



Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe



Vydala obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty v prosinci 2019



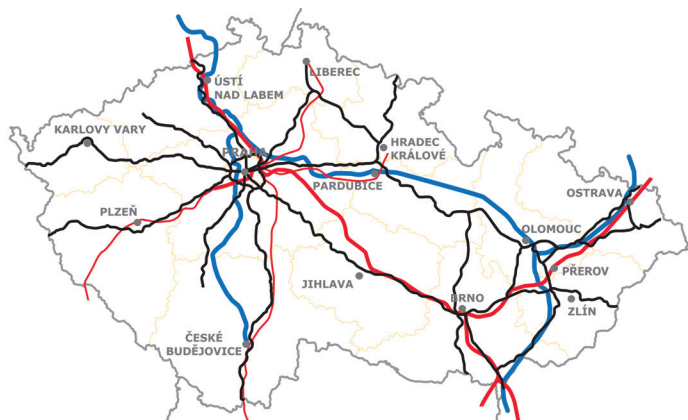
Autoři: **DOPLNIT AUTORY**

Kapitola 1

Co to je vodní koridor D-O-L?

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je dlouhodobě připravovaný víceúčelový projekt spojení tří říčních systémů s přínosy v oblastech lodní dopravy, vodohospodářství (příspěvek k řešení klimatických extrémů – sucho, povodně), energetiky, regionálního rozvoje a turistického ruchu.

Cílový stav výstavby dopravní infrastruktury obsahuje dálniční síť, vysokorychlostní železniční spojení a vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Každý dopravní mód má své přednosti a nevýhody a cílem Evropské unie je harmonizovaný dopravní systém využívající všech dopravních módů.



Plánovaná dopravní infrastruktura České republiky:

- vodní koridory
- dálnice
- vysokorychlostní železnice

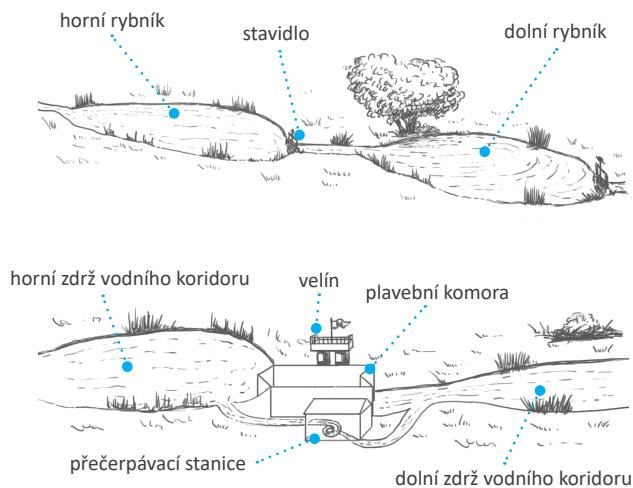
K.1. Mapa základní dopravní infrastruktury České republiky

Kapitola 2

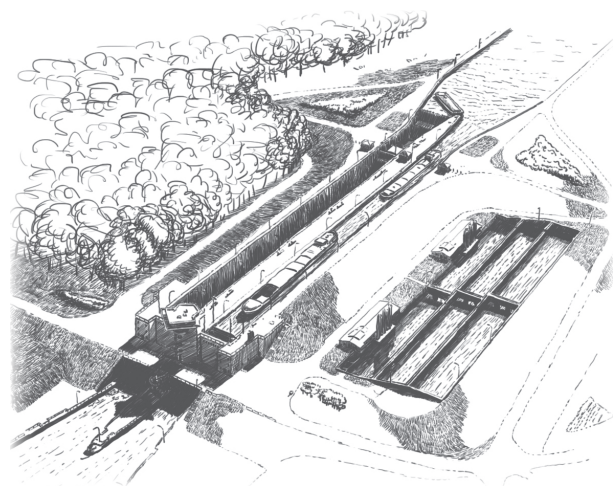
Co to je vodní cesta?

