

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2017

Vltavská vodní cesta splavná až do Českých Budějovic



Slavnostní otevření plavební komory na jezu Hněvkovice na Vltavě 20. 5. 2017

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



NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1
E-mail: ndcon@ndcon.cz
www.ndcon.cz



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



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU
APL - Asociace lodního průmyslu
U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5
Tel.: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
www.aplcz.cz



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



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



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

www.metrostav.cz

METROSTAV



společně @ VINCI
SMP CZ, a.s.
Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8
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



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

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



INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA
Švermovská 32, 273 41 Brandýsek
www.petrkozeny.cz tel./fax: 312 283 702, 718
www.marinavltava.cz e-mail: kozeny.petr@volny.cz
www.lodenicevltava.cz e-mail: petr.kozeny@petrkozeny.cz



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



ČSP
Česko-saské přístavy
S.r.o.
Loubská 704/9, 405 02, Děčín I
Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656
E-mail: info@csp-labe.cz www.csp-labe.cz



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

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

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Slavnostní otevření plavební komory na jezu Hněvkovice na Vltavě 20. 5. 2017
Zdroj: DronaVision

OBSAH

Vitava do Českých Budějovic hlásí hotovo - poslední plavební komora Hněvkovice se otevřela lodím	2
Zdravice prezidenta republiky Miloše Zemana	3
Českým Budějovicím se otevřela cesta k moři Ing. Dan Ťok	4
Proslovy účastníků slavnostního otevření PK Hněvkovice	5
Dopis polského Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby ..	8
České Budějovice vítají první lodě z Orlíku a Prahy Ing. Jiří Svoboda	10
Slavnostní otevření plavební komory na jezu Hněvkovice	11
Z Mělníka do Českých Budějovic po Vltavské vodní cestě	14
Z Budějovic lodí až do Prahy. Otevřeli komoru ve Hněvkovicích a na řece už není žádná překážka Z domácího tisku	21
Evropský projekt pro využití vodních cest nižších tříd WATERTRUCK	22
ODERSKÉ FÓRUM – FORUM ODRZAŃSKIE 2017: studie v lednu odpoví, zda a jak budovat oderskou cestu	24
Rozhovor s novým generálním ředitelem státního podniku Povodí Moravy MVDr. Václavem Gargulákem	26
Otazníky nad Studií proveditelnosti vodního koridoru D-O-L Ing. Pavel Neset, CSc.	27
Ministr Jurečka: "Nechci kanál, ale vysokorychlostní železnici"	28
Splavnost Labe na německé straně bude zajištěna - přijetí Celkového konceptu Labe a slavnostní setkání na Velvyslanectví České republiky v Berlíně Mgr. Tomáš J. Podivínský	30
Mezinárodní komise pro ochranu Labe má nového prezidenta z České republiky	33
Ústecký kraj podpořil Koncept vodní dopravy	34
Při splavnění Labe je nutné vyvážit zájmy ekonomické, ekologické a sociální	34
Po Labi pluly další kryozásobníky	36
Přívoz v Dolním Žlebu obsluhuje nová loď	38
Nové linky osobní lodní dopravy v Ústeckém kraji	39
Novinky přístavu Petrov na Batově kanále - nejen velký jeřáb pro zdvih lodí, ale také unikátní člun	40
Soud zrušil vyhlášku o regulaci plavby na Brněnské přehradě	41
Státní plavební správa zavádí nová opatření na vodních cestách ČR	41
Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2016 Doc. Ing. Pavel Jurásek, CSc.	42
Život není takový – je úplně jiný (66) Ing. Josef Podzimek	45

Vltava do Českých Budějovic hlásí hotovo - - poslední plavební komora Hněvkovice se otevřela lodím

V sobotu 20. května 2017 byla ministrem dopravy Ing. Danem Ťokem a dalšími hosty slavnostně otevřena poslední chybějící plavební komora na jihočeské Vltavě, překonávající spád jezu Hněvkovice u Týna nad Vltavou. Dokončil se tak program výstavby 33 km vodní cesty z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic zahájený v roce 2008. Po šedesáti letech se České Budějovice a Hluboká nad Vltavou vrací na mapu říčních přístavů napojených na evropskou síť vodních cest. Vodní cestu budovalo Ředitelství vodních cest ČR jako státní investor při financování z prostředků Evropské unie prostřednictvím Operačního programu Doprava a ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Posledních 5 km nové vodní cesty s plavební komorou na jezu Hněvkovice pocházejícím z roku 1919, spolu s před 5 lety dokončenou plavební komorou na přehradní hrázi Hněvkovice, umožňují nerušenou plavbu na 98 km vodní cesty od Českých Budějovic až po přehradní hráz Orlík. Menší lodě do hmotnosti 3,5 tuny a šířky 3 m mohou pomocí lodního výtahu a vleku překonat hráze Orlík i Slapy a dosáhnout tak po 190 km Prahy nebo po 239 km soutoku s Labem v Mělníku.

„Dovolte srovnání. Před dvaceti lety byl padesátikilometrový Batův kanál na Moravě zarostlý vodní tok bez zájmu lidí o rekreaci. V současné době se na něm plaví asi 100 tisíc návštěvníků ročně a další tisíce lidí kolem něj jezdí na kole či vyráží na pěší túry. Teď i Vltava nabídne zájemcům možnost strávit podobnou, příjemnou, třeba i týdenní dovolenou v malebné krajině,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. „Na třířázovou proměnu Vltavské vodní cesty jsme využili evropské peníze z úspěšně čerpaného operačního programu Doprava I. Chtěl bych zdůraznit, že novou cestu projektovali čeští inženýři a postavily české firmy,“ dodal.

Dnes dokončovaná stavba představuje novou plavební komoru na jezu Hněvkovice, jehož celá polovina byla vybourána a na jeho místě vznikla od roku 2014 nejen plavební komora, unikátně obtékaná z obou stran řekou, ale také pohyblivý klapkový jez a multifunkční rybí přechod. Koryto řeky do Týna nad Vltavou bylo v délce přibližně 3 km prohloubeno a dokončila se rovněž svislá zeď v dolní rejdě plavební komory na přehradě Hněvkovice. Spolu s plavební komorou na přehradě Hněvkovice dosáhly celkové náklady 470 mil. Kč.

„Za dvě miliardy korun tak během deseti let vznikla 4 zdymadla, 2 přístavy, 5 přístavišť a upravili jsme patnáct kilometrů koryta řeky. Plavba se tak vrací na řeku, která byla klíčovou vodní cestou pro české země již od časů císaře Karla IV,“ řekl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. „Posledním úkolem, který zatím stojí před námi, je dořešit lodní zdvihač přes přehradní hráze Slapy a Orlík, aby i větší kajutové rekreační lodě mohly využívat opravdu celou vodní cestu,“ dodal.

Stavbu plavební komory na hněkovickém jezu realizovala společnost Metrostav a.s. ve spolupráci se společností Zakládání staveb, a.s. *„Pro Metrostav to byla jedinečná příležitost účastnit se tak významného projektu, který bude odkazem pro budoucí generace a zároveň zlomovým pro rekreační plavbu v jižních Čechách,“ říká Martin Stašek, oblastní ředitel pro Jihočeský kraj.*



Zdravice prezidenta republiky Miloše Zemana



Prezident
republiky

Vážené dámy, vážení pánové!

Dnes se otevírá plavební komora u jezu Hněvkovice, která dovrší plavební propojení od Českých Budějovic až k přehradě na Orlíku. Slavnostním okamžikem je to zejména proto, že dokončení jakékoliv souvislé infrastrukturní stavby je čímsi mimořádným. Příprava každého takového díla je totiž v podmínkách našeho stavebního zákonodárství těžká a dlouhodobá práce. Je tomu 17 let od chvíle, kdy mimořádný technik Ing. Libor Záruba seznámil tehdy zcela nové hejtmany Jihočeského a Středočeského kraje s potenciálem, který skýtá vltavská vodní cesta. Ano, ten Libor Záruba, jehož busta zdobí nedalekou plavební komoru v Hluboké nad Vltavou.

Bylo štěstím, že se po roce 2000 jihočeský krajský úřad ujal přípravy, že se hejtmán Jiří Zahradník obklopil technickými, dopravními a environmentálními odborníky. Tak vznikla přesvědčivá dokumentace, a tím i atmosféra, ve které se mohlo ministerstvo dopravy a Ředitelství vodních cest ujmout realizace. Po 17 letech tak skutečně mezi Českými Budějovicemi a přehradou Orlík vznikla souvislá vodní cesta, dlouhá téměř 95 km.

Dnes stojí před krajskými a dalšími orgány další úkol: aby dosáhli takové míry propagace, že se tato nová ucelená vodní cesta stane tak známou a využívanou, jakou je na Moravě Baťův kanál. Jistě stojí za to, inspirovat se cílevědomou činností vedení Jihomoravského kraje, tamějších obcí i podnikatelů, díky nimž se Baťův kanál stal vyhledávanou ikonou regionu. Dnes tuto vodní cestu ročně navštěvuje k 100 000 plavebníků, pro další statisíce je lákavým cílem cyklistických výletů. Tak vypadá úspěch. Podobnou cestou se, doufám, vydají i Jihočeši, možná právě zde přiřadí k rekreační plavbě i plavbu dopravní, například při dostavbě elektrárny v Temelíně.

Samozřejmě není na Vltavě vše hotovo. Dělán si naději, že podobný stavební počin se podaří i ve Středočeském kraji, že se dočkáme dokončení lodních zdvihadel na Orlíku a na Slapech. Tak se pro rekreační plavbu otevře závažná možnost plout z Českých Budějovic třeba až do Hamburku, nebo kamkoliv jinam na evropských vodních cestách.

Přeji vltavské plavbě i dalším vodocestným stavbám mnoho zdarů!

Českým Budějovicím se otevřela cesta k moři

Jsem velmi potěšen, že můžu být při tom, kdy se otevře nádherné dílo hněvkovické plavební komory, které splavní Vltavu od Orlíka až po České Budějovice a umožní zpřístupnit tento krásný kus řeky pro plavbu a pro rekreaci a business. Myslím, že si to Vltava zaslouží, že to bude do budoucna stejný úspěch jako je dnes Batův kanál a že se tady zvedne jak množství turistů, tak i zaměstnanost.

Jsem rád, že se tím rovněž otevře cesta, která umožní dostat se z Českých Budějovic až k moři.

Nedávno jsem dostal významné ocenění. Stal jsem se Ropákem roku za to, že jsem zabránil vyhlášení evropsky významné lokality. Jsem přesvědčen, že jestliže dostanu Ropáka roku za něco takového, jako je splavnění Vltavy, tak si to zasloužím. A já jsem docela rád, že takové ocenění mám.

Přeji všem, kteří využívají Vltavskou vodní cestu, aby jim sloužilo toto vodní dílo ku prospěchu.

Dan Ťok
Ministr dopravy ČR



Z Hluboké nad Vltavou připlouvá delegace s ministrem dopravy Danem Ťokem

Sním o prodloužení Vltavské vodní cesty nad Jiráskův jez v Českých Budějovicích



Slavnostní otevření plavební komory Hněvkovice je pro mne významná chvíle. Zejména proto, že s dojetím vzpomínám na tu chvíli, kterou připomněl pan Ing. Petr Forman, kdy jsme se v roce 2001 v objektu slapské přehradní nádrže setkali s panem Ing. Liborem Zárubou, legendou českého vodního stavitelství, a viděli jsme jeho modely ze stavebnice Merkur, které

zpodobňovaly funkční zařízení na Vltavské vodní cestě. Já bych chtěl poděkovat všem, kteří tuto krásnou vodní cestu prosadili a vyprojektovali, všem kteří ji povolili a také i všem kteří ji postavili.

Je to dnes slavný den, který však před nás klade velké výzvy. Dá se říci, že v nás vzbuzuje další sny. Jedním z těch snů je prodloužení Vltavské vodní cesty nad Jiráskův jez v Českých Budějovicích.

Co přece brání tomu, když lodě plují dneska Prahou,

aby podobné lodě mohly plout po Vltavě a Malši nad Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích.

K tomu nám zbývá jedna věc – legislativní. Tedy prosazení změny splavnosti Vltavy o několik málo stovek metrů nad Jiráskův jez. Tady máme lidi, kteří to mohou velmi ovlivnit. Pana ministra Ťoka, v jehož podporu doufáme, pana zpravodaje, poslance Flégra, kterému velmi děkuji za jeho podporu. Doufáme, že se nám to podaří ve sněmovně prosadit a v senátu obhájit. Podpis pana prezidenta už pak bude slavnostní tečka.

A pak ještě jeden sen, a to je plné propojení této vodní cesty s Prahou. To znamená vybudování vodních zdvihačů na Orlíku a na Slapech. Tak abychom mohli plout z Českých Budějovic do Prahy, do Hamburku a k moři.

To je náš sen a já bych vám chtěl k tomu všem moc poblahopřát, že se nám tento sen tímto momentem začíná významně naplňovat.

Jan Zahradník,
poslanec Parlamentu ČR,
bývalý hejtman Jihočeského kraje

Poznámka redakce: Poslanecká sněmovna schválila novelu zákona o vnitrozemské plavbě dne 14. 7. 2017, čímž bude umožněna příprava prodloužení Vltavské vodní cesty do centra Českých Budějovic.

Po dokončení vodní cesty je potřeba vybudovat i dobrou infrastrukturu pro turisty



Jsem rád, že mohu také přispět poděkováním za zdar tohoto díla.

Myslím si, že pro město a pro mikroregion kolem Vltavy je to velká příležitost. Myslím si, že můžeme turistům od vody leccos nabídnout.

Ještě je sice potřeba s Ředitelstvím vodních cest dořešit otázku Železného mostu

v Týně nad Vltavou, ale doufám že pan ministr i další zúčastnění podpoří to, aby i v dalších letech se podporovala infrastruktura kolem vody, protože splavnění je jedna věc, ale je potřeba vybudovat i dobrou infrastrukturu pro turisty a město na to úplně prostředky nemá. Proto doufám, že stát to podpoří.

Dnes je pozitivní den, takže děkuji všem a doufám, že přijde ta poslední tečka, že tedy po Vltavě připlují turisté, kteří naplní naše města a tuto plavební komoru.

Milan Šnorek,
starosta Týna nad Vltavou

Za dokončení Vltavské vodní cesty patří dík mnohým



Vážený pane ministře, vážení hosté,

jménem investora této stavby Ředitelství vodních cest vás vítám na zahájení provozu stokilometrové vodní cesty z Českých Budějovic na Orlík.

Touto stavbou se otevírá pro plavidla do 8 metrů cesta z Českých Budějovic až do Hamburku, nebo do dalších přístavů v Evropě. Pro plavidla do 45 metrů až po hráz přehrady Orlík.

Logickým krokem je nyní stavba lodních zdvihačů na Orlíku a na Slapech a myslím, že mohu mluvit i za zde přítomného pana generálního ředitele Povodí Vltavy doktora Petra Kubalu, když řeknu že jsme připraveni se tohoto úkolu zhostit.

Milým úkolem ředitele vodních cest jako investora této stavby je poděkovat všem, kteří se zasloužili o tuto stavbu.

Celá tato stavba a její příprava trvala 13 let a dnes za-

vršujeme tuto etapu výstavby vodní cesty, proto bych chtěl poděkovat Ministerstvu dopravy za to, že celou tuto vodní cestu dalo do svých strategických dokumentů.

Chtěl bych poděkovat Státnímu fondu dopravní infrastruktury za to, že projekt v hodnotě zhruba jeden a půl miliardy korun zainvestoval.

Dále bych chtěl poděkovat zhotovitelům stavby sdružení firem Metrostav a Zakládání staveb a dále projekční kanceláři Aquatis, která zhotovila projekt.

Chtěl bych poděkovat všem starostům a podporovatelům plavby podél Vltavské vodní cesty, kteří nám výrazně pomohli. Především panu starostovi a senátoru Tomáši Jirsovi.

Také bych chtěl poděkovat všem kolegům z Ředitelství vodních cest, kteří se na tomto těžkém úkolu podíleli. Kterých je málo a přesto dokážou odvést takovouto práci a taky bych chtěl poděkovat svým předchůdcům, kteří se vlastně na přípravě této stavby podíleli – a to je pan Miroslav Šefara a pan Jan Skalický.

Děkuji vám a přeji Vltavské vodní cestě mnoho zdaru.

Lubomír Fojtů,
ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Je potřeba konečně dokončit lodní zdvihadla na Orlíku a na Slapech!



Vážení hosté,

chtěl bych zde především přivítat bratry a sestry ze spolku Vltavan z Purkarce, ze Štěchovic, z Davle a zejména z mého domovského spolku, z Prahy. Děkuji vám, že jste přišli v tak hojném počtu. Bez vás si plavbu na Vltavě nedokážu ani představit.

Zaznělo tady mnohé, ale možná utíká určitá historická souvislost, že my tady děláme něco, co tady vlastně děláme znovu, protože České Budějovice a Jihočeský kraj se touto stavbou znovu napojí na téměř 40 tisíc kilometrů evropských vodních cest a když se podíváme do historie, tak bylo období, kdy právě Vltavská vodní cesta byla velmi významnou vodní cestou. To období trvalo po dobu 350 let, asi od roku 1540 do roku 1890. Přepravovalo se tady dřevo, sůl, grafit, a hlavně tady byli výrobci lodí, takže tady byla velká plavba po Vltavě a Labi vlastně až do Hamburku a jezdily tady tehdy lodě o výtlačku 10 až 60 tun, délky 20 až 40 metrů.

Proto připomínám, že my se k tomu vracíme, ale zdaleka se ještě nevracíme do toho stavu jaký byl, protože bohužel přes vodní díla Orlík proplavíme pouze malá pla-

vidla a přes Slapy převážíme neustále na valníku trakto-rem. Takže já přijímám výzvu pana ředitele Fojtů k tomu, aby se nám podařilo konečně zahájit vlastní realizaci výstavby lodního zdvihadla nejdříve asi na Orlíku a poté i na Slapech, čímž dosáhneme plnohodnotného splavnění Vltavy. Myslím si, že horizont roku 2020 by mohl být dosažitelný.

Je vidět, že o plavbu je velký zájem a potenciál Jihočeského a Středočeského kraje je značný a je to vidět na provozu z loňského roku, kdy na zprovozněných úsecích asi 40 kilometrů z Českých Budějovic do Hněvkovic bylo proplaveno asi 3 300 plavidel. Státní podnik Povodí Vltavy plně podporuje rozvoj plavby i dobudování obou zdvihadel a chtěl bych poděkovat všem, kteří se podíleli na realizaci plavební komory Hněvkovice, která je mimořádně povedeným dílem.

Kolegům z Povodí Vltavy chci popřát hodně štěstí při jeho provozování a všem, aby zde bylo proplaveno co nejvíce plavidel.

Zatímco pan ministr se chlubil, že má Ropáka roku, já jsem obdržel Zelenou perlu, kterou беру jako výzvu prosazovat tyto projekty dál.

Vodnímu dílu přeji co nejvíce proplavení bez plavebních nehod.

Petr Kubala,

generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy

Velké a náročné dílo bylo při splavnění Vltavy vykonáno



Velevážené slavnostní shromáždění!

Jsa velice potěšen z četné návštěvy vaší, dovoluji sobě vás všechny, jmenovitě pány zástupce vysoké vlády, vysokého zemského výboru c. k. úřadů a ústavů, okresů, obce, posádky, ústavů vyučovacích, zdejších úřadů železničních, zástupce obchodu, průmyslu, živnostnictva jakož i zástupce tisku srdečně uvítati a vám za vlídnou vaši návštěvu, kterou jste poctili a okrášlili naši dnešní slavnost, co nejupřímněji poděkovati.

Jsem velmi mile potěšen, že dílo, které jsem před více jak 186 léty započal našlo své pokračovatele a že splavnění Vltavy jest i nadále věcí živou a životaschopnou. Splavnost českých řek, kterou v dobách našich zajišťoval rakouský stát či soukromý podnikatel, byla od r. 1869 v zemské správě České země. Původní privilegium bylo po revolučním roce 1848 zrušeno.

Já sám jsem za podpory úřadů zahájil regulační práce

nejen na Vltavě a Labi, nýbrž i na Lužnici a Nežárce. Od roku 1831 naší firmě byly zadávány všechny vodní stavby mezi Českými Budějovicemi a Prahou, poté následovalo zadávání veškeré práce, která souvisela s udržováním řečiště pro plavbu na Vltavě a Labi vedoucí až k saským hranicím.

Jen ten, kdo sám na vlastní kůži zažil, kolik námahy a úsilí bylo nutno vynaložiti ku splavnění řeky Vltavy dokáže teprve docenit to velké a náročné dílo, které zde bylo vykonáno.

Vyžádalo si to jistě, jako v dobách našich, značných, často nákladných úprav říčního toku, protože plavební dráha byla především díky kamenům, skaliskům, nánosům štěrku, splavům písku, bahna i padlým stromům těžko splavná.

Vzdávám tedy hold tomuto bohulibému dílu a jeho tvůrcům.

Vojtěch (Adalbert) Lanna

Upřímně jsem si oddechl, když jsme po patnácti letech příprav a staveb 20. května 2017 přestřihli poslední pásku



Po celých patnáct let jsem lidem a médiím zdůrazňoval, že Vltava jako vodní cesta byla využívána několik set let až do doby postavení Slapské přehrady v padesátých letech. Vždyť již v roce 1547 nařídil císař Ferdinand I. úpravy koryta Vltavy pro plavbu. Byly odstraňovány překážející balvany, těženy nánosy v plavební dráze a prováděny regulační práce. Mezi Českými

Budějovicemi, Prahou a až Hamburkem poté probíhala intenzivní a zdokumentovaná plavba od roku 1550. Tehdy plavba měla opravdu hospodářský význam a z Českých Budějovic v devatenáctém století ročně vyplouvaly stovky lodí 20 až 40 metrů dlouhých. Jen Lannova loděnice jich vyrobila v roce 1850 rekordních 350 kusů.

Neustále jsem musel opakovat, že již v roce 1901 byl vydán Říšskou radou zákon č. 66, který poprvé uzákonil splavnění Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Další podobný zákon o splavnění Vltavy přijal parlament v roce 1931. A splavnění bylo potvrzeno zákonem z roku 1995. Vláda v roce 2005 (a byla to tehdy vláda pod vedením ČSSD) schválila Dopravní politiku na léta 2005-2013, kterou v podstatě rozhodla o zahájení realizace splavnění Vltavy.

Kritikům, kteří říkali, že splavnění Vltavy je vymyšlený projekt pouze pro utrácení evropských dotací, jsem argumentoval, že přípravy na splavnění se dělaly na základě výše uvedených zákonů po celou dobu budování Vltavské kaskády. Mým hlavním argumentem bylo, že když se v roce 1989–91 stavěla nádrž Hněvkovice pro jadernou elektrárnu Temelín, postavila se hráz včetně padesátimetrové plavební komory. Tento fakt vyvracel jakékoli pochybnosti, že se jednalo o neuvážený či ad hoc vymyšlený projekt.

Na argumenty, že zbytečně utrácíme peníze, jsem musel odpovídat, že stavbu prováděla státní organizace

Ředitelství vodních cest a byly na ni použity peníze z fondu Evropské unie. Byly to účelově vázané prostředky na vodocestné úpravy v členských zemích a nešlo je použít k jiným účelům. Jinak řečeno, když by nebyly použity v České republice, byly by použity v jiné členské zemi k vodocestným úpravám. Argumenty, že by bylo možné tyto prostředky „alokovat na stavbu škol či školek“ byly sice nesmyslné, ale politicky líbivé.

A hlavně jsem vždy zdůrazňoval, že jako součást splavnění realizovala společnost Povodí Vltavy projekty protipovodňových opatření. Tolik kritizovaná prohrávka Vltavy a úpravy břehů připravily České Budějovice na bezproblémové zvládnutí Q100, tedy na průtok stoleté vody, která by jinak České Budějovice opětovně zaplavila.

Všude v Evropě jsou vodní cesty běžnou součástí dopravní infrastruktury. Tisíce českých občanů jezdí každoročně na dovolenou na vodě na kanály do Holandska či řeky do Francie, kde z rekreační plavby žijí celé regiony. Lipno, Orlik, Slapy i Praha jsou plné lodí. Na Baťově kanálu na jižní Moravě, a je to opravdu pouze umělý kanál, v loňském roce projelo 90 000 lidí. Moravané a moravští politici nedají na „kanál“ dopustit a považují ho za turistickou atrakci prvního řádu.

