přeli o kanál DOL

Jiří Novotný

V Senátu se v pátek konalo veřejné slyšení na téma, jestli Česká republika potřebuje vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (DOL).

Změnilo se v ostrý střet zastánců a odpůrců tohoto obřího projektu, jehož největším propagátorem je prezident Miloš Zeman.

Jádrum sporu byla při slyšení především studie proveditelnosti DOL, kterou nechalo vypracovat ministerstvo dopravy (MD).

Jak uvedl ředitel odboru strategie MD Luděk Sosna, ze studie vyplynulo, že z ekonomického hlediska by nebylo efektivní vybudovat celý vodní koridor, ale jen jeho dunajsko-oderskou část.

Hra miliard

Ta by si na nákladech vyžádala 283 miliard korun, zatímco celý DOL by přišel na obřích 585 miliard.

„Naše ministerstvo tedy vládě doporučuje, aby se pokračovalo jen v přípravě méně nákladné varianty,“ sdělil Sosna. Podle MD je projekt technicky velmi náročný, ale proveditelný. Pro jeho realizaci je ovšem

nezbytná úzká spolupráce s Polskem, Slovenskem a Maďarskem, s nimiž bude ministerstvo dopravy jednat a svůj postup koordinovat.

Veřejného slyšení se zúčastnil i ministr dopravy Vladimír Kremlík (za ANO). Ten ujišťuje,

Odpůrci se obávají, aby se neukázalo, že jde o skutečně ekologický projekt jiného stříhu než betonové koryto

Jan Skalický, předseda Asociace DOL

je, že podporuje rozvoj vodní dopravy v ČR, a do konce září předloží vládě ke schválení koncepci, jejíž součástí bude i DOL.

Studie předpokládá, že kanál Dunaj-Odra by mohl být postupně vybudován v letech 2030 až 2040. Mnozí vystupující však večera závěry studie zpochybňovali.

Například místopředseda senátního výboru pro záležitosti Evropské unie Petr Orel (SZ) prohlásil, že DOL je zbytečný projekt.



„Ekonomické hledisko DOL bylo ve studii zpracováno tak, aby realizaci tohoto megalomanského projektu neohrozilo. Osobně jsem přesvědčen, že rizika jsou obrovská, a ne-

chápu, proč by se stát měl DOL dále věnovat. Vyžádalo by si obrovské zábery orné pů-

dy a ohrozilo by to vodní zdroje,“ tvrdí Orel.

Autoři studie jsou prý ve střetu zájmů

Josef Seják z komise pro životní prostředí Akademie věd ČR upozornil, že studii vypracoval sdružení DOL, tvořené firmami Vodní cesty, Sweco Hydroprojekt a Aquatis. Tedy přímo ti, kteří mají zájem na realizaci projektu. „Jde o viditelný střet zájmů, a studie nemá ani cenu papíru, na kterém byla vytištěna,“ prohlásil.

Na tyto názory reagoval předseda Asociace DOL Jan Skalický, jenž odmítl, že studie proveditelnosti je zfalšovaná.

„Odpůrci nesmyslně žádají, aby se všechny přípravy zastavily ještě předtím, než bude zahájen proces EIA, tedy posouzení vlivu DOL na životní prostředí,“ zdůraznil Skalický.

„Zřejmě se obávají, aby se neukázalo, že jde o skutečně ekologický projekt jiného stříhu než rovné betonové koryto. DOL je dnes projektován jako přírodě blízká vodní cesta, která má do vyprahlé krajiny přinést vodu a život,“ poznamenal Skalický.

Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužní již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naši vyspělost, jíž se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodalí důkazů, které by mohly imponovati světu.

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČR 7. března 1923

.....

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

Tomáš Baťa

.....

Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém průplavů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.

Jan Antonín Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí, 1937

.....

Staletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památky.

Ing. Antonín Patočka, 1948

.....

***Čeho jsme se nevzdali,
nikdy jsme neztratili.***

Friedrich Schiler

.....

Dálnice a železnice, jistě, zvyknete si na ně, ale přeci jen jsou jakousi trvalou jízvou v krajině, průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou. Jakmile průplav začne fungovat, jeho okolí se zazelení a stane se zdobnou součástí krajiny, je obohacením života, je rozhojněním přírody.

František Nepil

.....

***Boj s lidskou blbostí nelze vyhrát,
nesmí se však přestat bojovat,
neboť by blbost zaplavila svět.***

Jan Werich

Úvodní slovo primátora statutárního města Děčín



Vážení čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba,

dovoluji si vás oslovit jako primátor posledního města ležícího na labské vodní cestě na českém území. Města s dlouhou a hrdou tradicí vodní dopravy.

Města, mezi jehož obyvateli najdete největší koncentraci lodníků a kapitánů v České republice a kde se nachází jediná česká škola lodní dopravy.

Letošní půlrok znamenal rekordní přepravy po Labi. Do lovosické chemičky plula jedna nákladní loď za druhou, naopak do Německa odplul v březnu nový tanker vyrobený v loděnici Lhotka. A v červnu jsme byli svědky unikátního převozu lokomotiv ze Saúdské Arábie, které doputovaly po Labi až do děčínského přístavu. Byly to pěkné ukázky toho, co vodní doprava dokáže, když jsou na Labi zajištěny dostatečné plavební podmínky.

Začíná další horké léto a brzy s největší pravděpodobností dojde ke smutnému jevu, k zastavení plavby na Labi. Znamená to omezení činnosti přístavů, loděnic a mnoho komplikací pro firmy, které využívají vodní dopravy. Labe bez lodí, to je smutný pohled.

Bohužel zmírnění tohoto každoročního jevu se doposud nepodařilo realizovat plánovaným plavebním stupněm Děčín.

Vynasnažím se, aby vláda urychlila přípravu děčínského

jezu, který bude přínosem nejenom pro vodní dopravu, ale také pro obyvatele našeho města. Věřím, že Děčín přinese další rozvoj nejenom v dopravě, ale také v oblasti cestovního ruchu nebo v trávení volného času obyvatel na upravených nábřežních promenádách a v rekreačních přístavech. Neopomenutelným přínosem bude kromě zadržování vody v době sucha také protipovodňová funkce nového vodního díla. Stavba jezu by mohla být velkým ekonomickým přínosem pro firmy na dolním toku Labe.

Město, jehož jméno toto vodní dílo ponese by mělo být na projekt hrdé a vynasnažím se o to, aby vodní dílo bylo reprezentativním objektem, který bude přínosem nejenom pro vodní dopravu, ale také pro turistický ruch. Že zde nevznikne vodní dílo, které bude obehnané ostnatým drátem schované za vysokým plotem. Vodní dílo musí být symbolem záchrany a rozvoje české vodní dopravy – proto si vážím široké podpory, která byla děčínskému jezu vyjádřena na setkání na děčínském zámku 10. dubna pod patronací Jana Skalického, za účasti ministra zemědělství Miroslava Tomana, hejtmana Ústeckého kraje Oldřicha Bubeníčka, generálního ředitele Povodí Labe Mariána Šebesty, ředitele Ředitelství vodních cest ČR Lubomíra Fojtů a řady vrcholných politiků i zástupců měst a podniků na labské vodní cestě.

Vynasnažím se o to, aby dobudování infrastruktury na vodní cestě i další rozvoj děčínských přístavů byly v souladu s trvale udržitelným rozvojem našeho města a měly příznivé efekty pro obyvatele Děčína.

Jaroslav Hrouda
primátor statutárního města Děčína



Nákladní plavba po Labi v Děčíně

Zdroj: Evropská vodní doprava - Sped s.r.o.

Setkání v Děčíně prokázalo, že stavba jezu je priorita kraje i státu



Děčínský zámek



Setkání na zámku



Jan Skalický a VIP hosté setkání na zámku

Na děčínském zámku se uskutečnilo 10. dubna 2019 mimořádné setkání, které nemělo doposud v České republice obdoby.

Sešli se tam pod patronací Jana Skalického snad všichni podporovatelé labské vodní cesty za účasti ministra zemědělství Miroslava Tomana, hejtmana Ústeckého kraje Oldřicha Bubeníčka, generálního ředitele Povodí Labe Mariána Šebesty, ředitele Ředitelství vodních cest ČR Lubomíra Fojtů a řady vrcholných politiků i zástupců měst a podniků na labské vodní cestě. Cílem setkání bylo rozseknout dlouhodobý problém s prosazením výstavby plavebního stupně Děčín.

Hlavním tématem byla upadající vodní doprava na Labi, kterou trápí zejména nedokončená labská vodní cesta, na které chybí postavit poslední dva plavební stupně Děčín a Přelouč, aby byla zajištěna celoroční splavnost od hranic s Německem až po Pardubice.

V průběhu jednání vystoupili jednotliví hosté se slovy podpory.

Stavba jezu má dlouhodobou podporu nejenom vlády a provozovatelů vodní dopravy, ale také města Děčín a Ústeckého kraje. **Splavnění Labe podporuje ministr zemědělství Miroslav Toman:** „Překvapuje mne otálení a kladení překážek výstavbě jezu v Děčíně, který by významně prodloužil počty dnů plavby po Labi a přispěl k omezení nedostatečných průtoků, které mají v regionu již socioekonomické dopady. Komplikuje se provoz loděnic, omezuje se obchodní i turistická plavba, což negativně postihuje služby pro průmysl i rekreaci a omezuje možnosti zaměstnanosti.

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

Je také nutné posunout pohled na dlouholetou diskusi o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Tento projekt je potřeba posuzovat jako víceúčelové vodní dílo s kladným vlivem pro rozvoj dotčených regionů. Není nutné ho nyní celé stavebně zahájit, ale byla by chyba, aby se teď učinily kroky, které by jeho výstavbu v budoucnu znemožnily.

Jsem podporovatel celého vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Myslím si, že stupeň Děčín je stavba, která se řeší dlouhá léta a já k němu přistupuji jako ministr zemědělství a rád převezmu štafetu po ministru dopravy Ťokovi, co se týče protlačení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, protože si myslím, že to je důležitý projekt z hlediska hospodářského. Jako ministr zemědělství vni-



Podpis děčínského memoranda

mám význam vodních cest zejména pro zadržování vody v krajině, protože je potřeba zvýšit objem vody v údolní nivě a dosáhnout zpomalení odtoku vody z České republiky. Význam je také pro přepravování zemědělských komodit po vodě, což je vhodná alternativa k automobilové

přepravě po přeplněných silnicích a zdůrazňují, že vodní doprava pomůže snížit uhlíkovou stopu. Plavba má oproti ostatním dopravním módům minimální škodlivé efekty na životní prostředí, o tom není sporu. Bylo by proto vhodné najít postup, který by neměl tak velký vliv na životní prostředí a zároveň by zlepšil plavební propojení České republiky s dalšími vodními cestami Evropy. Je potřeba také zdůraznit, že akumulací se posílí zdroje pitné vody v regionu, což je důležité zejména kvůli klimatickým změnám. Pověřil jsem generálního ředitele Povodí Labe, abychom se společně s Českou zemědělskou univerzitou a ČVUT pokusili najít cestu, jak se vyrovnat s potřebou kompenzačních opatření. Já pevně věřím, že se nám podaří najít řešení, které přispěje k propojení vodních cest a zároveň nepoškodí ekosystém Labe. Má to moji podporu a věřím, že dotáhneme stavbu plavebního stupně Děčín do zdárného konce.“

Hejtmán Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček napsal v únoru kvůli podpoře splavnění Labe dopis ministru dopravy Danu Ťokovi, ve kterém uvedl: „Ústecký kraj podporuje přípravu plavebního stupně Děčín a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe včetně Labské větve. Vyřazení Labské větve by kraj považoval za negativní krok k dokončení labské vodní cesty“ a dodává: „Ústecký kraj dlouhodobě podporuje výstavbu plavebního stupně Děčín bez rozdílu, která politická reprezentace ve vedení kraje byla. V našem regionu se nachází nejvíce nákladních přístavů a loděnic v ČR, které potřebují pro svoji existenci a rozvoj stabilní plavební podmínky na Labi. Více než dvacetiletou dobu přípravy děčínského jezu považuji za katastrofální. Podporujeme proto vládu, aby o výstavbě jezu konečně rozhodla.

Myslím si, že velkým varováním by měl být loňský rok, kdy více než půl roku nebyla možná plavba po Labi málem ani pramičkou. Voda prostě nebyla. Názory o tom, že splavné Labe není potřeba, to si občas říkám, že ti lidé to snad ani nemohou myslet vážně i když to před veřejností říkají. Takže za náš kraj jednoznačná podpora a byl bych moc rád, kdyby vláda zaujala jednoznačné stanovisko s tím, že se začne příprava realizovat a sdělí termín, kdy se začne fyzicky stavět.“

Dokončení labské vodní cesty má podporu Ústeckého, Středočeského i Pardubického kraje.

České kraje ležící na Labi se navíc obávají, že by vymazání labské části vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe snížilo význam celé labské vodní cesty, do které za posledních 100 let již byly investovány stovky miliard korun, kde však vláda tápe s výstavbou posledních dvou chybějících plavebních stupňů v Děčíně a u Přelouče. Labe by se tak do budoucna stalo bez vodního spojení s Moravou trvale slepou uličkou.

Pro město Děčín má splavnost Labe mimořádný význam, o čemž svědčí podpora vedení města při setkání na zámku: „Vynasnažím se, aby vláda urychlila přípravu děčínského jezu, který bude přínosem nejenom pro vodní dopravu, ale také pro obyvatele našeho města. Věřím, že Děčínu přinese další rozvoj nejenom v dopravě, ale také v oblasti cestovního ruchu nebo v trávení volného času obyvatel na upravených nábřežních promenádách a v rekreačních přístavech. Neopomenutelným přínosem bude kromě zadržení vody v době sucha také protipovodňová funkce nového vodního díla,“ říká primátor Děčína Jaroslav Hrouda a dodává, že by stavba jezu mohla být velkým ekonomickým přínosem pro firmy na dolním toku Labe.

Hned na lednovém zasedání děčínského zastupitelstva pověřili zastupitelé primátora města k jednání s ministrem dopravy a životního prostředí o stavbě jezu. Město tak dalo najevo, že se jedná o veřejně prospěšnou

a důležitou stavbu pro město Děčín. Kromě toho zastupitelé vyzvali premiéra Andreje Babiše, aby s ministry projednal urychlenou stavbu jezu.

„Plavební stupeň Děčín je připravován již 20 let, kdy jsme do projektu zařadili mnoho prvků minimalizujících vliv na životní prostředí, jako jsou rybochody nebo terestrický přechod zejména pro bobry, a do přípravy stát již vložil stovky milionů korun. Současný návrh je maximálně vstřícný vůči životnímu prostředí a budeme se snažit najít cestu, jak toto vodní dílo co nejdříve postavit. Věřím, že nový posudek ukáže, že je možné vliv stavby na životní prostředí efektivně kompenzovat a dílo bude možné realizovat. Současná ochrana přírody je vtržena z českého právního řádu. Není přece normální, aby byly blokovány všechny nové plavební stupně, ať už Děčín, Přelouč, ale dokonce i prodloužení Baťova kanálu do Kroměříže. Jsme v situaci, kdy ještě česká plavba existuje, ale nemusí to trvat dlouho. Cílem akce bylo především ukázat, že o výstavbu děčínského jezu má region i podnikatelé zájem a upozornit na až nezákonnou snahu odpůrců splavnění Labe, kteří využívají všech prostředků, aby stavbě zabránili,“ říká organizátor setkání v Děčíně, předseda představenstva Vodní cesty a.s. a bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR Jan Skalický.

Generální ředitel Povodí Labe Marián Šebesta: „Náš státní podnik spravuje Labe od pramene až po hranice s Německem. Na Labi máme desítky jezů a plavebních komor a ty všechny jsme zdědily, ty všechny vybudovali za ohromného technického i finančního úsilí naši předci. Věděli, proč stavějí tato vodní díla, aby zajistili vnitrostátní přepravu po vodě, ale především aby zajistili spojení do námořního přístavu. A musím říci, bohužel nestihli dostavět tyto poslední jezy. Je to smutné, protože chybělo málo a toto vodní dílo mohlo být kompletní a nemuseli jsme se koukat, jak nám před očima plavba končí. Kvůli klimatické změně se nám mění plavební podmínky. V loňském roce byl kritický stav, kdy rejdaři nemohli jezdit 217 dní. To znamená, že již nemůžeme hovořit o tom, že máme pravidelnou plavbu, máme náhodnou plavbu, a to samozřejmě není ekonomické. Nemohu říct, že by se po Labi neplulo. Jsme rádi, že se rozvíjí rekreační a osobní plavba, ale myslím si, že to není ten důvod proč to naši dědové a pradědové stavěli. Nastal čas přestat říkat proč a jak to nejde, ale spojit se a stanovit si datum, kdy to primární spojení do Německa bude dokončeno. Náš státní podnik je připraven vyvinout maximální úsilí a třeba se i zavázat k nějakému datu.“

Ekologičtí odpůrci jezu dávají kategoricky najevo, že udělají vše pro to, aby stavbě jezu zabránili. Nicméně ze strany ekologických expertů se objevují i jiné hlasy, které říkají, že se má na projekt vodního díla u Děčína pohlížet nezaujatě.

„Jsem 35 let členem Českého svazu ochránců přírody, a proto můj vztah k plavebnímu stupni Děčín byl vždy rezervovaný. Můj pohled se ale v posledních 20 letech, jak sleduji přípravu tohoto vodního díla z povzdálí mění, což je dáno mnoha věcmi. Mimo jiné také proto, že se toto dílo dočkalo za posledních 20 let velkých změn a je už podle mne velmi blízko tomu, aby v rámci možností bylo k přírodě šetrné. Je to také postoj, který zastávám obecně a pěstuje jej ve mě státní ochrana životního prostředí, kdy vidím spíše rigorózní přístupy v tom smyslu „nejde, nejde, nejde“, místo toho abychom se bavili o tom, jak by měly věci vypadat. Sice nejsem propagátorem tohoto vodního díla, ale myslím, že pokud se prokáže že má ekonomický

smysl, pak se dá jistě provést tak, aby bylo ekologicky šetrné a přírodě blízké a příroda si s tím jistě poradí. Máme umět udělat rozhodnutí a jestliže vláda rozhodne ANO, pak máme umět technicky to vyřešit, aby to dlo bylo přijatelné," uvedl senátor Zbyněk Linhart.

„Správa Národního parku České Švýcarsko se zásadně mylí, když tvrdí, že vlivy vzdušných Plavebního stupně Děčín na stanoviště labských náplavů nelze kompenzovat. Důkaz si může každý najít na veřejně dostupných leteckých snímcích, které zachycují náplavy mezi děčínským zámekem a novým terminálem přístavu Loubí. Z těchto snímků zcela jasně vyplývá, že tento dle studie České zemědělské univerzity nejkvalitnější „přirozený“ náplav roku 2018 byl v roce 2014 celý vytvořen podvodním buldozerem šterkem z prohrábek plavební dráhy. Jde tedy o lidskou stavbu a důkaz, že velmi kvalitní náplavy lze uměle vytvořit poměrně snadno a že jsou funkční již po čtyřech letech,“ tvrdí Pavel Obrdlík, jednatel společnosti Ekopontis, který se vlivům této stavby na životní prostředí věnuje již přes deset let.

Zlepšení podmínek na Labi má podporu i na německé straně. „Německo dlouhodobě deklaruje svůj kladný postoj ke zlepšení napojení České republiky na evropskou síť vodních cest přes Spolkovou republiku Německo. V loňském roce byla přijata Celková koncepce Labe, která řeší celoroční splavnost labské vodní cesty v Německu. V současné době navíc probíhají jednání o výměně a lepším využití českých přístavních území v Hamburku. Není tedy pravda, že by se u nás připravoval děčínský jez bez návaznosti na německý úsek Labe,“ potvrdil velvyslanec ČR v Německu Tomáš Podivinský.

„Není to o vodní dopravě jako takové, ale o přístupu České republiky k námořním přístavům. Obor vodní dopravy umírá, je to smutný příběh. Přicházíme tak o odborníky, kteří si svůj obor vybrali dobrovolně. Mladí lidé, kteří chtějí pracovat na lodích se musí odstěhovat do zahraničí, protože u nás je plavba likvidována. Ani ministr dopravy Ťok nepomohl zastavit pád vodní dopravy,“ uvedl Milan Raba, ředitel rejdářství ČSPL, a.s.

Velké průmyslové podniky byly vždy logicky umístovány v blízkosti Labe, aby mohly převážet suroviny i výrobky vodní dopravou. Současný stav s nestabilní hladinou řeky je pro ně problematický a některé uvažují o přesunu výroby do zahraničí. Mezi takové podniky, které by uvítaly stabilizaci vodní dopravy na Labi patří děčínská firma Chart Ferox, která vyrábí i více než 50 metrů dlouhé a 250 tun vážící zásobníky na plyn. A ty nejdou přepravit z České republiky jinak než po vodě. Po Labi odsud míří do celého světa, například až do Karibiku nebo na sever za polární kruh.

„Pro nás neexistuje jiná alternativa než přeprava po řece. Existují scénáře, které počítají s přesunem výroby jinam, kde bude dopravní napojení,“ řekl ředitel Chart Feroxu Bronislav Pěvrátil.

Jiné podniky musely nahradit vodní dopravu v době sucha desítkami kamiony, které naváží suroviny továren v Děčíně, papíren ve Štětí nebo chemických závodů v Lovosicích. V současné době splavné Labe se snaží využít podnik Lovochemie, který od začátku roku navezl již tisíce tun materiálu do lovosické chemičky.

„Již 30 let chodím na taková setkání, už tehdy jako aktivní zaměstnanec Československé plavby labsko-oderské a jsme svědky dlouhodobého negativního vývoje. Máme zde problém pro národní hospodářství. Před lety se přepravovaly po Labi miliony tun zboží, dnes všechno, co bylo na vodě postupně odu-

mřelo. Lovochemie je dnes největším zákazníkem vodní dopravy. Pokud se podíváme na fakta – vyrábíme 900 tisíc tun hnojiv ročně, které přepravujeme ze 64 % po silnici, což je 95 tisíc kamionů na dálnicích, 29 % železniční dopravou a pouze 7 % vodní dopravou. Bohužel prakticky vše, co se dnes v regionu vyrábí se exportuje do Německa po silnici. My jsme měli letos štěstí, protože díky bohaté sněhové nadílce bylo celou zimu Labe splavné a za první tři měsíce jsme přepravili po Labi 50 tisíc tun surovin, což je v podstatě objem přepravy za celý loňský rok. Ten potenciál je tady obrovský. V roce 1993 se jen z Lovosic přepravovalo 360 tisíc tun po vodě. Čeho jsme dnes svědky je zoufalství, že kamionová doprava, která ucpává silnice a má řadu problémů, včetně ekologických, dnes po většinu roku nemá alternativu. Jez nebude sloužit jen rejdářům, ale především konečným spotřebitelům, protože umožní ekonomičtější dopravu pro zemědělství a průmysl. Rád bych zde požádal za část českého průmyslu, aby se ta bariéra konečně prolomila, určitě to naše národní hospodářství potřebuje,“ řekl obchodní ředitel Lovochemie Miloslav Spěváček.

Dokončení splavnění Labe má trvalou podporu Hospodářské komory, Agrární komory, Svazu dopravy, Hospodářské a sociální rady Ústeckého kraje i odborů. Jiří Aster, tajemník Sekce vodní dopravy, Svazu dopravy ČR je kritický k pomalé přípravě dokončení labské vodní cesty: „Vodní doprava má pro naše hospodářství mimořádný význam. Některé výrobky nejsou přepravitelné jinak než po vodě. Přesto vodní doprava v České republice skomírá. Dopravní analýzy ukázaly, že by při dobudování labské vodní cesty a napojení na vodní koridor Dunaj-Odra-Labe došlo až k pětinasobnému zvýšení lodního provozu na Labi. Věříme, že vláda prosadí dokončení labské vodní cesty výstavbou plavebních stupňů Děčín a Přelouč a zachová labskou větev D-O-L jako strategickou rezervu pro budoucí generace.“

Účastníci na závěr setkání podepsali Děčínské memorandum na podporu českých vodních cest, jehož základem je výstavba plavebního stupně Děčín.