Moderní vodní cesta se podobá soustavě dlouhých rybníků se zelenými břehy. Vodní cesta zadržuje vodu a při proplavování lodí ji přepouští do dolní zdrže, avšak na rozdíl od rybníku plavební stupně umožňují přečerpávat vodu zpátky do horní zdrže pomocí přečerpávacích elektráren.

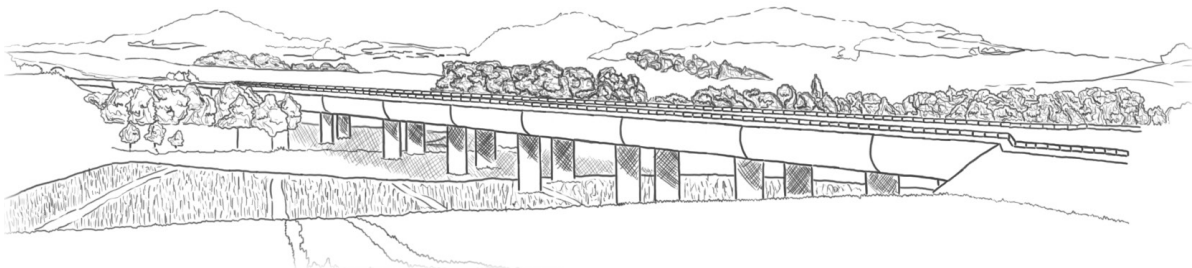
Vodní cesty obsahují řadu objektů, které v ČR působí exoticky jako jsou průplavní mosty, lodní zdvihadla nebo tunely, ale v západní Evropě jsou běžnou součástí infrastruktury vodních cest.



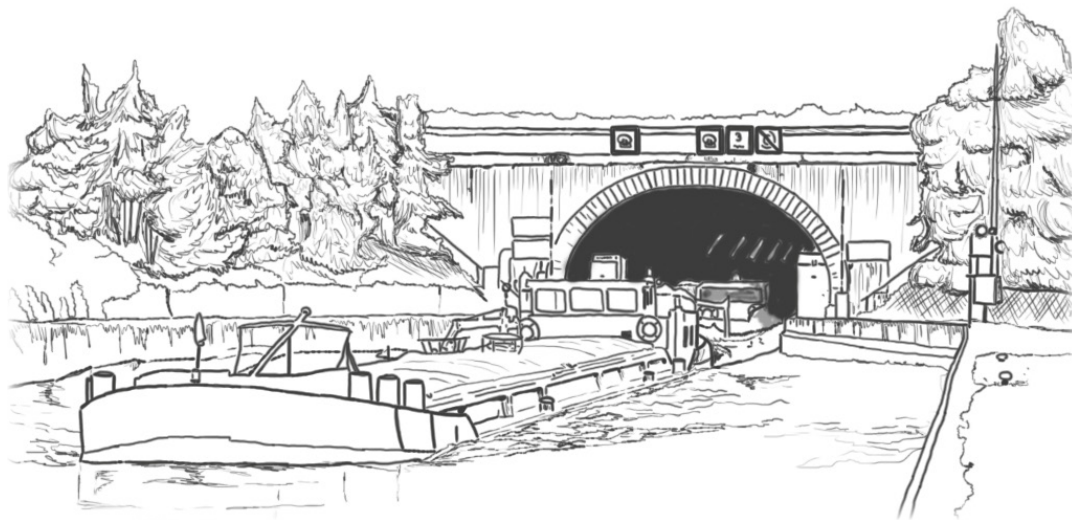
K.2.1 a K.2.2 Vodní cesta jako soustava dlouhých rybníků