Přesto se projekt splavnění Vltavy stal předmětem politického boje a následně součástí mediální kritiky. Všem kritikům jsem říkal: Odpovězte si na následující otázky: Škodí nějak plavba Jihočeskému kraji? Vkládá Jihočeský kraj do plavby nějaké prostředky? Dokázal by Jihočeský kraj prostředky, ze kterých je financováno splavnění, získat a použít na něco jiného? Nic z toho přeci neplatí. I proto jsem projekt splavnění Vltavy vždy podporoval. Jsem přesvědčen, že do deseti let bude ze splavněné Vltavy stejná turistická atrakce, jakou je dnes například zámek Hluboká.

Tomáš Jirsa,
senátor a starosta Hluboké nad Vltavou



Vltava pod zámek Hluboká nad Vltavou

Foto: Libor Sváček

Podpůrný dopis polského Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby



MINISTERSTWO
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Sekretarz Stanu
Jerzy Materna

Warszawa, 18 maja 2017 r.

DZS.WTW.53.31.2017.JMO

Ing. Lubomir Fojtů
Dyrektor
Dyrekcja Dróg Wodnych Republiki
Czeskiej w Pradze

Szanowny Panie Dyrektorze,

serdecznie dziękuję za zaproszenie do udziału w uroczystościach związanych z uruchomieniem nowej śluzy na stopniu wodnym w Hněvkovicach. Niestety z uwagi na obowiązki służbowe nie mogę uczestniczyć w tym przedsięwzięciu. Jestem przekonany, że najbliższa przyszłość przyniesie wiele satysfakcji, w szczególności przy realizacji wspólnych projektów na rzece Odrze.

Nawiązując do spotkania ministrów Grupy Wyszehradzkiej ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w dniu 31 stycznia br. Warszawie, chciałbym wyrazić poparcie dla ówczesnych słów Ministra Transportu Republiki Czeskiej Dana Ťoka, który przypomniał, że jego rodacy od ponad stu lat marzą o tym, żeby połączyć trzy morza regionu poprzez rzeki Dunaj, Odrę i Łabę. Ja również wyrażam nadzieję, że ta wizja będzie nadawała ton naszej współpracy przy realizacji projektów poszerzających sieć europejskich dróg wodnych.

Współpraca ze stroną czeską ma dla Polski szczególne znaczenie. Jest ona realizowana na wielu płaszczyznach, zarówno w ramach grupy roboczej ds. Dunaj-Odra-Łaba, jak i w ramach Grupy Wyszehradzkiej, przy poparciu naszych sąsiadów Węgrów i Słowaków. Najważniejszym elementem tej współpracy jest rozbudowa korytarza wodnego Dunaj-Odra-Łaba.

W tym celu podjęto szereg działań, takich jak ratyfikacja przez Prezydenta RP europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym „Porozumienie AGN” czy prace nad studium wykonalności dla niniejszego połączenia zlecone przez Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej. Mam nadzieję, że dzięki naszej współpracy Odrańska Droga Wodna (E-30) osiągnie możliwie najszybciej międzynarodową klasę żeglowności i stanie się elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W tym celu strona polska będzie podejmowała szereg inicjatyw na forum UE, również przy wsparciu strony czeskiej.

Składam wyrazy uznania czeskiej administracji, dzięki której motywacji i wytrwałości unowocześniono stopień wodny w Hněvkovicach. Jestem przekonany, że otwarcie tego odcinka drogi wodnej, od miejscowości České Budejovice aż do tamy Orlik, pozwoli nie tylko na wzmocnienie transportu drogą wodną do Pragi, lecz również otworzy Hněvkovice na całą sieć europejskich dróg śródlądowych.

2. z przelewu

W zastępstwie
Anna Moskwa
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości: Minister Transportu Republiki Czeskiej, Dan Ťok.

Jerzy Materna
státní tajemník

Ing. Lubomír Fojtů
ředitel
ředitelství vodních cest
České republiky v Praze

Vážený pane řediteli,

srdečně děkuji za pozvání k účasti na slavnosti spojené s uvedením do provozu nové plavební komory na vodním stupni v Hněvkovicích. Bohužel s ohledem na jiné služební povinnosti se nemohu této akce zúčastnit. Jsem přesvědčen, že nejbližší budoucnost přinese mnoho zadostiučinění, zejména při realizaci společných projektů na řece Odře.

Navazující na schůzku ministrů Visegrádské skupiny ve věci námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy 31. ledna t.r. ve Varšavě, bych chtěl vyjádřit podporu pro tehdejší slova ministra dopravy České republiky Dana Ťoka, který připomněl že jeho krajané již více než sto let sní o připojení tří moří regionu přes řeky Dunaj, Odra a Labe. Rovněž vyjadřuji naději, že tato vize bude udávat tón naší spolupráce při realizaci projektů rozšiřujících síť evropských vodních cest.

Spolupráce s českou stranou má pro Polsko zvláštní význam. Je realizována na mnoha úrovních, jak v rámci pracovní skupiny Dunaj-Odra-Labe, tak v rámci Visegrádské skupiny, s podporou našich sousedů Maďarů a Slováků. Nejdůležitějším prvkem této spolupráce je rozvoj vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Za tímto účelem byla přijata řada akcí, takových jako ratifikace Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu „Dohody AGN“ prezidentem Polské republiky nebo práce na studii proveditelnosti tohoto spojení zadané Ministerstvem dopravy České republiky. Doufám, že díky naší spolupráci oderská vodní cesta (E-30) dosáhne co možno nejdříve mezinárodní plavební třídy a stane se součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Za tímto účelem polská strana uskuteční sérii iniciativ na fóru Evropské unie, rovněž s podporou české strany.

Vzdávám výraz uznání české vládě, díky jejíž motivaci a vytrvalosti byl postaven vodní stupeň v Hněvkovicích. Jsem přesvědčen, že otevření tohoto úseku vodní cesty z města České Budějovice až k přehradě Orlík, umožní nejen posílení vodní dopravy do Prahy, ale také otevře Hněvkovice celé síti evropských vodních cest.

Na vědomí: ministr dopravy České republiky, Dan Ťok.

V zastoupení Anna Moskwa, státní podtajemník



Ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů a ředitel polského Plavebního úřadu v Kędzierzyn-Koźle Mariusz Przybylski předčítají poselství z Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby

České Budějovice vítají první lodě z Orlíku a Prahy



Z Českých Budějovic, které měly od panovníka Karla IV. udělen solný monopol, se sůl dopravovala loděmi po Vltavě do Prahy pravidelně už od roku 1550. Proto byly v 16. století provedeny úpravy vedoucí ke splavnění Vltavy. Původně císařská, dnes Lanovna loděnice, zaznamenala největší rozkvět za Adalberta Lanny, který ji od hlubockého panství koupil za 870 zlatých a přeměnil ve vlastní podnik. Až do roku 1860 tady výroba lodí prudce stoupala. Skutečnou splavnost Vltavy přerušila až novodobá výstavba některých vodních děl s absencí plavebních komor.

České Budějovice leží na soutoku Vltavy a Malše, což je v podstatě předurčuje k tomu, aby vnímaly vodu jako fenomén krajiny. Využít dosud skrytý potenciál bylo cílem dřívějšího rozvojového projektu Město a voda, jehož nosnou myšlenkou bylo znovuoživení vodních toků. Jak známo, v minulosti byly místní řeky součástí života obyvatel. Sloužily jim při práci i k zábavě, po jejich hladinách

běžně proplouly lodě, břehy nabízely místa společenským událostem i soukromým prožitkům. Vrátit řeku člověku, ale také znamenalo vytvořit podél nich zázemí, což bylo rozhodnutí, které se všem nezdálo úplně populární. Motivací pro projekt Město a voda byla skutečnost, že krajské metropoli dosud chybí takový turistický produkt, který by ji zviditelnil v konkurenci přírodních a historických atraktivit regionu.

Podle platného zákona o vnitrozemské plavbě je řeka Vltava i v současné době využívanou vodní cestou. Myšlenka na dokončení její splavnosti pro rekreační plavbu začala nabývat reálných kontur s příchodem nového tisíciletí. Podle kvalifikovaných odhadů se splavněním celého toku mezi soutokem s Labem a Českými Budějovicemi v daném území navýší roční počet turistů o 55 tisíc. Vltavská vodní cesta je nyní hotová. Jaká bude její budoucnost, to ukáže čas i náklonnost těch, kteří se po ní budou plavit.

Osobně bych jí přál hodně spokojených pasažérů a návrat do historie, kdy byla lodní plavba respektovaná a významná.

Jiří Svoboda
primátor Českých Budějovic



České Budějovice obklopeny Vltavou a Malší – koncový přístav Vltavské vodní cesty

Foto: Libor Sváček

Slavnostní otevření plavební komory na jezu Hněvkovice

*Foto: Ředitelství vodních cest ČR, Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.,
Radka Doležalová – Deník, Michaela Jirásková – Stezka Vltavy*



Celkový pohled na plavební komoru na jezu Hněvkovice v den slavnostního otevření



Připlouvá loď Vojtěch Lanna Junior s historickou delegací Vojtěcha Lanny



Vojtěch Lanna slavnostně proplouvá plavební komorou



Čestní hosté stíhají pásku a otvírají oficiálně plavební komoru Hněvkovice plavbě



Čestná stráž spolku Vltavan



Rekreační lodě již netrpělivě čekají na první proplavení veřejnosti



Plavební komora Hněvkovice praská ve švech



Do centra Týna nad Vltavou poprvé připlula velká osobní loď v rámci festivalu Vltava Open



Flotila rekreačních lodí z Prahy v čele s osobní lodí Vojtěch Lanna Junior slavnostně připlouvá do Českých Budějovic



Přístaviště Lannova lodenice poprvé pocítila plný nápor rekreační plavby



Primátor Českých Budějovic vítá početnou delegaci první flotily, která připlula do Českých Budějovic díky nové pl. komoře v Hněvkovicích



Aby mohly i větší lodě plout bez omezení mezi Českými Budějovicemi a Orlíkem, je ještě potřeba vyřešit problém nízkého tzv. železného mostu v Týně nad Vltavou

Z Mělníka do Českých Budějovic po Vltavské vodní cestě

Foto: Jiří Jiroušek, Libor Sváček, DronaVision



Komory na Hořínském plavebním kanále u Mělníka



Provoz na Hořínském plavebním kanále



Vltavský kaňon a plavební stupeň u obce Dolany nad Vltavou



Největší intenzita provozu osobních lodí je u Karlova mostu



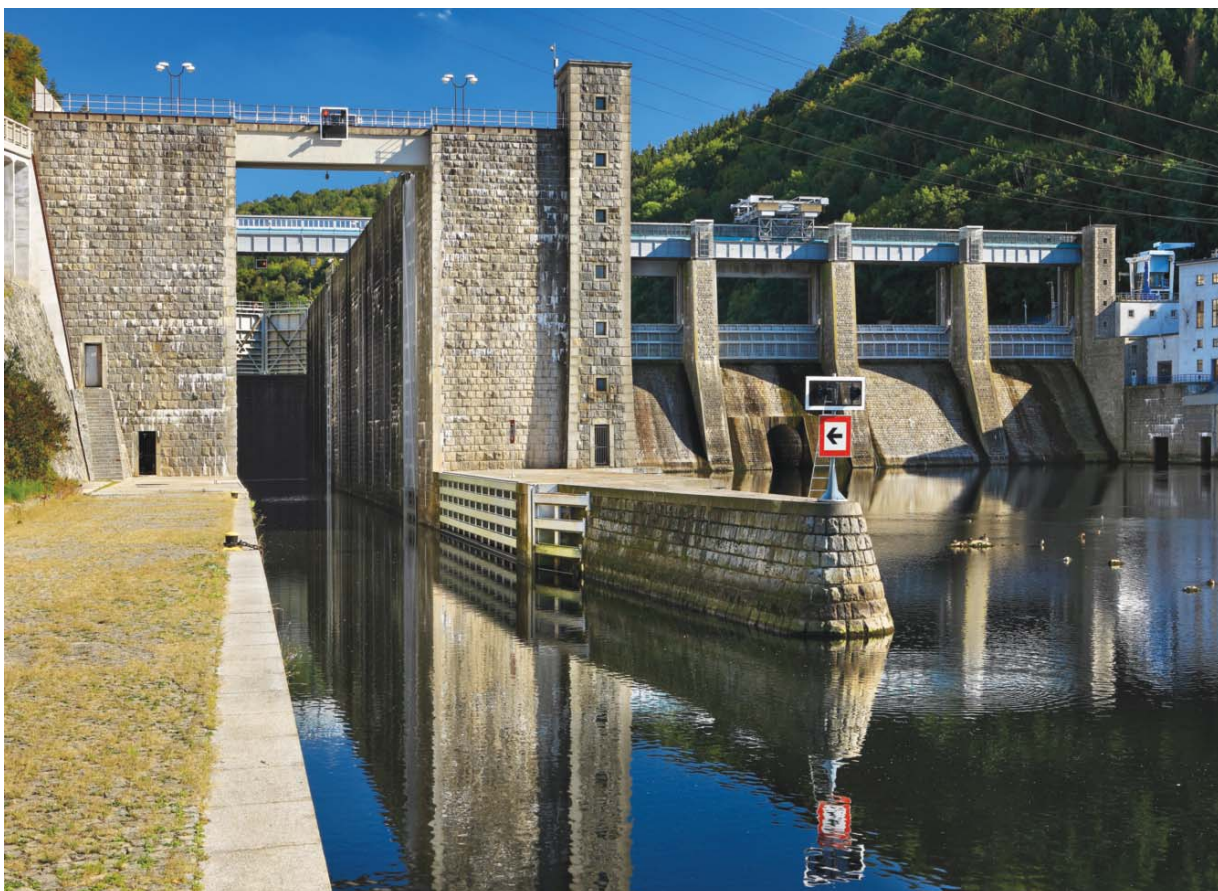
Vltava pod Vyšehradem



Vodní dílo Vrané nad Vltavou



Vodní dílo Štěchovice a přečerpávací elektrárna



Plavební komora Štěchovice má nejvyšší spád ve střední Evropě – 20 metrů



Zdrž vodního díla Kamýk



Kaňon Vltavy pod hrází vodního díla Orlík



Meandr Vltavy pod hrází vodního díla Orlik



Zámek Orlik nad přehradním jezerem



Týn nad Vltavou je od letošního roku spojen s Českými Budějovicemi vodní cestou



Plavební komora na historickém jezu Hněvkovice byla posledním chybějícím článkem na Vltavské vodní cestě k Českým Budějovicím



Plavební komora na hrázi vodního díla Hněvkovice překonává spád 15 metrů

z domácího tisku • z domácího tisku

Z Budějovic lodí až do Prahy. Otevřeli komoru ve Hněvkovicích a na řece už není žádná překážka

Zdeněk Zajíček, Andrea Zahradníková – Český rozhlas, 20. května 2017

Po zhruba šedesáti letech padla poslední překážka pro plavbu na řece Vltavě, tím, že se otevřela plavební komora na jezu ve Hněvkovicích, a tak se menší lodě dostanou z Českých Budějovic až do Prahy. První proplutí komorou zaznamenal v přímém přenosu Český rozhlas České Budějovice.

Současné splavnění Vltavy je vlastně jen návratem k něčemu, co už fungovalo. „Do 50. let minulého století ještě lodě a vory z Budějovic do Prahy nerušeně pluly, ale pak se začaly budovat přehrady Slapy a Orlík. Plánovaná lodní zdviha nevyšla a až teď se vracíme na vodní cesty. U jezů a přehrad se objevily plavební komory a vodní cesta se vrací k tradici, která tu byla vlastně od středověku,“ připomíná Jan Bukovský z Ředitelství vodních cest.

Plavební komora ve Hněvkovicích je poslední, která propojuje jihočeskou Vltavu s nádrží Orlík. Spolu s ní se otevřelo 33 kilometrů nové vodní cesty.

„Plavební komora je taková železobetonová vana. Zaplujeme do žlabu, který má na obou stranách ocelová vrata. Když přijedeme po proudu, horní vrata jsou otevřená a dolní vrata zavřená. Jakmile loď vjede dovnitř, horní vrata se také zavřou a komora se začne vyprazdňovat,“ popisuje Jan Bukovský.

Až se loď dostane na spodní hladinu řeky, otevřou se dolní vrata a loď může bezpečně vyplout. Vše funguje i naopak. Motorové lodě mohou plout také proti proudu, kdy se naopak voda v komoře napustí a vynese loď na horní hladinu.

Vše řídí obsluha plavební komory na velině. „Všechno ovládáme přes počítač. Máme tady čtyři nejdůležitější tlačítka – proplavení nahoru, proplavení dolů a technická nahoru a dolů,“ popisuje Libor Bezpalec.

Samotné proplutí komorou podle něj zabere asi deset až patnáct minut. „Spíš záleží na tom, jak rychle se loď uváže v komoře. Samotné proplavení je pak poměrně rychlé, rozdíl hladin je asi dva a půl metru,“ vysvětluje.

V přímém přenosu Českého rozhlasu České Budějovice si proplutí vyzkoušela výletní loď Vojtěch Lanna Jr. Repliku lodě Lanna 8 z roku 1895 řídil kapitán Jiří Borovka.

Právě jméno Vojtěcha Lanny je s plavbou na Vltavě úzce spjato. „Navázal na tradici již od 13. století, kdy fungovala voroplavba. Vzal jihočeskou tuhu a vezl ji do Hamburku a Anglie, kde mu ji zabavili, protože platil zákon, že cizí tuha se nesmí do Anglie dostat. Nechal ji tedy zdarma anglickým průmyslníkům a ti zjistili, že česká tuha je mnohem lepší než anglická. Takže do roka a do dne byl zrušen zákaz a česká tuha mohla na cestu do světa. Lanna založil firmu, která začala takzvaně kanalizovat Vltavu, to znamená zbavovat ji meandrů, napřimovat, aby lodě, které stavěl v Budějovicích, mohly doplnout do Prahy, případně až do Hamburku,“ vypráví historik Jiří Dvořák.

Splavnění je ale podle Jiří Belingera z Asociace lodního průmyslu důležité i v současnosti, kdy Vltava slouží jiným účelům. „Čekali jsme na to dlouhá desetiletí. Teď se rekreační lodě dostanou nejen po proudu jako v minulosti, ale i proti proudu,“ připomíná.

Velké lodě však ještě narazí na problém v Týně nad Vltavou. Pod zdejším starým mostem, který je technickou památkou, proplují jen plavidla do maximální výšky tři metry. „Poměrně dlouho už diskutujeme s městem, jak by se to dalo vyřešit. Variant bylo více a momentálně to vypadá, že pravděpodobně bude most upraven jako pohyblivý, bude to další zvedací most,“ říká Jan Bukovský.

Společně s vodní cestou se nestavěly jen plavební komory, ale také přístavy a přístaviště. Důležitá byla podle Jana Bukovského podpora obcí. „Teď uvidíme, jak to uchopí i podnikatelé. Podle zkušeností z Baťova kanálu si myslím, že vodní cesta vytvoří první krok a pak se velice rychle objeví podnikatelé, kteří najdou prostor pro svůj byznys. Sledujeme, že podpora narůstá a starostové a místní samosprávy vidí, že to je příležitost přinést něco nového do měst a vesnic,“ dodává.

Historik Jiří Dvořák komentuje, že současné splavnění je uzavřením úsilí mnoha generací. „Už od roku 1556, kdy se začala z Českých Budějovic plavit sůl, byly snahy Vltavu nějak splavnit. Tohle je završení snu mnoha generací, je to velká výhoda a díky tomu se můžeme napojit na západní Evropu, kde je velice populární, že rodiny tráví dovolenou na člunech, kdy proplovají jednotlivými oblastmi a získávají vynikající znalosti,“ uzavírá.

Záznam reportáže: http://www.rozhlas.cz/cb/publicistika/_zprava/z-budejovic-lodi-az-do-prahy-otevřeli-komoru-ve-hnev-kovicích-a-na-rece-uz-neni-zadna-prekazka—1726985

Evropský projekt pro využití vodních cest nižších tříd WATERTRUCK

Vodní cesty nižších tříd v poslední dekádě ztrácejí na významu a přepravované zboží je přesouváno na kamiony. Rodinné podniky, které vlastní flotilu malých nákladních lodí mají problém dosáhnout na finanční nástroje, aby obnovily zastaralé lodě a dělá jim problém také zapojit se do moderního logistického řetězce. Evropský projekt WATERTRUCK se pokouší tento trend změnit. Více nám o něm poví manažerka projektu Sandra Vanderniepen.

Vysvětlete prosím našim čtenářům, o čem je váš projekt?

Watertruck je inovativní koncepce pro přepravu zboží na malých vodních cestách (I. až IV. třídy), která může odblokovat ekonomický potenciál oblasti těchto vodních cest pomocí malých, motorizovaných nebo nemotorizovaných standardizovaných člunů.

V kombinaci s velkými nebo malými remorkéry šetrnými k životnímu prostředí používanými pro tlačení lodních sestav zajišťuje koncepce maximální flexibilitu provozu při zachování maximálního regionálního pokrytí spojením malých vnitrozemských vodních cest se sítí TEN-T.

Koncept Watertruck poskytuje univerzální standardní konstrukci pro různé typy malých vnitrozemských člunů, které mohou být upraveny tak, aby vyhovovaly provozním požadavkům specifického toku zboží (nákladový tok). Pohon, poklopy, zvedací systémy, malý jeřáb apod. mohou být přidány nebo odstraněny bez významného dopadu na celkovou konstrukci trupu a použití konceptu Watertruck+.

Standardní čluny jsou určeny k přepravě různých druhů zboží a mají větší nosnost (jak z hlediska hmotnosti, tak i objemu) než současné lodě.

Provozní a ekonomická proveditelnost tohoto konceptu byla prozkoumána během projektu Interreg Watertruck (<http://watertruck.be>), který byl proveden v letech 2010–2014. Následně bylo stanoveno, že je zapotřebí inovace a generální plán inovací, což by mělo za následek lepší konkurenční postavení vůči silniční dopravě.

V důsledku pilotního projektu je třeba očekávat významný přechod na evropskou úroveň. Ve flanderských oblastech

Campine a Západní Vlámsko byla provedena analýza přeprav zhruba 14 milionů tun (69 přepravců), z nichž 3 miliony tun by bylo možno přepravit konceptem Watertruck+. Pro nejméně polovinu z těchto 3 milionů tun je možný přechod ze silniční na vodní dopravu. Na tomto základě by bylo pro realizaci přeprav zapotřebí 50 nákladních člunů.

Cílem projektu Watertruck+ je dosáhnout řešení, které doplňuje stávající provoz na vnitrozemských vodních cestách. Cílem je nastavit tržní obchodní model pro velkou evropskou flotilu plavidel, která je značně fragmentovaná do řady malých subjektů provozujících plavidla, a to zavedením konceptu Watertruck v různých evropských regionech. Investici do této spojené velké flotily užívané různými menšími rejdaři pak uskuteční velcí soukromí partneři a banky.

Cílem projektu je využívat nová plavidla konceptu Watertruck na zboží, který je v současné době přepravován po silnici a na nových zboží, čímž se zvyšuje tržní podíl vnitrozemských vodních cest v evropském modálním rozdělení. Watertruck+ chce přispět k přesunu většího množství zboží z přesycených evropských silnic směrem k dostupné kapacitě na vodních cestách, ke zvýšení propustnosti koridorů TEN-T a k uvolnění ekonomického potenciálu v regionech s malými vodními cestami.

Navíc stavba plavidel podléhá během provádění zkušební fáze povinnosti vynaložit maximální snahu na snížení emisí CO₂ o nejméně 25% ve srovnání s emisemi stávající flotily na vnitrozemských vodních cestách a dosáhnout úrovně emisí škodlivých látek, která alespoň splňuje emisní kritéria standardů EURO VI pro silniční dopravu nebo jejich ekvivalent.

Jako první krok je třeba vyvinout určité normy s cílem zlepšit interoperabilitu plavidel jak z hlediska plavby, tak i typu nákladu. V rámci této první etapy evropského zavádění bude vybudována a nasazena malá flotila ve zkušební fázi, která bude každý rok realizovat určitý objem přeprav zboží.

