

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3  
2021



**Odešel "otec" vodního díla Gabčíkovo**

**Doc. Ing. Július Binder, CSc., dr. h. c.**  
12. září 1931 – 26. července 2021

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.  
**A VODNÍ CESTY**



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)



Ředitelství vodních cest ČR  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
[www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA  
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



Povodí Labe, státní podnik  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
[www.pla.cz](http://www.pla.cz)



POVODÍ VLTAVY  
Povodí Vltavy, státní podnik  
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5  
[www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



Povodí Moravy, s.p.  
Dřevařská 11, 602 00 Brno  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



Hospodářská komora České republiky  
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1  
[www.komora.cz](http://www.komora.cz)



Povodí Odry, státní podnik  
Varenská 49, 701 26 Ostrava  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



Agrární komora ČR  
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc  
[www.akcr.cz](http://www.akcr.cz)



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU  
APL - Asociace lodního průmyslu  
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle  
[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)



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



Zakládání staveb, a.s.  
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4  
[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)



50 1971–2021  
[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)



společně @ VINCI  
SMP CZ, a.s.  
Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.  
Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
[www.vrv.cz](http://www.vrv.cz)  
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno



Váňovská 528, 589 16 Třešť  
[www.podzimek.cz](http://www.podzimek.cz)



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.  
Kunětická 2679, Pardubice 530 09  
[www.labska.cz](http://www.labska.cz)



TEAMS WORK.  
[www.strabagrail.cz](http://www.strabagrail.cz)



AQUATIS a.s.  
Botanická 834/56, 602 00 Brno  
[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



Loď Moravia, loď Czechie  
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1  
[www.prahalode.cz](http://www.prahalode.cz)



České přístavy, a.s.  
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7  
[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



PRAGUE BOATS  
SINCE 1990  
Přístaviště lodí u Čechova mostu  
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5  
110 00 Praha 1 - Staré město  
[www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)

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

## REDAKČNÍ RADA

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

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

## PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
www.d-o-l.cz

### Objednávky a inzerce:

tel.: 241 409 467  
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

**Jazyková úprava:** Ing. Petr Forman

**DTP, tisk:** PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.

## OBSAH

<b>Úvodné slovo: Bez vodnej dopravy európske zelené ciele nespĺníme</b>	
Ing. Vladimír Novák .....	2
<b>Spomíname s úctou na Doc. Ing. Júliusa Bindera, CSc., dr. h. c.</b>	
Ing. Peter Panenka .....	7
<b>Doc. Ing. Július Binder, CSc., dr. h. c. a podzemná voda</b>	
Prof. RNDr. Igor Mucha, Dr.Sc. ....	8
<b>ODEŠEL VELKÝ MUŽ Doc. Ing. Július Binder</b>	
Ing. Josef Podzimek .....	10
<b>Přístav Bratislava plánuje LNG terminál</b>	
Mgr. Igor Barna .....	13
<b>Aktuálně z probíhajících modernizace plavebních komor Vodního díla Gabčíkovo</b>	
Ing. Radek Liška .....	14
<b>V komárňanskej lodenici spustili na vodu riečnu výletnú loď Albertina ze zahraničního tisku .....</b>	16
<b>Přístav v Komárne má prejsť v budúcnosti modernizáciou ze zahraničního tisku .....</b>	17
<b>Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2020</b>	
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	18
<b>Areál vodních sportů Čunovo</b>	
Tomáš Kolařík .....	20
<b>Umělá variabilní slalomová dráha pro vodní sporty</b>	
Ing. Josef Podzimek .....	22
<b>Život není takový – je úplně jiný (83)</b>	
Ing. Josef Podzimek .....	29



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

**Titulní strana:** Vodní dílo Gabčíkovo

**Autor:** TASR - Michal Svito

# Úvodné slovo predsedu Slovenského plavebného kongresu Bez vodnej dopravy európske zelené ciele nespĺníme



Vážení čitatelia, kolegovia, priatelia, pripadla mi milá povinnosť prihovoriť sa vám v aktuálnom čísle nášho obľúbeného časopisu, v ktorom pravidelne nachádzame nielen nové informácie, ale aj ohliadnutie sa do histórie a z času na čas si žiaľ zaspomíname aj na výrazné osobnosti z oblasti vodných ciest a plavby, ale aj vodného hospodárstva a ďalších príbuzných oblastí, ktorí nás navždy opustili.

Využívam preto možnosť poskytnutého priestoru pre pripomenutie si súčasných aktivít v Slovenskej republike, týkajúcich sa najmä rozvoja vnútrozemských vodných ciest a plavby.

V neposlednom rade je dôvodom aj vhodnosť termínu a spoločenská situácia, veď nebyť pandemickej situácie ohľadom COVID-19, v tomto období by sme začali štvrtú desiatku obľúbenej konferencie s medzinárodnou účasťou Plavebných dní, ktorej 31. ročník sa mal uskutočniť v septembri 2021 v Slovenskej republike.

Ak sa bavíme o rozvoji vnútrozemskej plavby, máme síce v 21. storočí k dispozícii stále modernejšie technológie, ale principiálna otázka znie, načo sú nám technológie, ktoré sa nedajú plnohodnotne využiť, lebo vodná cesta nie je konkurencie schopná s ostatnými dopravnými módmi. S tým ide ruka v ruke nedostatok financií na modernizáciu flotily, ktorá má častokrát aj viac ako „štyri zárezy na chrbte“, ale obdobné je to v podstate aj s členmi posádok, kedy tých zárezov je často aj viac ako šesť. No a vo finále to okrem iného znamená nezájum mladých o tému ako takú, ako aj o štúdium v predmetnej oblasti. Teda čo sa zmenilo od ostatných Plavebných dní 2019? Podstata problému ostáva už roky nezmenená, je potrebné zabezpečiť požadované parametre plavebnej dráhy na existujúcich vodných cestách a vyvinúť maximálne úsilie o dobudovanie siete vodných ciest tak, aby zároveň nedošlo k negatívnym vplyvom na životné prostredie, resp. aby úžitok z takto dobudovanej siete vodných ciest, využiteľnej viacúčelovo, prevýšil aj z hľadiska vyššieho verejného záujmu prípadné negatívne vplyvy na životné prostredie.

V Slovenskej republike máme na prvý pohľad bezproblémovú situáciu z hľadiska rozvoja vodnej dopravy. Prevádzkovaný je 172 km úsek Dunaja, od r. km 1880,260 pri ústí rieky Morava do Dunaja pod hradom Devín po r.km 1708,200 pri ústí rieky Iplľa do Dunaja. Úsek Dunaja ako súčasť vnútroštátnej vodnej cesty medzinárodného významu zahŕňa 7,56 km spoločný slovensko-rakúsky úsek, od r. km 1.880,26 po r. km 1.872,70 a tiež cca 142 km spoločný slovensko-maďarský úsek, od r. km 1.850,20 po r. km 1.708,20. Z hľadiska prevádzky vodnej cesty, resp. zabezpečovania požadovaných parametrov plavebnej dráhy na nej, je však aktuálne bezproblémový azda iba deriváčný kanál vodného diela Gabčíkovo.

Z uvedeného dôvodu okrem nevyhnutných aktivít na národnej úrovni je potrebné spolupracovať na bilaterálnej úrovni s Rakúskou republikou a Maďarskom, najmä prostredníctvom Slovensko-rakúskej komisie pre hraničné vody, ktorej 29. zasadnutie sa uskutočnilo v dňoch 28.9-1.10.2021 v Rakúskej republike. Diskutované boli aj témy ako zámer národného projektu „Štúdiá realizovateľnosti: Návrh opatrení pre zabezpečenie plnosplavnosti vodnej cesty Dunaj v r. km 1880,26 – r. km 1853,10“. Ďalej aktivity ad-hoc pracovnej skupiny na riešenie plavby na rieke Morava r. km 0,00 až 6,00, na úrovni ktorej sa okrem iného diskutuje o použiteľnosti Dohody AGN (Európska dohoda o hlavných vnútroštátnych vodných cestách medziná-

rodného významu) pre Moravu v úseku r. km 0,00 – 6,00. V neposlednom rade informovala slovenská strana o stave prípravy plánovaného prieplavného spojenia Dunaj-Odra-Labe s dôrazom na súčasné aktivity Českej republiky. Vo vzťahu na Slovenskú republiku sa z iniciatívy Českej republiky v roku 2020 uskutočnilo na Ministerstve dopravy a výstavby Slovenskej republiky stretnutie jeho zástupcov s pánom Petrom Formanom, poradcom českého prezidenta, a zástupcov Ministerstva dopravy Českej republiky k téme vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe. V rámci tohto stretnutia Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky opätovne zdôraznilo, že plánované prieplavné spojenie Dunaj-Odra-Labe výrazne presahuje sektor dopravy, zasahuje najmä do oblastí vodného hospodárstva, energetiky, ochrany životného prostredia, miestneho rozvoja a zahraničných vzťahov. Na slovenskej strane je potrebné určiť slovensko-český prechodový bod, pričom česká štúdiá stanovila tri prechodové body, avšak v Slovenskej republike doposiaľ nebolo prijaté rozhodnutie o vypracovaní štúdie realizovateľnosti o výstavbe vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Počas pôsobenia v pozícii splnomocnenca vlády Slovenskej republiky pre spoluprácu na hraničných vodách s Českou republikou, som navrhoval a považoval za najvhodnejšiu platformu k spolupráci na uvažovanom prepojení Dunaj-Odra-Labe, Slovensko-českú komisiu pre hraničné vody a obdobne Slovensko-poľskú komisiu pre hraničné vody a Česko-poľskú komisiu pre hraničné vody. Berúc však do úvahy priebeh a progres témy, z hľadiska zabezpečenia plynulého a kontinuálneho napredovania, považujem v súčasnosti skôr za nevyhnutné, zväziť možnosť zriadenia Útvary splnomocencov vlád Slovenskej republiky, Českej republiky a Poľskej republiky pre prípravu, výstavbu a prevádzku prieplavného spojenia Dunaj-Odra-Labe. Áno, ako vzor môže poslúžiť Útvar splnomocencov vlád Slovenskej republiky a Maďarska pre prípravu, výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros.

Uvedený útvar v ostatnom období venoval osobitný dôraz nedodiskutovanej problematike, resp. dohodnutiu a odsúhlaseniu vzájomných podmienok medzi Slovenskou republikou a Maďarskom tak, ako vyplývajú z rozhodnutia medzinárodného súdneho dvora v Haagu, a týkajúcich sa Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros. Venujem prosím na tomto mieste tichú spomienku na kolegu a priateľa, splnomocnenca vlády Slovenskej republiky pre prípravu, výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros, Ing. Stanislava Fialiku, ktorý nás nečakane opustil v januári 2021, a po ktorom je doposiaľ neobsadená predmetná pozícia. Tým je Útvar splnomocnenca vlády Slovenskej republiky znefunkčnený, čo má okrem iného za následok nielen posun termínov plnenia záväzkov Slovenskej republiky, ale aj oddaľovanie konečného riešenia citlivej otvorenej otázky Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros.

Okrem špecifickej témy Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros diskutujeme na bilaterálnej úrovni s Maďarskom témy súvisiace s rozvojom a modernizáciou vodných ciest a plavby aj v Slovensko-maďarskej komisii pre hraničné vody. Aktuálnou témou je vytvorenie ad hoc pracovnej skupiny pre projekty rozvoja plavby s dôrazom na pripravovaný strategický dokument na území Maďarska „Program rozvoja plavebnej dráhy Dunaja, I. etapa (Sap – Szob)“. V predmetnej záležitosti dňa 23. 02. 2021 bol na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky doručený list od Ministerstva poľnohospodárstva Maďarska, ktorého obsahom bola informácia o pripravovanom uvedenom strategickom dokumente na území Maďarska, spolu s úplným znením správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu. V posudzovaní vplyvov zámerov strategického dokumentu na životné prostredie realizo-

vanom na strane pôvodu, bol identifikovaný možný významný cezhraničný vplyv strategického dokumentu na územie Slovenskej republiky. Z uvedeného dôvodu Slovenská republika požiadala o prerušenie posudzovania do doby ukončenia cezhraničnej konzultácie okrem iného na úrovni platformy Slovensko-maďarskej komisie pre hraničné vody v uvedenej ad-hoc pracovnej skupine, ako aj na úrovni platformy Útvarov splnomocnencov vlád Slovenskej republiky a Maďarska pre prípravu, výstavbu a realizáciu Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros. V slovensko-maďarskej komisii pre hraničné vody, ktorej LXXXI. a LXXXII. zasadnutie sa uskutočnilo v spoločnom termíne 11. októbra 2021, v októbri tohto roku, sa pravidelne prerokovávajú aj záležitosti týkajúce sa realizácie spoločných prác a ich vyúčtovania, spomením najmä projekt úpravného bagrovania na Dunaji, ale aj projekt vytyčovania a vyznačovania plavebnej dráhy spoločného slovensko-maďarského úseku Dunaja.



Plavba na sútoku Dunaja a Váhu

Okrem bilaterálnej spolupráce, je Slovenská republika aktívna aj v rámci multilaterálnych platforiem, medzi ktoré patria napr. prioritná oblasť Stratégie Európskej únie pre dunajský región 1a – vnútrozemské vodné cesty, zlepšiť mobilitu a intermodalitu. V rámci tejto prioritnej oblasti v marci 2020 prijali príslušní ministri závery k efektívnej obnove a údržbe infraštruktúry vodných ciest Dunaja a jeho splavných prítokov, ktorých súčasťou bol aj stav implementácie „Akčného plánu efektívnej obnovy a údržby infraštruktúry vodných ciest Dunaja a jeho splavných prítokov“. Slovenská republika je aktívna najmä pri obnove plavebných komôr stupňa Gabčíkovo, spolufinancovaných prostredníctvom Connecting Europe Facility (CEF), ale aj v rámci projektu Danube Rehabilitation Measures (DaReM), v ktorom sa plánujú a realizujú aktivity týkajúce sa efektívnej údržby plavebnej dráhy na vodnej ceste tak, aby sa dosiahli požiadavky Nariadenia EÚ k TEN-T, č. 1315/2013 o dosiahnutí dobrého plavebného stavu. Strategickým cieľom projektu je pritom zvýšenie výkonnosti, spoľahlivosti a tým aj konkurencieschopnosti vodnej cesty Dunaj.

Ďalšou platformou pre spoluprácu na Dunaji je medzinárodná komisia pre ochranu Dunaja (ICPDR), ktorá okrem iného pravidelne uskutočňuje spoločné zasadnutia s Dunajskou komisiou a Komisiou pre Sávu. 12. spoločné zasadnutie o pokroku spoločného vyhlásenia o hlavných zásadách rozvoja vnútrozemskej plavby a ochrany životného prostredia v povodí Dunaja sa uskutočnilo v dňoch 15.-16. septembra 2021. Na stretnutí sa okrem iného hľadali spoločné riešenia pre dosiahnutie dobrého plavebného stavu Dunaja, avšak so zohľadnením požiadaviek Rámcovej smernice o vode pre dosiahnutie dobrého stavu vôd. Počas rokovania boli okrem iného poskytnuté informácie k rozvojovým politikám relevantným pre dunajský región v oblasti vnútrozemskej vodných ciest a životného prostredia. Zástupkyňa DG MOVE informovala o politikách EÚ v oblasti vnútrozemskej plavby a príprave akčného plánu NAIADES III vrátane jeho hlav-

ných cieľov. Predstavila aj možnosti financovania prostredníctvom rôznych nástrojov finančných prostriedkov EÚ.

Zástupkyňa DG ENVI informovala o najnovších politikách z oblasti životného prostredia EÚ relevantných pre vodné cesty vrátane odkazov na rámcovú smernicu o vode a tretí plánovací cyklus plánu manažmentu povodia Dunaja. Poskytla informácie najmä k plánom, ktoré majú byť prijaté na konci roku 2021, ako Zelená dohoda EÚ, Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity a Akčný plán EÚ „K nulovému znečisteniu ovzdušia, vody a pôdy“. Európska koordinátorka rýnsko-dunajského koridoru TEN-T poskytla informácie o výhlade pre vodné cesty povodia Dunaja v kontexte rozvoja rýnsko-dunajského koridoru. Zástupkyňa DG MOVE informovala o politike infraštruktúry EÚ a o najnovšom vývoji v rámci podpory projektov CEF pre projekty vnútrozemskej vodných ciest vrátane informácií o postupe revízie nariadenia o TEN-T. Ďalej sa prezentovali aktuálne informácie o stave prípravy a realizácie projektov rozvoja vnútrozemskej plavby a vodných ciest. Nasledovala panelová diskusia k dopadom zmeny klímy na prietoky a vodné hladiny na Dunaji vo vzťahu na požiadavky plavby. Diskutovalo sa aj o aktualizácii „Manuálu dobrej praxe pre udržateľné projektovanie vodných ciest.“

Slovenská republika sa zaviazala plniť požiadavky a odporúčania vyplývajúce z Dohovoru o vnútrozemskej vodných cestách medzinárodného významu (AGN), ale aj odporúčaniami Dunajskej komisie zriadenej v rámci Belehradského dohovoru o režime plavby na Dunaji.

V dňoch od 21. do 23. apríla 2021 sa uskutočnilo online rokovanie odborníkov na technické otázky (PS TECH). V súvislosti so 6. revíziou CEVNI Dunajská komisia pristúpila k aktualizácii „Základných ustanovení o plavbe na Dunaji“ (OPPD 2018), ku ktorej v sekretariáte bola vytvorená Redakčná skupina na aktualizáciu OPPD. Sekretariát ďalej predstavil pracovný dokument, ktorý obsahoval tabuľku so zoznamom členských štátov Dunajskej komisie, ktoré vydávajú Miestne pravidlá plavby. Slovenská republika takéto pravidlá aktuálne nevydáva. K otázke profesionálnych požiadaviek pre posádku a personál plavidiel vnútrozemskej vodnej plavby bolo predstavené najmä kompromisné znenie uznesenia k otázke uznávania dokumentov lodného personálu a posádok plavidiel vnútrozemskej plavby členských štátov Dunajskej komisie, ktoré nie sú členmi EÚ. Slovenská delegácia tiež vystúpila s informáciou o úsekoch vnútrozemskej vodných ciest so špecifickými rizikami, k čomu sa Ministerstvo dopravy a výstavby SR dohodlo korešpondenčnou cestou o spôsobe transpozície čl. 9 Smernice (EÚ) 2017/2397, týkajúceho sa slovensko-maďarského úseku vodnej cesty Dunaj. Výsledkom tejto komunikácie bolo vzájomne dohodnuté, že na slovensko-maďarskom úseku Dunaja bude 7 úsekov so špecifickým rizikom, zatiaľ čo na slovensko-rakúskom úseku Dunaja nebude vyhlásený žiadny úsek so špecifickým rizikom. Diskutovali sa aj otázky modernizácie flotily a opatrenia k zníženiu znečistenia ovzdušia z vnútrozemskej plavby, pričom problematika modernizácie flotily plynule prešla z projektu GRENDL do projektu PALTINA 3. V otázkach hydrotechniky poskytli Slovenská republika a Rakúsko aktualizované informácie k „Plánu hlavných prác zameraných na dosiahnutie odporúčaných parametrov plavebnej dráhy, vodohospodárskych a iných objektov na Dunaji“. Dunajská komisia pripravuje interaktívnu mapu, v neposlednom rade boli prediskutované informácie o stave a príprave nasledujúcich publikácií, „Výročná správa o vodnej ceste Dunaj“, „Pozdĺžny profil rieky Dunaj“, „Hladina nízkej regulačnej a plavebnej vody (HNR) a hladina vysokej plavebnej vody (HVPV) na najdôležitejších vodomerných staniách Dunaja za obdobie 1991-2020“, ku ktorej sa pripravuje predloženie údajov výpočtu príslušných smerodajných hladín za obdobie 1991-2020 aj v Slovenskej republike, a „Hydrologická príručka rieky Dunaj za obdobie 1921-2020“

K činnosti v Dunajskej komisii na oživenie pár štatistických údajov, ktoré by teoreticky mohli naznačovať vývoj v preprave osôb a tovarov, aj keď netreba zabúdať okrem obmedzenia

z dôvodu pandemickej situácie v súvislosti s COVID-19 ani na obmedzenia z dôvodu nízkych hladín, alebo naopak vysokých hladín, pri ktorých je plavba obmedzená, resp. zakázaná.