K.2.3 Plavební komora



K2.4 Průplavní most

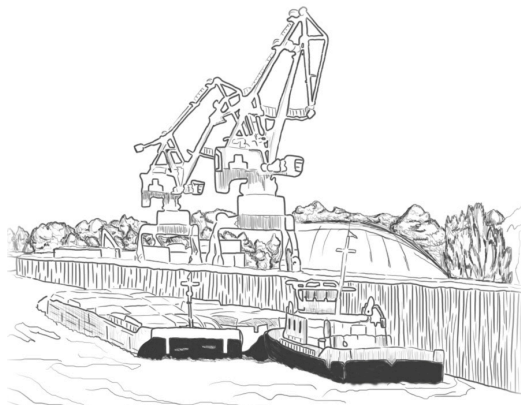


K2.5 Lodní tunel

Kapitola 3

Život na vodní cestě – přístavy

Přístavy a přístaviště umožňují lodím přeložit na břeh a ze břehu sypké materiály (písek, štěrk, cement), kontejnery, zemědělské produkty, stavební hmoty, kusové zboží na paletách, a v těch turistických i pasažéry a turisty z osobních a rekreačních lodí. Hospodářské přístavní zóny mohou sloužit jako průmyslová centra, zatímco rekreační přístavy a přístaviště se svými „námořnickými“ hospůdkami, rybími restauracemi a kavárnami tvoří kolorit a genius loci daného místa. Například na Baťově kanále se můžeme přesvědčit jaký rozvoj rekreační plavba i do nejmenších obcí v nedávné době přinesla.



K.3 Nákladní a rekreační přístav



K3.1 Typický rekreační přístav – marina na vnitrozemské vodní cestě

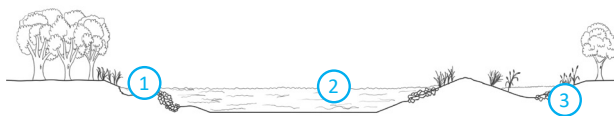


K.3.2 Vizualizace nákladních přístavů

Kapitola 4

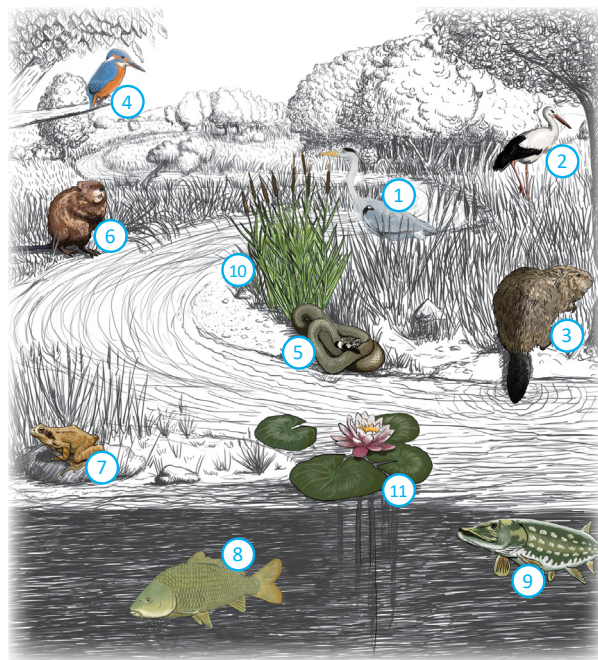
Život na vodní cestě – příroda

Vodní cesta vytváří přírodě blízké prostředí – vodní biotop, který má po ekologické stránce vysokou hodnotu. Vzhledem k tomu, že většina trasy vodního koridoru D-O-L je citlivě naplánována mimo ekologicky cenné lokality a vede přes současná pole, očekává se zvýšení ekologické hodnoty daného území a vodní cesta se stane novým biokoridorem s vhodným prostředím pro druhy obývající lužní lesy.