Tato zkušební fáze nám poskytne další informace o:
- nákladech na výstavbu lodí díky úsilí o dosažení větší

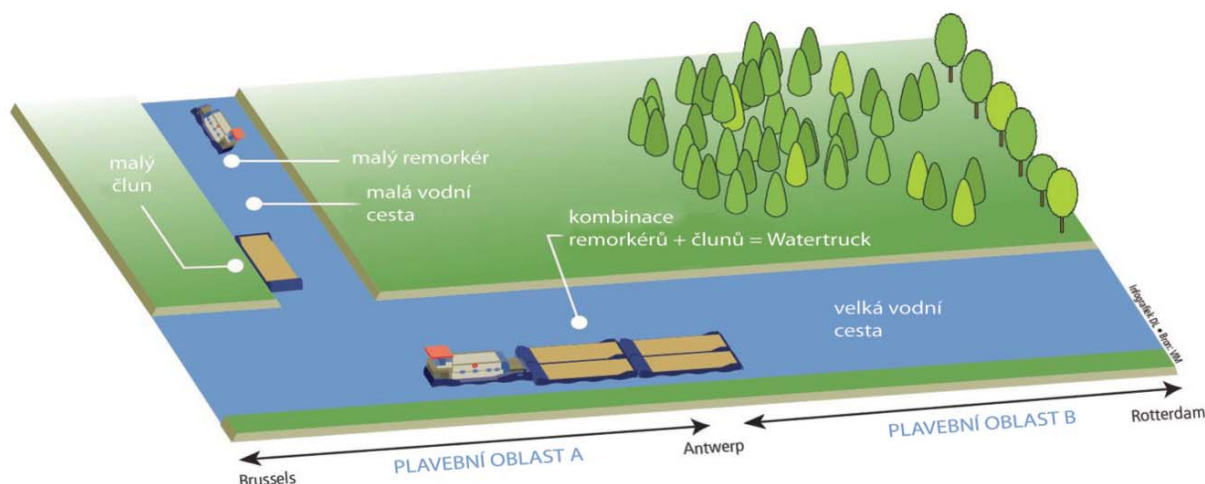


Schéma použití konceptu Watertruck

standardizace a modulárního konstrukčního návrhu lodí,
- provozních nákladech v důsledku úsilí o zavedení jiné logistické organizace přepravního řetězce a efektivnějších pohonných systémů.

Tyto parametry se kombinují s navrženým hlavním finančním nástrojem, které podpoří zavedení koncepce v Evropě. Provozní parametry a soubor dostupných finančních nástrojů budou mít za následek vytvoření obecného plánu, který bude tvořit obchodní případy pro novou výstavbu flotily nákladních člunů koncepce Watertruck v celé Evropě pod impulzem soukromých investic.

V rámci podnětu soukromých investic do velkého počtu jednotlivých a standardizovaných plavidel na trhu, které jsou schopné modulárního rozmístění, bude vytvořen růstový potenciál pro toto odvětví. Velká flotila nákladních člunů Watertruck se tak stane standardní investicí v odvětví vnitrozemské vodní dopravy s akceptovatelnou dlouhou dobou návratnosti (srovnatelná s investicemi do nákladních přívěsů v silniční dopravě) spíše než jednorázovou investicí založenou na konkrétní situaci jedné přepravní relace.

Kolik, nebo které vodní cesty jsou součástí projektu?

Právě nyní dokončujeme smlouvy s několika stranami o stavbě plavidel, přepravních trasách a nákladu. Jakmile bude celý proces dokončen, oznámíme, kdo postaví plavidla a kteří provozovatelé je použijí k převedení nových nákladů na malé vodní cesty. Momentálně můžeme konstatovat, že zkušební projekt Watertruck+ se uskuteční na belgických, holandských a francouzských vodních cestách.

Je váš projekt teoretický nebo praktický?

Watertruck+ je skutečně teoretický a praktický projekt. Jedná se o hlavní kroky, které budou podniknuty:

1. Porozumění problémům a poskytnutí dlouhodobého řešení

Jako první krok, který zahrnuje interpretaci výsledků projektu Watertruck Interreg NWE (2010–2014) a intenzivní dialog s hlavními zainteresovanými subjekty v oblasti vnitrozemské vodní dopravy a Evropskou komisí, byly zmapovány současné problémy a bylo vynaloženo značné úsilí na zajištění koncepce trhu a zpracování návrhu, který může poskytnout dlouhodobé řešení z hlediska provozní životaschopnosti, stability pracovní síly a finanční přitažlivosti.

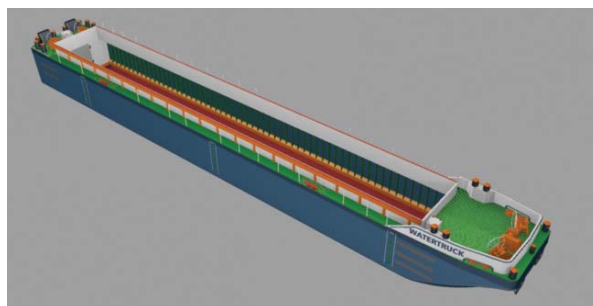
2. Pilotní fáze

Představíme malou flotilu asi 30 plavidel. Většina plavidel bude vhodných pro vodní cesty I. a II. třídy, operátoři a dopravci se zavazují investovat do této koncepce. Vzhledem k tomu, že v prvním desetiletí tohoto století se 27 lodí této kapacity každoročně vyřadilo z belgické flotily, tato investice pouze zmírnila trvalý úpadek evropské flotily.

Kromě toho se zboží toky realizované partnery Watertruck+ sestávají především (67%) z přeprav, které jsou v současné době uskutečňovány silniční dopravou nebo jsou nové. Další 23% by bylo ztraceno pro vnitrozemskou vodní dopravu, pokud by v krátkodobém horizontu nebylo nalezeno žádné investiční řešení do plavidel. Zbývajících 10% tvoří dlouhodobé smluvní toky bez komerčního dopadu na trh.

Z této pilotní fáze se dozvíme:

- jak lze návrh optimalizovat z hlediska funkčnosti a nákladů;
- jaké jsou přesné provozní přínosy a jak se pro tento koncept přenášejí do procesu poskytování dodávek;
- poslouží jako ukázka, aby přesvědčila trh o životaschopnosti konceptu.



Návrh univerzálního člunu pro vodní cesty nižších tříd

3. Rozvinutí konceptu

S ohledem na výzvy daného sektoru a na základě výsledků pilotního projektu je hlavním cílem projektu Watertruck+ postupné zavádění konceptu ve velkém měřítku. Toto zavedení bude založeno na dvou klíčových bodech:

- ekonomické parametry konceptu z hlediska investic, užitého zatížení a provozních nákladů, které jsou odvozeny z pilotní fáze;

- překlenutí investiční mezery.

Tento druhý bod je klíčový, neboť současná struktura trhu je roztržštěná. Menší rodinné podniky nedokáží přesvědčit tradiční způsoby financování, aby poskytly prostředky na investice do nových zařízení. Na druhé straně se zdá, že financování ze strany velkých investorů nebo garančních mechanismů jsou dosažitelné, ale jsou příliš velké, aby se mohly vyrovnat s tradičními malými a středními podniky. Watertruck+ si klade za cíl poskytnout platformu, finanční sadu nástrojů, aby toto soustředění investic umožnil.

Pomocí kombinace ekonomiky a financí je cílem společnosti Watertruck+ podpořit zavádění konceptu na trhu, což je přínosem při sestavování životaschopných obchodních případů pro investice do rozsáhlého systému Watertruck v Evropě a jeho rozmístění, zajišťující vnitrozemskou vodní dopravu pro menší evropské vodní cesty.



Využití vodní dopravy na menších vodních cestách bylo testováno při pilotním projektu za použití stávající flotily plavidel

Jak postupuje váš projekt? Máte dobré reference?

Projekt postupuje pozitivně. Jak již bylo zmíněno, právě teď dokončujeme smlouvy o stavbě plavidel. První čluny budou dodány již v září. První přepravy začnou ve čtvrtém čtvrtletí roku 2017. Dodávky plavidel a přepravy budou postupně pokračovat v roce 2018. Projekt bude v plném provozu v průběhu roku 2018 a bude trvat do konce roku 2019. Mezitím také začala příprava na vytvoření hlavního plánu pro evropské zavádění.

Je váš projekt použitelný v České republice (nebo v zemích střední Evropy)?

V průběhu zkušební fáze se projekt Watertruck+ neaplikuje v České republice. Dlouhodobě ale doufáme, že projekt Watertruck+ bude rozšířen ve větším měřítku i do zemí střední Evropy.

ODERSKÉ FÓRUM – FORUM ODRZAŃSKIE 2017: studie v lednu odpoví, zda a jak budovat oderskou cestu

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

V lednu příštího roku by mělo Ministerstvo dopravy ČR dokončit studii proveditelnosti oderské větve vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, která by měla odpovědět na otázky, zda a jak dále pokračovat. Stejně tak polská strana připravuje marketingovou studii splavnění Odry až k českým hranicím. Informovali o tom představitelé ministerstev obou zemí účastníci konference ODERSKÉ FÓRUM – FORUM ODRZAŃSKIE, která se konala 31. května letošního roku v Bohumíně a kterou pořádalo Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje ve spolupráci s polským partnerem GAPR (Górnośląska Agencja Przedsiebiorczości i Rozwoju).

„Předmětem studie proveditelnosti multifunkčního dopravního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L), kterou již deset měsíců připravujeme a měla by být hotova 17. ledna příštího roku, je prověřit dopravní, vodohospodářské, energetické a rekreační balance, včetně vyhodnocení analýzy nákladů a přínosů. Měl by to být základní podkladový materiál pro rozhodování na vládní úrovni,“ řekl na konferenci Luděk Sosna, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR. Studie tedy odpoví, zda realizovat celý koridor, nebo ne, nebo jen některé jeho části. Na základě intenzivní spolupráce s polskou stranou v rámci práce česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L, ke které se letos připojilo i Slovensko, studie například také doporučuje jako nejlepší ze čtyř variant přechodu česko-polské hranice Odry tu levostrannou dlouhou povodňovou. „Kopíruje trasu Odry po jejím levém břehu a mírní negativní dopady velké vody,“ vysvětlil Luděk Sosna.

O hospodářském významu splavnění Odry se hovoří již desítky let. Polská strana chce dosáhnout splavnění Odry na IV. stupeň. Podle Jerzyho Materna, státního tajemníka z Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, by se měla oderská vodní cesta dostat při revizi sítě TEN-T v roce 2023 na mapu transevropských dopravních cest a na tomto základě by bylo možné při její výstavbě požádat o spolufinancování z evropských fondů. „V roce 2030 by se mělo podle plánů EK třicet procent automobilové dopravy přesunout na železnici nebo na vodu, v roce 2050 potom padesát procent,“ upozornil Jerzy Materna.



Polský státní tajemník Jerzy Materna z Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby hovoří o perspektivě rozvoje Oderské vodní cesty

Česká i polská strana na vládní i regionální úrovni má zájem o splavnění řeky Odry z polského města Kędzierzyn-Koźle do Ostravy, nebo až do Mošnova. Pro regiony na obou stranách hranice by výstavba zmíněného úseku vodní cesty přinesla hospodářské oživení.

„Jsem rád, že se situace na české straně zásadně změnila, že vybudování úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, Mošov, který bude mít velký přínos pro Moravskoslezský kraj i Českou republiku a může být zásadní pro konkurenceschopnost, má takovou podporu,“ zdůraznil prezident Sdružení Pavel Bartoš. Podle něj představuje splavnění Odry do Ostravy-Mošnova obrovskou příležitost pro region, pro jeho hospodářské oživení. „Vytvoření alternativní dopravní cesty pro toky zboží a nákladu mezi významnými průmyslovými oblastmi Moravskoslezského kraje, Polska a Německa bude mít řadu pozitivních dopadů, od zvýšení konkurenceschopnosti průmyslových podniků, přes vytvoření nových pracovních míst až po snížení emisí z automobilové dopravy,“ upřesnil vládní zmocněnec Jiří Cienciala.

Prodloužení oderské vodní cesty bude mít také význam vodohospodářský a přispěje ke stabilizaci vodního režimu podél trasy a může odstranit problémy s nedostatkem i nadbytkem vody. Splavnění Odry po Ostravu, Mošov podpoří také energetickou nezávislost regionu.

Řeka Odra je splavná s určitými problémy od přístavu ve Štětíně až po město Kędzierzyn-Koźle, které leží asi padesát kilometrů od hranic s Moravskoslezským krajem. Splavněním Odry až do Ostravy, Mošnova se dorská vodní cesta prodlouží o devadesát kilometrů. Jde o samostatný úsek vodní cesty, který je nezávislý na jiných projektech. Do budoucna by však mohl být součástí spojení Dunaj-Odra-Labe, nebo společně se Slezským průplavem propojit také Odru s Vislou. Trasa tohoto úseku probíhá územím nejprůmyslovějších částí Česka i Polska, kde žije téměř sedm milionů obyvatel, z nichž polovina by mohla být ovlivněna přínosem prodloužení splavnění Odry.



Na Gliwickém průplavu v Polsku v současné době probíhá obnova přepravy uhlí vodní dopravou

Účastníci česko-polského fóra:

- berou na vědomí informace o postupech a jednáních centrálních orgánů v České republice i Pol-

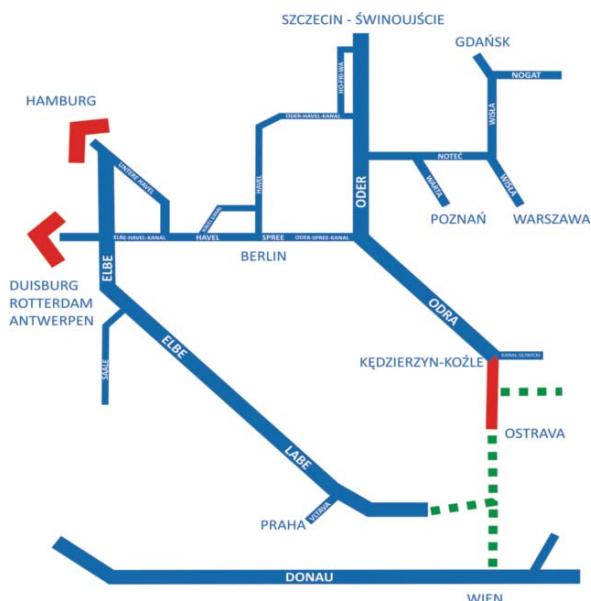


Schéma napojení ČR na námořní přístavy

ské republiky vedoucí k modernizaci oderské vodní cesty a jejího zvažovaného prodloužení až na území České republiky,

- vyjadřují podporu pro navrácení oderského vodního koridoru (E-30) do evropské dopravní sítě TEN-T při její nejbližší aktualizaci,
- vyzývají regionální orgány veřejné správy i podnikatelské a zájmové kruhy po obou stranách hranice k aktivitám vedoucím k objektivnímu posouzení zvažovaného nadnárodního projektu prodloužení splavnosti Odry do České republiky,
- podporují iniciativu dopravců ke společnému stanovení trasy pro přepravu nadrozměrných nebo těžkých nákladů z/do Ostravy k říčním přístavům na Odře na území Slezského nebo Opolského vojvodství.

Vyhodnocení dosavadního postupu na základě vytyčených směrů v roce 2015.

1/ Zpracovat analýzu (studii proveditelnosti) vodní cesty Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, Mošov jako přeshraničního samostatně funkčního úseku oderské vodní cesty.

- Ministerstvo dopravy ČR zadalo zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, která prověřuje mj. i možnost realizace samostatného úseku z Polska do Ostravy; předpokládané ukončení studie 1/2018.

2/ Implementovat projekt do plánů a strategií v oblasti vod a dopravní politiky na všech úrovních: místní i vládní, a to současně v České republice i v Polské republice.

- Vláda Polské republiky schválila dokument Zásady pro plánování rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku na léta 2016–2020 s výhledem do roku 2030; dokument zahrnuje i úsek z Kędzierzyna-Koźle k hranicím ČR,
- projekt Oderská vodní cesta, úsek Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, Mošov jako regionálně specifické opatření pro Moravskoslezský kraj zařazen do návrhu Akčního plánu Strategie restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje 2017-2018 (květen 2017),
- Slezské vojvodství přijímá souhlasné stanovisko k ak-

tivitám centrálních orgánů zaměřené na obnovení funkce Oderské vodní cesty o rozvoj infrastruktury pro říční dopravu, jako součást územní politiky vojvodství (květen 2017).

3/ Uzavřít mezivládní česko-polskou dohodu o výstavbě úseku Kędzierzyn-Koźle – Ostrava, Mošov, včetně určení hraničního bodu.

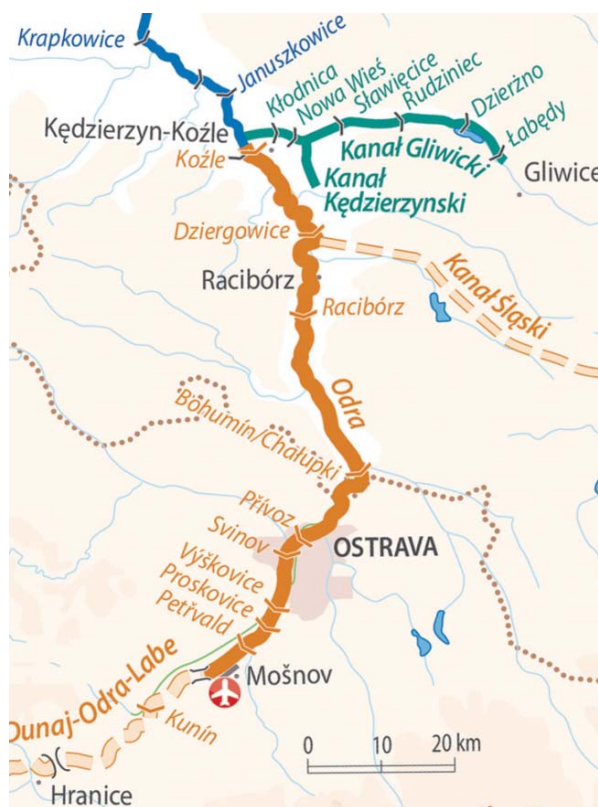
- Premiéři České republiky a Polské republiky deklarují spolupráci na úrovni expertních týmů mj. i pro přeshraniční propojení Oderského vodního koridoru z Kędzierzyna-Koźle do Ostravy (12. 12. 2016),
- Pravidelná jednání česko-polsko-slovenské pracovní skupiny Dunaj-Odra-Labe na ministerské úrovni.

4/ Společně dosáhnout zařazení oderské vodní cesty do soustavy transevropských dopravních sítí TEN-T a na tomto základě požádat o spolufinancování z evropských fondů.

- Ministři České republiky, Polské republiky a Slovenské republiky podepsali Memorandum k přípravě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (leden 2017),
- Polsko přistoupilo k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu – Dohoda AGN (březen 2017).

5/ Zajistit v regionu odpovídající informovanost o přínosech realizace vodní cesty, jako je vytváření nových pracovních míst, rozvoj služeb a obchodu, posílení konkurenceschopnosti průmyslu a nový podnět pro volnočasové aktivity a rekreaci u vody.

- Každoročně pořádaná česko-polská platforma ODERSKÉ FÓRUM - FORUM ODRZAŃSKIE za účasti představitelů ministerstev, krajů a vojvodství z České republiky, Polské republiky i Slovenské republiky,
- Fond Mikropojektů Euroregionu Silesia schválil projekt ODRA OK; cílem je zpracovat studii využití vodního koridoru v regionu pro zpřístupnění přírodních lokalit a rozvoje podnikání souvisejícího s vodní turistikou, rekreací nebo dopravou.



Mapa prodloužení Oderské vodní cesty

Rozhovor s novým generálním ředitelem státního podniku Povodí Moravy MVDr. Václavem Gargulákem



Co vás přivedlo k zájmu o to stát se generálním ředitelem státního podniku Povodí Moravy?

Snad úplně na úvod bych chtěl říct, že je to fantastická práce a velice mě baví. Neexistuje mnoho smysluplnějších poslání, než je péče o vodu, protože voda provází celý náš život od počátku až po jeho konec. Můj osobní zájem o problematiku vody společně se zku-

šenostmi z vedení mezinárodních firem můj zájem o vedení organizace, která spravuje vodní toky na Moravě, dobře doplnily. Po třech měsících ve funkci jsem přesvědčený, že s mými kolegy z Povodí Moravy vytváříme tým, ve kterém spojení odbornosti a managementu vytváří dobré podmínky, abychom patřili mezi ty nejlepší.

Jaký máte vztah k vodě a vodní dopravě

Voda je to, co máme v přírodě nejcennějšího. Provází nás na každém kroku. Je to zdroj života a nekonečné změny a dynamiky v přírodě. Myslím si, že čím dál tím více poznáváme jak je nenahraditelná a jak si jí musíme více vážit. S vodou jsem spojený už od dětství na vesnici, kdy pro mě byla nejen zdrojem zábavy, ale také poznání. Voda pro mě představuje to nejkrásnější v krajině, je základem každého života.

Vodní doprava pak v dnešní době k vodě neodmyslitelně patří, a to bez ohledu zda se jedná o dopravu rekreační či nákladní. Právě obliba vodní dopravy vytváří v dnešní době velký prostor pro to, jak jednoduše a přirozeně k problematice vody a hospodaření s vodou přilákat velké množství lidí, a to od těch nejmladších až po dospělé a probudit v nich zájem a poznání o významu vody v krajině.

Co říkáte na současný stav plánování, přípravy a realizace v oblasti vodohospodářství a vodních cest?

To je velmi obecná otázka. Před vodním hospodářstvím dnes stojí spousta výzev, které jsou dány právě cíli stanovenými tzv. plánováním v oblasti vod. S tím vším samozřejmě souvisí koordinace veřejných zájmů s ostatními obory hospodářství včetně vnitrozemské plavby. A velkou výzvou současnosti představuje klimatická změna.

Stěžejní pro dosahování dobrého stavu vod zřejmě budou obecná opatření koncepčního, legislativního a vědecko-výzkumného charakteru, která by měla minimalizovat nepříznivé vlivy společnosti na vodu.

Co se týká vodních cest, tak v našich podmínkách se

zaměřujeme především na udržování a zkvalitňování podmínek pro rekreační plavbu na naší nejvýznamnější vodní cestě – Baťově kanálu. Úvahy o širším hospodářském využití vodní dopravy jsou v našich podmínkách limitovány prognózami dalšího vývoje klimatické změny. Předpokládám, že odpověď na tuto a další související otázky poskytne právě zpracovávaná studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Jaký máte názor na přípravu dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Úloha státního podniku Povodí Moravy bude v případě koridoru D-O-L čistě odborná. To znamená, že my jakožto vodohospodáři budeme hájit především zájmy správného hospodaření s vodou. V případě, že vláda na základě závěrů studie proveditelnosti rozhodne o realizaci, co do významu určitě ne jen českého, ale i evropského projektu, poskytneme veškerou naši odbornou spolupráci tak, aby projekt negativně neovlivnil protipovodňovou ochranu obcí a měst, odtokové poměry a samozřejmě také kvalitu vody. V tomto ohledu budou veškeré naše vstupy k tomuto projektu ryze odborné. Co se týče osobního názoru, tak snad jen to, že konkrétně moje generace, s ohledem na komplexitu tohoto projektu, se do realizace vodního koridoru D-O-L s největší pravděpodobností nezapojí.

5 Jaké máte plány pro rozvoj Baťova kanálu?

Baťův kanál patří mezi jedny z našich priorit. Tato významná vodní cesta neznámá pouze plavbu, ale nespočet zajímavých věcí okolo, které jsou doslova připravené na talíři a stačí si jich jen všimnout. Bohužel minulost se hodně podepsala na místy neutěšeném stavu Baťova kanálu, a proto si aktuálně vyžaduje hodně našeho úsilí a peněz pro jeho záchranu a obnovu. Baťův kanál je pro Povodí Moravy skvělý nástroj, jak vychovávat a vzdělávat budoucí generace o významu a důležitosti vody. Kanál nám umožňuje na konkrétních příkladech vysvětlit také, jaká je náplň naší činnosti a co všechno hospodaření s vodou obnáší.

Co se týká našich plánů, tak v příštím roce nás čeká významné výročí 80 let Baťova kanálu. Proto například chceme zajistit informace pro návštěvníky o tom, jak je plavební cesta unikátní a o jak jedinečný biotop se jedná. Připravujeme knižní publikaci o Baťově kanálu pohledem jeho správce. Mezi nejdůležitější stavební akce pak bude patřit oprava opevnění a čištění nánosů v úseku Vnorovy-Strážnice, kde si práce vyžádají investici ve výši téměř 25 mil. Kč.