Podľa dostupných vlastných výpočtov sekretariátu Dunajskej komisie, vychádzajúcich z informácií z Gabčíkova a Mohácsa sa osobná doprava na hornom úseku a v smere do delty Dunaja vyvíjala nasledovne - údaje sú v tis. pasažierov:

oblasť / rok	2016	2017	2018	2019	2020
horný Dunaj	565	596	549	721	56
smereom k delte Dunaja	87	98	104	135	5,15

Väčšina osobnej dopravy kabínovými loďami pozostávala z krátkych 5, 7 alebo 8 dňových plavieb na trasách Passau-Viedeň-Bratislava-Budapešť-Passau a Viedeň-Bratislava-Budapešť, ako aj plavby do a z rýnskych hlavných prístavov. Plavebnými komorami Jochenstein, medzinárodná doprava Rakúsko / Nemecko, bolo zaregistrovaných 324 preplavení, čo zodpovedá 8,8 % v porovnaní s rokom 2019, pričom 67 % z toho bolo realizovaných v treťom štvrtroku. Prostredníctvom plavebnej komory Gabčíkovo, medzinárodná doprava Maďarsko / Slovensko, bolo zaregistrovaných 557 preplavení oproti 5 141 v roku 2019, pričom 42 % z toho bolo realizovaných v auguste a 20% v septembri. Na strednom Dunaji bolo zaregistrovaných 58 preplavení v porovnaní s 1 017 preplaveniami v roku 2019, pričom bolo prepravených 5 154 pasažierov.

Osobná lodná doprava s kabínovými loďami boli väčšinou výlety z Passau a Viedne do delty Dunaja s trvaním 14, 15 alebo 16 dní, pričom sa uskutočňovali len sporadicky, v počte 2 až 4 cesty mesačne.

Objem nákladnej lodnej dopravy prostredníctvom plavebných komôr Jochenstein, medzinárodná doprava Nemecko / Rakúsko, dosiahol v roku 2020 objem 2 332 000 ton, čo je o 29,80 % menej ako v roku 2019. V porovnaní s rokom 2019 bol zaznamenaný 38 % pokles objemu dopravy v poprúdnej preprave a 24 % v protiprúdnej preprave. Počet preplavení naložených plavidiel v roku 2020 dosiahol hodnotu 77,10 % hodnoty roku 2019. Priemerné naloženie plavidiel bolo 1 096 ton oproti 1 205

tonám v roku 2019.

Objem nákladnej lodnej dopravy cez plavebné komory Gabčíkovo, medzinárodná doprava Maďarsko / Slovensko, dosiahol v roku 2020 objem 5 011 000 ton, čo zodpovedá 85,90 % objemu z roku 2019 a 111,70 % objemu z roku 2018. Približne 3 299 000 ton predstavovala protiprúdna preprava, čo bolo 65,80 % celkového objemu. Pre porovnanie v roku 2012 a 2013 to bolo 73 %, v roku 2014 - 75 %, v roku 2015 - 66 %, v roku 2016 - 65 %, v roku 2017 - 64,8 %, v roku 2018 - 65 % a v roku 2019 - 63,3 %).

**Z celkového prepravovaného objemu tovarov 5 011 000 ton bolo prepravovaných 4 225 000 ton tuhých komodít, z toho protiprúdne 3 096 000 ton a poprúdne 1 129 000 ton, čo je pomer 2,74:1. Pre porovnanie, v roku 2018 bol pomer 2,6:1 a v roku 2019 bol pomer 2,35:1. Okrem suchých komodít bolo prepravovaných 786 000 ton kvapalných komodít, z toho protiprúdne 206 000 ton a poprúdne 580 000 ton, čo je pomer 0,35:1. Pre porovnanie, v roku 2018 bol pomer 0,53:1 a v roku 2019 bol pomer 0,33:1.**

Vrátim sa ešte k téme rozvoja vodných ciest v Slovenskej republike, ktorá je limitovanými viacerými okrajovými podmienkami, medzi ktoré neodmysliteľne patrí najmä požiadavka na dosiahnutie dobrého stavu vôd tak, ako ju definuje Rámcová smernica o vode. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné každý rozvojový projekt okrem posúdenia vplyvov na životné prostredie preveriť aj z hľadiska prípadnej nevyhnutnosti uplatnenia pripomienky podľa článku 4.7 Rámцovej smernice pre vodu. V súčasnosti je v procese príprava a pripomienkovanie novej Koncepcie vodnej politiky SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050, ktorej neoddeliteľnou súčasťou by mala byť aj príloha Prípadová štúdia Dunaj, ktorému je pri tvorbe samotnej koncepcie venovaná osobitná pozornosť. V zmysle prípravy a predstáv tvorcov koncepcie sa má Dunaj v období do roku 2030 s výhľadom do roku 2050 z pohľadu rozvoja vodných ciest rozvíjať ako rieka s tromi úsekmi s prirodzene prúdiacim režimom, v rámci ktorého bude umožnené zabezpečovať požadované parametre plavebnej dráhy výlučne regulačnými opatreniami, medzi ktoré



Stupeň Čunovo

patrí regulačné bagrovanie, budovanie smerových stavieb a pod. Na druhej strane je požiadavka rezortu dopravy a výstavby zodpovedného okrem iného za rozvoj a modernizáciu vodných ciest, ktorý požaduje ponechať rozhodnutie o konkrétnych opatreniach na príslušných štúdiách realizovateľnosti, ktoré sa pripravujú realizovať napr. cez Operačný program integrovaná infraštruktúra 2016-2021.

V pripravovanej koncepcii vodnej politiky sa tiež uvažuje s vypustením vodných tokov Morava a Váh, ale aj plánovaného prepojenia Dunaj-Odra-Labe z výhledových vodných ciest Slovenskej republiky, k čomu však opakovane znášajú výhrady zástupcovia rezortu dopravy a výstavby SR. Dôvodmi sú aktivity rezortu dopravy a výstavby vo vzťahu na pripravované aktivity, ako napr. Štúdie realizovateľnosti, I. fáza: Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj v r. km 1880,260 – r. km 1708,200. V predmetnej záležitosti Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky v roku 2020 prepracovalo súťažné podklady, vrátane opisu predmetu zákazky na základe rokovaní so širokou odbornou verejnosťou a štátnymi organizáciami. Opis predmetu zákazky bol prepracovaný v technickej časti, environmentálnej časti a finančno-ekonomickej časti. V júni 2021 bol Riadiacim orgánom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra na roky 2014–2020 (OPII) schválený Zámer národného projektu „Štúdia realizovateľnosti: Návrh opatrení pre zabezpečenie plnosplavnosti vodnej cesty Dunaj v r. km 1880,26 – r. km 1853,10“. Bude nasledovať vyhlásenie výzvy na predloženie Žiadosti o nenávratný finančný príspevok (ŽoNFP) pre Implementačný subjekt, ktorým bude sekcia vodnej dopravy Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. V súčasnosti Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky finalizuje súťažné podklady na vyhlásenie verejného

obstarávania v úzkej súčinnosti s JASPERS. Predmetná štúdia realizovateľnosti bude financovaná z prostriedkov Prioritnej osi č. 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) OPII a mala by byť ukončená do decembra 2023.

Záverom by som sa ešte pristavil pri rozvoji prístavov, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou vodných ciest. V Slovenskej republike aktuálne prebieha niekoľko aktivít, z ktorých spomeniem najmä vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava, ktorý je v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie. Navrhovateľ, Verejné prístavy, a. s., podľa § 30 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v platnom znení, predložil dňa 01. 04. 2021 navrhovanú činnosť „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava“, na posúdenie podľa zákona. Účelom navrhovanej činnosti je pokryť zvyšujúci sa dopyt po skvapalnenom zemnom plyne (LNG) a to výstavbou terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava. Obrovskou výhodou je že areál je priamo napojený na cestnú komunikáciu, ktorá je vhodná pre príjazd nákladných vozidiel s Prístavnou ulicou a priamo napojená na diaľnicu D1 a nachádza sa tu aj železničná vlečka pre verejnú vnútroštátnu železničnú sieť, ktorú bude možné v budúcnosti využiť na prekládku na tretí mód dopravy. Podrobnejšie sa téme bude venovať samostatný článok časopisu.

Netreba zabúdať ani na aktivity Pamiatkového úradu SR, ktorý bude chrániť Zimný prístav v bratislavskom Ružinov. Vyhlásil ochranné pásmo nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (OP NKP) v Zimnom prístave. Pamiatkami sa stali hrany bazénov, pričom podľa aktuálneho rozhodnutia Pamiatkového úradu SR sú pamiatkovými objektmi aj dom lodníkov, sklad, dielňa, výťah a remorkér. „Cieľom vyhlásenia OP NKP je zabrániť prípadnému rušivému pôsobeniu investičných zámerov, prestavieb, nadstavieb a vertikálnych prvkov v chránených



Moderný prístavný bazén Pálenisko (Bratislava) slúži okrem iného pre prekládku ropných produktov



„Historický“ zimný prístav Bratislava

pohľadoch“, uvádza sa v rozhodnutí PÚ SR. V území ochranného pásma sa nachádzajú aj hnutelné Národné kultúrne pamiatky (NKP) – žeriavy a remorkér Šturec. „Bratislavský prístav na Dunaji v mestskej časti Bratislava – Ružinov je výnimočným areálom a charakteristickým dopravným celkom, ktorý si zachováva svoju autenticitu a integritu formy i funkcie, a zároveň je dokladom architektonického a urbanistického vývoja Bratislavy a dobových technických riešení. Zachovali sa tu NKP ako dôkaz na tieto hodnoty územia,“ dodáva pamiatkový úrad. Zimný prístav je pôvodný starý prístav, dnes lokalizovaný medzi mostom Apollo a Prístavným mostom. Tvorí severnú časť celého areálu nákladného prístavu. Výstavba prístavu sa začala v roku 1897, má dva prístavné bazény, severný a južný.

Slovenský plavebný kongres privítal pred rokmi aktivity svojich kolektívnych členov, Slovenského vodohospodárskeho podniku, š.p., ktorý odovzdal do správy Slovenskému technickému múzeu, Múzeu dopravy Bratislava, remorkér Šturec, pričom ďalší kolektívni členovia, Verejné prístavy, a.s., a najmä Slovenská plavba a prístavy, a.s., súhlasili s dočasným umiestnením remorkéra Šturec na lodnom výťahu v južnom bazéne Verejného prístavu. Slovenský plavebný kongres je presvedčený, že kolektívni členovia by mali mať aj z uvedeného dôvodu zásadné slovo pri vyhlasovaní ochranného pásma nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (OP NKP) v Zimnom prístave. Takéto postavenie si zaslúžia nielen ako vlastníci a správcovia majetku štátu, ale práve aj svojim pozitívnym prístupom k umožneniu obnovy remorkéra Šturec.

Uvádzam to preto, že aktivity pamiatkárov by nemali ísť proti podstate prístavu a jeho rozvoju tak, ako je deklarované v ďal-



Július Binder pri kontrole plavebných komôr (1996)

šom dokumente, ktorým je Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II (Master Plan II). Tento definuje dlhodobú koncepciu rozvoja verejného prístavu Bratislava, ktorá je formulovaná na základe súčasných obmedzení. Hlavným cieľom Master Planu II je stanoviť rozvojový rámec pre verejný prístav Bratislava, ktorý zohľadní všetky legislatívne a trhové požiadavky nevyhnutné s prevádzkovaním moderného verejného prístavu.

K prístavom ešte jedna informácia, momentálne sa posudzuje strategický dokument „Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno“ (ďalej tiež ako „Master Plan“) obstarávateľa Verejné prístavy, a. s.

**Dovoľte mi ukončiť môj vstup spomienkou na vodohospodára, projektanta, manažéra a poslanca Národnej rady SR, ale aj spisovateľa a publicistu, Dr. h. c. doc. Ing. Július Binder, CSc., ktorého srdce dotieklo dňa 26. júla 2021 vo veku nedožitých 90. narodenín, ktoré by oslávil práve v septembri tohto roka. O jeho profesijnom živote sa popísalo dosť a verím, že najmä jeho rovesníci a zástupcovia generácie, ktorí mali možnosť spolupracovať s ním dlhodobo, sa podelia o niektoré spoločné príbehy. Osobne som mal možnosť stretnúť sa s „otcom vodného diela Gabčíkovo“ iba niekoľkokrát pri príležitosti spoločenských udalostí, týkajúcich sa práve vodného diela Gabčíkovo. Napriek tomu, čas strávený s ním bol pre mňa obohacujúci a inšpiratívny. Z hľadiska rozvoja vodných ciest a vodnej dopravy sa jeho rozhodujúci prínos a osobná angažovanosť prejavili najmä pri projektovaní a výstavbe Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros. Ako riaditeľ investorského štátneho podniku Vodohospodárska výstavba, š.p., v Bratislave sa významne zaslúžil o realizáciu takzvaného variantu C dokončením vodného diela Gabčíkovo so stupňom Čunovo. Zludovel jeho pokyn „Sypte!“, ktorým 24. októbra 1992 začalo prehradenie koryta Dunaja nevyhnutné k realizácii variantu C. Svoju všeobecnú aj odbornú zdatnosť a manažérske schopnosti dokázal využiť v prospech veci aj pri zmene politického režimu v čase „obracačov kabátov“, kedy v nekonečných spolitizovaných diskusiách inteligentne, odborne a erudovane obhajoval názor, prečo je potrebná sústava vodných diel na Dunaji.**

**Češť jeho pamiatke!**

Ing. Vladimír Novák  
predseda Slovenského plavebného kongresu



## Spomíname s úctou na Dr. h. c. doc. Ing. Júliusa Bindera, CSc.

Július Binder sa narodil 12. septembra 1931 v Bernolákove a tento rok by sa dožil 90 rokov.

Po tom, čo vyštudoval odbor hydrotechnické stavby na Fakulte inžinierskeho stavebníctva vtedy Slovenskej vysokej školy technickej (SVŠT), dnes Slovenskej technickej univerzite (STU) v Bratislave, od roku 1955 – 1991 pracoval v Hydroconsulte Bratislava (pôvodne Hydroprojekte) najprv ako projektant, neskôr výrobný námestník, resp. hlavný inžinier podniku. Predmetom jeho odbornej činnosti boli najmä hydraulika otvorených vodných tokov, úpravy vodných tokov, vodohospodárska bilancia v povodí, cestné stavby, vodárenstvo, ochrana podzemných vôd pred znečistením, čistenie odpadových vôd, špeciálne problémy pri rekonštrukcii teplární, vodné cesty, vodná doprava a špeciálne zakladanie. Podieľal sa na projektovaní vodohospodárskych diel a hydrotechnických stavieb. Mal rozhodujúci podiel na vyriešení ochrany podzemných vôd na Žitnom ostrove pred ropnými derivátmi. Bol hlavným inžinierom projektu čistiarnie odpadových vôd v bratislavskom Slovnafte, podieľal sa na riešení projektu čistiarnie odpadových vôd Chemických závodov Nováky a na sanácii skládky nebezpečných odpadov v Chemku Strážske.

Popri projekčnej činnosti pôsobil dvadsať rokov na Strednej priemyselnej škole stavebnej v Bratislave a vyučoval na Strednej poľnohospodárskej škole odbor poľnohospodárskej meliorácie. Neskôr externe prednášal na SVŠT. Environmentálne témy prednášal aj na zahraničných univerzitách a vedeckých spoločnostiach takmer vo všetkých štátoch Európy, ale i v USA, Kanade, Mexiku, Venezuele, Juhoafrickej republike, v Číne, Japonsku. Zároveň svoje prednášky zameriaval na históriu výstavby Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros (SVD G-N) a objasňoval postup Slovenskej republiky pri realizácii Variantu „C“. Pritom zdôrazňoval, že výstavba Sústavy mala za cieľ rovno-

cenne nielen ochranu pred povodňami, zlepšenie plavebných podmienok na spoločnom úseku Dunaja a ekologickú výrobu elektriny, ale aj trvale udržateľné zlepšenie environmentálnych podmienok v ramennej sústave Dunaja a podporu rekreačného, športového a kultúrneho využitia v oblasti Zdrže Čunovo.

Od roku 1986 bol členom tzv. Spoločnej operatívnej skupiny splnomocnencov vlád, ktorá vykonávala rozsiahle aktivity vrátane operatívneho riadenia a koordinácie prác na výstavbe SVD G-N, prípravy podkladových materiálov na rokovanie splnomocnencov vlád a ich Spoločného poradného zboru. Od roku 1991 pôsobil ako riaditeľ Vodohospodárskej výstavby.

Vyvrcholenie odbornej kariéry Júliusa Bindera je spojené s návrhom a výstavbou Sústavy vodných diel Gabčíkovo – Nagymaros (SVD G-N) a od roku 1990 najmä s presadením a realizáciou náhradného Variantu „C“ v jednej stavbe. Ten už nerátal s účasťou Maďarska, ktoré v roku 1989 od projektu definitívne odstúpilo. Kľúčovým momentom bolo prehradenie prirodzeného koryta Dunaja na území SR. Začiatok prác 24. 10. 1992 o 9.05 h prakticky uviedol Vodné dielo Gabčíkovo do prevádzky. Neskôr Medzinárodný súdny dvor (MSD) v Haagu v rozsudku z 25. 9. 1997 potvrdil platnosť medzinárodnej zmluvy z roku 1977 a vyhlásil za oprávnené vybudovanie náhradného riešenia (variant C).

Jeho pôsobenie vo Vodohospodárskej výstavbe, š. p., je spojené nielen s dokončením Sústavy vodných diel Gabčíkovo a jeho financovaním, ale i s vybudovaním Areálu vodných športov „Divoká voda“ a Galérie moderného umenia „Danubiana“. Presadenie a výstavba vodárenských nádrží Málinec (1989 - 1993) a Turček (1993 - 1996) a najmä Vodného diela Žilina (1994 - 1998) je do značnej miery aj jeho dielom. Vo funkcii generálneho riaditeľa Vodohospodárskej výstavby, š. p., pôsobil až do roku 1998.

Vydal niekoľko odborných knižných publikácií. Je autorom niekoľkých patentov a zlepšovacích návrhov, ako aj nositeľom viacerých ocenení a vyznamenaní, spomeňme najmä Rad Ludovíta Štúra I. triedy (1995), Zlatý dvojkříž za zásluhy o národnú kultúru (1996), Cenu za záchranu kultúrneho dedičstva a rozvoj mesta Banská Štiavnica (1997) a cena Štefana Moyzeša za prínosy k národnému životu od Nadácie Matice slovenskej (1998). V roku 1995 mu Vedecká rada STU v Bratislave udelila titul Doctor honoris causa a v roku 1997 habilitoval na Stavebnej fakulte Žilinskej univerzity a bol menovaný docentom.

Pápež Ján Pavol II. udelil 26. 10. 2004 Júliusovi Binderovi za jeho svedectvo veriaceho katolíckeho laika, ako aj za celoživotné dielo najvyššie cirkevné vyznamenanie pre laika Rytiersky rád sv. Gregora Veľkého.

Dr. h. c. doc. Ing. Július Binder, CSc. zomrel 26. 7. 2021.  
Češť jeho pamiatke.

Informácie za podnik  
VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA,  
ŠTÁTNY PODNIK,  
pripravil Ing. Peter Panenka



Riaditeľ Vodohospodárskej výstavby Július Binder (vpravo) pri uvedení Areálu vodných športov „Divoká voda“ na VD Čunovo do prevádzky

# Doc. Ing. Július Binder, CSc., dr. h. c. a podzemná voda

Prof. RNDr. Igor Mucha, Dr.Sc. – Konzultačná skupina Podzemná voda

Doc. Ing. Júliusa Bindera, CSc., Dr. h. c. som poznal predovšetkým ako skúseného, všestranného inžiniera s komplexným spôsobom myslenia a riešenia rôznych problémov, čo sa ukázalo hlavne pri dokončovaní Vodnej elektrárne Gabčíkovo a Sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros. Práce sa realizovali v období politických zmien, kedy bola aj Sústava témou každého dňa, či v dobrom, alebo v zlom. Vznikol spor, ktorý sčasti vyriešil Medzinárodný súdny dvor v Haagu (ďalej MSD). Rozsudok nebol doteraz implementovaný.