Ministr zemědělství Miroslav Toman a Jan Skalický



Hejtman Ústeckého kraje Oldřich Bubeniček, primátor města Děčín Jaroslav Hrouda a organizátor setkání Jan Skalický

Summit Iniciativy tří Moří ve Slovinsku

Petr Pirunčík – Kancelář prezidenta republiky, odbor zahraničí

Ve dnech 5. a 6. června se ve Slovinsku konal summit tzv. Iniciativy tří moří. Šlo v pořadí již o čtvrté setkání vrcholných představitelů 12 zemí střední a jihovýchodní Evropy, jež Iniciativa tří Moří zahrnuje (ČR, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Polsko, Slovensko, Maďarsko, Rakousko, Chorvatsko, Rumunsko, Bulharsko).

Iniciativa tří Moří (Three Seas Initiative, 3SI) vznikla v roce 2016 jako platforma, jejímž cílem je zajistit politickou podporu a rozhodné konání ve věci konkrétních přeshraničních a makroregionálních projektů strategického významu pro zúčastněné státy, a to v oblasti energie, dopravy, digitální komunikace a hospodářských sektorů zemí střední a východní Evropy.

Letošního summitu 3SI ve Slovinsku se jako partneři zúčastnili také zástupci USA (ministr energetiky Perry), Německa (prezident Steinmeier) a Evropské komise (předseda Juncker). I to dává tušit, že 3SI je otevřený formát spolupráce, která má pomoci soustředit pozornost stávajících unijních, především infrastrukturních plánů také na země střední a východní Evropy.

Jiným trendem je snaha o rozšíření původně prezidentské iniciativy na exekutivní úroveň. Snahou organizátorů summitu bylo, aby součástí delegace hlav států byli představitelé vlády – prezidenta republiky, který vedl národní delegaci (a summitu 3SI se zúčastnil vůbec poprvé), proto doprovodil ministr dopravy Vladimír Kremlík.

3SI a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Na loňském summitu byl přijat seznam konkrétních prioritních projektů, na něž by se měla 3SI zaměřit. ČR společně s PL navrhly projekt vodního propojení Dunaj-Odra-Labe. Kromě toho ČR figuruje coby účastnická země v 22 dalších infrastrukturních (zejm. dopravních) projektech.

Vodní koridor D-O-L byl důležitým tématem letošního slovinského summitu: v jeho rámci proběhlo v pořadí druhé 3SI byznysové fórum, jehož se zúčastnily firmy ze zemí 3SI, západobalkánských zemí a států východního partnerství. Účast za ČR organizovala Hospodářská komora ČR. Byznysové fórum bylo zahájeno prezidentským panelem s účastí 6 prezidentů zemí 3SI. **Prezident republiky Miloš Zeman své vystoupení věnoval právě vodnímu koridoru D-O-L, přičemž zdůraznil jeho přínosy a požádal prezidenty zemí 3SI o jeho podporu.**

Kromě toho během 3SI byznys fóra proběhly také prezentace konkrétních projektů (každá země si mohla zvolit jeden). Za ČR pracovník KPR Petr Pirunčík prezentoval právě projekt vodního koridoru D-O-L.

Prezidenti zemí 3SI na summitu přijali závěrečnou společnou deklaraci. I tam se objevuje projekt D-O-L: České republiky se na poslední chvíli podařilo do obecného textu prosadit doplnění konkrétně zmiňující propojování řek a vodních toků jako příklad efektivního vodního hospodářství.



Představitelé Evropské unie a Iniciativy Trojmoří, které tvoří 12 členských států ležících mezi Baltickým, Jaderským a Černým mořem: Česko, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Rakousko, Slovinsko, Chorvatsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Bulharsko a Rumunsko.

Na summitu v Lublani byla také zveřejněna zpráva o pokroku v realizaci prioritních projektů za poslední rok, kterou je možné stáhnout na oficiálních stránkách 3SI a která se týkala také projektu propojení D-O-L.

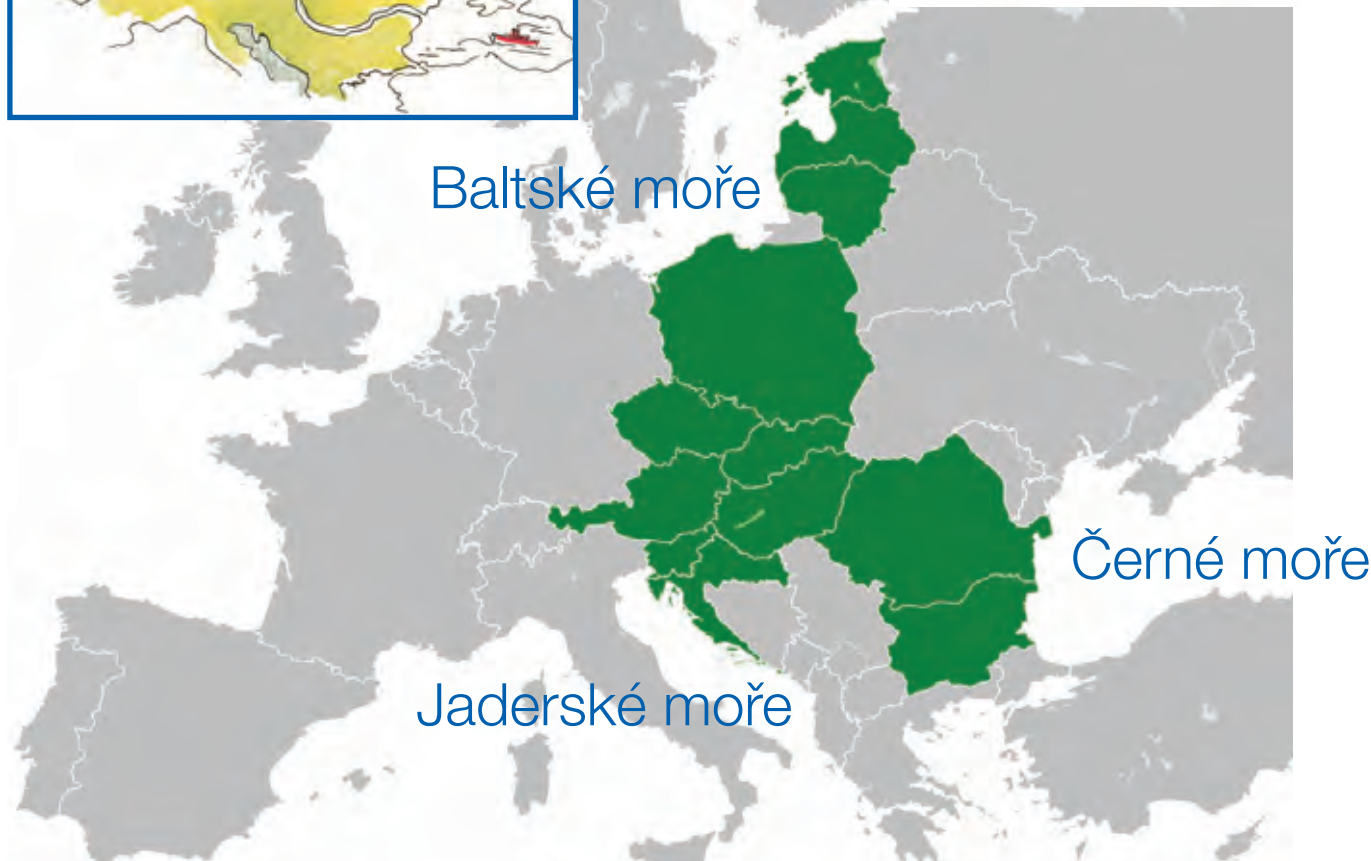
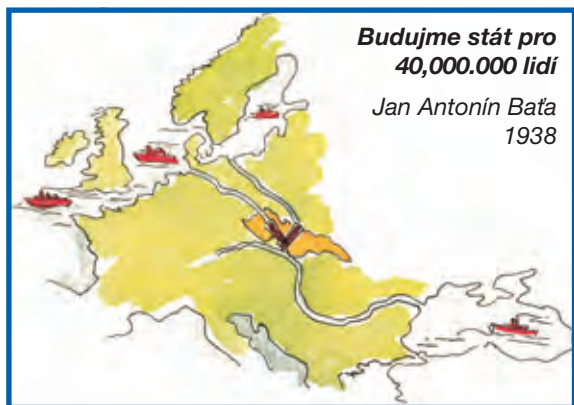
Jak může 3SI realizaci projektu vodního koridoru D-O-L přispět?

Jednak může pomoci akumulovat politickou podporu projektu, a to zejména ve vztahu k EU. **Cílem ČR je např. opět vrátit projekt do seznamu TEN-T projektů EU, pro což budeme podporu potřebovat.**

3SI může pomoci také s akumulací finančních prostředků, a to jak v rámci finančních nástrojů EU, tak i z jiných zdrojů. K tomu by měl sloužit tzv. Investiční fond tří Moří, který byl formálně založen těsně před slovinským summitem a jehož vznik ČR jako jedna z 6 zemí prostřednictvím zástupců státní Českomoravské záruční a rozvojové banky (ČMZRB), účastnících se od samotného začátku vytváření fondu, podpořila. Fond by měl být klíčový pro přeshraniční spolupráci a financovat smysluplné projekty, které jsou pro realizaci samostatnými státy příliš rizikové. Vypracování národní pozice a vládní rozhodnutí o formě zapojení se do fondu bude záležitostí příštích měsíců.



Na summitu tří Moří v Lublani se ministr dopravy Vladimír Kremlík setkal s eurokomisařkou pro dopravu Violetou Bulc a řešili budoucí financování vysokorychlostních železnic nebo dálnic. Pro spolufinancování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jej bude muset ČR prosadit do Transevropské dopravní sítě



Trojmoří tvoří 12 členských států ležících mezi Baltským, Jaderským a Černým mořem: Česko, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Rakousko, Slovinsko, Chorvatsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Bulharsko a Rumunsko. V zemích Trojmoří žije 112 milionů obyvatel a zabírají plochu 1 218 975 km²

ZA LABSKOU VĚTEV D-O-L SE POSTAVILY TŘI ČESKÉ KRAJE!

Středočeský kraj

Usnesení č. 021-17/2019/RK ze dne 16.5.2019

Podpora přípravy projektů vodního kanálu Dunaj – Odra – Labe a plavebních stupňů Děčín a Přelouč

Rada kraje po projednání

I. bere na vědomí

Informaci předloženou v Důvodové zprávě k Tisku č. 1008(2019) o průběhu přípravy projektů vodního kanálu Dunaj – Odra – Labe a plavebních stupňů Děčín a Přelouč

II. podporuje

přípravu projektu vodního kanálu Dunaj – Odra – Labe, včetně labské větve

III. podporuje

přípravu plavebních stupňů Děčín a Přelouč pro zajištění celoroční splavnosti Labské vodní cesty jako nedílnou součást Koncepce vodní dopravy České republiky



PARDUBICKÝ KRAJ

USNESENÍ RADY PARDUBICKÉHO KRAJE

R/1870/19

58. jednání konané 8. 4. 2019

Záležitosti v oblasti dopravy a silničního hospodářství Pk

Rada Pk projednala předloženou zprávu a

1. schvaluje

dodatek č. 4 ke smlouvě o podmínkách zapojení dopravce České dráhy, a.s. do integrovaného dopravního systému IREDO a činnostech souvisejících s jeho provozováním v územním obvodu Pardubického kraje, a o zajištění finančních toků systému uzavřený s dopravcem České dráhy, a.s. dle důvodové zprávy, část 1) a přílohy č. 1 zprávy

2. podporuje

přípravu plavebních stupňů Děčín a Přelouč pro zajištění splavnosti Labské vodní cesty jako nedílnou součást Koncepce vodní dopravy České republiky dle důvodové zprávy, část 2)

3. ukládá

a) uzavřít dodatek č. 4 smlouvy o podmínkách zapojení dopravce České dráhy, a.s. do integrovaného dopravního systému IREDO a činnostech souvisejících s jeho provozováním v územním obvodu Pardubického kraje, a o zajištění finančních toků systému s dopravcem České dráhy, a.s. dle přílohy č. 1 zprávy

Termín: 31. 05. 2019

Zodpovědná osoba: **Martin Netolický**
Ladislav Umbráun

b) požádat ministra dopravy o dodatečné prověření vodo hospodářských a energetických přínosů Labské větve vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, které byly ve studii proveditelnosti řešeny jen okrajově

Termín: 30. 04. 2019

Zodpovědná osoba: **Michal Kortýš**
Ladislav Umbráun

Martin Netolický v. r.
hejtman Pardubického kraje

Roman Línek v. r.
1. náměstek hejtmána
Pardubického kraje



Oldřich Bubeníček
hejtman Ústeckého kraje

Ministerstvo dopravy ČR
Ing. Dan Ťok, ministr
nábreží Ludvíka Svobody
110 15 Praha 1

Datum: 28. února 2019
Spisová značka: KUUK/24552/2019/LP
Číslo jednací: KUUK/30300/2019
JID: 39060/2019/KUUK
Vyřizující: Bc. Drahoňra Nytrová/811
E-mail: nytrova.d@kr-ustecky.cz

Připomínky k materiálu s názvem: „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe“

Vážený pane ministře,

v rámci meziresortního připomínkového řízení byl do elektronického systému eKLEP vložen materiál s názvem: „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe“ (č. předkladatele: 6/2019-520-DOP/3). Kraje sice nebyly označeny jako připomínkové místo, přesto však k materiálu uplatňujeme zásadní připomínku.

Obecně ke všem předloženým materiálům, včetně návrhu usnesení vlády, části II.

Ústecký kraj podporuje přípravu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe včetně Labské větve průplavního spojení.

Kategoricky nesouhlasí s vyřazením Labské větve z projektu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe.

Odůvodnění:

Ústecký kraj považuje vyřazení Labské větve průplavního spojení za negativní krok k dokončení Labské vodní cesty. Problematika vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe byla projednána na schůzi Rady Ústeckého kraje dne 27. února 2019 (č. usnesení 015/62R/2019). K problematice vodní dopravy uvádíme, že Ústecký kraj podporuje přípravu plavebního stupně Děčín pro zlepšení splavnosti Labské vodní cesty jako nedílnou součást Koncepce vodní dopravy České republiky.

Tato připomínka je zásadní.

S pozdravem

Příprava a realizace staveb zůstane na Ředitelství vodních cest

Investice do dopravní infrastruktury na vodních cestách a správa některých součástí vodních cest zůstane v resortu Ministerstva dopravy ČR. Shodli se na tom ministr zemědělství Miroslav Toman spolu s ministrem dopravy Vladimírem Kremlíkem s tím, že po dvou letech vyhodnotí fungování současného modelu a případně rozhodnou o legislativních změnách.

„Dohodli jsme se, že zachováme stávající investiční model. ŘVC má ode mě za úkol poskytovat státním podnikům Povodí know-how a součinnost při přípravě nových vodních staveb. Musí se také zaměřit na rychlejší přípravu a realizaci nových akcí. Po dvou letech vyhodnotíme, jestli nebude potřeba k dosažení cíle změnit zákony a kompetence podniků,“ říká ministr dopravy Vladimír Kremlík.

„Pro ministerstvo zemědělství je prioritou, aby v budoucnu dobře fungovala spolupráce mezi naším ministerstvem, ministerstvem dopravy a Ředitelstvím vodních cest,“ řekl Aleš Kendík, náměstek sekce vodního hospodářství ministerstva zemědělství.

Příprava, realizace staveb infrastruktury vodních cest a správa součástí vodních cest a bude nadále probíhat v souladu s Konceptí vodní dopravy pro období 2016–2023, kterou vláda vzala na vědomí. Ředitelství vodních cest bude nadále státním investorem nové infrastruktury vodních cest, zejména pak pro výstavbu a rozvoj veřejné

přístavní infrastruktury, servisních center včetně servisních plavidel, lodních výtahů a další potřebné infrastruktury a majetku sloužícího uživatelům vodních cest.

ŘVC bude také provozovat dále veřejné přístavy a přístaviště, servisní centra včetně servisních plavidel, lodní výtahy a další veřejnou infrastrukturu sloužící provozu vodní dopravy. Původní myšlenka převedení kompetencí ŘVC na jednotlivá Povodí je tedy zastavená.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR



Ministr dopravy Vladimír Kremlík (vpravo) navštívil v doprovodu ředitele Ředitelství vodních cest Lubomíra Fojtů staveniště modernizace rejd plavební komory Štvanice



Polsko chce splavnit řeku Odru do Česka do roku 2030

Řeka Odra by podle plánů polského ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby do roku 2030 měla být splavná od přístavu Kędzierzyn-Koźle až po českou hranici. Ministerstvo zpracovává studii proveditelnosti navazující na výsledky české studie týkající se vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Novinářům to řekla zmocněnkyně ministerstva Gabriela Tomiková na Oderském fóru v Bohumíně.

Polsko už plánuje investice do oderské vodní cesty, které například zajistí potřebnou kapacitu vody. Blízko českým hranicím, jen asi 20 kilometrů od Bohumína, se nyní dokončuje u Ratiboře stavba suchého poldru. Poldr má chránit před povodněmi Ratiboř a další města a obce po proudu Odry. Hotový má být v příštím roce.

„Připravujeme přestavbu suchého poldru Ratiboř na multifunkční vodní nádrž. Jednou z jejích funkcí bude právě zajišťování odpovídající úrovně hladiny na Odře,“ řekla G. Tomiková. Vzhledem k evropským dotacím ale bude muset mít objekt pět let funkci suchého poldru. Hned poté by měla být zahájena jeho přestavba na vodní nádrž. Jeho přeměnu Poláci zvažují nejen kvůli lodní dopravě, ale i vzhledem k suchu posledních let.

Na práce na polské straně by mělo navázat splavnění úseku od česko-polské hranice do Ostravy. „V podstatě je potřeba vybudovat dvě plavební komory, jednu přímo na hranici, druhou přímo v Ostravě. Jinak je Odra již smě-



Práce na stavbě poldru Raciborz Dolny na Odře

rově upravena pro plavbu, a i dálniční mosty umožňují proplutí větších lodí. Budeme usilovat o to, aby i český úsek až do Ostravy byl hotový do roku 2030,“ řekl Kolařík.

Polsko průběžně modernizuje Oderskou vodní cestu a připravuje projekty pro podporu plavby, například nový uhelný přístav pro tepelnou elektrárnu Opole nebo logistické centrum v přístavu Koźle. Podmínky pro plavbu na Odře za Vratislaví nedávno významně zlepšil plavební stupeň Malczyce, který byl dokončen loni. Dále pod Vratislaví začala příprava výstavby plavebních stupňů Lubiąż a Ścinawa, které by měly zlepšit splavnost Odry do námořního přístavu Štětín-Svinoúští.

Místopředseda správní rady Správy námořních přístavů Štětín a Svinoúští Jacek Cichoński upozornil na potřebu zajistit přístup k přístavům z námořních i vnitrozemských dopravních tras. Jen v loňském roce námořní přístav zaznamenal nevídané objemy překladu. V obou přístavech bylo přeloženo 28,6 milionů tun zboží. To představuje nárůst o 12,5 % ve srovnání s rokem 2017. Vzhledem k tomu, že silniční a železniční napojení má své limity, budou podle jeho názoru přístavy ve Štětíně a Svi-

noúští moci plně využívat své výhody až po modernizaci oderské vodní cesty. „Řeka Odra je je přirozenou a nejkratší cestou spojující sever a jih Polska, a po modernizaci vodní cesty a propojení s Labem a Dunajem se stane vynikající alternativou silniční a železniční dopravy mezi zeměmi střední Evropy,“ upřesnil Jacek Cichoński.

Prvních 15 km vodní cesty Dunaj-Odra již v Polsku existuje – Gliwický a Kędzierzynský plavební kanál byly postaveny ve 30. letech 20. století a nyní se opravují a modernizují.

Splavnění Odry podporuje také Moravskoslezský kraj. Podle náměstkyně hejtmana Moravskoslezského kraje Jarmily Uvírové nebude sehnání finančních prostředků takový problém, jako získání stavebního povolení: „Ale budme optimističtí, protože jedna věc je jasná, že tento projekt je vizionářský, ale pokud by se podařil, tak si myslím, že by to mohlo přispět k rozvoji našeho regionu.“



Modernizace Gliwického průplavu



Zmocněnkyně polského ministra námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Gabriela Tomiková

Hospodářský význam napojení České republiky na Odru zdůrazňoval během jednání Oderského fóra v Bohumíně předseda Asociace D-O-L ing. Jan Skalický: „Slezsko je dneska jediným velkým průmyslovým regionem v Evropě, který není napojený na vodní dopravu. Představuje to pro rozvoj dalšího podnikání velký handicap a velké továrny,

kteře zvažují umístění v Evropě mohou raději odejít do zahraničí, kde je lepší dopravní infrastruktura.“

G. Tomiková dodala, že ministerstvo vidí zájem ze strany polských i českých podnikatelů o využívání vodní cesty: „Už teď polští rejdaři nabízejí českým firmám možnost využití Odry na polské straně a věříme, že do budoucna o to bude velký zájem,“ řekla zmocněnkyně.

Napomoci rozvoji lodní dopravy na Odře má také inovativní kontejnerová loď, která se nyní staví v loděnici v Kožle zhruba 60 kilometrů od českých hranic. Loď

bude stát 15 milionů zlotých (přibližně 90 milionů korun), z čehož dvě třetiny zaplatí evropské dotace. Bude dlouhá 70 metrů a široká devět metrů a vejde se na ni 42 kontejnerů, přičemž jeden kontejner odpovídá jednomu kamionu. V případě zapojení člunu by uvezla dvojnásobek nákladu. Speciálně pro Odru bude mít ponor 1,60 metru. Loď bude mít smíšený pohon na naftu a zkapalněný zemní plyn (LNG).

Škola vnitrozemské vodní dopravy Kožle nabízí možnosti studia i pro české studenty, kteří mluví polsky.



Výstavba inovativní kontejnerové lodi pro Odru v loděnici Kožle



Česko-polská delegace na exkurzi v loděnici Kožle



Školní loď Major Sucharski v přístavu Kožle - i čeští studenti zde mají možnost studovat

Veřejné slyšení v senátu ČR – vyjádření odborníků

V senátu se 14. června 2019 uskutečnilo veřejné slyšení věnované tématu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Veřejné slyšení bylo iniciováno senátorkou Jitkou Seitlovou. Většina pozvaných řečníků a hostů byla ze strany ekologických odpůrců nebo propagátorů výstavby vysokorychlostní železnice. Tomu odpovídaly i přednesené názory.

Expertům na vodní dopravu a vodní cesty ze zahraničí nebyl na akci umožněn přístup.

Stavba vodního koridoru by podle studie ministerstva dopravy stála přes 585 miliard korun, z toho labská větev více než 300 miliard korun. Centrální komise ministerstva dopravy navrhla pokračovat pouze v přípravách na propojení Dunaje a Odry. Proti jsou nicméně Ústecký, Středočeský a Pardubický kraj, které trvají na zachování labské větve vodního koridoru. Vodní koridor má dlouhodobou podporu Hospodářské komory ČR, Svazu dopravy, Agrární komory ČR a také odborů. Projekt má ale i řadu odpůrců, především z řad ekologických aktivistů. O další přípravě projektu by měla rozhodnout vláda na podzim.