Určitě bych chtěl využít této příležitosti a pozvat Vás k nám na Moravu a jak jinak než na projíždku po Baťově kanálu. Prožijete nezapomenutelné, potkáte vždy dobře naladěné a přátelské lidi a také ochutnáte výborné víno nebo okoštujete dobrou slivovici.

**Děkuji za rozhovor
Tomáš Kolařík**

Otazníky nad Studií proveditelnosti vodního koridoru D–O–L

Ing. Pavel Neset, CSc.

Práce na Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe pokračují. Důvody proč je nutné se k tomuto projektu vracet je několik, přestože **ekonomika projektu byla za posledních padesát let mnohokrát prokázána a vždy s kladným výsledkem**. Vždy nová generace politiků a řešitelů si potřebuje osvojit řešení a ověřit důvody zda předcházející řešitelé nějakým způsobem neselhali, zda nové ekonomické prostředí potvrdí důvody pro realizaci tohoto projektu.

Málokdo pochopí, že dnes uchopitelné důvody jsou sice důležité, ale **důležitější je rozvojový ekonomický potenciál projektu pro budoucnost**. To pochopil prezident Miloš Zeman, kdy se po období pochybností stal zastáncem realizace projektu. To v minulosti pochopil Eduard Beneš jako ministr zahraničí vlády, když zastupoval Československo na Versailleské konferenci po 1. světové válce. Tehdy prosadil mezinárodní statut pro splavné Labe a Vltavu (od Karlínského viaduktu), splavné Odry z Kozlů s prodloužením k ústí Opavy a Dunaje od Řezna s tím, že byla stanovena hranice Československa na Dunaji od Děvína až po ústí Ipeľu a tím zajištěna možnost přístupu na Dunaj. Smyslem byla možnost našeho průmyslu mít přímou cestu do námořních přístavů a do světa. Proto byla v roce 1919 převzata ustanovení rakouského zákona z roku 1901 do našeho zákoníku. Tyto základní předpoklady dané do vzniku Československa se postupně vytrácely z politického uvažování a perspektivní význam projektu ztrácel podporu. Až před druhou světovou válkou byl projekt D-O-L oživen a realizovala se stavba Koblovského jezu, který v důsledku poddolování byl později zrušen. Bohužel se Baťovi nepodařilo přesvědčit agrárníckou lobby na splavnění Moravy z Otrokovic k dopravě lignitu, proto vznikl Baťův kanál v menších parametrech, jako závlahový a plavební kanál. Za okupace vznikly krátké úseky kanálu Dunaj-Odra u Vídně a ve Slezsku odbočkou z Glivického kanálu.

Po druhé světové válce byl projekt posuzován v **Generálním řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe**, které se navrátilo k využití řek Moravy a Odry pro plavbu. Podle tohoto řešení byla stanovena hájená trasa, která po několika upřesněních je hájená dodnes. Většina infrastrukturních projektů tuto trasu respektovala. Také většina projektů na úsecích řek předurčených k plavebnímu využití byla přizpůsobena k budoucímu plavebnímu využití. Například úprava Odry Kopytov-Svinov, nebo úsek Moravy od Rohatce k ústí Dyje.

Po roce 1989 se k řešení projektu D-O-L vrátili nové reprezentace, ale **nestabilita vlád a jejich mandáty na nejdelší čtyřleté období, nepřeje vizionářským projektům vyžadujícím realizaci v delším časovém horizontu**. Ztížení přípravy projektů nutným posouzením EIA, výkupy pozemků a přízemními názory veřejnosti ztížilo významněji pokračovat s projektem D-O-L, přesto, že je součástí přístupové smlouvy ČR k EU. Projekt předpokládá dohody se sousedními státy. Období vstřícnosti se střídají s obdobími nezájmu. Málokdy nastane shoda na obou stranách, která pokud se nevyužije, propadne. Nyní je potřebné **využít příznivou**

situaci na polské straně a s ní smluvně dohodnout alespoň bod dotyku na státní hranici v Bohumíně i realizaci první etapy splavnění Odry do Ostravy.

Řešení Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L se má dle zadání držet hájené trasy, která se ustálila před padesáti lety. To není možné vždy dodržet. Mezi tím se bouřlivě vyvíjela infrastruktura nejen dopravní, sídelní, rekreační a průmyslová, ale vznikly chráněné krajinné oblasti, ptačí zóny a chráněná území, které je třeba respektovat a pokud je to možné minimalizovat vliv projektu na jejich území. Nutno zajistit náhradní plochy pro rozvoj biodiverzity. **Zpřesňující řešení** musí respektovat nejen vliv na životní prostředí, ale na sídla obyvatelů včetně objektů památkové ochrany i míst rekreačně a sportovně využívaných. Je nutné zlepšit protipovodňovou ochranu, zachovat vodohospodářskou infrastrukturu a vytipovat plochy pro rozvoj ekonomiky. Využit kapacitu zdrží jako rezervu vody v období sucha. Využit potenciál vodní cesty pro rekreační plavbu, umístění přístavišť, ochranných přístavů a obchodních přístavů. Příkladem je respektování intenzivně rekreačně využívaného Baťova kanálu, který v době před padesáti lety byl mimo provoz bez využití a proto chráněná trasa na něj nebrala zřetel. Na stupních musí být přítomno energetické využití s možností přečerpávání vody a plavební komory s rejdami. U vyšších stupňů jsou předpokladem úsporné nádrže, které potřebují svůj prostor vedle plavebních komor. Převazy kontejnerů ve více vrstvách vyžadují dodržení podjezdných výšek především u starších mostů, aby kontejnery z dálkové kamionové dopravy mohly se přepravit po vodní cestě a odlehčit přetíženou silniční síť. Snížení emisí na vodní cestě je proto významným ekologickým přínosem. Stále obtížněji se po silnicích přepravují těžké a nadrozměrné kusy. Přeprava loděmi umožní jejich dopravu do přístavů po Evropě i do světa. Na parametry vodní cesty mohou mít vliv úseky navazující na Dunaj, kde mohou plout i říční-námořní lodě do přístavu na českém území v Hodoníně nebo v Lanžhotě. **Vstřícnost zadavatele a řešitelů k aktualizaci projektu vodního koridoru D-O-L by měla být známkou kvality řešení.**

Prioritou řešení vodního koridoru D-O-L má být ochrana:

- Lidských sídel s intravilány obcí včetně ochrany proti velkým vodám.
- Míst památkově chráněných včetně geologicky významných.
- Vodohospodářsky ceněných míst jako jsou pramenné oblasti, nádrže, poldry.
- Chráněné krajinné oblasti, chráněných území a míst s mimořádnou ochranou.
- Hospodářsky významných míst a dopravní infrastruktury.
- Rekreačně významných míst.

Ministr Jurečka: “Nechci kanál, ale vysokorychlostní železnici”

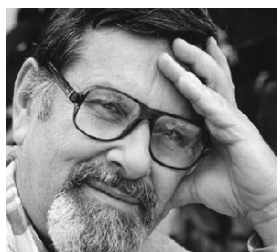
Parlamentní listy - 12. 6. 2017 (Facebook)

Tranzitní silniční doprava potřebuje odlehčit. Doplnkovou alternativou pro střední Evropu je především vysokorychlostní železniční síť. **Je to realistický projekt, na který už existuje konkrétní plán. Budu podporovat jeho realizaci, na rozdíl od budovatelských dobrodružství typu kanál Dunaj-Labe-Odra.**

Pokud jde o lodní dopravu a především vodohospodářské projekty na zadržení vody na našem území, dávám přednost menším lokálním opatřením, které nám neobráťí krajinu úplně naruby.

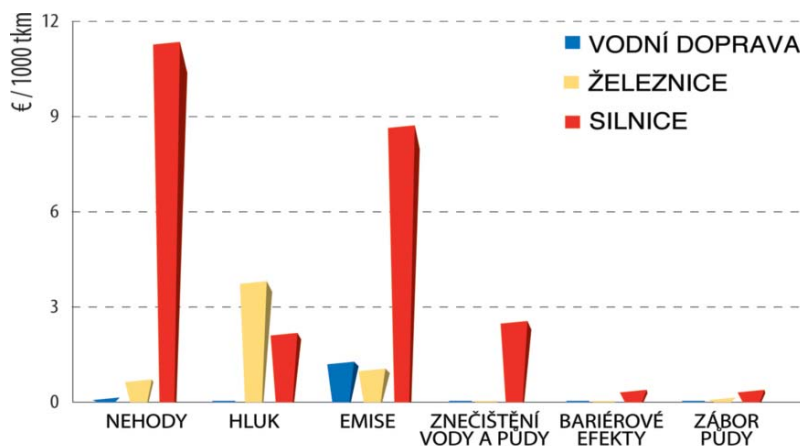
Dunaj-Odra-Labe
300-400 miliard Kč

Vysokorychlostní
železnice (VRT)
asi 600 miliard Kč

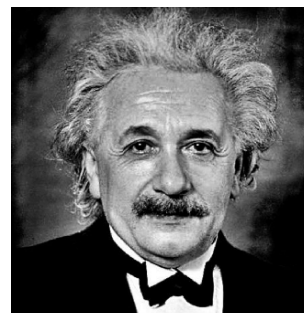


„Dálnice i železniční tratě, jistě zvyknete si na ně, ale přece jen jsou jakousi trvalou jizvou v krajině. Průplavy a kanály jsou spíše její ozdobou. Jizvou jsou jenom po dobu stavby. Jen pokud je to tam rozrachtané. Jakmile průplav začne fungovat, do dvou let se jeho okolí zazelená a průplav se stane zdobnou součástí kraje a nikoli jeho šrámem. Je obohacením života, je rozhojněním přírody.“

František Nepil



Srovnání dílčích externích nákladů



„Je to smutná doba, když je lehčí rozbít atom než lidské předsudky.“

Albert Einstein

Co to vlastně řekl pan ministr?

Nechci víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, využitelný pro nejekologičtější dopravní obor - vodní dopravu a řadu dalších odvětví našeho národního hospodářství, včetně protipovodňové ochrany a přečerpávání vody do suchých míst Jižní Moravy.

Chci železniční jednoúčelový koridor pro ekologicky méně výhodný dopravní obor - železniční dopravu zejména z hlediska hluku a spotřeby elektrické energie, vyráběné z neobnovitelných zdrojů.

Ekologičnost vodní dopravy oproti silniční dopravě, ale také i železniční dopravě byla prokázána řadou, zejména zahraničních, odborných studií. Víceúčelovost vodní cesty má prokazatelně výhodný ekonomický přínos oproti jednoúčelové železnici. Z hlediska záboru zemědělské půdy je koridor pro vysokorychlostní železnici v trase Děčín–Olomouc–Ostrava–Hodonín přinejmenším stejnou zátěží jako vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, využívající v příhraničních oblastech již vybudovanou vodní cestu. Přínos vodního koridoru pro přírodu je mimořádný proti vysokorychlostní železnici, kde je nulový.

Nejhorší a nejsmutnější na celé věci by ale bylo nechat se zatáhnout do hloupého sporu "buď železnice nebo vodní cesty".

Moderní a dobře vedená země potřebuje obojí.

Vodní cesty pomáhají bojovat proti suchu. Přírodní charakter přivaděče vody z Dunaje do oblastí s nedostatkem vodních zdrojů v okolí Norimberku na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj



Zatopená Olomouc (1997). Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe by významně pomohl ochránit města na Hané před povodněmi

Splavnost Labe na německé straně bude zajištěna - přijetí Celkového konceptu Labe a slavnostní setkání na Velvyslanectví České republiky v Berlíně

Mgr. Tomáš J. Podivínský – velvyslanec České republiky v SRN



Celkový koncept Labe

Celkový koncept Labe

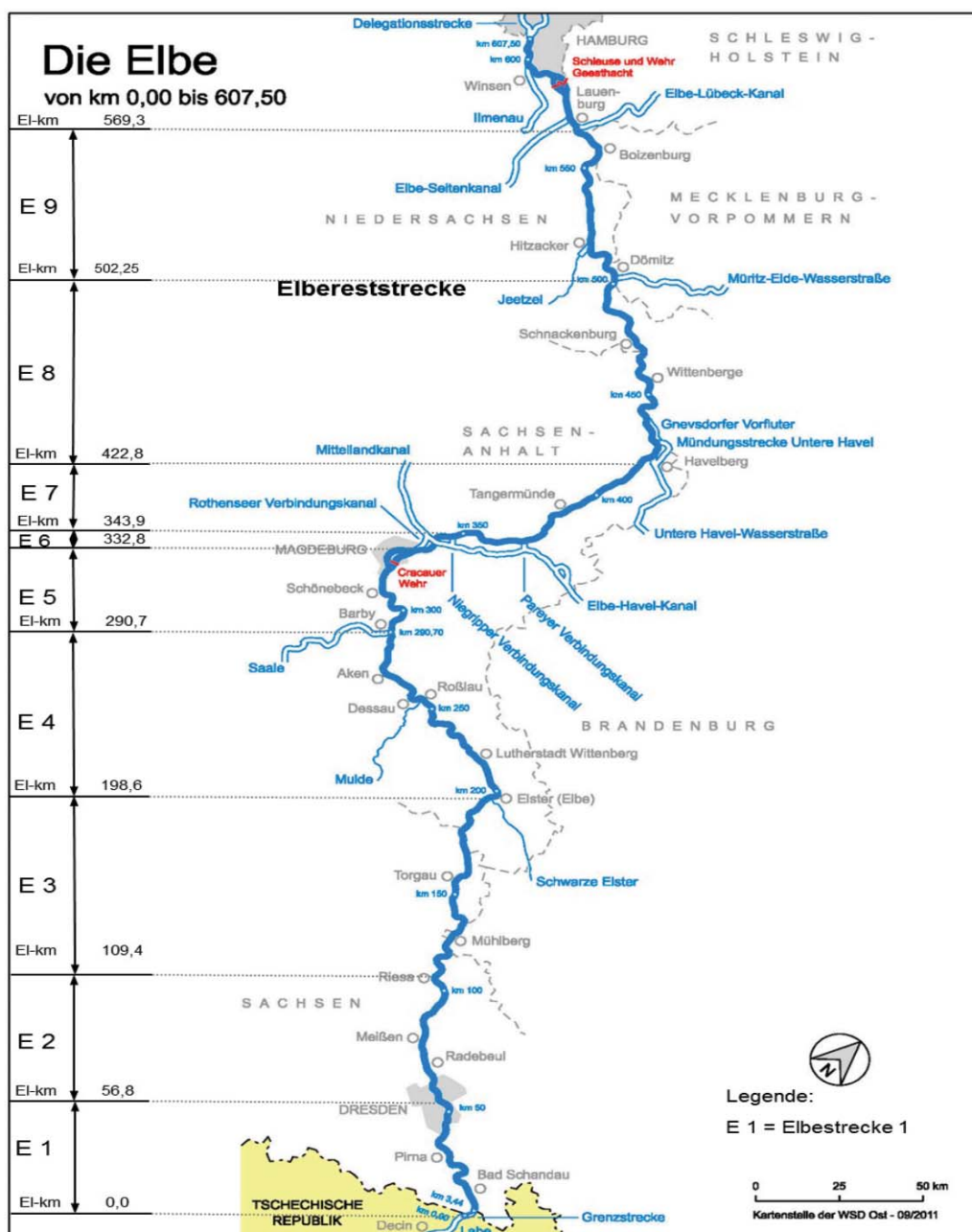
Iniciativa vypracování Celkového konceptu Labe vyšla v roce 2010 od spolkových ministerstev dopravy a digitální infrastruktury a životního prostředí, stavebnictví a jaderné bezpečnosti. Cílem bylo vytvořit dlouhodobou strategickou koncepci rozvoje řeky sladěující hospodářské využití Labe při současném respektování ochrany životního prostředí. Pro zpracování Celkového konceptu Labe byla vytvořena pracovní skupina a poradní grémium složené ze zástupců hospodářských kruhů, ochránců životního prostředí a občanské společnosti. V květnu 2013 byly představeny hlavní body konceptu, přičemž mezi hlavní cíle patřilo dopravní využití Labe s co nejmenšími nároky na údržbu toku a s vyložením výstavby vodních děl, jakož i obnova možných

dynamických odchylek šířky a hloubky toku a jejich napojení na říční nivy. Výstavba nových vodních děl na Labi za účelem zlepšení plavebních podmínek nebude z důvodu zásadního odporu ochránců přírody a zdrženlivého přístupu některých spolkových zemí jako např. Svobodného státu Sasko do budoucna možná. Nová opatření stavební povahy, ke kterým se řadí jezy, příčné a ochranné hráze, jež minimalizují erozi dna a současně zlepšují plavební podmínky, budou akceptována za podmínky, pokud jejich realizací budou současně splněna ekologická, vodohospodářská a dopravní hlediska.

Po schválení hlavních bodů konceptu začal dialog se zainteresovanými zájmovými skupinami – ekologickými organizacemi a hospodářskou sférou. Cílem hospodářské sféry bylo zajištění spolehlivého, hospodárného a celoročního lodního dopravy. Hospodářský sektor se přitom odvolával na v minulosti příslibené parametry, tj. plavební hloubka 1,60 m podle metodiky GIW 89, které měly významně zlepšit podmínky pro říční plavbu. Tyto podmínky však z důvodů častých nízkých vodních stavů a zanedbané údržby nebyly zajištěny, což vedlo k poklesu přepravy zboží po Labi. Cílem ekologických organizací i církví a občanské společnosti bylo zachování biodiverzity podél toku řeky a vytvoření charakteristického a dlouhodobě udržitelného seznamu biologických druhů.

V roce 2015 bylo ustanoveno Grémium Spolek-spolkové země pod vedením spolkových ministerstev dopravy a digitální infrastruktury a životního prostředí, stavebnictví a jaderné bezpečnosti, které bylo zodpovědné za tvorbu Celkového konceptu Labe. Grémiu byla podřízena Pracovní skupina Spolek-spolkové země, která byla zodpovědná za obsahové vypracování konceptu a organizačně rozčleněna na 4 podskupiny, které zpracovávaly tematické okruhy vodní hospodářství, ochrana přírody, regulace toku a doprava. Zájmové skupiny byly zastoupeny jako poradci v Poradním grémium (spolupracujícím s Pracovní skupinou) a dále jako řádní členové Grémia Spolek-spolkové země (bez hlasovacího práva). Řádným členem tohoto Grémia byl též zástupce Ministerstva dopravy ČR, který se dále účastnil vybraných zasedání Poradního grémia.

Na zasedání Grémia Spolku-spolkových zemí byl 17. ledna 2017 přijat Celkový koncept řeky Labe – Strategický koncept rozvoje německého středního Labe a jeho niv.



Tok Labe v Německu s vyznačenými říčními úseky, zdroj: Celkový koncept Labe

Celkový koncept přináší dlouhodobou perspektivu rozvoje Labe od česko-německých hranic až po Hamburg (viz obrázek) na příštích 20-30 let zainteresovaným skupinám, počínaje hospodářskými kruhy, přes ochránce přírody až po občanskou společnost. Celkový koncept byl představen široké veřejnosti na 2. regionální konferenci, která se uskutečnila v Magdeburku dne 27. 3. 2017.

Celkový koncept Labe obsahuje šest hlavních směrnic: boj s erozí a hospodaření se sedimenty; zlepšení ochrany proti povodním, zadržování vody a vodního hospodářství; omezení usazování sedimentů; zlepšení podmínek pro říční plavbu; udržení a obnovení míst pro sídlení živočichů, biotopů v povodí, břehových partiích a nivách; otázky posou-



Setkání k Celkovému konceptu Labe na Velvyslanectví ČR v Berlíně

zení budoucího stavu. Pro realizaci směrnic bylo identifikováno 55 druhů možných opatření.

Ve zlepšení podmínek pro říční plavbu je pro nás vý-

znamná následující pasáž: „Plavební hloubka na středním Labi má být zlepšena prostřednictvím místních doplňků a přizpůsobení existujícími nástroji pro regulaci toku po 345 dnů v roce na nejméně 140 cm podle GIW 2010.“ To odpovídá hloubce 160 cm podle starší metodiky GIW 1989 a společnému prohlášení Ministerstva dopravy ČR a Spolkového ministerstva dopravy, výstavby a bydlení SRN z 31. 7. 2006.

Německá podnikatelská sféra, jakož i občanská společnost, přivítaly schválení Celkového konceptu Labe, neboť přijetím kompromisního řešení bylo ukončeno dlouholeté období nejistoty a stagnace. Jürgen Klimke, poslanec Spolkového sněmu a předseda Pracovní skupiny pro Labe Parlamentní frakce CDU/CSU při této příležitosti prohlásil: „Přijetí Celkového konceptu Labe je velkým úspěchem pro životní prostředí, hospodářství, jakož i perspektivou dalšího rozvoje celého regionu“. Zpracovatelé Konceptu ocenili konstruktivní přístup hospodářské sféry a ochránců životního prostředí a také vzájemnou důvěru a schopnost se dohodnout, bez čehož by nebylo možné přijmout tento tak zásadní dokument.

Dohled nad prováděním Celkového konceptu Labe bude vykonávat německý Spolkový sněm, a to s důrazem na vyváženost ekologické a hospodářské stránky. Do konce roku 2017 mají být předloženy první finanční a časové plány pro jednotlivá opatření s jasnými kompetencemi. Do konce roku 2018 pak mají být definovány první návrhy v oblasti Otázek posouzení budoucího stavu.

Slavnostní setkání k Celkovému konceptu Labe na Velvyslanectví České republiky v Berlíně



Tomáš J. Podivínský, velvyslanec České republiky v SRN

Velvyslanectví České republiky v Berlíně uspořádalo dne 29. 3. 2017 setkání k Celkovému konceptu Labe, kterého se zúčastnilo na 70 zástupců české a německé odborné veřejnosti. Za německou stranu se setkání zúčastnili poslanci Německého spolkového sněmu a zemských sněmů, zástupci dotčených spolkových zemí, spolkových a zemských

ministerstev, říční správy, přístavů ležících na Labi, obchodních a průmyslových komor a firemní sféry. Za českou stranu byli na setkání přítomni zástupci Parlamentu ČR, za Poslaneckou sněmovnu místopředseda hospodářského výboru J. Foldyna, S. Berkovec a S. Pfléger, za Senát místopředseda podvýboru pro energetiku a dopravu F. Bradáč. Dále se akce zúčastnil náměstek ministra životního prostředí V. Smrž, hejtman Ústeckého kraje O. Bubeníček, ředitel Ředitelství vodních cest L. Fojtů, zástupci Ministerstva dopravy, labských přístavů a dotčených podniků.

V rámci setkání byly diskutovány šance plynoucí z přijetí konceptu pro další rozvoj řeky Labe a česko-německé hospodářské spolupráce, implementace konceptu, zlepšení splavnosti na české straně, zejména plavební stupeň Děčín, i česko-německá smlouva o Labi.

Velvyslanec České republiky v SRN Tomáš J. Podivínský poděkoval německé straně za přijetí konceptu a uvedl: „Německá strana přijetím Konceptu vyslala jasný signál k dalšímu rozvoji řeky Labe, který slučuje požadavky hospodářské sféry a ekologie. Věřím, že Koncept

na německé straně bude bez odkladu naplňován a že na české straně dojde ke zlepšení splavnosti mj. výstavbou plavebního stupně Děčín“.

Bylo konstatováno, že koncept představuje úspěch i příklad a inspiraci pro ČR, která může (a musí) navázat přijetím odpovídajících strategických dokumentů zajišťujících rozvoj integrovaného využití Labe a využít tak synergií efektů implementace Konceptu na německé straně. Přijetí Konceptu představuje významný impuls pro sjednání nové právní úpravy mezi ČR a Německem v podobě česko-německé mezinárodní smlouvy o Labi.



Jaroslav Foldyna, místopředseda Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny ČR

Poslanec Jaroslav Foldyna, místopředseda Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR uvedl, že: „Přijetí Celkového konceptu řeky Labe v Německu pro ČR znamená jasný signál a konec dosavadních diskusí, zda investovat do infrastruktury na Labi či ne. Nyní bude zapotřebí na české straně na příslušných úrovních adekvátně reagovat a zasadit se o přijetí vhodné právní úpravy v podobě česko-německé mezinárodní smlouvy o Labi“.