Niekedy koncom 80tych rokov som sa po prvý krát stretol s Ing. Binderom na Vodohospodárskej výstavbe š.p., kde ma požiadal o spoluprácu pri riešení ekologických otázok a hlavne otázok okolo podzemnej vody na území ovplyvnenom Vodným dielom Gabčíkovo a výstavbou Variantu C v Čuňove. Vzhľadom na to, že podzemnú vodu nie je vidieť, je zahalená závojom záhad, začala sa podzemná voda využívať pre ekologickú argumentáciu proti Vodnému dielu. Článok [40] Rozsudku uvádza: MR argumentovala, že „Na zdôvodnenie svojho správania sa, v podstate vychádzala zo stavu „ekologickej núdze““. Na základe prognózy, podloženej rôznymi vedeckými štúdiami, MR dospela k názoru, že stav „ekologickej núdze“ skutočne existuje od roku 1989.



Stavba VD Gabčíkovo

Postupne sme definovali, čo všetko musíme spraviť, že podzemná voda je dôležitou otázkou v spore s Maďarskou republikou, že potrebujeme rôzne monitorovanie podzemných vôd a ich vplyv na ekológiu, ako aj medzinárodnú podporu. Dohovorili sme sa a po čase sa ma spýtal, či je možné obhájiť problematiku pred prípadným požiadanim MSD o riešenie sporu s maďarskou stranou. Vysvetlil som, že musíme mať dokonalé argumenty a jeho podporu. Tak sa stalo, že som zostavil odbornú skupinu, ktorú Vláda SR schválila ako Konzultačnú skupinu „Podzemná Voda“ pri splnomocnení pre Výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel. Túto riaditeľ Binder umiestnil v budove Vodohospodárskej výstavby, a po schválení medzinárodného projektu PHARE EC/WAT/1 aj skupinu zahraničných odborníkov. Tu sme pracovali, diskutovali, zabezpečovali rôzne terénne práce a organizovali monitorovanie prírodného prostredia ovplyvneného Vodným dielom. Zároveň sme ich vyhodnocovali, pripravovali publikácie a prírodovedné podklady pre Ministerstvo Zahraničných vecí SR a podklady pre predloženie na MSD. Súčasne sme pracovali na medzinárodnom projekte PHARE týkajúceho sa podzemnej vody Žitného ostrova. Okrem toho sme riešili aj mnohé iné praktické otázky. Samozrejme, hlavnou činnosťou bola príprava a obha-

joba VD Gabčíkovo pred MSD v Haagu. Pán riaditeľ Binder konzultoval a predovšetkým pomáhal riešiť praktické činnosti, napríklad prípravu trasy exkurzie pre právnikov MSD po širšom okolí vodného diela Gabčíkovo. Tu je niekoľko citácií z Rozsudku.

V článku [54] **Argument maďarskej strany o stave núdze nepresvedčil Súd**, pretože sa ani v najmenej miere nedokázalo, že v roku 1989 existovalo „vážne“ a „bezprostredné“ „nebezpečenstvo“, a že opatrenia prijaté Maďarskom boli na to jedinou možnou reakciou.

[72] Zo správy **Trojstrannej misie na zistenie skutočností**, z 31. októbra 1992, vyplýva, že **nevyužívanie Sústavy (SVD G-N) by viedlo k značným finančným stratám**, a že by mohlo **spôsobiť problémy životnému prostrediu**.

[85] **Spoločný záujem o splavnenú rieku** sa stáva základom spoločného právoplatného práva, ktorého podstatné vlastnosti tvoria **dokonalú rovnosť všetkých pobrežných štátov pri využívaní celej trasy rieky a vylúčenie akéhokoľvek preferenčného privilégia ktoréhokoľvek pobrežného štátu vo vzťahu k iným**.

[123] Skúmaním tejto **Zmluvy 1977** sa potvrdilo, že okrem jednoznačnej povahy ako spoločnej investície, jej hlavné prvky vznikli **za účelom výstavby a spoločnej prevádzky rozsiahlej, integrovanej a nedeliteľnej sústavy objektov a zariadení na príslušných častiach územia MR a SR na Dunaji. Zmluva 1977 taktiež stanovila plavebný režim na významnej časti medzinárodnej vodnej cesty, osobitne presmerovanie hlavnej medzinárodnej plavby do derivačného kanála**. Tým sa vytvorila situácia, ktorou boli ovplyvnené záujmy iných užívateľov Dunaja. **Záujmy tretích štátov boli výslovne uznané v čl. 18 Zmluvy v súlade so svojimi záväzkami podľa Dohovoru z 18. augusta 1948 týkajúceho sa režimu plavby na Dunaji**.

**Súd preto dospel k záveru, že Zmluva 1977 sa dňom 1. januára 1993 stala pre Slovenskú republiku záväznou**.

**Tento názor Súdu, týkajúci sa odmietnutia podstatnej argumentácie Maďarskej republiky (ďalej MR) pred MSD, vznikol na základe projektu PHARE a slovenského a spoločného SR – MR monitorovania prírodného prostredia v zmysle Dohody s MR 1995, jeho vyhodnotenia a prípravy množstva argumentačného materiálu pre právne oddelenie MSD MZV SR a práce spoluautora tohto textu a jeho spolupracovníkov v rámci odbornej skupiny splnomocnenca vlády (Konzultačná skupina Podzemná voda), ktorí spolupracovali s množstvom prírodovedných a technických odborníkov na rôznych technických pracoviskách, projekčných organizáciách, výskumných ústavoch, vysokých školách, SAV a mnohých iných spolupracovníkov doma i v zahraničí. Výsledky medzinárodného projektu PHARE a výsledky spoločného monitorovania boli prezentované pred MSD. Pritom nám v mnohých neriešiteľných situáciách prakticky a odborne pomáhal pán riaditeľ Binder**.

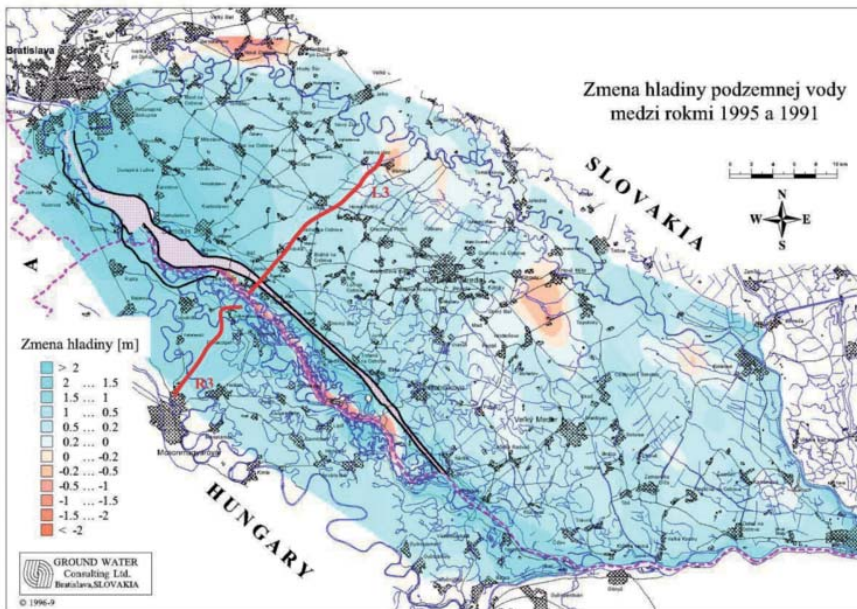
Po vynesení Rozsudku MSD niektoré problémy ostali. Inžiniera Bindera trápili v nasledujúcom období mnohé konkrétne veci a predovšetkým jeho **vízia, ako ďalej s nedokončeným projektom**. Ako časť príkladu uvedieme navrhované riešenie problematiky Dunaj nad Bratislavou. „Vývoj rieky a komplexné riešenie medzi vodnými dielami Freudenu a Gabčíkovo“, Ideový návrh (predbežný koncept a predbežný návrh do diskusie) vypracoval pre VV š.p.: Prof. RNDr. Igor Mucha, Dr.Sc. a Doc. Ing. Július Binder, Dr.h.c., Bratislava, verzia: august 2013. V roku 2014 na to nadviazala „Príprava podkladov pre využitie úseku Dunaja nad Vodným dielom Gabčíkovo“. Ing. Binderovi

išlo o **Komplexné riešenie základných problémov**. Čo to je „komplexné riešenie“ je veľmi stručne povedané v nasledujúcom zhrnutí úžitkov.

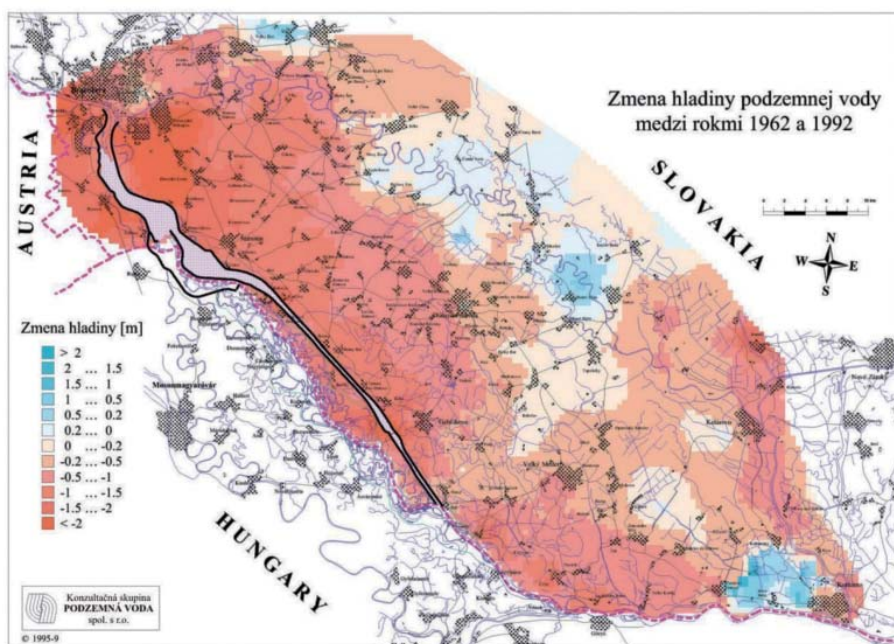
**Komplexné riešenie** úseku Dunaja nad Bratislavou (medzi Hainburgom a VD Gabčíkovo) znamená napríklad **vyriešenie doterajších problémov**, týkajúcich sa nevhodných plavebných podmienok, príspevok k zjednodušeniu údržby plavebnej dráhy, umožnenie plavebného napojenia medzi Dunajom a riekou Moravou a následne prípravu vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe. To znamená: zmiernenie zanášania zdrže VD Gabčíkovo a tým zjednodušenie jej údržby, spomalenie kolmatácie a tiež zlepšenie ochrany dopĺňania podzemných vôd v priestore pri Bratislave. Zlepší sa ochrana a využitelnosť vodného zdroja Sihoť a ďalších vodných zdrojov, príspeje sa tým k vodohospodárskemu manažmentu (napr. pri povodniach, preplachovaní zdrže). Umožní sa vybudovanie prečerpávacej Vodnej Elektrárne Devínsky lom a tým aj prepojenie veternej a solárnej výroby energie s jej akumuláciou a špičkovým využívaním. VD Bratislava zároveň premostí Dunaj, obnoví dunajské ramená na pravej strane Dunaja (časť ramena Pečniansky les) zlepší napájanie Karloveckého ramena a ramena Sedláckovho ostrova čistou vodou. Vytvorí cyklistickú cestu spájajúcu Bratislavu s rakúskym územím. Po dohode s rakúskou stranou upraví hladinový režim kanálov, ramien a podzemných vôd v priestore medzi Petržalkou a Wolfsthalom. Ramená na pravej i ľavej strane sa využijú ako prírodné rybovody a zároveň budú chránené biokoridory. Nie v poslednom rade využije existujúci hydroenergetický potenciál, vyrobí čistú obnoviteľnú a bezodpadovú elektrickú energiu, v predpokladanom množstve okolo 900 GWh ročne. Vzhľadom na to, že pôjde o prietočnú elektrárňu s nízkym vzdušným hladinám, v krajine sa bude prezentovať nízkou stavbou ako premostenie. Jej vodohospodársky manažment príspeje Pečnianskemu lesu, vodným športom a Vodnému zdroju Pečniansky les. Premostenie Dunaja v priestore Pečnian-

skeho lesa podporí turistické a športové aktivity v území a prepojenie s blízkymi obcami v Rakúsku. Predpokladajú sa i ďalšie úžitky. Takéto riešenie príspeje aj z ekologického hľadiska, napríklad umožní zimovanie a hniezdenie vtáctva a mierne sa zvýši vlhkosťný režim. Možnosti vodohospodárskeho manažmentu sa dajú využiť pre zmiernenie a využitie vplyvu klimatických zmien a extrémnych klimatických javov, k čomu sme pripravili „Návrh projektu Klimatické zmeny a podzemná voda“ s prílohami Klimatické zmeny a Priority vodnej politiky.

Záverom len konštatujem, že Ing. Binder bol nielen riaditeľ zodpovedný za výstavbu VD Gabčíkovo v mimoriadne nepriaznivých podmienkach, ale aj **odborný vizionár toho, čo je treba v tejto návaznosti komplexne riešiť v budúcnosti**. Dnes len konštatujem, že jeho myšlienky a navrhované plány sa možno uskutočnia v rámci novej Hodvábnej plavebnej cesty, ktorá zahŕňa aj Dunajskú vodnú cestu naprieč Európou od Triestu (riekou Vardar a Morava k Dunaju) a ďalej Dunajom cez Belehrad, Bu-



Rozdiely hladín podzemných vôd medzi rokmi 1995 a 1991 (po a pred uvedením vodného diela a dohodnutých opatrení do činnosti) s vyznačením profilov L3 a R3



Hladiny podzemných vôd pred uvedením vodného diela do prevádzky dlhodobo zaklesávali

dapešť, Bratislavu, Viedeň, Regensburg, až po Rotterdam.

**Spôsob jeho myslenia bol v súlade s cieľmi a politikou EÚ, vrátane postupu a prípravy „Action Plan“** concerning the European Union Strategy for the Danube Region (2010) a materiálmi vytvárania Dunajského regiónu). Je úplne v súlade s „Communication from the European Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Danube Region“ (2011). Keď sme o tom podrobne diskutovali povedal, že dúfa, že tento „Action Plan“ Slovensko plne využije po každej stránke, že to bude prospešné pre ľudí i prírodu. Vtedy mal už 80 rokov. A ja končím toto rozprávanie ako dakedy končili rozprávky pre deti: „Skončil sa už príbeh ten, skryl sa opäť do písmen“.

# ODEŠEL VELKÝ MUŽ Doc. Ing. Július Binder

Tak zněl nadpis v minulém čísle časopisu Vodní cesty a plavba. Tehdy jsem slíbil že se k této velké osobnosti vrátíme což je vidět na obsahu celého tohoto časopisu. V celé řadě článků autoři vzpomínají na, troufnu si říct, největšího slovenského vodohospodáře. Redakční rada se rozhodla uveřejnit v plném znění vzpomínku k jeho sedmdesátinám z pera generálního ředitele slovenského vodohospodářského podniku Ing. Aleše Mazáče. Je to neuvěřitelné že je to právě 20 let co tento článek vyšel.

## K sedmdesátinám Ing. Júliusa Bindera Dr. h. c.



Július Binder sa narodil 12. septembra 1931 v Čeklísi, terajšom Bernolákove. Jeho detstvo ovplyvňovalo blízkosť malého Dunaja a vtedajšie spoločenské pomery sa hlboko vryli do formovania jeho osobnosti a svetonázoru. Okrem hlbokej kresťanskej orientácie získal do budúceho života aj výraznú národnú orientáciu.

Po maturite sa rozhodoval medzi právom, filozofiou a technikou. Nastupujúca industrializácia Slovenska však potrebovala najmä inžinierov, preto sa rozhodol pre Technickú univerzitu, kde v roku 1955 promoval ako stavebný inžinier, so špecializáciou na vodné stavby.

Po skončení štúdia nastúpil na Hydroprojekt, terajší Hydroconsult Bratislava, kde pracoval 36 rokov. Počas svojej odbornej kariéry pracoval na množstve projektov, z ktorých väčšina mala ekologický charakter – i keď vtedy ešte profesia ekológov nebola tak zvýraznená, ako teraz. Bol hlavným inžinierom projektu rozšírenia tepelnej elektrárne Nováky o dva bloky, kde riešil aj zásobovanie vodou a hydraulickú dopravu popola na skládku. Podob-

ne aj pre tepelnú elektrárňu Vojany. Pre Chemko Strážske riešil sanáciu skládky nebezpečných odpadov. Navrhoval čistiarne odpadových vôd (ČOV) pre Novácke chemické závody, pre mestský sektor Petržalka na pravej strane Dunaja. V Slovnafte, ktorý ohrozoval ropným znečistením obrovskú zásobáreň podzemných vôd Žitného ostrova, navrhoval okrem ČOV, ktorá patrí medzi najväčšie svojho druhu vo svete, aj ochranu podzemných vôd. Dôkazom ich bezchybnej funkcie sú zachránené podzemné vody a zlepšujúca sa kvalita vody v Dunaji pod Bratislavou.

Už v Hydroconsulte sa popri projektovaní vodných diel na Váhu zapájal aj do prípravy Sústavy vodných diel Gabčíkovo - Nagymaros (SVD G-A). V roku 1991, kedy vrcholili problémy s neplnením zmluvy z roku 1977 maďarskou stranou, uspel v konkurze na miesto riaditeľa Vodohospodárskej výstavby v Bratislave (VVB). Bolo to práve v momente, kedy vlády SR aj ČSFR rozhodli o realizovaní Variantu C, ktorým sa uviedlo do prevádzky najväčšie viacúčelové hydroenergetické dielo – Gabčíkovo. Osobne sa podieľal nielen na usmerňovaní projektového riešenia, ale aj na riešení problémov, ktoré sa – vo dne či v noci – vyskytujú pri realizácii diela. Nezaujímala ho argumentácia, prečo sa niečo urobiť nedá – neuspokojil sa, kým nenašiel riešenie, ako sa to urobiť dá. O uvedenie do prevádzky vodného diela Gabčíkovo, ktoré sa stalo súčasťou jeho života, sa pričínili mimoradnou mierou aj tým, že bol ochotný v rozhodujúcom momente vziať na svoje plecia aj ťarchu rozhodovania. Na tomto diele dovŕšil svoje snahy o ekologizáciu dunajského územia záchranou vnútrozem-

skej delty Dunaja, ktorá by bez Gabčíkova bola odsúdená na zánik.

Okrem svojej bohatej publikačnej a prednáškovej činnosti doma i v zahraničí má významnú zásluhu aj v rozvoji propagačnej činnosti. V rámci VVB inicioval vytvorenie propagačného útvaru, ktorý len v priebehu kritických troch rokov 1993 – 5 vydal 21 propagačných brožúr a 14 stredometrážnych dokumentárnych filmov (oboje vo viacerých jazykových mutáciách), ktorých autormi sú uznávaní odborníci. Laická verejnosť sa mohla so SVD G – N oboznámiť rozsiahlymi výstavami, z ktorých domáca putovala po mestách Slovenska a zahraničnā bola uvedenā v Budapešti a Frankfurtu. Menšia výstava bola – spolu s príslušnými prednáškami – prezentovaná na všetkých významnejších vodohospodárskych a energetických konferenciách po celom svete.