1 Mělkovodní zóna 2 Plavební dráha 3 Mokřad

K.4 Řez vodní cestou



1. Volavka 2. Čáp 3. Bobr 4. Ledňáček 5. Užovka
6. Ondatra 7. Skokan 8. Kapr 9. Štika 10. Orobiec 11. Leknín

K.4.1 Fauna flóra na vodní cestě



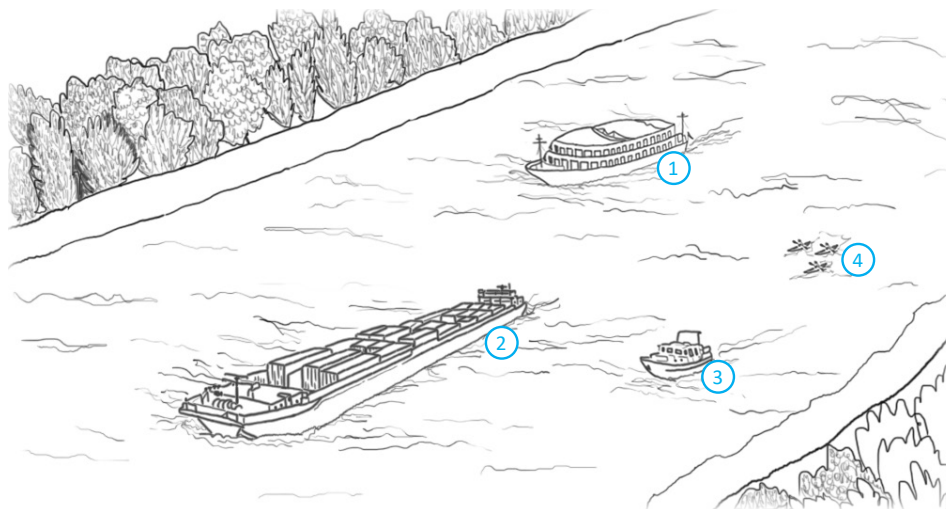
K.4.2 Existující část průplavu Dunaj-Odra-Labe u města Kędzierzyn-Koźle



K.4.3 Průplav Rýn-Mohan-Dunaj u obce Essin

Život na vodní cestě – lodě

Provoz na vodní cestě je podobný provozu na silnici – pluje se vpravo. Vypnout může každý, kdo má potřebné povolení pro daný typ lodi, anebo může použít malou loď nepodléhající registraci bez „kapitánského průkazu“. Díky tomu je vodní cesta vhodná pro hospodářské využití a převoz tisíců tun nákladu. Dále pro rekreaci obyvatel na osobních lodích, hausbótech, ale i na kánoích nebo rybářské pramičce.



1. Hotelová loď
2. Nákladní loď
3. Rekreční loď
4. Kánoe

Kapitola 6

Co vodní doprava uveze?



4000 tun nebo 312 kontejnerů uveze:

200 kamionů → 4,5 km dlouhá kolona!



1 nákladní lodní souprava → pouze 185 m!



Kapitola 7

Život na vodní cestě – rozvoje pro obce a města

Vodní cesty bývají impulsem pro hospodářský rozvoj přilehlého území. Tento rozvoj se však neodehrává pouze ve sféře průmyslu, obchodu či logistických služeb a nesoustřeďuje se jen do přístavních průmyslových zón. Týká se i dalších aktivit, v první řadě o sportovní a rekreační aktivity vázané na vodu, tj. zejména turistické dálkové plavby, jachting, kanoistika a veslařství. Pro tyto činnosti může vodní koridor D-O-L nabídnout ideální podmínky. Během výstavby se počítá s novými moderními rekreačními zařízeními (mariny, kempy, hotely). Tato zařízení by poskytovala pohodlný přístup k vodním plochám, které tvoří vodní koridor, jezera a řeky. Rozvoj rekreační plavby, návštěva vodních děl, cyklistika podél vodních cest – to všechno budou nové vítané prvky rekreace, turistiky a trávení volného času i pro místní obyvatele.