Přijetí Konceptu potvrdilo správnost dřívějšího rozhodnutí české strany jednat s městem Hamburk o nových přístavních územích v hamburském přístavu. České republice se tak otevírá jedinečná možnost plně využít labskou vodní cestu pro říční dopravu z ČR do Hamburku. Zajištění přímého spojení ČR s mořem posílí konkurenceschopnost české ekonomiky. Čeští vývozcí budou moci realizovat vývozy do zámořských teritorií prostřednictvím labské vodní cesty a logistického zázemí v přístavu Hamburk. Přímý přístup do ČR po vodě ocení i zahraniční investoři (zejména ze vzdálených teritorií) s exportně orientovanou výrobou.

Arnold Vaatz, poslanec Spolkového sněmu a místopředseda Parlamentní frakce CDU/CSU uvedl: „Přijetím Konceptu se po dlouhých letech nečinnosti na Labi otevírá nová kapitola a zvyšují možnosti jeho hospodářského využití. Labe spojuje ČR s Německem, proto dojde k další intenzifikaci spolupráce s českou stranou“.

V projevech dále zaznělo, že nutným předpokladem pro zabezpečení provozu lodní dopravy je vybudování



Arnold Vaatz, poslanec Spolkového sněmu a místopředseda Parlamentní frakce CDU/CSU

plavebního stupně Děčín na české straně a současné využití Konceptem garantované splavnosti řeky Labe na německé straně po 345 dnů s minimální plavební hloubkou 140 cm pod GIW 2010. Toto zlepšení plavebních podmínek na německé straně bude znamenat, že nákladní lodě budou moci přepravovat o 10 % nákladu více, což se pozitivně odrazí na hospodaření českých i německých přepravců.

Mezinárodní komise pro ochranu Labe má nového prezidenta z České republiky



Praha, 1. února 2017. Na svém posledním zasedání v německém Magdeburku převzala Česká republika předsednictví Mezinárodní komise pro ochranu Labe (MKOL) na další tříleté období, do konce roku 2019. Novým prezidentem MKOL byl jmenován Petr Kubala, jenž je rovněž generálním ředitelem státního podniku Povodí Vltavy a předsedou Svazu vodního hospodářství ČR. Je to poprvé, kdy funkci prezidenta této mezinárodní organizace přebírá vodohospodář z praxe. ČR měla od roku 1990 tři prezidenty MKOL. Dva pocházeli z řad vysokých úředníků Ministerstva životního prostředí, jeden z Ministerstva zemědělství. Hlavními cíli MKOL je umožnit užívání vody pro pitné, energetické a zemědělské účely, umožnit zemědělské využívání sedimentů, dosáhnout co nejvyššího ekosystému se zdravou četností živočišných i rostlinných druhů, a trvale snižovat zatížení Severního moře z povodí Labe.

Mezi hlavní priority nadcházejícího českého předsednictví patří vypracování doporučení k problematice nedostatku vody v mezinárodním povodí Labe a řešení problematiky povodní. Další prioritou je zpracování strategie pro nakládání s živinami v mezinárodní oblasti povodí Labe, která má přinést konkrétní doporučení pro snižování obsahu fosforu a dusíku ve vodním toku.

Předsednictví se bude také zabývat realizací „Konceptu MKOL pro nakládání se sedimenty“, testováním a aktualizací „Mezinárodního varovného a poplachového plánu“ a rozšířením „Poplachového modelu Labe ALAMO“ o další přítoky. Samostatným významným problémem bude řešení problematiky výskytu polychlorovaných bifenylů (PCB) v oblasti mezinárodního povodí Labe, která je v posledním období relativně aktuální.

Komise se bude zabývat i vlastním naplňováním schváleného „2. Mezinárodního plánu povodí Labe na období 2016–2021“, spočívajícím v realizaci programů opatření vedoucích k dosažení dobrého stavu vod, ve smyslu požadavků Rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES, a naplňováním schváleného „1. Mezinárodního plánu pro zvládání povodňových rizik pro oblast povodí Labe na období 2016–2021“, ve smyslu požadavků Povodňové směrnice 2007/60/ES.

Současně budou zahájeny práce související s aktualizací těchto koncepčních a strategických dokumentů pro období 2022–2027. Nedílnou součástí činnosti MKOL bude i pořádání odborných seminářů a workshopů, včetně Mezinárodního labského fóra v dubnu 2019 a Magdeburského semináře o ochraně vod v říjnu 2018 v Praze.

Vodní dopravou se MKOL zabývá pouze z pohledu užívání vod a jejich dopadů na ekologický stav povrchových vod v kontextu Rámcové směrnice o vodách. S ohledem na úkoly z „prvního“ Mezinárodního plánu oblasti povodí Labe podle Rámcové směrnice o vodách, který byl zveřejněn v prosinci 2009, zpracovala MKOL v roce 2013 publikaci „Údržba povrchových vod využívaných pro plavební účely v povodí Labe s ohledem na zlepšení ekologického stavu / potenciálu“. Tato publikace obsahuje obecná doporučení, návrhy opatření údržby a příklady již zrealizovaných nebo v té době právě prováděných opatření údržby vodních cest na vnitrozemském úseku Labe

a na Vltavě, která mohou mít pozitivní vliv na dosažení dobrého stavu vod podle Rámcové směrnice o vodách. Publikace je k dispozici na internetových stránkách MKOL (http://www.iksemkol.org/fileadmin/media/user_upload/CZ/06_Publikace/01_Ramcova%20smernice%20o%20vodach/2013_MKOLUdrzba%20povrchovych%20vod%20vyuzivanych%20pro%20plavebni%20ucely.pdf).

V současné době je také k dispozici první aktualizace Mezinárodního plánu oblasti povodí Labe, která byla zveřejněna v prosinci 2015 (<http://www.ikse-mkol.org/cz/smernice-eu/ramcova-smernice-o-vodach/mezinarodni-plan-oblasti-povodi-labe/>). V tomto „druhém“ plánu je problematika plavebního využití Labe zmíněna v kapitolách 5.1.1, 6.1.1 a 6.2.7.

Plavební využití Labe je s ohledem na rozvojové činnosti člověka a cíle dobrého stavu vod značně citlivé téma. V Německu se proto dohodlo Spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury a Spolkové ministerstvo životního prostředí, ochrany přírody, stavebnictví a bezpečnosti reaktorů, že společně s dotčenými spolkovými zeměmi zpracují Celkovou koncepci Labe, jejímž cílem je uvést do souladu plavební využití, nutnou vodohospodářskou správu a zachování cenného přírodního prostředí na vnitrozemském úseku Labe. Tato koncepce je v současné době již dokončena a zveřejněna na internetu

(<http://www.gesamtkonzeptelbe.bund.de/Web/GkElbe/DE/Informationen/Ergebnis/Ergebnis.html;jsessionid=C7D47F90602EE094DB9E63921B6E6C37.live11293>).

MKOL byla založena 8. října 1990 v Magdeburku. K zakládajícím a smluvním stranám patří vedle České republiky a Spolkové republiky Německo také Evropská unie (smluvní strana do 30. dubna 2004). MKOL vypracovává doporučení pro smluvní strany. Delegace a pracovní skupiny v MKOL jsou složeny ze zástupců státních a vědeckých institucí z České republiky, Německa, Polska a Rakouska. Vedle toho se na práci v pracovních skupinách podílejí i zástupci nevládních organizací. Sídlem sekretariátu MKOL je Magdeburk. Více informací naleznete na www.ikse-mkol.org/cz/



Petr Kubala přebírá předsednictví MKOL z rukou dosavadního prezidenta H. Wendenburga

Ústecký kraj podpořil Konceptci vodní dopravy

Hejtman Ústeckého kraje přivítal ve svém úřadu dne 24. ledna 2017 nově zvoleného ředitele Závodu Roudnice nad Labem Povodí Labe Jana Zajíce. Jednání ohledně koncepce vodní dopravy na Labi se zúčastnil i bývalý ředitel závodu dolní Labe Jindřich Zídek, vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství Monika Zeman a také Jitka Sachetová, radní kraje s kompetencí pro životní prostředí. Mezi hlavními body setkání bylo kromě představení

nového ředitele závodu také řešení koncepce vodní dopravy na Labi, význam řeky jako takové i její další využití a v neposlední řadě také možné splavnění. Hejtman potvrdil podporu kraje vodní dopravě a jezu u Děčína. „**Vyjadřuji podporu plavebnímu stupni a věřím, že se splavnění v nejbližší době realizuje,**“ uvedl hejtman Bubeníček.



Při splavnění Labe je nutné vyvážit zájmy ekonomické, ekologické a sociální

Miroslav Neumaier

Je počátek dalšího roku a posledním lodařům na Labi, kteří zde ještě zbyli, se opět honí hlavou, co bude. Letošní zima přinesla sněh, takže při jarním tání bude (snad) vody dostatek, ale co pak? Co přinesou letní měsíce? Opět, jak je poslední dobou zvykem, si budeme v Ústí nad Labem prohlížet suché dno řeky?

O projektu, který by toto vyřešil je známo mnoho, proto není potřeba vodní dílo v Děčíně představovat. Spíše je zvláštní to, že se okolo něj vedou stále stejné diskuse. Velký odpůrce tohoto projektu Strana zelených dokonce založila web který říká, že je jez zbytečný, drahý a neekonomický. Ano, jez má stát asi 4 miliardy korun. Pro porovnání tolik stojí dva kilometry dálnice, která ovšem drahá není, zbytečná a neekonomická také ne. Také v něm říkají, že jen na přípravu už byly vyhozeny miliardy korun. Ovšem poněkud pokrytecky už neuvádí, že ty miliardy byly vyhozené díky obstrukcím ekologů.

„Před rokem to bylo právě 200 let, co se ve Vídni sešel první kongres, který se vážně zabýval myšlenkou splavnění Labe – od té doby korytem řeky proteklo obrovské množství vody a Labe stále není v uspokojivém stavu vhodném pro lodní dopravu,“ říká Miroslav Andrt předseda Výboru pro životní prostředí, zemědělství a rozvoj venkova Ústeckého kraje.

„Jsem přesvědčen o tom, že součástí vládou nedávno schváleného Strategického rámce hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského

kraje musí být strategický cíl splavnění Labe tak, aby se v maximální možné míře zachoval unikátní přírodní ráz labského kaňonu včetně minimalizace negativních dopadů na tamější faunu a flóru, což by mělo být v souladu s vyhlášením evropsky významné lokality NATURA 2000.“

Ovšem, jak Miroslav Andrt také říká je třeba velmi vážně zohlednit zájmy ekonomické a sociální a to přesně v souladu s principy udržitelného rozvoje. Což ekologové odmítají.

„Vidíme větší hodnotu v řece samotné, než ve zboží po ní přepravované. Do dokončení výstavby vysokorychlostní železnice lze zboží vozit po stávající trati podél Labe,“ říkají zelení na svém webu. Což nijak nepřekvapuje.

Na dolním Labi leží řada velkých i menších měst a v nich i významné průmyslové podniky, které mají obrovské materiálové toky surovin i výrobků. Jsou to především chemické závody, papírny, strojírenské podniky apod. Situace je nyní taková, že z hlediska ceny se těmto firmám často nevyplatí dopravovat vstupní suroviny nebo vlastní výrobky po železnici, protože je pro ně prostě příliš drahá či logisticky méně operativní. Preferována je pak těžká kamionová doprava, která má řadu negativních externalit – dopravní zátěž, znečišťování ovzduší, hluk, ničení silniční infrastruktury, bezpečnost apod. Ovšem tento způsob dopravy zase propagují ekologové, navzdory známým negativům. Proč to tak je, zatím nikdo z nich nevysvětlil. Naopak lodní doprava může zajistit přepravu velkých objemů surovin nebo výrobků – sice s delšími dodacími lhů-

tami, zato s mnohem nižší zátěží i cenou na jednotku přepravovaného nákladu. Další výhodou je možnost přepravovat strojní a jiné investiční celky, které svým objemem přesahují kapacitní možnosti silnic i železnic.

„Tuzemské firmy tak často ztrácejí konkurenční výhodu, jelikož sice dokáží velmi kvalitně vyrobit zakázky s vysokou přidanou hodnotou práce pro export, ovšem limituje je schopnost vyvézt tyto produkty do zahraničí, případně se komplikovaný způsob dopravy natolik prodraží, že následně přestává být dodávané zboží cenově konkurenceschopné,“ doplňuje Miroslav Andrt.

Na to samé jsme se zeptali i představitele Strany zelených v ústeckém kraji Milana Rygla, který je člen krajské rady Strany zelených v Ústeckém kraji a v jeho kompetenci je právě doprava. Bohužel, se k tématu nevyjádřil.

Předpokladem většího využívání nákladní lodní dopravy na úkor té kamionové ovšem je, že bude i spolehlivá. To znamená, že nebude vysoké riziko extrémních podmínek, které lodní dopravu znemožňují – ať se již jedná o nízký stav hladiny způsobený suchem nebo naopak povodně ohrožující lodě i jejich náklad. Vodní cesta by měla být tudíž splavná a bezpečná po většinu kalendářního roku, jinak je její potenciální využití pro firmy nezajímavé. A tím se opět dostáváme k vodnímu dílu v Děčíně, které má právě zamezit těmto jevům. Ekologové ve výše zmiňovaném webu uvádějí, jako argument zbytečnosti tohoto jezu, že on vodu nevyrábí. To ovšem od jezu snad nikdo neočekává. Ovšem jez vodu nahromadí na jednom místě a tím se zvýší její letní hladina. A v případě povodně, opět již dokončená soustava stejných vodních děl, může postupným upuštěním vody tento negativní jev zmírnit. Tento projekt ovšem není první který si klade za cíl zlepšit plavební podmínky na řece. V devadesátých letech minulého století byly v plánu jezy dva, které by situaci opravdu řešily. Jejich vzdutí by na sebe navazovalo a eliminovalo všechna kritická místa na dolním toku Labe. Ovšem tento nápad byl ekology smeten ze stolu. Plán jed-

noho jezu je úlitba ekologům. A i to je špatně.

Velmi zvláštní je nynější zdánlivý rozpor mezi evropskými strategickými cíli – a sice když je řeka Labe zařazena do evropské dopravní sítě (TEN-T) s jejím splavněním až do Pardubic a zároveň je na v tomto území vyhlášena evropsky významná lokalita NATURA 2000. Máme-li vážně hovořit o strukturální proměně Ústeckého kraje v perspektivní region pro budoucnost, měla by se v té souvislosti velmi zodpovědně vyřešit otázka, k jakému účelu má Labe nadále sloužit a zda náhodou neskýtá významný ekonomický a sociální potenciál, jenž by se měl balancovat s tím přírodním. Nejde totiž jen o nákladní lodní dopravu, nýbrž i o rozvoj cestovního ruchu a turistiky, rekreační a relaxační funkci, rozvoj sportovního potenciálu v oblasti vodních sportů a v neposlední řadě též o komplexní řešení protipovodňové ochrany.

„Zkrátka, ať chceme nebo nechceme, Labe je jednou z hlavních tepen života naší republiky a Ústeckého kraje zvláště. Nezbyvá tedy než přijmout zodpovědnost za klíčová rozhodnutí a dokončit v optimální variantě dílo, které započaly generace našich předků před námi. Troufám si závěrem tvrdit, že splavnění dolního toku Labe mezi českým a německým územím patří mezi rozvojové priority Ústeckého kraje a podobně by se k této problematice měla stavět i česká vláda a Evropská unie,“ říká Miroslav Andrt na závěr.



VÝZVA PRO DOPLNĚNÍ SBÍREK VODNÍ DOPRAVY NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

Národní technické muzeum vyzývá majitele historických exponátů k obohacení sbírek vodní dopravy – a to jak říční, tak námořní plavby.

Vhodné sbírkové předměty jsou například: modely lodí, uniformy, vlajky, kormidelních kola, záchranné kruhy, případně i větší exponáty jako např. kotvy, záchranné čluny, části lodí apod. Velice prosíme o informaci o možných artefaktech ve vašem vlastnictví, které by mohly být vhodné pro rozšíření expozice vodní dopravy.

V případě zájmu kontaktujte prosím ředitele dopravního muzea

Mgr. Arnošta Nezmeškala

Tel: 220 399 288, Mail: arnost.nezmeskal@ntm.cz



Po Labi pluly další kryozásobníky

Miroslav Neumaier

V sobotu 4. února v dopoledních hodinách měli obyvatelé Děčína zajímavou podívanou. V přístavu Rozbělesy byly dvěma mohutnými jeřáby nakládány dva kryogenní zásobníky na zemní plyn do dvou plavidel. První plavidlo byla německá loď Domfels a k ní byl bočně připoután říční člun, na který byl naložen první zásobník. Domfels pak musel člun vyvést na volnou vodu, za pomoci malého tažného remorkéru. Tam byl člun připoután k jiné lodi. Domfels si tak mohl najet pod jeřáby pro druhý zásobník.

Tyto válcovité nádrže vyrábí v Děčíně společnost Ferox již od roku 2011 a putují do celého světa.

„Naše výrobky se rozměrově pohybují okolo padesáti metrů na délku, šest metrů na šířku a zhruba dvě stě padesát tun na váhu. Objem je okolo jednoho milionu litrů zkapalněného zemního plynu. Tyto rozměry nedovolují použít jiný způsob dopravy než lodní,“ říká Zuzana Voťápková tisková mluvčí Feroxu. Velikost zásobníků povoluje přepravu po pozemní komunikaci jen na krátkou vzdálenost za pomoci těžké techniky. Jsou nutné uzavírky, úpravy okolí komunikace, aby náklad vůbec projel, dokonce úpravy samotné silnice, jelikož pozemní komunikace nejsou stavěné na přepravu takové hmotnosti. Navíc je trend vyrábět tyto zásobníky větší, jelikož je tlak na ekologii a omezení produkce skleníkových plynů. Hledají se tedy alternativní zdroje energie a zemní plyn je za jeden takový považován.

„Jen pro představu: samotný speciální tahač má dvě stě

kol a celá souprava má na délku okolo šedesáti metrů. Opravdu není jiná možnost dopravy našich výrobků než po vodě,“ dodává Zuzana Voťápková.

Podobný náklad již odjel v měsíci lednu a i v předchozím čase mohli lidé spatřit na Labi lodě s takovým nákladem.

Jak již bylo řečeno, řeka je jediným způsobem jak dostat výrobky jednoho z největších zaměstnavatelů v Děčíně a okolí do světa. Nápad ekologů na dopravu veškerého zboží po železnici a vyloučení řeky ze systému dopravy by znamenaly, že několik set lidí přijde o práci. Zde je opět vidět, že celoroční zesplavnění dolního toku řeky Labe přinese prosperitu minimálně regionální ekonomice.

Další podobné zásobníky poputují do Hamburku po Labi i na jaře, pokud ovšem stav vody dovolí. Domfels musel oproti původnímu plánu odplout o den dříve, jelikož opět klesající hladina řeky by jej již v dalších dnech také nemusela pustit.

I tak v přístavu čeká říční člun s dalším zásobníkem, aby byl tlačným remorkérem dopraven do námořního přístavu, kde si jej převezme už námořní loď a dopraví ke koncovému uživateli v zámorí.





Mlhavé počasí nebrání v práci



Nakládka druhého zásobníku



Příprava ke kotvení po nakládce



Dompfels odplouvá do Hamburku

AQUATIS

www.aquatis.cz

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

PROJEKČNÍ ČINNOST:

- vodovody a úprava vod • modelování distribučních sítí • snižování ztrát v rozvodných sítích • stokování a čištění odpadních vod městských, průmyslových a jiných
- technika skládkování • vodní elektrárny všech typů a velikostí • rekonstrukce vodohospodářských objektů • úpravy a revitalizace vodních toků • jezová zařízení, vakové jezy, propusti a rybí přechody
- hráze, přehrady • kolektory, tunely • ochrana proti erozi, rekultivace • zeměměřičství, pozemkové úpravy
- inženýrská geologie, hydrologie

Botanická 834/56, 602 00 BRNO, tel.: +420 541 554 111
fax: +420 541 211 205 • e-mail: info@aquatis.cz



Přívóz v Dolním Žlebu obsluhuje nová loď

Miroslav Neumaier

Na 731,87 říčním kilometru se nachází jeden z našich vodních technických unikátů. Je jím kyvadlový přívóz v Dolním Žlebu. Nosné ocelové lano, díky kterému přívóz funguje na principu hodinového kyvadla, je ukotveno u levého břehu a nadlehčováno plováky. Pro samotnou plavbu člunu mezi oběma břehy je tak využíván proud řeky. Postupným natáčením prámu proti proudu pomocnými lanky, se docílí plavby. Zkušený převozník tak musí reagovat na aktuální vodní stav, povětrnostní podmínky a v neposlední řadě na přepravovanou tonáž. Jedná se o ekologické zařízení, které nepotřebuje jiný pohon. Nastal však čas k jeho renovaci. Nová loď určená pro tuto službu doputovala koncem listopadu do Dolního Žlebu a nahradila tu starou, která sloužila 45 let. Její pořízení přišlo radnici na 3,5 milionu korun. Přívóz provozuje spolek Respektuj mě a radnice za jeho provoz zaplatí průměrně 400 tisíc korun ročně. Nepostradatelnost přívózu se ukázala v době rekonstrukce jediné přístupové cesty, kdy každodenně intenzivně převážel desítky lidí. Toto dopravní spojení historicky slouží jak místním, tak turistům a usnadňuje tak přístup do poslední části města před hranicí s Německem.

„Přívóz je nepostradatelnou součástí města. Mnohokrát se ukázalo, jak důležitý je pro místní obyvatele a jakým je turistickým lákadlem, jelikož patří ke koloritu Labského údolí, které je jedinečné nejen svou nádhernou krajinou, ale také právě kyvadlovým přívózem. Pohled na nehlubší pískovcový kaňon Evropy má díky přívózu další rozměr,“ řekla Marie Blažková, primátorka města Děčín.

„Udělali jsme zatěžkávací zkoušky, teď loď dovybavíme vysílačkou a můžeme zahájit ostrý provoz,“ sdělil nám převozník Martin Neumann. Jak sám dodává, budou se o provoz lodi starat dva. On a ještě brigádník, který bude jezdit hlavně o víkendech a svátcích. Přívóz je provozován na regulovaném úseku řeky Labe, kde hladina v závislosti na hydrologických podmínkách díky neexistenci vodních děl průběžně kolísá. Obecně tedy platí, že přívóz je schopný provozu, pokud je hodnota stavu vody na vodočtu v Ústí nad Labem v rozmezí od 160 do 300 cm. V opačném případě je přívóz mimo provoz, což se dá opět očekávat v létě, kdy je nejvíce turistů, kteří by přívóz využili.



Nové linky osobní lodní dopravy v Ústeckém kraji

Plavba na osobní lodi s veškerým komfortem labským kaňonem je nevšední zážitek, který okouzlí snad každého, kdo jí kdy absolvoval.

„Romantická plavba lodí skalním kaňonem Českého Švýcarska, labskými zátokami, pod hradem Königstein, místy, která již v roce 1831 obdivoval i Hans Christian Andersen, je moc krásná. Lidé tam rádi jezdí,“ říká pan Komrská, rejdař Labské plavební.

Výletníci proplují historickou Pirnou, krajinou vinic k malebnému zámku Pilnitz až do Drážďan, kde loď kotví v těsné blízkosti obnoveného chrámu Frauenkirche a světoznámé galerie Zwinger.

Ovšem dá se i využít lodní linka spadající do DÚK na trase Ústí-Děčín, či Ústí-Litoměřice. Obojí stojí zato, kdy pasažéři mohou obdivovat krásu labských údolí tak, jak

ji jinak spatřit nemohou. Ani auto, vlak či autobus, nebo jízda na kole, či pěší túra nám neukáže řeku a její okolí stejně jako pohled z paluby lodi.

Od 1. dubna do konce května lodi plují v sobotu a neděli a ve svátek. Od 1. června k těmto dnům přibývá ještě pátek a to až do 9. července. Od 10. července až do konce prázdnin se jezdí ve středu, čtvrtek, pátek a oba víkendové dny plus svátky. Od 1. září do konce října opět jen sobota a neděle a svátek.

Na lince Ústí nad Labem-Hřensko je provoz závislý na stavu vody. Od 10. července do konce prázdnin linka není v provozu. Jinak je provoz stejný jako na lince do Litoměřic.