Minister kultúry mu udelil Zlatý dvojkríž, v roku 1994 obdržal zvláštnu cenu „Osobnosť roka“. Od HN – klubu dostal zlatý BIATEC. Za jeho prínos do slovenského národného života a uplatnenie vedy v praxi mu bol Vedeckou radou Slovenskej technickej univerzity udelený titul Doctor honoris causa a štátne vyznamenanie Rad Ludovíta Štúra I. triedy. Od roku 1998 pôsobí ako poslanec Národnej rady Slovenskej republiky.

Vo svojom odbornom živote dosiahol tie najvyššie méty – často aj za cenu obetovania rodinného života a vlastného zdravia. Prajeme mu preto – aj v menšom všetkých spolupracovníkov – do ďalších rokov najmä pevné nervy a dobré zdravie!

**Ing. Aleš Mazáč, generální ředitel slovenského vodohospodářského podniku**



**Ing. Július Binder** S tímto dalším mimořádným mužem nás pojí dlouholeté pracovní i osobní přátelství, a proto je mi dovoleno tohoto nepřehlédnutelného muže oslovovat Julko. První užší kontakt, tehdy ještě s náměstkem ředitele Hydroconsultu Bratislava, začal ještě před sametovou revolucí, kdy útvar technického rozvoje Povodí Vltavy zpracoval ideový návrh varianty C vodního díla Gabčíkovo bez účasti Maďarska. Z toho tedy vyplývá, že není pravda, že s vodním dílem Gabčíkovo nemá Česká republika nic společného. V té době mi Julko navrhl, aby všichni pracovníci technického rozvoje Povodí Vltavy přešli do Hydroconsultu Bratislava. Na potvrzení vážnosti své nabídky předal papírek s platy jednotlivých pracovníků a přidělením jednoho služebního auta. V té době Julek měl plnou hlavu vodního díla Gabčíkovo a já a moji spolupracovníci toužili pracovat na průplavu Dunaj-Odra-Labe. Proto jsme nevyužili nabídky Julka a celý technický rozvoj přešel v roce 1989 do nově založené akciové společnosti Ekotrans Moravia.

### Prezident republiky udělil Julkovi medaili Za zásluhy

Stalo se to po návštěvě ředitele analytického odboru Kanceláře prezidenta republiky Mgr. Radka Augustina na vodním díle Gabčíkovo, kam jsme jej pozvali s Petrem Formanem. Ten byl tak ohromen tímto objektem, že to pak šlo raz dva. Z proslovu prezidenta České republiky pana Miloše Zemana: *"Závěrečná poznámka se bude týkat dvou lidí, kteří se dostali do určitého sporu se zelenými aktivisty. Úmyslně říkám zelenými, nikoliv ekologickými aktivisty, protože ekologové aspoň vědí co to je biomasa. Nicméně jeden z nich je náš slovenský přítel, autor mnoha významných vodních děl, jako je například přehrada Gabčíkovo, o níž zelení aktivisté prohlásili, že tam bude hnit voda a zmizí vodní ptactvo. Voda je čistší a počet vodního ptactva se zdvojnásobil."*



### Muž, který vybudoval VD Gabčíkovo

Následně mi Julek zatelefonoval, že byl po sametové revoluci v tajné volbě zvolen ředitelem Hydroconsultu Bratislava, ale že mu zároveň nabídli funkci ředitele Vodohospodářské výstavby Bratislava, která měla investorsky zajišťovat vodní dílo Gabčíkovo. A že se musí rychle rozhodnout. Na tento telefonát si přesně pamatuji. Zeptal jsem se Julka, zda chce opravdu postavit vodní dílo Gabčíkovo. Tehdy mi rezolutně odpověděl ano. Tak jsem mu řekl, ať v tom případě vezme místo ředitele Vodohospodářské výstavby. Dal si poradit a vodní dílo Gabčíkovo postavil.

### Předseda dozorcí rady D-O-L

Tím se Julek stal, když jsem byl zvolen generálním ředitelem ETM. Spolupráce to byla úžasná. Když končila moje aktivita v Ekotrans Moravia a. s., byl to opět Julek, který pomáhal českým vodním cestám při zahájení činnosti inženýrsko-projektové organizace Vodní cesty a. s.



K tomu musím připojit historku. Když Julek provázel na přehradě Gabčíkovo delegaci zelených aktivistů, tak tehdejší ministr životního prostředí Josef Vavroušek pronesl legendární větu: *"Vidíte tu vodní poušť, žádný ptáček, je tu úplně mrtvo."* Pak se vznesla více než tisícovka kormoranů a pan ministr pronesl: *"Nebo se to přemnoží."*

### Je červené – vyplázl jazyk

Krom úžasných odborných výsledků je Julek i velmi vtipný a výborný společník. Bratr Julka je velký vinař. Když jednou nabízel bratrovi novou exkluzivní odrůdu vína, Julek zvedl číši a začal ochutnávat víno: *"Je trochu trpké, málo jsi sířil, je přechlazené."* Pak se na skleničku zálibně podíval a prohlásil: *"Je červené."* Bratr se mohl zbláznit. Druhá historka je neméně pěkná. Vsadil se se svou kouzelnou ženou, že každá hezká dívka, kterou potkají na bratislavské ulici, se za ním ohlédne. Manželka mu řekla, že je fůňa. Vyzval ji, ať jde dva kroky za ním a že uvidí. Každá holka se za ním ohlédla. Manželka se divila. Julek to nevydržel a přiznal se jí, že když ho dívka mijela, tak vždy na ni vyplázl jazyk.



Možná se opakují, ale musím zdůraznit, že kdyby nebylo odvahy Julka, VD Gabčíkovo by dnes nejspíš dokončeno nebylo nebo by se o jeho dokončení jenom debatovali stejně jako se dnes jen debatuje o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Jeho legendární věta „Syptel“ bude navždy spojena s největší slovenskou vodohospodářskou stavbou.

*Július Binder v doprovodu místopředsedy slovenské vlády Jozefa Prokeše dává příkaz k přehrazení Dunaje*



*Nákladní auta přehrazují tok Dunaje v oblasti VD Čunovo (náhradní řešení)*



Dobře si vzpomínám na radost a hrdost, kterou Julek zažíval, když došlo ke slavnostnímu dokončení stavby vodního díla Gabčíkovo. Protože byl silně věřící člověk, nechal uspořádat na novém ostrově u Čunova mši svatou, na ní přišly tisíce lidí a všichni gratulovali Julkovi k úspěchu, že VD Gabčíkovo vůbec dokončil.

Dokonce se u Julka vytvořila fronta lidí dožadujících se jeho autogramu. Nejvíce mě pobavil jeden z návštěvníků, který mu vrazil do ruky svůj cestovní pas a Julek se na něj vážně otočil:



*Slavnostní mše na VD Gabčíkovo*



*„To podepsat nemůžem!“ a návštěvník mu s úsměvem odpověděl: „Pán Binder, vy můžete všetko!“*

Tak si lidé tehdy pána Bindera vážili – byl to muž, který dokázal přehradit mocný Dunaj.

Vzpomíná Josef / Egil Podzimek

**Mgr. Igor Barna** – Projektový manažér, Oddelenie rozvoja a riadenia projektov, Verejné prístavy, a. s.

Zámer vybudovať terminál LNG vo verejnom prístave Bratislava vyplýva priamo z legislatívy Európskej únie. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EU dokonca skvapalnený zemný plyn definuje ako „atraktívne alternatívne palivo pre plavidlá, ktoré majú spĺňať požiadavky na zníženie obsahu síry v palivách pre námornú dopravu v oblastiach kontroly emisií SOx, čo sa týka polovice lodí v európskej pobrežnej námornej doprave, ako je to stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ.

Plán vybudovať terminál alternatívnych palív, resp. terminálu LNG, teda nie je výmyslom démonizovanej fosilnej lobby, ale vyplýva z priameho záväzku zo strany Európskej únie. Predprojektovú prípravu terminálu (štúdiu realizovateľnosti) dokonca spolufinancovala 50 percentami EU a vo svojej legislatíve LNG stále zaraďuje k alternatívnym palivám. Uvedená smernica je stále v platnosti a my musíme zákony rešpektovať.

Vybudovanie terminálu nadväzuje aj na projekt LNG Masterplan pre vodný koridor Rýn–Mohan–Dunaj, ktorý navrhol ideálne rozmiestnenie terminálov LNG tak, aby pokryli dopyt po skvapalnenom zemnom plyne vo vnútrozemskej doprave na Dunaji.

Globálnym a dlhodobým cieľom Európskej únie je dekarbonizovať dopravu, a čo najväčší podiel prepraveného tovaru presunúť z ciest na železnicu a vodu, odľahčiť dopravu a znížiť emisie.

Priemerný vek nákladných plavidiel plávajúcich na Dunaji však presahuje 40 rokov a väčšina z nich bola vyrobená v časoch, kedy vo vodnej doprave neexistovali žiadne emisné obmedzenia. Lode preto spaľujú taká paliva, v porovnaní s ktorými je z-

koemisné LNG jednoznačne ekologickejšia alternatíva, Neprodukuje prakticky žiadne pevné častice.

**Terminál na skvapalnený zemný plyn vo verejnom prístave Bratislava má vzhľadom na svoju strategickú polohu za cieľ slúžiť ako distribučný bod pre:**

- **lode poháňané LNG,**
- **lode prepravujúce LNG ako komoditu,**
- **automobily ťažkej nákladnej prepravy.**

Kapacita LNG terminálu je navrhnutá na 4 pozemné ležiace zásobníky, každý jeden s kapacitou 1000 m<sup>3</sup>. Tankovanie a bunkerovanie lodí má byť zabezpečený prostredníctvom plávajúceho zariadenia (pontónu), umiestnenom na hlavnom toku rieky Dunaj, na ktorý sa loď počas tankovania vyviaže.

Často sa stretávame s argumentom, že po Dunaji nepremávajú lode na LNG. Treba si však uvedomiť, že remotorizácia existujúcich nákladných plavidiel, resp. výroba nových, je investícia rádovo v miliónoch EUR a pokiaľ nebude existovať infraštruktúra umožňujúca plavidlám „dotankovať,“ o motivácii prevádzkovateľov lodí prejsť na ekologickejšie palivo hovoriť nemožno.

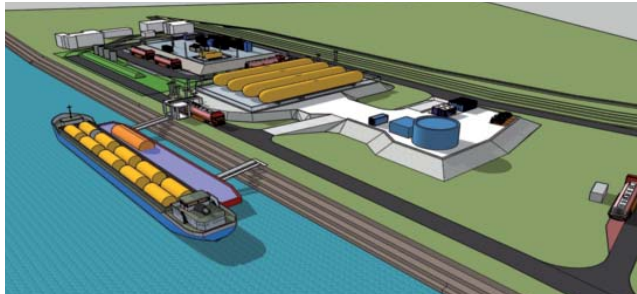
Záujem o LNG sa však zvyšuje a trh sa vytvára. Jednoznačným dôkazom je napríklad flotila kamiónov na skvapalnený zemný plyn zásobujúcich sieť predajní LIDL, naši severní susedia prevádzkujú LNG autobusy vo Varšave, ruská spoločnosť SINARA Group vyvíja lokomotívu na LNG, španielska spoločnosť Renfe prichádza dokonca s osobnými vlakmi využívajúcimi zemný plyn. Európskou úniou podporený projekt FUELCNG v gescii Slovenského plynárenského priemyslu, a.s., skúma pilotné nasadenie technológie LNG a CNG na Slovensku.

Trend však neobchádza ani Dunaj. Čerpacia stanica na LNG funguje v prístave Ennshafen (Rakúsko), Európska únia spolufinancuje LNG terminál v prístave Budapešť (Maďarsko), svoje služby poskytuje LNG terminál v prístave Bulmarket (Bulharsko) a nesmieme zabúdať ani na riečno-morské terminály v našom regióne ako Galati (Rumunsko), Krk (Chorvátsko), Klaipeda (Litva) a Štetín–Šwinoujście (Poľsko).

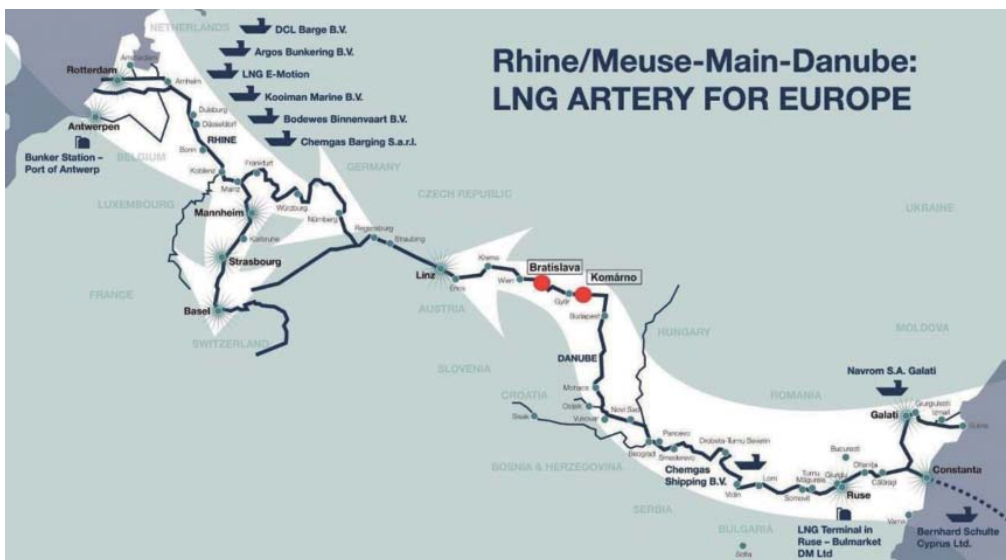
**Vnímame aj intenzívny nástup vodíka, pri ktorom však dnes dostupnú technológiu nemožno využiť v praxi. Tu by mohlo LNG slúžiť ako tzv. „palivo prechodnej fázy.“** Je to termín, ktorý skloňuje Európska komisia pri hľadaní odpovede na otázku, ako dnes bojovať proti extrémne škodlivým exhalátom, kým bude

na trhu dostupná čistá technológia. To ale môže trvať roky až desaťročia. V prípade dopytu a rozumne zostaveného logistického reťazca môže tento terminál vyrábať, skladovať a distribuovať vodík.

Počas leta sme zachytili aktivity eko-aktivistov namierené voči tomuto projektu. Mrzí nás však, že sme nezaregistrovali žiadne konkrétne odporúčanie, ako vodnú dopravu ekologizovať inou dostupnou technológiou. Aktivisti tak paradoxne upevňujú aktuálny stav spaľovania mazutu a ťažkých ropných olejov v nákladnej vodnej doprave aj naďalej.



Vizualizácia LNG terminálu



# Aktuálně z probíhající modernizace plavebních komor Vodního díla Gabčíkovo



Ing. Radek Liška – Metrostav a.s., divize 8

V současné době dokončuje Metrostav a.s., divize 8, druhou etapu projektu, kterou je modernizace pravé plavební komory Vodního díla Gabčíkovo. Momentálně probíhá proces uvádění do provozu a zároveň se ještě optimalizuje řídicí systém. Součástí dokončovacích prací bylo i měření a testování těsnosti a průhybů konstrukcí během napouštění pomocí osazených geodetických bodů. Např. u dolních vrat bylo provedeno měření průhybu ocelových konstrukcí a to tak, že vždy po dvou metrech napuštění až do plné komory byly na určených bodech

měřeny hodnoty, které byly následně vyhodnoceny a porovnány s výpočtem a požadavky projektanta. Toto měření dále pokračovalo při ustálené hladině každou půl hodinu po dobu následujících dvou hodin. V rámci komplexních zkoušek se také testoval systém řízení ovládní vrat, napouštění a vypouštění v různých režimech, automatický, poloautomatický či manuální. Součástí náročného testování bylo i ověření neplavebních režimů, jako je jezový režim přes horní vrata, záskokovou klapku nebo náhrada průtoku za vodní elektrárnu.



Pohled na horní ohlaví - po komplexní výměně horních vrat, opacňování rozržečů a modifikace dynamických ochran



Dynamická ochrana se záchytnou sítí k zamezení nárazu plavidla do konstrukce mostu nad dolním ohlavím



Předpoklad zahájení prací na levé plavební komoře je v listopadu tohoto roku po předání připraveného staveniště, tj. su-

chého doku, kdy se rozjedou naplno demontáže ocelových konstrukcí, technologií a bouracími pracemi.



Dolní ohlavi - nová dolní vrata a modifikovaná konstrukce dynamických ochranných



Plavební komora v režimu záskokové klapky jako náhrady horních vrat



Pohled z výklenku ovládací páky na dolní vrata



Zatěžkávací zkouška záskokové klapky v jezovém provozu



Dolní vrata - vnitřní svislé stěny vrat s otvory



Vznik víru v plavební komoře při režimu náhrady průtoku za vodní elektrárnu

Výhradní odpovědnost za informace použité v článku nese autor.  
Evropská unie nenesе žádnou odpovědnost za použití informací, které se v něm nacházejí.

## V komárňanskej lodenici spustili na vodu riečnu výletnú loď Albertina

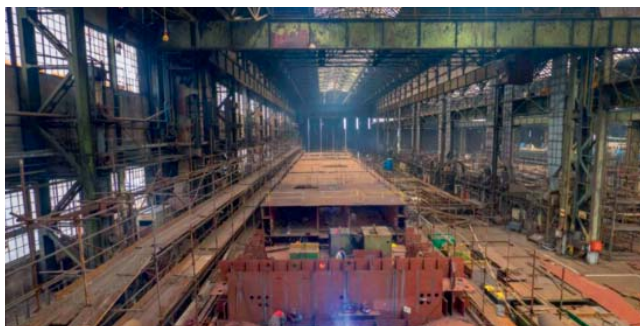
Teraz.sk – 3. 2. 2021

**Loď naprojektovali v kancelárii v Komárne. Motory, vzduchotechniku, interiéry vyrábajú a dodávajú slovenské firmy, pričom slovenskí architekti projektovali aj interiéry.**

V komárňanských lodeniciach spustili 3. februára 2021 na vodu lodným výťahom luxusnú riečnu osobnú loď Albertina, ktorá by mala byť dokončená do štyroch mesiacov, potom by sa mala plaviť na európskych riekach.

Loď naprojektovali v kancelárii v Komárne. Motory, vzduchotechniku, interiéry vyrábajú a dodávajú slovenské firmy, pričom slovenskí architekti projektovali aj interiéry.

„Po dva a pol roku plánovania pred poldruha rokom sa začala stavať oceľová konštrukcia a pol roka na to sme začali stavať technológiu - cez hotelovú časť až po poslednú žiarovku - vo vlastnej réžii v priamej spolupráci so 65 dodávateľmi,“ informoval riaditeľ lodnej spoločnosti Riseday Ivan Sivák.



Výroba hotelové lode Albertina v lodenici Komárno

Plavidlo je podľa neho teraz hotové na 85 %, chýba ešte 15 %, ktoré by mali byť dokončené v nadchádzajúcich štyroch mesiacoch. Albertina - nazvaná podľa umeleckej a grafickej zbierky, ktorú založili v Bratislave - má dĺžku 110 metrov, výšku 7,5 metra a šírku 11,4 metra. Má tri plnohodnotné podlažia a štvrtou je slnečná paluba. Poháňať ju budú dva motory Caterpillar s výkonom 1618 kilowattov (kW).

Loď je určená pre 155 pasažierov a 38 členov posádky. Ak sa podarí, v závislosti od vývoja koronakrízy, v júni začať s plavbou po Dunaji, v zmysle cestovného plánu určeného cestovnou kanceláriou, ktorá ju bude mať v prenájme na osem rokov, tak sa tento rok bude plaviť medzi nemeckým mestom Passau a ma-



Hotelová loď Albertina v lodenici Komárno

ďarskou Budapešťou, pričom raz týždenne loď zakotví aj v Bratislave. Na budúci rok ešte plán nie je spresnený, avšak zrejme sa bude plaviť na riekach Dunaj, Rýn a Mohan, celkom na území desiatich krajín Európy až po Dunajskú deltu, spresnil Sivák.