K.7.1 Obec na průplavu



K7.2 Obec u vodní cesty



1. bydlení u vody/na vodě, 2. vodní biotop, 3. marina – rekreační přístav, 4. rekreační a odpočinková zóna – pobřežní park, 5. lávka pro pěší a cyklisty, 6. obecní nábřeží, 7. most se silniční komunikací, 8. sportovní loděnice, 9. cyklostezka podél vodní cesty, 10. revitalizace památky – informační centrum, muzeum nebo rozhledna

Kapitola 8

Vodní cesta a regionální rozvoj – průplavy Rýn-Mohan-Dunaj a Seina-sever

Jako vhodný příklad moderní vodní cesty stejné kategorie jako vodní koridor D-O-L lze uvést průplav Rýn-Mohan-Dunaj pro vzorné propojení ochrany životního prostředí a inženýrství ve spolupráci s obcemi a městy. Výsledkem je velká vodní cesta, která přispívá k rozvoji regionu i zásobování obyvatel, zemědělství a průmyslu vodou. Dalším aktuálním příkladem velké vodní cesty je výstavba průplavu Seina-sever ve Francii, při jejichž plánování byly použity moderní metody krajinného a městského inženýrství.

Citace starosty bavorského města Riedenburg

„Průplav Rýn-Mohan-Dunaj pro rozvoj našeho historického města znamenal hodně. Díky průplavu se významně zvýšila návštěvnost našeho města a památek, nyní jen navštěvují na jachtách i velkých hotelových lodí lidé z celého světa. Průplav byl velice citlivě zasazen do centra města a bylo postavené nové nábřeží v historizujícím duchu, které dnes tvoří nedílnou součást našeho každodenního života. Navíc nás průplav ochránil před povodněmi a pomáhá místním zemědělcům.“



K.8 Riedenburg – bavorské městečko na průplavu Rýn-Mohan-Dunaj

Kapitola 9

Jak funguje vodní koridor pro vodní hospodářství? A bude dost vody?