Informace o dalších linkách a jízdní řády na:
www.labskaplavebni.cz

Nový jízdní řád pro lodní linku Ústí n.L.- Litoměřice

směr Litoměřice	zastávka	směr Ústí nad Labem
09:20 odjezd	Ústí nad Labem centrum	17:40 příjezd
10:05	Ústí nad Labem Vaňov	16:50
10:40	Dolní Zálezly	16:20
11:00	Libochovany	16:00
11:25	Velké Žernoseky	15:35
11:45	Lovosice	15:20
12:35 příjezd	Litoměřice	14:30 odjezd

Nový jízdní řád pro lodní linku Ústí n.L.-Hřensko

směr Hřensko	zastávka	směr Ústí nad Labem
09:30 odjezd	Ústí nad Labem centrum	19:30 příjezd
11:25	Děčín	16:30
12:00	Dolní Žleb	15:25
12:15 příjezd	Hřensko	15:10 odjezd
12:50	Bad Schandau ve dnech	
7. 5., 25. 6., 1. 10.	14:00	



Novinky přístavu Petrov na Baťově kanále - - nejen velký jeřáb pro zdvih lodí, ale také unikátní člun

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. – Ředitelství vodních cest ČR Foto: Petr Turek – Deník

V sobotu 27. května představitelé Ředitelství vodních cest, Parlamentu České republiky, obce Petrov a Baťova kanálu o.p.s v přístavu Petrov uvedli do provozu unikátní stacionární jeřáb na vytahování až desetitunových plavidel na souš. Jedná se o jediné zařízení svého druhu na celém Baťově kanále. Předseda Národní rady osob se zdravotním postižením Mgr. Václav Krása poté pokřtil unikátní motorový člun Hendy vybavený nájezdovou plošinou, která umožní vjezd až dvou vozíčkářů na palubu. Další bariéra pro zdravotně postižené je tak překonána a celá rodina včetně těžce zdravotně postižených může užívat pohody na klidné vodě Baťova kanálu.

Již při stavbě přístavu Petrov v roce 2015 byl připraven mohutný železobetonový blok jako základ jeřábu pro zdvih plavidel. Jeho existenci dokládá pouze nenápadný vývod elektrických kabelů. Začátkem roku 2017 zde byla namontována 11 tun těžká ocelová konstrukce přístavního jeřábu. Na 12 m vysokém sloupu zakotveném řadou šroubů do základu se otáčí rameno s jeřábovou kočkou, která unese až 10 tun těžkou loď a vytáhne ji z hladiny Baťova kanálu na břeh nebo naopak. Větší lodě, které není možné jednoduše spustit do vody z přívěsu automobilu na šikmé rampě, už nebudou odkázány na drahé a komplikované přistavení autojeřábů na hrázi kanálu, ale během několika minut se spolehlivě a bezpečně dostanou na vodu nebo naopak na souš. Baťův kanál tak jde opět ve šlépějích moderních evropských přístavů, kde jsou tyto jeřáby běžné, nicméně na Moravě doposud žádný nebyl.

Další letošní novinkou je motorový člun Hendy, který je přizpůsoben pro snadný vjezd a výjezd vozíčkářů do a z plavidla. Vozíčkář si také může sám plavidlo řídit. Tímto počinem se přístav dostal do mapy České asociace paraplegiků www.vozejkmap.cz. Rekreace na palubě lodi se tak stává bezpečně dostupnou i pro vozíčkáře.

Přístav Petrov byl vybudován v roce 2015 na Baťově kanále jako moderní rekreační přístav s kapacitou 47 plavidel a vytvořil tak zázemí pro provoz všech typů lodí, zejména místo pro krátkodobé i dlouhodobé stání plavidel a jejich servis. V přístavu se nachází půjčovny plavidel a kol i plovoucí kavárna. V přístavu se také nachází sjezdová rampa pro lodě, stojany pro načerpání čisté vody i odčerpání odpadní vody a u každého místa stání je stojan s elektrickým připojením. V blízké době se přístav dočká i čerpací stanice pohonných hmot.



Motorový člun Handy je vhodný pro plavbu vozíčkářů



Nový stacionární jeřáb na vytahování až desetitunových plavidel na souš

Soud zrušil vyhlášku o regulaci plavby na Brněnské přehradě



Ústavní soud zrušil městskou vyhlášku vykazující plavidla se slabými spalovacími motory z části Brněnské přehrady. S návrhem na zrušení uspělo Ministerstvo vnitra, které na přelomu roku pozastavilo účinnost vyhlášky, městská regulace tedy neplatila ani před dnešním vyhlášením nálezu ÚS. Podle vnitra Brno překročilo svou pravomoc, což nyní potvrdil také Ústavní soud.

Prostřednictvím vyhlášek mohou obce samostatně spravovat vlastní záležitosti. Nesmí ale zasahovat do otázek, které řeší zákon nebo jiné předpisy veřejného či soukromého práva. Brno podle vnitra vydáním sporné vyhlášky své kompetence překročilo, protože plavbu lodí a člunů se spalovacími motory upravuje vodní zákon a vyhláška Ministerstva dopravy.

V minulosti plavidla se spalovacími motory s výkonem do deseti kilowattů na přehradu nesměla, avšak ministerstvo dopravy loni zařadilo přehradu mezi vodní plochy s po-

volenou plavbou. Město zareagovalo vlastní vyhláškou.

Nejprve provoz lodí a člunů se slabými spalovacími motory zakázalo na celé přehradě s poukazem například na ohrožení plavců vlnami. Po kritické reakci vnitra schválilo město pozměněnou vyhlášku, která provoz lodí se slabými spalovacími motory povolila alespoň v části přehrady za Roklí, kde je plavců minimum. Vnitro ani po změně s vyhláškou nesouhlasilo, pozastavilo její účinnost a obrátilo se na soud.

Regulace nedopadala na čluny záchranářů, hasičů a policie. Po vodní hladině Brněnské přehrady se pohybují také lodě dopravního podniku, které mají elektromotory.

Komentář předsedy APL Ing. Petra Novotného

Pro vysvětlení – rekreační plavba s malými čluny zde byla zakázána od komunistické normalizace od roku 1976 až do roku 2015, kdy Ministerstvo dopravy připravilo zmiňovanou vyhlášku 46. Ale přestože zákonem o vodách a touto vyhláškou byla přehrada zařazena do seznamu, kde se dá plout s malým motorem, se tak nestalo. Zastupitelé města Brna udělali svoji městskou vyhlášku, kde tuto rekreační plavbu znovu zakázali. Ministerstvo dopravy a SPS na to podaly stížnost, která se po dlouhém sporu nakonec dostala přes Ministerstvo vnitra až k Ústavnímu soudu. A ten nyní rozhodl. Proti tomuto rozhodnutí se nedá odvolat.

Jsme rádi, že se alespoň částečně otevře další vodní plocha. A věřím, že se totéž povede i na Vranově, kde se stále bojuje. APL podporuje rozumné otevření vodních ploch pro rekreační plavbu všemi silami.

Státní plavební správa zavádí nová opatření na vodních cestách ČR

Jak vyplývá z materiálu Státní plavební správy o kontrolách na našich tocích a jezerech, Češi páchají obdobné přestupky jak za volantem auta, tak za kormidlem lodí. Zvyšující se intenzita plavebního provozu na oblíbených vodních cestách přispěla k zavedení nových opatření na vodních cestách České republiky. Ministerstvo dopravy o tom informovalo ve zprávě, kterou schválila vláda. Státní plavební správa zavádí plavbu v tzv. výtlačném režimu plavby od 15. června na dvou čtyřkilometrových úsecích na vodní nádrži Slapy a na vodní ploše Velké Žernoseky na Lovosicku, včetně přilehlého spojovacího kanálu s Labem. Výtlačný režim plavby je takový režim, při kterém plavidlo pluje nižší rychlostí, čára ponoru plujícího plavidla je stejná jako čára ponoru stojícího plavidla a plavidlo nezpůsobuje škodlivé vlnobití a sání. Za výtlačný režim se nepovažuje plavba v kluzu ani v přechodovém režimu.

„Zvláště o víkendech a svátcích v období letních prázdnin se na řadě vodních cest výrazně zvyšuje intenzita plavebního provozu rekreačních plavidel. Ve spolupráci s policií jsme náš preventivní dozor proto zaměřili především na nejběžnější vodní cesty,“ říká ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová.

V loňské plavební sezoně bylo zkontrolováno celkem

1302 plavidel, přičemž u 328 z nich zjistila porušení právních předpisů. Častokrát se jednalo o nerespektování signálních znaků, výjimečně ale nebylo ani vedení malých plavidel pod vlivem alkoholu. Celkem loni došlo ke 20 plavebním nehodám, z toho 18 s účastí malých plavidel; jedna z nich skončila smrtí. Častým přestupkem byla také plavba bez průkazu způsobilosti k vedení plavidla, případně absence lodního osvědčení na plavidle, kterým je prokazována technická způsobilost plavidla.

Srovnatelně s předchozími plavebními sezonami byly zjišťovány závady v evidenčním označení plavidel poznávacími znaky nebo jejich neúplném vybavení záchrannými prostředky.

Z dozorové činnosti Státní plavební správy vyplynulo, že tři čtvrtiny účastníků plavebního provozu právní předpisy upravující vnitrozemskou plavbu dodržují.

„Většina účastníků plavebního provozu se předpisy řídí. Ti ostatní nejčastěji nerespektovali význam plavebního značení, hlavně porušení zákazu proplutí nebo nerespektování signálních znaků nařízeného režimu plavby ve výtlačném režimu. Alarmující ovšem bylo vedení malých plavidel osobou pod vlivem alkoholu, což jsme zjistili ve 29 případech, o 9 víc oproti minulému roku,“ dodala Klára Němcová.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2016

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Výroční 23. valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen ČPVŠ) se konala 29. března 2017 pod vedením jeho předsedy doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. Ing. Luděk Sosna, PhD., ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR, RNDr. Pavel Punčochář, CSc. vrchní ministerský rada MZe ČR, Mgr. Klára Němcová, ředitelka Státní plavební správy, Ing. Vladimír Novák, předseda Slovenského plavebního kongresu a ing. Jaromír Schling, exposlanec, expředseda podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Podstatnou část hodnoceného období zabrala činnost ČPVŠ při tvorbě **Koncepce vodní dopravy**. Minulá valná hromada výboru uložila zorganizovat seminář ke Koncepci vodní dopravy (MD-leden 2016) a výbor ho uskutečnil dne 22. dubna 2016. Seminář, kterého se zúčastnilo 27 osob, kromě výboru, mj. i generální ředitelé jednotlivých státních podniků Povodí, generální ředitel Českých přístavů, a.s., členové předsednictva Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR, ředitel Ředitelství vodních cest a zástupce Státní plavební správy, byl hodnocen jako jeden z mála, který, s ohledem na důležitost projednávání jeho obsahu, v jeden den a na jednom místě shromáždil reprezentativní část vodocestné a plavební odborné veřejnosti.

Ve stanovisku ČPVŠ, zaslaném příslušným představitelům Ministerstva dopravy a Ministerstva zemědělství byly zdůrazněny zejména tyto skutečnosti

- jedinečnost vodní dopravy při přepravě zásilek o velké hmotnosti a velkých rozměrech,
- v rámci části o vodních cestách nutnost realizovat výstavbu Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a v konečném cíli sledovat vybudování víceuúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- v rámci části o přístavech realizovat výstavbu multimodálního logistického centra v přístavu Pardubice,
- v části o lodním parku sledovat zainteresování státu na modernizaci plavidel nákladní vodní dopravy,
- příslušnou pozornost věnovat i výchově lodních posádek a důrazně vyzdvihnout šetrnost vodní dopravy k životnímu prostředí, zejména z hlediska hlučnosti a vypouštění škodlivých emisí.

Závěrem pak bylo konstatováno, že při ekonomickém hodnocení vodních cest je třeba sledovat i jejich **víceuúčelovost**, která velmi příznivě ovlivňuje výpočet vnitřního výnosového procenta, které je pak výrazně vyšší oproti jednoúčelovým dopravním cestám po železnici, či silnici.

Podstatná část stanoviska byla pochopitelně věnována i velmi diskutovaným **kompetencím mezi resortem dopravy a resortem zemědělství**, kde byla zejména zdůrazněna aktivní spolupráce obou resortů a jejich výkonných složek ve prospěch zajištění plynulého a bezpečného plavebního provozu a rozvoje vodní dopravy. Byl to i aktivní přínos ČPVŠ k této problematice, který ve svém konečném cíli **přispěl ke konsensuálnímu jejímu vyřešení**, uzavřeném na pracovním jednání o základním

přístupu správců vodních cest (státní podniky Povodí) a Ministerstva dopravy (ŘVC) k modernizaci, rozvoji, provozu a údržbě vodních cest na území České republiky v kontextu projednávané Koncepce vodní dopravy, v září 2016. Pochopitelně, že velmi kladně zde zapůsobilo i schválení zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury, právě v rozšíření jeho působnosti v oblasti vodních cest a přístavu Hamburk.

Vyřešení působnosti v oblasti vodních cest a přístavů je jedna věc a její uvedení do běžné pracovní činnosti je věc druhá. To pak bude záležet v odpovědném a nadresortním postoji jednotlivých účastníků realizace předmětných investičních počínů tak, aby se jejich rozvoj nadále úspěšně rozvíjel.

ČPVŠ velmi odpovědně sleduje i otázku **vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** s prvořadým cílem jeho zahrnutí **do Politiky územního rozvoje České republiky**. Vládním rozhodnutím stanovená územní rezerva tohoto záměru nás pochopitelně plně neuspokojuje. Po ukončení výběrového řízení na zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L) byla uzavřena dne 12. 7. 2016 příslušná smlouva o dílo mezi Ministerstvem dopravy a uchazečem Sdružení D-O-L (Vodní cesty a.s., Sweco Hydroprojekt a.s. a Aquatis a.s.). S ohledem na závažnost a rozsáhlost této studie byl Ministerstvem dopravy jmenován Monitorovací výbor Studie. Členy Monitorovacího výboru jsou mj. i členové výboru ČPVŠ pánové doc. Fošumpaur – za Fakultu stavební ČVUT a doc. Jurášek za ČPVŠ.

Při zachování časové posloupnosti je třeba se ještě vrátit ke Koncepci vodní dopravy, která po vypořádání mezer resortních připomínek byla předložena **Ministerstvu životního prostředí, které zahájilo proces posuzování vlivů návrhu Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023 na životní prostředí, ve smyslu zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**. Ministerstvo dopravy svolalo v souladu s tímto zákonem veřejné projednání koncepce na den 25. 1. 2017. Veřejného projednání se zúčastnila řada odborníků, většinou podporující tuto koncepci s výjimkou zarputilých odpůrců z řad „zelených“. Velmi zajímavé a podnětné bylo vystoupení paní primátorky města Děčín, která tuto koncepci jednoznačně podporuje, a to zejména z hlediska ekologie (posuzování hlučnosti v úzkém děčínském kaňonu) a z hlediska zaměstnanosti v daném regionu. Za ČPVŠ se jednání zúčastnili pánové Fošumpaur a Jurášek a další členové výboru zastupující své organizace. Ještě před tímto zasedáním zaslalo **ČPVŠ** na příslušný odbor Ministerstva životního prostředí dne 17. 1. 2017 své **Vyjádření k návrhu Koncepce vodní dopravy v rámci Posuzování vlivů na životní prostředí, v jehož závěru uvedlo**. Vodní doprava je dopravní obor, kterému již delší dobu schází ucelený názor na další prognózu činnosti tohoto, pro oblast životního prostředí, nejpříjemnějšího dopravního oboru. Návrh koncepce, který se zpracovával více jak dva roky, prošel řadou připomínek odborníků z oblasti vnitrozemské plavby v tom nejširším slova

smyslu, lodního průmyslu, životního prostředí, vysokých škol. Byl posuzován mj. Svazem dopravy České republiky, Hospodářskou komorou České republiky a je v současné době materiálem, který ČPVS plně podporuje.

ČPVS se plně staví za **kladné Posouzení vlivu na životní prostředí (SEA) k návrhu koncepce**, následně předložením návrhu koncepce vládě České republiky, jeho schválení a vyhlášení jako koncepčního materiálu pro neekologičtější dopravní obor vodní dopravu.

Dále bych se rád zmínil o usnesení vlády ČR č. 57/2017 ze dne 25. 1. 2017, které schvaluje **Koncepci nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030**. V části týkající se vodní dopravy se koncepce věnuje oblastem, ve kterých je vodní doprava téměř nezastupitelná (přeprava nadrozměrných nákladů, hromadných substrátů a vybraných zemědělských produktů, kontejnerů do/z námořních přístavů apod.) Dále upozorňuje na nutnost zlepšit spolehlivost vodní cesty zejména v úseku Ústí nad Labem hranice ČR/SRN a zabývá se i problematikou funkční sítě přístavů pro nákladní dopravu. V části týkající se infrastruktury vodních cest uvádí potřebu dořešit problém nedostatečné spolehlivosti vodní cesty mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. V rámci studie proveditelnosti D-O-L **uvádí potřebu zabývat se splavněním Odry v úseku Kožle-Bohumín jako samostatným projektem**, který bude možno realizovat i bez případného pokračování oderské větve D-O-L.

Na jednom ze svých posledních zasedání se výbor zabýval mj. i potřebou zvýšit informovanost představitelů vlády, Parlamentu ČR a územní samosprávy o aktuální situaci ve vodní dopravě. S ohledem na zaběhnutý povinný obsah konání výroční valné hromady bylo doporučeno nezatažovat touto záležitostí valnou hromadu, ale řešit ji konáním seminářů, na kterých by se projednávaly zásadní problémy vodní dopravy, s těmito představiteli.

Následující část je věnována organizačním otázkám našeho sdružení.

Výbor se od minulé valné hromady sešel celkem osmkrát na svém 11.–18. zasedání. Pravidelně se zasedání výboru zúčastňuje předseda kontrolní komise pan Ing. Václav Novák a představitel Mezinárodního plavebního sdružení PIANC pan Ing. Jaroslav Bimka.

Na zasedání výboru dne 24. 3. 2017 byl zvolen ve smyslu bodu V.8 stanov ČPVS **pan doc. Ing. Dr. Pavel Fošumpaur předsedou tohoto sdružení**. Otevřeně zde uvádím, že rozhodnutí o přijetí kandidatury panem Fošumpauřem a jeho následné zvolení za předsedu přijala celá vodocestná a také plavební odborná veřejnost velmi kladně. Za ním i před ním stojí velmi profesionální odborná práce, ale i odpovědné společenské vystupování. Jsem rád, když do vedení ČPVS se po panu profesorovi Gabrielovi a po mně dostal člověk, který je, jako respektovaný pedagog, nezávislý přímo na národohospodářském dění v našem státě. Věřím, že pod jeho vedením zůstane zachován kredit našeho sdružení, jako apolitického spolku na vysoké odborné i společenské úrovni.

Pokud jde o členskou základnu byla přijata nová členka paní Ing. Petra Gruberová, která byla následně kooptována do výboru za paní Ing. Veroniku Weiss, která je dlouhodobě na rodičovské dovolené. V rámci hodnotícího období ukončili své členství ve sdružení na vlastní žádost pánové Ing. Václav Báča a Ing. Jan Nárovec. Bohužel musím zde konstatovat, že nás v minulém roce **opustil dlouholetý člen a jeden ze zakladatelů našeho sdru-**

žení pan Ing. Jan Čábelka, CSc. Následně byla jeho památka uctěna minutou ticha.

Rád bych ještě připomněl, že podle sdělení předsedy Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimíra Nováka se 29. Plavební dny 2017 budou konat v plánovaném termínu 19.–21. září 2017 v Patincích (nedaleko Komárna).

Do zprávy o činnosti ČPVS patří i **hodnocení činnosti našich tří odborných skupin.**

Odborná skupina Moravské vodní cesty pracovala pod vedením Ing. Pavla Santariuse, Ph.D. a zabývala se převážně problematikou oderské vodní cesty a jejím prodloužením na území České republiky. Vedle vedoucího odborné skupiny Ing. Santariuse se aktivně práce ve skupině zúčastňuje pan Ing. Forman.

Členové odborné skupiny se aktivně zúčastnili 20. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT 2016, která se dlouhodobě věnuje rozvoji a podpoře výstavby a modernizace dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje s návazností na Slovensko a Polsko s propagací prodloužení splavné Odry do Ostravy.

Iniciativy odborné skupiny, a to za přímé účasti pana Ing. Formana, propagující zejména návaznost oderské vodní cesty od Kožle směrem na Ostravsko byly soustředěny zejména na následující jednání:

- Oderské fórum,
- tripartita Moravskoslezského kraje,
- valná hromada Rady Kapitanow,
- koordinační a vstupní jednání s vedením Zlínského kraje, novým hejtmánem Moravskoslezského kraje apod.

Jednání se soustředila i na jednání s Polskem a Slovenskem na úrovni ministrů příslušných vlád.

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

V oblasti infrastruktury se kromě vlastní vodní cesty jedná i o rozvoj zázemí pro turisty v přístavech a blízkém okolí vodní cesty. Zajímavou a významnou činností odborné skupiny byla spoluúčast na následujících akcích:

- přístav Napajedla město a Napajedla Pahrbek,
- přístaviště Spytihněv,
- přístav Veselí nad Moravou,
- přístaviště Strážnice,
- přístav Petrov a
- Sudoměřice výklopník

V rámci popularizace plavby v dané oblasti se členové odborné skupiny zúčastnili odemykání Baťova kanálu, plovoucího cirkusu La Grace, výstavy veteránů v přístavu Veselí nad Moravou a Konference Baťův kanál.

V souvislosti s odbornou skupinou Baťův kanál se výbor ČPVS musel zabývat i nepříjemnou záležitostí, týkající se nevhodnou a nešikovnou komunikací člena ČPVS s vedením skupiny.

Odborná skupina Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty zintenzivnila v minulém roce spolupráci s Polskem. Bylo uskutečněno několik společných setkání, které zorganizoval vodácký oddíl Poseidon pod vedením pana Ing. Josefa Toboly. Na základě předchozí žádosti vypsali primátor města Ostravy soutěž na zpracovatele Studie proveditelnosti o řešení rekreační a sportovní plavby na území města. Starostka Moravské Ostravy byla informována o možnosti obnovy historického přívozu na Odře mezi Přívozem a Petřovicemi.

V současné době se činnost odborné skupiny zaměřila

na sledování postupu řešení Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Skupina, na základě místních znalostí sepsala Problémy návrhu trasy oderské větve D-O-L a předala je zástupci Moravskoslezského kraje a řešiteli dané studie. Soupis těchto problémů předala skupina i výboru ČPVŠ ke sledování jejich řešení.

Výbor ČPVŠ kladně zhodnotil práci všech tří odborných skupin a to zejména i s ohledem na propagaci plavby v okolí svých činností a Českého plavebního a vodocestného sdružení. Výbor tak vyslovil poděkování pánům Santariusovi, Bártekovi a Šlachetovi za odpovědné vedení jejich odborných skupin.

Na 23. valné hromadě bylo jednomyslně přijato následující usnesení.

Usnesení

23. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s., konané dne 29. března 2017 v Praze

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

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulé období 4/2016–3/2017,
- b) uskutečnění semináře ke Koncepti vodní dopravy (MD-leden 2016) dne 22. 4. 2016,
- c) stanovisko ČPVŠ ke Konceptu vodní dopravy (MD-leden 2016) ze dne 28. 4. 2016 zaslané vedoucím představitelům Ministerstva dopravy a Ministerstva zemědělství,
- d) vyjádření ČPVŠ k návrhu Konceptu vodní dopravy v rámci Posuzování vlivů na životní prostředí zaslané vedoucím představitelům Ministerstva životního prostředí a Ministerstva dopravy,
- e) účast členů výboru ČPVŠ v monitorovacím výboru Studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L,
- f) informaci o usnesení vlády ČR č. 57/2017, které dne 25. 1. 2017 schválilo Koncepti nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030,
- g) zvolení doc. Ing. Dr. Pavla Fošumpaura předsedou ČPVŠ,
- h) ukončení členství pánů Ing. Václava Báči a Ing. Jana Nárovce na vlastní žádost a pana Ing. Jana Čábelky, CSc. z důvodu jeho úmrtí.

Valná hromada ČPVŠ schválila

- a) zprávu o hospodaření ČPVŠ za rok 2016, včetně zprávy kontrolní komise,
- b) plán hospodaření na rok 2017 a plán hospodaření na rok 2018,
- c) pana doc. Ing. Pavla Juráška, CSc. za čestného předsedu ČPVŠ (bod IV. odst. 5 a 6 stanov),
- d) kooptaci paní Ing. Petry Gruberové do výboru za paní Ing. Veroniku Weiss, která je dlouhodobě na rodičovské dovolené.

Valná hromada žádá

I.