„Pôvodný plán bol stavať loď úplne mimo Slovenskej republiky, napokon som veľmi rád, že spolupracujeme s komárňanskými lodenicami, spoločnosťou Strojársky podnik SAM - Shipbuilding and Machinery, ktorá je veľmi ústretová,“ poznamenal riaditeľ. „Máme tri staršie lode, ktoré úspešne prevádzkujeme posledných desať rokov, odkedy naša spoločnosť Riseday funguje. Táto loď je výnimočná samotným nápadom postaviť po dlhej dobe plavidlo v komárňanských lodeniciach,“ dodal.

Špecialitou lode je, že trup je vyrobený z dvojitého boku a dvojitého dna na zabezpečenie nepotopiteľnosti plavidla a splnenie špeciálnych priestorových požiadaviek odberateľa. Plavidlo - v tomto prípade jeho trup - bude mať slovenský certifikát, uvidel inšpektor Henrich Illáš z klasifikačnej spoločnosti DNV (Det Norske Veritas) and GL (Germanischer Lloyd).

Lodenice v Komárne založili v roku 1898. Počas Rakúsko-Uhorska v rokoch 1900 - 1918 začali vyrábať aj námorné lode. Do prvej svetovej vojny postavili 25 plavidiel a 8 železničných mostov, 23. apríla 1947 položili základný kameň nových lodeníc. Lode v Komárne stavali nielen pre Československo a Sovietsky zväz, ale aj pre Čínu, Anglicko či Južnú Afriku. Lodenica vyrábala aj súčiastky pre armádu. Po rozpade kombinátu ŽTS v roku 1990 sa stali lodenice samostatným štátnym podnikom. Dva roky nato sa z podniku stala štátna akciová spoločnosť, ktorú následne privatizovali.



Lodenice Komárno je schopná vyrobiť väčšie plavidlá až do veľkosti riečno-námorných lodí

## Prístav v Komárne má prejsť v budúcnosti modernizáciou

Teraz.sk – 11. 12. 2020

**Cieľom Slovenska je zmodernizovať infraštruktúru vodnej dopravy tak, aby sa slovenské prístavy stali súčasťou siete vnútrozemských prístavov na Dunaji.**

Verejný prístav v Komárne by mal v budúcnosti prejsť modernizáciou. V spoločnom memorande sa na tom dohodlo Ministerstvo dopravy a výstavby SR, mesto Komárno a spoločnosť Verejné prístavy. Podľa slov štátnej tajomníčky ministerstva dopravy Kataríny Brunckovej je komárňanský prístav po Bratislave druhým najdôležitejším vodným uzlom na Slovensku. „Veľmi aktívne preto vyvíjame iniciatívu, ktorá bude viesť k obnoveniu jeho dôležitého postavenia v rámci národnej ekonomiky, ako aj v rámci európskej dopravnej cesty. Máme pred sebou ešte dlhú cestu, avšak verím, že sme dnes nastavili otvorenejšiu komunikáciu medzi partnermi, ktorá povedie k rozvoju komárňanského prístavu,“ skonštatovala.

Účastníci memoranda sa v ňom dohodli, že vyvinú maximálne úsilie na zabezpečenie finančných prostriedkov potrebných na modernizáciu infraštruktúry vodnej cesty v územnom obvode verejného prístavu Komárno, predovšetkým zo zdrojov Európskej únie. Spoločnosť Verejné prístavy, ktorej stopercentným akcionárom je ministerstvo dopravy, už spracovala takzvaný Masterplán rozvoja verejného prístavu v Komárne. Ten definuje širšie okolnosti fungovania prístavu.

Momentálne sa už pripravuje aj štúdia realizovateľnosti, v ktorej budú posúdené viaceré alternatívy modernizácie tohto vodného uzla. „Nasledovať bude vypracovanie projektovej dokumentácie

a samotná modernizácia prístavu. Aj na tieto aktivity plánuje ministerstvo dopravy využiť európske zdroje z nového programového obdobia 2021–2027,“ informovalo ministerstvo dopravy.

Cieľom Slovenska je zmodernizovať infraštruktúru vodnej dopravy tak, aby sa slovenské prístavy stali súčasťou siete vnútrozemských prístavov na Dunaji. „Prístav Komárno je druhý najdôležitejší prístav na Slovensku. Od prístavu v Bratislave je vzdialený 100 kilometrov po prúde Dunaja. Je zároveň považovaný za východiskový bod Vážskej vodnej cesty. Využívaný je na prekládku tovarov medzi prostriedkami železničnej, cestnej a vodnej dopravy priamo alebo s medziskladovaním. V prípade mimoriadnych udalostí, akými sú povodne či ladochod, plní aj funkciu ochranného prístavu,“ pripomenulo ministerstvo dopravy.



Prístav Komárno

# AQUATIS

INŽENÝRSKÁ, KONZULTAČNÍ,  
PROJEKTOVÁ A DODAVATELSKÁ  
SPOLEČNOST



VODNÍ DOPRAVA  
ŠETRNÁ CESTA  
K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

**SAFICHEM group**

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

# Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2020

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. – čestný předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení (dále jen „ČPVS“) se v roce 2020 zaměřila, s ohledem na koronavirovou pandemii, zejména na individuální činnost členů výboru a omezenou činnost našich odborných skupin.

Tradičně se jednalo o tři hlavní oblasti, které jsou stěžejními pro českou plavbu, v tom nejširším slova smyslu. V první řadě se jedná o **Koncepci vodní dopravy pro období 2016-2023**. Problém schválení této koncepce se dlouhodobě váže na stanovisko k výstavbě plavebního stupně Děčín.

Počátkem roku 2020 se zdálo, že po vypracování posouzení kompenzovatelnosti stanoviště soustavy NATURA 2000, se zlepšila situace i pro přípravu a výstavbu plavebního stupně Děčín. V příslušné zprávě se poukazovalo na to, že v předcházejících vyjádřeních nebyly zohledněny všechny skutečnosti. Při zahrnutí těchto skutečností zpráva nastiňovala určité možnosti, jak ve vazbě na problematiku plavebního stupně Děčín dále postupovat. Bohužel podle informace z Ministerstva dopravy počátkem roku 2021 se v této záležitosti moc nepokročilo. Zajisté určitý vliv na to měla i koronavirová pandemie, kdy bylo třeba řešit aktuálnější věci. Byl to zřejmě i ten důvod, kdy ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy Karel Havlíček musel trochu pozměnit své priority.

Další záležitost, která je ve středu zájmu ČPVS je sledování přípravy **vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**, resp. jeho územní ochrany. Konečně se podařilo završit dlouholeté úsilí a dne 5. října 2020 vláda České republiky vydala své usnesení č. 968 ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe. **V usnesení jsou v podstatě na roveň postaveny všechny tři větve tohoto koridoru.** Nově vláda uložila ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zahájit přípravu oderské větve v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle) jako první část propojení Odra – Dunaj podle příloženého harmonogramu, který je přílohou tohoto usnesení č. 968. V tomto harmonogramu je stanoveno uvedení do provozu této části průplavního spojení - den 21.12.2031.

Třetí dlouhodobě sledovanou oblastí je otázka **kompetencí mezi resortem dopravy a resortem zemědělství** (vodního hospodářství) pokud jde o výstavbu a případně i následnou správu a provoz vodní cesty. Zde se ČPVS aktivně či pasivně podílí na bezkonfliktním rozdělení těchto kompetencí s cílem jejich vrácení do období úspěšné spolupráce obou resortů. V této záležitosti se velmi příznivě projevil skutečnosti na Ministerstvu dopravy. V červenci roku 2020 byl zřízen odbor vodní dopravy a do jeho vedení byl jmenován Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. Velmi kladně působí i nově jmenovaný náměstek Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů Ing. Jan Sechter. V minulosti pracoval pan náměstek Sechter v diplomatických službách, posledně jako velvyslanec České republiky v Rakouské republice a v Polské republice. Tato zkušenost se projevuje i v jeho vstřícném a bezkonfliktním jednání při řešení složitých záležitostí v oblasti výstavby a provozu vodních cest a provozu plavby.

Na přelomu let 2020 a 2021 probíhalo meziresortní připomínkové řízení k Návrhu na sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské labské vodní cesty, v rámci kterého uplatnilo ČPVS cestou Povodí Labe, s.p. své připomínky. Jednalo se mj. o uvedení aktuální jednotné kilometráže vodního toku Labe a aby v dohodě byla zakotvena pravidelnost jednoročního setkávání ustanovené smíšené Komise. Naše připomínky byly vzaty v úvahu a v rámci připomínkového řízení vypořádány.

Do hodnocení činnosti ČPVS patří mj. aktivní účast jeho členů, jmenovitě pp. Ing. Bimky a Ing. Bukovského v Mezinárodním

plavebním sdružení – PIANC cestou Ředitelství vodních cest, které zastřešuje vládní členství České republiky v PIANC. ČPVS jako kolektivnímu členu PIANC je umožněno publikovat články svých členů v Ročenkách PIANC a v magazínu PIANC. V roce 2020 byly k otištění zaslány tyto články (Fojtů, Bukovský):

- Vodocestná konference 21. století, kterou organizovalo ŘVC ČR,
- informace o záchraně a renovaci zadokolesového vlečného remorkéru Beskydy,
- ŘVC ČR staví vodní cesty v ČR,

Kromě toho se pp. Ing. Bukovský, Ing. Fanta, Václav Straka a jiní aktivně účastní práce v jednotlivých pracovních skupinách PIANC. V rámci ČPVS jsou vedeny **tři odborné skupiny**, které i při koronavirové pandemii se snažily, byť omezeně, vyvíjet svou činnost. Odborná skupina **Batův kanál** vedená Vojtěchem Bártekem svou činnost zaměřila zejména na koordinační činnost v rámci rozvoje infrastruktury cestovního ruchu v oblasti rekreační plavby na Baťově kanálu, zabezpečováním odborných konzultací a přípravou podkladových materiálů,

- spolupráci s Povodím Moravy, s.p. a Ředitelstvím vodních cest ČR při společné přípravě jednotlivých akcí, jako např. rozšíření přístavu Veselí nad Moravou, rozšíření Baťova kanálu (PK Sudoměřice) a další rozšiřování jednotlivých přístavů a přístavišť,
- koordinační činnost při rozvoji turistické plavby na Slovensku, kde hlavním partnerem je město Skalica,
- koordinační činnost a podíl rozvoje plavby a řízení provozu Baťova kanálu,
- zajišťování aktuálních informací o dopadu pandemie na cestovní ruch na Baťově kanále,
- spolupráci s médii, díky které se daří účinně propagovat turistické možnosti na vodní cestě Batův kanál.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Daniela Adámka.

V letních měsících se skupině i přes omezení podařilo se skupinou vodáků uspořádat splavení řeky Odry v Ostravě. Odra je před Ostravou z velké části nesplavná, jelikož je tento tok ponechán bez jakékoliv údržby. Proplouvání i malých sportovních lodí je komplikováno nebo i znemožněno přehrazením padlými stromy a dalšími přírodními překážkami. V Ostravě je již voda celkem klidná a bez zásadních překážek. I když je plánováno splavení Odry do Ostravy, které by většinu problémů vyřešilo, podpora rekreačního využití této řeky je velmi malá a je na čem pracovat a aktivní činnost odborné skupiny je velmi příznivá.

Zástupci odborné skupiny i nadále podporují aktivity vodáckého spolku Posejdon, který je stále neaktivnější vodáckou organizací na Ostravsku. Minulý rok byl sice i u této organizace paralyzován epidemickou situací, ale i přesto v letních měsících pořádal vodácké příměstské tábory a několik dalších akcí. Jejich činnost vytváří podmínky pro popularizaci vodních sportů i větších projektů souvisejících s vodní dopravou. Spoluorganizuje také mezinárodní projekty ve spolupráci s polským ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby a Sdružením pro rozvoj moravskoslezského kraje.

Obě dvě výše uvedené odborné skupiny vzpomněly, že 26. 8. 2020 nás **navždy opustil Ing. Jaromír Šlachta** dlouholetý člen ČPVS a zakladatel několika odborných skupin ČPVS. Měl obrovskou zásluhu na obnovení plavby na Baťově kanále pro turistické využití. Podílel se na přípravě i realizaci i mnoha dalších projektů, které výrazně oživily naše vodní cesty v dobách, kdy většina veřejnosti i samosprávy nebyly o užitečnosti jejího využití přesvědčeny, tak jak je tomu třeba nyní. Podobné záměry o oživení alespoň turistické plavby plánoval i v Ostravě a okolí.

Tento úkol nám již zanechal rozpracovaný a naším úkolem je na něm dále pracovat. „Čest jeho památce“.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** svou činnost zabezpečovala pod vedením Tomáše Kolaříka.

V roce 2020 se odborná skupina z důvodu špatné epidemiologické situace osobně nesešla. Byla odložena také řada propagačních akcí včetně exkurze starostů na průplav Rýn-Mohan-Dunaj, plánovaný ročník 2020 česko-polské diskusní platformy Oderské fórum – Forum Odrzańskie aj. Jako částečnou náhradu Oderského fóra zorganizoval v průběhu června vedoucí skupiny Tomáš Kolařík účast českých médií na nově dokončené polské přehradě Ratiboř pod Bohumínem.

Odborná skupina pokračovala ve spolupráci se Zlínským a Olomouckým krajem na potencionální možnosti prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje. Na základě dohody s dotčenými obcemi bylo připraveno memorandum, které bylo podepsáno dne 23. června v Tovačově představiteli obou krajů a místních samospráv.

Dne 17. září podnikl předseda odborné skupiny Tomáš Kolařík pracovní cestu spolu s delegací ministerstva dopravy do Ratiboře a Bohumína, kde bylo na česko-polské úrovni za účasti místních samospráv projednáno připravované splavnění Odry.

Bohužel na dříve uvedené usnesení vlády o proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe reagovaly negativně nejenom ekologické organizace, ale také některé profesní organizace jako Česká komora architektů nebo přírodovědecké fakulty českých univerzit. Obdobně negativní stanovisko zaujalo nové krajské zastupitelstvo, jakož i hejtman Moravskoslezského kraje Ivo Vondrák.

Odborná skupina následně podpořila zlepšení informovanosti představitelů dotčených obcí, měst a krajů, což se pozitivně odrazilo ve změně postoje hejtmana Moravskoslezského kraje a další představitelů regionu vůči splavnění Odry.

S ohledem na pandemickou situaci se **výbor ČPVS v roce 2020 sešel celkem dvakrát** a to na svém 5. zasedání dne 11. 3. 2020 a 6. zasedání dne 11. 6. 2020. Na svém 5. zasedání výbor řešil přípravu 26. valné hromady ČPVS a odsunul původní bře-

znový termín na 26. května 2020. Z hlediska organizačního vzal výbor na vědomí abdikaci člena výboru p. Jindřicha Zídka. V průběhu epidemie koronaviru byla Státní plavební správou a státními podniky Povodí Vltavy a Povodí Labe přijata určitá omezující opatření, která logicky zasáhla provoz vnitrozemské plavby. V návaznosti na tato omezení, která byla následně napadána a kriticky hodnocena, musel výbor na svém 6. zasedání řešit nevhodný způsob jednání některých členů během nouzového stavu. V rámci projednání bylo zdůrazněno, že ČPVS, které je apolitickým členem Mezinárodního plavebního sdružení PIANC, je připraveno řešit některé vyhocené situace v členské základně vzájemným porozuměním a pokorou.

V září 2020 řešilo předsednictvo ČPVS konání 26. valné hromady způsobem **per rollam**.

Po vyslovení souhlasu členské základny s tímto řešením výbor vyhlásil způsob odsouhlasení usnesení 26. valné hromady „per rollam“. S návrhem usnesení vyslovilo dostačující souhlas 47,26% členské základny a tak bylo níže uvedené usnesení schváleno.

**Usnesení 26. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s.** konané per rollam v říjnu/listopadu 2020. Z důvodu epidemie koronaviru v jehož důsledku bylo podstatně znesnadněno konání zasedání valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (ČPVS) bylo o usnesení 26. valné hromady ČPVS hlasováno metodou per rollam v souladu se zákonem č. 191/2020 Sb., o některých opatřeních ke zmírnění dopadů epidemie koronaviru SARS CoV-2 na osoby účastníci se soudního řízení, poškozené, oběti trestných činů a právnické osoby a o změně insolvenčního zákona a občanského soudního řádu.

1. Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVS“) vzala na vědomí zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období 3/2019 – 9/2020.
2. Valná hromada ČPVS schválila
  - a) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2019, včetně zprávy kontrolní komise,
  - b) plán hospodaření na rok 2020 a plán hospodaření na rok 2021.

## Informácia o posune termínu 31. Plavebných dní 2021

Slovenský plavebný kongres oznamuje, že rokovanie valného zhromaždenia členov Slovenského plavebného kongresu sa uskutočnilo z dôvodu pretrvávajúcej pandemickej situácie spôsobenej COVID-19 dňa 25. marca 2021 on-line formou prostredníctvom aplikácie MS Teams.

Valné zhromaždenie okrem iného zobrala na vedomie informáciu predsedníctva Slovenského plavebného kongresu z jeho 14. rokovania uskutočneného dňa 16.02.2021, o posune termínu uskutočnenia medzinárodnej konferencie 31. Plavebné dni 2021 pôvodne plánovanej na termín 21.-23.09.2021. Z dôvodu pretrvávajúcej pandemickej situácie spôsobenej COVID-19 sa predbežne uvažuje s uskutočnením konferencie

v roku 2022.

Tešíme sa na osobné stretnutie v roku 2022.

Ing. Vladimír Novák

predseda  
Slovenský plavebný kongres

# Areál vodních sportů na vodním díle Čunovo

Tomáš Kolařík

Foto: Archiv autora

Součástí vodohospodářského komplexu VD Gabčíkovo je také oblíbený areál vodních sportů na stupni Čunovo.

Stupeň Čunovo přitom vznikl jako tzv. náhradní řešení namísto slovensko-maďarského stupně Dunakiliti, který stojí asi 10 kilometrů po proudu starého Dunaje.

Náhradní řešení výstavbou stupně Čunovo prosadil ředitel Vodohospodářská výstavba, š.p. Július Binder v kritických momentech v letech 1991 až 1993, jeho extrémně rychlá projekční příprava a výstavba umožnilo uvést celý komplex VD Gabčíkovo do provozu již v říjnu 1992.

**VD Čunovo není „jen“ vodohospodářskou stavbou, ale díky komplexnímu myšlení poskytuje dnes služby také pro rekreaci, kulturu v unikátní galerii Danubiana a vodním sportovcům na nejlepší slalomové dráze na Slovensku, která podle místních sportovců patří mezi nejlepší na světě!**

Slovensko tak získalo v roce 1996 nejmodernější areál vodních sportů na kterém trénují nejlepší slovenští reprezentanti. Na dodávkách technologií se podílela také česká firma Strojírny Podzimek. V roce 2021 prošla slalomová dráha modernizací a nedávné mistrovství světa prokázalo, že díky novým překážkám patří mezi nejnáročnější na světě.