Několik vyjádření účastníků a řečníků veřejného slyšení: Chápu protesty ekologických aktivistů, které trvají již od 80. let. Avšak dnes máme na stole projekt jiného stříhu než rovné betonové koryto, jak mohl projekt působit za dob minulých. Dnes se vodní koridor Dunaj-Odra-Labe projektuje v maximální míře jako přírodě blízká vodní cesta, která má do vyprahlé krajiny přinést vodu a život. Dnešní setkání vnímám jako příspěvek do diskuse a všechny podněty se budeme snažit uplatnit při další přípravě projektu – zejména nás čeká hodnocení vlivu projektu na životní prostředí. Zcela odmítám názory některých odpůrců, kteří říkají, že je studie proveditelnosti zfalšovaná a že by se měly veškeré přípravy okamžitě zastavit ještě před zahájením hodnocení vlivu na životní prostředí. Asi se obávají, že by se ukázalo že jde skutečně o ekologický projekt. Výsledky studie proveditelnosti, která byla zpracovaná ministerstvem dopravy vítáme, nicméně jsme si vědomi, že je ještě třeba při další přípravě spolupracovat s odborníky na tom, aby byly více zapojeny funkce vodního koridoru jako je vodohospodářství, bezpečnost státu nebo energetika. A je také potřeba si uvědomit že se dnes nebavíme o nějaké zcela nové stavbě, ale o dokončení vodního koridoru, který se již více než 100 let buduje a byly již proinvestovány desítky miliard korun zejména na labské vodní cestě.

Ing. Jan Skalický – bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR a předseda Asociace D-O-L

DOPRAVA

Bohužel zde zahraniční hosté nedostali možnost prezentovat spolupráci mezi experty na životní prostředí a techniky, dovolím si jejich úspěchy zde prezentovat já. Dnes zde určitě zazní několikrát, že se po vodě nic nevozí, že se vodní cesty nestaví, že klesají přepravy po vodních cestách, a že zejména průplav Rýn-Mohan-Dunaj se nevyplatil atd. Skutečnost je propastně jiná: **Přepravy na vodě vzrostly za 20 let v EU-28 o 23,5%, což je druhý největší nárůst po silniční dopravě. Vodní cesty se staví, případně radikálně modernizují,** a to s vysokou cílenou podporou evropských fondů. Aktuálním příkladem může

být francouzský průplav Seina-sever, který propojí pařížskou aglomeraci s evropskou vodocestnou sítí, především se severomořskými přístavy. Množství vodních cest se modernizuje, a to často velmi radikálně. Vzpomínaný průplav Rýn-Mohan-Dunaj má dva hendikepy – jednak nízké mosty, neumožňující efektivní přepravy kontejnerů, jednak nedokončený úsek Dunaje Straubing-Vilshofen, kde jsou na tom jako my s Labem u Děčína. **Ale sám průplav má jinou úžasnou funkci, a tou je přeprava vody z Dunaje do deficitní oblasti Norimberku.** Dnes je to kolem 120 milionů kubíků za rok, teoretická kapacita je kolem 900 milionů. O tuto schopnost byl průplav během výstavby doplněn na žádost bavorského ministerstva životního prostředí. Navíc se na této stavbě snad poprvé naplno uplatnila tvůrčí spolupráce mezi profesními ekology a techniky, a je to opravdu znát. Podobná kooperace se nedávno uplatnila při modernizaci na Mosele a Sáře, z průplavů například na Středozemním kanálu nebo na francouzském průplavu Seina-sever. O takový tvůrčí přístup bychom měli usilovat všemi silami, nikoli na sebe nevráživě pokřikovat a ukazovat bicepsy. Tím jsme ztratili příliš mnoho cenného času, a bohužel tak zatím nevyužili velmi příznivé evropské dotační podmínky pro vodní cesty. Ale budme optimisté. Naši dva nejbližší partneři – Slovensko a Polsko – deklarují plnou podporu výstavbě vodního koridoru a investují do vodní dopravy. Skutečně není pravdou, že by se vodní cesty v Evropě nestavěly a vnitrozemská plavba nerozvíjela.

Ing. Petr Forman – poradce prezidenta republiky

Vodní doprava je v rámci Evropy platnou součástí moderní dopravní sítě. Všechny okolní země mají vybudovány vodní cesty a mají plnohodnotné napojení na síť evropských vodních cest. Česká republika trpí handicapem, protože v současné době nedisponuje celoročně splavnou mezinárodní vodní cestou, a to má i důsledky na konkurenceschopnost v dodávkách investičních celků. **Proto je napojení ČR na Labe, Odru a Dunaj velice významným počinem, který může po dopravní stránce zlepšit současnou neutěšenou situaci, kdy většina zboží se přepravuje silniční nákladní dopravou.** Ani po modernizaci železničních koridorů a výstavbě nových vysokorychlostních tratí nebude železnice schopna převzít většinu převáženého zboží i s ohledem na nekonceptní řízení osobní dopravy na těchto tratích. **Vodní doprava je pro železniční partnerem, ne konkurentem.** Není proto důvod, aby byly plány na dokončení sítě vodních cest napadány ze strany prosazovatelů vysokorychlostní železnice. Železniční doprava společně s vodní dopravou mohou v budoucnu zajistit, že naše dálniční síť bude ještě vůbec použitelná pro osobní přepravu. **Napojení ČR na evropské vodní cesty zajistí levnou a spolehlivou přepravu kusového zboží, energetických zdrojů a dalších komodit v blízké budoucnosti.**

Profesor Václav Cempírek – dopravní expert z Vysoké školy logistiky v Přerově

VODOHOSPODÁŘSTVÍ

Současné klimatické extrémny ukazují, že naše země na ně není připravena. Klesají hladiny podzemní vody a stavby nových vodních nádrží jsou opět ve hře. Abychom se připravili na příští kritická léta, nebude stačit jen

revitalizovat malé vodní toky nebo mokřady. Je to aktivita nezbytná, ale pro zajištění dostatečných zásob vody bychom neměli zatracovat také výstavbu nových přehrad nebo vodních cest. **Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe může při správném zapojení do vodohospodářské soustavy plnit významnou úlohu jak při zadržení vody, tak při její distribuci. Jedním z klíčových problémů dnešní české vodohospodářské soustavy je totiž její roztržitost.** Řada oblastí má vody přebytek, ale nemůže pro svou izolovanost pomoci regionům suchým. Vodní koridor by tento nedostatek odstranil, plnil by funkci nárazníku proti kritickým výkyvům počasí. Z pohledu hydrologie podobné funkce plní průplav Rýn-Mohan-Dunaj a připravuje se výstavba průplavu Seina-sever. Když to jde na Západě, věřím, že i u nás jsme schopni takovouto moderní stavbu realizovat.

Docent Zbyněk Hrkal – hydrogeolog z Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G. Masaryka

Nezanedbatelnou velkou výhodou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe spatřuji v možnosti převádění vody mezi povodími Dunaje, Moravy, Odry a Labe. Dunaj jako největší evropská řeka s plochou povodí více než 800 000 km², s průměrným ročním průtokem ve Vídni kolem 1900 m³/s a s vodním režimem, kdy nejvyšší vodní stavy jsou na jaře a v létě a nejnižší na konci podzimu a v zimě může významně napomoci při omezování důsledků sucha na jižní a střední Moravě. Tato zemědělsky velmi produktivní oblast trpí dlouhodobým suchem a dnes zde neexistují prakticky žádné vodní rezervy. Proto případné čerpání vody z Dunaje do vodního koridoru, který jednoznačně funguje jako víceúčelové vodohospodářské dílo, umožní kromě zadržování a transferu vody pro zemědělské i další využití také vodní dopravu, energetiku a rekreaci. Podobné stavby se intenzivně připravují i v dalších zemích Evropy. Příkladem může být Francie s průplavem Seina-sever, či SRN s bavorským průplavem Rýn-Mohan-Dunaj mezi Bambergem a Kelheimem.

Profesor Svatopluk Matula - vedoucí katedry vodních zdrojů České zemědělské univerzity v Praze

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vodní cesty po svém zprovoznění minimálně narušují krajinu a přírodu oproti dálničním stavbám a významným železničním koridorům. Při výstavbě vodního koridoru bych osobně přivítal větší spolupráci techniků a odborníků z oblasti ekologie a ochrany životního prostředí, aby došlo k minimálnímu narušení krajiny a přírody, a naopak byly vytvořeny optimální podmínky jejího následného rozvoje. Právě vybudování a následný dlouhodobý provoz tohoto typu vodního díla přinese do krajiny určitou stabilitu přírodních podmínek – díky vodní cestě ustálenější hladinu spodní vody – a právě stabilnější podmínky jsou základem rozvoje daného ekosystému, ať se jedná o mokřady či lužní lesy, kterým může vodní cesta prospět. **Vodní koridor bude zabírat ze 70 % zeměděl-**

sky intenzivně využívané pozemky, které se přemění na vodní plochy s doprovodnými pobřežními zónami a stromovým doprovodem, čímž vodní cesta přispěje k přinesení přírodě blízkých biotopů do civilizované krajiny. To bude mít také blahodárny účinek na mikroklima a odpar z vodní cesty přispěje k obnově tzv. malého koloběhu.

Profesor Miloslav Šlezinger – Ústav inženýrských staveb, tvorby a ochrany krajiny Mendelovy univerzity v Brně

ZEMĚDĚLSTVÍ

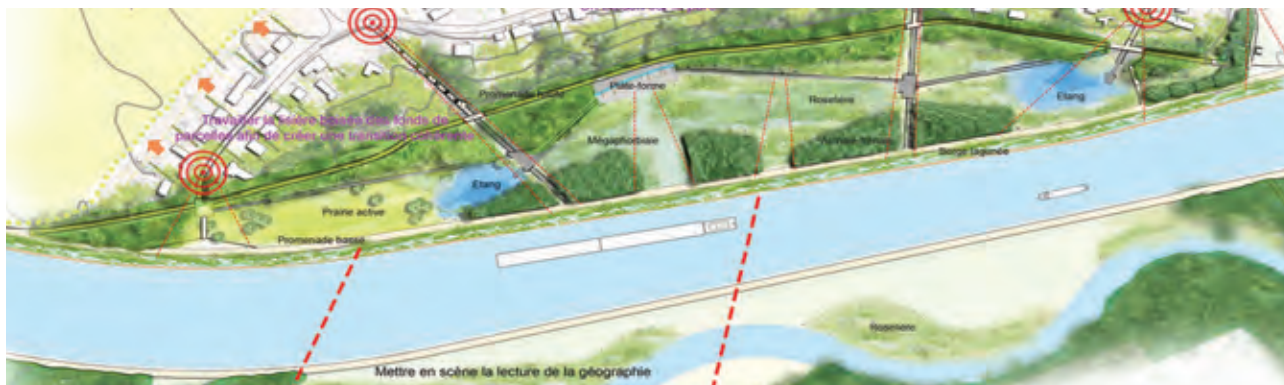
Pro zemědělství bude velmi důležité, aby se stát naplno věnoval přípravě na blížící se kritické období, kdy nejenom že budou srážky nerovnoměrně rozloženy, ale budou se ještě více střídát extrémní výkyvy počasí – velká sucha s povodněmi. **Zejména na jižní Moravě a na Hané hrozí v budoucnu velký problém s nedostatkem vody pro lidi i hospodářství, a právě těmito oblastmi by měl vodní koridor Dunaj-Odra-Labe procházet. Byla by obrovská chyba, kdybychom toto vodní dílo nevyužili pro zajištění strategických zásob vody pro krizová období.** Na Moravě ani není výhodnějších možností, jak komplexně vodní hospodářství řešit. Realizace vodního koridoru by také mohla přispět k vyšším výnosům ze zemědělských ploch v okolí vodní cesty, kde by bylo možné díky zavlažování pěstovat zeleninu a ovoce. Vodní koridor je navíc přírodě a krajině daleko příznivější než jiné dopravní stavby.

Ing. Jarmila Dubravská, Ph.D. – výkonná ředitelka pro Společnou zemědělskou politiku, Agrární komora ČR

REGIONÁLNÍ ROZVOJ PRO OBCE A MĚSTA

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe nejenom přinese vodu do suchých a vyprahlých oblastí na Moravě, ale může mít velký význam také pro regionální rozvoj. Města a obce, kolem kterých bude procházet, nebude svým provozem obtěžovat jako by to bylo v případě dálničních nebo železničních koridorů, ale přispěje k jejich rozvoji. **Vodní koridor není projektován jako betonové koryto, ale na jeho březích mohou vzniknout parky, přístaviště, sportovní areály, bydlení u vody nebo rekreační zařízení.** Navíc to do řady měst a obcí, které dnes neleží v blízkosti žádné větší vodní plochy, může přinést zcela nové možnosti sportovního vyžití – vodní sporty jako je kanoistika, veslování nebo dračí lodě. Kolem vodních cest jsou také vedeny cyklostezky. Na evropských vodních cestách je běžné, že vedle sebe plují velké nákladní lodě i malá rekreační nebo rybářská plavidla. Pro takové mohou v obcích a městech vzniknout rekreační přístavy a mariny, které přinesou do regionů turistický ruch. Příkladem mohou být města Přerov a Olomouc, která by se díky vodnímu koridoru napojila na Baťův kanál.

Tomáš Kolařík – předseda odborné skupiny Moravské vodní cesty Českého plavebního a vodocestního sdružení



Návrh průplavu Seina-sever ve Francii ukazuje jak lze moderně projektovat vodní cesty

Jan Skalický – ROPÁK za rok 2018

Titul ROPÁK ROKU za rok 2018 získal Ing. Jan Skalický, předseda představenstva Vodní cesty a. s. a předseda Asociace D-O-L, Pardubický kraj, Česká republika:

- **za vehementní prosazování výstavby plavebního kanálu u Přelouče** za 3,1 miliardy korun a dalších vodních staveb na Labi, včetně přístavu Pardubice, a to například svoláním jednání politiků a zástupců státních a samosprávných orgánů a institucí v srpnu 2018 do Přelouče a vydáním Přeloučského memoranda na podporu východočeských vodních cest a Akčního plánu splavnění Labe do Pardubic - Přeloučské desatero,
- **za vehementní a trvalé prosazování výstavby cca 420 km plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe** za cca 582 miliard korun do roku 2045 na základě výsledku studie proveditelnosti z října 2018.

V anketě ROPÁK ROKU 2018 se umístili:

- 1) **Ing. Jan Skalický, předseda představenstva Vodní cesty a. s. a předseda Asociace D-O-L (198 bodů)**
- 2) **Ing. Dan Ťok, ministr dopravy a poslanec Poslanecké sněmovny PČR (166 bodů)**
- 3) **Ing. Miroslav Toman, CSc., ministr zemědělství (158 bodů)**



Předseda ekologické aktivistické organizace Děti Země Miroslav Patrik vyhláší jako vítěze ekologické ceny Ropák roku za rok 2018 Jana Skalického

Ekologické ocenění ROPÁK ROKU 2018 mně Děti Země udělily za moji ryze ekologickou aktivitu vehementního prosazování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a Plavebního stupně Přelouč II.

Jako předseda Asociace D-O-L považuji vodní biokoridor D-O-L za nejlepší vodohospodářské řešení pro Českou republiku, které zahrnuje nejen vodohospodářské, ale i ekologické, dopravní, energetické, městotvorné a krajinné přínosy.

Protože si ocenění ROPÁK ROKU opravdu velmi cením, a protože jsem chtěl Miroslavu Patrikovi z Děti Země osobně za ROPÁKA poděkovat, rozhodl jsem se, že si cenu pojedou do Brna osobně převzít. Vydal jsem se tedy na slavnostní večer předání ceny ROPÁK ROKU.

Když jsem pana Patrika v brněnském sále uviděl, běžel ke mně a křičel VYPADNĚTE, VYPADNĚTE!!!, což nejen, že nevypadalo jako vřelá přijetí a radost z mého příjezdu, ale hned mi došlo, že na otevřenou debatu o životním prostředí nejsou Děti Země – po bezmála 30 letech existence – ještě vůbec připraveny.

Tak jsem tedy zůstal po celou dobu akce v předsálí – viz.



Pro otevřenou diskusi o ekologických otázkách zelená nesvíťí

FOTO – a pozdravil jsem se se všemi příchozími, představil jsem se jim osobně jako vítěz ankety ROPÁK ROKU a s těmi, kteří chtěli, jsem si o vlastním ocenění i o vodních cestách a jejich přínosu pro naši zemi pěkně popovídal. Byl to nakonec fajn večer.

Jen mě trochu překvapilo, že hlavní cena – dort ROPÁK ROKU s mým zdařilým vyobrazením – měla dvě dost zásadní chyby:

- 1) místo jména Jan Skalický na něm bylo cukrovou polevou napsáno Jiří Skalický – tak trochu jako: Zlatého slavíka získává Ludvík Gott! Na to by si Děti Země napříště měly dát pozor... Letos to pěkně vyřešily tím, že „iří“ snědly a na dortu zůstalo J Skalický. Proč ne...
- 2) a že mně, jako vítězi, z toho mého dortu nedaly ochutnat ani malý kousek a snědli ho sami Děti Země a jejich hosté za zavřenými dveřmi – tak ani teď nevím, jak vlastně můj dort chutnal...

Ale já jsem teď hlavně moc rád, že díky mému ROPÁKOVÍ ROKU mohou lépe nastolovat AGENDU OCHRANY životního prostředí, kterou považuji za velmi potřebnou, ale tak, aby tato ochrana nebyla povýšena nad všechny ostatní složky lidské společnosti a tudíž, aby tak již nadále nebránila jakémukoliv rozvoji a budování potřebné infrastruktury v naší krásné zemi.

Jan Skalický



Ropák roku sedí jako žába na prameni na křižovatce tří moří u Přerova



ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Plavební kanál Vraňany-Hořín u Mělníka překlenou nové mosty

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR

Dne 28. května 2019 byly slavnostně zahájeny práce na výstavbě pěti nových mostů přes plavební kanál Vraňany-Hořín u Mělníka. Ředitelství vodních cest ČR tak začíná realizovat projekt na zvýšení podjezdové výšky pod mosty na Vltavě, který umožní doplnit moderních vysokých lodí do Prahy. Unikátem budou tři zdvižné mosty, dálkově ovládané z téměř 9 km vzdálené plavební komory Hořín.

„Realizace projektu zvýšení parametrů vltavské vodní cesty se zahájením výstavby nových mostů přes plavební kanál u Mělníka dostává do své rozhodující fáze. Vedle probíhajícího prohlubování plavební dráhy a úpravy rejd plavební komory Praha-Štvanice začínáme odstraňovat omezení výšky lodí pod mosty, která je dnes jen 4,50 m. Po dokončení celého souboru staveb v roce 2021 bude výška pod mosty až 7 m a nebude tak komplikována plavba například velkých kabinových hotelových osobních lodí,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Věřím, že vyšší podjezdová výška vlije nový impuls využívání Vltavy i dalšími moderními osobními loděmi a nákladní plavbou, snižující zatížení silnic těžkou dopravou,“ dodal.

Stavbu Zabezpečení podjezdových výšek na vltavské vodní cestě, kanál Vraňany-Hořín, Ia. etapa, realizují dodavatelé STRABAG Rail a.s. - EUROVIA CS a.s. - OK Třebestovice a.s. se stavebními náklady 600 mil. Kč bez DPH a práce budou dokončeny v roce 2020. Stavba je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Na tuto etapu pěti mostů přes plavební kanál Vraňany-Hořín u Mělníka bude navazovat ve druhém pololetí letošního roku druhá etapa zbývajících dvou mostů přes tento kanál. Následně v roce 2020 budou zvyšovány i tři mosty přes plavební kanál Troja-Subbaba v Praze. S těmito stavbami souvisí i samostatně budovaná úprava ohlaví plavební komory Hořín, která bude zahájena v červnu tohoto roku.

Jedná se o rekonstrukci pěti mostních ocelových konstrukcí, z nichž dva mosty jsou řešeny s trvalým zdvihem nivelety celé převáděné komunikace a u zbylých tří mostů je podjezdová výška zajištěna formou pohyblivých zdvižných mostů. Součástí výstavby mostů jsou i úpravy přilehlých místních komunikací.

Nové mostní konstrukce budou ocelové příhradové přímopásové nebo se zakřiveným horním pásem. Stávající opěry budou ubourány a na jejich místech bude nové hlubinné založení mostů na velkopřůměrových pilotách nebo na sloupcích tryskové injektáže vyztužené mikropilotami. Spodní stavba je navržena jako monolitická železobetonová s kamenným obkladem, v případě zdvižných mostů s technologickou místností pro umístění technologie zdvihacího zařízení. Mostovka bude ortotropní přímo pojižděná nebo spřažená ocelobetonová. Rozpětí mostních konstrukcí se pohybuje od 23,0 m do 35,0 m a výška zdvihu od 2,3 m do 3,1 m. Předpokládaná rychlost zdvihu je 20 mm/s a rychlost spouštění je 40 mm/s.

„Jedná se o technicky velice zajímavý projekt, který je v České republice zcela ojedinělý. Obsahuje celou řadu konstrukcí, které v našem státě jsou realizovány vůbec poprvé. Zejména zdvižný železniční most je pro nás, jako zhotovitele, velkou výzvou. Realizačně je projekt extrémně náročný na dodržení harmonogramu prací, který je striktně vázán na několikanásobné, krátkodobé vypuštění kanálu,“ uvedl Ing. Jakub Svoboda, generální ředitel firmy STRABAG Rail a.s. „Realizace takto technicky náročného díla je pro všechny členy konsorcia velkou výzvou a je nám ctí, že jsme tuto zajímavou zakázku získali,“ dodal.

„Zvýšení podjezdových výšek na kanálu Vraňany-Hořín pravděpodobně nebude mít pro obec Vraňany žádný přímý pozitivní dopad. Chápu však, že tato stavba může mít kladný vliv na využívání této vodní cesty turistickou i nákladní dopravou. Pokud dojde k navýšení nákladní lodní dopravy na úkor kamionové dopravy, mohlo by to pomoci přetíženým komunikacím na severu Středočeského kraje,“ uvedl Martin Chmelík, starosta obce Vraňany.

Projekt zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy včetně rekonstrukce 10 mostů, modernizace rejd plavební komory Praha-Štvanice a dalších úprav na ponor 2,20 m s celkovými náklady kolem 2 mld. Kč bude dokončen v roce 2021 a je financován Státním fondem dopravní infrastruktury a stavby na Štvanici a v Hoříně Evropskou unií Nástrojem pro propojení Evropy.



Most ve Vraňanech – příště již lodě nebudou muset demontovat nástavby – most se před nimi zdvihne

Začaly práce na proměně historického zdymadla Hořín na Vltavě

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. - zástupce ředitele, Ředitelství vodních cest ČR



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST
ČESKÉ REPUBLIKY

Symbolickým poklepáním na ocelové pachole pro vyvazování lodí byla zahájena velká proměna památkově chráněného zdymadla Hořín na Vltavě u Mělníka. Kameníci začali rozebírat zdivo z roku 1905, aby se vjezd do plavební komory rozšířil a nově jim propluly i moderní vysoké lodě. Za rok se tyto kameny vrátí zpět na unikátní novou konstrukci zdvižného mostu, který zachová původní památkově chráněný vzhled zdymadla. Tento projekt spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy CEF zajistí zvýšení plavebních parametrů vltavské vodní cesty do Prahy.

„Modernizace vltavské vodní cesty z Mělníka do Prahy se dnes dostává do své vrcholné fáze, kdy začínáme odstraňovat úzký profil dolního ohlaví na plavební komoře Hořín. Je pozoruhodné, že mimořádně zdařilé zdymadlo nadčasově navržené architektem Františkem Sanderem i po 114 letech odpovídá potřebám současné transevropské dopravní sítě TEN-T. Jediným limitem omezujícím proplouvání lodí je nízká podjezdná výška, která často zabrání lodím dosáhnout Prahy. Na lodích se musí demontovat nástavby i kormidelny a plavba je tak velmi obtížná,“ uvedl ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora projektu. „Jsem rád, že se podařilo s architekty a památkáři nalézt přijatelné stavební řešení a po řadě let diskuzí se dnes rozbíhají stavební práce. Společně s probíhající přestavbou dalších mostů na plavebním kanále do Vraňan bude úzké místo

podjezdné výšky v roce 2021 odstraněno a provozovatelé vodní dopravy se tak dočkají moderní vltavské vodní cesty,“ dodal.