- a) vládu České republiky, aby měla nadále na zřeteli problémy vodní dopravy a nedopustila likvidaci neekologičtějšího dopravního oboru,
- b) vládu České republiky, aby pokračovala v přípravě koridoru Dunaj-Odra-Labe, jmenováním vládního zmocněnce pro jeho přípravu,
- c) Ministerstvo dopravy ČR o aktivní ochraně územních rezerv pro budování infrastruktury vodních cest,

d) Ministerstvo dopravy ČR o důsledné sledování řešení Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, s cílem zabývat se splavněním Odry v úseku Kožle-Ostrava také jako samostatným projektem, který bude možno realizovat i bez případného pokračování oderské větve D-O-L,

e) Ministerstvo dopravy ČR, aby ve spolupráci s Ministerstvem zahraničí ČR připravilo podklady pro uzavření nové česko-německé mezivládní dohody o labské vodní cestě,

f) Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, aby ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR zařadilo vodní koridor Dunaj-Odra-Labe do Politiky územního rozvoje České republiky.

II.

členskou základnu

a) o podporu programu dokončení modernizace labsko-vltavské vodní cesty a zahájení výstavby Plavebního stupně Děčín a Stupně Přelouč II na labské vodní cestě,

b) o aktivní podporu dále uvedených úkolů uložených výboru ČPVŠ.

Valná hromada ukládá výboru ČPVŠ

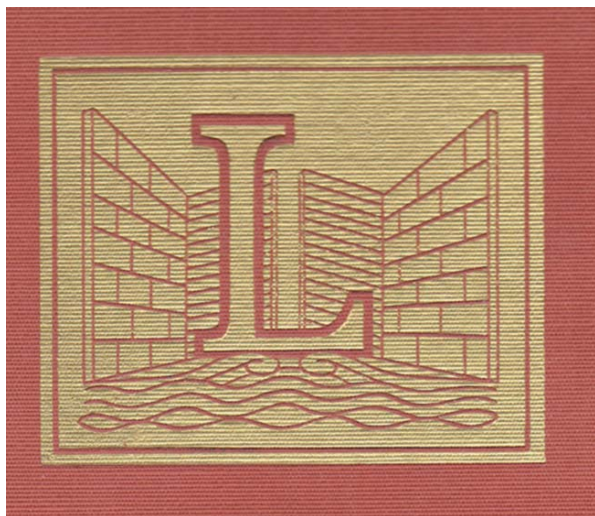
- a) aktivní účast v monitorovacím výboru Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- b) zařadit do činnosti výboru konání pravidelných seminářů se zástupci státu, zákonodárných sborů, krajů a místních samospráv o aktuální situaci ve vodní dopravě,
- c) nadále sledovat a aktivně podporovat předložení Konceptu vodní dopravy k projednání ve vládě České republiky s cílem jejího schválení,
- d) spolupracovat s Ministerstvem dopravy ČR na přípravě mezivládní dohody mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o labské vodní cestě,
- e) pokračovat v úsilí na všech státních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN, dále na Vltavské vodní cestě především dokončit zdvihač na vodních dílech Orlík a Slapy a na moravské vodní cestě v úseku Baťova kanálu,
- f) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky, Unii komor Labe/Odra a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje,
- g) spolupracovat s Národním technickým muzeem na přípravě expozice plavby a muzea vodní dopravy,
- h) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 23. valné hromadě ČPVŠ,
- i) svolat 24. valnou hromadu ČPVŠ v 1. pololetí roku 2018.



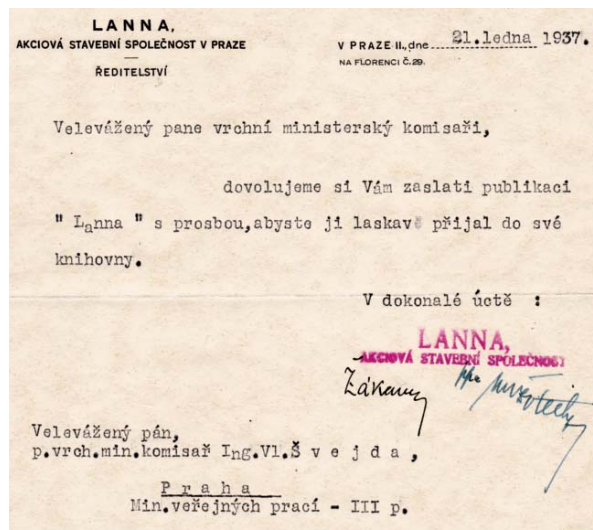
Předsednictvo valné hromady ČPVŠ

Život není takový – je úplně jiný (66)

Ing. Josef Podzimek

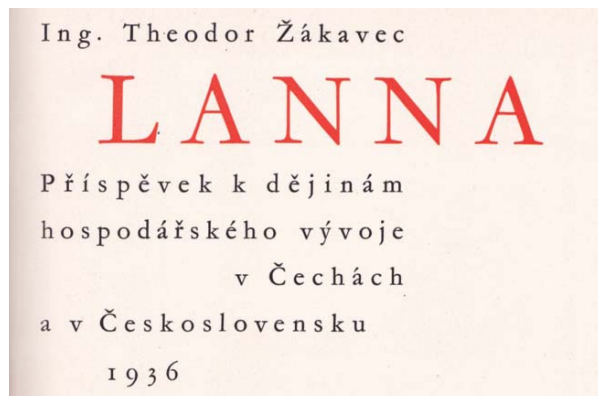


Příběh o rodině plavců, lodmistrů a stavebních podnikatelů Lannových z Českých Budějovic jsem se chystal napsat již několikrát. Tento dluh k historii rozvoje plavby na Vltavě a Labi zesílil, když jsem před lety obdržel knihu *LANNA – Příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*. Tuto publikaci napsal Ing. Theodor Žákavec v roce 1936. Jaké bylo moje překvapení, když z knížky na mě vypadl originál dopisu od ředitelství firmy LANNA, adresovaný veleváženému panu vrchnímu komisaři z Ministerstva veřejných prací s prosbou, aby knížku laskavě přijal



do své knihovny. Můj údiv z noblesnosti té doby dále stoupl, když jsem si přečetl datum 21. ledna 1937. Dopis s knížkou byl odeslán 5 měsíců před mým narozením. Myslím tedy, že dnes na mé osmdesáté narozeniny je nejvyšší čas o rodu Lannů něco napsat do našeho časopisu.

Toto mé rozhodnutí bylo podpořeno i setkáním s Vojtěchem Lannou na slavnostním otevření plavební komory na Vltavě ve Hněvkovicích dne 20. května 2017. Tehdy připlul na motorové lodi Vojtěch Lanna jun. a se svým doprovodem velmi osvěžil tento slavnostní akt.



Jsem rád, že si při prohlídce nového zdymadla povšíml i časopisu Vodní cesty a plavba, nebyl pak žádný problém ho požádat o rozhovor.



Vážený pane Lanno, věřím, že mi neodmítnete rozhovor, na který se tak dlouho připravuji.

Josefe staviteli, samozřejmě souhlasím a dovoluji Vám mně, abych Vás oslovoval stejně, jako Vás oslovoval císař římský a král český Karel IV., s kterým jste také vedl rozhovor pro váš časopis Vodní cesty a plavba č. 3/2016. Budeme si ale vykat a Vy mě oslovujte pouze pane Lanno.

Pane Lanno, proč jste na jez Hněvkovice vůbec připlul a proč s lodí Vojtěch Lanna jun.?

Josefe staviteli, jak dobře víte, po mé smrti v roce 1866 převzal vedení Lannových podniků můj syn, též Vojtěch, a tak mi loď půjčil, abych si prohlédl, co nového jste na Vltavě postavili.

Pane Lanno, můžete mi, prosím, přehledněji přiblížit Vaši rodinu? Sedím nad výše uvedenou knížkou a Vaším rodokmenem, a stále se ve Vaší rodině nemohu pořádně orientovat.

Josefe staviteli, ani se Vám nedivím. Moji předkové, pokud moje paměť sahá, se stále motali kolem vody a přepravovali sůl a jiné zboží do Čech.

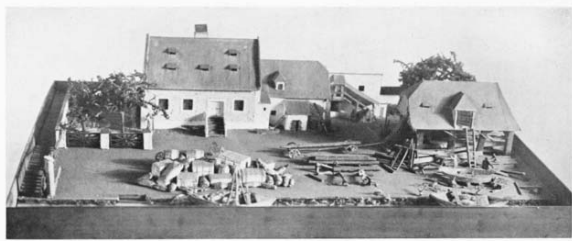
Rod Lannů pochází z Horního Rakouska a zabýval se přepravou soli po řece Traun k Dunaji. Kolem roku 1700 se příslušníci mého rodu vyskytují v pramenech jako zaměstnanci solního úřadu a jsou v matrikách zapsáni buď jako Lanner, Lahner či Lähner. Jakob Lahner, narozen roku 1700, se později stal budějovickým měšťanem, když si vzal dceru budějovického správce solního úřadu. Druhým císařsko-královským lodmistrem v rodě Lannů se stal nejmladší z bratrů Andrea (Ondřej), který se přestěhoval do loděnice ve Čtyřech Dvorech u Českých Budějovic a vedl úřad až do své smrti roku 1771. Po něm



Loděnice ve Čtyřech Dvorech v Českých Budějovicích asi v roce 1800

v lodmistrovské tradici Lannů pokračoval Ondřejův syn Thomas. Za jeho života došlo k dohodě se schwarzenberskou vrchností na Hluboké, že dřevo pro stavbu lodí na Vltavě bude získáváno za režijní cenu z hraběcího velkostatku a naproti tomu správa schwarzenberského panství převezme celou přepravu soli do nitra Čech do pachtu. Znamenalo to přepravit ročně asi 110 000 vídeňských centů soli z Budějovic do solných skladů v Týně nad Vltavou. Abyste to lépe pochopil, tak jeden vídeňský cent se rovná 56 kilogramům. Odtud přepravu soli do Prahy přebíralo ředitelství schwarzenberského panství na Orlíku. Z Prahy po proudu již neručil za přepravu soli císařský solní úřad, ale přeprava této důležité komodity byla vždy na tři roky propachtována soukromým přepravcem. Můj děda Tomáš Lanna si proto koupil od hlubocké vrchnosti jednu loď a ve vlastní režii přepravoval sůl dále z Prahy po proudu Vltavy a Labe. Po smrti mého dědečka (1797) na jeho místo nastoupil můj otec Tadeáš. Tátovi tehdy bylo pouhých 25 let.

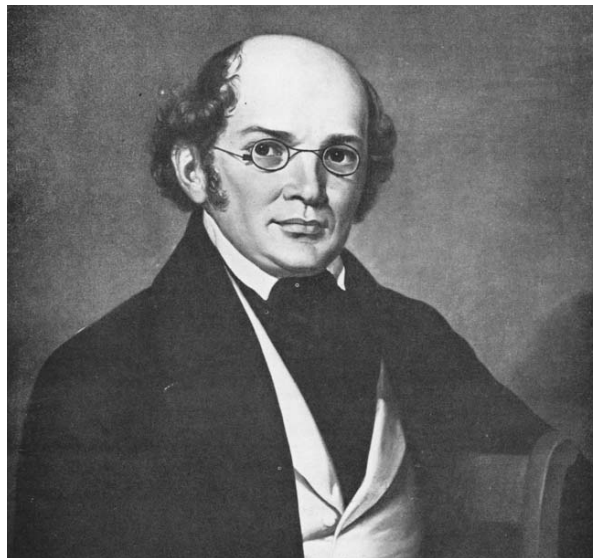
Já sám jsem se narodil také v loděnici ve Čtyřech Dvorech 23. dubna 1805. Dětství jsem prožil mezi lodníky,



Model Lannova rodného domu

kteří přepravovali sůl, a tesaři, kteří stavěli lodě. Nejdříve jsem navštěvoval početní školu v Českých Budějovicích a posléze gymnázium tamtéž. V roce 1820 jsem se na lodi s bečkami soli dopravil do Prahy a nastoupil na stavovské polytechnické učiliště, které jsem musel po dvou letech kvůli sporu s profesorem F. J. Gerstnerem opustit. Otec mě proto vzal do učení a ve dvaceti letech jsem se vyučil kormidelníkem, stavbě lodí a pronikl do tajů vltavského obchodu. Vedle soli se tehdy po vodě přepravovala i jihočeská tuha, která svou pouť, za pomoci úplatků pro celníky ve formě jihočeského piva, končila až v Hamburku.

Po smrti mého otce v roce 1828 jsem jako nejstarší syn přebíral celý lodní provoz a také starost o matku a čtyři nedospělé sourozence. Již po roce jsem byl ředitelstvím



Vojtěch Lanna c.k. lodmistr (1805–1866)

schwarzenberského panství jmenován lodmistrem a byl mi ponechán v pachtu vltavský solný obchod. Tehdy mi bylo dvacet čtyři roků. Nebylo to lehké. Přesto jsem se vedle tradičních aktivit (solného obchodu, obchodu s tuhou a stavby dřevěných lodí, zvaných jihočeské naháče) vrhl do podnikání docela ve vlastní režii a posílal do severního Německa vory a lodě se stavebním dřívím. Zároveň jsem velmi pečlivě sledoval otevření úseku koňspřežné železnice (1828) mezi Budějovicemi a česko-rakouskou hranicí. V roce 1832 jsem zakoupil od hlubocké vrchnosti loděnice ve Čtyřech Dvorech i s pozemky.



Loděnice ve Čtyřech Dvorech s přístavkem, kůlny a vila



Lannův rodný dům dnes

Pane Lanno, zatím se trochu orientuji a všiml jsem si, jak Vás začala zajímat stavba železnice. Té se dotkneme pouze okrajově, stejně jako Vašich velkých aktivit v těžbě uhlí a železné rudy na Kladensku, i když vím, že to byl veliký byznys ve Vaší rodině. Jsem ale vodohospodář a informujeme naše čtenáře o Vašich zásluhách v budování vodních cest. Než budeme pokračovat o úspěších Vaší rodiny při budování vltavsko-labské vodní cesty, prosím o vysvětlení, kde cítíte základ Vašeho úspěchu.

Josefe staviteli, jak jistě víte, patřím mezi podnikatele, kteří v českých zemích a v habsburské monarchii žili a podnikali ve dvou odlišných obdobích. V prvním, tzv. předbřeznovém období (do března 1848), nastal pozvolný rozklad tradičních forem výroby (například ce-

chovní). Následovalo velice pomalé a někdy jen výjimečné pronikání typicky kapitalistických postupů do zemědělské výroby a obchodu.

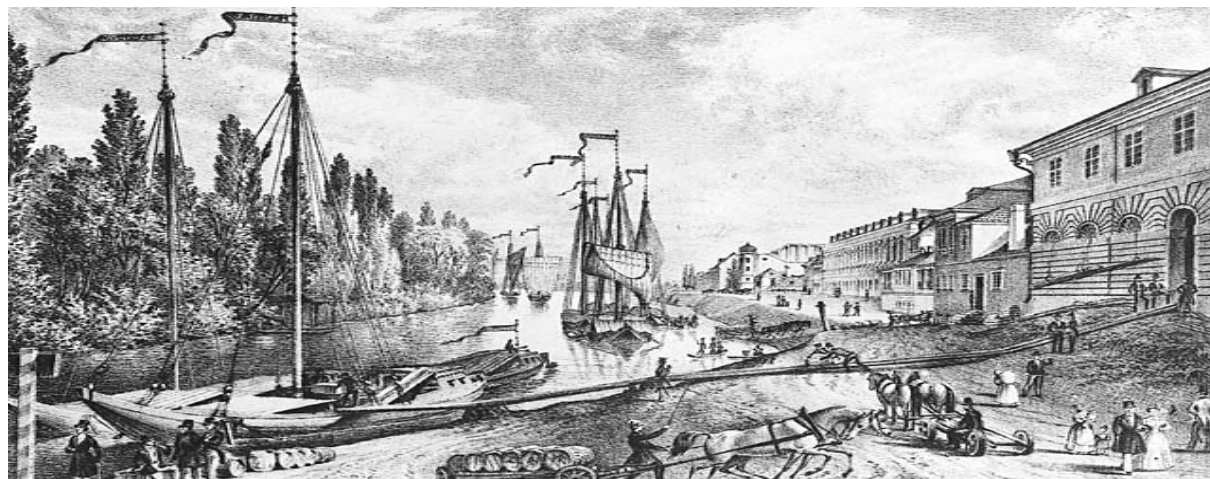
Kapitalizace peněžních prostředků v průmyslové výrobě, dopravě či bankovníctví byla jevem ojedinělým. Většina příslušníků majetnějších vrstev z řad měšťanstva ukládala větší finanční obnosy do půdy hlavně formou nákupu zadlužených velkostatků a vůbec se snažila v ekonomické činnosti i životním stylem napodobit šlechtu. Teprve v 50. letech 19. stol. začala i v západní části habsburské monarchie epocha rychlého ekonomického růstu na kapitalistickém základě. Já jsem tvořil podnikatelskou výjimku, neboť jsem se prosadil v dopravě a v domácím a mezinárodním obchodě již koncem 20. let 19. století.

Pane Lanno, Vaše vysvětlení podnikatelského prostředí začátku kapitalismu je velmi zajímavé, ale vraťme se opět k vodní cestě.

Josefe staviteli, rád vyhovím. Obchod dřívím s Prahou a Německem vzkvétal, a proto jsem spřádal plány na regulaci Vltavy nad Českými Budějovicemi. Podnikl jsem cestu k Rýnu, abych na vlastní oči viděl stavbu lodí a organizaci lodní dopravy na této německé tepně. Zároveň jsem na svých cestách bedlivě sledoval výstavbu jezů a jiných vodohospodářských staveb, a tak jsem získal mnoho vědomostí pro svou budoucí stavební podnikatelskou činnost. Podařilo se mi u c.k. Zemského stavebního ředitelství získat v roce 1829 celou řadu stavebních zakázek na vodní cestě z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou.

Pane Lanno, jak se Vám to povedlo?

Nabídl jsem slevu 8,5 % z cen stanovených stavebním inženýrstvím a určených technickým oddělením státní pokladny. Na základě této nabídky jsem získal všechny vodní práce na Vltavě z Českých Budějovic až do Prahy. Stejnou taktiku nejnižší ceny jsem použil i v roce 1833, ale musel jsem nabídnout slevu až 25 %. Vyhrál jsem, a tak mi byly svěřeny všechny vodní práce na Vltavě z Prahy až k Dolnímu gruntu na Labi. Stal jsem se v této trati jediným stavebním dodavatelem. Ve své žádosti o získání zakázek jsem uvedl: „*Za těchto poměrů jest v účtě podepsaný povinen vším nejmožnějším přispěti, aby se po všech vodních cestách mohlo plavati dobře za každého vodního stavu.*“ Přestože jsem i dříve prováděl různé regulační práce na Lužnici, Nežárce a při stavbě koňské dráhy, považuji teprve rok 1833 za rok založení firmy Lanna. Je to neuvěřitelné, ale od tohoto roku naše firma prováděla veškeré regulační práce na Vltavě a Labi v celkové délce 523 km.



Karlínský přístav na Vltavě v Praze

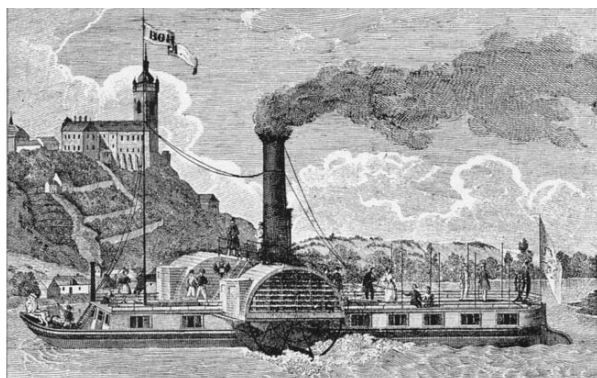
Pane Lanno, nechápu, ale věřím. Konfrontuji to pouze ve své hlavě se současnými podmínkami výběrových řízení.

Josefe staviteli, rozumím Vám, ale věřte mi, že to tak bylo. Současně jsem se vrhl i do stavby druhého pražského mostu mezi Novými alejemi a Újezdem. Byl jsem akcionářem akciové společnosti, kterou pro stavbu mostu založil hrabě Chotek již v roce 1827, a též členem ředitelství této společnosti až do prodeje mostu pražské obci. Dne 21. dubna 1840 byl položen základní kámen tohoto řetězového mostu. Moje firma dodávala po vodě i po souši na stavbu materiál a obdržela zároveň zakázku na zbudování 575 metrů dlouhého nábreží. Nový most byl veřejnosti předán 4. listopadu 1841, tedy přesně 484 let po slavnostním položení základního kamene Karlova mostu. Výstavba tohoto druhého pražského mostu trvala pouhých 19 měsíců. Dne 10. února téhož roku jsem byl jmenován čestným občanem Prahy. Řetězový most Františka I. byl po mé smrti snesen a nahradil jej kamenný most, dnes nazývaný mostem Legií.



Bývalý řetězový most na Vltavě v Praze

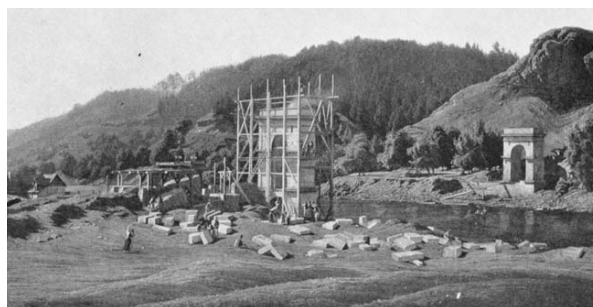
Ve 40. letech naše firma realizovala regulační práce pomocí parních bagrů na Labi tak, aby jeho koryto vyhovovalo i začínající paroplavbě. Od června 1841 zde existoval pravidelný provoz nejdříve parníku Bohemia



První český parník Bohemia

a později Germania a Constitution mezi Obřístvím a Drážďany. Dne 28. ledna 1842 jsem požádal dvorskou komoru ve Vídni o povolení dokončit vlastním nákladem splavňovací práce na Lužnici a Nežárce, ovšem za podmínky, že na dvanáct let získám výsadní právo plavby v úseku Jindřichův Hradec-Roudná, odkud byla Lužnice již dříve vorosplavná. Předběžné povolení jsem ještě téhož roku dostal a během následujících tří let jsem dokončil splavňovací práce na obou řekách. V letech 1847 až 1848 postavila moje stavební firma ještě řetězový most u Podolska na Vltavě v jižních Čechách na nové silnici mezi Tábořem a Pískem. Jak vás tam dole stále sle-

duji, viděl jsem, jak jste tento most začátkem 70. let 20. století rozebrali, přenesli a znovu postavili na Lužnici u obce Stádlec. Jsem pyšný, že tento můj most jste zachovali a že je zřejmě nejstarším dochovaným funkčním řetězovým mostem v Evropě.



Zahájení stavby řetězového mostu přes Vltavu v Podolsku

Pane Lanno, vraťme se opět k plavbě. Ještě jste se nezmínil, jak prosperovala Vaše loděnice v Českých Budějovicích.

Josefe staviteli, jsem rád, že jste se dotkl této problematiky. Jistě to bude zajímat Vaše současníky, kteří zažili rozmach výroby lodí v českých loděnicích v minulém století. Nyní však nechápou úpadek loďařství v českých zemích. Tak si poznamenejte:

V letech 1857 až 1860 existovalo na Vltavě patnáct loděnic.

	Rok/počet vyrobených lodí			
	1857	1858	1859	1860
Lanna	264	270	230	316
Bratří Zátkové	30	28	36	28
V. Žižkovský	45	60	52	60
V. Lužnický	51	48	50	50

Na Lannově loděnici bylo zaměstnáno:

r. 1857 80 dělníků a 1 dozorce po 9 měsíců
r. 1858 88 dělníků a 1 dozorce po 10 měsíců
r. 1859 64 dělníků a 1 dozorce po 9 měsíců
r. 1860 88 dělníků a 1 dozorce po 10 měsíců
Ostatní dobu (zimní) jsme tyto naše pracovníky zaměstnali v lesích.

Lannovy lodě byly vyráběny ve dvou velikostech.

Loď velká byla 75 loktů dlouhá (44,25 m), 39 palců vysoká (1 m), šířku 8 loktů (4,72 m) a nosnost 1000 vídeňských centů (56 tun).

Loď malá měla 56 loktů délky (33 m), 33 palců výšky (0,85 m), šířku 6 loktů (3,54 m) a nosnost 380 víd. centrů (21,28 tun).