Architektonická představa areálu vodních sportů Čunovo (1996)



„Lodní výtah“ pro kanoisty



Slalomový kanál před napuštěním (1996)



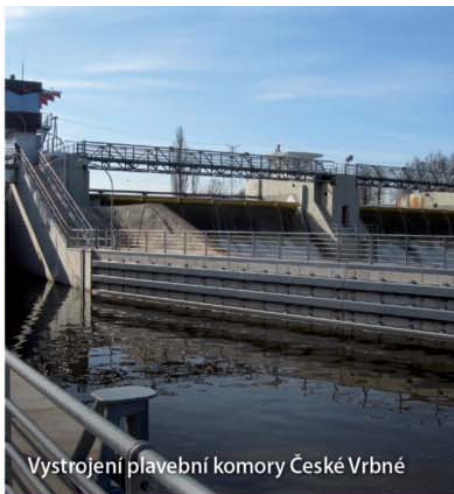
Ing. Josef Podzimek kontroluje dodávky technologií Strojírny Podzimek s.r.o. pro slalomovou dráhu (1996)



Zahájení provozu „divoké vody“ v areálu Čunovo (1996)



Slalomová dráha po modernizaci v roce 2021



Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Certovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drcení kameniva,  
kamenolom Brant



Zdvízná lávka a provizorní hrazení  
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,  
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



Vzperná vrata v přístavu Praha-Libeň

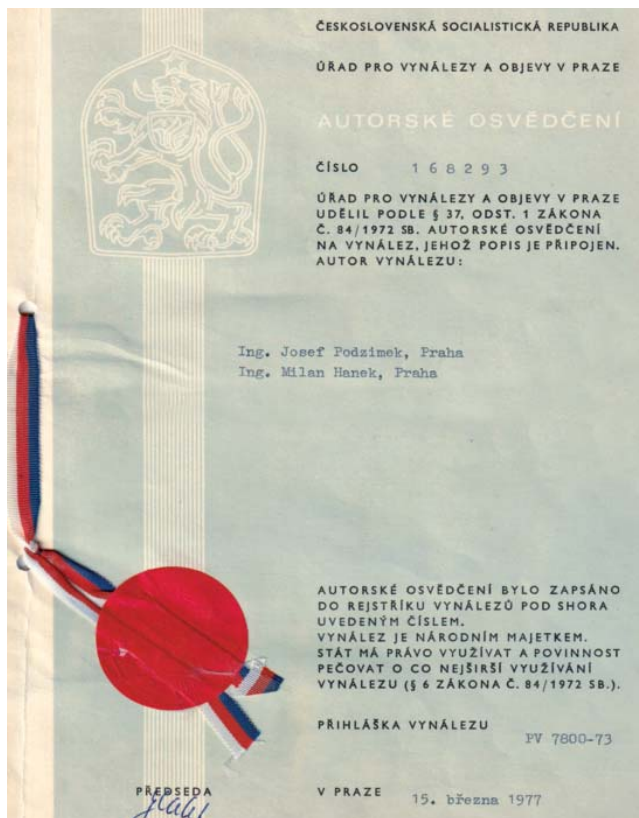
# Umělá variabilní slalomová dráha pro vodní sporty

Ing. Josef Podzimek

Foto: Archiv autora

V minulém čísle našeho časopisu 2/2021 jsem propojil svoje zkušenosti s opravou Staroměstského jezu na Vltavě v Praze z roku 1964-1970 s nynější opravou téhož jezu, která probíhá od roku 2020, tedy po 50 letech. Chtěl jsem našim čtenářům připomenout, že jsme se o naše řeky starali o mnoho let dříve. Když jsem dnes sledoval olympijské hry v Tokiu, zaujala mě vítězná jízda našeho sportovce Jiřího Prskavce na umělé slalomové dráze v Tokiu, kde tento úžasný kajakář získal pro naši zemi zlatou olympijskou medaili. Následně jsem viděl v televizi rozhovor s tímto fantastickým „klukem“, a tak mě zaujal, že jsem se opět začal hrabat ve své minulosti u Povodí Vltavy a v hlavě se mi vrátily vzpomínky, kdy jsme s kamarádem Ing. Milanem Hankem, který tehdy pracoval ve Sportprojektu, získali patent na „umělou slalomovou dráhu pro vodní sporty“, a to téměř před 45 lety.

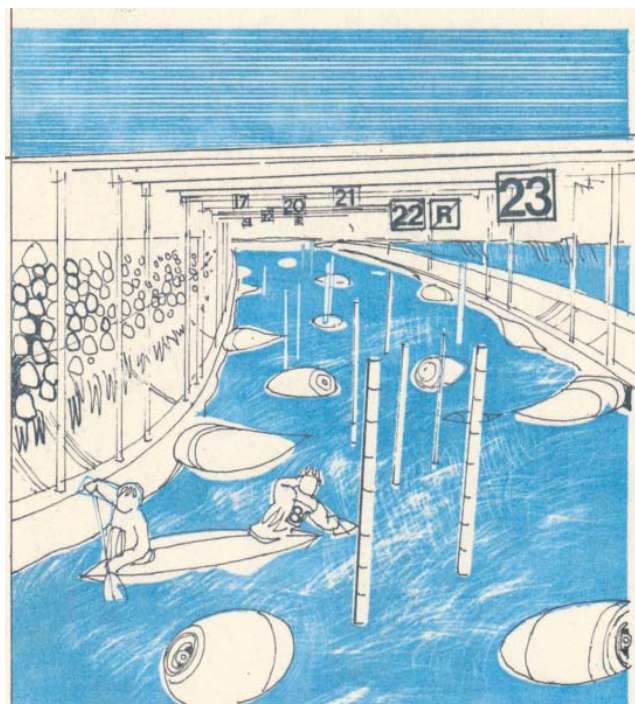
dráhy jsou proveditelné v poměrně krátké době pouhým vhodným propojením, jednotlivých vaků nebo nádrží se zdrojem tlakového média podle požadovaného charakteru slalomové dráhy. Rovněž demontáž slalomové dráhy je poměrně jednoduchá vzhledem k tomu, že umělé překážky jsou jednoduchým způsobem připevněny nebo ukotveny na břehu nebo dně slalomového koryta. Slalomová dráha umožňuje tedy měnit obtížnost slalomové tratě podle výkonnosti závodníků.



A začal jsem srovnávat:

- Jiří Prskavec se narodil 18.5.1993
- patent pro Milana Hanka a Josefa Podzimka byl udělen 9.12.1975

Podle tohoto patentu byla realizována umělá slalomová dráha ve vorové propusti jezu Troja v Praze. **Vraťme se z tohoto roku o dvě léta zpět a sledujme, jak šlo dříve vše rychle. říjen 1973** – investiční záměr



troja

UMĚLÁ VARIABILNÍ  
SLALOMOVÁ DRÁHA  
NA STÁVAJÍCÍ  
VOROVÉ PROPUSTI

INVESTOR: ÚV ČSTV - ŘÍJEN 73 - HANEK, LOUDA

Účinek umělé slalomové dráhy podle vynálezu spočívá v tom, že umožňuje rychlé vytvoření slalomové tratě v podstatě s nízkými finančními a pracovními nároky za použití poměrně jednoduchých a běžně dostupných materiálů a strojních součástí. Jako pružných překážek je možno použít jezů s pohyblivou konstrukcí ve formě vaků z plastických hmot, skládacích pryžových kontejnerů, polštářových nádrží a podobně. Další účinek umělé slalomové dráhy podle vynálezu spočívá v tom, že přestavení a změna



ÚV ČSTV investiční oddělení  
 ÚV ČSTV československý svaz kanoistů  
 TECHNOSPORT PRAHA  
 průmstav VODOHOSPODÁŘSKÉ STAVBY

  
 SLAVIA VŠ PRAHA

  
 praha  
 troja

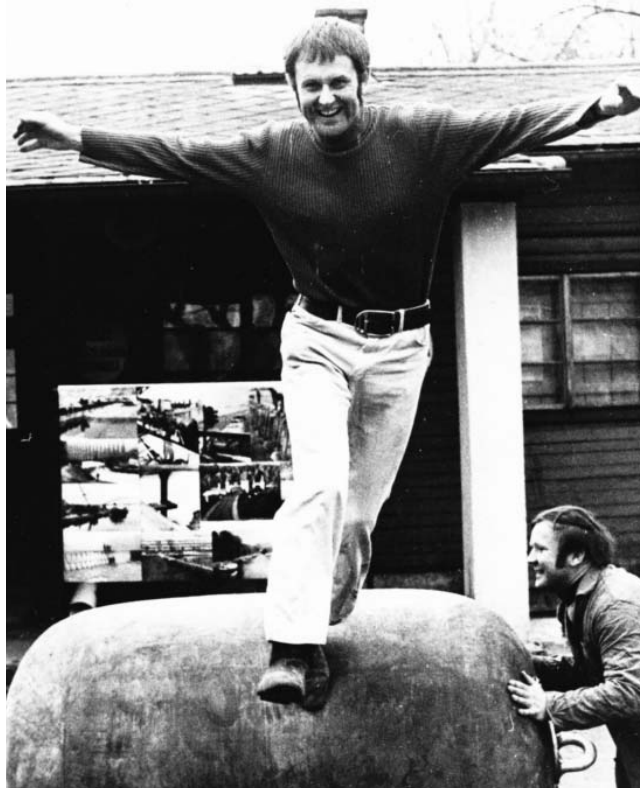
**UMĚLÁ VARIABILNÍ SLALOMOVÁ DRÁHA VE STÁVAJÍCÍ VOROVÉ PROPUSTI TROJSKÉHO JEZU**

STŘEDISKO VRCHOLOVÉHO SPORTU-TROJA

Pro představu, kdo byl všechno u zrodu této myšlenky, uvádím z této studie úvodní list.

PROJEKT

Hlavní projektant:	Ing. Milan Hanek
Autoři projektu:	Ing. Hanek, Jan Louda, Ing. Podzimek
Stavební část:	Ing. Hanek, Jan Louda,
Statická část:	Ing. Pavel Volf
Strojní část:	Ivan Krátký, Jiří Křelina
Vodohospodářské řešení:	Ing. Hanek
Vodní hospodářství:	Petr Richter
Elektrozařízení:	Ivan Krátký
Technická spolupráce:	Ing. M. Lhota, Ing. F. Šotola Ing. M. Horyna, Ing. R. Koutský J. Řeháková, V. Čermák
Foto:	Zlata Chodorová, Ing. Horyna Ing. J. Podzimek
Ilustrace:	Julie Brabcová
Odborná expertiza:	- ČVUT - Fakulta stavební katedra hydrauliky a hydrologie - Povodí Vltavy Praha, odd. vodohospod. rozvoje - ing. Libor Záruba, Hydroprojekt Praha



**listopad 1973** – Dny nové techniky Povodí Vltavy, které se konaly na ostrově Žofín v Praze. Zde byl poprvé představen gumotextilní kontejner naplněný vodou, který byl základem pro variabilní překážky slalomové dráhy. Pro představu jeho rozměrů jej předvádějí autoři patentu Milan Hanek a Josef Podzimek.

# Každý den jiná voda • Propust na páku • Gumové balvany v Troji

## PŘEKONANÁ PŘÍRODA

AUGSBURSKÝ OLYMPIJSKÝ KANÁL s první umělou slalomovou traťí se stal velkou událostí v historii vodního slalomu. Lidská touha napodobovat přírodu a přenášet ji tam, kde chybí, je velká, ale člověku se pokaždé nepodaří vniknout do jejích zákonitostí. Ani augsburská prvotina nebyla z toho hlediska naprosto dokonalá.

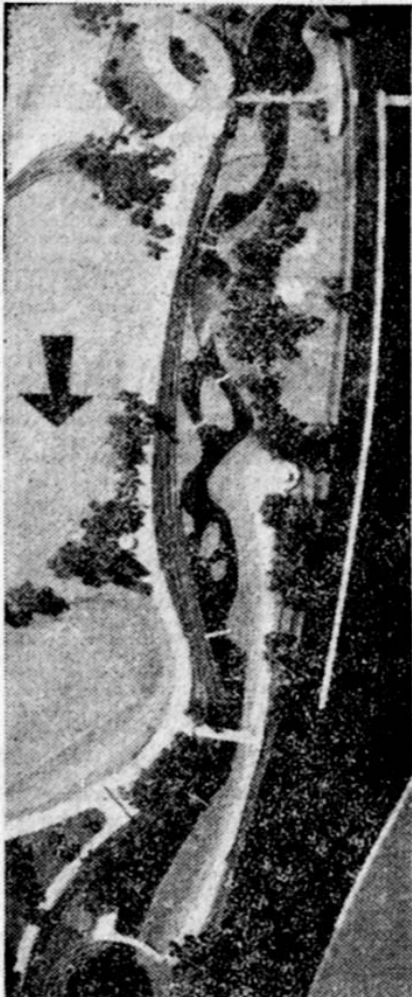
Odborníci z oboru hydrodynamiky jí třeba vytýkají, že příliš „pulzuje“, závodníci naproti tomu připomínají, že systém pevných překážek v řecišti dal v jednom místě vzniknout „váleci“, z něhož se loď dostane jen s cizí pomocí. Ale našly se ještě další „mouchy“: trať je příliš úzká, nedovolující větší manévrování, kanoisté praváci se na ni zlobí, že víc přeje levákům, ale hlavní manko má v tom, že zůstává pořád stejná a že kdo si na ni zvykne, může vyhrávat. Výhoda domácích jezdců je tedy nasnadě.

### Příklad přemýšlivosti

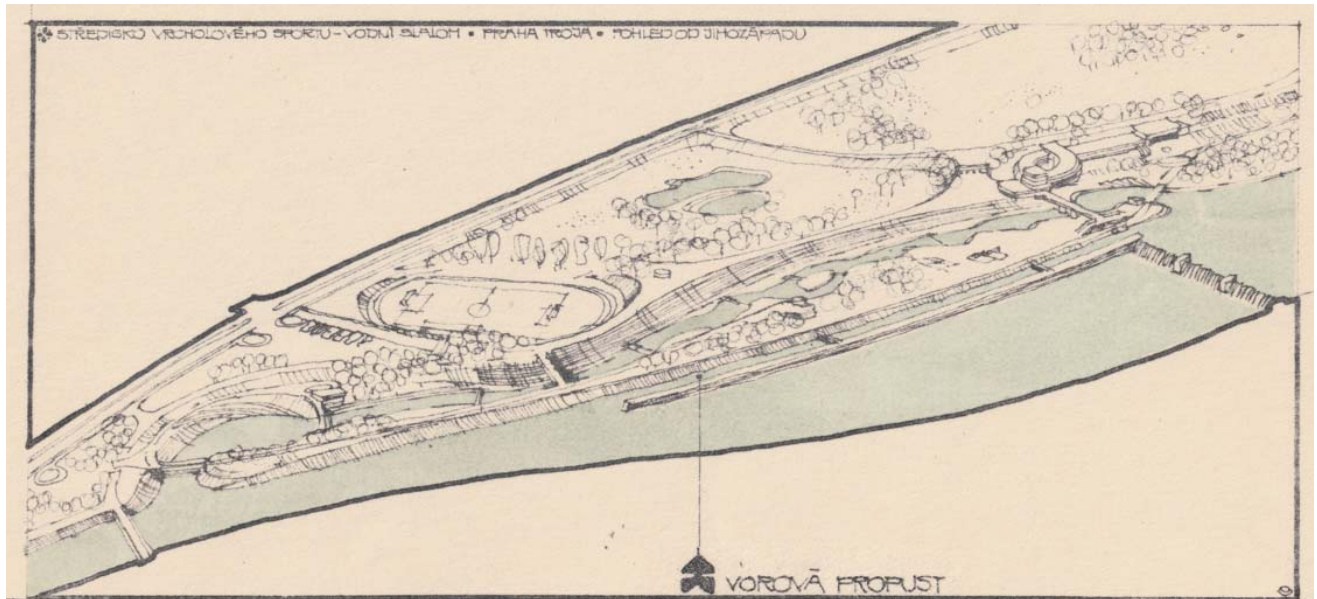
Ve čtvrtek jsme navštívili zkušebnu katedry hydrauliky a hydrologie fakulty stavební ČVUT v Praze-Dejvicích a dívali jsme se na model naší dráhy, jež nejen všechny, nebo naprostou většinu much umělé trati v Augsburgu a jejích následovníků ve francouzské Vichy a ve Cvikově v NDR vychytává, ale navíc podává pěkný příklad přemýšlivosti a nápaditosti našich mozků. A tady o tom, že další se svorně do práce lidé zapálení pro jednu věc — v tomto případě pro vodu a sport vodáků — bývá úspěch zaručený už napřed. Ale pojďme už k jádru naší novinky.

### Svět se bude divit

Kanál v Augsburgu je postavený na betonu, naše verze s ním také pracuje. V plném slova smyslu to platí o vlastní stavbě koryta, ale už velmi sporadicky je beton materiálem pro umělé překážky, nahrazující kameny v řecišti. Betonových překážek v něm bude asi pět či šest a všechny vyjdou ze břehu. Všechny ostatní překážky budou z gumových vaků nebo gumových kontejnerů, plněných vodou. Z gumového vaku bude i hradící část koryta v místě startu a pak ještě šest různých variant — kolmých, šikmých nebo zalomených — ve vlastním řecišti. Zbytek tvoří gumové kontejnery o obsahu jednoho a dvou kubiků a v počtu asi třiceti kusů, jež se zakotví na dně koryta. Přitom s každým kontejnerem lze otáčet a nastavovat jej do různých úhlů vůči proudu, takže už tím se nabízí možnost měnit charakter proudění a tím i stavbu branek. Ale to není všechno. Stanoviště pro kontejnery bude v betonovém korytu více než sedmdesát, což znamená, že vaky se mohou uchytit na úplně jiných místech a trať bude zcela k nepoznání. Tedy zejména v největší možné variabilitnosti proudnice, vracáků, válců a všech těch dalších možných a nemožných zálužností tkví přínos českého projektu slalomovým drahám budoucnosti. Rekněte, nevymysleli to ti naši nadšenci na výtečnou? Máme se čím chlubit.



Lidová demokracie 30. 11. 1974



Architektonická představa slalomové dráhy v Troji (studie 1973)

## „Šlajsnou“ jako po másle

Víte, kde měla nápaditá myšlenka tvořit překážky ve vodě z vaků plněných stejnou říční vodou svůj počátek? Na Sázavě, Vltavě a Lužnici, „překážkách“ našich vodáků. Aby jezy — se zpravidla zavřenými propustěmi — nebyly pro vodáka-turistu předmětem nepřilíh lichoživých slov a taky nenormálního výdeje sil (souvisejícího s lopatlivým pretahováním lodě po břehu nebo přes jez), přišli Ing. Podzimek a Ing. Záruba z vltavského povodí s nápadem, zahrazovat propust hradicím vakem místo trámů. Vyzkoušelo se to a výsledky byly víc než uspokojivé. Tak se už také ve spolupráci se zmíněnou katedrou hydrauliky a hydrologie stavební fakulty ČVUT rodí první prototypy „šlajsn“ na Lužnici a Sázavě, jimiž v budoucnu budeme projíždět jako po másle s minimem nebezpečí a přesto s vodáckým zážitkem. Loď pojede hezky uprostřed mezi gumovými retardéry po stranách, žádný „zabalak“, žádný válec, a hradiční vak se po projeti lodí automaticky začne znovu naplňovat, aby voda neutíkala nazmar. Další vodák přilíždějící k propusti jednoduše otočí páčkou a hradiční vak se vypustí. Není to přímo fantastická služba cestovatelům po našich zamilovaných řekách? Věřme, že na sebe nedá dlouho čekat.

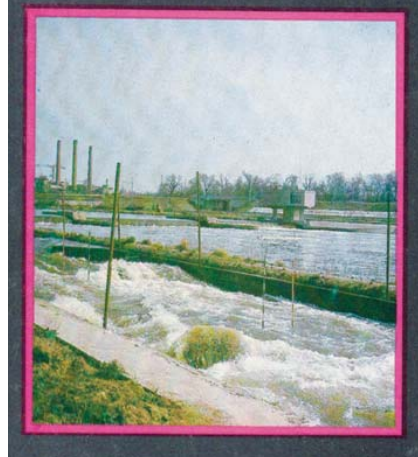
## „Rozevička“ v laboratoři

Hradiční vak doplnili projektanti kontejnery a model trati pro potřeby vrcholového sportu byl na světě. Ve výzkumném ústavu říkají, že to je taková „rozevička“, začátek něčeho velkého a opravdového. Ing. Pollert, Ing. Janoušek a Ing. Bémová zkoušejí na modelu 1:50 všechny možné zákonitosti

vodního proudění a našli už také v projektu místa, jež si vyžádají drobné úpravy. Obrovská výhoda naší koncepce slalomové trati zítřka spočívá právě v prověřování nápadů projektantů laboratorními a modelovými zkouškami odborníků na slovo vzatých, nejen v oblasti vědní a výzkumné, ale zároveň lidí, kteří šťastnou shodou okolností umějí vzít pádla do rukou. Ing. J. Pollert a Ing. B. Janoušek představují čs. slalomovou špičku. Dílo je v dobrých rukou.