Stavbu Úprava ohlaví Plavební komory Hořín realizuje dodavatel Metrostav a.s. se stavebními náklady 378 mil. Kč včetně DPH a práce budou dokončeny do března 2021.

„Podjezdná výška na dolním ohlaví plavební komory, která dnes často klesá i pod 4,5 m, bude novým pohyblivým mostem zvýšena na 7,0 m. Moderní osobní lodě s více palubami i nákladní lodě s kontejnery tak budou moci bezpečně plout z Labe až do Prahy. Zároveň bude ohlaví plavební komory rozšířeno z 11 m na 12 m, což je druhý parametr evropských vodních cest. Tímto naplníme cíl dobrého plavebního stavu vodních cest. Věřím, že se pak podaří část těžké kamionové dopravy dostat ze silnic na lodě a snížit zatížení měst těžkými auty s odpadem a stavebním materiálem,“ upřesnil ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Projekt společně s modernizací rejd plavební komory Praha-Štvanice svým cílem dosáhnout dobrý plavební stav hlavní transevropské dopravní sítě TEN-T na vltavské vodní cestě uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy, který dosáhne 10,7 mil. EUR.

„Těší nás, že můžeme svými znalostmi, zkušenostmi a technologickým vybavením přispět ke zlepšení užitečných parametrů plavební komory Hořín pro uživatele lodní dopravy. Při úpravě horní a dolní rejd plavební komory bu-



Vizualizace úpravy dolního ohlaví velké plavební komory Hořín

deme stavební práce provádět s maximálním ohledem na životní prostředí, obyvatele a skutečnost, že plavební komora je technickou památkou," říká ing. Milan Veselský, ředitel šesté divize Metrostavu, která se specializuje na vodní díla.

Práce budou probíhat jen v rámci velké plavební komory, kdy stávající dolní ohlaví bude rozebráno a most bude nahrazen unikátním zdvižným ocelovým mostem obloženým původním kamenem. Pro proplutí vysokých lodí se bude celý most pomocí hydraulických válců až o 4 m zdvihát. V normálním stavu pak bude zdymadlo vypadat jako dnes a charakter technické památky nebude narušen, naopak bude sloužit i nadále. Pro rozšíření vjezdu z 11 m na 12 m bude v tzv. dolní rejdě

vybudována svislá stěna obložená kamenem a rozšíří se i stávající horní vrata plavební komory.

Po celou dobu provádění stavebních prací bude zachováno propojení pro pěší a cyklisty pomocí přívozu, který pluje mezi ústím plavebního kanálu do Labe a Starým mostem na mělnické straně. Přívoz nahrazuje právě rozebíraný most. Plavební provoz velkou plavební komorou pak bude přerušen od 1. července 2019 do března 2020.

Projekt zvýšení parametrů Vltavy z Mělníka do Prahy včetně rekonstrukce 10 mostů a prohloubení koryta na ponor 2,20 m s celkovými náklady kolem 2 miliard Kč bude dokončen v roce 2021 a kromě EU je financován Státním fondem dopravní infrastruktury.



Pracovníci firmy METROSTAV začali rozebírat kamenné části plavební komory Hořín



Slavnostní poklepání na pachole zahájilo dne 18. června modernizaci plavební komory Hořín

Navracíme význam historické plavební komoře Hořín

Jan Prokeš – vedoucí projektu, METROSTAV a.s.

V červnu zahájila firma METROSTAV rozsáhlou a jedinečnou modernizaci historické plavební komory Hořín u Mělníka. Náročností prací lze tuto stavbu srovnat s rekonstrukcí Karlova mostu.

Zdymadlo Hořín je součástí laterálního plavebního kanálu Mělník-Vraňany a překonává výšku 8,5 m. Zdymadlo tak tvoří nejvyšší plavební stupeň v úseku Praha-Mělník. Dílo projektoval významný projektant vodních děl František Sander, jehož architektura dotváří kolorit Vltavy na všech plavebních objektech mezi Mělníkem a Prahou.

Do provozu bylo zdymadlo uvedeno v roce 1905 po třech letech výstavby. Sestává ze dvou plavebních komor umístěných vedle sebe. Rozměry komor činí 137×20 metrů (velká) a 73×11 metrů (malá). Zdymadlo je technická kulturní památka.

Velká plavební komora má speciální tvar s rozšířením na 20 m ve střední části, aby mohla sloužit jako tzv. vlnková plavební komora, jíž se proplavoval remorkér a dva vlečné čluny vedle sebe. Jednalo se o unikátní technologii v maximální míře využívající rozměry plavební komory i vodní cesty, která je ale dnes v čase tlačné plavby již zapomenuta.



Bagrování dolního plavebního kanálu pod zdymadlem Hořín v roce 1902



Pohled na stavbu plavebních komor v roce 1904



Pohled na stavbu horního ohlavi plavebních komor v roce 1904



Pohled na původní vzpěrná vrata v roce 1905

Ve své době se jednalo o mimořádné stavební dílo, které nemělo v Rakousko-Uhersku obdoby, avšak užité parametry již nedosahují potřeb moderní flotily lodí. Zkrátka plavební komora je moc úzká s nízkou podjezdnou výškou.

Práce firmy METROSTAV se proto zaměří na modernizaci velké plavební komory v rámci projektu Úprava ohlavi PK Hořín, jehož investorem je Ředitelství vodních cest ČR. Cílem je zabezpečit požadované parametry vodní cesty na vltavské vodní cestě na plavebním kanálu Vraňany-Hořín. Modernizace komory umožní rozvoj a efektivnější využívání vodní cesty pro osobní lodě a pro přepravu nadměrných nákladů v úseku Mělník-Praha, tedy původní účel, pro který byl tento plavební kanál v minulosti vybudován. Odstraní se tak dlouhodobě úzké místo na vstupu do vltavské vodní cesty, které v současné době výrazně limituje její celkové využití.

Modernizace plavební komory Hořín si vyžádá náklady ve výši 378 milionů bez DPH. Stavba je spolufinancována z Nástroje Evropské unie pro propojení Evropy CEF.



Firma METROSTAV zahájila v červnu modernizaci velké plavební komory na historickém zdymadle Hořín

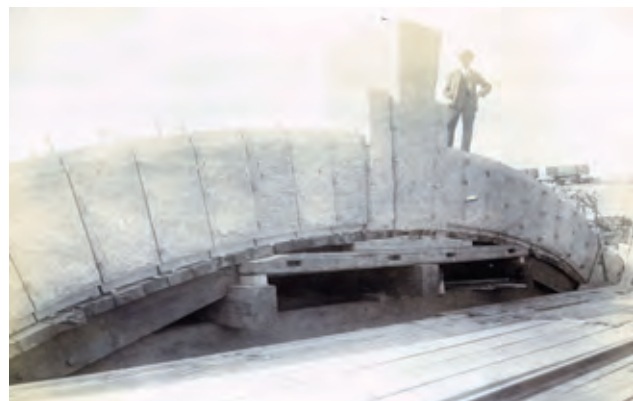
Modernizace velké plavební komory se skládá ze tří hlavních součástí:

- Přestavba mostovky přes dolní ohlaví velké plavební komory na zvedací most, který umožní proplování lodí o podjezdové výšce až 7 m;
- Úprava dolního a horního ohlaví velké plavební komory na 12 m a osazení nových vzpěrných vrat;
- Nové čekací stání v dolní rejdě – nábrežní hrana;

Úprava přemostění – zvedací most

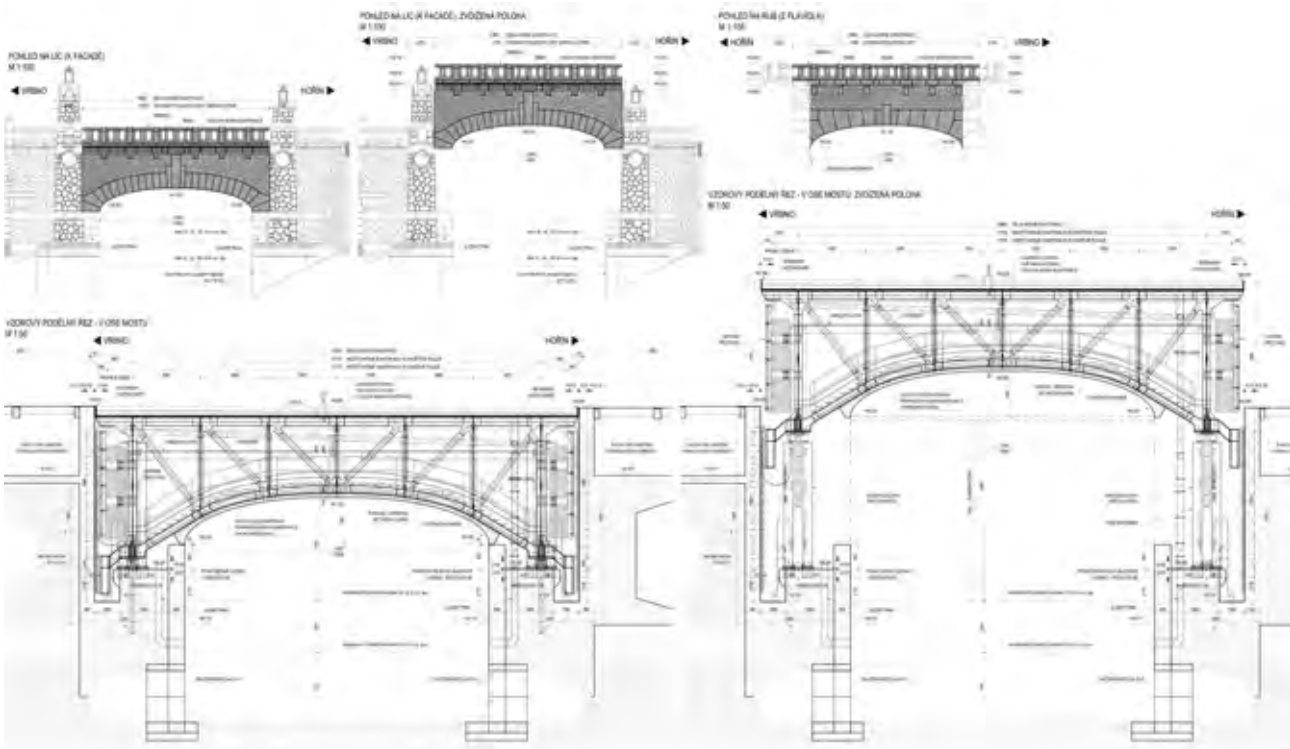
Most převádí místní komunikaci a přemostuje část stávajícího dolního ohlaví plavební komory. Zvětšením přemostění a zdvihem mostu budou navýšeny technické parametry vodní cesty. Požadavky na řešení mostu jsou dány minimální užitnou šířkou ohlaví 12 m, minimální plavební výškou 7 m (při hladině 157,2 m n.m.), směrovým a výškovým vedením místní komunikace a zachováním původního vzhledu dolního ohlaví.

Jako nejefektivnější a nejvíce šetrné řešení z hlediska památkové péče a zajištění požadovaných parametrů



Osazení tzv. klenáku na oblouku mostovky v roce 1905

bylo zvoleno řešení s posuvným zdvihem mostního pole, se zachováním současné kamenné konstrukce, kde vnitřní železobetonová část bude nahrazena ocelovou příhradovou konstrukcí. Současně dochází k rozšíření



Plán nové zdvižné konstrukce obložené původními kameny



Vizualizace zvedacího mostu

větší pravé (ve směru proti proudu) plavební komory směrem do pravého břehu o jeden metr. Mostní oblouk bude rozšířen vložím dvojice klenebních kamenů přiložených k hlavnímu klenáku, kyklopské zdivo bude doplněno ve střední části nad klenákem.

Nosná konstrukce je prostě podepřená ocelová celosvařovaná příhradová konstrukce s horní ortotropní mostovkou. Tvořena je dvěma hlavními nosníky a soustavou příčných ztužidel, podporových i mezipodporových. Na krajní boční ocelové příhradové nosníky je zavěšena podpůrná železobetonová konstrukce, do které budou ukotveny původní kamenné bloky.

Stručně řečeno: dojde ke kompletnímu rozebrání stávající konstrukce dolního ohlaví a mostovky, pečlivě evidenci původních kamenných a architektonických prvků, výstavbě nové stavby dolního ohlaví a mostovky a navrácení kamenných prvků na původní místo.

Hydraulický systém zvedání mostu je tvořen dvěma nezávislými hydraulickými okruhy pro levou a pravou stranu mostu. Doba zvedání mostu při maximálním uvažovaném zdvihu 4,9 m je 5,5 minuty a doba spuštění mostu je 5,5 minuty. Celý cyklus bude trvat celkem 11 minut.

Most zajistí pro lodní dopravu podjezdnou výšku 7,0 m s rezervou 0,15 m pro nejvyšší plavební hladinu.

Úprava dolního a horního ohlaví

Jedná se o rozšíření stávajícího ohlaví z 11 m na 12 m. Rozšířena bude stěna na levém břehu směrem do břehu. Rozšíření vyvolá přesun schodiště, pilířku s lucernou, svodidel a dalších konstrukcí na levém břehu. Budou odstraněna původní opěrná vrata, která se opíraly o stávající konstrukci mostu a kvůli možnosti zdvihu mostu se vymění za nová vzpěrná vrata.

Návrhové plavidlo bude vraty projíždět šikmo, osa vjezdu plavidla do komory je o 2° natočena oproti původní ose dolního ohlaví.

Rozšíření horního ohlaví z 11 m na 12 m. Na obou stranách budou upraveny výklenky pro vzpěrná vrata. Na levém břehu dojde k ubourání konstrukce o cca 1–2 m. Budou osazena nová vzpěrná vrata v potřebné šířce jako samostatný provozní soubor. Bude upraven nátok do obtoků a jeho uzávěr.

Úprava dolní rejdý – nábrežní stěna

Z důvodu šikmého průjezdu dolním ohlavím budou v dolní rejdý umístěny vodící prvky. Vodícím a hlavním nosným prvkem je převrtávaná pilotová stěna, která bude obložena kamenem. Způsob provedení obkladu bude podobný kamennému obkladu v komoře. Výška zdi bude 1 m nad nejvyšší plavební hladinu, takže ve standardní situaci bude vidět cca. 2,5 m kamenné zdi. Zeď bude z důvodu bezpečnosti vybavena žebříky rozmístěnými po 40 m.



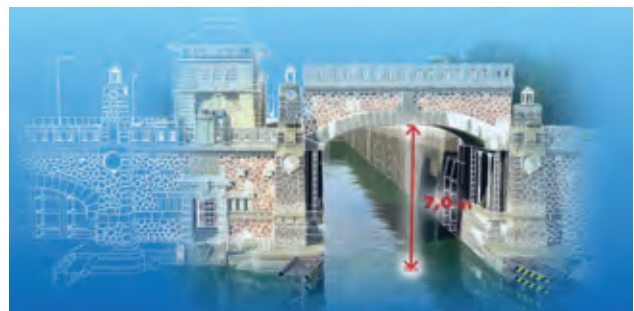
Vizualizace dolní rejdý – nové nábrežní stěny

Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Zdymadlo v Hoříně je kulturní a technickou památkou a dokladem dobové technické úrovně počátku 20. století. Napojení na východní křídlo i naváděcí stěna proto musí odpovídat jak materiálem, tak kamenickým zpracováním stávajícím plavebním komorám. Doplnění novým kamenným obložením bude provedeno odpovídajícím druhem kamene a šířkou spár.

Naváděcí stěna bude ve svislé rovině obložena kamenným, tzv. divokým zdivem. Zeď bude vertikálně členěna nikami ve kterých budou umístěny žebříky.

Materiál bude volen tak, aby korespondoval se současným stavem lokality a vzhledem konstrukcí. Pro kamenný obklad bude použito stejného druhu kamene jako je stávající kámen.



Plán zvedacího mostu citlivě osazeného původním obložením

Velice si ceníme, že se můžeme podílet na tomto unikátním projektu. Po výstavbě nových plavebních komor na horní Vltavě v Českém Vrbném, Hluboké nad Vltavou, Hněvkovicích a po současné modernizaci plavební komory Štvanice završuje přestavba zdymadla Hořín naši dlouholetou práci ve prospěch rozvoje vodní dopravy na Vltavě. Věříme, že i další projekty přispějí k záchraně české plavby a umožní její udržitelný rozvoj ve 21. století. Stavíme na vodě, protože to umíme!

„Vodaři“ mají dveře do Metrostavu otevřené

- V Metrostavu pracuje 14 autorizovaných inženýrů a 11 autorizovaných techniků a stavitelů v oblasti vodohospodářských staveb.
- Naše know-how nám umožňuje realizovat široké spektrum vodohospodářských staveb - stavíme jezy, rybí přechody, plavební komory, MVE, protipovodňové zábrany, ČOV, úpravny vody
- Naše vodohospodářské stavby opakovaně získávají prestižní ocenění. Za posledních 5 let jsme jich získali 26.
- Záleží nám na tom, abychom předávali své umění z generace na generaci a udržovali české vodohospodářské stavitelství na špičkové evropské úrovni. Proto budujeme stabilní týmy, složené jak ze zkušených pracovníků, tak čerstvých absolventů.
- Vážíme si každého, kdo má chuť odvádět poctivou práci, a jsme připraveni ho za ní náležitě ocenit.
- Přidejte se do týmu profesionálů v oboru i vy! Svou budoucí práci najdete na metrostav.cz/vhs.



.....

Odstávka plavebního kanálu Vraňany - Hořín

V pondělí 1.7.2019 byl zastaven provoz na plavebním kanále Vraňany - Hořín na Vltavě a plavební kanál byl vypuštěn. Tato odstávka je nezbytná pro stavbu nových mostů přes plavební kanál a bude trvat do 15.8.2019, přeprava lodí již je zajištěna!
Záchranné práce ryb a dalších živočichů v kanále probíhají a tým expertů zajišťuje jejich odlov a sběr s přemístěním do bezpečí.

Omlouváme se všem uživatelům vodní cesty za tuto komplikaci.

Přeprava malých lodí z Vltavy na Labe a zpět bude zajištěna!

Pro malá plavidla do hmotnosti 3 tun, šířky 2,55 m a délky 8 m funguje převoz po souši. Přeprava bude pro všechny uživatele zdarma ze sjezdu v Nelahozevsi na Vltavě na sjezd Roudnice nad Labem v horním plavebním kanále nebo Kly u Obříství na Labi a zpět.
Přeprava bude každý den mezi 7:00 - 17:00 hodin
a musíte se objednat 24 hodin předem na telefonu +420 725 927 667.

Vltavský audit: Návrh návratnosti pěti miliard nutných investic je pět let



navržených opatření směřujících k dokončení Vltavské vodní cesty činí pět miliard korun, se přínos do veřejných rozpočtů zvýší o více než miliardu ročně na cca 5,1 miliardy korun za rok. Návratnost investic tak představuje pět let," konstatoval ředitel JCCR Jaromír Polášek.

Analýza přínosů bere v úvahu tři varianty vývoje. Pesimistickou, realistickou a optimistickou. JCCR pracuje s variantou realistickou. „Prostředky vložené do rozvoje



Návratnost zhruba pěti miliard korun, potřebných na dokončení stavebních akcí ke splavnění Vltavy po celém jejím toku, je pět let. Vyplývá to z ekonomického auditu zpracovaného v souvislosti se společným projektem Jihočeského a Středočeského kraje „Vltava, řeka plná zážitků“, který v pátek 24. května v rámci festivalu Lodě na vltavské vodě představila odborníkům Jihočeská centrála cestovního ruchu (JCCR).

„Podle analýzy ekonomického přínosu, posuzujícího mimo jiné údaje z EET o tržbách služeb vzájemných se na cestovních ruch v okolí řeky, přinese Vltava za současného stavu do veřejných rozpočtů, což jsou rozpočty státu, krajů, měst a obcí, ročně přibližně čtyři miliardy korun. Po zainvestování, kdy odhad nákladů na realizaci všech

cestovního ruchu nejsou spotřebou, ale investicí. Vzhledem k tomu, že tři čtvrtiny příjmů z Vltavy do veřejných rozpočtů státu, měl by se na těchto investicích podílet především stát prostřednictvím zdrojů svých ministerstev,“ doplnil Polášek.

Na odborném setkání v Lannově kavárně pod Dlouhým mostem v Českých Budějovicích nechyběla jihočeská hejtmanka Ivana Stráská, její středočeská kolegyně Jaroslava Pokorná Jermanová, náměstkyně ministryně pro místní rozvoj David Koppitz, Vojtěch Dabrowski z ministerstva dopravy, generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala, ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová, ředitel Středočeské centrály cestovního ruchu (SCCR) Marek Černochoch, náměstek českobudějovického primá-



Zleva jihočeská hejtmanka Ivana Stráská, středočeská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová a ředitel JCCR Jaromír Polášek



Vyhlídková loď Vojtěch Lanna na Vltavě v Českých Budějovicích



Osobní plavba v Týně nad Vltavou

tora Viktor Vojtko, starosta Hluboké nad Vltavou a senátor Tomáš Jirsa, místostarosta Českého Krumlova Martin Háek, poslanec Jan Zahradník a zástupci několika turistických destinací v okolí Vltavy.

Všichni účastníci tohoto pracovního setkání se shodli na společném postupu při dokončení vltavské vodní cesty, a to i v souvislosti s logickou návazností na labsko-oderskou vodní cestu spojující Česko s německým Hamburkem. „Je třeba zajistit, aby plavidla, a to i plavidla rekreační, měla zpřístupněna vltavskou vodní cestu dále než pouze k hrázi Slapské přehradě, kde v tuto chvíli není ani žádný významný cíl,“ řekl například Vojtěch Dabrowski z ministerstva dopravy.

Podle náměstka ministryně pro místní rozvoj Davida Koppitzte může vltavský projekt počítat také s podporou MMR. „Makroekonomický přínos turistického ruchu je zřejmý. Jde o celkový příjem zhruba 120 miliard korun do státního rozpočtu, 240 tisíc zaměstnanců, tři procenta HDP a toto číslo roste. Z hlediska růstu tohoto odvětví jsou v porovnání regionů Středočeský kraj na druhém a Jihočeský na třetím místě s dynamikou růstu 17 a 14 procent, což jsou obrovská čísla. Naším cílem je podpořit z národních zdrojů právě doprovodné infrastrukturní projekty, které s růstem cestovního ruchu souvisejí,“ sdělil Koppitz.

Jihočeská hejtmanka Ivana Stráská v této souvislosti připomněla sedm základních z celkem devíti investičních priorit kraje, které by měly být ukončeny do tří let. Jde především o vybudování přístavní hrany v Českých Budějovicích, zvedacího mostu v Týně nad Vltavou, zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem Kořensko a výstavbu lodního výtahu na Orlíku.

„Současně chceme dokončit projektovou dokumentaci pro územní řízení k rozšíření plavební komory Kamýk, výstavbu plavební komory České Budějovice a kompletní projektovou dokumentaci a povolení stavby cyklistické stezky podél Vltavy Lipno - České Budějovice, včetně 30 realizovaných kilometrů. Celkem jde o zhruba 350 milionů korun. To vše půjde postupně. Věřím ale, že díky spolupráci se nám za pár let podaří změnit Vltavu v pulzující tepnu spojující naše regiony,“ zdůraznila Stráská.