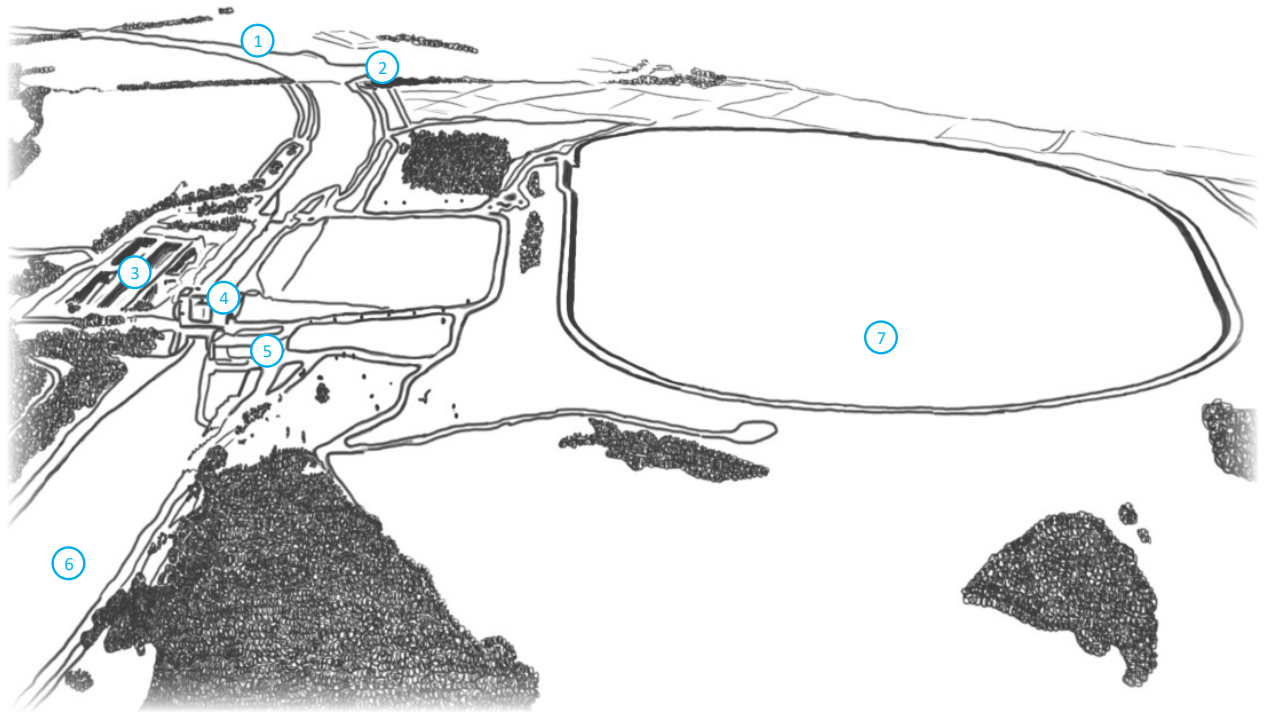
Základní funkce vodního koridoru je podobná rybníku, tedy vodní nádrži – v období srážkově bohatším (zima-jaro) zadrží vodu, kterou může využít v době sucha. Plavební stupně budou vybaveny reverzibilními turbínami, které mohou přes den vyrábět elektrickou energii a v noci čerpat potřebnou vodu do horních zdrží. Takto je možné distribuovat vodu například z povodí řeky Odry do deficitní oblasti povodí Moravy na Hané. Naopak v případě povodní mohou některé úseky, například u Ostravy nebo u Troubek, snížit povodňovou vlnu a pomoci ochránit okolní obce a města. Důmyslný vodohospodářský systém vodního koridoru umožní nejenom jeho celoroční provoz i v období sucha, ale také nadlepšování průtoků na tocích a řekách v deficitních oblastech Moravy. Typický plavební stupeň obsahuje úsporné nádrže, přečerpávací stanici a je možné jej doplnit o velkou zásobní nádrž.



K.9 Přírodní přivaděč vody do vodního koridoru



1. Horní zdrž vodního koridoru
2. Zemědělský přístav
3. Úsporné nádrže plavební komory
4. Plavební komora
5. Přečerpávací stanice
6. Dolní zdrž vodního koridoru
7. Vodní nádrž pro vodní koridor