## Pracoviště v Troji

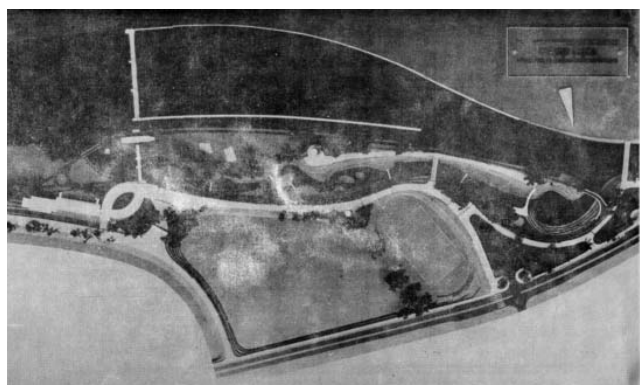
Umělá slalomová trať má své skutečné pracoviště v trojské propusti v Praze. Tam bude její místo. Díky porozumění n. p. Průmstav a investičního oddělení ÚV ČSTV se již začalo pracovat na betonování dna a ochranných zídek. Započaté dílo přerušila havárie trojského jezu a na obnovu jeho funkce se zaměřily v současné době všechny síly. Ale práce v propusti budou pokračovat a je docela možné, že už v příštím roce bychom se tu mohli dočkat proudící vody. Až tam usadí překážky, což už nebude stavebně tak náročné, přijde ten krásný okamžik prvního závodu. Možná, že už napřesrok, ale zcela určitě v roce 1978. V trojské propusti se pak vyzkoušejí umělé překážky na modelu 1:1, tedy na skutečné trati, aby se případně praktické poznatky mohly beze zbytku uplatnit při stavbě vlastního vodního slalomového kanálu, tvořícího v další etapě součást plánovaného vrcholového střediska Slavia VŠ Praha v Troji. Zatím co propust nabídně slalomářům trať dlouhou asi 400 m, širokou 12 m, s výškovým rozdílem 3,3 m, bude kanál na pravém břehu Vltavy dlouhý přes 500 metrů s výškovým rozdílem 4 metry. Na jeho skutečnost si však musíme přec jen trochu počkat, ale dočkáme se.



1974 – 1975 – Výstavba první variabilní slalomové dráhy v Troji.  
1976 – první snímek slalomové dráhy po jejím dokončení byl uveřejněn v knize „Modernizujeme vltavskou vodní cestu“

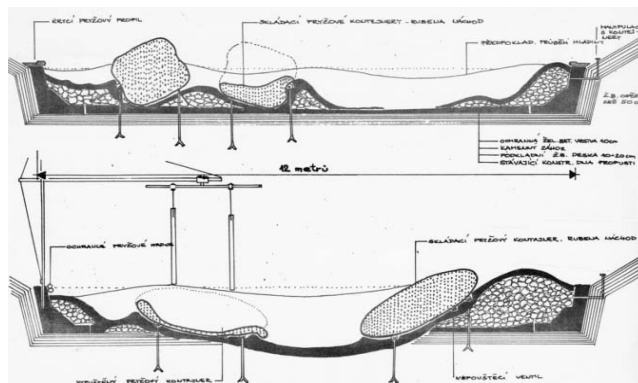


Původní stav vorové propusti v Troji



Model slalomové dráhy v Troji

1978 – informace v časopisu Povodí Vltavy č. 4/78 v článku „Umělé dráhy pro vodní slalom autorů Ing. J. Nárovců“



Průřez nafukovacími překážkami



Slalomová dráha v Troji s vaky v provozu

a Ing. Mališky“ z útvaru vodohospodářského a technického rozvoje Povádí Vltavy, který jsem v této době měl čest vést.

**1983** - další informace ve sborníku VZN.

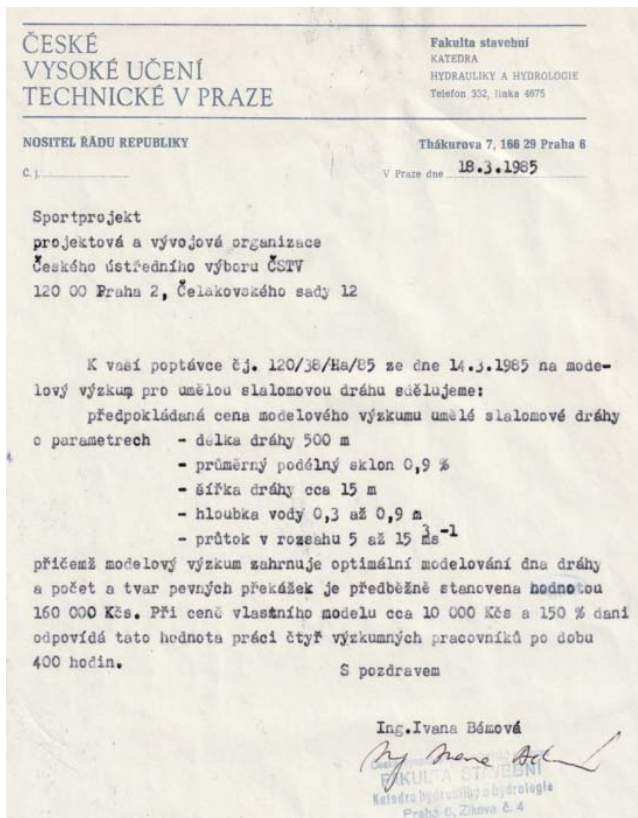
**1988** - fotografie z této již realizované stavby byla uveřejněna v knize Svět vodních cest.

**1996** - v knize Vodní cesty světa.



Pro osvěžení paměti uvádím, že další „naše“ umělá slalomová dráha byla v rámci výstavby Pražského metra realizována v roce 1984 na zřezadle Štvanice. Projekt již v roce 1982 vypracoval opět Sportprojekt. V té době byly již tyto slalomové dráhy na řece Trnávce, na Labi u Brandýsa i na Slovensku.

Následně v roce 1985 byl na Fakultě stavební v laboratoři katedry hydrauliky a hydrologie dokončen model, který měl doporučit optimalizaci této umělé slalomové dráhy.



Když hlavní laborant zjistil, že tuto slalomovou dráhu máme již s Ing. M. Hankem patentovanou, změnil názor a začal prosazovat, že přestavitelné pryžové překážky jsou naprosto špatné, neboť neumožňují závodníkům se pádlem o ně pořádně opřít. Vše se rázem začalo měnit a ze slalomové dráhy na trojském jezu byly postupně odstraněny nafuko-



**vací překážky a následně byly nahrazeny pneumatikami zatkotvenými do dna řeky.**

Dále jsem se o tuto umělou slalomovou dráhu přestal zajímat a vrátil se k ní až poslední dobou. Poprvé mě zaujal článek v Mladé frontě Dnes ze dne 2. 12. 2019 se zajímavým nadpisem.

Bez komentáře (viz článek na další straně). Snad bych pouze dodal, že původní model umělé sportovní slalomové dráhy v Dejvicích vznikl na základě umělé slalomové dráhy v Troji. V tomto článku redaktora provází prof. Jaroslav Pollert starší, strýc Lukáše Pollerta, který je stále vedoucím tohoto pracoviště. Následně jsme se mohli dočíst v různých sdělovacích prostředcích: **6.12.2019**

„Věřím, že kanoistická federace si na to vezme čas a dokáže to zrychlit (vyladit, aby to byla trať, která je hodna olympiády)“, doufá Jiří Prskavec. „Jestli se na úpravě budou podílet i otec a syn Pollertovi, ale zatím není jasné.“ V tomto rozhovoru se poprvé objevuje jméno budoucího nositele zlaté olympijské medaile, které získal za pouhé čtyři dny.

**10.12.2019**

se dočítáme: **Olympijská trať v Tokiu je neregulérní.** Slalomáři se shodují, že trať, která byla vymodelovaná a navržena na ČVUT, by měla být těžší, chybí tam pěkné vlny a válce. Zejména druhá část je „**bez hlavy a paty**“.

Jak to bylo doopravdy nevím, ale není to důležité. Fantastické však je, že náš závodník Jiří Prskavec získal na olympiádě v Tokiu v roce 2021 zlatou medaili.



# Olympijský kanál vznikl v Dejvicích

Návrh dráhy vodního slalomu pro nadcházející tokijskou olympiádu je dílem odborníků z dejvické ČVUT.

Ivo Horváth  
redaktor MF DNES



**DEJVICE** Voda hučí nikoli jen po lúčích, ale také v laboratoři na ČVUT v Dejvicích. Na stavební fakultě mají různé umělé kanály a díky bočním proskleným stěnám je dobře vidět, jak se voda chová například při různé intenzitě průtoku. Díky triadacetimilionové investici a stavebním pracím, které trvaly necelých deset měsíců, jsou v hale například nové elektrorozvody, potrubí a zrekonstruován byl i hydraulický experimentální žlab. Prezentace před koncem minulého týdne ukázala, že už všechno funguje, jak má.

„Tady je přelivová plocha a hned o kousek dál je vodní válec. Ten se přemísťuje v závislosti na tom, jak silný proud tu zrovna protéká. My ale studentům neříkáme, že jde o vodní válec. V odborné terminologii je správnější výraz vodní skok,“ vysvětluje Jaroslav Pollert starší, který je vedoucím zdejšího pracoviště.



Výuka i ověřování projektů Ve vodohospodářské halové laboratoři ČVUT je rušno i díky tomu, že výukou musí projít každoročně tisícovka studentů prvních ročníků. Foto: Yán Renelt, MAFRA



**Největší projekt** Model o délce čtyřicet metrů je největším projektem, který v hale za dobu její existence vznikl. Foto: Jiří Ryszawy, ČVUT

## Fakta Nejstarší fakulta

- Fakulta stavební ČVUT v Praze je nejstarší a také největší stavební fakultou v České republice.
- Fakulta byla založena díky iniciativě Josefa Christianna Willenberga na základě český psané zakládací listiny císaře Josefa I. z 18. ledna 1707.
- Práce katedry hydrotechniky
  - 2019 – výzkum bezpečnostního přelivu vodní nádrže v Hostivěti
  - 2018 – optimalizace provozních režimů plavební komory Děčín
  - 2007 – hydraulický výzkum vodního díla Nyagak v Ugandě

toto posouzení nemají,“ popisuje odborný asistent na katedře hydrotechniky Milan Zukal. Modelovat celou přehradu Pařížov i s vodní plochou by ale bylo zbytečné. Během enormně vyso-

Zpozorněl jsem a podrobně jsem si přečetl jeho rozhovor, který poskytl dne 12. 8. 2021 týdeníku Magazín a následně jeho povídání pro Českou televizi. Musím přiznat, že mě tento „kluk“ s jeho přístupem ke své rodině a životu obecně přemýšlel. Dovoluji si citovat pouze několik jeho odpovědí, které se vztahují k jeho rodině a **umělé slalomové dráze na jezu v Troji, která vznikla z iniciativy vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy téměř před půl stoletím.** Před startem na olympiádě v Tokiu řekl Jiří Prskavec novinářům: „S velkým srdcem pojedou za rodinu – tu kterou mám doma, i tu velkou vodáckou, ze které pocházím, ta mě vychovala a formovala. Třeba i tím, že mě lidi z ní vždycky uzemnil, když jsem náhodou získával pocit, že bych snad mohl být díky úspěchům nějak nadřazený. Ne ne, kdepak, vždycky mě dokázali utlumit, abych si nehrál na něco, co nejsem. Díky nim jsem zůstal stále stejný.“

Po vítězné jízdě volal Jiří Prskavec první své ženě Tereze, která stále brečela a předala proto telefon mamince. „V pozadí jsem slyšel celou vodáckou rodinu, **protože mi společně fandili v Praze u kanálu v Troji.** To bylo hrozně dojemné, to už mi taky tekly slzy. Vzpomněl jsem si, jak mi mamka vždycky říkala, že na mých úspěších zase tolik nezáleží, hlavně že jsem pořád její Jurášek.“ Pak následovala další otázka:

Kdy jste na vodě začínal:

„Když mi byly dva nebo tři roky, vzala mě mamka k sobě do kajaku a jezdili jsme **v Praze po Vltavě po rovné vodě od trojského kanálu nahoru.**“

Vysvětlete mi, proč jsou čeští vodní slalomáři po dlouhá desetiletí světovou špičkou?

„Komunita v našem vodním slalomu je skvělá. **Všichni, co se mnou začínali na vodě v žákovských kategoriích a později třeba se závoděním skončili, dodnes chodí do Troji.** Přijdou si zajezdit, pomáhají s organizační závodů, a dohromady tvoří jednu velkou rodinu, skvělou partu. Úspěšní závodníci po kariéře dělají trenéry, neodcházejí do ciziny, ale zůstávají doma, protože

tady to mají z celého světa nejradši. Tohle náš vodní slalom posouvá celé roky dopředu.“

Jsem moc rád, že vše začíná na umělé slalomové dráze v Praze Troji a ne v laboratoři v Dejvicích. Výše uvedený rozhovor se opět vrací do Troje, kde Jiří Prskavec si vzpomíná, jak se stříbrným olympionikem Lukášem Rohanem vyrůstali společně a **oba měli svoje tatínky v Troji.** „Bibli jsme spolu, hráli si v loděnici na schovku“.

Trochu odbočím, ale Jiří Prskavec také hrozně krásně mluví o svém otci, a to jak o tatínkovi, tak o „druhém otci“, tedy o svém trenérovi.

Ale vraťme se opět k výše uvedenému rozhovoru, kde nejkrásnější je závěr.

Se svou ženou jste začal chodit ve dvaadvaceti, teď vám je o šest víc a už máte dva syny. Proč jste si na dnešní zvyklosti tak pospíšil:

„Brzy poté, co jsme začali s Terezou bydlet v malém pražském bytě, jsem se utvrdil, že lepší holku bych nikde nenašel, že takhle dobře mi s žádnou být nemůže. Zjistil jsem, že by mě už nebylo být sám a honit se někde za jinými. Přitom to se mnou měla zpočátku těžké, byl jsem mladý a po prvních velkých úspěších, hlavně po olympijské bronzě z Ria, se toho kolem mě dělo až moc. Kdybych neměl vedle sebe Terezu a lidi z vodácké rodiny, možná by se ze mě stal pěkný sigr a machýrek. Oni mě společně srovnali. A Terka se mnou žila můj sen, bez ní bych olympijské zlato nevyhrál.“

**Nic víc není třeba dodat. Pouze to, že slalomář Jiří Prskavec je z mého pohledu fantastický „kluk“ a slalomová dráha v Troji byla a jistě bude startovní čarou našich úspěšných slalomářů.**

Váš Josef/Egil Podzimek



# Jak se měří svět



Astronomické  
a zeměměřické  
přístroje



---

VÝSTAVA NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

30. 6. 2021 — 27. 2. 2022

Národní technické muzeum, Kostelní 42, Praha 7

---

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



# Život není takový – je úplně jiný (83)

## Ing. Josef Podzimek

*Je lepší rozsvítit jen malou svíčku,  
než proklínat temnotu.*

Konfucius (551-479 př.n.l.)

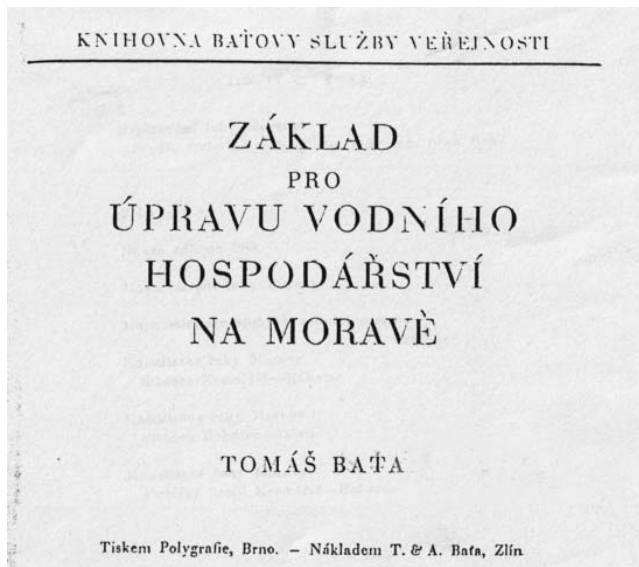
*Kdo nezná přístav,  
do kterého se chce plavit,  
tomu není žádný přístav příznivý.*

Seneca (4-65 př.n.l.)

Milí čtenáři, tak pokračujeme v budování vodních cest mezi dvěma světovými válkami, tedy jak říkáme, za první republiky. V tomto období se na labskovltavské vodní cestě věnovalo hodně úsilí i peněz. Pro stručnost pouze seznam dokončených vodních děl na Labi, Odře a Moravě v letech 1918-1938: zdymadlo Lovosice (1922), jez a plavební komora Nymburk na Labi (1924), zdymadlo Přelouč na Labi (1921-1927), zdymadlo Kolín (1925), zdymadlo Poděbrady (1925), zdymadlo Kostelec nad Labem (1928-1938), zdymadlo Lysá nad Labem (1933-1935), zdymadlo Brandýs nad Labem (1933-1936), Masarykovo zdymadlo ve Střekově (1936), zdymadlo Srnojedy na Labi (1933-1937), zdymadlo Kostomlátky (1933), zdymadlo Čelákovice (1934-1938), jez Kublov na Odře (1937), vodní dílo s vodní elektrárnou u Spytihněvi na řece Moravě (1937) a vodní dílo na řece Moravě u Nedakoníc (1938).

**Tedy celkem 15 vodocestných děl bylo postaveno za naší první republiky.** Čtenář si jistě všimne, že převážná část byla vybudována na labské vodní cestě. Neuniklo to ani Tomášovi Baťovi, který v roce 1930 vydal knížku Základ pro úpravu vodního hospodářství na Moravě, z které cituji:

*Není druhé země, jejíž budoucnost, bohatství a blahobyt by byly tolik závislé na jedině řece jako Morava, jejíž jméno není proto nahodilé.*



*A co jsme udělali my Moravané s tímto bohatstvím, svěřeným nám boží prozřetelností a bráněným po tisíce roku našimi předky? Jak jsme ho využili? Vzlétnete-li nad dolní tok řeky Moravy, musí se vám sevřít srdce lítostí, protože shlédnete pod sebou pustinu, ve které si řádí řeka právě tak, jako za dob mamutů. Na krásných rovinách a v celém povodí řeky, tedy v místech, kde v jiných zemích stojí mocná města, veliké továrny, úrodná pole, zahrady, zdravé byty a zdraví, zámožní lidé, naleznete bídu, sem tam roztroušené chatrče, zaplavované vodou a nejhudobnější obyvatelstvo. Daleko, desítky kilometrů od řeky, na pahorky utíkají se továrničky a lidská obydlí a vrtají do*

*Schopnost nadšení  
nese tvé naděje ke hvězdám.*

Henry Ford (1863-1947)

*Když se vytratila veškerá naděje,  
když nikdo nepřichází na pomoc,  
zjišťuji, že pomoc přece přichází,  
i když nevím jak a odkud.*

Mahátma Gándhi (1869-1948)

*Historie nejsou jen data, místa a války.  
Jsou to především lidé,  
kteří doplňují volný prostor mezi námi.*

Jodi Picoult (\*1966)

*velké hloubky studny, aby dostali pro sebe trochu vody, která v létě téměř vysychá. Pak začíná tyfus, na který ročně onemocní tisíce lidí a desítky, ba i sta jich umírá.*

**Musí být regulovány přítoky a postaveny přehrady, aby byly odstraněny dvě zla: vysoký stav vody při povodních a nízký stav vody za sucha.**

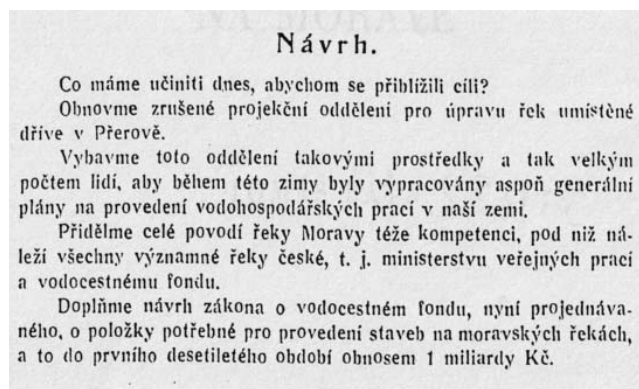
*Úpadek, v jakém se nalézáme, je nejlépe patrný z vládního návrhu zákona o vodocestném fondu, který má být rozhodujícím pro úpravu vodního hospodářství v celém státě a který uveřejňujeme na dalších stránkách.*

*O zemi Moravsko-slezské zmiňuje se tento návrh jako o neznámé zemi, v níž otázky vodocestné se ponechávají k rozřešení soukromým podnikatelům, kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský.*

*A přece problém usplavnění Moravy není problémem lokálním, jak je tomu u některých řek pojatých do návrhu zákona o vodocestném fondu. Je více nežli problémem země a více nežli problémem říše. Je to problém evropský, ba světový, neboť usplavněním Moravy přiblížíme se k uskutečnění spojení tří největších středoevropských řek Labe, Dunaje a Odry a spojení dvou moří.*

*O zemi Moravsko-slezské praví, že její „usplavnění“ rozřeší „soukromý kapitál“. Jest jistě mnohem pohodlnější odbýt neživotnější otázky země sliby, ponechat zemi ve starých pověrách, nežli uspokojit její potřeby.*

Tato malá knížka Tomáše Baťu je zakončena **Návrhem:**



Tomáš a následně Jan Antonín Baťa vstoupili do podpory vodních cest a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe velmi energicky, což lze dokumentovat i knížkou **Budujeme stát pro 40 000 000 lidí**, která vyšla v roce 1938. Všimněte si **Budujeme stát ... ne budujeme stát**. O této mimořádné knížce bylo již mnoho napsáno, uveřejněním pouze přebal II. rozšířeného vydání a stránka, kde J. A. Baťa vysvětluje význam vodní dopravy.