Její středočeská kolegyně, hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová, si od projektu slibuje celkové oživení oblasti podél řeky s adekvátními službami a zázemím pro návštěvníky i místní obyvatele. „V první fázi nás čeká pět hlavních cílů. Výstavba minimálně dvou čerpacích stanic pro lodě, dvou míst k vypouštění odpadních vod. Chceme také podpořit vybudování technické infrastruktury karavan kempů, pravidelné čištění řeky a úpravu obslužných sloupků na standardní platební karty,“ poznamenala Jermanová

Jihočeská centrála cestovního ruchu (JCCR) v pátek v Českých Budějovicích také představila další klíčový materiál, který se má stát pro všechny zainteresované subjekty návodem postupu a směru rozvoje Vltavy jako jednoho turistického produktu od pramene na šumavské Kvildě až po labský soutok u Mělníka. Hlavním, společným a sjednocujícím cílem nové „vltavské bible“ je zvýšení návštěvnosti, rozvoj turistické infrastruktury a udržitelnost cestovního ruchu, po celém jejím 430 kilometrů dlouhém toku. Projekt se ovšem netýká pouze vlastní řeky jako vodní cesty, ale i jejího okolí, cyklotras, památek a dalších atraktivit.

Jihočeská centrála cestovního ruchu (JCCR) je organizace zřízená Jihočeským krajem k výkonu funkce destinačního managementu pro region jižní Čechy. Hlavním cílem je realizace projektů zaměřených na rozvoj turistické nabídky a prezentace regionu jako turisticky atraktivní destinace v tuzemsku i zahraničí. Tvoří produktové linie a zajišťuje vydávání tištěných propagačních materiálů. JCCR je provozovatelem Informačního Systému Cestovního Ruchu Jihočeského kraje na www.jiznicechy.cz. JCCR koordinuje činnost turistických oblastí na území Jihočeského kraje, spolupracuje s městy a obcemi, infocentry a subjekty cestovního ruchu z veřejného i soukromého sektoru. Úzce spolupracuje s agenturou CzechTourism, včetně jejích zahraničních zastoupení a komunikuje a spolupracuje se zahraničními partnery při tvorbě a realizaci přeshraničních projektů.



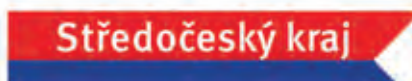
Kontakt:

Jihočeská centrála cestovního ruchu
www.jccr.cz, www.jiznicechy.cz
tel.: +420 387 201 283, e-mail: info@jccr.cz
www.vltava-reka.cz

Ing. Jaromír Polášek, ředitel, e-mail: polasek@jccr.cz, tel.: +420 602 557 731
Ing. Andrea Hanzalová, vedoucí oddělení domácího cestovního ruchu, e-mail: hanzalova@jccr.cz, mobil: +420 601 328 906
Kateřina Trávníčková, asistentka projektu Vltava etapa 1, e-mail: travnickova@jccr.cz, mobil: +420 727 938 291
Ing. Jana Píchová, marketing, e-mail: pichova@jccr.cz, tel.: +420 702 238 088



Zleva středočeská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová, jihočeská hejtmanka Ivana Stráská a ředitel JCCR Jaromír Polášek



MLADÁ FRONTA DNES | sobota 8. 6. 2019

Více lodí na Orlíku a Slapech vynese státu miliardu ročně navíc, slibuje studie

Po Vltavě do Budějovic. Kraje křísí lodní výtahy

Tomáš Cafourek
redaktor MF DNES



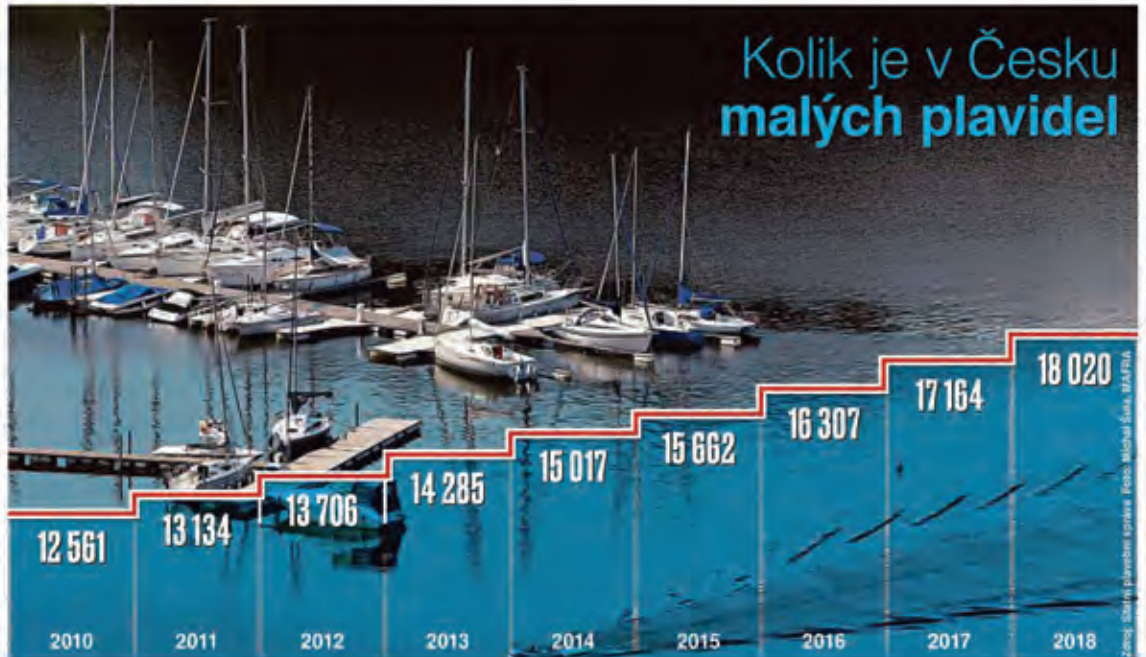
Středočeský a jihočeský kraj ožívají roky odkládané plány na výstavbu obřích lodních výtahů schopných přes hráz Orlické a Slapské přehrady přenést i velké lodě s turisty plující proti proudu od Prahy. Sázi přitom na to, že vyšší počet návštěvníků v okolí řeky utratí dostatek peněz, aby se miliardové výdaje na ně vrátily ve formě daní do veřejných rozpočtů během několika let.

„Výletní parníky se otáčejí pod Slapskou přehradou v Třebeňicích a plují zpět. Malé motorové lodě se přes hráz dostanou převozem po silnici, lodní zdvihadlo by ale zvládání této překážky v budoucnu velmi usnadnilo,“ zdůvodnil podporu projektu za 2,5 miliardy korun vedoucí odboru dopravy ve Středočeském kraji Zdeněk Škaloud.

Na Orlíku se pak jedná o dvou lodních zdvihadlech. V první fázi se má zmodernizovat současné zařízení schopné vyzdvihnout lodky dlouhé osm a půl metru. Nové zařízení za 60 milionů korun téměř zdvojnásobí maximální hmotnost přepravovaných lodí na 6,6 tuny a prodloužení kolejové dráhy umožní výtah využívat i při nižších stavech vody.

Podle předsedy turistické centrály Českobudějovicko-Hlubocko Davida Štátného by se na něm mělo začít pracovat letos v zimě. Do tří let by pak měla následovat stavba výtahu za téměř miliardu korun schopného přepravovat až 45 metrů dlouhé lodě.

To je ale podle investora, kterým je Povodí Vltavy, velice optimistický termín. Stavbě druhého většího výtahu totiž musí předcházet vybudování doplňkového bezpečnostního přelivu na Orlické přehradě.



Kolik je v Česku
malých plavidel

To se podle mluvčího povodí Huga Roldána nestihne dřívě než v letech 2024 až 2025. Samotná výstavba zařízení ale bude na Orlické přehradě jednodušší. S lodním výtahem se totiž počítalo už při její výstavbě v padesátých letech minulého století. Základy dráhy pro lodní výtah tam už tedy jsou a zbývá doplnit pouze mechanismus zdvihadla a vanu pro přepravu lodí.

Výletní lodě ve veřejném zájmu

Naopak problém s výkupem pozemků dlouhodobě brzdí druhý plánovaný výtah na Slapech. Stavba totiž zasahuje na pozemky soukromého vlastníka, který je odmitá prodat, řekl MF DNES Jan Bukovský, mluvčí Ředitelství vodních cest, které

má přípravy stavby na starosti. To v současnosti nemůže chybějící území vyvlastnit, protože na rozdíl od plánovaných dálnic nebo plánovaných vodních děl v Děčíně a v Přelouči nemají lodní výtahy status veřejně prospěšné stavby. „To by se ale mělo v dohledné době změnit,“ uvedl Škaloud s tím, že zanesení do územních plánů jako veřejně prospěšné stavby posílí vyjednávací pozici investora a podaří se s majitelem pozemků dohodnout. V opačném případě chce kraj přikročit k vyvlastnění.

Podle Ředitelství vodních cest by se výstavba slapského zdvihadla mohla rozběhnout na přelomu let 2022 a 2023. Stavba má platné vy-
pořádání dopadů na životní pro-

středí EIA a územní rozhodnutí. Po-
dle kraje by se s projektovou přípra-
vou mohlo začít ještě letos.

Pět miliard za pět let

Vltava prostřednictvím turistického ruchu přináší ročně do obecních, krajských a do státního rozpočtu zhruba čtyři miliardy korun. Splavněním řeky, které kompletně vyjde na pět miliard korun, by se podle nedávno dokončeného auditu měl tento výběr zvýšit na 5,1 miliardy korun. „Prostředky vložené do rozvoje cestovního ruchu nejsou spotřebou, ale investicí. Vzhledem k tomu, že tři čtvrtiny příjmů z Vltavy jdou do veřejných rozpočtů, měl by se na těchto investicích podílet především stát prostřednictvím

zdrojů svých ministerstev,“ uvedl ředitel Jihočeské centrály cestovního ruchu Jaromír Polášek.

A to se zřejmě stane, protože evropské dotace není možné využít na projekty související s rekreační plavbou.

Výstavba vodních zdvihadel je ale součástí koncepce vodní dopravy, kterou ministerstvo dopravy vláde představilo už v roce 2017. „Počítá se s nimi i v aktuálním znění, na kterém se v současnosti pracuje,“ uvedla mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. S největší pravděpodobností tak budou na výstavbu využity národní zdroje ze státního fondu dopravní infrastruktury (SFDD), přes který tečou unijní i české peníze na dopravní výstavbu.



Vizualizace lodního zdvihadla Slapy. Zdroj: ŘVC ČR



Pohled na sportovní lodní výtah (vlevo) a kolejovou dráhu velkého lodního zdvihadla o nosnosti 300 tun na přehradě Orlík. Autor: Emil Trokšiar

Lodní linky Ústeckého kraje

Ústecký kraj dlouhodobě podporuje rozvoj vodní dopravy na Labi. Pro rozvoj turistického ruchu a rekreace obyvatel jsou dotovány dvě lodní linky, které propojují turisticky atraktivní lokality podél Labe. Základní provoz osobní lodní dopravy DÚJK je založen na pravidelných linkách 901 Ústí nad Labem – Litoměřice a 902 Ústí nad Labem – Děčín – Hřensko.

PRAVIDELNÉ PLAVBY LINKY 901

Litoměřická plavba

Na turistické lodní lince mezi krajským městem Ústím nad Labem a královským městem Litoměřicemi poznáte unikátní krajinu údolí řeky Labe. Při příznivém stavu vody vyplouvá loď z centra města a poté proplová Masarykovým zdymadlem na Střekově, které bylo ve své době nejmodernější stavbou svého druhu v Evropě. Nezapomenutelný a pokaždé jiný je pohled z lodi na údolí Labe Porta Bohemica, neboli Brána Čech.

Trasa: Ústí nad Labem centrum – Ústí nad Labem Vaňov – Dolní Zálezly – Libochovany – Velké Žernoseky – Lovosice – Litoměřice a zpět

Termíny plaveb: 30. 3.–17. 11. soboty, neděle a svátky, 3. 7.–29. 8. navíc i středy, čtvrtky a pátky

	Ústí n.L. centrum	Ústí n.L. Vaňov	Dolní Zálezly	Libochovany	Velké Žernoseky	Lovosice	Litoměřice
Ústí n.L.-Litoměřice	9:20	10:05	10:40	11:00	11:25	11:45	12:35
Litoměřice-Ústí n.L.	17:40	16:50	16:20	16:00	15:35	15:20	14:30

Nučnická plavba

Nová pravidelná plavba na lodní lince 901 od sezóny 2019. Trasa: Ústí n.L. centrum – Ústí n.L.: Vaňov – Dolní Zálezly – Libochovany – Velké Žernoseky – Lovosice – Litoměřice – Nučnice a zpět

Termíny plaveb: 12.7. – 30. 8. pátky

	Ústí n.L. centrum	Ústí n.L. Vaňov	Dolní Zálezly	Libochovany	Velké Žernoseky	Lovosice	Litoměřice	Nučnice
Ústí n.L.-Nučnice	9:20	10:05	10:40	11:00	11:25	11:45	12:35	13:20
Nučnice-Ústí n.L.	17:40	16:50	16:20	16:00	15:35	15:20	14:30	13:55

Roudnická plavba

Plavba, při které pluje loď na Žernosecké jezero, je vhodnou alternativou dopravy z krajského města k vodě. Využít ji můžete i k výletu do královského města Litoměřic nebo si vychutnat pohodlí lodi a svézt se až do Roudnice nad Labem. Trasa: Ústí nad Labem centrum – Velké Žernoseky – Píšťany – Lovosice – Litoměřice – Nučnice – Libotenice – Roudnice nad Labem a zpět

Termíny plaveb: 22. 6.–7. 9. soboty

	Ústí n.L. centrum	Velké Žernoseky	Píšťany	Lovosice	Litoměřice	Nučnice	Libotenice	Roudnice n.L.
Ústí n.L.-Roudnice n.L.	8:50	10:40	11:00	11:30	12:20	13:05	13:35	14:25
Roudnice n.L.-Ústí n.L.	20:45	18:55	18:35	18:10	17:20	16:45	16:15	15:35

PRAVIDELNÉ PLAVBY LINKY 902

Pískovcovým kaňonem na trase Ústí nad Labem – Hřensko Na této plavbě vás čekají úchvatné výhledy z lodi na labské údolí. První zastávka je v Děčíně, městě s nepřehlédnutelným zámekem. Na cestě mezi Děčínem a Hřenskem vás obklopí krásy Národního parku České Švýcarsko. Loď pluje obrovským kaňonem řeky Labe, z paluby se můžete kochat pískovcovými skalami. Okolí Hřenska má mnoho turistických cílů a je jen na vás, který si vyberete.

Trasa: Ústí n. L. centrum – Děčín – Dolní Žleb – Hřensko a zpět

Termín: 30. 3. – 2. 6. a 28. 9. – 10. 11., soboty, neděle a svátky

	Ústí n.L. centrum	Děčín	Dolní Žleb	Hřensko
Ústí n.L.-Hřensko	9:30	11:25	12:00*	12:15
Hřensko-Ústí n.L.	19:30	16:30	15:25*	15:10

Splavnost Labe

V případě vodního stavu Labe pod zdymadlem Ústí nad Labem pod 150 cm je zajištěna náhradní autobusová doprava pro linku 901 v úseku Ústí nad Labem centrum – Ústí nad Labem Vaňov dle platných jízdních řádů.

S ohledem na špatnou splavnost řeky Labe v letních měsících v úseku Ústí nad Labem – Děčín, nepluje linka 902 po celou dobu sezóny. V této době je naopak posílen provoz linky číslo 901 o plavby do Roudnice nad Labem.

Mimo pravidelné plavby je připravena nabídka mimořádných plaveb linky 901 do měst Štětí, Mělník, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Neratovice nebo plaveb linky 902 do německého Bad Schandau. Plavba lodí na lince 902, tj. případné zpoždění i odřeknutí plavby závisí na plavebních podmínkách, zejména na zaručeném vodním stavu na vodočtu Ústí nad Labem (www.pla.cz). Plavba v úseku Ústí nad Labem – Hřensko není možná při hodnotě pod 150cm.

Zda loď pluje či ne se dovíte u dispečera společnosti – dispecerlod@post.cz, tel. 601 382 143 nebo na webových stránkách provozovatele lodí: www.labskaplavebni.cz



**DOPRAVA
ÚSTECKÉHO
KRAJE**



www.dopravauk.cz



Žluté lokomotivy ze stavby rychlostní tratě v poušti jsou zpět v Česku, přivezla je loď

Jan Šindelář - Zdopravy.cz 3. 6. 2019

Do Česka se vrátily po několika letech lokomotivy řady 742, které mají za sebou velmi zajímavou štaci. Po desítkách let provozu na české železnici v posledních letech pomáhaly stavět vysokorychlostní železnici v Saúdské Arábii. V Česku je aktuálně čeká oprava a opětovné nasazení do provozu.

Lokomotivy se do Česka vrátily netradiční cestou, ze Saúdské Arábie pluly na lodi do Brém. Saúdská Arábie totiž není napojena na jinou železniční síť. Zajímavý je i fakt, že ani z německého přístavu lokomotivy nepokračovaly po kolejích, ale opět po vodě. 22. května byly naloženy na loď MNL Alessandro rejdařské společnosti EVD-Sped., která je dovezla do Děčína. Tam byly dnes vyloženy a dále pokračují po souši.

Podle šéfa EVD-Sped. Lukáše Hradského situace na Labi nezaručuje jisté doplutí, proto byl náklad kvůli dosažení menšího ponoru rozložen do soulodí.

Majitelem lokomotiv je nově společnost Lokotrans Brno, která je má zrekonstruovat a prodat novým vlastníkům.

Ze sedmi lokomotiv má jít na opravu pět kusů, ostatní jsou na náhradní díly. Lokomotivy dříve patřily španělské společnosti OHL, která se podílela na stavbě první vy-

sokorychlostní trati Haramain v Saúdské Arábii. Na ní začal loni na podzim provoz mezi městy Mekka, Medina a Džidda. Z Česka lokomotivy odjely v roce 2013.

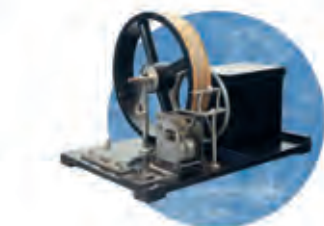
Přeprava železničních vozidel po vnitrozemských vodních cestách je v tuzemsku ojedinělým zjevem. Shodou náhod jde ale v krátké době už o druhý případ. Koncem května připlulo po řekách a kanálech z Francie do Čech na testy vůz pro belgické dráhy.



Foto: Luděk Stíněl

VÝSTAVA NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

19|10 2018 29|9 2019 | Exhibition of National Technical Museum



**MADE IN
CS
CZECHOSLOVAKIA**
ANEB PRŮMYSL, KTERÝ DOBYL SVĚT | THE INDUSTRY THAT RULED THE WORLD



1918
100
2018
OSMĚNÍ DESET



www.ntm.cz
Kostelní 42, Praha 7

Referenční aplikace nástroje tzv. “plavební pomoci” AtoN AIS na Labi

Nils Braunroth, Stefan Bober, Wieland Haupt

V rámci projektu Evropské unie RIS COMEX (informační služby vnitrozemské vodní dopravy realizované v měřítku koridoru) se mají mj. na Labi referenčně zavádět různé aplikace na téma tzv. plavební pomoci AIS (AIS AtoN).

Nadřazený záměr, souvislé integrace informačních systémů všech správců informačních služeb v rámci sítě TEN-T, má být v rámci projektu RIS COMEX uveden do praktického provozu. Uvnitř koridoru lodních cest mají být poskytovány služby RIS, které jsou harmonizovány nad rámec zemí. Služby musí být dostupné stále a spolehlivě, stejně jako musí být zohledněny potřeby různých skupin uživatelů.

Pro správu vodních cest a vodní dopravy to znamená, že vlastní dílčí záměry mohou být začleněny do souhrnného plánu a podporovány. Vypracovaná řešení na Labi mohou být aplikována také v oblasti jiných vnitrozemských vodních cest.

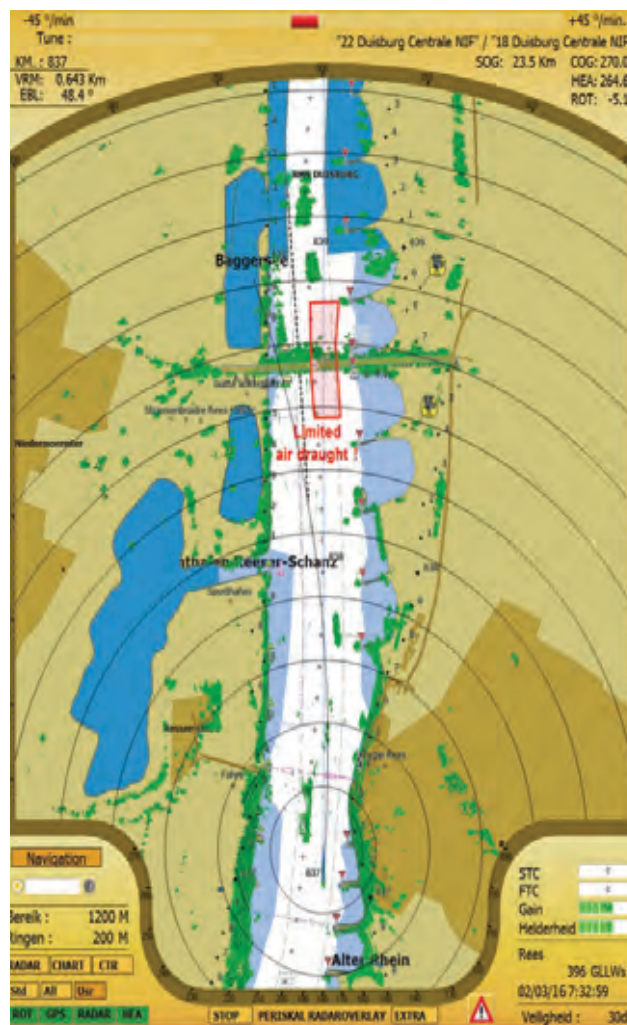
Díky službám odsouhlaseným na koridorech Rýna, Dunaje, Mosely a Labe, bude docíleno usnadnění pro vodní dopravu při plánování plaveb a jejich uskutečnění.

Projekt, který je realizován na Labi, se zaměřuje na tematickou oblast „bezpečnost na vnitrozemských vodních cestách“, a zahrnuje rozšíření stávající infrastruktury a jejího využití dalšími službami. V této souvislosti jsou zachyceny nové trendy a odhaleny jejich možnosti a hranice prostřednictvím vhodných referenčních instalací.



Cílem referenční aplikace na Labi je, s pomocí databanky signálních znaků (plavebního značení) (SZ-DB) provozované správou vodních cest a vodní dopravy (WSV), vytvořit, spravovat a poskytovat pro vodní dopravu v pilotní oblasti systém AIS AtoN. Zkušenosti, které budou během toho získány, by měly položit základ pro další rozhodnutí, a připravit navazující standardizační proces v expertních skupinách RIS.

Pod označením AIS AtoN jsou shrnuta speciální hlášení AIS pro reálné signální znaky (SZ) a pro takzvané virtuální značení lodní dopravy, která jsou vysílána vysílačkou přes Automatic Identification System (AIS). Hlášení jsou znázorňována ve vnitrozemském systému ECDIS na palubě vnitrozemských lodí, a jsou používány k navigaci (Obrázek 1).



Obrázek 1: Znárodnění dočasných dopravních omezení (zde: omezená výška průjezdu mostu)

Na rozdíl od regulérních signálních znaků, která zobrazují trvalé stavy, příp. vypovídají o stálých nařízeních, jsou AIS AtoN na vnitrozemských vodních cestách určeny pro označení dočasných stavů a pro přechodná nařízení. Pojem „AtoN“, Aids to Navigation, vypovídá mezinárodně o existenci plavebního značení.

Je třeba rozlišovat dvě skupiny AtoN, „Real AIS AtoN“ a „Virtual AIS AtoN“.

„Real AIS AtoN“ jsou signální znaky vyskytující se na vodní cestě, zpravidla bývají vybavené AIS transpondéry, které pravidelně hlásí typ a pozici těchto znaků (obrázek 2).