Josefe staviteli, ještě by Vás mohlo zajímat, kolik zboží firma Lanna pod mým vedením dopravovala do Prahy a stanic nad Prahou.

	solí	obilí	kup. zboží	erárních statků	dohromady
	* vídeňských centů				
1857	128 033	2 273	69 302	739	200 347
1859	197 599	42 700	61 358	4 491	306 148
1860	216 594	7 176	59 618	331	283 719

* 1 vídeňský cent = 56,006 kilogramů

Pane Lanno, ještě by mě zajímalo, jaký jste měl vztah se svými spolupracovníky, a to i mimo práci.

Josefe staviteli, abych utužil vztah mezi mnou a mými

spolupracovníky, založil jsem cechovní pokladnu, do které každý člen odváděl příspěvek a do které jsem sám přispíval nemalou částkou. Z pokladny členové v době nemoci dostávali zálohy, které pak spláceli. Avšak staří plavci, vdovy a sirotci dostávali nesplacené podpory. Organizoval jsem a podporoval i různé družné zábavy. Například každoročně kolem Tří králů v Týně nad Vltavou po kontrole pokladny a po slavnostních službách božích a díkůvzdání za šťastně uplynulý rok následovala hostina a ženám a dětem plavců byly rozděleny výslužky. Při hudbě a tanci jsme se bavili až do rána a pak jsme se těšili celý rok na další oslavy. Všechny náklady slavnosti jsem vždy nesl sám a ještě k tomu za dobrý hospodářský výsledek za předchozí rok jsem pracovníkům, kteří se nejvíce zasloužili o zisk firmy, předal zvláštní prémii.

Na konci mého života se moje podnikatelská činnost přesunula natrvalo do kladenského revíru. Od r. 1865 jsem žil ve Vídni, abych mohl kontaktovat finanční a dvorské kruhy ohledně mých podnikatelských aktivit, které mě zcela vyčerpaly. Šlo hlavně o stavby železniční, důlní a hutnickou činnost. Zemřel jsem v roce 1866 na selhání srdce.

Pane Lanno, to byste měl lehké takto ukončit náš rozhovor. Teď Vás prosím, abyste něco řekl o aktivitách syna Vojtěcha.

Josefe staviteli, čekal jsem to i proto, že si práce svého syna velmi vážím i proto, že pokračoval v úsilí ve splavnění řeky Vltavy a Labe, co Vás jistě nejvíce zajímá.

Po mé smrti převzal vedení lannovských podniků můj třicetiletý syn Vojtěch (Adalbert) Lanna ml., který ve vrcholné éře kapitalistické volné soutěže zpočátku projevil stejně urputného a cílevědomého ducha jako já. Vojtěch Lanna ml. byl na roli průmyslového a obchodního podnikatele velmi dobře odborně připraven a důkladně vzdělán. Narodil se také v loděnici Čtyři Dvory u Českých Budějovic 29. května 1836. Po absolvování zdejšího (německého) gymnázia odjel studovat obchodní akademii do

Lipska. V roce 1855 jsem syna Vojtěcha vyslal v zastoupení firmy na pařížskou Světovou výstavu a o rok později na studijní cestu po belgických a anglických dolech, hutích a železárnách. Po návratu z této cesty prakticky poznával všechny lannovské obory podnikání: nastoupil do loděnice, seznámil se s tajemstvím stavby dřevěných jihočeských „naháčů“ a s úskalími obchodní plavby na Vltavě a Labi, přiučil se organizaci práce v grafitovém dole, posléze byl vyslán do Prahy, aby vedl zdejší pilu a obchod dřívím. Na Kladně se seznámil s ekonomikou doložení uhlí, stavbou vysoké pece, odléváním železa a skončil jako stavbyvedoucí železnice z Kladna do Nučic. Můj syn Vojtěch tak poznal práci lodníka, dělníka, horníka, hutníka, skladníka, účetního, pokladníka či dílovedoucího a nakonec i spoluředitel firmy, neboť jsem ho v roce 1858 učinil „společníkem s podpisovým právem“. O rok později se rodina odstěhovala z Českých Budějovic do nového paláce v Hybernské ulici v Praze.

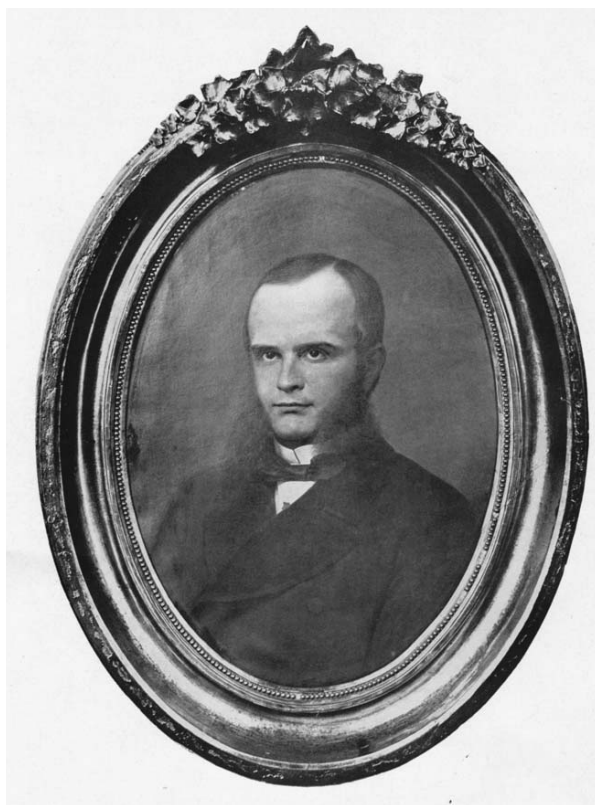


Pohled Hybernskou ulicí k Prašné bráně (1874) s palácem firmy LANNA (vpravo)

V roce 1860 však můj syn náhle těžce onemocněl. Musel zmírnit dosavadní vysoké životní tempo a zotavit se (podobná nečekaná „rána osudu“ potkala, jak známo, také Josefa Hlávku). V souvislosti s rekonvalescencí pobýval Vojtěch v létě 1860 v bavorských Alpách. Mimo jiné navštívil bavorské hlavní město Mnichov, které ho nadchlo doposud pro něho neznámou uměleckou a sběratelskou atmosférou. Z Vojtěcha se stal prvotřídní znalec a sběratel umění.

Sběratelství umění zcela propadl a to ho finančně velmi zatěžovalo a podnikatelsky rozptylovalo. První chybou, která později vedla k zániku rodinné stavební společnosti LANNA, bylo přenechání části firmy společníkům mimo vlastní rodinu. Za partnera zvolil dlouholetého rodinného přítele a rovněž podnikatele Jana Šebka, který se mezitím stáhl z Vídně, kde odprodal svou stavební firmu Josefu Hlávkově. V roce 1869 se stal dalším Lannovým podnikatelským partnerem prokurista Moric Groebe a tichým společníkem kníže Jan Adolf ze Schwarzenbergu. Zřejmě pod Schwarzenbergovým vlivem, který byl předsedou správní rady společnosti Dráhy Františka Josefa I., se těžiště podnikání přesunulo do výstavby železnic. Železniční boom však přetrval jen do poloviny 70. let 19. století. Při podnikání na železnici firma utrpěla velké finanční ztráty.

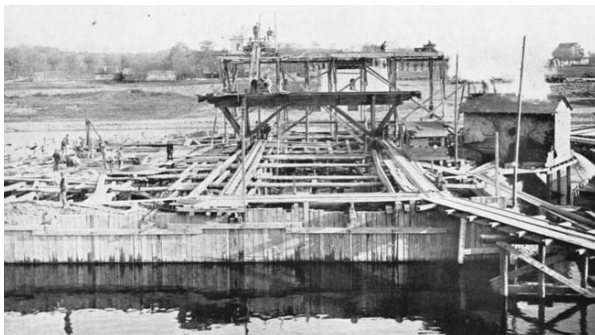
Poté se těžiště podnikání přeneslo opět k regulaci a kanalizaci řek, vodním a pobřežním stavbám a obchodu s dřívím a solí. V červnu 1898 byly zadány firmě všechny práce splavňovací od Karlína až do Mělníka a téhož roku zahájena ještě stavba zdymadla u Libčic, r. 1899 u Troje, r. 1900 u Miřejovic, r. 1902 stavba zdymadla u Vraňan s odbočujícím pobočným průplavem 10 km dlouhým na levém břehu Vltavy, vtékajícím u Ho-



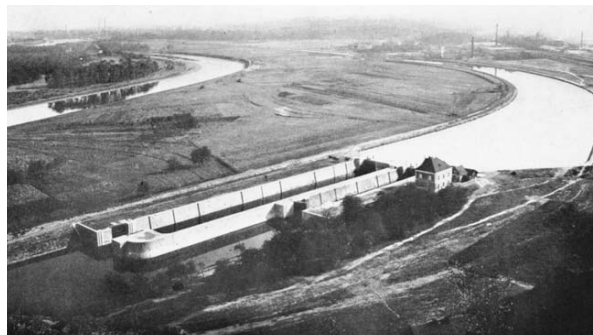
Vojtěch svobodný pan Lanna (1836–1909)

řína do Labe. Tyto velké vodní stavby rozsahu u nás dosud neobvyklého, skládající se ze dvou plavebních komor, z pohyblivého jezu, z vorové propusti, z horního a spodního průplavu a někdy z říčních úprav a z vedlej-

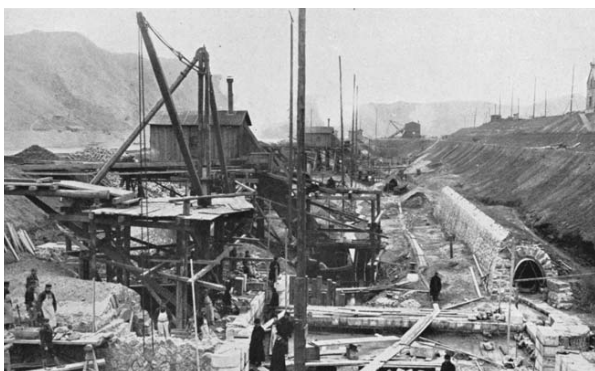
ších prací, vyžadovaly ovšem velké pohotovosti finanční, značného množství vhodného inventáře a dobrého personálu. Projekty byly financovány z říšských a zemských prostředků.



Stavba zdymadla v Měříjovicích (1902)



Plavební komory na Vltavě v Podbabě (1902)



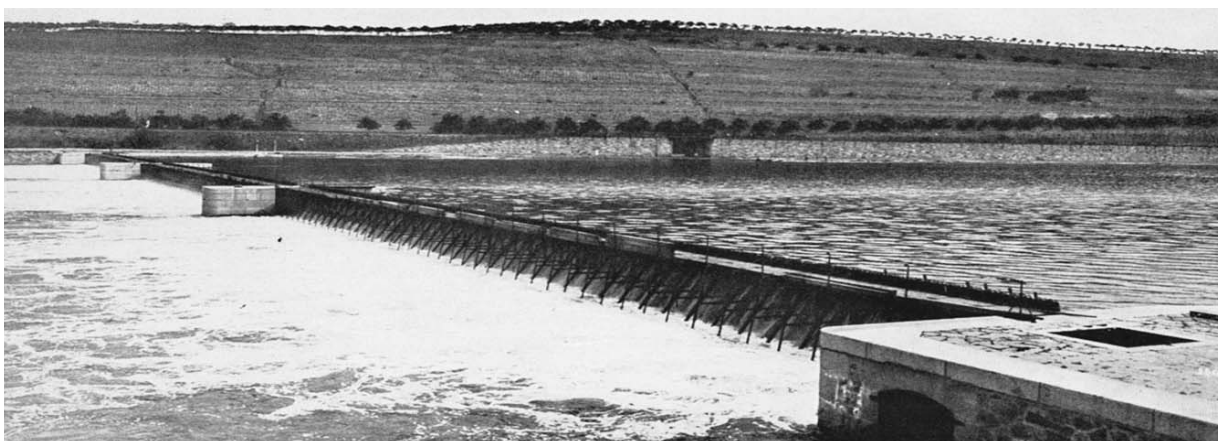
Stavba plavební komory na Vltavě u Klecan (1897)



Spodní ohlavi plavebních komor v Hoříně (1905)



Zdymadlo u Libčic na Vltavě (1903)



Hradlový jez na Labi v Dolních Bečkovících (1908)

Mezi splavňovací práce, které byly realizovány naší firmou za vlády mého syna Vojtěcha, nutno zařadit i Podolský přístav (1869), vybudován byl druhý přístav v Ústí n/Labem (1891), zrekonstruován byl Karlínský přístav (1893), Holešovický přístav (1900) a přístav na Císařské louce (1902).



Zdymadlo na Labi u Štětí (1909)

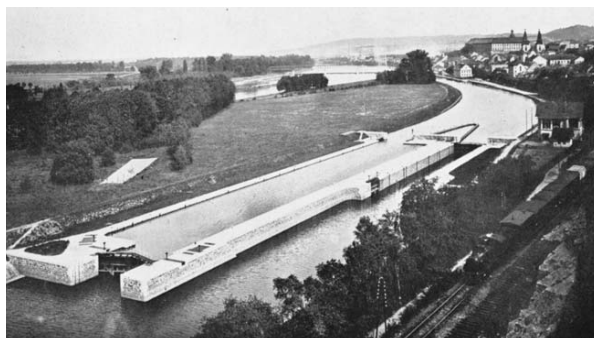
Můj syn Vojtěch kromě velkých peněz, které uložil do uměleckých sbírek, financoval například i Payerovu expedici k severnímu pólu. Velké zklamání pocítoval ze skutečnosti, že žádné z jeho dětí nechce navazovat na jeho sběratelskou činnost a zvláště jeho jediný syn (JUDr. Vojtěch František Josef Lanna) neprojevoval vůbec žádný zápal pro umění. Proto se odhodlal k zásadnímu rozhodnutí a své sbírky uměleckých předmětů ještě za svého života vydražil. První aukce se konala v roce 1909 v Berlíně a stala se kulturní a obchodní senzací celé Evropy. Prodány byly sbírky skla, porcelánu, keramiky, grafiky, starých tisků, obrazů, nábytku, starožitných hodin, bronzových, cínových, dřevěných a textilních předmětů a také relikviářů, které skončily v antikvariátech, galeriích a muzeích celého světa. Přestože můj syn Vojtěch byl v roce 1907 povýšen do šlechtického rodu s právem připojovat ke svému jménu „rytíř“ a je považován za nejúspěšnějšího podnikatele rodu Lannů, svou veškerou činností a aktivitami mimo stavební činnost dal základ k pozdějšímu zániku stavební firmy LANNA. Můj syn Vojtěch zemřel v roce 1909. Naší firmu v následujících letech vedl můj vnuk, také Vojtěch. Ten pokračoval ve splavňovacích pracích na Vltavě a na Labi.



JUDr. Vojtěch František Josef svobodný pán Lanna (1867-1925)



Stavba mostu a jezu v Roudnici na Labem (1909)



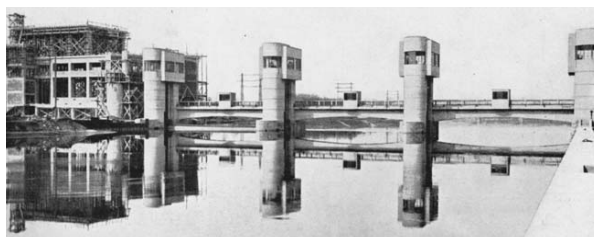
Plavební komory na Labi u Roudnice (1912)



Plavební komory na Vltavě v Praze na Štvanici (1913)



Jez na Labi u Litoměřic (1914)



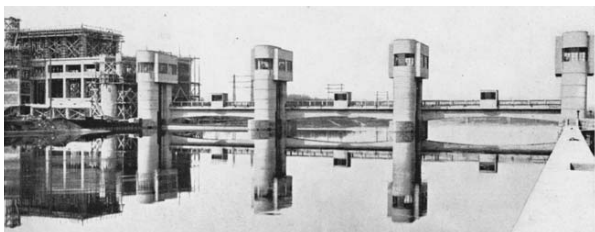
Zdymadlo na Labi u Kostelce (1934)



Jez na Labi u Lovosic (1919)

Po první světové válce byla v roce 1920 naše stavební firma Lanna prodána bance Bohemii. Rodina Lannů se, mimo jiné také v důsledku vzniku Československa, vystěhovala natrvalo do Mnichova. Naplnilo se tak do značné míry známé klasické schéma podnikatelských rodin v Čechách 19. století. Otec zakladatel projeví neobyčejný podnikatelský instinkt a využije všech „výzev doby“ k zbohatnutí. Založí a rozšíří podniky, vydělá velké peníze, které ve druhé generaci slouží už nejen k další akumulaci a reprodukci kapitálu. Těžko se mi to říká, ale můj vnuk Vojtěch František Josef Lanna zánik naší rodinné firmy LANNA dovršil.

Pro nemoc se vedení firmy vzdal. Část zlikvidoval, část, jak jsem již řekl, prodal bance Bohemia. V roce 1923 firma splynula se stavebními firmami Řehák a Nejedlý v akciovou společnost Lanna ASS, která definitivně zanikla v roce 1948, a již nikdy nebyla jako celek obnovena. Tato akciová společnost ještě v roce 1933 postavila



Jez na Vltavě u Hluboké (1935)

jen moderní jez v Hluboké nad Vltavou, na Labi zdymadlo u Kostelce a Masarykovo zdymadlo ve Střekově (1935).



Plavební komora a jez na Labi ve Střekově (1938)

Pane Lanno, děkuji Vám za rozhovor a za to, že jste přiblížil našim čtenářům slávu a zánik rodinné firmy LANNA, která se největším dílem zasloužila o budování vltavsko-labské vodní cesty.

Josefe staviteli, jsem moc rád, že jsem mohl vašim čtenářům přiblížit zásluhy naší rodiny o moderní, jak vy dnes říkáte, labsko-vltavskou vodní cestu. Jsem však smutný, jak jsem konečně řekl ve svém projevu při otevření plavební komory ve Hněvkovicích, jak jásáte a jste spokojeni s výstavbou plavebních komor pro sportovní a rekreační plavbu. Také jsem si všiml, že ve slavnostních projevech se čeští řečníci zcela vyhnuli propojení řek

Dunaj-Odra-Labe. O propojení Dunaje-Vltavy-Labe přece snil již Karel IV. a již za mého syna Vojtěcha přece císař František Josef vydal v roce 1901 zákon o jeho stavbě. A jistě jste si všiml, že o tomto plavebním spojení se při slavnostních projevech ve Hněvkovicích odvážil mluvit jenom zástupce polského ministerstva námořní a říční plavby. A to přesto, že ještě za života mého syna Vojtěcha se o průplavu Dunaj-Odra intenzivně nejenom mluvilo. Vždyť v roce 1872 rakouská vláda předložila parlamentu návrh zákona na stavbu tohoto průplavu. Tento zákon byl o rok později schválen poslaneckou i panskou sněmovnou. Téhož roku 1873 koncesi na výstavbu průplavu Dunajsko-derského získává Anglorakouská banka. Následně koncesi odkupuje Severní dráha císaře Ferdinanda a příprava stavby průplavu je tím zlikvidována. Jako náhrada za tento světově významný průplav nám bylo v roce 1875 umožněno ve větším rozsahu pokračovat v regulačních pracích na Vltavě a na Labi, o čemž jsem Vás již informoval. Ale dovolte mně ještě jednu otázku. Proč jste na jezu Hněvkovice vybudovali větší propust pro ryby než plavební komoru pro lodě?



Rybí přechod na jezu Hněvkovice (2017)

Pane Lanno, samozřejmě jsem si i já všiml opatrnosti našich politických a podnikatelských elit v jejich projevech i rozporu mezi rozměry plavební komory pro lodě a rybiho přechodu. Je to stejné jako za vaší doby. Když vám železniční konkurence znemožnila zahájení výstavby průplavu Dunaj-Odra, tak vám pro uklidnění v roce 1875 předhodili rozsáhlé regulační práce na Vltavě a Labi. Abychom mohli vůbec pokračovat na dokončení splavnění horní Vltavy, tak jsme museli i my vyhovět zeleným aktivistům, kteří



Vorová propust u jezu Hluboká n. Vlt. (1937)

jsou placeni konkurenční železnici, aby rybičky a jiná důležitá zvířátka mohla plout souběžně se sportovními a rekreačními lodičkami. Chápete?

Josefe staviteli, nechápu, ale věřím. Držme si palce, aby svět konečně dostal rozum, a vy jste mohli dokončit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, tak potřebný pro naši českou zemi a celou Evropu.

Použitá literatura:

Příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu – Ing. Theodor Žákovec, 1936
Ohlas soudobé inženýrské práce (SIA 1865–1930) – Ing. Dr. Josef Stocký, 1930



195 let

Vodní dílo **Láz** na horním toku Litavky nad Příbramí byl postaven již v roce 1822, tedy před 195 lety.



45 let

Vodní dílo **České údolí**, které leží na jihozápadním okraji města Plzně na jedné ze čtyř plzeňských řek – Radbuze, bylo postaveno v roce 1972, tedy před 45 lety.

V roce 2017 si připomínáme několik významných výročí vodních děl ve správě státního podniku Povodí Vltavy.

www.pvl.cz

www.facebook.com/povodivltavy



55 let

V roce 1962 bylo vybudováno vodní dílo **Pílská** na horním toku Sázavy, letos tedy slaví 55 výročí.



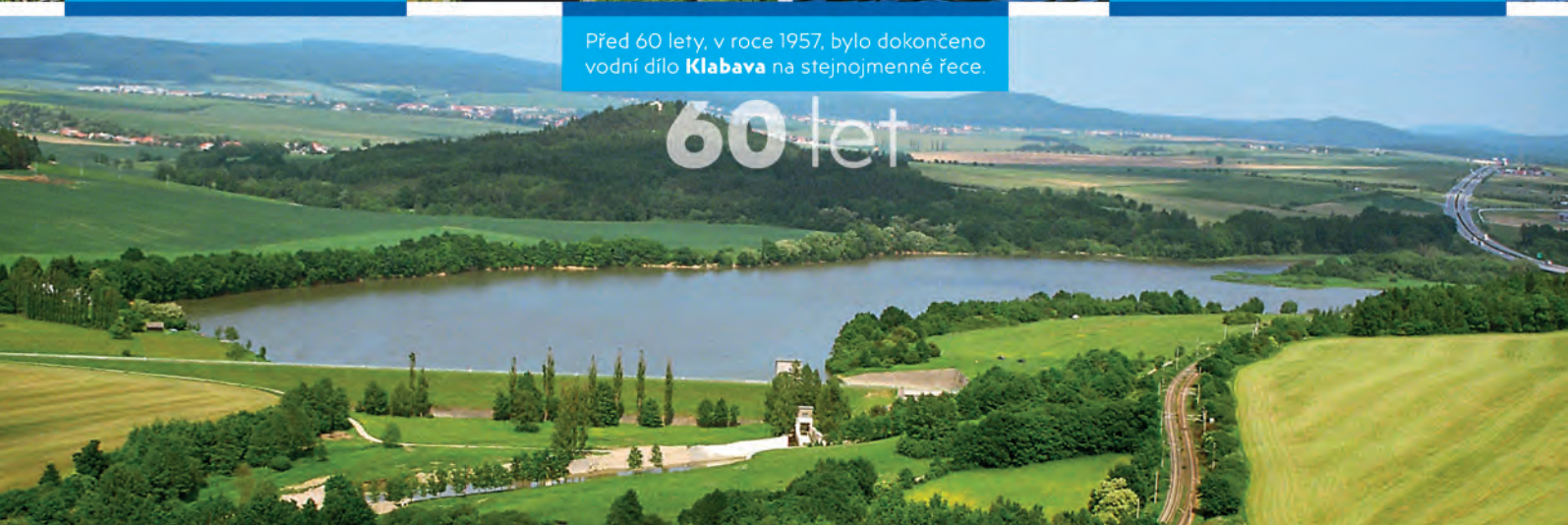
55 let

Největší vodní dílo v České republice a zároveň nejvýznamnější článek Vltavské kaskády, **Orlik**, slaví letos 55 let od svého dokončení v roce 1962.



90 let

90 let od svého dokončení v roce 1927 slaví vodní dílo **Sedlice** na Želivce jihovýchodně od Humpolce.



60 let

Před 60 lety, v roce 1957, bylo dokončeno vodní dílo **Klabava** na stejnojmenné řece.



Stavíme pro Vás