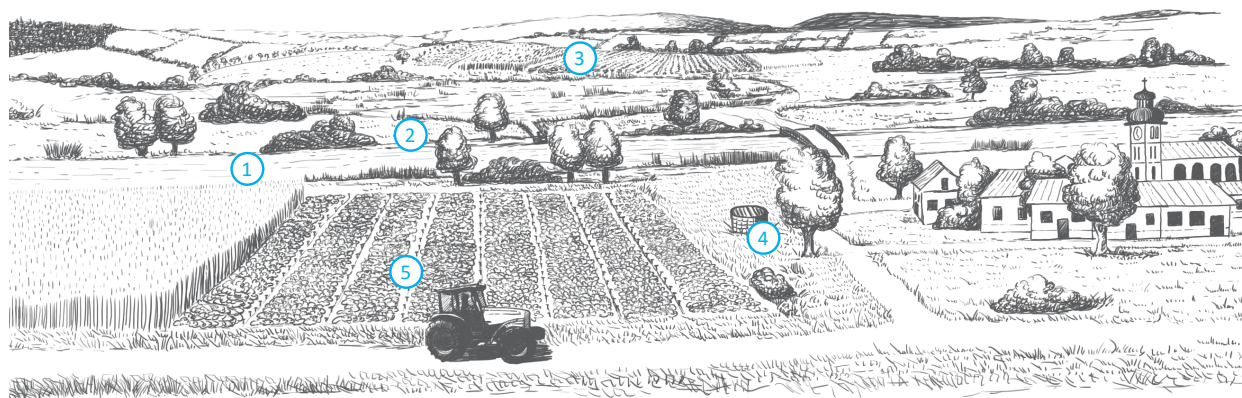


K9.1 Vodohospodářský systém

Kapitola 10

Zemědělství

Průplav sice zabere cennou zemědělskou půdu, ale za to zvýší výnosnost okolních pozemků zajištěním spolehlivého přísunu vody pro zavlažování. Vždyť k čemu je zemědělcům suché pole. Například u Chorvatského průplavu Dunaj-Sáva se díky zavlažování začaly pěstovat místo obilnin zelenina a ovoce a významně se zvedly výnosy místních zemědělců.



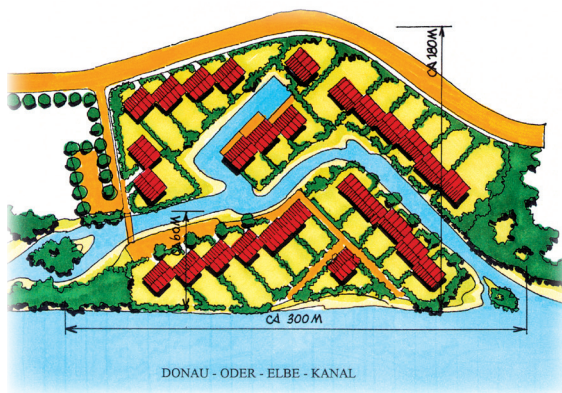
1. vodní koridor 2. mokřad 3. pěstování zeleniny 4. studna 5. kapénková závlaha

K.10.1. Závlahový systém

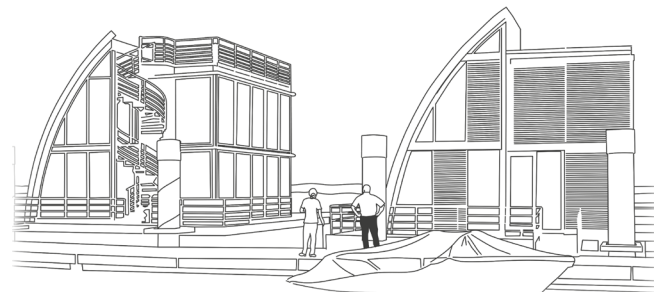
Kapitola 11

Bydlení u vody a na vodě

V souvislosti s úvahami o využití území podél vodního koridoru D-O-L vznikla v Rakousku architektonická studie rozvoje „bydlení u vodní hladiny“. Tento návrh předpokládá výstavbu kolonií rodinných domků s vlastním přístupem k vodní hladině, a v nadstandardním vybavení i s vlastní garáží pro motorový člun či vývazištěm pro jachtu. Nejedná se o žádnou fantazii: podél průplavu Mohan-Dunaj již vznikají kolonie rodinných domků využívajících příznivého mikroklimatu při hladině bez rizika občasného zatopení, které by hrozilo na říčních březích. Příklady bychom mohli vidět i na nizozemských kanálech. Nabízí se také i u nás již poměrně rozšířené bydlení v hausbótech.



K.11 Projekt bydlení u vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe od rakouských architektů



K.11.1 Bydlení na plovoucích domech v Lužické jezerní oblasti



K.11.2 Řez bydlení u vody



Nejčastější otázky a omyly

Jsou lodě v dnešní době ještě potřeba?

Když nám hrozí sucho, proč vodu nečerpají trubkou třeba z Balty?



Průplavní a lodní literatura

- časopis Vodní cesty a plavba

- KOLAŘÍK, Tomáš, FORMAN, Petr, PODZIMEK, Josef. O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Praha: Plavba a vodní cesty o.p.s., 2018. 152 s. ISBN 978-80-270-2958-7

- kniha Křižovatka tří moří - kniha Vodní cesty světa