Tyto signální znaky existují na vodní cestě jako reálné objekty (bóje) a jsou z tohoto důvodu zapracovány také do vnitrozemských map ECDIS.

Aby byla změněná umístění signálních znaků uvedena v nejbližší aktualizaci vnitrozemských map ECDIS, měl by být otestován nový postup. Je vytvářena nová vrstva (Layer) pro základní vnitrozemskou mapu ECDIS, která obsahuje všechny signální znaky, a je udržována aktuálně nezávisle na základní mapě. Změny by měly být lodím vybaveným ECDIS poskytnuty během jednoho dne.



Obrázek 2: Real AtoN



Obrázek 3: Virtual AIS AtoN

V případě „Virtual AIS AtoN“, se jedná o signální znaky, které se v terénu nevyskytují. Upouští se od značení na místě (Obrázek 3). Jedná se o virtuální bodové, liniové a plošné objekty, které jsou vytvářeny v SZ-DB a následně pomocí AIS pravidelně vysílány. Liniové a plošné objekty jsou určeny pro přechodná, neprostoporná omezení a rizikové oblasti, např. pro mělčiny po povodních, nebo rychlé označení místa nehody/stavby na/u vodní cesty. S pomocí přenosové techniky AIS mohou být zobrazeny ve vnitrozemském systému ECDIS na palubě vnitrozemských lodí.

Pro účastníky dopravy, kteří nepodléhají povinnosti používat a být vybaveni AIS a vnitrozemským ECDIS (např. sportovní plavba) je plánováno poskytnutí digitální mapové služby. Díky tomu budou informace k dispozici všem skupinám účastníků dopravy. Do jaké míry tím bude jejich potřeba pokryta, ukáže pilotní aplikace.

V rámci RIS COMEX byla vybudována na celém Labi (Německo a Česko) pozemní infrastruktura AIS. Plánuje se výměna dat AIS v pohraniční oblasti s Českem a s přístavy Hamburg, např. Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), s respektováním stanovených pravidel ochrany osobních údajů. Díky tomu mohou být informace v digitální podobě vyměněny vnitrozemskými loděmi obousměrně.

Od prosince 2016 existuje na německých vnitrozemských vodních cestách (pozn. redakce: ve Spolkové republice Německo) povinnost používat a být vybaven transpondéry AIS a vnitrozemským ECDIS, které umožňují:

- Informovat vodní dopravu díky používání AIS a ECDIS v krátké době o dočasných omezeních nebo událostech na vodní cestě (uzavírky, havárie, jiná omezení) a zároveň
- Poskytovat plavební pomoc (virtuální signální značení, plavební stopy, signalizace), aby byla zlepšena bezpečnost a snadnost dopravy.

Popis jednotlivých opatření

Rozšíření vnitrozemské služby AIS

Ve službě AIS existuje (pozn. redakce: ve Spolkové republice Německo) centrální sběrný komponent pro data AIS. Centrální server AIS (sběrný komponent), je spojen s pozemní infrastrukturou AIS a sbírá data AIS vnitrozemských lodí pro interní účely WSV (Obrázek 4). Sběrný komponent by měl být v RIS COMEX rozšířen tak, že budou podporovány také mapy s objekty AIS AtoN a aplikačně orientovaná hlášení AIS (ASMs = Appli-



Obrázek 5: Nestabilní stav vodního dna na dolním toku Labe

cation Specific Messages). V České republice bude postupováno stejným způsobem.

Díky pozemní infrastruktuře AIS je možné vysílat hlášení AIS ze země. Díky tomu mohou být informace zasílány všem plavidlům vybaveným vnitrozemským AIS. S pomocí „aplikačně orientovaných vnitrozemských hlášení AIS“ mohou být podporovány nové služby. Tato hlášení mohou být důležitá pro bezpečnost vnitrozemské plavby, ale také pro logistiku, např. hlášení vztahující se k vodnímu stavu, k oblastem a textová hlášení. Je plánovaný externí Web-Map-Service (internet) který znázorní všechny aktuální situace AtoN v celé německé síti vodních cest.

Pořízení hardwaru pro umístění „Real AIS AtoN“ (bóje)

Bóje plavební dráhy na speciálních místech u vodní cesty, např. odbočovací bóje nebo bóje rozdělující plavební dráhu, budou vybaveny přístrojem AIS AtoN pro vysílání hlášení AIS AtoN.

Hlášení AIS AtoN obsahuje název, typ plavebního značení, jeho aktuální skutečnou polohu a dodatečně „indikátor OFF polohy“. „Indikátor OFF polohy“ ukazuje nezávisle, zda se bóje označující plavební dráhu ještě nachází na její požadované poloze (uvnitř předdefinované plochy), nebo zda je odplavena, tj. nachází se na špatné poloze. Ve druhém případě lze tento narušený stav rychleji rozpoznat. Díky tomu je možné narušený stav plavebního značení vodní dopravě zobrazit a také ho rychleji odstranit.

Tyto informace AIS AtoN jsou znázorňovány na vnitrozemské lodi na palubním přístroji IECDIS, pokud je k tomu přístroj IECDIS na palubě zmodernizován. V případě „Real AIS AtoN“ (bóje) může kapitán lodi také ihned zjistit, pokud se už bóje nenachází na její požadované poloze.

Doporučené plavební stopy (značení křižování plavební dráhy, Labe km 516 - 520)

V oblasti dolního toku Labe u města Lauenburg dochází neustále ke změnám výšky dna a lodím by se s pomocí symetrického signálu ve směru plavby neustále zobrazovala doporučená plavební stopa.



Obrázek 4: Pozemní infrastruktura AIS na vnitrozemských vodních cestách v Německu

V této oblasti na dolním toku Labe, na kterém dochází také při nepatrných změnách odlivu k silným pohybům dna, není ve vnitrozemských mapách ECDIS vyznačena žádná plavební dráha. Doporučená plavební stopa je vyznačena pevnými signálními znaky a dodatečnými bóji na břehu pro křížování plavební dráhy.

Plánuje se z výsledků zaměřování vodního a plavebního úřadu Lauenburg (WSA) sestavit doporučené plavební stopy a tyto dodatečně zobrazit na palubě lodi prostřednictvím „virtuálního hlášení trati AIS AtoN“ (Obrázek 5).

Varovné hlášení během křížení přívozu

V pilotní oblasti kříží Labe lanové přívozy. Lanové přívozy je označeno bóji. Tato riziková oblast by měla být označena „virtuálním hlášením AIS AtoN“, např. transparentní rizikovou plochou s dodatečným krátkým tex-

tem. Exemplárně by měly být v Německu vybaveny vnitrozemskými zařízeními AIS a funkcí s hlášením „lanový přívoz kříží plavební dráhu“ dva lanové přívozy (přívoz Rathen, Labe km 22,67 a přívoz Sandau, Labe km 416,10) (Obrázek 8).

Správa vodních cest v České republice plánuje rovněž vybavení dvou přívozů (Dolní Žleb a Velké Březno, Obrázek 7).

Varování před rizikovou plochou je iniciováno kapitánem přívozu a cyklicky vysíláno, pokud přívoz blokuje plavební dráhu. Hlášení je pak znázorňováno na vnitrozemské lodi na palubním přístroji IECDIS, pokud je k tomu přístroj IECDIS na palubě zmodernizován (Obrázek 6). Pokud přívoz dosáhne svého výchozího bodu, vypne kapitán přívozu vysílání hlášení.



Obrázek 6: Varovné hlášení během křížení přívozu



Obrázek 7: Přívozy účastníci se referenční aplikace v Česku



Obrázek 8: Přívozy účastníci se referenční aplikace v Německu

Důvody pro manuální vyvolání vysílání o jízdním průběhu

- Kapitán přívozu může okamžitě před startem vyvolat vysílání hlášení a příslušně vysílání hlášení ukončit, pokud opět dosáhl svého výchozího bodu.
- Automatizovaný postup (s definovaným kotvištěm, do kterého přívoz vjíždí nebo vyjíždí) může fungovat pouze s časovým zpožděním, protože musí být zajištěno, aby se přívoz nacházel bezpečně mimo definované kotviště, příp. opět uvnitř, při cestě zpátky. Kotviště by muselo být vybráno dostatečně velké, aby nedošlo k tomu, že přívoz na základě rozptýlení určení polohy GPS „vjede příp. vyjede“. V mnoha případech by proto dosahovala oblast kotviště přívozu do plavební dráhy.

Přívozy na Labi (pozn. redakce: ve Spolkové republice Německo) jsou vybaveny transpondéry AIS. Dodatečně bude instalován prohlížeč IECDIS v informačním režimu, rozšířený o výše uvedenou funkci, která kapitánovi přívozu umožňuje vysílání varovného hlášení během křížení plavební dráhy zapnout příp. vypnout. Přístroj IECDIS kapitánovi přívozu kromě toho ihned ukazuje jím vyvolané varovné hlášení.

Varovné hlášení by mělo být vysláno přímo z přívozu. Pokud se během referenční aplikace ukáže, že dosah není dostatečný, musí být hlášení vysláno dodatečně („repeated“) ze strany pozemní infrastruktury.

Varovná hlášení o stavu vody u nízkých mostů

Na vodních cestách dochází vlivem silně se měnícího stavu vody stále znovu k narážkám do mostů.

Obzvláště u mostů, které jsou nižší, než je obvyklá výška průjezdu, bude prostřednictvím AIS v referenční aplikaci pro oblast mostů v závislosti na kritické výšce hladiny pravidelně vysíláno hlášení o virtuálním plošném objektu. Nebude tomu tak, pokud jmenovitá úroveň hladiny klesne pod kritickou hodnotu.

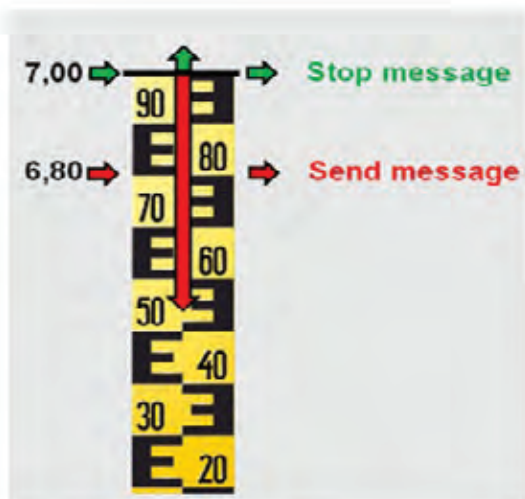
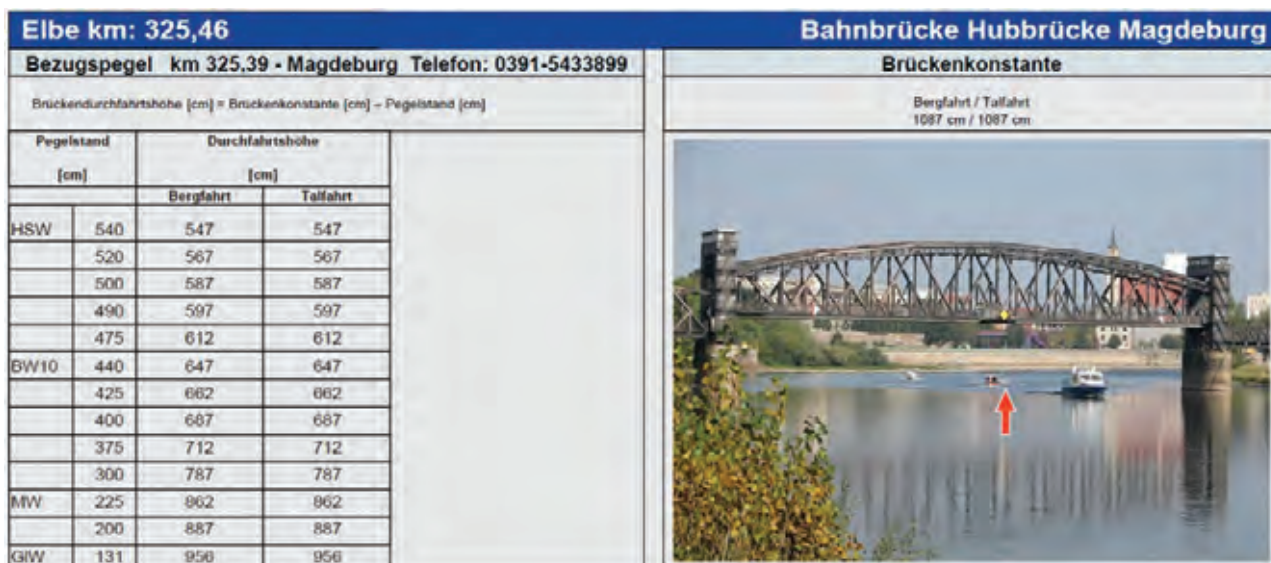
Díky této přenosové technice je na prohlížeči vnitrozemského ECDIS na palubě vnitrozemských lodí zobrazováno hlášení „VÝŠKA!:<aktuální výška průjezdu>“ (Obrázek 9). Varovná hlášení se na Labi testují pro mosty, pro které se už na portále ELWIS zveřejňují referenční seznamy pro spojitost mezi „aktuální výškou průjezdu mostu“ a „patřičnou hodnotou výšky hladiny“.

ASM pro světelná signalizační zařízení

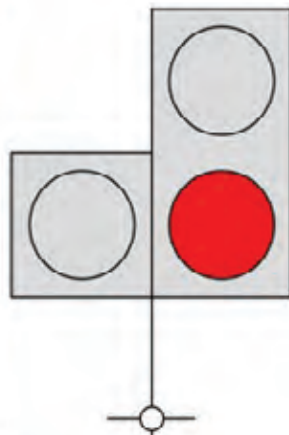
V oblasti úžiny „Magdeburger Domfelsen“, km 325,10, km 327,10 se nemohou vnitrozemské lodě kvůli nedostatečné hloubce u pískovcové skály Domfelsen pohybovat. Jednolodní provoz na tomto úseku vodní cesty je řízen světelným signalizačním zařízením.

V rámci referenční aplikace AIS AtoN by se mělo také otestovat přenesení aktuálního stavu světelné signalizace pomocí AIS-ASM a znázornění na přístroji IECDIS na palubě v reálném čase.

V oblasti „Magdeburské trasy“ by měl být stav spínače



Obrázek 9: Varovná hlášení o stavu vody u mostů, se sníženou výškou průjezdu“, vyvolané automatickým procesem



Obrázek 10: Ovládání světelných signalizačních zařízení v okresní centrále, vysílání přes AIS a zobrazování v systému ECDIS

obou signálních zařízení vysílání s pomocí ASM pro světelná signalizační zařízení a znázornění na palubě v reálném čase (Obrázek 10).

Obsluha řídicí plavební provoz v úžině pracující v okresní centrále Magdeburg vyšle hlášení manuálně (stavy spínače: „červená“, „zelená“ „mimo provoz“). Pro tento účel bude v okresní centrále Magdeburg poskytnut speciální systém AIS ECDIS.

Vybavení tzv. Wahrschauflöß (pontony označující úžiny) na Dunaji

Protože mají být pomocí AIS AtoN označeny obzvláště důležitá plavební značení, není od věci tuto myšlenku použít také na tzv. Wahrschauflöß, což jsou pontony označující úžiny.

Na Labi nejsou v provozu žádné tyto pontony. Proto se plánuje v oblasti Regensburgu dodatečně nasadit na tento ponton, který je vybaven fotovoltaikou a signálními komponenty, přístroj AIS AtoN.

Vybavení vnitrozemských lodí, které se účastní referenční aplikace

Do referenční aplikace na Labi by měly být zahrnuty komerční vnitrozemské lodě. Plánuje se vybavit více komerčních vnitrozemských lodí, které pravidelně plují po Labi.

Budou vybrány lodě, které mají buď vnitrozemský přístroj ECDIS v informačním režimu nebo vnitrozemský přístroj ECDIS v navigačním režimu. Za účelem vizualizace hlášení plavebního značení AIS by měly být vyzkoušeny oba vnitrozemské zobrazující režimy ECDIS. Pro období referenční aplikace vyžadují tyto lodě vnitrozemský přístroj ECDIS v navigačním nebo informačním režimu, který je natolik zmodernizován, že zpracuje

a znázorní nová hlášení AIS AtoN a ASM.

V České republice budou vybaveny rovněž čtyři komerční vnitrozemské lodě.

Palubní vybavení

Vnitrozemský přístroj AIS (k dispozici dle povinné výbavy)

- Vnitrozemský ECDIS (k dispozici dle povinné výbavy, a sice jeden z následujících):
- Vnitrozemský ECDIS v informačním režimu (INF) -> obrazovka
- Vnitrozemský ECDIS s radarem v navigačním režimu (NAV) -> obrazovka
- Vnitrozemský ECDIS v navigačním a informačním režimu (NAV+INF) -> dvě obrazovky

Pro referenční aplikaci - Safety aspects - je nutné rozšíření prohlížečů map vnitrozemský ECDIS o funkce AIS AtoN ve. Toto rozšíření bude provedeno prostřednictvím společného výzkumného úkolu zúčastněných zemí v projektu RIS COMEX, do něhož jsou zapojeni tři hlavní dodavatelé těchto systémů v Evropě.

Vybavení vlastních plavidel WSV

Do referenční aplikace na Labi by měly být zahrnuty vlastní plavidla WSV. Je plánováno vybavit každou loď WSV, tj. celkem tři lodě (Obrázek 11).

Dodatečně musí být na Dunaji vybaveno jedno plavidlo WSA Regensburg, pro zobrazení hlášení ASM pontonu označujícího úžinu na Dunaji.

Pro období referenční aplikace vyžadují tyto lodě vnitrozemský přístroj ECDIS v navigačním režimu, který je natolik zmodernizován, že zpracuje a znázorní nová hlášení AIS. Budou vybrány lodě, které už mají vnitrozem-

ský přístroj ECDIS v navigačním režimu.

Také česká správa vodních cest vybaví tři z jejich plavidel.

Analyzovaná témata v rámci projektu RIS COMEX

V rámci referenční aplikace „AIS AtoN v koridoru Labe -Vezera“ by měly být objasněny následující otázky:

- Mohou AtoNs zlepšit bezpečnost plavby?
 - Co to znamená pro tvorbu služeb a systémů?
 - Jak lze uspokojit všechny skupiny uživatelů?
 - V čem spočívá výhoda pro uživatele? Jsou náročnost a náklady přijatelné?
 - Existují také výhody pro správu vodních cest, které tyto služby připravují?

- Lze splnit požadavky správců vzhledem k efektivní dostupnosti a spolehlivosti služeb?
- Jak vyhovuje vnitrozemský koncept AtoN existujícímu souboru pravidel a předpisů?
 - Do jaké míry jsou dotčeny jiné standardy, např. standard radaru?

Cílem této referenční aplikace „AIS AtoN v koridoru Labe -Vezera“ je:

- Vytvořit spolehlivý základ zkušeností pro rozhodování o budoucím použití AIS AtoN
- Připravit standardizaci AIS AtoN ve vnitrozemské oblasti (standardy RIS)



Obrázek 11: zúčastněné plavidlo WSV z WSA Magdeburg

AQUATIS

Pokrývá celé spektrum vodohospodářských aktivit od infrastrukturální sféry – vodárenství a úpravy vod, kanalizace a ČOV, po hydrotechnické stavby zahrnující hydroenergetiku, přehradní stavitelství, jezové objekty včetně vakových, protipovodňovou ochranu a vnitrozemskou plavbu.

Nabízíme komplexní soubor činností od konzultačních a poradenských přes všechny stupně projektové dokumentace včetně průzkumných prací, zajištění technického dozoru a zkušebního provozu, eventuálně dodávky stavby na klíč.

INZENYRSKÁ, KONZULTAČNÍ,
PROJEKTOVÁ A DODAVATELSKÁ
SPOLEČNOST. **SAFICHEM group**

Botanická 834/56, Brno / +420 541 554 111 / info@aquatis.cz
www.aquatis.cz

Ing. Přemysl Stahl již není mezi námi

Kdykoli jsem si za posledních 35 let vzpomněl na Přemka, vždy mi v hlavě naskočilo naše první setkání. Ing. Přemek Stahl mě navštívil krátce po absolvování stavební fakulty. Představil se a hrdě mi podal svou navštívenku. Se zájmem jsem si jí přečetl, kde pod svým jménem měl uvedeno: **specialista pro vodní cesty**.

Tehdy jsem mu s úsměvem řekl, že specialistou se člověk stává po letech práce, ne že si to napíše na vizitku. Akceptoval to také s úsměvem a od té doby jsme byli přátelé. Po letech mohu potvrdit, že Přemek se opravdu v našem oboru stal specialistou na vodní cesty.

Další pěknou vzpomínku na Přemka mám, když mi na

Mi by přišlo Egote,
Honzka Hlček má pravdu, plně se s ním ztotož-
ním. Kolem DOL se ještě sporem (pobláme)
To je, už jediné moje společné pole neorané. Předtím by
aby ona ještě v 90 letech s tou spouš jím nesoucí.
Ano, měl bych heca "vzpomínka"
vzpomínka, že se dávný h. tri. jubileu dá
h. lech. fotografie na DOL. Anonim. k. t. k.
to nepodává. Těd. se na tom pracuje. Mě d. d. d.
ostatní si ponejví při pr. setkání.
Tři j. med. přítel Přemek.



Měl jsem vás rád...
Nepřáče a nechte mne klidně spát,
i bez něj je možno vzpomínat.
Nebylo mi dopřáno déle s Vámi být,
nebylo téku abych mohl žít.

V tichém zářátku oznamujeme všem příbuzným, přátelům a známým:
že odešel náš milovaný manžel, tatínek, dědeček,
bratr, švagr a strýc

pan

Ing. Přemysl Stahl

Zemřel doma ve spánku po dlouhé těžké nemoci ve středu 6. března 2019
ve věku nedožitých 74 let.

Poslední rozloučení se uskuteční
ve středu 13. března 2019 ve 12:00 hodin
ve smuteční síni v Hřbitvu Králové - Kuklenách.

Jména pozůstalých

Eva manželka	Honzka syn a rodinný
Evča dcera a rodinná	Blanka sestra a rodinná

a ostatní příbuzní

Hrabůvka 1456/5, 500 02 Hradec Králové

Přijďte mi s námi tichou vzpomínkou.