### Doprava po vodě.

Život obyvatelstva vnitrozemského státu, jakým je Československo, závisí mnohem více nežli život států přímořských na tom, jak bude mít vybudovanu vodní dopravu.

Průmyslové a obchodní podnikání, z něhož žije převážná část našeho obyvatelstva, je závislé na dopravě.

O výši a rozsahu našeho zahraničního obchodu, zejména exportu, rozhoduje cena dopravy.

Velký export a spolehlivou posici na světových trzích může na trvalo získati pouze ten stát, který využívá výhod vodní dopravy.

Jsou celé průmyslové obory, které se u nás mohou rozvinout a zaměstnat statisíce lidí teprve tehdy, až budeme mít vybudovanou vodní dopravu. Jsou to obory, jež potřebují ke svému vzniku a rozkvětu dopravu až o 1/2 levnější, nežli je doprava železniční.

*Život Československa závisí na vodní dopravě více nežli život jiných zemí.*

O budování vodních cest za první Československé republiky toho bylo psáno mnoho, a proto Vás dalšími informacemi nebudu zatěžovat a přejdu rovnou do období druhé světové války.

## Zahájení výstavby průplavu Dunaj-Odra v roce 1939



Slavnostní výkop průplavu Odra-Dunaj se uskutečnil 8. prosince 1939 u obce Nowa Wieś v blízkosti města Kędzierzyn. Tento významný okamžik byl, bohužel, poznamenán přítomností předních nacistických pohlavářů.



Místo slavnostního výkopu dnes. Na Hlivičský průplav navazuje širokým ústím 6 km dlouhý úsek vodní cesty Odra-Dunaj, používaný jako odbočka k přístavu chemického kombinátu v Kędzierzynu.

## Za druhé světové války pokračovala výstavba vodní cesty na Odře a Labi



Stavba zdymadla Klavary byla zahájena v roce 1934 a dokončena až po rozpadu Československa (1940).



V průběhu druhé světové války (roku 1944) byla dokončena výstavba zdymadla Hradištko na Labi.



Výstavba zdymadla Velký Osek na Labi byla zahájena roku 1940. Během války však postupovala velmi pomalu, takže k jejímu dokončení došlo až v roce 1947.

Musím přiznat, že studium několika publikací a časopisů o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe mě víc jak překvapilo. Vždyť Velkoněmecká říše dovolila našim předním odborníkům trvale

pokračovat v prosazování vodního koridoru D-O-L. Avšak nejenom propagování, ale opravdové zahájení výstavby průplavu Dunaj-Odra-Labe se odehrálo v roce 1939.



Ale za Velkoněmecké říše pokračovala i výstavba vodní cesty na Odře a Labi.

Co mě dále udivilo, že za nacistické okupace bylo dovoleno vydávat i mimořádné časopisy i drobné publikace o D-O-L. Namátkou uvedu časopis Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe, který vycházel 5 x do roka od roku 1941 do roku 1943. Z úvodního článku prof. Antonína Smrčka uvedu pouze první větu:

**„V krátké době vybudovány budou plavební spoje Dunaje s Odrou, Labem a Vislou, s Labem přes Vltavu a s Rýnem přes Mohan pro jednotný typ 1000 t lodí.“**

	NÁŠ PROGRAM	
Úvod:		1
Prof. Ing. Ant. Smrček:	Železná vrata na Dunaji - největší překážka plavby, zdroj obrovské energie.	2
Ing. Josef Mazel:	Přehrady pro vodní cesty.	4
Ferdinand Zemánek:	Povinné scelování pozemků při stavbě průplavů.	8
Odborné zprávy:	Vodní cesty něm. východu Dunaj jako doprav. cesta	14
Spolkové zprávy:	Ústřední výbor 17. XII. 1940 — Valná hromada 19. XII. 1940. — Ústřední výbor 24. I. 1941. — Zpráva administrační	16
Příloha:	Moravské Slovácko a průplav odersko-dunajský	

Je zajímavé, že za druhé světové války vycházel a souběžně další publikace v knihovně časopisu Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe, kde ve svazku 4 též z roku 1941, opět měl článek prof. Ing. Antonín Smrček.



Tato neuvěřitelná publikační činnost pana prof. A. Smrčka mě přivedla k uveřejnění pár řádek jeho životopisu:



Antonín Smrček se narodil v roce 1859 v Brodku u Prostějova. 1878-1884 studoval na České technice v Praze. Následně pracoval u firmy Lanna v Praze, kde navrhl a postavil Libeňský, Karlínský a Holešovický přístav. Dále provedl úpravu toku Vltavy pro plavbu až po ústí do Labe. Když v roce 1890 při velké povodni na Vltavě se zřítily čtyři oblouky Karlova mostu v Praze, Ing. Smrček dostal za úkol zabezpečit

dosud stojící oblouky mostu. Úkol se podařil, zbytek mostu povodně přestál. Další část odborného života pana profesora si můžete kdekoliv najít. **Mě ale zajímala jeho aktivní publikační činnost za protektorátu Čechy-Morava, a jak byl hodnocen po osvobození Československé republiky v roce 1945. Jako významná osobnost obstál a v roce 1948 byly jeho odborné zásluhy oceněny udělením čestného doktorátu technických věd. Zemřel 17. 2. 1951 v Brně.**

Tento stručný popis osobnosti prof. A. Smrčka byl nutný, abych mohl porušit časovou řadu dalších událostí a seznámit Vás s částí dopisu, který jsem obdržel po více jak půl století od jeho vnuka Ing. Miroslava Smrčka:

*„Pane kolego, gratuluji Vám i Ing. Kubcovi k nádherné publikaci „Vodní cesty světa“ – koupila mi ji dcera k vánocům. Tolik na úvod. Z hlediska propagace plavby má však jeden nedostatek jako všechny monotematické publikace - jen málo zájemců ji dostane do rukou. Podobně je tomu i s časopisem Vodní cesty a plavba. Lámu si s tím hlavu a docházím k závěru, že by byla žádoucí větší aktivita v publikační činnosti všech, kteří mají vztah k plavbě. Mám na mysli publikační činnost mého dědečka, prof. Smrčka, který neúnavně v novinách propagoval tu něco z vodních cest, tam články o přehradách (jednou všeobecně, pak o Kníničkách nebo o Vranově – zde i v německých novinách), neopomenul ani závlahy atd.*

**Žel, dle mojí zkušenosti, jsou s novináři problémy. Článek o prof. Smrčkovi v redakci Lidových novin mi převzali, ale neotiskli, ve Slově i jinde redaktoři odmítli články delší než „maximálně“ na dvě strany a v MF Dnes mě brněnská redakce k reakci na konec dovozu uhlí do Chvaletic po vodě odkázala – „zkuste to v Praze, my se zabýváme jen jihomoravským regionem“.**

**Měl bych cukání napsat „Z deště pod okap“ o převelení vodní dopravy z ministerstva pro životní prostředí do ministerstva železnic a silnic, čímž bylo teprve tak utvořeno ministerstvo dopravy, ale pro koho? Příkládám aspoň to „Navigare necesse est“.**

*Přeji Vám úspěchy ve Vaší práci a zdravím Vás.“*

Ing. Miroslav Smrček, Rajhrad

**Vraťme se však opět do období mezi osvobozením Československé republiky (1945) a do únorového vítězství dělnické třídy (1948).** Za uveřejnění stojí svazek 14 knihovny časopisu Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe z roku 1947.

Z tohoto časopisu si dovoluji ocitovat několik vět z článku Ing. J. Kurce, který se posléze



stal mým prvním ředitelem po nástupu do zaměstnání v organizaci Labe-Vltava. „Na základě podrobných hydrotechnických výzkumů, provedených v roce 1893, bylo zjištěno, že splavnění řeky Vltavy a Labe pod Prahou lze docílit jen soustavou úpravou řeky methodou kanalisační. **Generální projekt vypracovala firma A. Lanna v souvislosti s řešením vodní cesty Dunaj-Vltava-Labe v soutěži z roku 1895.**“

Bez zajímavosti není ani následující přehled:

## KNIHOVNA ČASOPISU PLAVEBNÍ CESTY DUNAJ-ODRA-LABE

Dosud vyšlo:

Svazek 1. „Revise trasy průplavu dunajsko-oderského“. Rozebráno.  
Svazek 2. „Město Moravská Ostrava a průplav dunajsko-oderský“. 2 velké mapy a několik obrázků. Rozebráno.  
Svazek 3. „Moravské Slovácko a průplav dunajsko-oderský“. 10 map a několik obrázků. Cena 40 Kčs.  
Svazek 4. „Spojení Labe s průplavem dunajsko-oderským“. Díl I. Traf Píero—Olomouc. 6 map a několik obrázků. Cena 37 Kčs.  
Svazek 5. „Spojení Labe s průplavem dunajsko-oderským“. Díl II. Traf Pardubice—Olomouc. 3 mapy a 10 obrázků. Cena 37 Kčs.  
Svazek 6. „Splavnění střední Labe v soustavě středoevropských vodních cest“. Díl I. Traf Mělník—Pardubice. 16 map a 10 obrázků. Cena 60 Kčs.  
Svazek 7. „Střední Morava (Haná) a průplav dunajsko-oderský“. 11 map a několik obrázků. Cena 45 Kčs.  
Svazek 8. „Revise trasy odbočky Píero—Olomouc průplavu dunajsko-oderského“. — Zpráva o průběhu a výsledku informativního jednání v Olomouci ve dnech 14. a 15. srpna 1941. Cena 35 Kčs.  
Svazek 9. „Splavnění středního Labe v soustavě středoevropských vodních cest“. Díl II. Traf Pardubice—Jaroměř—Dvůr Králové n. Labem. Mnoho map a obrázků. Cena 70 Kčs.  
Svazek 10. „Vltavská vodní cesta z Prahy do Českých Budějovic“. Díl I. Střední Vltava. Cena 65 Kčs.  
Svazek 11. „Vltavská vodní cesta z Prahy do Českých Budějovic“. Díl II. Přílohy Vltavy: Sázava, Lužnice s Nežárkou, Malše a Olava.  
Svazek 12. „Křivoklátská přehrada a řeka Berounka s povodím“. Přílohy: Litavka, Klabava, Úhlava, Radbuza, Mže, Všerubský potok, Střela, Rakovnický potok a Kačák. — Svazky 11. a 12. vyšly za okupace ve velmi omezeném počtu výtisků, pouze pro potřebu úřadů.  
Svazek 13. Inž. Barlovský: „Vodní cesty a vodo hospodářské plánování v Čechách a na Moravě. Přehled a bilance dvou generací, další úkoly, dvouletka a pětilетка“. Cena 120 Kčs.

řeší problém technicky, dopravně, národohospodářsky, právnicky atd. Je to velmi bohatá látka, dnes namnoze i odborníkům těžko přístupná. Již jen proto bylo třeba, aby aspoň nejdůležitější část tohoto materiálu byla shrnuta ve zvláštním sborníku a všeobecně rozšířena.

**Tato potřeba je tím naléhavější, že právě dnešní doba nám dává vzácnou příležitost ke konečné výstavbě průplavu, příležitost, jaká se dosud za staletého plánování a padesátileté**

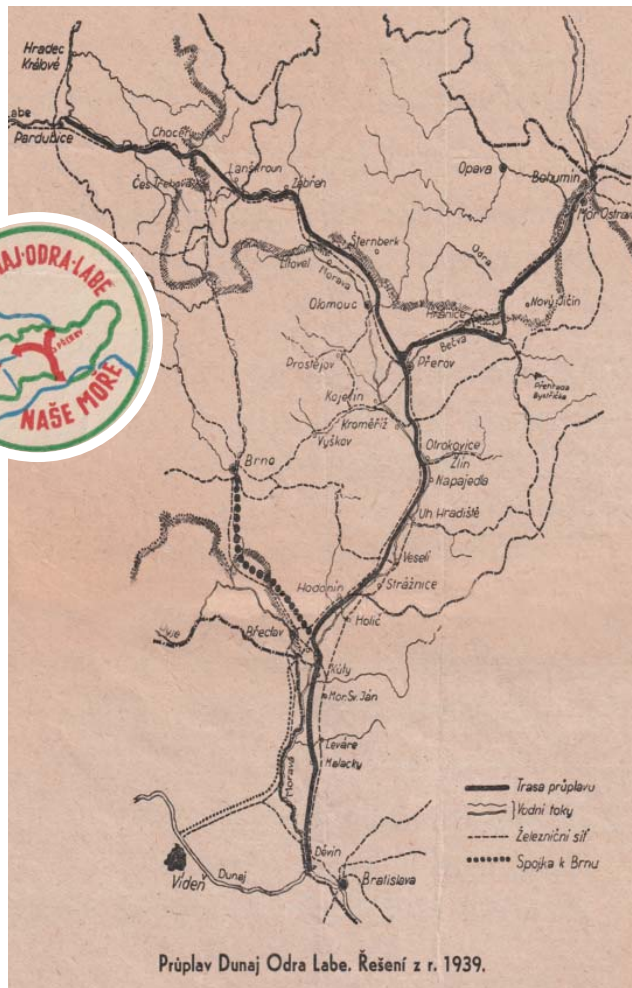
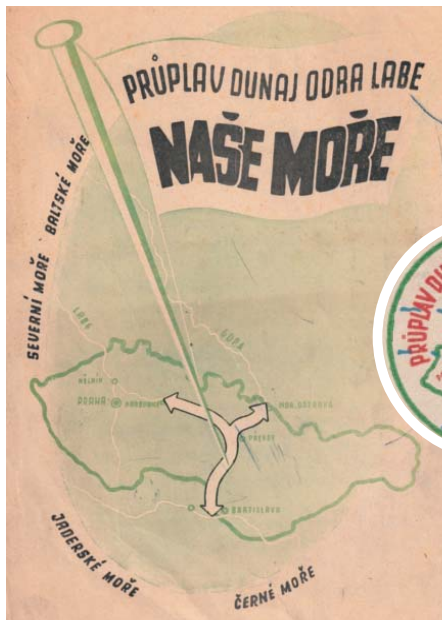
**skutečné technické přípravy nenaskytla. Konečně musí být s otázkou obeznámeny i široké kruhy československé demokracie, které jsou odpovědny za naši hospodářskou budoucnost.**

Vydání sborníku bylo usnadněno tím, že pro něj dala k dispozici svůj publikační materiál Společnost Dunajsko-oderského průplavu v Praze. Společnost byla založena v roce 1937 po návštěvě pana presidenta Dra Beneše v Ostravě na dobře uvážený podnět těžkého průmyslu v dohodě s prezidentovou kancelář. Pracuje podle svých stanov v úzké dohodě s ministerstvy a jinými úřady, jimž je svěřeno vybudování dunajsko-oderské vodní cesty, a soustřeďuje jako spolupracovníky významné odborníky.

**Přicházíme s dilem, abychom jim vburcovali národ z nepochopitelné lhostejnosti, abychom jej zasněžili do tajemství průplavu a nadchli pro konečné uskutečnění. Projektovaný průplav měl dosud jen své techniky, chceme,**

**aby dneškem počínajíc měl i své laické přívržence a nadšence, kteří v průplav Dunaj-Odra-Labe nejen věří, nýbrž apoštolsky, věrně a bez únavy pro něj přesvědčují.**

**Nesmíme se mýlně domnívat, že budoucnost Evropy závisí od toho, zda svolíme ke stavbě průplavu či nikoli. To naše srdce Evropy může být docela dobře z těla střední Evropy vyřadeno, poněvadž je možná na severu průplavem od Visly k Dněstru a Prutu a na jihu průplavem Rýn-Mohan-Dunaj Československo obejít. Pak ovšem bychom zanechali po sobě nejsmutnější památku, že jsme se krátkozrace a male zamkli klíčem střední Evropy, který nám přírodou Bůh dal.“**



Průplav Dunaj Odra Labe. Řešení z r. 1939.

Závěrem tohoto mého nahodilého vybírání publikační činnosti o vodním koridoru D-O-L nemůže chybět rozsáhlá publikace „Průplav Dunaj-Odra-Labe, naše moře“

**Tato neuvěřitelná knížka, kterou v roce 1948 uspořádal Alois Čáp, místopředseda MNV v Píerově, byla již mnohokrát citována, ale z ucelených 428 stran stačí citovat několik vět z úvodu autora, aby bylo řečeno vše:**

**„Za půl století, co projektujeme vážně průplav Dunaj-Oda-Labe, bylo vydáno téměř nepřehledně mnoho odborných statí, které**

# Vltavská vodní cesta,

umožňující plavbu mezi Českými Budějovicemi a Prahou, je moderní navigační soustavou, spravovanou státním podnikem Povodí Vltavy a hojně využívanou především k osobní a rekreační plavbě, ale i k nákladní přepravě. Více informací nejen o provozu na Vltavské vodní cestě, ale i o vodních stavech a průtocích, o vodních dílech, o hydrologické situaci, o jakosti povrchové vody a další, naleznete na adrese [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz) a na [www.facebook.com/povodivltavy](https://www.facebook.com/povodivltavy).



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



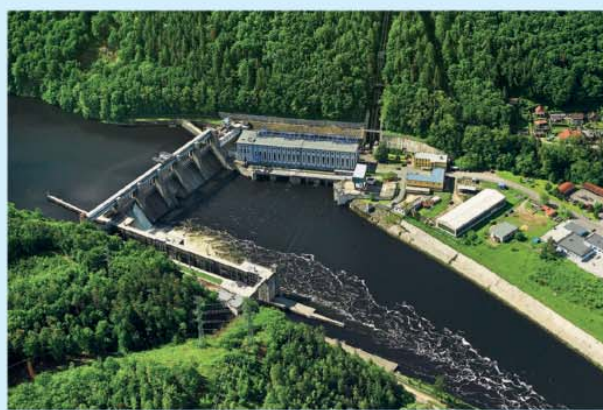
Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice

**PODZIMEK**  
& S Y N O V É

Zal. 1896

**PODZIMEK**

**125**



**Stavíme pro Vás již 125 let**



**... a tiskneme pro vás i domy**



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