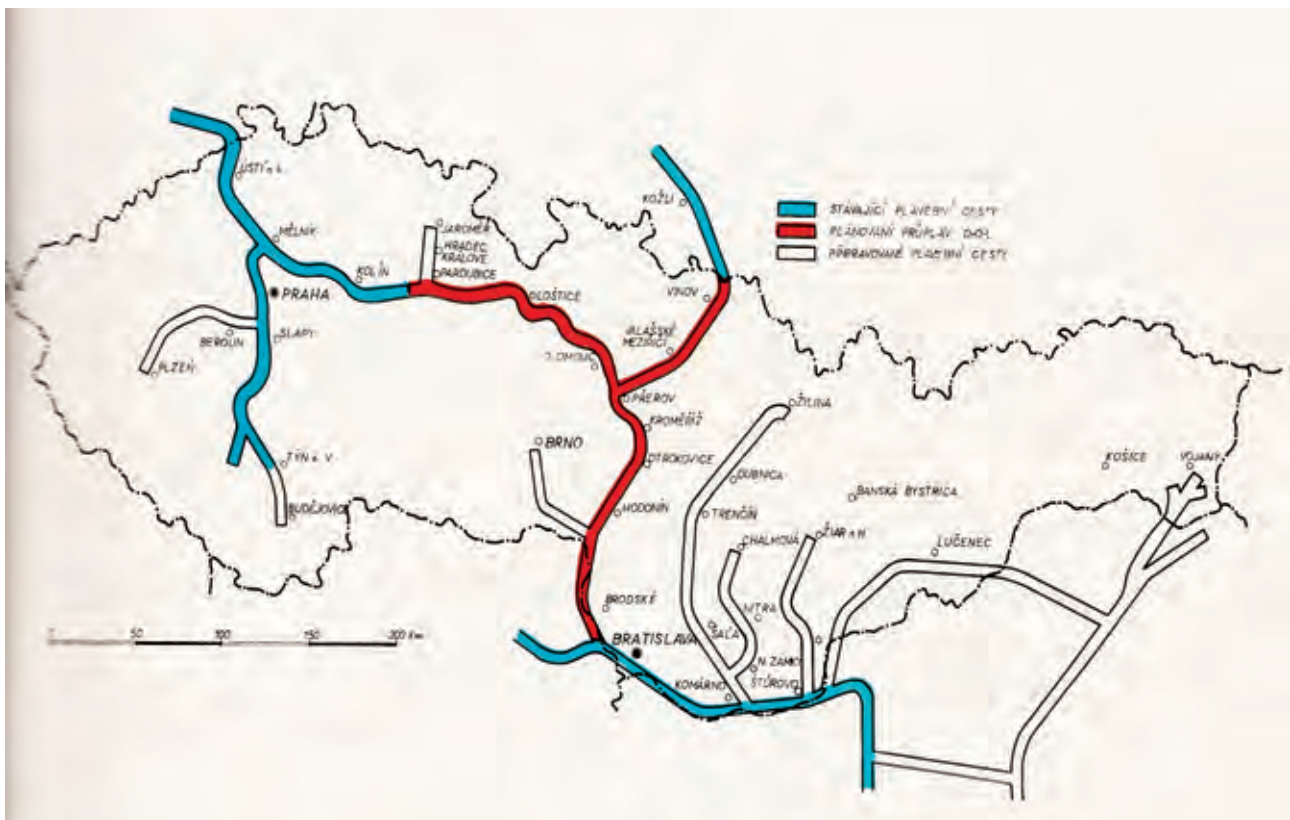
Asterium pohřební služba, s.r.o., Popelářova 178, Hradec Králové, Tel.: 495 530 100 (střední služba), www.asterium.cz

mé padesáté narozeniny, které jsem před 32 lety organizoval na lodi Lužnice, zapsal do pamětní knihy osobní blahopřání. Již tehdy, a to až do jeho odchodu tam nahoru, nás spojoval zájem o vodní cestu a zvláště o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Byl to historicky druhý zápis do této mé pamětní knihy, napsaný 28. května 1987. Aby čtenář pochopil, k čemu se Přemek vyjádřil, cituji část z Vlčkovy zápisu: „Není bez zajímavosti, že bylo zjištěno, že Jára Cimrman byl jedním z průkopníků spojení D-O-L. Měl však po technické stránce odlišný názor na řešení tohoto spojení. Zastával totiž názor, že toto spojení by mělo být „suché“ (tzv. suchá varianta D-O-L).“

Jistě mi dáš Přemku za pravdu, že poslední léta, která jsme spolu prožili při sporu o D-O-L se zelenými aktivisty, se Cimrmanovu řešení velmi blížíme. To, že jsi nás brzo opustil, nás opravdu velmi zasáhlo, ale jistě tam nahore budeš náš vodní koridor D-O-L i nadále prosazovat a přesvědčíš Cimrmana (spíš než zelené aktivisty), že vodní varianta je přece jenom lepší než suchá.

Místo dalšího vzpomínání na Tebe a na naši společnou práci pro vodní cesty v naší krásné zemi si dovoluji citovat z mimořádně krásného dopisu, který jsem po Tvém odchodu obdržel od Tvé milé ženy:

„Vzpomínám, když jste spolu začínali – bylo to někdy v roce možná 1971–2, když jste u nás byli na návštěvě v Dukelské ulici. Bydleli jsme s Přemkovou maminkou a já jako čerstvá manželka bez kdovíjakých financí jsem Vás chtěla uctít a nevěděla jsem nic lepšího než Vám podat chleba s uherákem, pro který jsem letěla, protože jsme

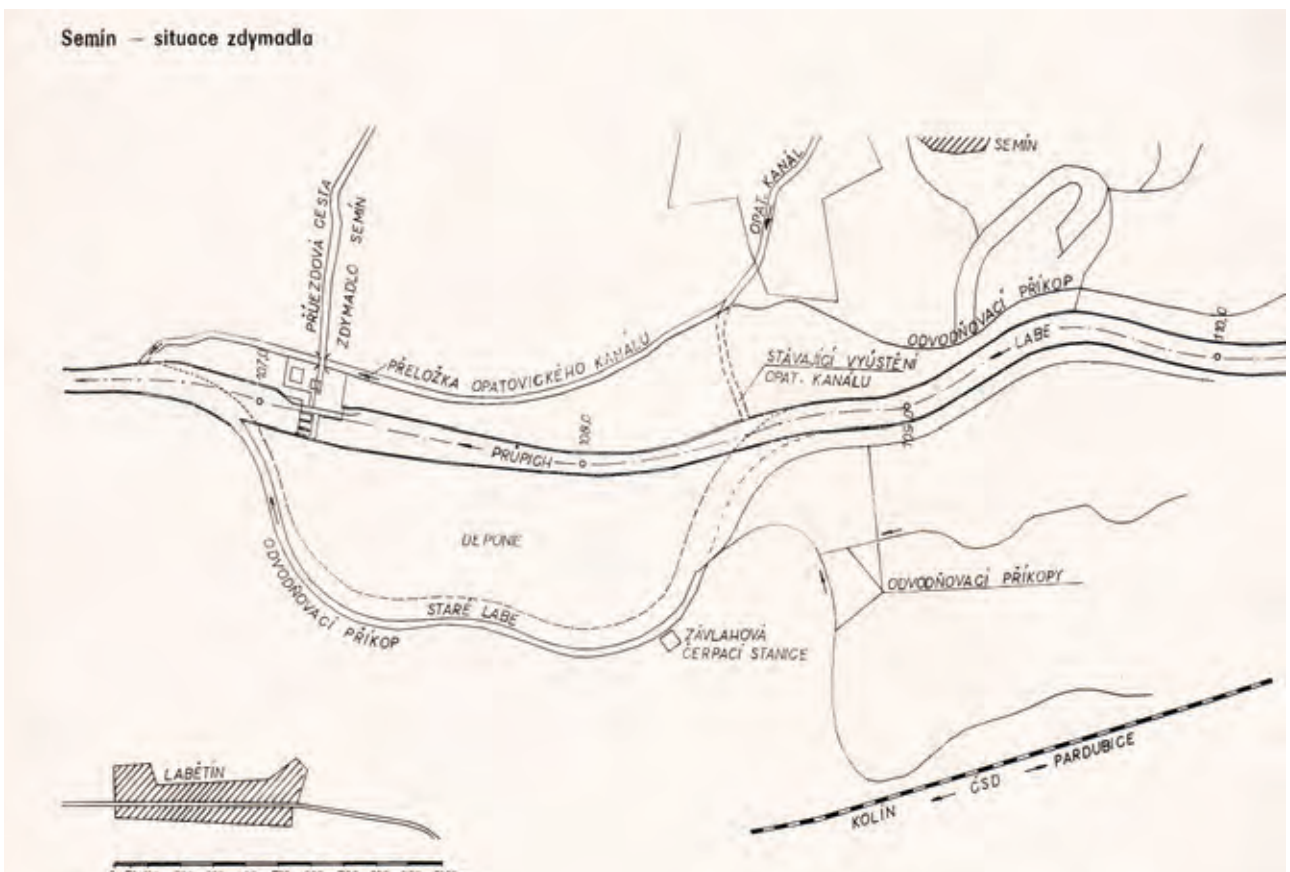


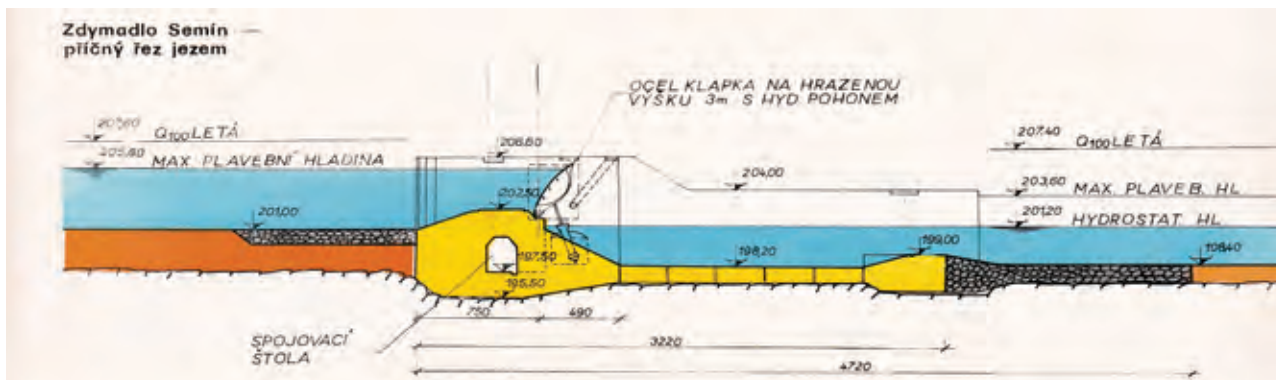
doma nic neměli a pro mne to bylo slavnostní jídlo. Byli jste tam, myslím že s mladým ing. Čábelkou a možná ing. Kubcem. To už je ale pravěk.

Přemek do poslední chvíle věřil, že vytvoří knihu o středním Labi, sbíral si podklady a třídil a vymýšlel zatím názvy jednotlivých kapitol a myslel si, že on bude diktovat a já psát na PC, aby mu to šlo rychleji. Jak byl z mého pohledu k plnění „psacích“ úkolů liknavý, na tuto

myšlenku se upnul, a možná i proto tu byl déle než všechny statistiky ukazovaly. Podle nich tu mohl být 6–18 měsíců, přežil o víc než dalšího půl roku. V určitém stadiu nemoci začal uklízet a třídil, ale nepřipouštěl si, že by letos ještě nezvládl některé aktivity, které se týkaly sběratelů turistických známek, kde si našel spoustu kamarádů a na setkání s nimi se vždycky těšil.“

Milý Přemku, škoda, že jsi knihu o Labi nestačil napsat.





Milý Přemku, kdyby jsi knihu o Labi napsal, jistě by tam byla tvoje rozhořčená slova, kdy o Labi nikdo nenapsal poslední události, které se udály od vydání méj knihy **Dolní Labe**, která vyšla již v roce 1976. Ale již v této knížce byla schematická mapa vodního koridoru D-O-L.

O dva roky později (1978) vyšla knížka **Střední Labe** od Ing. Karla Trejtnara, ve které byla také schematická mapa vodního koridoru D-O-L. ale zvláště příčný řez vodního díla Semín, který dnes nazýváme Přelouč II, o kterém stále i po 40 letech jedním mluvíme a hádáme se, kdy, kde a jestli vůbec ho naše republika potřebuje.

Milý Přemku, škoda, že jsi knihu o Labi nestačil napsat. S nadšením bych si jistě přečetl Tvoje rozhořčená slova, že se dnes dokonce mluví o zrušení labské vodní cesty vodního koridoru D-O-L. Ale snad Tvoje přímůva tam nahoře současně s Cimrmanem a T. G. Masarykem, který dobře věděl,

že naše republika potřebuje spojení po vodě s mořem, nám pro realizaci této mimořádně významné stavby pro prosperitu české země, udělá víc než my zde dole.

Milý Přemku, snad způsob, jak na Tebe vzpomínáme, plní i Tvoje slova na Tvém parte a přitom si dovolím připsat jeden první řádek a poslední dva řádky.

Měl jsem Tě rád...

Měl jsem Vás rád...

Neplačte a nechte mne klidně spát,

i bez slz je možno vzpomínat.

Nebylo mi dopřáno déle s Vámi být,

nebylo léku, abych mohl žít.

Budu Vám ale svrchu pomáhat.

To slibuji.

Josef Podzimek

Vzpomínky na Ing. Přemysla Stahla

Krátce po mém nástupu do Dopravního rozvojového střediska v roce 1998 jsem se poprvé setkal s Ing. Přemyslem Stahlem. Právě zpracovával pro ministerstvo dopravy studii dálkového ovládní plavebních komor, které se zavádělo ve Francii a v Německu a zkoumal možnosti, jak koncept aplikovat i v České republice. Nakonec se částečně dočkal realizace jen na Baťově kanálu a ostatní vodní cesty na tento již v zahraničí běžný model 20 let stále čekají. Hlavní jeho zájem se ale orientoval na trasování a technické řešení vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, kde neúnavně řešil, jak tuto vodní cestu co nejlépe zapojit do krajiny, vyřešit její křížení se silnicemi a železnicemi a použít co nejlepší technologie, které pečlivě v zahraničí studoval.

Velmi jej přitom trápilo, že vodní cesta byla kreslena do tradičních papírových map jako po uplynulé desítky let, přitom digitální věk klepal na dveře. Sám přesvědčil ministerstvo dopravy, aby se pro tzv. generel vodní cesty, sloužící pro její územní ochranu, začalo používat digitální zpracování. Připravil tak v roce 2001 metodiku generelu, která se zabývala jak systémem jednotného elektronického zpracování výkresů, tak i standardizací parametrů vodní cesty, aby byla kvalita celého generelu posunuta do 21. století. Sám jsem pak s Přemkem procestoval téměř celou Labskou a Moravskou větev vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, když se snažil generel navržený v 60. a 80. letech co nejlépe přizpůsobit krajině a realizovatelné podobě. Tato metodika zpracování generelu je dodržována dodnes a vytvořila tak základ pro opravdu systémové řešení trasování vodních cest pro účely územní ochrany.

Přemek Stahl ale nebyl jen snílek, který se usilovně snažil, aby tři písmena D-O-L nový svobodný stát dotáhl do reality. Byl vzácným člověkem kombinujícím vizionáře a realistu.

Dalším projektem, do kterého se vrhl po hlavě, bylo ře-

šení nízkých podjezdných výšek na Labi. Nikdo se jim nevěnoval, stále se řešily jen ponory, jen pár odborných článků zmiňovalo, že moderní vodní doprava zapojená do kombinovaných přeprav vyžaduje i podjezdnou výšku pod mosty. Ano, občas se objevila informace, že Německo na Mitteland kanálu přestavuje všechny mosty na výšku 5,25 m, ale u nás nám na Labi 3,7 m stačilo. Přemek se snažil prosadit, aby se kromě splavnění do Pardubic začaly řešit i nízké mosty. Nakonec se Ředitelství vodních cest ČR projektu ujalo a jaké bylo zděšení, když se na základě metodiky, kterou připravil, poprvé systematicky zaměřily všechny mosty a ukázalo se, že skutečné podjezdné výšky vůbec neodpovídají údajům na plavebních znacích...

Nakonec se projekt Zabezpečení podjezdných výšek 5,25 m na Labi začal realizovat, zvedl se železniční most v Nymburce a postavily se nové mosty v Poděbradech a v Kolíně. Usilovně pro ně hledal realizovatelné technické řešení, což se nakonec ve všech případech podařilo a od roku 2011 je tak omezení podjezdné výšky minulostí. Jen je škoda, že zvýšení podjezdné výšky v Kolíně je díky souhře různých okolností a dezinformací v očích veřejnosti zatíženo stigmatem, ačkoliv se jedná o vynikající dílo českých inženýrů a stavitelů, které získalo několik odborných cen. Přemek Stahl se pak pustil do prověřování podjezdných výšek na celé Vltavě, které rozšířil i o zaměřování elektrických vedení, jež také doposud nikdo z hlediska vodní dopravy neprováděl. Vytvořil tak základy pro dnes právě realizované zvýšení podjezdných výšek z Mělníka do Prahy.

Jakmile Ředitelství vodních cest ČR začalo intenzivně připravovat realizaci konkrétních projektů na vodní cestě, okamžitě se zapojil do jejich technického řešení a ze svých bohatých zkušeností z působení v Povodí Labe, neocenitelného archivu i milovaných cest po za-

hraničních vodních cestách, uplatňoval nesčíslně nápadů a praktických připomínek. Jedna věc ale chyběla – jak se řadu let nové plavební objekty neprojektovaly, řada detailů byla naposledy řešena v 70. nebo v 80. letech. Dalším dítětem, na které byl Přemek náležitě pyšný, tak byly vzorové listy infrastruktury vodních cest, jejichž koncept připravil a pak neúnavně spolupracoval s kolegy projektanty z Aquatisu na přípravě jejich série. V roce 2009 tak světlo světa spatřilo 115 vzorových listů rozpracovávaných řešení plavební dráhy, plavebních komor, přístavů, daleb i dalších objektů, jejichž používání je dnes pro projektanty samozřejmostí.

Standardy nejsou samospasitelné, každá stavba infrastruktury je kompromisem řady faktorů, zájmů a zkušeností. Přemek Stahl se tak podílel na konzultacích řešení Stupně Přelouč II., kde vzpomínám například na diskuze ohledně problematiky ledových jevů na dlouhém plavebním kanálu a na výzkum vrat horního ohlaví plavební komory, který se uskutečnil v laboratořích VUT v Brně. Přemek neúnavně dojížděl i na projednávání modelových výzkumů Plavebního stupně Děčín a velmi se těšil, že konečně docházelo ke skutečné systematické projekci jednotlivých objektů vodního díla. Bohužel vnější vlivy práce zastavily, a tak se výstavby těchto nejdůležitějších projektů vodních cest už nedočkal.

Když jsem se s Přemkem potkal v červnu 2017 na

právě otevírané nové plavební komoře na jezu Hněvkovice, viděl jsem v jeho očích nadšení, že projekt splavnění Vltavy do Českých Budějovic se opravdu podařilo zrealizovat a ten den první lodě propluly celou vodní cestou. Na tomto projektu začal pracovat na konci 90. let v podobě generelu územní ochrany, nicméně nakonec vodní cesta vypadá trochu jinak. Spolupracoval na podrobném projektování objektů, optimalizaci vrat plavebních komor, úvazných prvků a na dalších detailech, které dnes lodě denně používají. Patřil tak neoddělitelně do týmu Ředitelství vodních cest snažícího se tlačit infrastrukturu vodních cest kupředu.

Nikdy nepřestal být vizionářem, proto se zabýval i možnostmi rozvoje plavby na nádrži Rozkoš, splavněním Labe z Pardubic dále proti proudu i možnostem zlepšit Labskou větev vodního koridoru D-O-L.

Těšil se, až se mu podaří dokončit dlouho připravovanou knížku o splavnění Labe, ale to mu už zákeřná nemoc nedopřála, a tak se jí dočká až na věčnosti.

Osobně vděčím Přemkovi za uvedení do problematiky vodních cest, protože jako absolventa se mne ochotně ujal a z jeho zkušeností, které mi předal, těžím dodnes. Bylo mi tak ctí s ním spolupracovat a strávit řadu příjemných chvil i nejen nad pracovními tématy. Čest jeho památce.

Jan Bukovský

ÚSMĚV....

Neslojí nic, ale dělá mnoho,
obohacuje ty, jimž platí
a neubírá těm, kteří jej dávají.

Nikdo není tak bohatý,
aby se bez něho obešel
a nikdo tak chudý,
aby se jím nestal bohatším.

F. I. Flischer

hl
1977

Eva a Přemek STAHOVI

Hrubínova 1456

500 02 HRADEC KRÁLOVÉ II.

Skaut, kamarád, doktor vězeňských věd, spisovatel Jiří Stránský poodešel

Tento mimořádný člověk si dne 29. května 2019 dovolil v kruhu své rodiny poodejít za svou ženou Jitkou, která na něj téměř deset let čekala, než ho propustí z prvního vězení, a nyní na něj čekala dalších devět let, než za ní přšel do nebe.

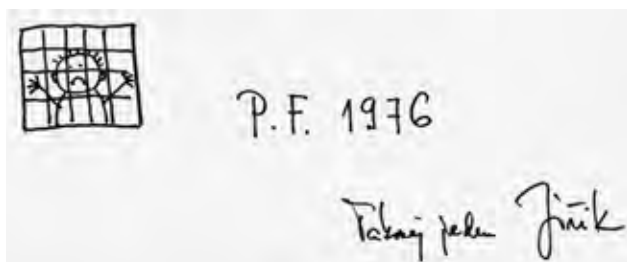
S Jirkou i s jeho ženou jsme prožili mnoho neuvěřitelných let a příhod a jeho odchod, i když jsme ho čekali, nás zaskočil víc, než jsme očekávali.

O Jirkovi v posledních dnech bylo tolik napsáno, v rozhlase a v televizi odvysíláno, že je zbytečné to opakovat. Přesto bych se rád některých společných akcí, cest po světě a spisovatelských aktivit, které se týkaly vodních cest, plavby a vody obecně, krátce dotkl.

S Jiřím Stránským jsme se seznámili jako skauti, neboť naše děti společně chodily do „ilegálních“ skautských oddílů. Ihned jsme navázali celoživotní přátelství. Začali jsme spolu jezdit na dovolenou na naší chalupu blízko Orlické přehrady. Zde jsme také navázali pevné přátelství právě ve vodě. Je neuvěřitelné, že tuto fotografii



jsem uveřejnil v knížce Dolní Labe, která mi vyšla v roce 1976 a v témže roce jsem dostal Jiřího novoroční přání z druhého kriminálu.



Po celou dobu jeho druhého kriminálu jezdila k nám jeho žena Jitka s dcerou Klárou a synem Martinem, kteří se dále koupali u nás v bazénu s našimi syny Honzou a Martinem.



I tato fotografie byla opět otištěna v knize Dolní Labe, aniž by mi to někdo vytkl. Celá Jirkova rodina se opět na svobodě sešla až v roce 1978.



P.F. 1978

Ještě za hluboké totality mi Jirka, který celé roky musel poslouchat moje povídání, jak je důležitá vodní cesta a zvláště vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, napsal v roce 1988 scénář k filmu s názvem **PEVNÝ BOD s podtitulkem televizní hra na skutečnost**. Film samozřejmě nebyl nikdy natočen, ale přesto si dovoluji otisknout pár řádků z tohoto scénáře, který se přímo týká problematiky našeho časopisu a připomene nám naši vlastní neschopnost posledních 40 let.

Poznámka úvodem:

Rozsah námětu (spíš už tel. povídka než synopse) je dán závažností problematiky příběhu, při jehož dramaturgickém posuzování je třeba znát realie sporu o kanál Odra-Dunaj-Labe, aby byla jasná společenská, ekologická i ekonomická nezbytnost celého projektu. V tomto názoru na rozsah námětu jsou autor i oba odborní poradci Ing. Jaroslav Kubec a Ing. Josef Podzimek, zajedno.

Film začíná: Na MěNV konečně přijde řada na trojici žadatelů (Durdíšová, Moutelík, Vopata). Úředník si žádost přečte a jeho první reakce je vyhazovací. Rychle však pochopí, že žádost je míněna vážně a vyleká se. Po druhém přečtení se mu uleví: tohle není v jeho kompetenci – to musí sám vedoucí odboru. Ať počkají. A odejde. Reakci žadatelé předpokládali, stejně jako tu další – do kanceláře vtrhne vedoucí odboru: Tak takhle ne, soudruzi. Národní výbor je příliš seriózní a příliš zaměstnaná instituce, než aby se zabývala takovými utopiemi, jako je zřízení družstva pro výstavbu kanálu Odra-Dunaj-Labe a velkokapacitního přístavu ve městě. Za celá desetiletí se to nepodařilo státu a najednou by na to mělo stačit jedno družstvo? Ne ne, soudruzi.

Film pokračuje: Něco ti řeknu, Vladimíre. Jako fantasie to možná zní, ale že neustále ubývá vody, víš stejně dobře jako já. Kdyby se ten jejich kanál postavil, ještě bychom měli pár let šanci si brát za sucha vodu až z Dunaje. Ale za dvacet let za tu vodu budem možná platit tolik, co teď za ropu. Ještě ty začínej. Nevím, proč jste tak zásadně proti všemu, soudruhu náměstku, ale já jako dopravák vím bezpečně jedno: že právě ekologie zažene co nejvíc dopravy na vodu. O co víc se tomu budeme bránit, o to víc za to – a možná z posledních sil – zaplatíme.

Závěr filmu: „Musíme zaujmout stanovisko, soudruhu náměstku. Je to náš odbor a počítám, že soudruh ministr

konečně pochopí, že se ho to týká stejně jako nás. Ne-li víc o to, že je ministr. Být jím tak bych to honem celé přehrál do kompetence dopravy.

Mnohem víc vysvětlila volná tribuna v televizi... Nicméně Rada MěNV došla k názoru, že vyřízení vaší žádosti pozdrží, neboť projekt je takového rozsahu, že o něm musí spolurozhodovat i příslušné státní orgány.

Předseda: „...všemi hlasy. Skutečně. I když někteří váhali. Ale ... je nám jasné, že teď už o peníze vůbec nejde. Teď už to je jen a jen otázka souhlasu.

Jakého souhlasu?

Souhlasu jako takového. Souhlasu někoho, jehož jediný podpis pod to ANO, možná i jen samo ANO všechno uvede do pohybu. Stane se závažím, které způsobí, že na druhé straně vah zatím hluboko ponořený kanál a náš přístav vyjedou nahoru na odív všem.

Amen.

Následně jsme skutečně ještě za totality v roce 1989 založili novou akciovou společnost Ekotrans Moravia, jejímiž hlavními akcionáři mezi dalšími šedesáti organizacemi bylo JZD Slušovice a Vítkovické železárny. Avšak od té doby se nenašel nikdo, kdo by řekl ANO. A to ani ANO. Po sametové revoluci jsme s Jirkou a Jitkou Stránskými začali jezdit po celém světě a oba jsme respektovali, že to musí být vždy na vodě nebo u vody. Aniž bych to dále upřesňoval, tak jsme procestovali celou Francii,

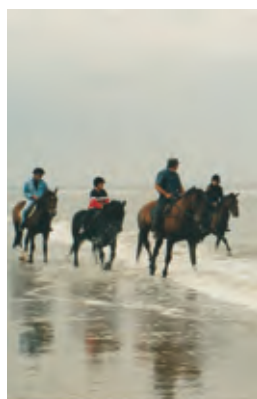
Hezké to bylo na Krétě a nezapomenutelná byla i plavba po Nilu či v Pompejích. Jistě bez



zajímavosti nebyla i plavba v Benátkách či jinde v Itálii.



kde Jirka strašně rád jezdil na koni v moři v Normandii.



Ale vraťme se opět do naší krásné země, kde bez Jirky by nevznikla ani loď bratří Formanů Tajemství, na které se intenzivně podílely firmy seskupení Podzimek, kromě celé řady dalších spolupracovníků, zvláště pak Josef Vaverka.



Stačila jedna snídaň s ministrem kultury Pavlem Dostálem, který řekl ANO, a bylo vše hotovo.

Jirka postupně začal chápat důležitost **vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**, takže byl víc jak povolán, aby



nám napsal úvod do knížky Křížovatka tři moří pod názvem **Horší než pláč ženy je pláč rozumu**. Dovolte, abych vám čtenářům připomněl pár myšlenek z tohoto úvodu, který byl napsán v roce 2007, tedy před 12 lety.

Píšu tyhle řádky v čase, kdy se pořád víc přetřásá, že v budoucnu už nebudou války kvůli fundamentalismům či jiným nenávisťm, ale kvůli sladké vodě a jejímu ubývání. Jako se dřív bojovalo o území, pod nimiž byla ohromná ložiska ropy či zemního plynu, bude se prý bojovat o sladkou vodu. Pořádají se světové konference o globálním oteplování, podepisují se (či nepodepisují) kjótské protokoly.

A v tomtéž čase v zemičce nazývající se Česká republika drtví většina politiků a kolem nich poskakujících lobvistů konají všechno možné, aby největší český poklad – vodu jejich řek – si odebírali a ukládali ve svých vodních cestách její sousedé.

Tahle knížka je toho nezpochybnitelným důkazem. A varováním, že k oné odbíjecí hodině dvanácté, již se bude začínat všechno nepřijemné, chybí jen pár minut. Které by však mohly stačit, aby k žádnému zoufalství nedošlo.

Přitom Baťův návrh byl geniálně prostý a jeho proveditelnost tak jednoduchá, že jsem už tehdy ani jednou nezapochyboval, že – až se moje země zase dočká svobody – by se ten nádherný projekt propojení oněch tří moří a tím i propojení svobodné části Evropy s tou, kterou zašlapával komunismus, neuskutečnil. Když kvůli ničemu jinému, tak proto, že by Evropa napříště už nedovolila, aby jí jakýkoliv uzurpátor přetínal její nervovou soustavu.

Což ostatně dokazuje i dnešní situace. Z níž mě bere čert. Protože proti propojení Evropy stojí mnohem mocnější skupiny, než jaké jsem byl schopen si vymyslet v novele. Tu jsem po svém návratu z kriminálu napsal vlastně jako detektivku, ale nejdřív jsem musel budoucího čtenáře seznámit jednak s Baťovou představou, jednak s představou všech, kteří věděli, že propojení Evropy vodními cestami je mnohonásobně jednodušší, čistší a tišší než všemi jinými cestami. Hlavně těmi na pohon benzinem či naftou. Alespoň tak se to jevílo mému naivnímu a idealistickému chápání. **Najednou jsem pozoroval, že přirozenost propojení Evropy vodními cestami se ze záhadných důvodů vytrácí.** Záhadných, těžko pochopitelných především proto, že jedním z nejdůležitějších cílů tehdejšího svobodného a demokratického Československa byl vstup do Evropské unie, tedy snaha se s Evropskou unií co nejlépe spojit a propojit, aby (i díky členství v NATO) mezi námi a západní částí Evropy nikdy znovu nepadla železná opona. A najednou jsem četl a slyšel, že v případě vodních cest vůbec nejde o kanály (jak se nejdřív říkalo asi proto, že slovo kanál vzbuzuje nelibé představy), ale o ovládnutí části země jakousi betonovou lobby. Přitom i na první pohled bylo už před těmi patnácti šestnácti lety zřetelné, že jen počet dálničních mostů a přemostění počet plánovaných zdymadel mnohonásobně převyšuje. Dalším argumentem bylo, že vodní cesty jsou drastickým a drásajícím zásahem do přiroze-

ného vzhledu i přirozených potřeb krajiny. Hezký je taky argument, že vodní cesty jsou obecně (ba přímo všeobecně) ekologicky škodlivé. **Ohrozily by lužní lesy, migrace žab či jiných živočichů. Zatímco dálnice, po nichž se denně prohánějí milióny kamionů, škodlivé nejsou. A železnice je vůbec ze všeho nejčistší, nejúspěšnější, nejekologičtější, nejrychlejší, prostě NEJ.**

Zatímco u nás nejen že pro propojení tří moří nikdo nechce hnout prstem, ale dokonce se někteří snaží, aby se tomu jednou provždy zabránilo tím, že se zruší stoletá ochrana území, kudy by ono propojení vodních cest mělo vést.

Teď sice vím, že se svým ročníkem narození se vytouženého přerovského přístavu nemůžu dožít, přesto jsem přesvědčen, že mé děti i má vnoučata ten přístav uvidí. I proto, že odpor některých současníků proti propojení všech evropských moří nemůže mít takovou výdrž, jakou měli komunisté.

Jiří Stránský – spisovatel

Jirka v závěrečných větách měl pravdu, že se vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe nedočká, ale současně věřím, že jeho děti a vnuci se ho dočkají. Ještě než Jirka Stránský odešel, stačil vyjasnit náš vztah s dalším naším skautským kamarádem Václavem Havlem se skautskou přezdívkou Chrobák, aby upravil svůj názor na vodní koridor D-O-L.



Oba svůj vztah k vodní dopravě potvrdili při posledním rozloučení. Havel plul na lodi po Vltavě, Jirka se rozloučil na lodi Tajemství též na Vltavě.



Jirko, moc a moc na Tebe vzpomínám, dokonce víc, než bych očekával. Byl jsi a stále jsi můj – náš velký kamarád a věřím jako Ty, že Tvoje děti a jejich děti stejně jako náš syn Martin a jeho děti, stejně jako děti našeho prvního syna Honzy, který již sedí tam nahoře vedle Tebe, se dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe dočkají.

Tvůj Josef Podzimek (Egil)

Život není takový – je úplně jiný (74)

Ing. Josef Podzimek

*Je lepší něco tvořit,
než se něco učit.
Tvořivost je podstatou života.*
Leonardo da Vinci

Trvalo mi tentokrát hodně dlouho, než jsem se rozhodl oprostít se od současných problémů kolem dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, zvláště když se v Senátu na červen 2019 připravuje velká rozprava na téma:

Potřebuje Česká republika a Evropa vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?



Předkladatelé pozvali ohromné množství přihlízejících z řad odpůrců tohoto nejdůležitějšího projektu pro naši republiku. Příznivci tohoto ekologického projektu chtěli k jednání přizvat i odborníky ze zahraničí (Francie, Německo, Nizozemsko), aby nám vysvětlili, že se v Evropě vodní cesty čím dál víc využívají a stavějí. **To se 3. května 2019 v Senátu nepodařilo prosadit, a tak jednání skončilo schválením změny názvu s vyloučením Evropy.**

Potřebuje Česká republika vodní koridor Dunaj-Odra-Labe?



Je to neuvěřitelné, ale pravdivé.

Až mě zamrazilo, jak se blížíme k pravdě Jana Antonína Bati, který k liknavosti o výstavbě vodního koridoru D-O-L pronesl tuto věšteckou moudrost:

„Náš stát má v tom klíčové postavení. Buďto toho využijeme sami, nebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopit tuto nutnost znamená vydávat se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.“

Jan Antonín Baťa

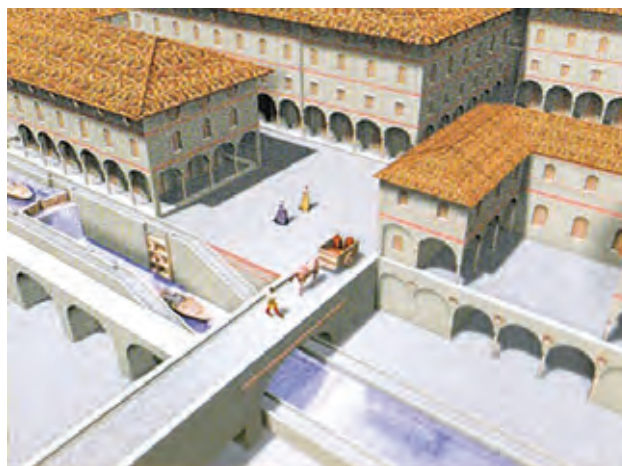
Tak Podzimku, uteč od současnosti a vrať se do dávné minulosti, abys opět zjistil, že **Život není takový, je úplně jiný.** Zůstaň ale u našeho oboru, tj. vodní cesty a vodního hospodářství obecně.

500 LET JIŽ NENÍ MEZI NÁMI

Dne 2. 5. 1519 zemřel geniální sochař, architekt, přírodovědec, hudebník, spisovatel, vynálezce a konstruktér **Leonardo da Vinci**. Při tomto výročí jsem si uvědomil, že je tomu právě 20 let, co jsme s Jirkou Stránským, jeho ženou Jitkou a mojí manželkou Hanou navštívili jeho rodiště, městečko Vinci.



Toto italské městečko bylo původně osídleno Etrusky, aby se později stalo opevněným táborem římským. V současné době má městečko 14 500 obyvatel a v roce 1953 zde bylo otevřeno muzeum Leonarda da Vinci. Expozice je složena z modelů Leonardových vynálezů postavených podle jeho originálních nákresů a poznámek. Dodnes jsem z této návštěvy unesen. Dovolím si vás jen velmi letmo seznámit s několika informacemi, náčrtů a moderními modely, které se týkají významu hydrotechniky, vodních cest a vynálezů s tímto oborem spřízněných. Vyhnu se zcela jeho mimořádným a geniálním malířským i vědeckým pracím v oblasti anatomie člověka. Zachovalo se přes 7000 stránek jeho poznámek a nákresů. Sám se považoval za technického inženýra. Tak se vydejme na cestu, týkající se Leonardova i našeho vodocestného a vodohospodářského světa.



Jak porazit nepřítele bez zbraní

Leonardo da Vinci přesvědčil Florentány, že je možné Pisu porazit pouze tím, že se tok řeky Arno odvede jinou cestou, a tak bude Pisa zbavena spojení s mořem, a navrhl bagr, kterým začal hloubit kanál.

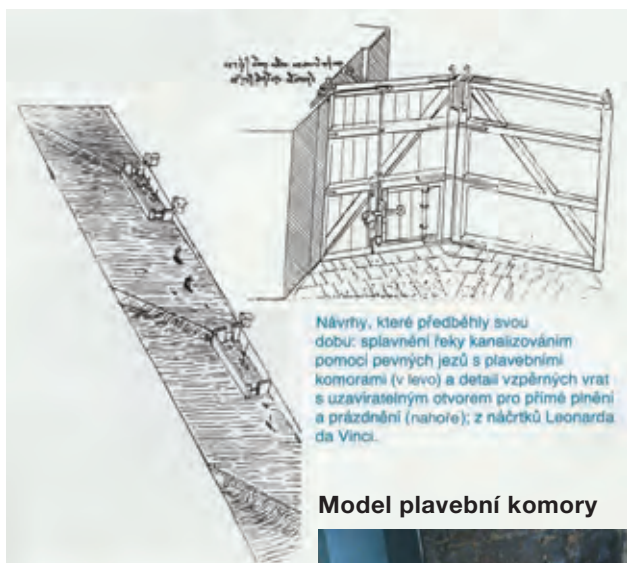
Vodní bagr



Vodní bagr je tvořen dvěma rovnoběžně umístěnými loďkami, mezi nimiž je velké rypadlové kolo, jež odstraňuje bahno ze dna toku a nakládá ho na připravený člun.

První plavební komora

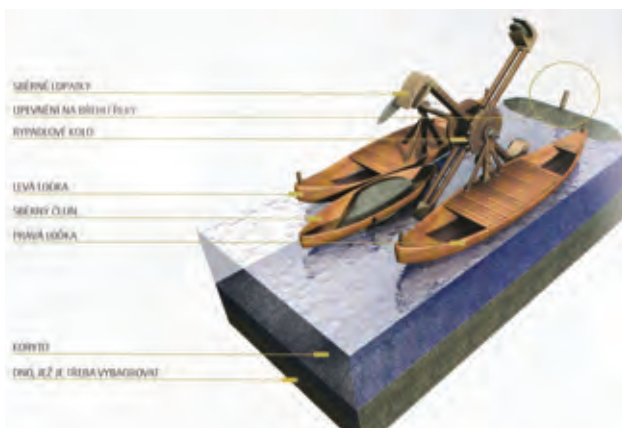
Navrhl ji kolem roku 1500. Jeho náčrtů jsou velmi blízké dnešním realizacím. Všimněte si vzpěrných vrat



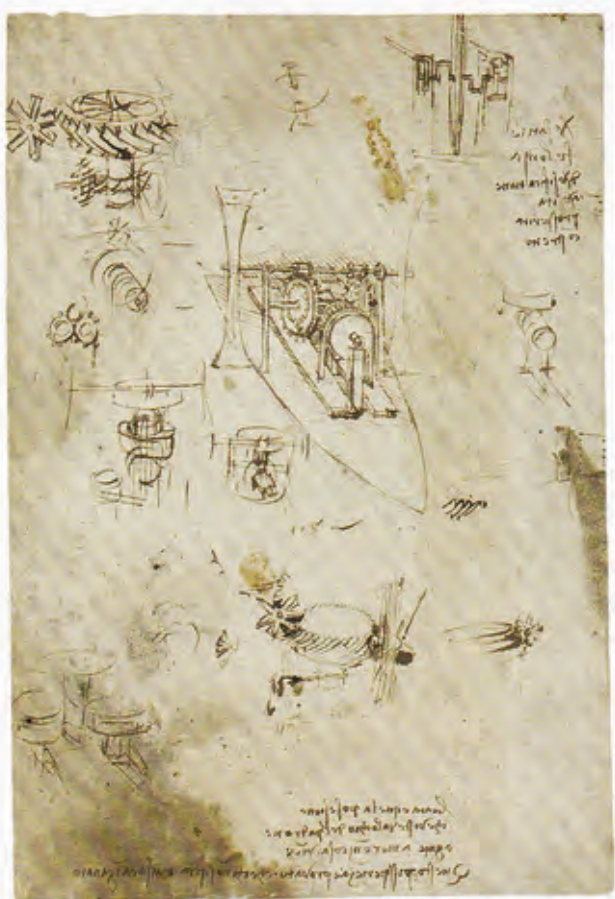
i přímého vypouštění a napouštění plavební komory, které se využívají dodnes.

Plán ideálního města

Klíčovou úlohu v jeho návrhu měla především síť plavebních kanálů s plavebními komorami, které měly město spojit s řekou. To představovalo nejen nejčistší dopravu v rámci města, ale měl být i umožněn obchod se vzdálenými oblastmi.



Kolesová loď

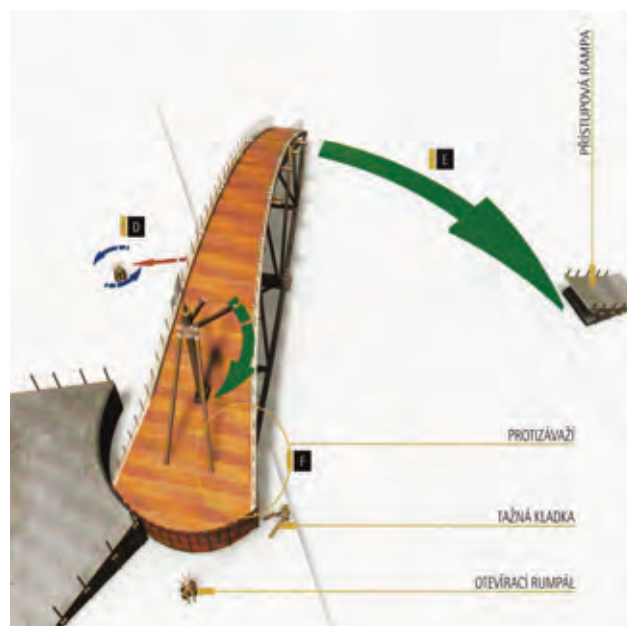
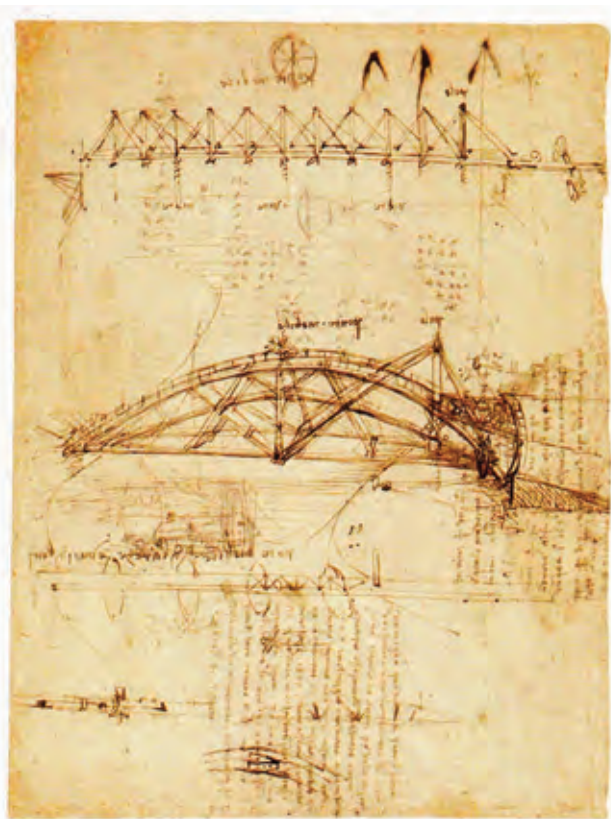


Plavidlo s novým typem pohonu, kde jeden nebo více mužů začne šlapat na pedál nebo točit klikou a to uvede do pohybu žentour, jehož působením se roztočí střední soukolí ve tvaru klece.



Otočný most

Velmi podobný principu otočných mostů, které jsme v 90. letech stavěli na Baťově kanálu.



Splavňovací práce

Když se Leonardo da Vinci vrátil do Florencie, tak na začátku 16. století si republikánské úřady objednaly splavnění řeky Arno z Florencie do moře. Následovala celá řada dalších návrhů na splavnění řek.

Na závěr dvě fotky, které jsem v muzeu Leonarda da Vinci nafotil a které dokumentují další vynálezy tohoto geniálního autora:

skafandr



vodní lyže



Bez zajímavosti jistě není způsob, jak Leonardo da Vinci řešil svoje autorská práva v době, kdy ještě originální návrhy nebylo možno chránit patenty. Prostě do svých nákreseů například v návrhu na automobil či tank nakreslil pohon tak, že přední náprava jela dopředu a zadní dozadu a tím se tyto dopravní prostředky nemohly pohybovat.

Na závěr snad ještě jeden citát od tohoto geniálního muže:

**„Dívat se pozorně kolem sebe je tolik,
jak dvakrát žít.“**

Leonardo da Vinci

Použitá literatura:

Leonardovy stroje, Domenico Laurenza, Mario Taddei a Edoardo Zanon

Leonardo da Vinci, Matthew Landrus

fotografie, Josef Podzimek

**VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ
MORAVIA A CZECHIE**

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

AQUAVIA
Praha s.r.o.

WWW.LODMORAVIA.CZ



VD České Vrbné



VD Hluboká nad Vltavou



VD Hněvkovice přehrada



VD Kořensko



POVODÍ VLTAVY

ROZŠÍŘENÍ PROVOZNÍ DOBY PLAVEBNÍCH KOMOR NA VLTAVSKÉ VODNÍ CESTĚ V ÚSEKU ČESKÉ BUDĚJOVICE – KOŘENSKO

Státní podnik Povodí Vltavy vyšel vstříc narůstajícímu zájmu o proplavování a i v roce 2019 ponechává v platnosti rozšířené provozní doby plavebních komor na Vltavské vodní cestě v úseku **České Budějovice – Kořensko**. Od letošního roku se můžete v období **od 1. 5. do 30. 9.** v tomto úseku Vltavy nechat proplavit každý den.



VD Hněvkovice jez

Plavebními komorami na Vltavské vodní cestě Vás již více než 50 let zdarma proplavuje státní podnik Povodí Vltavy. V průběhu roku 2018 bylo proplaveno 61 528 lodí osobních, nákladních, sportovních či jiných. Nejvytíženější plavební komorou byla jako každý rok plavební komora Smíchov v Praze, kterou bylo v roce 2018 proplaveno 25 517 lodí s největším zastoupením osobních lodí.

České Vrbné ř. km 233,098 Tel. 702 005 307
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Hluboká nad Vltavou ř. km 229,044 Tel. 601 346 462
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Hněvkovice – přehrada ř. km 210,390 Tel. 601 090 287
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Hněvkovice - jez ř. km 208,950 Tel. 601 090 288
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Kořensko ř. km 200,405 Tel. 601 090 289
PO - SO: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 19.00
NE: 8.00 - 12.00 a 13.00 - 17.00

Od 1. 4. - 30. 4. a od 1. 10. - 31. 10. je proplavení na uvedených VD možné pouze na objednávku min. 24 hodin předem.

Na ostatních plavebních komorách ve správě státního podniku Povodí Vltavy platí provozní doby dle informace Státní plavební správy č. 10/2019 ze dne 25. 4. 2019. Kompletní přehled viz Informace Státní plavební správy.

www.pvl.cz
www.facebook.com/povodivltavy



Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Čertovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drcení kameňiva,
kamenolom Brant



Zdvižná lávka a provizorní hrazení
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť

www.strojirny-podzimek.cz



Vzpěrná vrata v přístavu Praha-Liběň